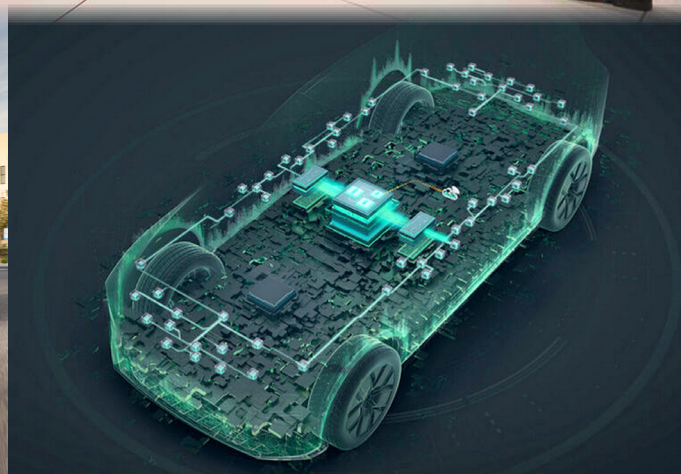


47. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Nizozemsko vrací kontrolu nad Nexperií Pekingu

Jak informují Automotive News Europe, nizozemská vláda pozastavila své pravomoci nad výrobcem čipů Nexperia, čímž vrátila kontrolu nad společností jeho čínským majitelům. Zmírnila tak patovou situaci hrozící paralyzování automobilového průmyslu po celém světě. Ministr hospodářství Vincent Karremans uvedl, že nařízení, které dalo Nizozemsku pravomoc blokovat nebo revidovat rozhodnutí v Nexperii, bylo zrušeno jako „projev dobré vůle“.

Ministr Karremans vyvolal spor koncem září tím, že se odvolal na zákon z doby studené války, aby na doporučení orgánů z USA převzal pravomoci nad rozhodováním ve společnosti Nexperia, kterou vlastní čínská společnost Wingtech. S odvoláním na „závažné manažerské nedostatky“ na základě příkazu nizozemského soudu byl odvolán generální ředitel Zhang Xuezheng, což je současně i zakladatel společnosti Wingtech.

Čínská vláda na to reagovala zavedením vývozních omezení na komponenty z továrny společnosti v Kuang-tungu, největšího svého druhu na světě, která sestavuje čipy ze základových destiček vyrobených v Nizozemsku. Nexperia sice vyrábí jen jednoduché čipy, ale

ty v automobilovém průmyslu představují 48 % z celkového objemu použitých mikroprocesorů.

Aby pomohlo uklidnit situaci, čínské ministerstvo obchodu před několika dny uvolnilo vývozní omezení z čínského závodu Nexperia. Zdálo se, že hrozba zastavení výroby u několika významných dodavatelů v automobilovém průmyslu a následně i přerušení produkce v mnoha automobilkách, je zažehnána. Jenže nizozemská společnost Nexperia B.V. poté vznesla další závažná obvinění proti svým čínským majitelům a u automobilek a jejich dodavatelů tak znovu vypukla panika.

Nizozemské ministerstvo hospodářství vyslalo do Pekingu delegaci, aby vyjednálo „vzájemně přijatelné řešení“. K obratu došlo po průlomu v jednáních, kterých se zúčastnili čínští a nizozemští představitelé za účasti zástupců Německa, Evropské unie a USA.

Tento krok představuje významnou deeskalaci sporu, který odhalil globální povahu dodavatelských řetězců a zdůraznil rostoucí vliv Pekingu na průmyslovou produkci v Evropě. Poukázal ale i na neschopnost evropských politiků chápat současnou realitu a domýšlet důsledky svých rozhodnutí.

Kurzy bezpečné jízdy pro řidiče elektromobilů

Centrum kurzů bezpečné jízdy Polygon Most ve spolupráci se svým dlouholetým partnerem Volkswagen Financial Services jako první v České republice spouští



ucelenou sérii kurzů bezpečné jízdy určených pro řidiče elektromobilů – od úplných začátečníků až po zkušené uživatele, kteří chtějí své řidičské dovednosti dále rozvíjet. Program kombinuje teoretickou část, zaměřenou na specifika elektrických vozidel a jejich provoz, s praktickým tréninkem na moderním polygonu, který simuluje reálné krizové situace. Program tvoří ucelenou cestu k nové mobilitě – od prvního seznámení s elektromobilem až po zvládnutí pokročilých jízdních technik. Kurzy jsou určeny jak pro veřejnost, tak pro firmy, které mají nebo plánují zařadit elektromobily do svého vozového parku. Termíny jsou v průběhu listopadu a prosince.

Nový Renault Clio už lze objednávat

Šestá generace bestselleru značky Renault je k dispozici se zážehovým motorem i nejnovější generací hybridního pohonu a pokročilými technologiemi, jako je openR link s integrovanými službami Google. Cenová nabídka začíná na 434 000 Kč se smluvní zárukou na 5 let resp. 100 000 km. Malý hatchback s délkou 412 cm má zavazadlový prostor o objemu 391 l. Základní verzi TCe 115 pohání tříválec 1,2 l turbo/84 kW (115 k). Ve full hybridu E-Tech 160 je kombinace čtyřválcce 1,8 l/80 kW (109 k) s elektromotorem 36 kW (49 k) a startér-generátorem 15 kW (20 k) pro největší výkon systému 116 kW (160 k). Od příštího roku bude dostupná i varianta Eco-G 120 s převodovkou EDC umožňující jízdu na LPG. Objednávky na nové Clio

už byly otevřeny a první vozy budou k dispozici zákazníkům začátkem roku 2026. Nový Renault Clio se, stejně jako jeho předchůdce, vyrábí v turecké Burse.





Jaké kvóty pro elektromobily plánuje EU pro vozové parky?

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje vývoj v automobilovém průmyslu.

V Bruselu se za zavřenými dveřmi připravuje plán, který by mohly způsobit kolaps evropského automobilového trhu. V tomto odvětví se však o něm překvapivě málo diskutuje. Plán EU předpokládá povinnou kvótu pro elektromobily pro vozové parky. To znamená, že společnosti s vozovými parky by byly nuceny přejít na alternativní pohon. A to poměrně rychle.

Evropská komise chce snížit emise CO₂ ve vozových parcích. Zajistit to mají vysoké kvóty pro elektromobily – a to je jednorozměrnost konceptu. I když by měly být povoleny i jiné alternativní pohonné systémy, v současné době jich je k dispozici jen velmi málo.

Plán by se měl vztahovat nejen na firemní vozové parky, ale i na všechny nové registrace užitkových vozidel. Kvóty pro elektromobily by měly do roku 2027 dosáhnout až 50 % a do roku 2030 vzrůst na 90 %, což by v podstatě znamenalo zákaz vozidel se spalovacím motorem ve vozových parcích.

Je to chytrý tah. Koncoví zákazníci zatím nepřijali nárůst elektromobility. Brusel proto chce kontroverzní zákaz spalovacích motorů přesunout na provozovatele vozových parků. Například v Německu tvoří komerční a vozové parky víc než polovinu všech registrací nových vozidel.

Vzhledem k současné situaci budou důsledky pravděpodobně závažné. V některých evropských zemích nemají elektromobily dobrou pověst a nabíjecí infrastruktura prakticky neexistuje. Navíc je potřeba velké množství elektromobilů, které musí být trh schopen dodat. Toho lze v konečném důsledku dosáhnout pouze s čínskými dodavateli, kteří mají také kontrolu nad surovinami. To by mohlo vést k triumfálnímu postupu Číny v Evropě – je právě toto tím, co EU chce?

Kvóty nikdy nejsou v souladu s volným trhem, pracují proti trhu. Výsledné deformace uvidíme za několik let.



BYD na e-Salonu představil Dolphin Surf

Městský hatchback s elektrickým pohonem BYD Dolphin Surf se během veletrhu e-Salon představil českým zákazníkům. Přináší typické moderní technické inovace společnosti BYD.

Díky využití platformy e-Platform 3.0 vůz nabízí v segmentu městských mini při délce 3990 mm a rozvoru náprav 2500 mm nadstandardní vnitřní prostor pro čtyři cestující a objem zavazadlového prostoru 308 l (po sklopení zadních sedadel až 1037 l). Součástí této architektury je vlastní deskový akumulátor BYD Blade Battery s lithio-železo-fosfátovou (LFP) chemií, poskytující vyšší úroveň bezpečnosti a delší životnost než běžné akumulátory.

BYD vyrábí všechny klíčové komponenty svých vozů interně. Jako první na světě zde použil elektrický pohonný systém 8-v-1, který integruje trakční elektromotor, převodovku, nabíječku, DC měnič, vysokonapěťovou rozvodnou jednotku, řídicí jednotku akumulátor, hlavní řídicí jednotku vozu a řídicí jednotku motoru do jednoho kompaktního celku.

Dolphin Surf má pohon předních kol a nabízí tři úrovně výkonu. Základní verze Active kombinuje 30 kWh akumulátor s elektromotorem o výkonu 65 kW pro dojezd 220 km. Verze Boost využívá

stejný motor, ale větší akumulátor 43,2 kWh pro dojezd 322 km. Vrcholná varianta Comfort spojuje větší akumulátor s elektromotorem se 115 kW. Maximální výkon DC nabíjení činí 65 kW u verze Active a 85 kW u většího akumulátoru.

Přístrojová deska nese 7" přístrojový panel a pro BYD typický otočný 10,1" displej infotainmentu. Pod displejem jsou originální válečkové ovladače.

BYD Dolphin Surf už lze objednat - ceny začínají na 499 900 Kč. Půjde to první model, který se bude dodávat z nového závodu BYD v maďarském Segedýnu, kde výroba začne ještě do konce roku.





Kia překročí deset elektromobilů na českém trhu

Automobilka Kia na letošním ročníku veletrhu čisté mobility e-Salon představila tři nové elektricky poháněné modely - EV4 ve verzi hatchback i Fastback a první elektrický lehký užitkový vůz značky PV5 v provedení Passenger. EV4 je prvním elektromobilem Kia vyráběným v Evropě. Do konce roku značka představí svůj desátý elektromobil EV5 a směřuje k cíli 14 plně elektrických modelů do roku 2027. Kia pokračuje i ve vývoji a v nabídce spalovacích a alternativních pohonů.

Generální ředitel Kia Czech Arnošt Barna při této příležitosti oznámil, že do konce roku automobilka představí nové kompaktní elektrické SUV EV5. „Kia EV5, kterou představíme na začátku prosince, se stane desátým elektromobilem určeným pro české zákazníky. Úspěšně tak plníme náš závazek mít do roku 2027 v nabídce 14 plně elektrických modelů. Příští rok přibudou další modely, a to jak v kategorii osobních, tak i užitkových vozů. Naše portfolio, sestavujeme s ohledem na technologickou neutralitu, rozmanitost podle cílových skupin i cenovou dostupnost. Proto naši nabídku kromě elektromobilů v příštím roce doplní jak inovace

oblíbených stávajících modelů, tak i zcela nové vozy se spalovacími a hybridními pohony. Do roku 2027 budeme mít pět modelů s hybridním pohonem nové generace.“

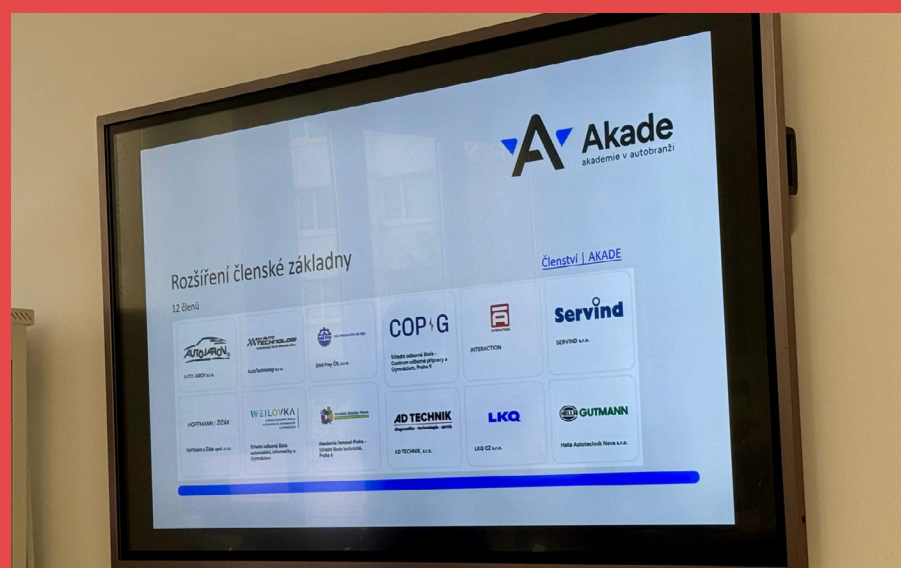
„Zahájením výroby elektromobilů v Evropě chceme minimalizovat rizika spojená s geopolitickým děním a podpořit lokalizaci výroby. Evropský závod v Žilině nám pomáhá zkracovat dodavatelské řetězce a posiluje dostupnost našich vozů na českém trhu ale i evropských trzích jako takových. EV4 v příštím roce na Slovensku doplní další evropský model s označením EV2, který nabídne moderní funkce, atraktivní cenu a kompaktní rozměry vhodné pro městský provoz,“ uvedl Barna.

Aktuální nabídka elektromobilů značky Kia zahrnuje lehké užitkové vozy PV5 Passenger a PV5 Cargo a osobní modely EV6, EV6 GT, EV9, EV9 GT, EV3, EV4 Fastback a EV4 ve verzi hatchback. Právě EV4 hatchback je z pohledu evropského a zejména českého zákazníka stěžejním modelem značky, protože jde o první elektromobil Kia vyráběný v Evropě a má dojezd 625 až 633 km podle typu karoserie.

Akade – akademie v autobranži

Akade je aktivní a inovativní spolek nadšenců, jehož hlavním posláním je podpora mladých talentů v různých odvětvích automobilového průmyslu. Cílem Akade je důkladně připravit studenty a absolventy pro úspěšný start jejich kariéry. Díky praktickým zkušenostem, které získají během studia, budou mít silný základ a snadný začátek ve svém profesním životě v automobilovém průmyslu. Spolek Akade propojuje firmy, školy, žáky a studenty napříč různými odvětvími automobilového průmyslu s cílem zvyšovat kvalitu vzdělávání v automobilních oborech a dosáhnout zvýšení zájmu o kariéru v automobilních oborech. Profesionálové ze zapojených organizací připravují exkurze, workshopy a kurzy pro žáky i učitele v autentickém prostředí. Vše je zaznamenáno v aplikaci

CarPass, která generuje certifikáty o úspěšném absolvování vzdělávacích programů. Partnery a podporovateli spolku Akade jsou odborné školy, prosperující rodinné firmy i společnosti se zahraniční účastí. Všichni se podílejí na tom, aby se vize spolku postupně naplňovaly a jeho činnosti rozšiřovala.



Iveco S-Way CNG: přes 1000 km na jedno natankování

Společnost Iveco znovu prokázala mimořádný výkon svých těžkých vozidel s plynovým pohonem. Vůz Iveco S-Way CNG ujel víc než 1000 km na jediné natankování stlačeného zemního plynu. Testovací jízdy proběhly v reálných provozních podmínkách mezi belgickými a španělskými hranicemi. Tahač S-Way CNG táhl plachtový návěs Krone s celkovou hmotností soupravy 30 t. Průměrná spotřeba činila méně než 21

kg/100 km. Testovaný vůz byl vybaven motorem nové generace xCursor 13 od FPT Industrial připraveným splnit budoucí normu Euro VII. Poskytuje výkon 368 kW (500 k) v rozmezí otáček 1000-1500/min. Je spojen s 12stupňovou automatizovanou převodovkou ZF TraXon druhé generace a dlouhým převodovým poměrem zadní nápravy. Palivové nádrže mají celkovou kapacitu 1240 l, odpovídající 190 kg CNG. Prediktivní GPS systém využívá profil trasy k rekuperaci kinetické energie při sjezdech a přizpůsobuje otáčky motoru před stoupáním. Aerodynamická vylepšení, jako 3D deflektory, boční kryty nebo kamerová zrcátka, snižují odpor vzduchu a spotřebu paliva.



BYD má 10 kandidátů na českého country manažera

Značka BYD, která oficiálně vstoupila na český trh letos v dubnu, od jara dává dohromady manažerský tým pro Českou republiku. Už půl roku funguje bez českého country manažera. Pozici country manažera pro Česko a Slovensko zastává Shawn Wang. Vedle něj působil na stejném ranku do června Martin Heřmanský. Ten je ale od července už mimo firmu.

Značka se od léta snaží tuto pozici českého country manažera opět obsadit, ale zdlouhavý tendr není stále u konce. „Zatím je vše na začátku,“ řekl našemu časopisu na zářijové akci ve Voděňádkách šéf marketingu a PR BYD Jan Hauptvogel.

A máme tady listopad. „Pohovory prošlo v rámci řízení deset kandidátů, zatím nebylo vybráno žádné jméno,“ řekl nám 14. listopadu na e-Salonu Hauptvogel s



tím, že podrobnosti tendru nezná. Podle dostupných informací je ve výběru řada známých manažerů včetně bývalých ředitelů importních organizací.

Aures Holdings mění HR ředitelku

Novou posilou bazarové skupiny Aures Holdings, která zaměstnává na 3 500 lidí, se stala Marie Voršílková. Bude nejen odpovídat za personální záležitosti skupiny v



České republice, Polsku a na Slovensku, ale zaměří se i na konsolidaci a automatizaci klíčových HR procesů. Plánuje se soustředit také na celkovou zaměstnaneckou zkušenost a „wellbeing“ napříč skupinou.

Marie Voršílková se bude fokusovat na konsolidaci a automatizaci klíčových HR procesů, a to s cílem zvýšit efektivitu, zrychlit workflow a zlepšit uživatelskou zkušenost zaměstnanců i manažerů, a to včetně „wellbeing“. Dalším z jejich úkolů bude objektivizace měření potenciálu talentů společnosti se zaměřením na plánování nástupnictví a dlouhodobý rozvoj klíčových zaměstnanců pomocí individuálních rozvojových plánů.



7. ročník veletrhu čisté mobility e-Salon navštívilo 27 105 návštěvníků

Veletrh čisté mobility e-Salon se v pražských Letňanech konal již posedmé. Letos ve dnech 13. až 16. listopadu zaplnil v PVA Expo Praha sedm výstavních hal. Během čtyř dnů jej navštívilo 27 105 návštěvníků. Partnerem pro energetiku PVA Expo Praha je společnost PKV Build.

Veletrh e-SALON byl místem, kde se silné značky pochlubily svými nejnovějšími modely, z nichž některé viděla česká odborná i široká veřejnost vůbec poprvé. Například Škoda Auto připravila expozici věnovanou výročí 130 let v čele s vystavenou designovou studií Vision O. Návštěvníci viděli i L&K 130, nejnovější žakovský vůz na platformě Superb iV.

V expozici Volkswagenu si mohli návštěvníci prohlédnout elektrické kombi ID.7 Tourer s dojezdem až 700 km. K vidění byla i limitovaná edice ID.3 GTX Fire+Ice. V expozici Volkswagen užitkové vozy byly Caddy eHybrid a e-Caravelle.

Automobilka Kia představila zcela nový model EV4 ve dvou karosářských verzích a užitkový model Kia PV5 - oba čistě elektrické. Hyundai přivezl Ioniq 9, Inster a modernizovaný Ioniq 6. Nissan ukázal novou generaci modelu Micra.

Na stánku Fordu byly v centru pozornosti nová Puma Gen-E a Ranger PHEV. Volvo zaujalo novým modelem ES90. Jednou z hvězd letošního ročníku bylo také nový rodinný vůz Mitsubishi Grandis.

Teprve od září letošního roku působí na českém trhu značka Lynk & Co ze skupiny Geely. Momentálně nabízí tři modely: univerzální plug-in hybridní SUV 01, plně elektrický sportovní crossover 02 a plug-in hybrid 08 s dojezdem 200 km na elektřinu. Mezi novinkami byl uveden první plně elektrický pickup na českém trhu Riddara RD6, rovněž patřící do skupiny Geely. Postaven je na platformě SEA, kterou využívají i značky Volvo či Smart. Nováčkem e-Salonu byla také automobilka Xpeng, která přivezla sportovní SUV kupé G6 a prémiové SUV G9.

Kromě elektromobilů se v PVA Expo Praha představily také novinky v odvětví dobíjecích systémů a budoucnost autonomního řízení představilo Valeo.





Chytré technologie v boji s kolonami

Zatímco dříve byla vrcholem chytrého řízení dopravy ve městech „zelená vlna“ na semaforech, dnešní technologie umožňují propojit městské kamery, senzory, mobilní data i samotná auta. Umí zajistit rychlejší průjezd sanitek nebo zkrátit čekání v kolonách. Podle Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027, vydané Ministerstvem dopravy ČR, se má do roku 2050 stát adaptivní řízení ve větších českých městech standardem.

Chytré řízení dopravy dnes funguje především v Praze a krajských městech. Hlavní město například testuje adaptivní semaforey, které reagují na aktuální dopravní situaci. Pomocí kamer, senzorů a nově i sítě 5G dokážou v reálném čase měnit světelné signály podle hustoty provozu. Jak uvedl pražský magistrát, projekt má zlepšit plynulost dopravy, omezit kolony a přispět ke snížení emisí. Brno pro prevenci kolon zavedlo systém chytrého řízení křižovatek.

Výzkumu a implementaci inteligentních dopravních systémů (ITS) v českých městech se dlouhodobě věnuje Centrum dopravního

výzkumu. Má zmapovaný konkrétní přínos chytrých řešení v dopravě. Například na opravovaných úsecích testovalo proměnné dopravní značky pro včasné usměrnění dopravy. Snížil se celkový čas zdržení, především v místech, kde dochází ke snížení počtu jízdních pruhů, až o 25 % a počet nehod klesl o více než 50 %.

Velkým krokem v inteligentním řízení dopravy v Česku je projekt C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems), který umožňuje komunikaci mezi vozidly a silniční infrastrukturou. Ministerstvo dopravy informovalo, že v rámci pilotních instalací postupně rozmístí přes 400 jednotek C-ITS na dálnicích a ve městech. Česko se tak připojuje k evropskému projektu C-Roads, který propojuje jednotlivé země do jednotné komunikační sítě. Cílem je, aby řidič dostal varování o překážce nebo dopravní nehodě včas, ať už jede po dálnici v Německu nebo v Česku.



Řízení ve tmě

Když usedneme za volant po setmění, většina z nás cítí, že je jízda mnohem náročnější než ve dne. Podle Evropské rady pro bezpečnost dopravy je riziko smrtelné nehody v noci až třikrát vyšší než ve dne. Hlavní důvod? Naše oči a reakce ve tmě prostě fungují jinak.

Naše oči potřebují víc času na to, aby si na tmu zvykly. Tento proces adaptace může trvat až 20–30 minut, během nichž vidíme hůř a méně ostře. Schopnost rozeznávat detaily klesá až o 80 %. To znamená, že v prvních minutách po setmění reagujeme mnohem pomaleji. Reakční doba se ve tmě prodlužuje v průměru o 30–50 %.

„Řidiči by si měli uvědomit, že oči ve tmě nepracují stejně jako ve dne. Adaptace na šero a tmu trvá déle, reakční doba je delší a únava se projeví rychleji. Proto je důležité zpomalit, častěji odpočívat a přizpůsobit jízdu okolnostem,“ upozorňuje MUDr. Radan Zugar, primář Očního centra Praha.

V noci se zhoršuje i odhad vzdálenosti a rychlosti protijedoucích vozidel. Řidič má pocit, že auto v protisměru je dál, než ve skutečnosti.

Noční jízda unavuje oči i mozek víc než řízení přes den. Oči se ve tmě rychleji vyčerpají, protože se musí více namáhat při zaostřování.

Již po dvou hodinách nepřetržité jízdy klesá pozornost a objevuje se tzv. tunelové vidění, kdy vnímáme jen úzký pruh před sebou a ztrácíme přehled o pohybu po stranách silnice. Častým problémem je mikrosnpánek, jen krátký okamžik, kdy mozek na pár vteřin „vypne“. Při rychlosti 90 km/h znamenají dvě sekundy mikrosnpánku 50 metrů jízdy naslepo. Proto se vyplatí dělat pauzy každé dvě hodiny, protáhnout se a dopřát očím odpočinek.

Největší hrozbou nočních cest je oslnění protijedoucími auty. Prudké světlo může na 3–7 sekund výrazně omezit vidění, kdy řidič spoléhá jen na svou intuici. Odborníci proto doporučují při setkání s protijedoucím vozidlem upírat pohled spíš k pravému okraji vozovky než přímo do světel. Pomoci mohou brýle s antireflexní vrstvou, které dokážou snížit oslnění až o 30 %.

Stejně důležitá je čistota čelního skla a světlometů. Špinavé čelní sklo může zhoršit vidění až o 40 %.

Zásadní je, aby lidé, kteří mají pocit, že se jejich zrak za šera zhoršuje, neváhali navštívit očního lékaře. Včasná diagnostika a případné použití speciálních brýlí mohou významně snížit riziko nebezpečí za volantem.



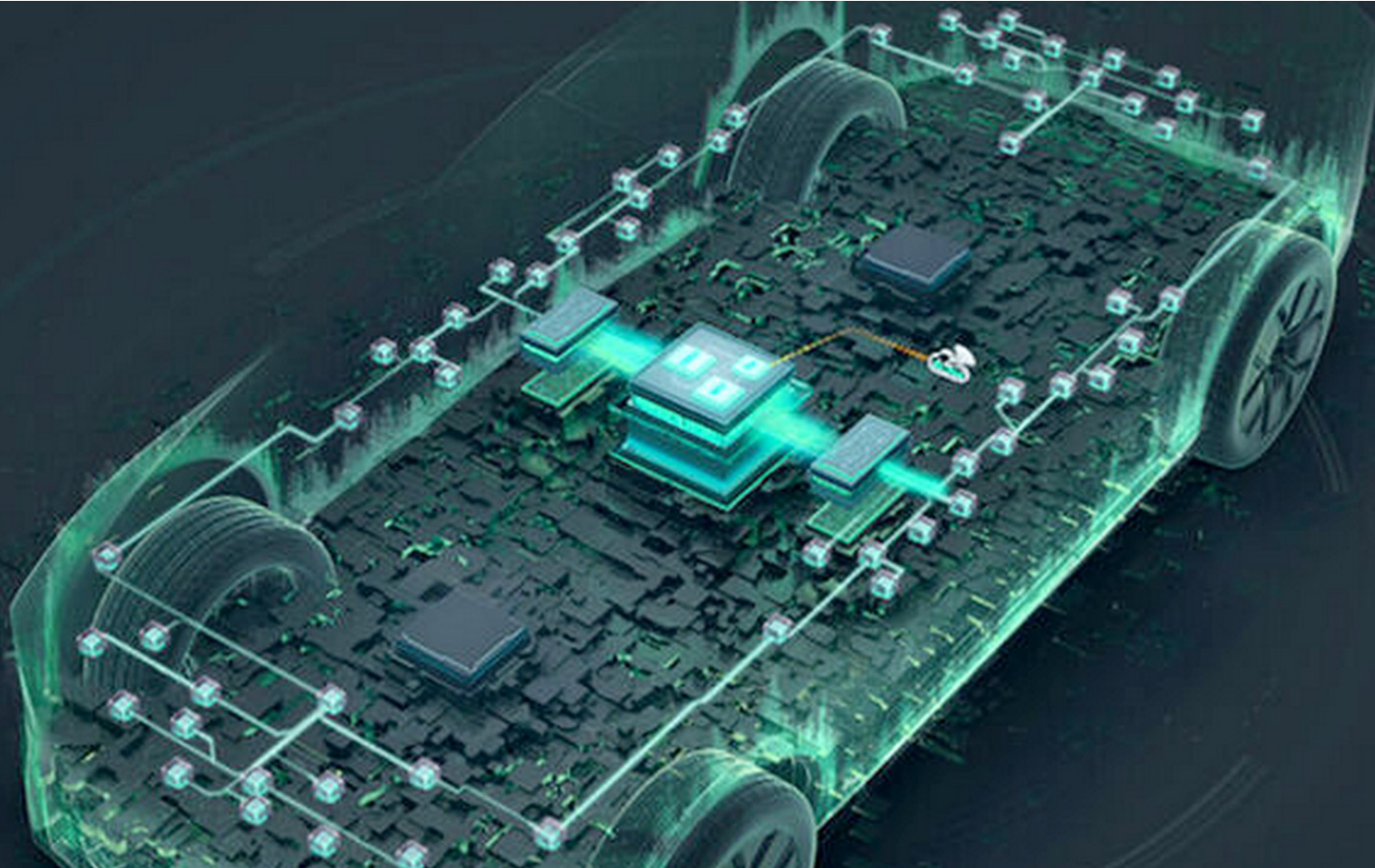
BYD zdvojnásobuje úsilí

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Je vtipné, jak rychle se věci v automobilovém průmyslu mění. Nebo možná jen stárnu. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, co výrobce elektromobilů Polestar vstoupil na burzu s tržní kapitalizací 27,42 miliardy dolarů jako vzrušující nový člen skupiny Geely s odvážnými očekáváním růstu. Pouhé tři roky poté se Polestar stále potýká se ztrátou a snaží se naplnit své vysoké cíle. Americká cla tomu nepomohla. Ocenění společnosti kleslo na 1,2 miliardy dolarů a Polestar se potýká s dluhovými závazky. Navíc, aby se Polestar udržel na Nasdaqu, musí se uchýlit k obrácenému dělení akcií, aby zvýšil jejich hodnotu nad 1 dolar. Je jasné, že Polestar bude muset v budoucnu spalovat více hotovosti, pokud chce přežít, což budou náklady, které budou muset nést většinoví vlastníci Geely a jeho předseda Li Shufu.

Vzhledem k tomu, že se prodej aut značky BYD v Číně po pozoruhodném období růstu, které z něj udělalo největšího čínského výrobce automobilů, začínají zpomalovat, společnost zdvojnásobuje své úsilí o dramatický růst v zahraničí. Jak uvádí zpráva Citi, automobilka cílí na zahraniční prodej až 1,6 milionu vozidel v roce 2026 oproti 900 000 až 1 milionu vozidel v letošním roce. V roce 2024 BYD mimo Čínu prodal 400 000 vozidel.

Společnost rozšiřuje svou globální síť aby odpovídala svým ambicím. V Evropě, kde prodej vozů BYD od ledna do září meziročně vzrostl o 300 %, plánuje svou prodejní síť do konce roku 2026 zdvojnásobit. Maria Grazia Davino, regionální výkonná ředitelka BYD pro Evropu, uvedla, že automobilka bude mít do konce letošního roku 1000 evropských prodejců a příští rok by jich měla dosáhnout 2000. „Stejně jako úspěšní konkurenti potřebujeme mít kontakty a být blízko k evropským zákazníkům,“ řekla Davino.



GM se vzdává čínského dodavatelského řetězce

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

General Motors nařídilo dodavatelům, aby ze svého dodavatelského řetězce odstranili čínské díly a komponenty. Vedení GM dodavatelům řeklo, aby našli alternativy k Číně pokud jde o suroviny a díly s konečným cílem do roku 2027 zcela vyřadit čínské díly ze svého dodavatelského řetězce.

Není to tak dávno, co tomu bylo naopak. GM strávila roky tlakem na dodavatele, aby nakupovali víc z Číny, aby mohlo získávat díly za čínské ceny. Svět se od té doby změnil. Cla amerického prezidenta Donalda Trumpa a panika kvůli potenciálním úzkým místům v prodeji vzácných kovů a nedostatku počítačových čipů nutí automobilky přehodnotit své vazby na Čínu. Společnost GM oslovila některé dodavatele se svou směrnicí už koncem roku 2024, ale toto úsilí nabralo na naléhavosti letos na jaře po počátku eskalace obchodní bitvy mezi USA a Čínou.

Prodej elektromobilů v Jižní Americe začal rychle růst z nízkého základu, přičemž velkou část tohoto růstu pohánějí čínští výrobci. Děje se tak v době, kdy čínské automobilky rozšiřují svou působnost po celém kontinentu. Čína zvyšuje prodej od loňského otevření přístavu Chancay severně od Limy. Megaport, postavený Čínou, zkrátí dobu přepravy přes Tichomoří na polovinu.

Penetrace elektromobilů v Latinské Americe, včetně Mexika a Střední Ameriky, se v roce 2024

zdvojnásobila na 4 % díky vládním pobídkám a přílivu cenově dostupných čínských modelů. Tento posun je nejviditelnější v Uruguayi, kde je BYD třetím největším prodejcem všech typů vozidel za Chevroletem a Hyundaiem. Podíl Číny na trhu se v zemi od roku 2023 více než zdvojnásobil na 22 %.

Když Volkswagen Ioni souhlasil s investicí 5,8 miliardy dolarů do amerického výrobce elektromobilů Rivian, bylo to vnímáno jako snaha o posílení jeho softwarových možností pro elektromobily po neúspěších v interní divizi pro vývoj softwaru Cariad. Německá automobilka však nyní uvádí, že technologie, kterou vyvíjí s Rivianem, by se nakonec mohla použít i v jeho modelech se spalovacími motory. To by mohlo Volkswagenu pomoci na americkém i evropském trhu, kde potřebuje prodávat kombinaci elektromobilů, modelů na fosilní paliva a hybridních modelů.

