

35. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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

Češi elektromobilitu neodmítají, chybí jim ale informace



České řidiče brzdí v přechodu k elektromobilům obavy ze situací, které nastávají jen výjimečně. Zatím při jejich rozhodování převládají emoce nad racionálním srovnáním. Celkem 40,9 % z nich by mohlo používat elektromobil bez výrazné změny svého životního stylu. Společný průzkum společností E.ON a Volkswagen ukazuje, že Češi rozhodování o pohonu vozu často staví na základě mýtů a polopravd o dojezdu, nabíjení nebo využitelnosti elektromobilů a nikoli na základě reálného využívání vozu.

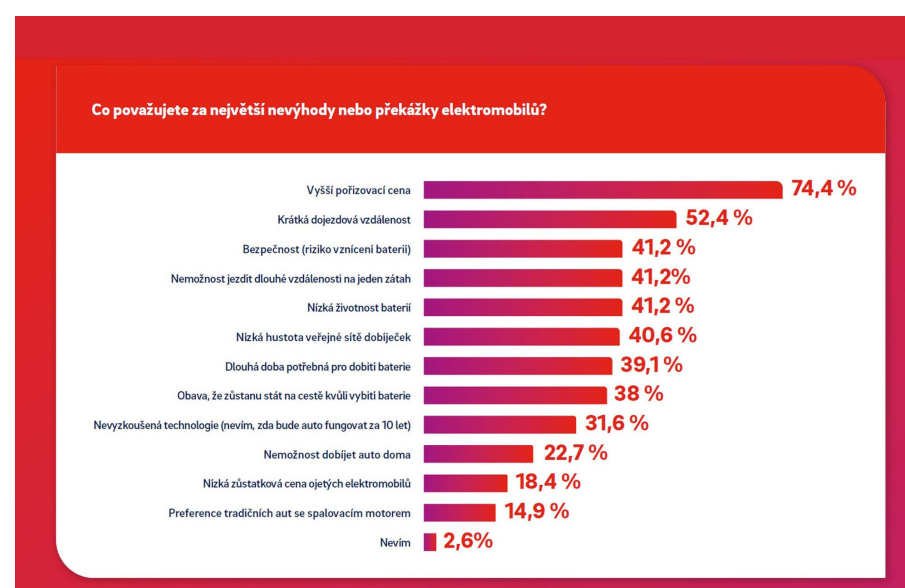
Zatímco podíl nově registrovaných elektromobilů dosahuje v EU 20,7 %, v České republice činí 6,65 %. Je ale třeba připomenout, že o zvýšení prodeje elektromobilů se ve většině zemí starají státní dotace. Průzkum společností E.ON a Volkswagen naznačuje, že důvodem nemusí být odmítání elektromobility jako takové. Mnohem větší roli hraje nedostatek osobní zkušenosti a obavy založené na představách, které neodpovídají tomu, jak lidé své vozy skutečně používají.

Elektromobil osobně řídilo pouze 14 % českých řidičů. Vyzkoušet si jej chce 73 % respondentů. Pouze 6 % lidí je vůči této technologii jednoznačně odmítavých.

Výrazný rozdíl je mezi těmi, kteří již elektromobil řídili, a těmi, kteří zkušenost nemají. Řidiči s osobní zkušeností oceňují tichý provoz (68 %), plynulost a dynamiku jízdy (60 %). Naopak nejčastější námitky se týkají dojezdu (52 %), možností nabíjení (41 %) a pořizovacích nákladů (74 %). Pokud by byla pořizovací cena srovnatelná s vozem se spalovacím motorem, zvolilo by elektromobil jako první variantu dalších 14 % respondentů.

Výsledky průzkumu ukazují, že potenciál elektromobility v České republice je výrazně vyšší, než naznačují současné registrace nových vozidel. Další rozvoj trhu bude záviset nejen na pokračujícím rozšiřování nabídky vozů a dobíjecí infrastruktury, ale také na odbourávání zažitých představ, které vycházejí spíše z výjimečných situací než z každodenní reality. Dotazy novinářů při prezentaci výsledků průzkumu ukazují, že ze strany médií se vyvracení dávno vyvrácených mýtů hned tak nedočkáme...

Víc na str. 10



Volkswagen Golf a T-Roc s novým full hybridním pohonem

Volkswagen zahájil předprodej modelů Golf a T-Roc s novým full hybridním pohonem s výkonem 125 kW (170 k). Full hybridní pohon uplatní své silné stránky především v městském provozu a při cestování mimo město. Trakční elektromotor nahrazuje nebo podporuje přeplňovaný zážehový motor například při rozjezdu nebo v nízké rychlosti. Tři provozní režimy zajišťují za jízdy vyváženou souhru přeplňovaného zážehového motoru 1.5 TSI evo, dvou elektromotorů a akumulátoru: pohon elektromotorem, sériový hybridní pohon, kde jízdu zajišťuje elektromotor a motor TSI pracuje v optimálním rozsahu otáček pro pohon generátoru k nabíjení akumulátoru s kapacitou 1,6 kWh, a paralelní hybridní pohon, kde motor TSI je aktivní jako primární pohon s podporou elektromotoru při zrychlování. Akční cena



pro Golf Hybrid R-Line Family 125 kW začíná na 827 000 Kč, pro T-Roc Hybrid 125 kW na 980 000 Kč. Slabší výkonové varianty 100 kW (136 k) s full hybridním pohonem bude pro oba modely možné objednávat během podzimu.

Nový iCAUR V27 a technologie REEV

Nově přicházející značka elektromobilů iCAUR byla vytvořena čínským koncernem Chery Group původně pro čínský trh, kde byla představena v roce 2023. Nyní je postupně uváděna na nejvýznamnější trhy evropských zemí. Vozy iCAUR vycházejí ze společného vývoje výrobce automobilů Chery se společností SmartMi Tech



patřící do skupiny Xiaomi. Velké hybridní SUV iCAUR V27 přináší elektrický pohon s prodlužovačem dojezdu REEV (Range Extended Electric Vehicle). Všestranný automobil, určený jak pro jízdu ve městě, tak pro outdoorová dobrodružství, má délku 4899 mm s rozvorem náprav 2900 mm. Nabízí prostor pro pět cestujících a využívá pohon všech kol AWD. Elektrický trakční systém s elektromotory má celkový výkon 335 kW. Spalovací motor slouží jen k pohonu generátoru pro akumulátor s kapacitou 34,31 kWh. Mezi technické zajímavosti vozu patří funkce Tank Turn, tedy možnost otočení prakticky na místě. Má i funkci V2L (Vehicle to Load), která umožňuje využít energii k napájení externích elektrických zařízení výkonem až 3,3 kW.



Městský crossover Leapmotor B03X přichází na český trh

Značka Leapmotor v letošním roce uvádí na český trh už čtvrtou novinku - elektricky poháněný městský crossover B03X s cenou od 560 000 Kč (včetně DPH).

Leapmotor volí opačnou strategii než jiní čínští výrobci, když sází na malé a kompaktní vozy s elektrickým pohonem či prodlužovačem dojezdu. Zákazníci volí vozy Leapmotor jako svůj první vůz s elektrickým pohonem, přičemž oceňují zázemí vyplývající z partnerství značky s koncernem Stellantis, na českém trhu zastoupeným skupinou Emil Frey ČR. Leapmotor se snaží nabízet auta s elektrickým pohonem za cenu srovnatelnou s vozy se spalovacími motory.

Leapmotor dosud na českém trhu dodal 262 vozů, ale prodejci už mají objednávky na 866 aut. Dodávky limitují problémy s logistikou z přístavu. U modelu B03X vidí dovozce velký potenciál a očekává ještě letos prodej 650 vozů.

Leapmotor B03X má délku 4270 mm a rozvor náprav 2605 mm. Zavazadlový prostor s variabilní podlahou má v základním uspořádání objem 405 l. Pod jeho podlahou se ukrývá ještě Giga

Box, který přidává 105 l navíc. Celkem tedy zde je objem 510 l, po sklopení zadních sedadel až 1545 l. Výjimečným prvkem jsou zadní sedadla Magic Seat, umožňující přiklopení sedáků vzhůru, takže vzadu se vytváří objemný nákladový prostor. Po sklopení zadních sedadel a překlopení opěradla sedadla spolujezdce vpředu lze přepravovat předměty s délkou až 253 cm.

Nový Leapmotor B03 přijíždí na platformě pro elektromobily Cell-to-Chassis CTC 2.0 Plus s LFP články. Základní akumulátor Pro má kapacitu 39,8 kWh pro dojezd 292 km. Větší akumulátor ProMax 53,0 kWh prodlužuje dojezd na 382 km. Rychlé DC dobíjení je možné výkonem 100 kW resp. 133 kW. PMS elektromotory mají výkon 130 kW (176 k) resp. s akumulátorem ProMax 145 kW (197 k).

V minimalisticky řešeném interiéru je 8,8" digitální přístrojový panel a 14,6" centrální displej infotainmentu. Digitální prostředí B03X využívá nejnovější ekosystém Leapmotor s operačním systémem Leap OS 4.0 Plus s procesorem Snapdragon Qualcomm 8155.

Toyota k 60 letům Corolly uvádí exkluzivní edice

Nejprodávanější vůz v historii Toyota Corolla letos slaví 60 let. U příležitosti diamantového výročí Toyota uvádí na trh speciální edice variant hatchback, kombi Touring Sports a sedan, ve všech případech z evropské produkce. Po celém světě se už prodalo více než 57 milionů vozů Toyota Corolla. K pohonu stávající generace slouží pátá generace hybridní technologie Toyota. Zájemci o varianty hatchback a Touring Sports mohou volit



z verzí: 1,8 l/103 kW (140 k) resp. 2,0 l/131 kW (178 k), sedany jsou poháněny hybridem 1,8 l. Edice 60 let v karosářských variantách hatchback a Touring Sports se od ostatních modelů Corolla odlišuje metalickým lakem modrá akvamarínová ve dvoubarevném provedení s kontrastní střechou a sloupky v černém laku. Výjimečnost podtrhují 17" kola s kombinací matných a broušených povrchů s pochromovanými černými maticemi. Corolla sedan kromě toho uvádí vlastní lak modrá polární. Toyoty Corolla v provedení Edice 60 let bude možno objednávat na konci roku, přičemž první vozy k zákazníkům doputují na začátku roku 2027.

Čínští výrobci automobilů rozšiřují výrobu v Evropě

Výroba čínských značek v Evropě podle analytiků čeká masivní rozšíření. Společnosti jako BYD, Chery a Leapmotor budují nové závody nebo využívají stávající nevyužití kapacity evropských výrobců. Tento proces by měl do roku 2030 dosáhnout značnou intenzitu. V roce 2026 bude podle prognózy společnosti Global Mobility v Evropě vyrobeno 90 000 vozidel čínských značek. Pro rok 2030 se očekává objem výroby jeden milion, přičemž do roku 2035 by měl tento počet vzrůst na 1,5 milionu. Půjde přitom hlavně o elektromobily a plug-in hybridy, na které se výrobci z Číny zaměřují. Podle aktuální analýzy je Španělsko považováno za nejdůležitější výrobní centrum pro čínské výrobce. Následují jej Maďarsko, Velká



Británie a Rakousko. V roce 2030 by se měla ve Španělsku vyrábět přibližně polovina čínských vozů. Do roku 2035 by se tento podíl mohl zvýšit na téměř jeden milion vozidel, což by odpovídalo dvěma třetinám evropské produkce čínských značek.

Další témata 35. týdne na autoweek.cz

Právní rizika dovozu elektromobilů AUDI do EU
Generální ředitel VW volá po hlubších škrtech

Rozhovor o problémech koncernu VW

Vedení Volkswagenu absolvuje cestu po německých továrnách kvůli plánovaným škrtům. Šéf Volkswagenu Oliver Blume představuje největší transformační plán v historii firmy. Pro Radiožurnál situaci komentoval šéfredaktor Autoweek.cz Vladimír Rybecký.

Co víme o tom, jaká nálada panuje v továrnách Volkswagenu?

„Nálada je velice napjatá. Při jednáních se zástupci odborů a dělníky v německých továrnách půjde především o to vysvětlit, proč je naprosto nezbytné k těmto škrtům přistoupit a proč už je nelze odkládat tak jako v minulosti. Ted' jde tedy spíš o to dohodnout se s odbory, aby v zájmu celé společnosti přijali poměrně drastická opatření – propouštění zaměstnanců v Německu v řádu desítek tisíc pracovníků a zřejmě i uzavření několika továren.“

Proč se Volkswagen dostal do téhle situace?

„Sešly se tam v podstatě dvě okolnosti – Volkswagen má nízkou produktivitu práce ve všech svých německých továrnách už velmi

dlouhou dobu, ale dařilo se to vyrovnávat tím, že měl vysoký zisk z prodeje a výroby aut v Číně, což v současné době zmizelo. Úspěšný byl i v Evropě, kde prodával velké množství aut s vysokou mírou zisku. Těch se ale v Evropě už také prodává podstatně méně, takže v této době už si Volkswagen nemůže dovolit pokračovat v tak nízké produktivitě.“

Dotknou se ty změny také Škody Auto?

„Prvoplánově nikoliv. Momentálně jde především o uzavírání továren a propouštění dělníků v Německu. Nicméně celkové problémy koncernu Volkswagen se samozřejmě Škody Auto týkají, protože Volkswagen v této situaci nemá dostatek peněz na investice do technického vývoje. V druhém plánu to Škodu Auto postihne také, protože jedním z opatření bude omezení některých modelových řad.“

Stojí za problémy Volkswagenu, ale možná i dalších evropských firem jen to, že prodávají méně v Číně? Nebo je to i konkurence z Číny, která teď naopak chrlí do Evropy vozy mnoha značek?

„Prodej v podstatě všech evropských automobilek – ale Volkswagenu v největší míře – generoval v Číně vysoké míry zisku. Ty v současné době už mizí, protože Číňané dávají přednost výrobkům vlastních značek. Nemyslím si, že by zatím nástup čínských automobilek do Evropy byl tak radikální, že by působil velké problémy, ale výhledově samozřejmě bude stále výraznější, protože jejich podíl roste velmi rychle. Je tady ještě jedno nebezpečí – v současné době se do Německa začala dovážet i auta značky AUDI z Číny, která jsou určena pro čínský trh. Hrozí tedy i to, že auta evropských značek vyráběná v Číně se mohou dostávat do Evropy a konkurovat evropské produkci.“



Rekordní prodej ojetých dodávek

Od ledna do srpna změnilo na českém sekundárním trhu majitele 32 000 ojetých dodávek, za pět let o 40 % víc. Průměrné stáří se drží na 11 letech a průměrný nájezd klesl z 219 000 km v roce 2024 na letošních 214 000 km. Firmy po dodávkách z druhé ruky sahají stále častěji a za své peníze dostávají lépe zachovalé vozy. Zatímco u osobních aut turbodiesely ustupují,



u dodávek se vozů na naftu letos prodalo 30 560, což je 98 % celého segmentu. Dodávek na benzin se do srpna oproti loňsku prodalo jen 307 místo 674 vozů. Pohony na plyn ztrácejí podobně: CNG kleslo za dva roky o 52 % na 117 vozů, LPG o 42 % na 71. Elektřina zůstává stále okrajová: 171 prodaných vozů znamená jen 0,5 % trhu. Meziročně se ale jejich počet víc než zdvojnásobil – z 83 na 171 kusů. Zároveň klesá cena – průměrná elektrická dodávka se letos prodává za 541 000 Kč, o 107 000 Kč levněji než loni. Jde o nejmladší vozy na trhu: v průměru čtyři roky staré s nájezdem 43 000 km.

Efektivní testování čerpadel systému common rail

Společnost Bosch rozšiřuje své portfolio komponent pro vznětové motory o nový zkušební stojan DCP 800. Zkratka DCP znamená Diagnostic Common-Rail Pump a označuje zkušební stojan speciálně vyvinutý pro vysokotlaká čerpadla systému common rail. Tento systém pomáhá servisům splnit rostoucí požadavky na efektivitu, přesnost a hospodárnost při servisu vznětových motorů. DCP 800 umožňuje testování čerpadel pro osobní automobily, užitková vozidla a terénní aplikace při tlacích až 270 MPa (2700 bar). Klíčovou výhodou pro servisy je vysoká efektivita testovacích sekvencí. Díky době testování kolem 20 minut lze servisní procesy výrazně zrychlit. Současně rychlé nastavení v kombinaci



s předdefinovanými, standardizovanými testovacími plány zajišťuje jednoduché provádění testů. Zkušební stanice je kompatibilní se stávajícími generacemi testovacích sad Bosch. To umožňuje postupný a ekonomický přechod na novou technologii. Nový zkušební stojan bude představen na veletrhu Automechanika ve Frankfurtu ve dnech 8. až 12. září.

Český BYD v srpnu opustil další top manažer

BYD Czech Republic & Slovakia hlásí další odchod manažera. Po šéfovi marketingu Janu Hauptvogelovi ukončil své působení ve společnosti také country manažer značky Matej Macháček. Na pozici nastoupil v zimě, a vydržel tak na židli jen pár měsíců, podobně jako loni jeho předchůdce Martin Heřmanský. Jaké jsou důvody odchodu Mateje Macháčka? „Po období strávenom v spoločnosti BYD Europe nastal čas posunúť sa ďalej a prijať novú profesijnú výzvu. Moja ďalšia cesta ma vedie ako Managing director



novu založenej importérskej spoločnosti s CZ/SK pôsobnosťou. Tu budem od základov budovať nové automobilové značky prichádzajúce na český a slovenský trh od tvorby stratégie, predaja a marketingu po celkový rozvoj značiek s dlhodobým potenciálom,“ napsal nám v rozlučkovém emailu Matej Macháček. Kdo u BYD nahradí odcházející manažery? Oblast marketingu a vztahů s veřejností převzal Martin Vošta. Jméno nového country manažera BYD zatím nezveřejnil.

Projekt vrací seniorům a rodičům jistotu v řízení

Asociace autoškol ČR společně se skupinou GasNet představily celostátní projekt Zpátky za volant. Jeho cílem je pomoci lidem, kteří delší dobu neřídili, znovu získat sebedůvěru v silničním provozu a posilovat kulturu bezpečnosti na českých silnicích. Unikátní projekt se v první fázi zaměřuje na dvě skupiny řidičů: seniory od 60 let a rodiče na rodičovské nebo krátce po ní. Prostřednictvím odborně vedených kondičních jízd v síti partnerských autoškol po celém Česku jim nabízí dostupný způsob, jak si připomenout aktuální pravidla, procvičit náročnější dopravní situace a vrátit se tak bezpečně zpátky za volant. Projekt



Zpátky za volant proto nabízí individuální podporu ve více než 200 autoškolách po celém Česku a možnost znovu si vyzkoušet řízení pod vedením zkušených instruktorů během zvýhodněných kondičních jízd. V rámci nich si první 45minutovou lekci v hodnotě 800 korun zaplatí zájemci sami a druhou získají bezplatně.



Debata o elektromobilitě řeší výjimečné situace

Diskuze o elektromobilitě v Česku často zaměřují na výjimečné situace. Celkem 78 % respondentů uvedlo, že by měli obavy vydat se elektromobilem na cestu delší než 300 km. Krátký dojezd považuje za významnou bariéru víc než třetina dotázaných.

„Když se lidé rozhodují o elektromobilu, představují si cestu na dovolenou nebo několikahodinovou jízdu po dálnici. Je to stejné, jako bychom odmítali osobní vozy a jezdili jen dodávkami, protože jednou za rok stěhujeme ledničku. Ukazuje se rozdíl mezi vnímáním a realitou. Současné elektromobily běžně nabízejí dojezd mezi 300 až 700 km. Vidíme, že osobní zkušenost dokáže pohled na elektromobilitu výrazně změnit. Proto jsme spustili ID. for all, půjčovnu elektrických a plug-in hybridních vozů, kde si je mohou řidiči vyzkoušet,“ uvádí Jakub Šebesta, Brand Manager automobilky Volkswagen.

Podobná situace panuje i v otázce nabíjení. Až 41 % respondentů bez jakékoliv zkušenosti s elektromobilitou si myslí, že síť veřejných dobíječek není dostatečná a 39 % že je nabíjení pomalé.

„Počet dobíjecích bodů je v Česku téměř stejný jako počet benzinových pump. Aktuálně funguje více než 7700 veřejných dobíjecích bodů a přibývají další. Dobíjecí síť roste rychlým tempem a trendem posledních let je budování ultrarychlých dobíjecích stanic, které jsou klíčové

pro pohodlné cestování na delší vzdálenost,“ popisuje stav Helena Švejdová, jednatelka E.ON Drive Infrastructure.

Největší bariérou zůstává pořizovací cena elektromobilů, kterou zmiňuje 74 % respondentů. *„Trh se rychle mění. ID. Polo je již nyní možné objednat od 619 000 Kč. Nejnovější ID.3 Neo je při porovnání stejných výbav dokonce už levnější než Golf. Když k tomu připočteme nižší náklady na provoz a servis, dělá to nejen z ID.3 ideální volbu pro velkou část řidičů, kterým podle výsledků průzkumu elektromobil vyhovuje,“* vysvětluje Jakub Šebesta.

„Pokud má člověk možnost nabíjet doma, navíc v kombinaci s fotovoltaikou, dostává se na velmi nízké platby za pohon. I na veřejných dobíjecích stanicích máme tarify, které jsou navrženy pro různé způsoby využití. Člověk se může rozhodovat podle rychlosti, ceny i přizpůsobovat dobíjení svým návykům. Náklady na kilometr jsou u elektroaut výrazně nižší než u fosilních paliv,“ doplnil Lukáš Bajt, vedoucí prodeje e-mobilitních řešení pro firemní zákazníky i domácnosti E.ON Energie.

„Při nákupu elektromobilů do firem je potřeba informovat zaměstnance a vyvracet jejich zažitě obavy. Nabízí se i možnost využít instalaci wallboxu jako benefit. U velkých firem ale sledujeme zrychlování přechodu k elektromobilitě. Významný vliv mají i zkušenosti řidičů z blízkého okolí,“ dodal Bajt.



Do terénu s AI

Na svém testovacím polygonu Geely v Shangrao v provincii Ťiang-si skupina Geely Auto Group představila sadu technologií pro elektrifikovaná terénní vozidla založených na umělé inteligenci. Kombinuje novou specializovanou architekturu vozidla Global Terrain Architecture (GTA), hybridní pohonnou jednotku Geely EM-T a digitální terénní podvozek řízený umělou inteligencí. Geely uvádí, že systém umělé inteligence vypočítává rozložení výkonu, řízení točivého momentu a nastavení karoserie podle terénu a jízdních podmínek. Systém se poprvé objeví v modelu Zhanjian 700.

Architektura GTA kombinuje samonosnou karoserii s integrovaným rámem. Díky integraci rámu do karoserie namísto montáže karoserie na samostatný podvozek tato architektura snižuje hmotnost a umožňuje efektivnější využití prostoru v kabině i zavazadlovém prostoru. Geely uvádí, že tento koncept má za cíl zlepšit tuhost konstrukce, snížit hmotnost a zachovat prostor v kabině i zavazadlovém prostoru.

Hybridní pohonný systém Geely EM-T byl vyvinut pro použití v terénu. Kombinuje systém

pohonu všech kol se třemi motory s inteligentním řízením točivého momentu a uzávěrkou diferenciálu. Systém je podporován technologií Geely Xingtui AI-powered Drive, která je navržena tak, aby pohotově poskytovala výkon a přesné rozložení točivého momentu, což vozidlu pomáhá udržet trakci a obnovit pohyblivost v náročném terénu.

Ve spolupráci s pohonným ústrojím vypočítává digitální podvozek s umělou inteligencí rozložení výkonu, řízení točivého momentu a úpravy pohybu karoserie tak, aby vyhovovaly jízdním podmínkám. Podle Geely koordinace těchto funkcí pomáhá udržovat stabilitu a kontrolu na různých površích, díky čemuž je náročný terén lépe zvládnutelný a zároveň je zajištěn komfort na zpevněných silnicích.

Bezpečnostní systémy pro jízdu v terénu zahrnují ochranu proti převrácení a ochranu akumulátoru, satelitní komunikaci, plovoucí a únikový režim využívající sonar a dvojici pohonných jednotek v případě nouzových situací ve vodě a zásobu kyslíku pro použití ve vysokých nadmořských výškách.



Blume vs. Cavallo: 25 000 proti 115 000

Generální ředitel VW Oliver Blume na zasedání rady zaměstnanců v centrále ve Wolfsburgu oznámil, že koncern plánuje v Německu zrušit 25 000 pracovních míst. Rada zaměstnanců však vidí ohrožení pro mnohem větší počet - obává se zrušení celkem 115 000 pracovních míst.

„Volkswagen musí radikálně snížit náklady a zjednodušit strukturu, protože rostoucí konkurence z Číny, nákladná cla a pokles poptávky vystavují jeho tradiční obchodní model bezprecedentnímu tlaku. Z dnešního pohledu se polovina nezbytných úprav týká Německa, druhá polovina bude mezinárodní – celkem ve 170 společnostech. Náš plán do budoucna je největším transformačním programem v historii naší společnosti. Aby se to podařilo, musí nyní všichni táhnout za jeden provaz,” řekl Blume 10 000 zaměstnancům v hlavním závodě.

Volkswagen snižuje výrobní kapacitu z 12 na 9 milionů vozidel ročně. V souvislosti s tím se společnost již rozhodla zrušit 50 000 pracovních míst v Německu. Blume uvedl, že se spoléhají na předčasné odchody do důchodu, dohody o odstupu a nástup méně nových zaměstnanců. Zdůraznil, že plán na zrušení 50 000 pracovních míst vychází ze srovnávacího standardu, jehož cílem je uvést náklady VW do souladu s konkurencí.

Dozorčí rada bude 4. září diskutovat o plánech na snižování nákladů. Představenstvo v čele s Blumem prosazuje ještě přísnější opatření na snižování nákladů, což ohrožuje další desítky tisíc pracovních míst. Většinu v dozorčí radě ovšem mají zaměstnanci s vládou spolkové země Dolní Sasko. Ti se staví proti drastickým škrtům a předložili dva alternativní návrhy na ozdravení automobilky.

Blume na schůzi zaměstnanců zopakoval, že čtyři závody v Německu v současné době nemají jasnou budoucnost. Zaměstnanecká rada se proto obává mnohem drastičtějšího propouštění kvůli nejistým vyhlídkám závodů VW v Emdenu, Hannoveru, Cvikově a Neckarsulmu (Audi).

Podle předsedkyně rady zaměstnanců Daniela Cavallo budoucí program nemůže sestávat pouze ze snižování počtu pracovních míst a uzavírání závodů. *„Jsou zapotřebí konkrétní projekty a strategie, které Volkswagenu pomohou opět k většímu úspěchu. Teprve poté může společnost odvodit své potřeby v oblasti personální transformace,”* uvedla Cavallo.

„Spolupráce je možná, ale pokud se vedení VW rozhodne jít pouze cestou propouštění a škrtů, budeme se tomu ze všech sil bránit,” uvedl po schůzce zástupce odborového svazu IG Metall Thorsten Groeger.



VOLKSWAGEN
GROUP



AUDI



VOLKSWAGEN
GROUP

Kde bude Volkswagen za tři roky?

Šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Riering komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

V současné době probíhají intenzivní prověrky, jednání a prodeje. VW se zbavuje podílů a dceřiných společností, což se týká především oblastí mimo hlavní předmět činnosti. Tímto způsobem VW uvolňuje kapitál pro klíčové oblasti: software, výrobu akumulátorů a dobíjecí infrastrukturu.

Úpravy portfolia patří ke standardnímu repertoáru každé společnosti v krizi. VW nedávno prodal většinový podíl ve své dceřiné společnosti Everllence, zabývající se výrobou motorů. Audi se zbavilo společnosti Italdesign. A to, co se prodat nedá, koncern zavírá, jako například „Skleněnou manufakturu“ VW nebo Cellforce od Porsche.

A pokračuje to dál. Na řadě je nyní možný prodej motocyklové značky Ducati ze strany Audi, na kterou již přišla nabídka od italské holdingové společnosti. (Zda Audi prodá, ale zatím není jasné.) Porsche již delší dobu hledá kupce pro poradenskou společnost MHP. Jako zájemci se zde zmiňují indické společnosti.

A poradenská skupina Accenture údajně chce odkoupit inženýrskou firmu VW IAV.

VW nabízí především služby vlastních poskytovatelů. Mnohé služby jsou dnes na trhu k dostání levněji než od vlastních dceřiných společností. Myšlenka velkého koncernu, který dělá a umí všechno, je již překonaná. Cílem je zeštíhlení. Zejména proto, že VW vlastní nepřeborné množství 1500 podílů.

A tato reorganizace možná ještě není konečným řešením. Kam to ještě může vést? Jak daleko zajde rozčlenění a zeštíhlení koncernu, který je příliš těžkopádný?

Než koncern VW za několik let kvůli své nepružnosti začne hrozit implozí, mohlo by dojít k velkému kroku. Oddělení prémiové a masové výroby. Vyčlenění technologické divize. Oddělení divize nákladních vozidel. Scénáře, které se mohou stát naléhavými.

Za tři roky bude VW jinou společností. Pro zásadní restrukturalizaci totiž nakonec nestačí pouhé očištění. Je to jen první krok, aby bylo možné poté učinit krok větší.



Když se dveře neotevřou

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Tesla a dalších osm automobilek stahují v Číně z trhu 4,3 milionu vozidel kvůli obavám, že by se jejich dveře v nouzové situaci mohly obtížně otevírat. Elektronické zapuštěné dveřní kliky proslavila Tesla, protože nabízejí čistší design a aerodynamickou výhodu. Regulační orgány však zpochybňují možnost dostat lidi z auta po vážné nehodě nebo při poruše elektroniky. Čína již oznámila, že od roku 2027 skryté dveřní kliky zakáže. Největší podíl na stažení z trhu má Tesla, u níž se týká 2,98 milionu vozidel, přičemž Xiaomi, Leapmotor a Xpeng provádějí svou dosud největší svolávací akci v historii.

Po léta závisel evropský přechod na elektromobily na regulaci a dotacích. Nyní má dalšího spojence: drahou ropu. Prodej elektromobilů prudce vzrostl od začátku války v Íránu, která vyhnala ceny pohonných hmot vzhůru. Samotný cenový šok s palivy tento posun nevysvětluje. Automobilky, ať už evropské, nebo čínské, uvádějí na trh levnější elektromobily, zatímco vlády poskytují dotace.

Čínští výrobci automobilů hledají další obchodní segment. AiMOGA, dceřiná společnost čínského Chery, již do světa dodala 3000 robotů a v příštím roce si klade za cíl dodat

jich 10 000. Rozvoj robotiky by automobilkám mohl přinést pokrok v oblasti umělé inteligence a autonomních systémů. Zda se humanoidní roboti stanou další příležitostí s potenciálem srovnatelným s elektromobily zůstává otázkou. Čínské automobilky však nečekají. Poté, co si vybudovaly obrovské kapacity v oblasti akumulátorů, elektromotorů, senzorů, automatizace a umělé inteligence, začínají testovat, do jaké míry lze tyto odborné znalosti uplatnit i mimo automobilový průmysl.

Vzhledem k obtížím při rozšiřování svého působení na třetím největším automobilovém trhu světa VW hledá způsob, jak financovat růst v Indii. Jedná o společném podniku s indickou skupinou JSW, která naznačila, že chce získat většinový podíl. JSW již má v Indii společný podnik s čínskou SAIC prostřednictvím MG Motor a dohodu s Chery. VW připouští postoupení kontroly na rychle rostoucím indickém trhu, který přitahuje investice od globálních automobilek. Mnohé z nich se však potýkaly s problémy. Americké GM a Ford nakonec po letech ztrát odešly. Partner by umožnil VW sdílet investiční riziko na trhu, kde jeho zisk vzrostl o 50 %. Jeho objem prodeje však stále není smysluplný, a to i přes více než dvě desetiletí působení v zemi.