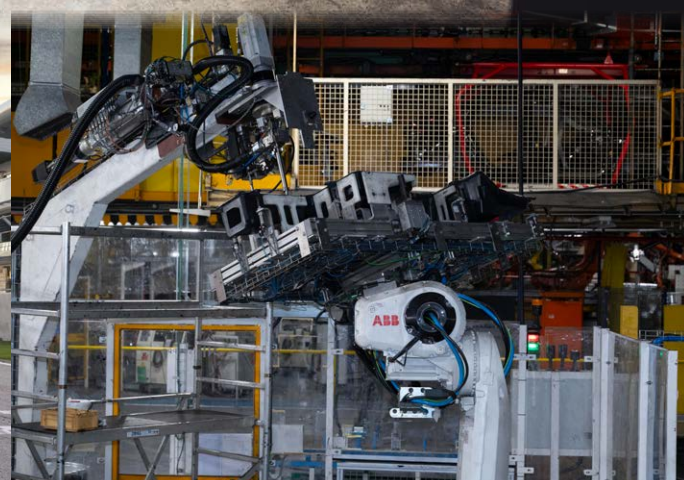


10. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Mercedes-Benz ukázal modernizovaný vůz Třídy S

Nový Mercedes-Benz Třídy S se ještě před uvedením na český trh objevil na několik hodin ve formátu individuálních prezentací. Kromě vybraných hostů a prvních zákazníků se představil i novinářům.

Třída S je víc než jen vrcholným modelem značky Mercedes-Benz. Ztělesňuje její podstatu: průkopnického ducha, technickou dokonalost a řemeslné mistrovství. Od svého uvedení na trh v roce 1972 je měřítkem kvality ve své kategorii a zůstává i nejprodávanějším luxusním sedanem. Nová evoluce Třídy S přináší nejrozsáhlejší aktualizaci, jaká se tomuto vozu kdy dostala během jediné generace. Více než 50 % dílů, tedy 2700 komponent, bylo nově vyvinuto nebo přepracováno.



Luxusní sedan dlouhý 518 cm, resp. limuzína s délkou 529 cm, podpoří poloautonomní systém řízení úrovně 3 v zemích, kde bude povoleno a vůz pro něj bude homologován. Na zadních sedadlech má každý cestující k dispozici 13,1" displej s integrovanou HD kamerou pro videokonference.

Elektrifikované pohonné jednotky využívají 48 V startér-generátor ISG, který umožňuje plně elektrický pohon v nízké rychlosti a poskytuje dalších 17 kW (23 k) při nízkých otáčkách motoru. Řadový vznětový šestiválec 3,0 l bude dostupný ve verzích 350d 4Matic/230 kW (313 k) a 450d 4Matic/270 kW (367 k). Řadový zážehový šestiválec 3,0 l se nabízí ve verzích 450 4Matic s výkonem 280 kW (381 k) a 500 4Matic s 330 kW (449 k). Variantu 580 4Matic L s prodlouženým rozvorem pohání motor V8 o výkonu 395 kW (537 k). Řadu pohonných jednotek doplňují dva plug-in hybridy EQ - 450e s výkonem 320 kW (435 k) a 580e 4Matic se 430 kW (585 k). Tyto verze jsou vybaveny akumulátorem o kapacitě 22 kWh, který poskytuje dojezd na elektřinu 97 resp. 118 km.

Výroba modernizované třídy S začne v nadcházejících týdnech v německém Sindelfingenu. Zákazníci už mohou novou třídu S objednávat. Ceny začínají na **3 139 950 Kč**.

Citroën C5 Aircross Plug-in Hybrid se zvýšeným výkonem

Citroën pro nový C5 Aircross, který byl na evropský trh uveden ve druhé polovině loňského roku, uvádí u verze Plug-in Hybrid zvýšení výkonu ze 143 kW (195 k) na 165 kW (225 k). K modifikaci došlo v souladu s protokolem, který bude uplatněn při přechodu na normu Euro 7. Nedochozí přitom k žádné technické úpravě samotného motoru. C5 Aircross Plug-in Hybrid kombinuje spalovací motor 1,6 l o výkonu 110 kW (150 k) s elektromotorem o výkonu 92 kW (125 k), který je integrován do nové sedmistupňové dvouspojkové automatické převodovky eDCS. Oba motory mohou pracovat společně nebo odděleně podle jízdních podmínek a požadavku řidiče, který může volit ze tří jízdních režimů: Hybrid, Electric a Sport.

S akumulátorem o kapacitě 21,5 kWh (využitelná kapacita 17,8 kWh) ujede čistě na elektřinu až 96 km v kombinovaném cyklu a umožňuje tažení přívěsu o hmotnosti až 1550 kg. Vnější nabíjení je možné AC nabíječkou o výkonu 7,4 kW.



Inspirace motoristickým sportem: Cupra Leon VZ

Závodními cestovními vozy Cupra inspirovaný pětidveřový sportovní hatchback Leon VZ je historicky nejvýkonnějším Leonem s pohonem předních kol. Výroba nového modelu, který je na českém trhu k dispozici za ceny od 1 159 900 Kč, je pro celý svět limitována na 1500 vozů. Leon VZ pohání

přepínaný zážehový motor 2,0 l TSI s nejvyšším výkonem 239 kW (325 k) a maximálním točivým momentem 420 N.m. Přenos točivého momentu zajišťují sedmistupňová dvouspojková převodovka DSG a integrovaný elektronicky řízený samosvorný diferenciál přední nápravy VAQ. Leon VZ zrychlí z 0 na 100 km/h za 5,4 s a dosahuje nejvyšší rychlosti 270 km/h. O zvukovou kulisu se stará výfuková soustava se čtyřmi koncovkami. Mimořádnému výkonu je přizpůsobena i konstrukce podvozku a progresivní řízení, které je spolu s poháněcím ústrojím, tlumiči a dalšími systémy podřízeno adaptivní regulaci podvozku DCC. To vše završují brzdy Akebono s šestipístkovými třmeny.



The Industrial Accelerator Act



EU navrhuje pravidla „Made in EU“

EU navrhuje požadavky „Made in EU“ pro strategická odvětví včetně výroby elektromobilů, aby omezila závislost na Číně. Kritici varují, že plány mohou vést k tomu, že její obchodní partneři budou vytvářet obchodní bariéry. Zákon ještě vyžaduje schválení Evropským parlamentem a vlád EU.

Intenzivně diskutovaný zákon o urychlení průmyslu IAA (Industrial Accelerator Act) stanoví nízkouhlíkové požadavky a požadavky „Vyrobeno v EU“ pro veřejné zakázky nebo dotace na výrobu hliníku, oceli, elektrolyzérů nebo elektricky poháněných vozidel a v dalších průmyslových odvětvích.

IAA si klade za cíl zajistit, aby do roku 2035 výroba představovala 20 % z národní produkce Evropské unie oproti současným 14 %. „Pokud nic neuděláme, tak je zcela jasné, že velmi brzy bude 100 % čistých technologií vyráběno v Číně. Je docela možné, že náš cementářský a ocelářský průmysl bude v příštích několika letech zcela přesunut do zahraničí,“ řekl místopředseda Komise Stéphane Séjourné. IAA má postupně zavádět přísnější pravidla během tří let.

Cílem právních předpisů EU je využít obrovskou finanční sílu veřejných zakázek členských zemí

v hodnotě víc než 2 biliony eur, což představuje 14 % ekonomického výkonu EU – k podpoře domácích průmyslových odvětví, která se potýkají s problémy, a k prosazení se v novějších rostoucích oborech.

Kritici tvrdí, že IAA by mohla přimět obchodní partnery k uzavření svých dveří. Klíčovým bodem sporů je, které země mimo EU budou považovány za „důvěryhodné partnery“. Komise posoudí, zda partneři nabízejí společnostem z EU reciproční přístup na své trhy.

Bank Jefferies uvedla, že výrobci automobilů v EU jsou i nadále vysoce závislí na Číně v oblasti komponent, zejména akumulátorů, a agresivní pravidla pro místní obsah riskují zvýšení nákladů, podkopání konkurenceschopnosti a ohrožení cílů EU v oblasti snižování emisí CO₂.

Návrh IAA zahrnuje také pravidla pro zahraniční investice ve výši více než 100 milionů eur ze zemí, které mají víc než 40 % světové produkce, což by ve většině případů byla Čína. EU se chce vyhnout tomu, aby čínské společnosti montovaly výrobky v Evropě s použitím dovážených komponent s minimálním počtem evropských zaměstnanců.

K tématu i na str. 10 a 12

Cupra Born se v létě dočká oživení

První elektromobil značky Cupra, 4336 mm dlouhý Born (rozvor náprav 2766 mm), dostane nový design aby jeho vzhled více odpovídal současnému designu značky. Základní výkonové stupně jsou 140 kW (190 k) s akumulátorem o kapacitě 58 kWh a 170



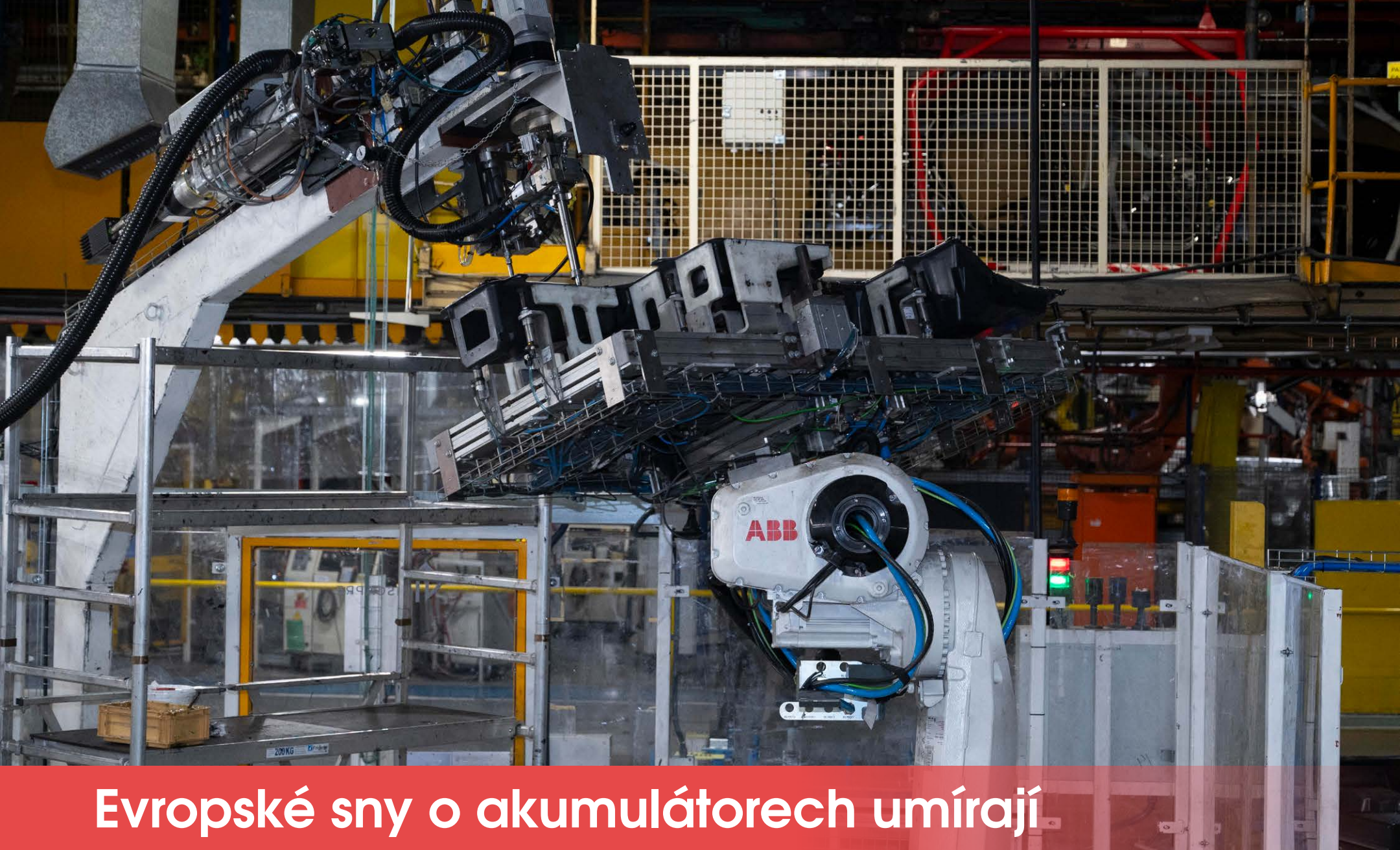
kW (231 k) s akumulátorem o kapacitě 79 kWh. Maximální dojezd se s větším ze dvou akumulátorů prodlouží na 600 km. Přidá se navíc nová vrcholná varianta VZ s výkonem 240 kW (326 k) a točivým momentem 545 N.m. VZ zrychlí na 100 km/h za 5,6 s a dosahuje maximální rychlosti 200 km/h. V interiéru je přepracovaný volant, větší podíl recyklovaných materiálů a optimalizované ovládací prvky. Infotainment s displejem 12,9" je vybaven novým operačním systémem Android. Řidič má k dispozici nový větší 10,25" virtuální kokpit a head-up displej s rozšířenou realitou. Výroba modernizované Cupry Born bude v Cvikově v Německu zahájena ve druhém čtvrtletí 2026 a uvedení na trh je plánováno na léto 2026.

Koncept elektrického autobusu-lanovky

Institut stavební mechaniky a lehké konstrukce SLA, katedra vysokofrekvenční elektroniky HFE a katedra výrobního inženýrství komponentů elektrické mobility PEM na Univerzitě RWTH Aachen (Cáchy) úspěšně v rámci výzkumného projektu upBUS otestovaly první prototyp elektrického autobusu-lanovky. Projekt financovaný německým Spolkovým ministerstvem školství a výzkumu BMBF vyvíjí systém mobility, který kombinuje autonomní elektricky poháněné minibusy s městskými lanovkami a umožňuje tak plynulý přechod mezi těmito dvěma druhy dopravy. Těžištěm první testovací fáze byl plně automatizovaný proces propojení. Tento proces umožňuje prostoru pro cestující během jízdy během několika

sekund přecházet mezi zavěšením lanovky a silničním vozidlem. Provozní zkoušky jsou plánovány na léto 2026. V navazujícím projektu bude v obci Simmerath, která se projektu účastní, uvedena do provozu pilotní trať.





Evropské sny o akumulátorech umírají

Evropská vize domácí výroby akumulátorů pro elektromobily ve snaze snížit závislost na Číně umírá. Čína je perfektně připravena prosadit se všude tam, kde jiní selhávají. Uvádí to analýza Automotive News Europe.

Nejznámějším příkladem evropských neúspěchů v oblasti akumulátorů je Northvolt, švédský startup, který byl jedním z nejlépe financovaných evropských projektů a příjemcem největší zelené půjčky v historii EU s podporou Volkswagenu a BMW. Agentura Bloomberg uvádí, že 12 ze 16 plánovaných továren na akumulátory pod vedením Evropy bylo odloženo nebo zrušeno.

To je bolestivá realita pro Evropu, jejíž nadšení pro společnosti jako je Northvolt bylo poháněno vizí snížit závislost na Číně vytvořením ekologičtější výroby článků akumulátorů s využitím 100% recyklovaného niklu, manganu a kobaltu.

Tento sen se však zhroutil. „Neschopnost vytvořit domácí výrobní kapacity pro články akumulátorů ohrožuje samotnou existenci automobilového průmyslu v Evropě. Bez zavedeného dodavatelského řetězce pro elektromobily by automobilky mohly přesunout výrobu do regionů

se zavedenou produkcí akumulátorů, což by mohlo vést k uzavření továren a značným ztrátám pracovních míst,” řekl agentuře Bloomberg Andy Palmer, bývalý generální ředitel Nissan Europe a posléze Aston Martin Global Lagonda Holdings. Kromě Northvoltu pozastavily práce na závodech na výrobu článků v Německu a Itálii společnosti Mercedes-Benz Group a Stellantis, zatímco Volkswagen uvedl, že jeho evropské továrny na články by měly dosáhnout plánovanou kapacitu později. Také britský startup Britishvolt loni ukončil činnost.

Čína dodává 80 % lithio-iontových akumulátorů ze světové produkce a je domovem šesti největších světových výrobců akumulátorů pro elektromobily. Zatímco evropské automobilky uváděly na trh nové modely s motory se spalovacími motory, Čína masivně investovala do svého průmyslu elektromobilů. Do roku 2021, kdy se tradiční automobilky začaly orientovat na elektromobily, se společnost CATL stala největším světovým výrobcem akumulátorů a BYD se prosadilo i ve vývoji elektromobilů.

Šance Evropy proto nyní jsou zcela mizivé.

Alcar Bohemia dovozcem pneumatik Dunlop

Alcar Bohemia nabízí sortiment předních značek litých kol AEZ, Dotz a Dezent, ocelových kol pro osobní a lehká užitková vozidla Alcar Stahlrad a Alcar Hybridrad, kol pro nákladní automobily a kompletní nabídku systémů TPMS pro osobní i nákladní vozidla a motocykly. Kromě



toho je importérem do ČR pneumatik Falken koncernu Sumitomo. V roce 2026 společnost Sumitomo Rubber Industries odkoupila od Goodyear Tire and Rubber Company práva na distribuci osobních pneumatik značky Dunlop v Evropě, Severní Americe a Oceánii. Jako partner společnosti Sumitomo v ČR se dovozcem a distributorem pneumatik Dunlop v České republice stává Alcar Bohemia. Alcar Bohemia má v ČR silné zázemí a zkušený tým. Značka Dunlop se zde navíc může opřít o kvalitní a rychlou evropskou logistiku značky Falken. Díky tomu je Alcar schopen nabídnout trhu nejen další špičkový produkt, ale i odpovídající zákaznický servis a profesionální lokální podporu.

První Iveco eDaily s bezdrátovým nabíjením

Na italskou dálnici A35 Brebemi vyjíždí Iveco eDaily jako první vozidlo připravené pro běžný provoz s integrovaným bezdrátovým nabíjením – jak dynamickým DWPT (Dynamic Wireless Power Transfer), tak statickým. Jde o verzi 42C Crew Van se šestimístnou kabinou, která je ideální pro provozní potřeby zaměstnanců společnosti Brebemi. Tento vůz se od standardně vyráběných modelů eDaily liší integrací indukčního nabíjecího systému, který byl speciálně vyvinut pro spolupráci s vyhrazenou infrastrukturou společnosti Brebemi. Model eDaily představuje významný milník na cestě,

kteřou společnost Brebemi zahájila před několika lety projektem Arena del Futuro a v níž následně pokračovala prostřednictvím start-upu VoltAtire.



Martin Vošta opustil marketing Mercedesu a jde k Číňanům

V divizi Mercedes-Benz Vans ukončil s koncem února svůj pracovní poměr Marketing a PR Coordinator Martin Vošta. Od března posílil marketing jako expert ve společnosti BYD Europe pro Česko a Slovensko. Jeho nástupkyní v marketingu Mercedesu se stala Nikola Cloud, která bude mimo jiné mít na starosti PR aktivity divize Vans.

Čínský BYD staví svůj tým pro Česko od loňského dubna. Import rozjžděl z pozice českého country manažera Martin Heřmanský, vydržel ale jen do léta. Na konci minulého roku BYD Czech Republic & Slovakia oznámila jmenování jeho nástupce. Do pozice Local Country Managera nastoupil v prosinci Matěj

Macháček, který dříve působil v Porsche Slovakia.



Aby se cena nafty neutrhla ze řetězu



Informace Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia reagující na skokový nárůst cen nafty.

Dopravci ze Sdružení ČESMAD Bohemia již dnes pocítili na vlastní kůži a ve svých

nákladech skokový nárůst cen nafty u stojanů i závozu do vlastních nádrží o 3 až 4 Kč. Děje se tak nápadně brzy a ve velké míře, i když distributoři nepochybně zatím dodávají naftu nakoupenou za staré ceny. Pro automobilové dopravce je nafta zásadní nákladová položka, jejich zákazníci se tak musí připravit na velmi rychlou korekci cen za dopravu. A to se netýká jen nákladní dopravy, ale i přepravy osob. Více budou muset zaplatit i cestující a objednatelé. Věříme, že pokud se bude opakovat scénář nekontrolovaného zdražování nafty jako v roce 2022, využije vláda nástrojů, které má k dispozici.

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:

Ing. Tomáš Rybecký (t.rybecky@gmail.com)

Luděk Šipla

Partner organizace:



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

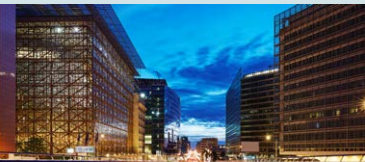
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

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:



Co Evropa potřebuje k udržení svého postavení

Na pozadí interakcí mezi globální konkurencí, kterých dodatečně přibývá, se Evropa nachází v nelehké situaci. Aby se udržela v čele světové výroby automobilů, musí se soustředit na inovace a výzkum. Evropská komise představuje strategii, která by měla být základem pro budoucí rozvoj. Klíčové jsou tři oblasti: infrastruktura, lidské zdroje a digitální transformace. Evropa musí být schopna konkurovat s USA a Čínou, které investují obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje. Pokud Evropa neudělá kroky, aby se udržela v čele, riskuje, že ztratí své postavení světového výrobního velmocny.

Frederik Meis z Volkswagenu vyvolal nový Mercedes-Benz třídy S jako inteligentní systém

Mercedes-Benz třídy S je již legendou. Je to jedna z nejdražších a nejvyšších tříd osobních vozů. Nová generace třídy S, která má být představena v roce 2025, bude ještě více inovativní. Mercedes-Benz chce s touto třídou ukázat, že je schopna konkurovat s nejvyššími třídami ostatních výrobců. Klíčové jsou tři oblasti: digitální transformace, udržitelnost a bezpečnost. Mercedes-Benz chce být v čele v těchto oblastech.

Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

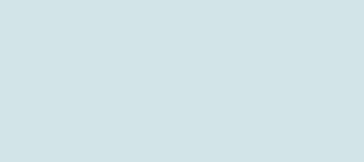
Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

Co Evropa potřebuje k udržení svého postavení



Německé firmy usilují o inovační partnerství v Číně

Německé firmy usilují o inovační partnerství v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

Frederik Meis z Volkswagenu vyvolal nový Mercedes-Benz třídy S jako inteligentní systém

Mercedes-Benz třídy S je již legendou. Je to jedna z nejdražších a nejvyšších tříd osobních vozů. Nová generace třídy S, která má být představena v roce 2025, bude ještě více inovativní. Mercedes-Benz chce s touto třídou ukázat, že je schopna konkurovat s nejvyššími třídami ostatních výrobců. Klíčové jsou tři oblasti: digitální transformace, udržitelnost a bezpečnost. Mercedes-Benz chce být v čele v těchto oblastech.

Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

Německé firmy usilují o inovační partnerství v Číně

Německé firmy usilují o inovační partnerství v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

Frederik Meis z Volkswagenu vyvolal nový Mercedes-Benz třídy S jako inteligentní systém

Mercedes-Benz třídy S je již legendou. Je to jedna z nejdražších a nejvyšších tříd osobních vozů. Nová generace třídy S, která má být představena v roce 2025, bude ještě více inovativní. Mercedes-Benz chce s touto třídou ukázat, že je schopna konkurovat s nejvyššími třídami ostatních výrobců. Klíčové jsou tři oblasti: digitální transformace, udržitelnost a bezpečnost. Mercedes-Benz chce být v čele v těchto oblastech.

Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

Německé firmy usilují o inovační partnerství v Číně



T&E vítá navrhovaný zákon EU o urychlení průmyslu IAA

T&E vítá navrhovaný zákon EU o urychlení průmyslu IAA. To je způsobeno tím, že zákon by měl urychlit vývoj nových technologií. T&E chce být v čele v těchto oblastech.

Frederik Meis z Volkswagenu vyvolal nový Mercedes-Benz třídy S jako inteligentní systém

Mercedes-Benz třídy S je již legendou. Je to jedna z nejdražších a nejvyšších tříd osobních vozů. Nová generace třídy S, která má být představena v roce 2025, bude ještě více inovativní. Mercedes-Benz chce s touto třídou ukázat, že je schopna konkurovat s nejvyššími třídami ostatních výrobců. Klíčové jsou tři oblasti: digitální transformace, udržitelnost a bezpečnost. Mercedes-Benz chce být v čele v těchto oblastech.

Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

T&E vítá navrhovaný zákon EU o urychlení průmyslu IAA

T&E vítá navrhovaný zákon EU o urychlení průmyslu IAA. To je způsobeno tím, že zákon by měl urychlit vývoj nových technologií. T&E chce být v čele v těchto oblastech.

Frederik Meis z Volkswagenu vyvolal nový Mercedes-Benz třídy S jako inteligentní systém

Mercedes-Benz třídy S je již legendou. Je to jedna z nejdražších a nejvyšších tříd osobních vozů. Nová generace třídy S, která má být představena v roce 2025, bude ještě více inovativní. Mercedes-Benz chce s touto třídou ukázat, že je schopna konkurovat s nejvyššími třídami ostatních výrobců. Klíčové jsou tři oblasti: digitální transformace, udržitelnost a bezpečnost. Mercedes-Benz chce být v čele v těchto oblastech.

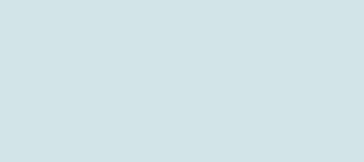
Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

T&E vítá navrhovaný zákon EU o urychlení průmyslu IAA



Xiaomi minimalizuje škody

Xiaomi minimalizuje škody. To je způsobeno tím, že Xiaomi chce být v čele v těchto oblastech.

Frederik Meis z Volkswagenu vyvolal nový Mercedes-Benz třídy S jako inteligentní systém

Mercedes-Benz třídy S je již legendou. Je to jedna z nejdražších a nejvyšších tříd osobních vozů. Nová generace třídy S, která má být představena v roce 2025, bude ještě více inovativní. Mercedes-Benz chce s touto třídou ukázat, že je schopna konkurovat s nejvyššími třídami ostatních výrobců. Klíčové jsou tři oblasti: digitální transformace, udržitelnost a bezpečnost. Mercedes-Benz chce být v čele v těchto oblastech.

Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

Xiaomi minimalizuje škody

Xiaomi minimalizuje škody. To je způsobeno tím, že Xiaomi chce být v čele v těchto oblastech.

Frederik Meis z Volkswagenu vyvolal nový Mercedes-Benz třídy S jako inteligentní systém

Mercedes-Benz třídy S je již legendou. Je to jedna z nejdražších a nejvyšších tříd osobních vozů. Nová generace třídy S, která má být představena v roce 2025, bude ještě více inovativní. Mercedes-Benz chce s touto třídou ukázat, že je schopna konkurovat s nejvyššími třídami ostatních výrobců. Klíčové jsou tři oblasti: digitální transformace, udržitelnost a bezpečnost. Mercedes-Benz chce být v čele v těchto oblastech.

Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

Xiaomi minimalizuje škody



Tesla v Kalifornii není připravena

Tesla v Kalifornii není připravena. To je způsobeno tím, že Tesla chce být v čele v těchto oblastech.

Frederik Meis z Volkswagenu vyvolal nový Mercedes-Benz třídy S jako inteligentní systém

Mercedes-Benz třídy S je již legendou. Je to jedna z nejdražších a nejvyšších tříd osobních vozů. Nová generace třídy S, která má být představena v roce 2025, bude ještě více inovativní. Mercedes-Benz chce s touto třídou ukázat, že je schopna konkurovat s nejvyššími třídami ostatních výrobců. Klíčové jsou tři oblasti: digitální transformace, udržitelnost a bezpečnost. Mercedes-Benz chce být v čele v těchto oblastech.

Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

Tesla v Kalifornii není připravena

Tesla v Kalifornii není připravena. To je způsobeno tím, že Tesla chce být v čele v těchto oblastech.

Frederik Meis z Volkswagenu vyvolal nový Mercedes-Benz třídy S jako inteligentní systém

Mercedes-Benz třídy S je již legendou. Je to jedna z nejdražších a nejvyšších tříd osobních vozů. Nová generace třídy S, která má být představena v roce 2025, bude ještě více inovativní. Mercedes-Benz chce s touto třídou ukázat, že je schopna konkurovat s nejvyššími třídami ostatních výrobců. Klíčové jsou tři oblasti: digitální transformace, udržitelnost a bezpečnost. Mercedes-Benz chce být v čele v těchto oblastech.

Čína se stále gloriálně ostentativně investuje

Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Investuje obrovské množství peněz do výzkumu a vývoje, zejména v oblasti umělé inteligence a nových technologií. To jí umožňuje konkurovat s USA a Evropskou unií. Čína chce být v čele v těchto oblastech.

Další Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně

Německé ekonomické instituty ukazují, že nová německá vláda investuje v Číně. To je způsobeno tím, že Čína je stále jedním z nejrychleji rostoucích ekonomik. Německo chce být v čele v těchto oblastech.

Tesla v Kalifornii není připravena



Co Evropa potřebuje k udržení svého postavení

Na pozadí zintenzivňující se globální konkurence, křehkých dodavatelských řetězců a rostoucího protekcionismu se sešla Rada pro lehká užitková vozidla Asociace evropských výrobců automobilů aby posoudila podmínky, které Evropa potřebuje k udržení svého globálního vedoucího postavení.

Prezident ACEA Ola Källenius po jednání uvedl: *„Pokud nenajdeme lepší způsob jak synchronizovat klimatické ambice, obchodní realitu a globální konkurenceschopnost Evropa riskuje ztrátu svých výhod, a to jak jako atraktivní místo pro investice, tak jako průmyslová lokalita, s významnými důsledky pro pracovní místa a inovace. Na zasedání Rady se všichni shodli, že dekarbonizace je cestou vpřed a flexibilita, navržená v prosincovém automobilovém balíčku, je vítaná, ale nestačí k transformaci automobilového průmyslu v reálném světě. Evropští výrobci automobilů vyzývají Evropský parlament a členské státy k posílení automobilového balíčku, aby se zajistilo, že Evropa zůstane životaschopným trhem pro automobily a dodávky i po roce 2030.“*

Cíl do roku 2030 je mimořádně náročný: pokud se trh EU s elektromobily do čtyř let neztrojnásobí, výrobci v EU budou čelit riziku ohromných pokut. Jediným způsobem, jak tomu zabránit, je prodloužit současný návrh na průměrování ze tří na pět let (2028–2032) a rozšířit

seznam flexibilních možností a kompenzačních mechanismů pro dodržování předpisů i nad rámec malých a v EU vyrobených BEV.

Trh s lehkými užitkovými automobily zůstává ve velmi nejisté situaci. Nejenže se snížil celkový prodej, ale prodej plně elektrických a plug-in hybridních dodávek sotva překročil 10 % ze všech nově registrovaných vozidel. To znamená, že dosažení současných cílů pro dodávky není reálné.

I s kompenzačními mechanismy, kredity za nízkouhlíkovou ocel a udržitelnými palivy návrh Komise do roku 2035 stále ponechává 100% snížení emisí jako prahovou hodnotu pro vyhnutí se sankcím. To není proveditelné. Současné cíle zůstávají velmi ambiciózní a lze je dosáhnout pouze společně s důslednými opatřeními v celé EU. Návrh zákona o čistých korporátních vozidlech má sice urychlit jejich zavádění, ale jeho současná podoba se opírá spíš o nařízení než o pobídky.

ACEA pečlivě přezkoumává návrh Komise na zákon o urychlení průmyslu IAA. Klíčovou otázkou je, zda skutečně posílí odolnost a ochrání pracovní místa, nebo zda přidá nové náklady a komplikace pro výrobce automobilů. Pokud se jedná o druhou možnost, hrozí, že to bude mít opačný účinek v podobě zvýšení cen vozidel a zmenšení celkového trhu.



Německé firmy usilují o inovační partnerství v Číně

Německý kancléř Friedrich Merz vedl ekonomickou delegaci 30 obchodních zástupců při návštěvě Číny, kde podniky z obou zemí podepsaly mnoho obchodních dohod v různých průmyslových odvětvích - automobilovém průmyslu, strojírenství, energetice, logistice a financích.

Friedrich Merz si v Pekingu (!) vyzkoušel nový Mercedes-Benz třídy S a jeho inteligentní systém asistence řízení. „To je úžasné. Myslím, že je to jedna z budoucích technologií mobility,“ řekl poté a ocenil úzkou spolupráci mezi německými výrobci a čínskými technologiemi. Mercedes-Benz v Číně vybudoval komplexní síť. Jeho čínský výzkumný a vývojový tým hraje v rámci globální výzkumné a vývojové sítě stále důležitější roli.

„Čína se stala globálním centrem inovací s působivými technologickými možnostmi. Budeme i nadále investovat a inovovat na čínském trhu. Spojením německých průmyslových znalostí s dynamikou čínského trhu a jeho silnými stránkami v oblasti inovací můžeme lépe reagovat na potřeby průmyslu i spotřebitelů,“ uvedl generální ředitel společnosti Henkel Carsten Knobel.

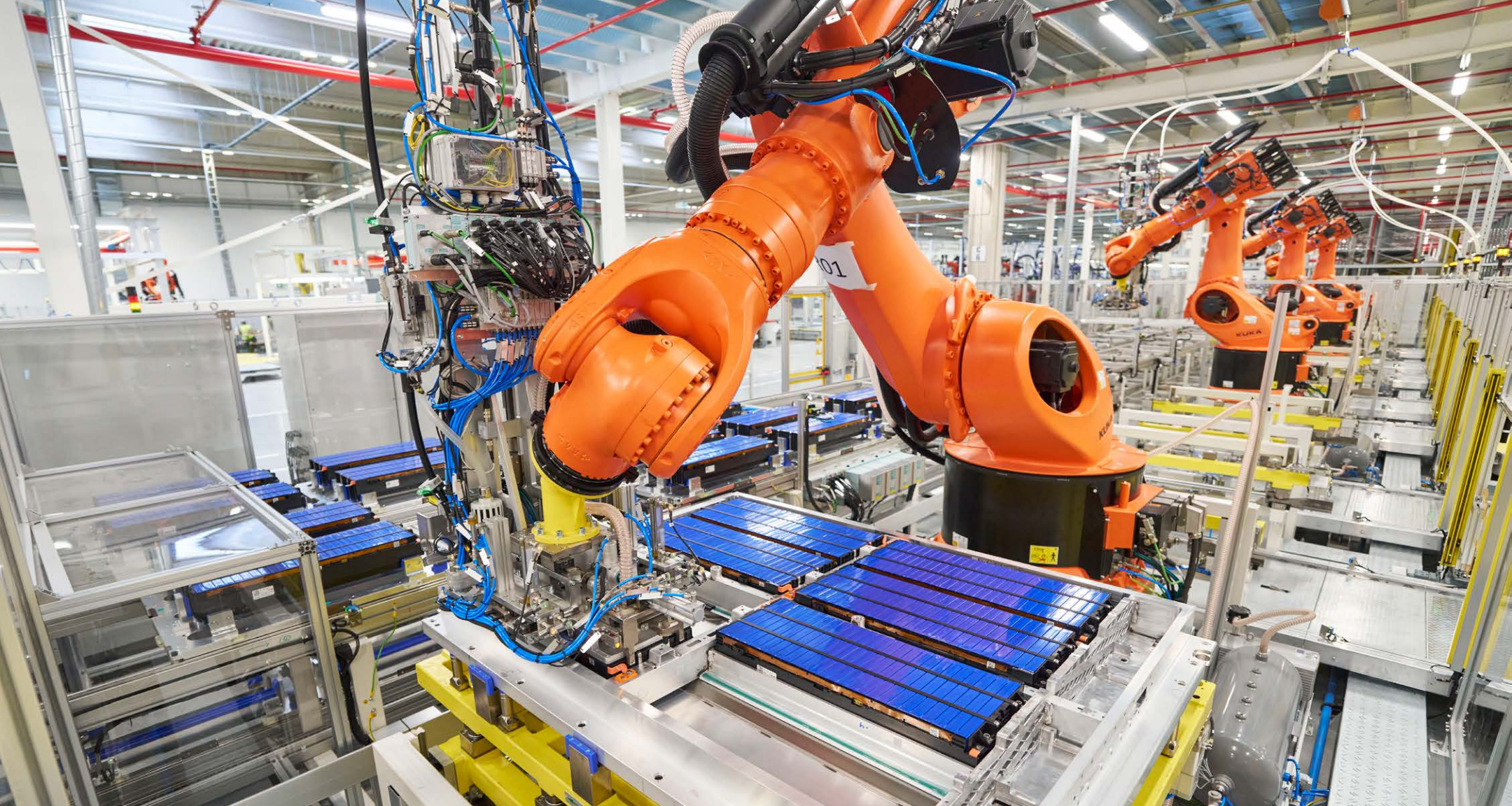
Data Německého ekonomického institutu ukázala, že nové německé přímé investice v Číně dosáhly v roce 2025 7 miliard eur, což byl výrazný

nárůst proti 4,5 miliardy eur v předchozím roce. Michael Schumann, předseda představenstva Německé spolkové asociace pro hospodářský rozvoj a zahraniční obchod, připsal tento trend komplexnímu průmyslovému ekosystému Číny a stabilnímu politickému prostředí, které umožňuje společnostem plánovat dopředu a fungovat s větší jistotou.

Před třemi desetiletími společnost Schaeffler v Číně v Taicangu začínala se skromnou dílnou s 30 zaměstnanci. Do konce roku 2025 se rozšířila na 19 000 zaměstnanců. Schaeffler zde provozuje šest center výzkumu a vývoje a 17 továren. V současné době je víc než 95 % dodavatelského řetězce pro automobilový průmysl společnosti Schaeffler lokalizováno v Číně.

Do dodavatelských řetězců německých společností v Taicangu vstoupilo 600 čínských firem, zatímco 800 institucí spolupracuje s německými podniky v oblasti výzkumu a vývoje, rozvoje talentů a kapitálového partnerství.

„S obrovským potenciálem pro spolupráci v oblasti inovací, zeleného rozvoje a digitální ekonomiky Čína doufá, že německé společnosti zvýší svůj vývoz vysoce kvalitních produktů a technologií do Číny a rozšíří své investice v Číně,“ uvedl po jednání s německou delegací náměstek ministra obchodu Ling Ji.



T&E vítá navrhovaný zákon EU o urychlení průmyslu IAA

Zákon o urychlení průmyslu IAA (Industrial Accelerator Act) má zajistit, aby od roku 2027 dvě třetiny elektromobilů prodávaných v EU měly akumulátory vyrobené v Evropě. Vlivná nevládní environmentální organizace T&E uvítala navrhovaný zákon EU IAA, který definuje kritéria „vyrobena v EU“ pro elektromobily, aby mohly mít nárok na daňové pobídky pro firemní vozy. T&E uvedla, že návrh zákona, pokud jej zákonodárci přijmou, může podpořit investice do domácí produkce akumulátorů a pomoci zvýšit odolnost evropských dodavatelských řetězců vůči zneužívání konkurencí.

Návrh IAA definuje akumulátory vyrobené v EU jako akumulátory s alespoň třemi komponentami, včetně článků, vyrobenými v Evropě. V roce 2030 se toto číslo zvýší na nejméně pět komponent, včetně článků, katodových aktivních materiálů (CAM) a systémů správy akumulátorů (BMS). Elektromobily budou muset také obsahovat „zelenou“ ocel, zatímco 70 % jejich komponent, s výjimkou akumulátorů, bude muset být vyrobeno v EU.

Julia Poliščanová, vrchní ředitelka pro vozidla a dodavatelské řetězce mobility ve společnosti T&E, uvedla: „*Toto je pozitivní krok pro evropský průmysl akumulátorů, protože firemní vozy budou brzy muset jezdit s lokálně vyrobenými akumulátory. Konečně máme nástroj, jak zabránit tomu, aby cizí země mohly zastavit dodávky čistých technologií do Evropy. Poslanci a vlády však musí zpřísnit mnoho mezer v zákonech, aby investoři skutečně získali jistotu, že se mohou spolehnout na evropský průmysl akumulátorů.*“

T&E však kritizuje způsobilost pro nákupní dotace pro elektromobily vyrobené v zemích dohody o volném obchodu FTA. Uvedla také, že odklon od původního cíle zákona znamená, že se nyní vztahuje na nestrategické komponenty elektromobilů, jako jsou sedadla a bezpečnostní pásy. Vyloučení z pravidel prekurzorů katod (pCAM), které tvoří víc než polovinu hodnoty článků akumulátorů, je rovněž znepokojivé, protože podkope budování místního recyklačního sektoru.



Xiaomi minimalizuje škody

Nejnovější americká válka na Blízkém východě zatím neměla velký přímý dopad na globální automobilky. Většina z nich Írán opustila, jen jejich čínští konkurenti tuto příležitost využili. Nepřímé dopady, jako jsou vyšší ceny u čerpacích stanic, možné narušení dopravy a nepředvídané vedlejší účinky íránského bombardování bohatých států Perského zálivu, se zatím neprojevily. I když nejsou přímo v ohni, automobilky budou nejnovější konflikt sledovat s velkou nervozitou.

Čínský výrobce chytrých telefonů Xiaomi, který se stal výrobcem elektromobilů, zřídil bezpečnostní poradní výbor aby se vyhnul kritice spotřebitelů kvůli sérii smrtelných nehod. Xiaomi se před dvěma roky objevilo z ničeho nic s modelem SU7 EV, který v Číně vyvolal velké nadšení a předvedl čínskou vynalézavost. Ale po několika smrtelných nehodách přišly stížnosti spotřebitelů a poškození prodeje.

Společnost ukončila výrobu první generace SU7 a v dubnu plánuje uvést na trh vylepšenou verzi svého nejprodávanějšího sedanu se záložním zdrojem napájení pro dveře. Dodávky SU7, rivala Modelu 3 od Tesly, do února překročily 381 000 vozidel. V rámci snah o kontrolu škod

nyní Xiaomi plánuje pravidelná setkání s majiteli automobilů, médii a odborníky, aby si vyslechlo jejich návrhy týkající se bezpečnosti svých vozidel. První setkání je naplánováno na první polovinu letošního roku.

Přestože generální ředitel Stellantisu Antonio Filosa vykázal za druhou polovinu roku 2025 obrovskou ztrátu 23,8 miliardy dolarů, slíbil, že se čtvrtá největší automobilka na světě letos vrátí k ziskovosti. Snaží se překonat prudký pokles tržního podílu v USA, který dříve tvořil prakticky veškerý její zisk. Kromě návratu modelů se spalovacími motory Stellantis minulý měsíc oznámil obrovské výdaje související s ústupem od přehnaně optimistických ambicí v oblasti prodeje elektromobilů. Filosa říká, že Stellantis je nyní na správné cestě a rok 2025 zakončil s třemi měsíci objednávek vozidel pro Severní Ameriku a Evropu.

Britský startup Wayve, který se zabývá autonomním řízením, získal 1,2 miliardy dolarů od investorů, včetně Mercedesu-Benz, Stellantisu, Nissanu a Uberu, protože rozšiřuje nasazení robotických taxíků a spolupracuje s globálními automobilkami na technologii asistence řidiče.



Tesla v Kalifornii není připravena

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Generální ředitel Tesly Elon Musk veřejně hovořil o bezprostředních plánech výrobce elektromobilů na bezpilotní robotickou taxislužbu v Kalifornii. Jak však informuje agentura Reuters, Tesla loni neudělala nic pro získání souhlasu státních regulačních orgánů, aby se tak stalo. Záznamy ukazují, že Tesla loni šestý rok po sobě najela na kalifornských silnicích nula mil autonomních testovacích jízd.

Provozování vozidel bez řidiče v Kalifornii, největším americkém automobilovém trhu, je klíčovým prvkem ambicí Tesly provozovat rozsáhlou flotilu robotických taxíků a prodávat miliony předplatných softwaru pro autonomní řízení. Tesla by musela komunikací v Kalifornii najet alespoň 50 000 mil (80 000 km) autonomních jízd na veřejných silnicích s řidičem než požádá o jiné povolení umožňující testování bez řidiče. Tesla však od roku 2019 pro státní regulační orgány nenajela žádné kilometry a od roku 2016 zdokumentovala pouze 562 mil (900 km).

Vedle Tesly je vzestup čínského BYD pravděpodobně jedním z nejzajímavějších automobilových příběhů za poslední desetiletí. Společnost se z prodeje 420 000 vozů v roce 2020

dostala na 4,6 milionu v roce 2025. Tento rychlý vzestup však na silně konkurenčním čínském trhu utrpěl ránu. Prodej vozů BYD v únoru klesl o 41,1 % oproti stejnému období roku 2025, což způsobil především propad v Číně o 65%. To bylo ještě horší než 53,2% pokles v lednu, kdy Geely sesadilo BYD z pozice největšího čínského výrobce. Aby se BYD odrazilo od konkurence, připojilo se k dalším konkurentům a spustilo sedmiletý nízkoúrokový plán financování, který poprvé představila Tesla v lednu. Očekává se také, že BYD koncem tohoto měsíce představí významné inovace.

Mercedes-Benz letos nabídne v devíti připravovaných modelech, včetně elektrického SUV GLC a sedanu třídy S, pokročilý systém asistence řízení vyvinutý společně s čínskou technologickou firmou Momenta.

Britský výrobce luxusních automobilů Aston Martin sníží počet svých zaměstnanců až o 20 %, protože se potýká s dopadem amerických cel a slabé poptávky v Číně.

Automobilka Hyundai a Jižní Korea podepsaly dohodu o investici 9 bilionů wonů (6,26 miliardy dolarů) do výstavby datového centra pro umělou inteligenci, továrny na výrobu robotů a dalších developerských projektů v západním pobřežním regionu země.