

39. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Škoda Peaq míří na vrchol

S modelem Peaq uvádí Škoda na trh nejen svůj dosud největší model, ale také se posouvá výš s ohledem na nabízený jízdní komfort. V modelu Peaq Škoda zhodnocuje zkušenosti, které získala při dosavadním vývoji elektromobilů. Škoda jím chce oslovit nové skupiny zákazníků. Jedná se o víc než elektrifikovanou alternativu k modelu Kodiaq. Peaq nabízí nejen mimořádný vnitřní prostor, ale i množství prvků komfortní i praktické výbavy, které se u vozů značky Škoda objevují poprvé.

Peaq je postaven na platformě MEB+. Design je významně ovlivněn snahou o co nejlepší řešení aerodynamiky. S rozvorem 2965 mm a délkou 4874 mm je Peaq největším vozem značky Škoda. Může mít až tři řady sedadel pro sedm cestujících. V pětimístném uspořádání má zavazadlový prostor objem 935 l, v sedmimístné konfiguraci 299 l. K tomu je tu přední zavazadlový prostor (frunk) s objemem 37 l. Průměr zatáčení je jen 9,9 m resp. 11,4 m u verze s pohonem 4x4.



U prodejců jsou k dispozici tři možnosti pohonu s výkony 150 kW, 210 kW a 220 kW. Zadní kola jsou vždy poháněna synchronním motorem s permanentními magnety. Verze Peaq 90x s pohonem všech kol má navíc vpředu asynchronní elektromotor. K vyšší efektivitě jízdy a tím i delšímu dojezdu u všech provedení přispívá také rekuperace, režim plachtění a ECO asistent.

Základní verze Peaq 60 s akumulátorem s kapacitou 63 kWh (59 kWh využitelných) má dojezd 459 km. Peaq 90 s pohonem zadních kol má akumulátor 91 kWh (86 kWh využitelných), což je dosud nejvíc ze všech vozů Škoda, umožňuje dojezd 647 km. Peaq 90x s pohonem všech kol má největší výkon systému 220 kW (299 k) a s akumulátorem 91 kWh slibuje dojezd 613 km. Peaq utáhne přívěs s hmotností 1800 kg resp. 2000 kg u verze 4x4.

Cenová nabídka začíná na 1 150 000 Kč za Peaq 60 Selection. Škoda už zahájila sériovou výrobu SUV Peaq v hlavním závodě v Mladé Boleslavi, kde se vyrábí na stejné lince s elektrickými modely Elroq a Enyaq ale také s Octaviemi se spalovacím motorem. Také oba typy akumulátorů se vyrábějí v Mladé Boleslavi. Objednávky zatím směřují jednoznačně k verzi Peaq 90x (68 %) a Peaq 90 (30 %) a nejvyšší výbavě Exclusive Selection (40 %).

Víc na str. 10

Odolnost dodavatelských řetězců jako strategická priorita

Iniciativa SecureSupply upozorňuje, že zajištění bezpečnosti státu přesahuje tradiční ochranu hranic či kyberprostoru. Z tohoto důvodu poslanec Ivan Bartoš uspořádal diskuzi zástupců státní správy, armády, obranného průmyslu a technologického sektoru, která proběhla v pražské Malostranské besedě. Jan Balatka (Semantic Visions) zde na příkladu výrobce čipů Nexperia připomenul, že když nad ním nizozemská vláda loni převzala kontrolu, hrozilo vážné ohrožení výroby pro evropské automobilky i dodavatele. Analýza otevřených zdrojů přitom dokázala zachytit varovné signály s ročním předstihem, nikoliv však u Nexperie, ale u jejího čínského vlastníka Wingtech. Systém evidoval stovky signálů, jenže v čínštině. Miroslav Podrábský (Škoda Auto) uvedl: „Dostupnost surovin již není



čistým nákupním tématem průmyslových společností. Vidíme, že se téma surovin stává předmětem geopolitického vlivu. „Nejde o to, abychom si všechno vyráběli sami. Jde o to, abychom věděli, bez čeho se v krizi neobejdeme, odkud to bereme a jakou máme alternativu,“ shrnul Ivan Bartoš.

ČEZ v Úvalech otevřel čtyři ultrarychlé stanice

ČEZ futurego vylepšuje síť stojanů ve Středočeském kraji. U Retail Parku v Úvalech nahradil stávající typy stanic ultrarychlými. Každý z nových stojanů



poskytuje výkon až 320 kW. Výstavba probíhá díky prostředkům z Operačního programu Doprava i z vlastních investic společnosti ČEZ. Na ultrarychlé dobíjení láká řidiče výhodný tarif. ČEZ ve Středočeském kraji provozuje 240 dobíjecích stanic. Mezi nejvytíženější patří lokality u obchodních center a silných dopravních tahů směřujících z Prahy do celé republiky, jako jsou například u dálnice D1 v Lokti. Středočeský kraj je lídrem v objemu veřejného dobíjení v síti ČEZ. Zákazníci v něm za první pololetí odebrali 1,8 milionu kWh energie. Přibližuje se mu jen Praha s 1,4 miliony odebranými kWh. Zájem o stanice v síti futurego se projevil i meziročním přírůstkem 33 %. Při jednom dobíjení uživatelé doplnili v průměru 26 kWh elektřiny.

Renault 8 Gordini se vrací jako elektrické kupé

Renault navazuje na sérii úspěšných elektromobilů v retrostylu. Nejnověji vytvořil elektrický koncept připomínající legendární R8 Gordini, ovšem nikoliv jako malý sedan, ale dvoumístné kupé. Koncept s elektrickým pohonem o výkonu



199 kW (270 k) poskytuje téměř třikrát větší výkon než jeho předchůdce z roku 1964. Renault vůz prezentuje jako unikát a designovou studii. Sériová výroba se v současné době neplánuje. Koncept je dlouhý 412 cm a má 19" kola vpředu a 20" kola vzadu. V interiéru místo centrálního dotykového displeje používá šest malých přístrojů a fyzické ovládací prvky na středové konzoli. Elektromotor je umístěn v zadní části a pohání zadní kola. Kromě toho Renault zatím nezveřejnil další technické specifikace. Renault 8 Gordini byl uveden na trh v roce 1964. Byl poháněn čtyřválcem s výkonem 70 kW (95 k) umístěným vzadu a pohánějícím zadní kola.

Bentley zkouší zájem bohatých o elektrický pohon

Bentley představil svůj první plně elektricky poháněný vůz Torcal. Sází na to, že bohatí kupující chtějí motory s nulovými emisemi aniž by obětovali luxusní designové prvky. Zatímco první elektromobil Ferrari Luce vyvolal kritiku, že se málo podobá tradičním sportovním vozům značky, elektromobil Bentley se designem hlásí k ostatním modelům značky a zachovává si stylistické prvky modelů se spalovacím motorem. Generální ředitel Bentleye Frank-Steffen Walliser řekl: „Myslíme si, že si lidé nežadají úplně jiné auto jen proto, že je elektrické.“ Na rozdíl od Ferrari Luce, jehož cena začíná na 550 000 eurech (13,4 Kč), se Torcal nachází na spodní hranici nabídky značky s počáteční cenou 173 000 liber (4,9 milionu Kč). Torcal využívá platformu Premium Platform Electric (PPE) mateřské společnosti Volkswagen a je



úzce spjat s novým elektrickým Porsche Cayenne, má ale specifické nastavení. Dvě varianty s pohonem všech kol a dvěma elektromotory budou mít výkon 604 kW (821 k) resp. jako Torcal S 653 kW (888 k). Energii dodává akumulátor s kapacitou 113 kWh a maximálním výkonem rychlého nabíjení 400 kW. Bentley uvádí dojezd 600 km.

Česká republika schválila systém FSD společnosti Tesla

Česká republika prozatímně schválila systém Full Self-Driving (FSD) společnosti Tesla. Ministerstvo dopravy ČR uznalo prozatímní schválení asistenčního systému Tesla FSD Supervised vydané nizozemským schvalovacím orgánem



RDW. Systém je díky tomu možné používat za podmínek prozatímního schválení také na území České republiky. Ministerstvo své rozhodnutí založilo na zkušenostech z jiných zemí a bezpečnostních opatřeních pro monitorování systému. Tesla uvedla, že zavádění systému v zemi začne brzy. Toto rozhodnutí navazuje na prozatímní schválení systému nizozemským regulačním úřadem RDW v dubnu. Kromě Nizozemska v tomto roce schválily používání tohoto systému i Belgie, Dánsko, Slovinsko, Lotyšsko a Estonsko a další (Francie, Finsko a Řecko) o něm jednají. Tesla FSD Supervised je asistenční systém úrovně 2 podle klasifikace SAE. Řidič se zde musí po celou dobu věnovat řízení, dohlížet na činnost systému a být připraven okamžitě převzít řízení. Odpovědnost za řízení vozidla zůstává plně na řidiči.

Systém Tesla FSD často chybně čte rychlostní limity

Belgická skupina pro bezpečnost silničního provozu Johanna.be s odkazem na testy uskutečněné v Belgii uvedla, že systém automatizovaného řízení Tesla FSD často překračoval rychlostní limity a pokoušel se předjíždět cyklisty na ulicích, kde je to zakázáno. Skupina Johanna.be, která se zasazuje o bezpečnost chodců a cyklistů, testovala systém Tesly na vzdálenosti 400 km. Zjistila, že FSD často překračoval rychlostní limity v zónách 20km/h a 30km/h a navětšinou testovaných úseků silnic s rychlostí 30 km/h dosáhl průměrnou rychlost 44 km/h. Přestože displej vozidla ukazoval, že systém rozpoznal značky s omezením rychlosti 30 km/h, zobrazoval nesprávný rychlostní limit 50 km/h. Video také ukazují, jak se Tesla s FSD pokouší předjíždět cyklisty na



ulicích, kde to není povoleno. Funkce asistence řidiče FSD od Tesly dokáže provádět většinu řidičských úkonů, ale vyžaduje, aby se řidiči i nadále věnovali velkou pozornost řízení. Řidič zůstává plně zodpovědný za dodržování dopravních předpisů a musí být připraven zasáhnout pokud systém udělá chybu nebo poruší dopravní předpis.



MG plánuje přímo řízené pobočky v ČR a na Slovensku

Společnost MG Motor oznámila plán na zavedení přímo řízených poboček v České republice a na Slovensku. Nové pobočky převezmou přímou odpovědnost za prodej, poprodejní služby a provoz značky. Česká republika a Slovensko se připojí k rostoucí síti evropských trhů, na nichž MG zavádí přímé provozní aktivity. Prostřednictvím přímo řízených poboček hodlá MG dále zlepšovat svou schopnost reagovat na dynamiku místního trhu, prohlubovat zapojení zákazníků a zajišťovat konzistentnější realizaci produktových, značkových a obchodních strategií.

Generální ředitel společnosti MG pro Velkou Británii a Evropu William Wang uvedl: „Představuje to významnou novou kapitolu v cestě značky MG v Evropě. Česká republika a Slovensko představují důležité trhy se silným dlouhodobým potenciálem a naše pokračující investice odrážejí jak naši důvěru v nadcházející příležitosti, tak náš závazek urychlit růst značky MG v celém regionu.“



MG posiluje své dlouhodobé investice v Evropě. V březnu otevřelo ve Frankfurtu Evropské inženýrské centrum, postavené speciálně pro přizpůsobení vozidel evropskému klimatu, silničním a jízdním podmínkám. Spolupracuje s inženýrským týmem v Longbridge a designovým studiem v Londýně. To je součást širší strategie MG „In Europe, For Europe“, zaměřené na dodávání produktů a technologií přizpůsobených specificky evropským zákazníkům a jízdním podmínkám.

Od roku 2011, kdy se MG vrátilo na britský trh, se stalo jednou z nejrychleji rostoucích značek v Evropě podporovanou 1300 prodejními partnery na 34 trzích. Na začátku tohoto roku oslavila společnost MG Motor dodání svého miliontého vozidla zákazníkovi v Evropě.

V červnu MG potvrdilo, že svůj první výrobní závod na evropském kontinentu postaví v Galicii v severozápadním Španělsku. Po otevření v roce 2028 vytvoří 2000 pracovních míst a bude vyrábět až 120 000 vozidel ročně. MG závod popisuje jako kombinaci výzkum a vývoj vozidel, výrobu a dodávky komponent a logistiku v jednom integrovaném zařízení, což ukazuje na víc než jen montážní halu.

Mateřská společnost MG, již je státem kontrolovaný a municipalitou vlastněný SAIC, platí největší clo na elektromobily v EU ze všech čínských automobilek ve výši 45,3 %. Proto prodej jejích systémů hybrid+ vzrostl v roce 2025 o 300 %, protože za ty se platí jen standardní clo 10 %.

ERION – nová generace ocelových kol

Alcar přichází s novou generací designových ocelových kol erion, která mění zažitou představu o tom, jak může ocelové kolo vypadat a co může nabídnout. Moderní celoplošný design zde doplňuje nízká hmotnost, optimalizovaná aerodynamika a především výrazně nižší ekologická stopa výroby. Na první pohled erion klasické ocelové kolo příliš



nepřipomíná. Konkávní Full-Face design mu dodává moderní vzhled blížící se kolům z lehkých slitin. Celoplošná konstrukce má také praktický význam – omezuje turbulence vzduchu na vnější straně kola a snižuje aerodynamický odpor. To je stále důležitější zejména u elektromobilů a lehkých užitkových vozidel, kde se každý příspěvek k nižší spotřebě energie promítá do výsledného dojezdu. Moderní výrobní technologie umožnila zároveň optimalizovat hmotnost při zachování vysoké pevnosti a tuhosti. K technickým zajímavostem patří také patentovaná technologie laserového svařování a optimalizovaný prostor pro brzdovou soustavu.

Carvago a Bolt spojují síly

Online platforma Carvago navazuje v České republice spolupráci s technologickou platformou Bolt. Jejím cílem je usnadnit partnerským řidičům pořízení novějšího vozu a podpořit výběr automobilů s moderní emisní normou a prověřeným technickým stavem. Partnerským řidičům Boltu zpřístupní Carvago nabídku více než 300 000 automobilů splňujících normu Euro 6d a vyšší, stejně jako služby spojené s jejich kontrolou a nákupem. Spolupráce je určena partnerským řidičům Boltu v České republice. Bolt jim zpřístupní vstup do programu, Carvago zajistí prověrku vybraného automobilu, vyřízení nákupu a související administrativy i doručení



vozu. Obnova vozů v Praze má i konkrétní časový rámec. Podle vyhlášky, kterou pražské zastupitelstvo schválilo v lednu 2026, budou vozy taxislužby v metropoli od 1. srpna 2027 muset splňovat emisní normu alespoň Euro 6d. Pro řidiče to znamená, že mají na případnou obměnu vozu necelý rok. Spolupráce firem Carvago a Bolt jim dává možnost vybírat v klidu, ne na poslední chvíli.



Švédská automobilka v čínském majetku získala Klause Zellmera

Společnost Volvo Cars přišla se šokujícím oznámením: Klaus Zellmer, současný generální ředitel společnosti Škoda Auto, se nejpozději od října 2027 ujme vedení švédské dceřiné společnosti čínské skupiny Geely. Jak uvádějí komentáře FAZ a Handelsblattu, nečeká ho nic jednoduchého.

Představenstvo společnosti Volvo jmenovalo Klause Zellmera prezidentem a generálním ředitelem společnosti. Má nahradit Hakana Samuelssona, který se v dubnu příštího roku skončí ve vedení švédské automobilky. Bavorský rodák Zellmer 28 let pracuje pro skupinu Volkswagen. Po různých manažerských pozicích v Porsche a značce Volkswagen byl v létě 2022 jmenován generálním ředitelem společnosti Škoda Auto.

Volvo Cars zažívá ve vedení otřesy. Generální ředitel Hakan Samuelsson po svém funkčním období v letech 2012 až 2022 předal svou pozici Jimu Rowanovi. Ten nepřicházel z automobilového průmyslu, ale byl generálním ředitelem elektronické společnosti Dyson, která sama neúspěšně vyvíjela vlastní elektromobil. Rowan byl pověřen úkolem posunout elektrifikaci společnosti Volvo Cars vpřed. Rychle narazil na překážky, které nebyly pouze jeho odpovědností. Po třech letech byl Rowan nahrazen a nyní 75letý Samuelsson musel znovu převzít pozici generálního ředitele. Opakovaně zdůrazňoval,

že jeho smlouva skončí v dubnu 2027 a nehodlá ji prodloužit.

Zellmer musí provést švédského výrobce rozsáhlou restrukturalizací. Společnost Volvo Cars představila svou strategii pro nadcházející roky. Do konce dekády plánuje uvést na trh 13 nových modelů, sedm pro západní regiony a šest pro Čínu.

Díky spolupráci s čínským vlastníkem Geely má Volvo v úmyslu optimalizovat svou nákladovou základnu. Očekává se, že sdílené platformy a dodavatelské struktury výrazně zvýší ziskovost společnosti Volvo Cars. Značku Volvo zatěžují americká obchodní cla, stárnoucí modelová řada, nevyužitá výrobní kapacita a vysoké náklady na suroviny. Aby se s tím vypořádal, spustil Samuelsson program snižování nákladů. Zrušil 3000 pracovních míst, zejména v sídle společnosti v Göteborgu.

Volvo již v roce 2024 opustilo Samuelssonův cíl stát se do roku 2030 výrobcem čistě elektrických vozidel. Švédská společnost se místo toho v poslední době více zaměřuje na hybridní pohonné jednotky vycházející z vývoje Geely. Volvo se vzdává myšlenky, že by do značné míry identické globální modely mohly stejnou měrou uspokojit stále rozmanitější potřeby zákazníků v Evropě, Číně a USA.

AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z 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 Štorková, 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

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:

[illegible]

Praha vede v nabídce ojetých elektromobilů i počtu dobíjecích bodů

[illegible][illegible]

Reálně mají ceny se týkat také ceny. Němci už nabídku na Kidové hradě mají, médium stál elektromobil dosahuje pouhých 100 km. Toho odpovídá výšle činnosti každého - ceny se čí 111 000 Kč, jako část elektrického nákladu, ahožomavský kraj s médium 197 000 Kč. Na opořném kraj cenového je ústecký kraj, kde médium ceny elektromobilu 699 000 Kč. Zároveň zde patří elektromobily k nejstarším - médium jich činí čtyři roky. Stejnou hodnotu vyka-



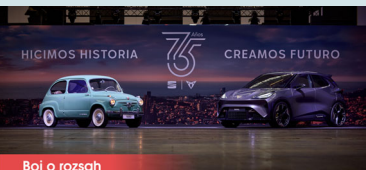
Šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Riering komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

Skupina VW dosud neúčastnila žádných rozhodujících obchodních smluv výrobní sítě v Německu. Co se stane se závody v Emmerlu, Hannoveru, Cvikově a Neckarsulmu (Audi)? Podle generálního ředitele Olivera Blumeho pro ně „neexistuje konkurenční schopnost využití kapacity ve 30. letech 21. století“. Jaká je šance na přežití společnosti?

[illegible]

Scénáře pro čtyři

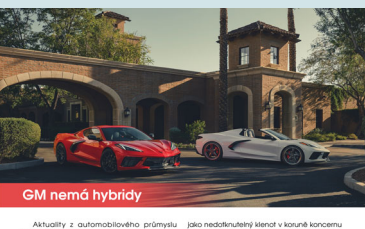
závody VW v krizi



Boj o rozsah

[illegible]

www.dufoweb.cz



GM nemá hybridy

[illegible]

više na
www.oufwelek.cz

GM nemá hybridy

Praha vede v nabídce ojetých elektromobilů počtu dobíjecích bodů

Boj o rozsah

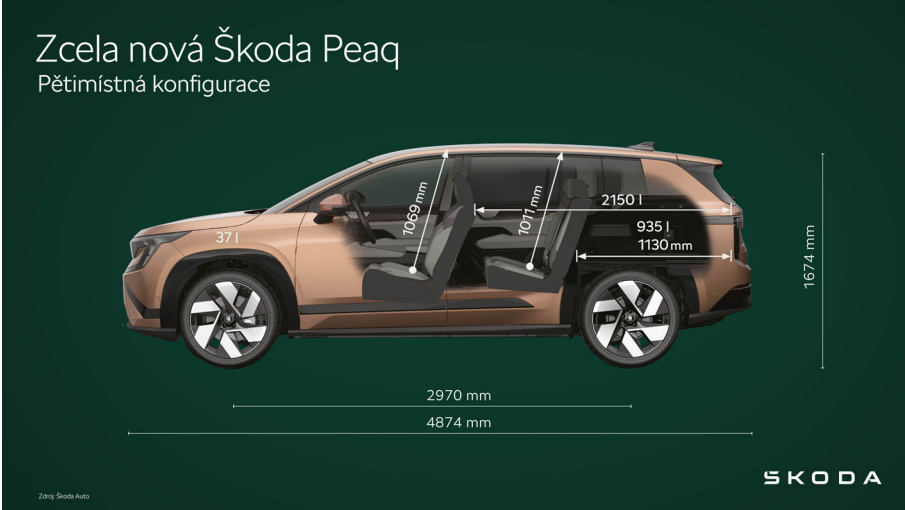


Škoda Peaq míří na vrchol

Řidič ve Škodě Peaq má před sebou přístrojový panel 10,25". Centrální displej infotainmentu 13,6" je poprvé situovaný vertikálně. Infotainment na platformě Android přináší nový koncept konektivních služeb. Většina jich je zahrnuta do balíčku Standard, který je zdarma ve všech vozech po dobu deseti let. Zahrnuje již známé služby vzdáleného přístupu a nově také Connect Store, který vedle aplikací Škoda nabízí přístup k více než 150 aplikacím třetích stran, jako jsou Spotify nebo YouTube. Balíček Premium je k dispozici zdarma po dobu

	Peaq 60	Peaq 90	Peaq 90x
výkon	150 kW	210 kW	220 kW
točivý moment	350 N.m	545 N.m	neuvedeno
akumulátor	NMC	NMC	NMC
kapacita využitelná	59 kWh	86 kWh	86 kWh
nabíjecí výkon AC	11 kW	11 kW	11 kW
nabíjecí výkon DC	160 kW	199 kW	199 kW
provozní hmotnost	2125 kg	2309 kg	2382 kg
nejvyšší rychlost	160 km/h	180 km/h	180 km/h
0–100 km/h	8,4 s	7,1 s	6,7 s
dojezd	459 km	647 km	613 km

Peaq	palivo	pohon	výkon	akumulátor	Selection	Exclusive Selection	Sportline
60	BEV	zadní	150 kW	63 kWh	1 150 000	-	-
90	BEV	zadní	210 kW	91 kWh	1 325 000	1 525 000	1 450 000
90x	BEV	4x4	220 kW	91 kWh	1 395 000	1 595 000	1 520 000



tří let a následně jej lze prodlužovat za poplatek. Rozšiřuje navigaci o další online funkce a online aktualizace mapových podkladů a zahrnuje 10 GB dat měsíčně pro používání aplikací nebo Wi-Fi hotspotu ve voze.

Peaq nabízí možnost objednat paket Relax, který promění auto v pojízdny salonek. Jeho součástí jsou sedadla s certifikací AGR a masážní funkcí, ergonomické opěrky nohou, prémiový audiosystém Sonos a wellness aplikace. Součástí je i stoleček, který je ukrytý ve středové konzoli.

Vysoký jízdní komfort lze za příplatek ještě povýšit díky adaptivnímu podvozku DCC (Dynamic Chassis Control).

Praha vede v nabídce ojetých elektromobilů i počtu dobíjecích bodů

Vedle vývoje cen a nabídky tradičně sledovaných modelů ojetých vozů se aktuální vydání TipCars Indexu podrobněji zaměřilo také na jednu z nejrychleji se vyvíjející částí trhu – elektromobily. Tentokrát z pohledu jednotlivých krajů a dostupnosti dobíjecí infrastruktury.

Jednoznačně vede Praha, kde elektromobily tvoří 17,33 % nabídky. Metropole má současně s výrazným náskokem nejrozvinutější dobíjecí infrastrukturu – k 30. červnu 2026 zde bylo podle Čisté dopravy evidováno 1580 dobíjecích bodů (24,7 % z celkového počtu 6410). Podobný obraz nabízejí také Středočeský a Jihomoravský kraj, které následují Prahu v obou sledovaných ukazatelích.

„Ve Středočeském kraji tvoří elektromobily 12,66 % nabídky a řidiči zde mají k dispozici 889 dobíjecích bodů (13,9 %). V Jihomoravském kraji je jejich podíl téměř totožný, 12,6 %, a nachází se zde 708 dobíjecích bodů (11 %). Regionální data ale ukazují, že tento vztah neplatí všude stejně,“ komentuje ředitel portálu TipCars Marek Knieža.

Při pohledu na další regiony už ale souvislost mezi zastoupením elektromobilů a rozsahem dobíjecí infrastruktury není tak jednoznačná.



Nabídka elektromobilů a dobíjecí infrastruktura v krajích ČR			
Kraj	Podíl elektromobilů v nabídce	Počet dobíjecích bodů	Podíl na počtu dobíjecích bodů v ČR
Hlavní město Praha	17,33 %	1580	24,7 %
Středočeský	12,66 %	889	13,9 %
Jihomoravský	12,60 %	708	11,0 %
Pardubický	6,75 %	246	3,8 %
Královéhradecký	6,49 %	360	5,6 %
Jihočeský	5,95 %	437	6,8 %
Moravskoslezský	5,47 %	483	7,5 %
Zlínský	4,78 %	203	3,2 %
Karlovarský	4,14 %	151	2,4 %
Plzeňský	3,12 %	236	3,7 %
Olomoucký	1,99 %	286	4,5 %
Liberecký	1,57 %	196	3,0 %
Kraj Vysočina	1,55 %	280	4,4 %
Ústecký	0,86 %	355	5,5 %

Moravskoslezský kraj se 483 dobíjecími body (7,5 %) má čtvrtou nejrozvinutější dobíjecí infrastrukturu, elektromobily však tvoří pouze 5,47 % nabídky. Karlovarský kraj má naopak nejméně dobíjecích bodů – 151 (2,4 %), přesto zde elektromobily představují 4,14 % nabídky a region je v tomto ukazateli na deváté příčce. Ještě výraznější rozdíl je v Ústeckém kraji, kde zastoupení elektromobilů nejnižší v celé ČR – méně než 1 % nabídky. Řidiči přitom mají k dispozici 355 dobíjecích bodů (5,5 %), což je sedmý nejvyšší počet.

Rozdíly mezi kraji se týkají také ceny a stáří. Nejmladší nabídku má Královéhradecký kraj, kde medián stáří elektromobilů dosahuje pouhý jeden rok. Tomu odpovídá i vyšší cenová hladina – medián ceny zde činí 1 111 900 Kč. Ještě dražší elektromobily nabízí Jihomoravský kraj s mediánovou cenou 1 179 000 Kč. Na opačném konci cenového srovnání je Ústecký kraj, kde medián ceny elektromobilů dosahuje 699 900 Kč. Zároveň zde patří nabízené elektromobily k nejstarším – medián jejich stáří činí čtyři roky. Stejnou hodnotu vykazují také Jihočeský a Liberecký kraj a Kraj Vysočina.



Scénáře pro čtyři závody VW v krizi

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

Skupina VW dosud neučinila zásadní rozhodnutí ohledně své výrobní sítě v Německu. Co se stane se závody v Emdenu, Hannoveru, Cvikově a Neckarsulmu (Audi)? Podle generálního ředitele Olivera Blumeho pro ně „neexistuje konkurenceschopné využití kapacity ve 30. letech 21. století“. Jaká je šance na přežití těchto lokalit?

Závod v Emdenu: Toto by mohla být první velká oběť. Produkce v závodě by se měla do roku 2030 „snížit“. Noční mūra pro Východní Frísko. Žádné alternativní využití není na dohled. Pokud by čínští výrobci chtěli převzít závody v Evropě, mohlo by to být záchranné lano. Vysoké náklady na výrobní faktory je však odradí.

Závod v Hannoveru: Také v Dolním Sasku. Zemský premiér Olaf Lies si nemůže dovolit ztratit tam druhý závod – Emden nebo Hannover. Ale ne oba. Využití kapacity v závodě na lehká užitková vozidla je nízké, protože VW Transporter vyrábí partner Ford v Turecku. Smůla. Z Wolfsburgu se

šeptají zprávy, že existují vážné úvahy o vývoji lehce obrněných transportérů pro armádu na vlastní náklady. Ale to je jen jeden z mnoha scénářů.

Závod ve Cvikově: Po uzavření závodu v Drážďanech by to byla pro Sasko další rána. Ve skutečnosti se jedná o závod na výrobu elektromobilů. Potenciálně by mohl přežít jako záložní závod, který by koprodukoval úspěšné modely z jiných závodů. Koneckonců, elektromobilita by měla od roku 2030 dostat obrovský impuls.

Závod v Neckarsulmu: Tady se mluví o všem možném. Jedná se o špičkový, ale zároveň i nákladný závod značky Audi. Potřeboval by nějaký velký projekt. Interně se údajně uvažuje o tom, zda by projekt VW „Gamechanger“ („Průlomová novinka“) – inovativní výrobní postup pro modely „z jednoho zdroje“ – mohl být pro Neckarsulm vhodný.

Uzavření závodů ještě není hotová věc. Rozhodnutí byla odložena, ale bude nutné je učinit. Fakta bolí. Ale jsou nevyhnutelná.

HICIMOS HISTORIA



CREAMOS FUTURO



Boj o rozsah

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

V uplynulém týdnu se v automobilovém světě objevila spousta zpráv, ale dnes se zaměříme na otázku rozsahu. Příběhy tří velmi odlišných značek – Seat, McLaren a Ceer – ilustrují, jak zásadní roli hraje tento faktor pro přežití značky.

Jedním z trvalých témat tohoto desetiletí bylo selhání startupů v oblasti elektromobilů při rozšiřování výroby. Společnosti jako Arrival a Lordstown získaly miliardy od investorů, kteří toužili po další Tesle, i když mnoho z nich nemělo žádné tržby ani funkční prototypy. Většina z těchto společností zkrachovala, protože investoři se zdráhali nechat startupy utrácet hromady peněz bez reálné vyhlídky na dosažení potřebného rozsahu.

Jim DeLuca, generální ředitel saúdského startupu s elektromobily Ceer, má za sebou finančně silného podporovatele v podobě státního investičního fondu, nicméně říká, že se poučil z chyb jiných. Za prvé zdůraznil, že dva futuristické modely jsou skutečné předvýrobní vozy, jejichž dodávky začnou v prvním čtvrtletí, a ne jen nápady v PowerPointu. Po svých zkušenostech z pozice generálního ředitele vietnamského výrobce elektromobilů VinFast, který utratil miliardy a prochází restrukturalizací, zdůrazňuje, že Ceer bude metodicky rozšiřovat své působení nejprve v Saúdské Arábii a poté v sousedních zemích. Společnost má

odhodlaného sponzora, protože Saúdská Arábie již dlouho touží po vlastním životaschopném automobilovém průmyslu. Vzhledem k probíhajícímu globálnímu boji o podíl na trhu však není snadné na tento trh uvést novou značku.

Bohužel právě nedostatek zákazníků je problémem značky Seat. Značka Seat, založená v roce 1950, se již léta potýká s obtížemi. Volkswagen dal poměrně jasně najevo, že dny Seatu jsou sečteny. Značka od roku 2020 nepředstavila žádný zcela nový model a nebyl jí přidělen žádný elektromobil – protože není zisková. To na kontinentu, který postupně přechází na elektromobily, znamená rozsudek smrti.

Život není snadný ani pro společnost McLaren, která je již roky ve ztrátě. Po restrukturalizaci pod novým vlastníkem, státním investičním fondem L'IMAD z Abú Dhabí, investuje do nové továrny a musí se překonat a uvést na trh své vůbec první SUV – krok, který se pro luxusní konkurenty jako Ferrari, Lamborghini a Bentley ukázal jako mimořádně výnosný. Částí problému společnosti McLaren bylo, že několik tisíc vozů ročně neposkytovalo dostatečný objem a že vyráběla víc vozů než zákazníci chtěli. McLaren potřebuje růst, aby rozložil náklady a získal lepší podmínky od dodavatelů. Jediným způsobem, jak toho dosáhnout, je přilákat víc zákazníků – třeba na SUV.



GM nemá hybridy

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Poslední roky byly pro tradiční automobilky z hlediska rozhodování o produktech náročné. Po celá desetiletí stačilo, aby přišly se „zcela novým“ vozem, který se pyšnil postupnými vylepšeními, a kromě několika výrazných neúspěchů se jim to obecně dařilo.

Vzhledem k vysokým očekáváním z počátku tohoto desetiletí ohledně globální elektrifikace však mnozí výrobci automobilů příliš vsadili na elektromobily a zůstali na holičkách kvůli nedostatečné poptávce, v případě USA také kvůli rušení státní podpory ze strany Trumpovy administrativy.

Společnost General Motors patří mezi ty automobilky, které vsadily na elektromobily ve velkém a nyní za to platí cenu. GM zůstává stranou hybridního boomu. Jediným hybridem od GM je dnes Corvette. Investoři uvítali zaměření GM na pick-upy a SUV s motory na benzin, což přineslo vysoký zisk. Jejich prodej v USA však letos poklesl a prodejci tvrdí, že přicházejí o zákazníky ve prospěch konkurentů prodávajících hybridy.

Před čtyřmi lety zaznamenala společnost Porsche senzační vstup na burzu, přičemž tento výrobce luxusních automobilů působil

jako nedotknutelný klenot v koruně koncernu Volkswagen. Dnes už tomu tak není. Neuspokojivé výsledky Porsche v Číně a některé nákladné chyby v oblasti elektromobilů postavily tuto značku do popředí širších problémů koncernu Volkswagen, který se jako rozsáhlý německý automobilový koncern snaží zvrátit nepříznivý vývoj. Velká část z 11,5 miliardy dolarů jednorázových nákladů, které Volkswagen uvedl ve varování o poklesu zisku, souvisí právě s katastrofálním stavem Porsche.

Volkswagen slibuje, že zintenzivní své restrukturalizační snahy. Varování o poklesu zisku však přišlo jen několik týdnů poté, co dozorčí rada společnosti schválila plán na obrát, což u některých investorů vyvolává obavy, zda se nechystají další špatné zprávy.

Rodinní akcionáři s kontrolním podílem ve společnosti VW vyvinuli tlak na automobilku, aby přepracovala svůj obchodní model poté, co přetrvávající problémy německé společnosti vedly v prvním čtvrtletí k poklesu zisku jejich holdingové skupiny.

Čínský výrobce elektromobilů Xpeng zahájil sériovou výrobu svého prvního robotaxi ve svém sídle v Kantonu a do začátku roku 2027 plánuje plně autonomní provoz.