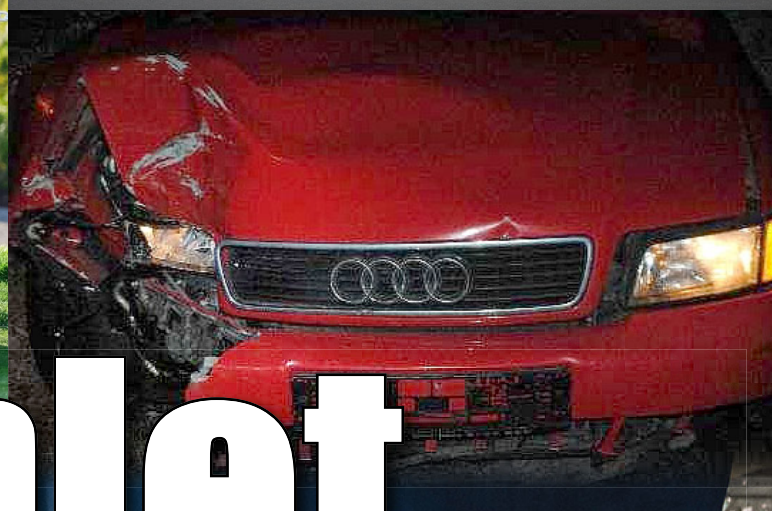


34. týden 2025



# AutoTablet.cz

novinky z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)



Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.





## Cebia zveřejnila žebříček nejčastěji havarovaných aut

Nejčastějším a zpravidla i nejvýnosnějším podvodem při prodeji ojetých aut je zatajování havárií. Cebia, přes níž je možné si prověřit historii ojetého auta, zveřejnila, u kterých značek v červenci její klienti nejčastěji odhalili v minulosti prodělanou škodní událost.

*„Ze všech prověřovaných aut bylo 59,98 % po havárii. U těchto aut navíc často evidujeme i více škodních událostí,”* upozorňuje Martin Pajer, ředitel společnosti Cebia. V inzerci přitom prodejci v minulosti prodělané havárie prakticky neuvádějí. *„Přiznanou prodělanou havárii má pouze 0,43 % prodáváných ojetých aut,”* upřesňuje Pajer. Podle pojišťoven je po havárii okolo 60 % desetiletých aut, což odpovídá aktuálnímu průměrnému stáří prodáváných ojetých vozů na českém trhu.

V červenci zaznamenala Cebia největší podíl havárií u vozů Audi, kde se škodní událost vyskytovala u 69,69 % aut. Ve velmi těsném závěsu se na druhé pozici umístilo BMW (68,82 %). Následovala nejprodávanejší značka na českém trhu Škoda (64,37 %). Za nimi se na čtvrtém místě nacházela auta značky Toyota (63,87 %). Pětici uzavřely vozy Mercedes-Benz (62,27 %). Druhou pětici otvírala vozidla Hyundai s 61,95 % následovaná vozy Volvo (58,59 %), osmé místo patřilo značce Volkswagen (56,02 %), za ní se

umístil Seat (55,02 %) a desítku uzavřela Mazda s 54,78 %.

U luxusních vozidel navíc Cebia zaznamenala větší průměr počtu škodních událostí na jedno vozidlo. *„U vozidel Audi a BMW se jednalo v průměru téměř o dvě škodní události, u vozů Mercedes-Benz dosahoval průměr hodnoty 1,6 škodní události na vozidlo,”* upřesňuje ředitel Cebia Pajer.

*„Dlouhodobě vidíme, že luxusní a prémiová auta se prověřují častěji než menší a levnější vozidla. Je to logické, neboť v případě špatné koupě bývá finanční ztráta větší,”* vysvětluje dále Martin Pajer. Vysoký podíl vozidel s prodělanou škodní událostí vidí i v tom, že havarovaných vozidel se chtějí lidé častěji zbavit než těch, která jsou v perfektním stavu.

*„Z dat je vidět, že prověřovat se vyplatí u vozů každé značky. Spoléhat se na to, že některé méně bourají a pravděpodobnost prodělané havárie je menší, se nemusí vyplatit. Podíl vozidel po škodní události je natolik velký, že pravděpodobnost, že na takové auto narazíte, je velmi vysoká,”* varuje dále Martin Pajer.



# Škoda Elroq rozšiřuje nabídku

Škoda rozšiřuje nabídku modelové řady Elroq – na český trh uvádí verzi 85x s pohonem všech kol. Elektromotory umístěné na přední i zadní nápravě disponují celkovým výkonem 210 kW. Vysokonapěťový akumulátor s kapacitou 82 kWh (využitelných 77 kWh) se skládá z 12 modulů. Dojezd je až 540 km, přičemž maximální nabíjecí výkon je 175 kW. Škoda Elroq 85x se dostává ve variantách Selection a Sportline. Základní varianta Selection zahrnuje mj. parkovací senzory vpředu a vzadu vč. parkovací kamery vzadu, 13" displej infotainmentu s navigací, volbu jízdního režimu, vyhřívaná přední sedadla a volant, prediktivní tempomat, hlídání



mrtvého úhlu nebo asistent udržování jízdního pruhu. Doporučená prodejní cena začíná na 1 092 000 Kč včetně DPH.

## Kia spustila výrobu elektromobilů v Evropě

Kia zahájila výrobu prvního plně elektricky poháněného vozu v Evropě. První Kia EV4 sjela z linky výrobního závodu u slovenské Žiliny. Pokřtil ji dlouholetý ambasador značky Kia Jaromír Jágr.



Přípravy na sériovou výrobu elektromobilu začaly již v roce 2024 a byly součástí investice ve výši 108 milionů eur. Model EV4 se vyrábí na stejných linkách jako modely Sportage a XCeed včetně hybridních a plug-in hybridních variant, které v roce 2024 představovaly 25% celkové produkce. Produkce je zaměřena výhradně na karosářskou verzi hatchback určenou především evropským zákazníkům. Kia EV4 je postavena na platformě Electric Global Modular Platform (E-GMP) a bude k dispozici se dvěma verzemi akumulátorů – standardní o kapacitě 58,3 kWh a s dlouhým dojezdem o kapacitě 81,4 kWh.





## První řízení elektromobilu je působivé

Téměř každý, kdo někdy seděl za volantem elektromobilu, je nadšen. Vyplývá to z průzkumu, který u německých řidičů uskutečnila společnost ADAC Auto Insurance. Podle průzkumu 81 % řidičů, kteří již elektromobil řídili, uvádí, že se jim hodně líbil.

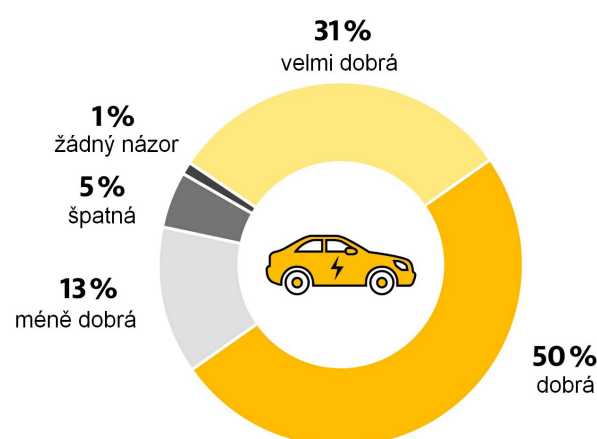
Elektrická vozidla zažívají vzestup. Podle Spolkového úřadu pro motorovou dopravu KBA tvořily v první polovině roku 2025 v Německu elektromobily 17,7 % všech nově registrovaných automobilů. Průzkum ADAC Auto Insurance zkoumá také důvody tohoto trendu. Podle 76 % řidičů je hlavním faktorem větší výběr elektromobilů. Účastníci průzkumu také vidí zlepšení v technologii akumulátorů a 61 % připisuje nárůst elektromobilů delšímu dojezdu a kratším dobám nabíjení díky pokročilým akumulátorům.

Otevřenou otázkou je, zda by řidiči při přechodu na elektromobil zůstali u své současné značky vozu a pojištění auta. Pouze 31 % z těch, kteří v současné době elektromobil neřídí, uvádí, že by zůstali věrní své značce vozu i kdyby měli elektromobil. Naproti tomu 34 % je nakloněno změně značky a další třetina (35 %) je nerozhodnutá. Loajalita je poněkud vyšší pokud jde o pojištění auta: 58 % respondentů bez elektromobilu by zůstalo u své současné pojišťovny, i kdyby přešli na elektromobil.

Velká většina spotřebitelů by se rozhodně nechtěla vzdát ochrany trakčního akumulátoru elektromobilu: 72 % všech respondentů považovalo pojištění akumulátoru za důležité. Akumulátor je vnímán jako srdce a nejdražší součást elektromobilu. Jeho výměna může stát víc než 20 000 eur (500 000 Kč). ADAC Autoversicherung proto kupujícím elektromobilů doporučuje, aby si zajistili, že jejich pojištění zahrnuje také krytí všech rizik spojených s akumulátorem.

Průzkum ADAC Autoversicherung ukazuje, jak důležité jsou zkušební jízdy pro koupi elektromobilu: 86 % řidičů by si elektromobil nekoupilo bez zkušební jízdy. Pro 78 % by požadovaná zkušební jízda měla zahrnovat i nabití vozidla a 70 % by dokonce rádo absolvovalo několik zkušebních jízd, než se pro koupi elektromobilu rozhodne.

### Jak se vám líbila jízda s elektroautem?



Basis: n = 322 Autofahrer, die bereits E-Auto gefahren sind oder E-Auto fahren, Online-Befragung 07/2025  
© ADAC Autoversicherung AG



# Opel představuje Opel Corsa GSE Vision Gran Turismo

Opel odhalil fotografie koncepčního vozu, který bude mít premiéru při autosalonu IAA Mobility 2025 v Mnichově (8. až 14. září 2025). Opel Corsa GSE Vision Gran Turismo nabízí nejen náhled na připravované modely GSE, ale potvrzuje i úmysl Opelu pokračovat v segmentu malých vozů. Opel Corsa GSE Vision Gran Turismo vychází z platformy STLA Small a pohání jej dva elektromotory o výkonu 350 kW (476 k), po jednom na každé nápravě pro stálý pohon všech kol. Kombinovaný výkon je až 588 kW (800 k). Funkce boost poskytuje dalších 59 kW (80 k) až na 4 s. S akumulátorem o kapacitě 82 kWh má díky použití lehkých materiálů hmotnost jen 1170 kg. Zrychlí z 0 na 100 km/h za 2,0 s a může dosáhnout



maximální rychlost 320 km/h. Kokpit svou jednoduchostí navazuje na koncept Opel Compass, kde volant poskytuje nerušený výhled na nejdůležitější informace, které se promítají na head-up displej – nejsou zde potřeba žádné další displeje.

## Připravuje se představení studie Cupra Tindaya

Cupra se připravuje na IAA Mobility 2025 v Mnichově, kde představí svou vizi budoucnosti, v níž prozkoumá nové koncepty. Jednou z hlavních novinek



značky na autosalonu IAA Mobility bude světová premiéra studie Tindaya, která se uskuteční 8. září v 19:30 h v průběhu tiskové konference Cupra v expozici Open Space. Cupra Tindaya ztělesňuje budoucí designový styl značky Cupra. Nabízí symbiózu mezi člověkem a strojem, díky níž dosahují zážitky z jízdy a emoce nejvyšší intenzitu. Studie je v maximální možné míře zaměřena na řidiče, jemuž nabízí jedinečné zážitky umocněné silnými emocemi. Studie Tindaya je pojmenována podle hory sopečného původu, která ční k nebi na ostrově Fuerteventura v Atlantském oceánu.



# Omoda 9 přichází na český trh

Na český trh vstupuje Omoda 9 SHS (Super Hybrid System) – vrcholný reprezentant značky s plug-in hybridním pohonem. Se špičkovou výbavou nabídne výkon i komfort pro náročné řidiče. Přepíňovaný zážehový motor 1,5 l je spojen se třemi elektromotory, které společně umožňují jízdu v několika režimech – od čistě elektrického přes hybridní až po režim rekuperace energie. Celkový výkon soustavy činí 395 kW. V čistě elektrickém módu Omoda 9 SHS ujede až 169 km (podle NEDC) a v kombinaci se spalovacím motorem zvládne 1100 km bez tankování. V luxusním interiéru je dvojice zaoblených displejů 24,6", které integrují digitální



přístrojový panel i infotainment, a head-up displej. Omoda 9 bude v prodeji od září 2025 za akční cenu od 1 199 000 Kč vč. DPH.

## Nichols Cars N1A ICON 88 ve stopách legend

Během prestižní akce Monterey Car Week v Pebble Beach v USA debutoval lehký britský supersport Nichols Cars N1A vytvořený legendárním designérem formule 1 Stevem Nicholsem. Úvodní série Nichols N1A ve specifikaci ICON 88 spojuje inspiraci závodními vozy Can-



Am z 60. let s nejmodernějšími materiály a konstrukcí. S celkovou produkcí modelu N1A 100 vozů a pouhými 15 kusy řady ICON 88 bude jedním z nejexkluzivnějších britských sportovních vozů desetiletí. Plynulá silueta vozu je inspirována prvním McLarenem M1A z roku 1964. Karoserie je vyrobena z uhlíkových vláken s příměsí grafenu. V nejvyšší výbavě má N1A hmotnost jen 900 kg. Asistenční systémy jsou záměrně omezeny, aby se zachovala čistota zážitku, nicméně kontrola trakce je standardní součástí výbavy. Motor je ručně vyrobený nepřepíňovaný V8 7,0 l. Vychází z bloku GM LS3 ale je rozsáhle přepracovaný. Poskytuje výkon 478 kW (650 k). Převodovka je šestirychlostní přímo řazená vyvinutá společností Nichols.



## ZF představuje nové technologie pro návěsy

Na veletrhu užitkových vozidel NUFAM v Karlsruhe společnost ZF představí své nejnovější technologie pro výrobce návěsů a vozové parky. Kromě snižování emisí mají inovace zvýšit efektivitu, bezpečnost a digitalizaci silniční nákladní dopravy. Mezi exponáty ZF patří Trail Trax e-Trailer, který integruje vlastní elektrickou hnací nápravu Ax-Trax 2 o výkonu 210 kW s EBS návěsu a boxem systému akumulátoru. Tímto způsobem se tahač poháněný spalovacím motorem stává hybridním vozidlem se snížením emisí CO<sub>2</sub> až o 16 %



a plug-in hybridní tahač zvyšuje svůj dojezd. Přední výrobci návěsů, jako jsou Kässbohrer a Krone, již tuto technologii předvedli.

## Prodej ojetých dodávek a vícemístných aut roste

Za prvních sedm měsíců letošního roku se na českém trhu prodalo 491 181 ojetých automobilů, meziročně o 1,5 % méně. Pokles se ale netýká dodávek a velkých vícemístných aut. V tomto segmentu se na sekundárním trhu prodalo od začátku roku již 41 236 aut, meziročně o 6,3 % víc. Důvodem je vyšší zájem podnikatelů a firem, optimalizujících tak své náklady, ale i zájem privátní klientely. Vyplynulo to dat trhu, která zpracovali analytici skupiny Aures Holdings, provozovatele



mezinárodní sítě autocenter AAA Auto a Mototechna. Dodávky a vícemístné vozy se na sekundárním trhu prodávají v průměru za 273 771 Kč, 12 let staré a na tachometru mývajících průměrně přes 200 000 km. Nejprodávanější v tomto segmentu je Volkswagen Transporter, o který je zájem jak v podobě dodávky, tak ve vícemístném provedení. Ojetý se v průměru prodává 14 let starý, s 250 000 km na tachometru a cenou 238 306 Kč. Cena nového přitom začíná na 850 000 Kč v případě krátké dodávky a na víc než milionu v případě vícemístné verze. Na zvyšující se poptávku AAA Auto reagovalo otevřením centra užitkových vozů v Klíčanech u Prahy. Letos Aures Holdings prodal v ČR 2700 těchto aut.



# Koho postihují cla na čínské elektromobily?

Velké pobouření v Evropě vyvolala 15% cla, chránící trh Spojených států před dovozem aut z EU. Jenže v současnosti nejvyšší automobilová cla neuvalují Spojené státy, ale EU. Evropská unie se pokusila zabránit čínským výrobcům elektromobilů podporovaným státními dotacemi v uvádění levných elektromobilů na evropský trh. Trestní příplatek pro výrobce elektromobilů z Číny nad rámec obvyklých 10 %, platných pro dovoz automobilů ze zemí mimo EU, je rozdělen podle značek. Rozsah sahá od 7,8 % pro vozy Tesla vyrobené v Číně, přes 17 % pro BYD, 18,8 % pro Geely a 20,7 % pro „spolupracující společnosti“ až po 35,3 % pro SAIC a nespolupracující společnosti. V extrémních případech to tedy představuje celkem clo ve výši 45,3 %.

Jenže dopad cel je úplně jiný, než byl záměr Evropské komise. Trestající cla proti čínským elektromobilům nejvíc škodí evropským automobilkám a snaze o snižování emisí CO<sub>2</sub>. Tak trochu se chce zopakovat legendární konstatování ruského politika Viktora Černomyrdina: „*Mysleli jsme to dobře, ale dopadlo to jako vždycky.*“

Volkswagen z Číny dováží vozy Cupra Tavascan a musí za ně platit clo celkem 30,7 %. BMW vyrábí elektrické modely Mini Aceman a Cooper SE ve společnosti Spotlight Automotive, což je společný podnik s Great Wall Motors a musí

proto platit clo ve výši 30,7 %. Smart, společný projekt společností Geely a Mercedes, do Evropy dováží všechna svá vozidla z Číny a musí za ně platit celkové clo ve výši 28,8 %. Také Dacia vyrábí malý elektromobil Spring v Číně a Stellantis dováží vozidla od svého partnera Leapmotor. Dotčeno bylo i Volvo jako součást skupiny Geely, které v Číně vyrábí některé ze svých modelů stejně jako jeho dceřiná společnost Polestar. Ti všichni musí platit vysoké příplatky, které mají primárně postihovat čínské výrobce.

Jsou ale cla účinná? BYD, Great Wall Motors a Xpeng i přes sankční cla zaznamenaly meziročně dramatický růst prodeje. Dovoz z Číny se výrazně změnil. Podíl elektromobilů klesl z 83 % na 66 %, ale prodej aut na benzín se zvýšil o 18,4 % a plug-in hybridy (PHEV) vzrostly o 49,2 %. Obzvláště výrazný růst zaznamenaly hybridní vozy bez možnosti nabíjení (HEV), které nyní tvoří 22,2 % čínského dovozu oproti 7,9 % v loňském roce. Výrobci hybridů a plug-inů jsou však přesně ty samé státem dotované korporace, jejichž exportu elektromobilů chtěla EU zabránit cly zabránit. A rostoucí dovoz levných aut se spalovacími motory, hybridů a plug-in hybridů z Číny nejen škodí evropským automobilkám, ale také podkopává cíl EU snižovat emise CO<sub>2</sub>.





***AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz).***

Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)

Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)

RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

## Technické zpracování:

BcA. Anna Rybecká, DiS. (anna.rybecka@seznam.cz)

*Luděk Šipla*

*Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.*

## UPOZORNĚNÍ

*Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.*

**Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na**

[https://www.autoweek.cz/cs-news\\_letter](https://www.autoweek.cz/cs-news_letter)

**Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na**

*vladimir.rybecky@gmail.com*

*Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.*

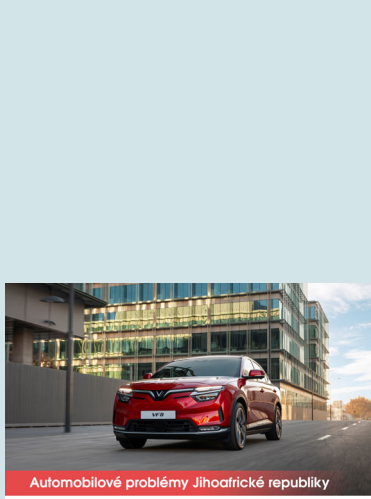
**Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:**



**Může Evropa  
dohnat  
čínský náskok  
v akumulátorech?**

[illegible]

# Norská oáza Tesly



průmyslu. Vzhledem k tomu, že automobilový průmysl má arabské výrobce, kteří mají v současnosti největší podíl na světové výrobě, je logické, že se budou snažit o zajištění relevantní konkurence v této oblasti. Vzhledem k tomu, že v současnosti největší podíl na světové výrobě mají výrobci z Jižní Afriky, bude se snažit konkurence v této oblasti z Jižní Afriky. Vzhledem k tomu, že v současnosti největší podíl na světové výrobě mají výrobci z Jižní Afriky, bude se snažit konkurence v této oblasti z Jižní Afriky.



# Ohlédnutí do historie veletrhu Prague Car Festival



# IAA otevře novou éru designu



# Automobilové problémy Jihoafrické republiky

**Partner organizace:**







## Může Evropa dohnat čínský náskok v akumulátorech?

Navzdory současnému významnému náskoku Číny ve výrobě článků akumulátorů, expert na akumulátory Simon Lux stále vidí šanci pro Evropu.

Podle Simona Luxe z Univerzity v Münsteru a Fraunhoferova institutu pro bateriové inženýrství (FFB) je síla Číny patrná zejména v technologii výroby lithio-železito-fosfátových (LFP) článků a v budoucích akumulátorech s pevným elektrolytem. Naopak technický náskok v nikl-mangan-kobaltových (NMC) článcích není podle něho ve skutečnosti tak významný.

Západ se dopustil chyby, že nevěřil v budoucnost technologie LFP akumulátorů, kterou sám vyvinul. „Lidé tady nikdy nevěřili, že je vhodná pro masový trh, protože ten vyžaduje dlouhý dojezd a malý objem článků akumulátorů. Proto jsme my Evropané spolu s Korejci přešli na nikl-mangan-kobaltové katody. V Číně se však technologie LFP soustavně dále rozvíjí, zpočátku pro použití v elektrických koloběžkách a nákladních vozech. Mezitím se tato chemie dosáhla vysokou účinností a je nákladově efektivní, takže je nyní nejlepší volbou pro středně velká elektrická vozidla. Tento potenciál jsme příliš brzy podcenili,“ konstatuje profesor Lux.

Lux uvádí, že Čína má v LFP článcích a článcích s pevným elektrolytem náskok až pět let. „Důvod

čínského náskoku spočívá v dlouhodobé a komplexní strategii. Ta začíná těžbou surovin a rozšiřuje se až na hotové elektromobily. U lithio-železito-fosfátových článků (LFP) nyní čínské společnosti ovládají 90 % hodnotového řetězce. Evropa na druhou stranu potenciál této technologie v rané fázi podcenila a místo toho se zaměřila na jiné chemické složení článků,“ uvádí profesor Lux.

Navzdory těmto nedostatkům profesor Simon Lux vidí reálnou šanci, aby Evropa dohnala zameškané: „Nejsem tak pesimistický – pevně věřím, že to v Evropě stále dokážeme. Máme vynikající specialisty, desítky let zkušeností a máme stroje i zařízení světové úrovně. Potřebujeme podnikatelského ducha, kapitál a dlouhodobou vládní podporu. Obzvláště důležité je poskytovat cílenou podporu začínajícím podnikům během kritické fáze rozšiřování. To je jediný způsob, jak překonat technologické překážky a převést připravené projekty do výroby a na trh. Skutečným hlavním cílem musí být vybudování konkurenceschopného průmyslu akumulátorů v Evropě s evropskou sítí pro celý hodnotový řetězec.“





## IAA otevře novou éru designu

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje dění v automobilovém průmyslu.

Týden před zahájením IAA Mobility nás generální ředitel Audi Gernot Döllner pozve do Milána na představení nového designového jazyka. Exkluzivní premiéra v italském hlavním městě designu zaručeně přitáhne pozornost. Koncept vozu, který představuje novou filosofii je prvním dílem šéfdesignéra Massima Frascelly, bude o týden později k vidění na IAA v Mnichově.

IAA se stává přehlídkou designu. Nové styly budou během autosalonu středem pozornosti. Do konce desetiletí se automobily budou výrazně lišit od toho, co dosud známe. Hnací silou tohoto trendu jsou posun k elektromobilitě, digitalizace interiéru a softwarově definovaným vozidlům s novými možnostmi designu. Auto se nově definuje. Designová revoluce je v plném proudu.

Krátce před IAA BMW poprvé představí „*Neue Klasse*“ počínaje modelem iX3. Nová technologická architektura je samozřejmě víc než jen designovým tématem. BMW ji považuje za projekt století. Pro BMW má „*Nová třída*“ zahájit novou éru. Nová architektura bude aplikována pro celé modelové portfolio. BMW slibuje proporce s dlouhým rozvorem a krátkými převisy, monolitický design, zarovnané skleněné plochy pro prosvětlený interiér. A vše uvnitř je zjednodušené.

Digitální přístup v kokpitu dělá z aut malé vesmírné lodě. Ani často citovaný termín „*chytrý telefon na kolech*“ (Dieter Zetsche, 2012) už nestačí.

Mercedes-Benz také udělá rozruch už v neděli před zahájením autosalonu. Stuttgartská společnost představí nový, vůbec první elektrický GLC, postavený na nové platformě MB.EA. Je to první sériově vyráběný vůz s novým designem. Osvětlená maska chladiče GLC již v posledních týdnech přitahuje pozornost. S touto výraznou maskou s historickým odkazem Mercedes-Benz otevírá novou kapitolu designu. Nahrazuje předchozí design EQ, kterému chyběla skutečná „*Benzovská*“ důvěryhodnost.

Škoda přiveze na IAA koncept elektrického kombi postavený na budoucí platformě SSP. Pracovní název: Vision O. O jako Octavia. S koncepčním vozem nabídne první pohled do příští dekády pokud jde o design, technologie, koncept HMI, displeje a strukturu UX. Digitalizace má plný dopad i na velkosériové výrobce. Promění Škodu a dodá jí novou vizuální identitu.

Na IAA bude spousta příkladů inovací. Design se nyní stává – fotbalovou terminologií řečeno – rozdílovým faktorem, když na výkonu a zdvihovém objemu už nezáleží.





## Norská oáza Tesly

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Mnozí představitelé evropského automobilového průmyslu trpí letní depresi, zatímco čekají na snížení celních sazeb, které bylo slíbeno v rámci obchodní dohody mezi USA a EU oznámené na konci července. V rámci této rozvláčné dohody byla cla na dovoz amerických automobilů stanovena na 15 % namísto 27,5 %, která začátkem tohoto roku uvalil americký prezident Donald Trump.

Nyní však Evropa čeká, až Trump sníží sazby. Německo tento týden veřejně, ale diplomaticky, postrčilo Spojené státy, aby, ehm, snížily cla, jak bylo dohodnuto, aby mohla být dokončena širší obchodní dohoda. Zejména automobilky, které se v dubnu snažily předběhnout Trumpova cla, nyní vyčkávají kvůli nejistotě ohledně toho, jaká bude skutečná výše celní sazby. Koneckonců, kdo by chtěl platit clo ve výši 27,5 %, když 15% sazba může být za rohem?

Rok 2025 byl pro Teslu v Evropě zatím annus horribilis, přičemž tržby v první polovině roku na

celém kontinentu klesly o 33,2 % s poklesem v EU o 43,7 %, což se často připisuje Muskově zálibě v krajně pravicových politických stranách v kombinaci se zvýšenou konkurencí a stárnoucí modelovou řadou.

Jak ale informuje agentura Reuters, Norsko se s 24% nárůstem tržeb v prvních šesti měsících roku 2025 bylo výjimkou a stalo se druhým největším trhem Tesly v Evropě.

Nejde o to, že by se Norům líbilo, co Musk dělá – průzkumy ukazují, že se jim to nelíbí. Ale na rozdíl od většiny zbytku Evropy má Tesla v Norsku hlubší kořeny než jinde. Elektromobily tvoří prakticky veškerý prodej nových aut v Norsku a Tesla se zde na trh dostala před více než deseti lety. Musk byl tehdy vnímán jako cool člověk a i když osobně ztratil mnoho fanoušků, Norsko má vysoký podíl majitelů Tesly, což ztěžuje protesty proti společnosti. Kromě toho má mnoho Norů rádo své vozy Tesla a rozhodli se přehlédnout Muskovo konání, což je na trzích, kde společnost není tak dlouho, těžší volba.





## Automobilové problémy Jihoafrické republiky

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Jihoafrická republika má ambice vybudovat vlastní automobilový průmysl a proměnit se ve výrobní velmoc. Řada globálních automobilek má v Jihoafrické republice montážní závody. Jenže prodej místně vyráběných automobilů výrazně zaostává za vládním cílem, což si v posledních dvou letech vynutilo uzavření 12 společností z automobilového průmyslu a ztrátu 4000 pracovních míst. Konkurence v Jižní Africe se přiosťruje, protože podíl na tamním automobilovém trhu chtějí čínští výrobci automobilů od Chery po BYD. Jedním z možných pozitivních momentů pro jihoafrický automobilový průmysl je, že Chery a čínští konkurenti hovoří o výstavbě montážních závodů v zemi.

Možná jsme se už jednou či dvakrát zmínili, že dosáhnout velký objem produkce je v automobilovém průmyslu fenomenálně obtížné a nesmírně drahé – to je lekce, kterou v posledních několika letech mnohokrát prošli Fisker, Arrival a další, kteří před krachem spálili hory peněz. Pomáhá mít bohatého podporovatele, jako má vietnamský VinFast

v podobě zakladatele Phama Nhata Vuonga, který opět nahromadil hotovost, aby udržel ztrátového výrobce elektromobilů v chodu. Tentokrát odkoupil výzkumné a vývojové centrum VinFastu za 1,52 miliardy dolarů. Otázkou u všech startupů v oblasti elektromobilů je, jak dlouho jim budou jejich podporovatelé nadále posílat peníze. Lucid obdržel spoustu peněz od saúdskoarabského investičního fondu a Rivian získal investici od Volkswagenu.

Častou stížností některých méně horlivých investorů Tesly je, že poté, co byla se svými elektromobily po léta v čele, od Modelu Y v roce 2020 neuvedla na trh nový sériově vyráběný vůz, zatímco konkurence všude možně uvádí na trh nové elektromobily. Ačkoli Tesla stále neuvedla na trh žádný nový model – s výjimkou Cybertrucku, který se stal trapným propadákem – přišla v Číně alespoň s novou verzí Modelu Y – šestimístnou verzí Model Y L. Podle kritiků se to mělo stát už o několik let dřív.

Největší akcionář Volkswagenu, holdingová společnost Porsche SE, uvedl, že bude víc investovat do obranného sektoru a zároveň potvrdil své hlavní zaměření na automobily a průmyslové technologie.





## Ohlédnutí do historie veletrhu Prague Car Festival

Původně tuningová akce se stala fenoménem české motoristické scény. Když se v roce 2012 poprvé otevřely brány výstaviště a návštěvníci vstoupili do světa plného chromu, lesklých laků a burácejících motorů, nikdo netušil, že se právě rodí jedna z největších automobilových událostí ve střední Evropě.

Výstava původně zaměřená na domácí tuning dnes představuje v podobě veletrhu Prague Car Festival pestrou mozaiku motoristické kultury, která každoročně přitahuje desetitisíce lidí a stovky unikátních strojů z domova i celé Evropy.

První ročník byl oslavou kreativity českých úpravců vozů, doplněnou legendárním Tuning Cupem, jenž spojoval tuto komunitu a posouval laťku domácí tuningové scény. Zlom přišel v roce 2015 s příjezdem zahraničních hostů, kteří přinesli nové styly, technologie i inspiraci.

V roce 2017 přibýlo Racing Expo, kde si na své přišli fanoušci rychlosti, profesionálního motorsportu i adrenalinu v jeho nejryzejší podobě, a o rok později Classic Expo – ráj pro

milovníky vůně benzínu, vyspělé dobové techniky a oduševnělých tvarů historických vozů.

Ani pandemie tento svátek automobilů nezastavila. Právě naopak – v roce 2021 se zrodila současná podoba veletrhu Prague Car Festival: tři automobilové světy v jednom – tuning, racing a classic. Od té doby přichází s každým ročníkem na tuto rodinnou akci téměř o čtvrtinu návštěvníků víc a festival sílí také v rozloze i celkovém pojetí.

Rekordní ročník 2024 nabídl 1100 exponátů, od nablýskaných supersportů přes extrémní tuning a soutěžní speciály až po veterány s příběhem. Více než 40 000 návštěvníků se procházelo mezi exponáty, pořizovali fotografie a videa, povídali si s majiteli vozů, legendárními závodníky či designéry.

Prague Car Festival není jen o autech – je to zážitek. Je to místo, kde se setkává minulost, současnost i budoucnost motorismu. A vše nasvědčuje tomu, že letošní ročník veletrhu Prague Car Festival bude ještě větší, hlasitější a nabitější než kdy dřív.