

14. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Škoda Enyaq v nové podobě

Škoda Auto přichází s modernizací plně elektricky poháněných modelů Enyaq a Enyaq Coupé.

Enyaq byl uveden na trh v roce 2020 jako první model značky postavený na modulární platformě pro elektromobily MEB koncernu Volkswagen. Patří k nejprodávanějším elektromobilům v Evropě. Dodáno už bylo 270 000 vozů a na dalších 20 000 už jsou přijaty objednávky.

Namísto tradičního postupu s životním cyklem 7 let a výraznou modernizací v polovině této doby v případě Enyaqu Škoda přešla na progresivní strategii s kontinuálním vylepšováním. Po významném vylepšení pohonné soustavy na konci roku 2023 nyní přichází s výraznou změnou podoby v novém designovém stylu označovaném Škoda Modern Solid se zcela novou prosvětlenou maskou Tech-Deck Face, novými LED Matrix světly a výrazně vylepšenou aerodynamikou.

Akumulátor verze Enyaq 60 má kapacitu 63 kWh a elektromotor umístěný na zadní nápravě vyvíjí maximální výkon 150 kW. Enyaq 85 má rovněž elektromotor vzadu, ale je vybaven větším akumulátorem s celkovou kapacitou 82 kWh, což umožňuje pro Coupé prodloužený dojezd až 590 km. Elektromotor zde dosahuje nejvyšší



výkon 210 kW. Model Enyaq 85x je vybaven ještě druhým elektromotorem umístěným na přední nápravě, který umožňuje pohon všech kol.

Standardem výbavy je 5" virtuální kokpit, centrální 13" displej infotainmentu, za příplatek je k dispozici přepracovaný head up displej s rozšířenou realitou. Ceny nového vozu Enyaq začínají na českém trhu na 1 015 000 Kč včetně DPH.

Prostorností, technickými parametry ale i uživatelsky vstřícným ovládáním má Enyaq i nadále všechny předpoklady, aby i v rostoucí konkurenci pokračoval v úspěšném působení na evropských trzích.

Víc na str. 10

Nejsportovnější verze Škoda Elroq RS

Šest měsíců po světové premiéře kompaktního SUV Elroq Škoda Auto uvádí na trh jeho sportovní verzi se dvěma elektromotory, celkovým výkonem systému 250 kW a pohonem všech kol. Elroq RS



se zrychlením z 0 na 100 km/h za 5,4 s je nejrychleji akcelerující vůz v současné modelové nabídce značky. Standardní výbava zahrnuje sportovní podvozek, Matrix-LED přední světlomety a specifické prvky verzí RS. Akumulátor má kapacitu 84 kWh, resp. využitelnou 79 kWh, což umožňuje dojezd 550 km. Nabíjecí výkon na stejnosměrný proud je až 185 kW. Interiér je převážně černý s vyhřívanými sportovními sedadly s integrovanými opěrkami hlavy. Tříramenný vyhřívaný sportovní volant je potažen perforovanou kůží. Standardem je 5" virtuální kokpit, 13" displej infotainmentu a head-up displej s rozšířenou realitou. Řízení a adaptivní podvozek DCC dostaly specifické nastavení.

Peugeot E-208 prodlužuje elektrický dojezd na 433 km

Městský hatchback Peugeot E-208 je nejprodávanějším elektromobilem segmentu malých vozů v Evropě. Nyní přináší další vylepšení a pro verzi vybavenou elektromotorem o výkonu 115 kW (156 k) dojezd prodloužený o 23 km na 433 km, což je nejlepší hodnota v segmentu. Součástí výbavy je nově Trip Planner, který je propojen s vestavěným navigačním systémem a umožňuje optimálně plánovat trasy pro maximalizaci dojezdu a usnadnění nabíjení. Další inovací je funkce Vehicle to Load (V2L). Ta slouží k napájení externích zařízení z vysokonapěťového akumulátoru. Systém může dodávat výkon až 3,5 kW a 16 A.

Hybridní verze Peugeotu 208 Hybrid 100 k a Hybrid 136 k se nově označují jako

Hybrid 110 k a Hybrid 145 k, což odráží vyšší kombinovaný výkon s 81 kW resp. 107 kW.





BYD vstupuje na český trh

Uvedení značky BYD na český trh se uskutečnilo ve Fóru Karlín za účasti Jeho excelence, mimořádného a zplnomocněného velvyslance Čínské lidové republiky v České republice Feng Biao. Značku představili Country Manager BYD Czech Republic & Slovakia Shawn Wang, Country Manager Native BYD Czech Republic & Slovakia Martin Heřmanský a produktový manažer David Vaculík.

Společnost BYD v České republice naváže své první oficiální partnerství se společností Auto Louda, ale blízko jsou údajně dohody se čtyřmi dalšími organizacemi. Do konce roku 2025 BYD plánuje v České republice otevřít 30 prodejních a servisních míst.

Společnost BYD (Build Your Dreams) byla založena v roce 1995 jako výrobce dobíjecích baterií. Nyní zaměstnává 120 000 inženýrů a techniků a do výzkumu a vývoje ročně investuje 22 miliard USD. BYD Auto byla založena v roce 2003 a specializuje se na vývoj a výrobu čistě elektrických a plug-in hybridních vozidel. Jako jediná na světě má plně pod kontrolou kompletní vývoj a výrobu od akumulátorů přes elektromotory a elektronické řídicí jednotky až po polovodiče.

BYD Auto v Evropě buduje výrobní závod v Maďarsku, odkud by první vozy měly vyjet

ještě letos a v rámci první fáze projektu se zde bude vyrábět 150 000 aut ročně. Další závod se staví v Turecku.

Společnost BYD představila v roce 2020 převratný deskový akumulátor Blade Battery. Jeho plochá konstrukce umožňuje vysoce efektivní využití obestavěného prostoru a zajišťuje efektivnější chlazení a předehřívání. Chemické složení na bázi lithium-železo-fosfátu (LFP) je bez kobaltu a niklu. Akumulátor může být díky své pevnosti součástí nosné struktury vozů.

V rámci uvedení značky na český trh byly představeny i první tři modely. Vrcholným modelem nabídky je plně elektrické SUV coupé Sealion 7 s dojezdem až 502 km a cenou začínající na 1 198 000 Kč. Sedan Seal umožňuje dojezd až 570 km a cena začíná na 1 148 000 Kč. Rodinné 4,7 m dlouhé SUV Seal U DM-i s hybridním systémem Super DM-i umožňuje elektrický dojezd až 125 km. Jeho ceny začínají na 966 000 Kč. Na vozy se bude poskytovat záruka 6 let resp. 150 000 km, na akumulátory 8 let resp. 200 000 km pro 70 % kapacity a na elektrický pohon 8 let resp. 150 000 km.



Tohle není Trump z roku 2018

Komentář Hanse Everta pro Automobilwoche k ekonomické strategii amerického presidenty.

Nabídněte něco a vyjednávejte – tak to fungovalo během prvního funkčního období Donalda Trumpa. Zdá se, že v současném sporu o cla Bílý dům sleduje jiný plán.

Během prvního Trumpova funkčního období stačilo, když v prosinci 2018 šéfové německých automobilek Dieter Zetsche za Mercedes a Herbert Diess za VW odcestovali do Washingtonu a přislíbili investice v USA. Trestná cla, jimiž Trump vyhrožoval, rychle spadla ze stolu.

Vyjednávat a ignorovat Trumpovo chaotické chování, jak jen to jde, protože kdo ví, s čím může v příštích dnech přijít – zdá se, že mnoho lidí se stále touto strategií řídí. Ukazují to po celním šoku oficiální prohlášení výrobců, obchodních sdružení i EU. Dokládají, že všichni věří v dohodu, *„která vytvoří růst a zabrání spirále izolace a obchodním bariérám.“*

To se ale tentokrát téměř jistě nepodaří. Existuje pro to řada důvodů, zde jsou tři nejdůležitější.

Za prvé: Škody jsou vědomě akceptovány. Akciové trhy se propadají a zároveň se zvyšuje riziko recese. To by Trumpa v roce 2018 přinutilo ustoupit. Dnes místo toho Trump a klíčoví ministři připravují Američany na těžší časy. *„Je to období přechodu, protože to, co se chystáme udělat, je velmi velké,“* řekl. Ministr obchodu Howard Lutnick říká, že *„recese stojí za to“* a ministr financí

Scott Bessent vidí pro ekonomiku *„detoxikační“* období. Zhroucení akciového trhu a hrozící recese jsou, zdá se, v ceně.

Za druhé: načasování. Od Trumpova nástupu do úřadu neuplynuly ani tři měsíce. Pokud chce vytáhnout něco *„velmi velkého“*, pak je teď ten nejlepší čas – s maximálním odstupem od příštích voleb.

Za třetí: Trump rozbíjí staré pořádky. V USA ničí Elon Musk a jeho tým DOGE vládní aparát. S kdysi nejbližšími spojenci v Evropě a Kanadě se zachází jako s nepřáteli. USA pod Trumpem zjevně chtějí reorganizaci globálního hospodářského a obchodního řádu. Cla, měnový systém a bezpečnostní záruky jsou posuzovány společně.

To vše sepsal Trumpův hlavní ekonomický poradce, ekonom Steve Miran. Státy mají být donuceny revalvovat své měny vůči dolaru, mimo jiné pod hrozbou cel. Zároveň jde o restrukturalizaci amerického dluhu. Co za to? Přístup na americký trh a závazky vojenské aliance.

Pokud je to pravda, pak cla, která jsou nyní uvalena na automobily a jejich komponenty, jsou jen malým kouskem skládačky. Jedna věc je jistá: Trump prokázal pevnou vůli změnit uspořádání světa. Bude to trvat déle než výlet generálních ředitelů německých automobilek do Washingtonu.



ACEA reaguje na americká cla

Asociace evropských výrobců automobilů ACEA je hluboce znepokojena oznámením amerického prezidenta o dalších clech na automobilový sektor. Přichází ve zlomovém okamžiku pro transformaci odvětví a v souvislosti s narůstající nelítostnou mezinárodní konkurencí. Americká cla na automobily poškodí současně globální výrobce automobilů i americkou výrobu.

„Evropští výrobci automobilů po celá desetiletí v USA investují, vytvářejí pracovní místa, podporují ekonomický růst v místních komunitách a generují masivní daňové příjmy pro vládu USA. Vyzýváme proto prezidenta Trumpa, aby zvážil negativní dopad cel nejen na globální výrobce automobilů, ale také na domácí výrobu v USA,“ řekla generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.

Cla nebudou mít dopad pouze na dovoz do USA, což je pokuta, kterou zaplatí američtí spotřebitelé, ale opatření týkající se dílů poškodí také automobilky vyrábějící auta v USA. Evropští výrobci vyvážejí 50 % až 60 % vozidel, která vyrobí v USA, což významně pozitivně přispívá k obchodní bilanci USA.

USA v roce 2024 představovaly 22 % exportního trhu EU. V roce 2024 bylo z EU do USA vyvezeno 749 170 automobilů v hodnotě 38,5 miliardy eur. Z toho bylo 111 584 akumulátorových (14,9 %) v hodnotě 5,9 miliardy eur. Do EU bylo vyvezeno 164 857 automobilů

vyrobených v USA v hodnotě 7,7 miliardy eur, z toho 18 841 vozů bylo akumulátorových (11,4 %) v hodnotě 1,4 miliardy eur.

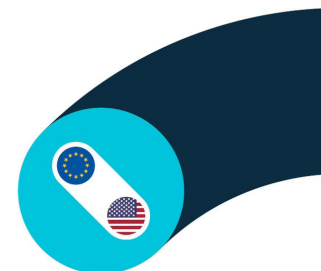
V roce 2024 bylo z EU do USA vyvezeno 8484 užitkových vozidel a autobusů vyrobených v EU v hodnotě 430,4 milionu eur. V roce 2024 bylo do EU dovezeno 4295 užitkových vozidel a autobusů vyrobených v USA v hodnotě 81,1 milionu eur.

Evropské a další mezinárodní automobilky nedovážejí pouze vozidla do USA, ale přímo zaměstnávají 156 000 lidí a vyrábějí v USA 4,9 milionu vozidel ročně, což představuje 48 % produkce. Společnosti s ústředím v Evropě přispívají k celkové produkci 830 000 vozidly. Mezinárodní výrobci z USA ročně vyvezou 762 000 vozů. Evropští výrobci vyvážejí 50 až 60 % vozidel, která v USA vyrobí.

FACT SHEET

MARCH 2025

EU-US VEHICLE TRADE



SHARE OF GLOBAL TRADE

New EU vehicle exports to the rest of the world	New EU vehicle imports from the rest of the world
€179.2 billion → 22%	€84.3 billion → 9%
5,171,710 units → 15%	3,912,633 units → 4%

acea
DRIVING MOBILITY FOR EUROPE

Nový jednosloupový zvedák Ferdus SF-NM2800

Ferdus nikdy nespí a na jaře bývá ještě aktivnější než obvykle. Je tady dlouho očekávaný nástupce letité jednosloupové klasiky SF-M2500ES jednosloupový zvedák Ferdus SF-NM2800, který může být víc než důstojným nástupcem a pokračovatelem svého rodu. Proti předchůdci je změn opravdu požehnaně. Zřejmě nejdůležitějším vylepšením je od základu přepracovaný centrální sloup, který je nyní co do šířky, hloubky i výšky rozměrnější, těžší, a tedy daleko stabilnější. Díky tomu se naopak podařilo zmenšit půdorys podlahové základny, s níž se nově mnohem lépe dostává pod podvozek automobilu. Zároveň se posunuly rozsahy teleskopických ramen. Kratší pár si



rozteč prodloužil o 70 mm, delší dokonce o rovných 100 mm. Zapracovalo se také na řadě detailů. Došlo například na přemístění motorové jednotky s olejovou nádobou, úpravami prošel pojezdový systém, zlepšení se dočkalo jištění ramen a tak dále – vše s cílem nabídnout o další kus promyšlenější ergonomii.

Česká novinka Citroën C3 Cargo

Citroën pro podnikatele a firmy hledající praktické a úsporné vozidlo pro městský provoz uvádí na český trh nový dvoumístný užitkový model C3 Cargo. Vychází z nedávno uvedeného modelu C3 a přizpůsobuje jej pro profesionální využití. Zadní sedadla byla vyjmuta a nahrazena přepážkou tvořenou oddělovací mříží, policí a bočními kryty. Tím vznikl nákladový prostor o objemu 698 l pod policí a až 1180 l



po strop (podle VDA). Díky této úpravě mohou uživatelé efektivně a bezpečně přepravovat náklad, zatímco si zachovají komfort a vyspělé technologie osobního vozu. Užitkový C3 Cargo se nabízí se zážehovým motorem 1,2 l Turbo 100 k/74 kW (101 k) a šestirychlostní přímo řazenou převodovkou za 371 900 Kč bez DPH (449 999 Kč vč. DPH) nebo s elektrickým pohonem Electric 113 k Automatic s motorem o 83 kW a akumulátorem s kapacitou 44 kWh umožňujícím dojezd 323 km. Citroën ë-C3 Cargo Electric 113 k Automatic stojí 553 900 Kč bez DPH (670 219 Kč vč. DPH). Cena zahrnuje prodlouženou záruku 3 roky nebo 120 000 km, u ë-C3 Cargo i záruku 8 let (160 000 km) na akumulátor.

Marek Vodička končí u značky MG

Téměř tři roky působil u značky MG jako PR manažer Marek Vodička. Před tím ho novináři znali z komunikace Mitsubishi.



Čtvrtého dubna na pozici skončil a odchází z AutoBincku.

„S naším Marketing & PR Directorem Markem Vodičkou jsme se vzájemně dohodli na ukončení pracovního poměru ve společnosti AB Motors CZ, což je distributor vozů MG pro Českou republiku, a to k 4. 4. 2025. K tomuto rozhodnutí jsme dospěli v návaznosti na organizační změny, jejichž cílem je efektivnější řízení marketingových aktivit a lepší provázání mezi společnostmi AB Motors CZ a AutoBinck Car Distribution International,“ informoval portál Automakers šéf značky MG Martin Králíček.

Koordinaci marketingových a PR aktivit pro oba subjekty AB Motors a ACDI převezme Dominika Beranová.

Martin Heřmanský country manažerem BYD

Čínská značka BYD vstoupila 1. dubna na český trh, když uspořádala pro média velkou konferenci ve Fóru Karlín spojenou s testovacími jízdami. Country manažerem pro Česko se stal dosavadní manažer motocyklové značky Harley-Davidson Martin Heřmanský.

„Českým zájemcům začínáme nabízet tři modely, Sealion 7, Seal U DM-i a Seal. Prodej a servis zajistí náš první partner, Louda Auto. Dalšími dealery budou například Orbion Cars, UH Auto, Direct Auto nebo Dajbych. Do konce roku chceme mít třicet prodejních a servisních míst, hlavně v krajských městech,“ řekl Heřmanský s tím, že BYD se nebude vyhýbat ani okresním městům s prodejním potenciálem.



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

Luděk Šipla

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

UPOZORNĚNÍ

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

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na

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

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]

Úspěšné první čtvrtletí z hlediska prodeje nových osobních automobilů

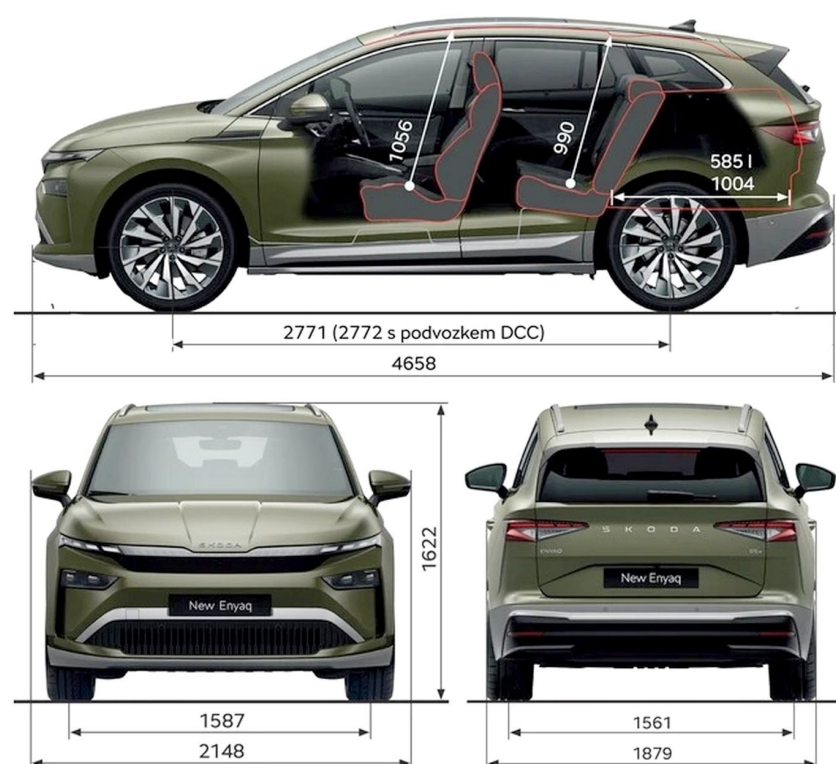
Nebezpečný příboj

Škoda Enyaq a komplexní asistovaná jízda 2.6

Jízdní komfort Škody Enyaq lze zvýšit volbou adaptivního podvozku DCC nebo progresivního řízení s proměnným převodem. Adaptivní podvozek DCC umožňuje nastavení charakteristiky odpružení. K dispozici jsou tři předdefinovaná nastavení: Normal, Comfort a Sport. Individuální režim umožňuje výběr z 15 charakteristik podvozku.

Na přání dostupná komplexní asistovaná jízda 2.6 v rozšířené míře využívá data získaná od vozů koncernu Volkswagen. Enyaq si tak průběžně stahuje mapu svého okolí, která je aktualizována vozy, které tudy dřív projely. Sesbíraná data, která jsou anonymizována ve dvou fázích, zvyšují efektivitu a adaptabilitu systému v různých jízdních situacích.

Kromě online rojových dat pro asistenci při zatáčení a prediktivního tempomatu je součástí asistované jízdy 2.6 také adaptivní vedení v jízdním pruhu, asistent jízdy v koloně a nouzový asistent. Další funkcí je asistent pro předjíždění. Asistent pro předjíždění dokáže samostatně provádět změny jízdních pruhů na dálnicích při rychlostech nad 90 km/h. Když řidič vjíždí na dálnici a aktivuje asistovanou jízdu 2.6. K jeho zahájení stačí, aby řidič klepnul na ovládací



páčku levého směrového světla. Pokud dojde k porušení podmínek pro automatický manévr, například pokud do cílového pruhu vjede jiné vozidlo, manévr se přeruší a řidiči se na virtuálním kokpitu zobrazí varování.

Do standardní výbavy patří mj. vyhřívaná přední sedadla, vyhřívaný volant, třízónová automatická klimatizace Climatronic, hlídání mrtvého úhlu, prediktivní tempomat, asistent při jízdě v koloně a další technická vylepšení.

Verze SUV	Pohon	Baterie	Selection	Sportline
60 150 kW Spotřeba: 15,5-16,7 kWh/100 km a Emise CO ₂ : 0 g/km	zadní	63 kWh Dojezd: 408-434 km 10-80 % již za 24 minut	1 015 000	1 125 000
85 210 kW Spotřeba: 14,9-16,0 kWh/100 km a Emise CO ₂ : 0 g/km	zadní	82 kWh Dojezd: 545-581 km 10-80 % již za 28 minut	1 130 000	1 230 000
85x 210 kW Spotřeba: 15,7-16,8 kWh/100 km a Emise CO ₂ : 0 g/km	4x4	82 kWh Dojezd: 514-544 km 10-80 % již za 28 minut	1 190 000	1 290 000

Verze Coupé	Pohon	Baterie	Selection	Sportline
60 150 kW Spotřeba: 15,1-16,2 kWh/100 km a Emise CO ₂ : 0 g/km	zadní	63 kWh Dojezd: 419-443 km 10-80 % již za 24 minut	1 075 000	1 185 000
85 210 kW Spotřeba: 14,7-15,6 kWh/100 km a Emise CO ₂ : 0 g/km	zadní	82 kWh Dojezd: 559-591 km 10-80 % již za 28 minut	1 190 000	1 290 000
85x 210 kW Spotřeba: 15,4-16,3 kWh/100 km a Emise CO ₂ : 0 g/km	4x4	82 kWh Dojezd: 526-552 km 10-80 % již za 28 minut	1 250 000	1 350 000

Úspěšné první čtvrtletí z hlediska prodeje nových osobních automobilů

Svaz dovozců automobilů hlásí velmi úspěšné první čtvrtletí z hlediska registrací nových osobních automobilů. Celkově registrace nových osobních automobilů v období 1–3/2025 ve srovnání s prvním čtvrtletím 2024 vzrostly o 3,61 % z 57 605 na 59 686 vozů, tj. o 2081 vozů, díky tomu, že po poklesu v lednu a únoru v březnu meziročně překvapivě výrazně vzrostly o 19,30 % a byly nejvyšší od roku 2018. Mohlo jít o dodávky v důsledku zvýšené prodejní aktivity automobilek na konci loňského roku.

Podíl registrací nových firemních vozidel činil 74,18 % (44 275 vozů), zatímco soukromých 25,82 % (15 411 vozů). Vloni to bylo 73,29 % firemních (42 218 vozů) a 26,71 % soukromých (15 387 vozů). Z toho je patrné, že o meziroční nárůst registrací se postarali jen firemní zákazníci. Podle Michala Razíma ze společnosti PricewaterhouseCoopers ČR se příznivě projevuje snižování úrokových sazeb ČNB zvýhodňující financování nových vozů. Podle něho je celkem optimistický i výhled pro nejbližší měsíce vzhledem k velmi pozitivní míře objednávek.

Z hlediska paliva vede benzin s 67,00 % (39 990 vozů). Podíl aut na naftu mírně poklesl, ale stále činí 21,71 % (12 960 vozů). Počet čistě elektrických

narostl z 1308 na 3113 vozů a dosáhl podíl 5,22 % (2024: 4,7 %). Na tom má podíl jak rozšiřující se nabídka v cenově dostupnějších segmentech, tak i dobíhající lednové a únorové dodávky vozů objednaných ještě v rámci státní dotace v loňském roce.

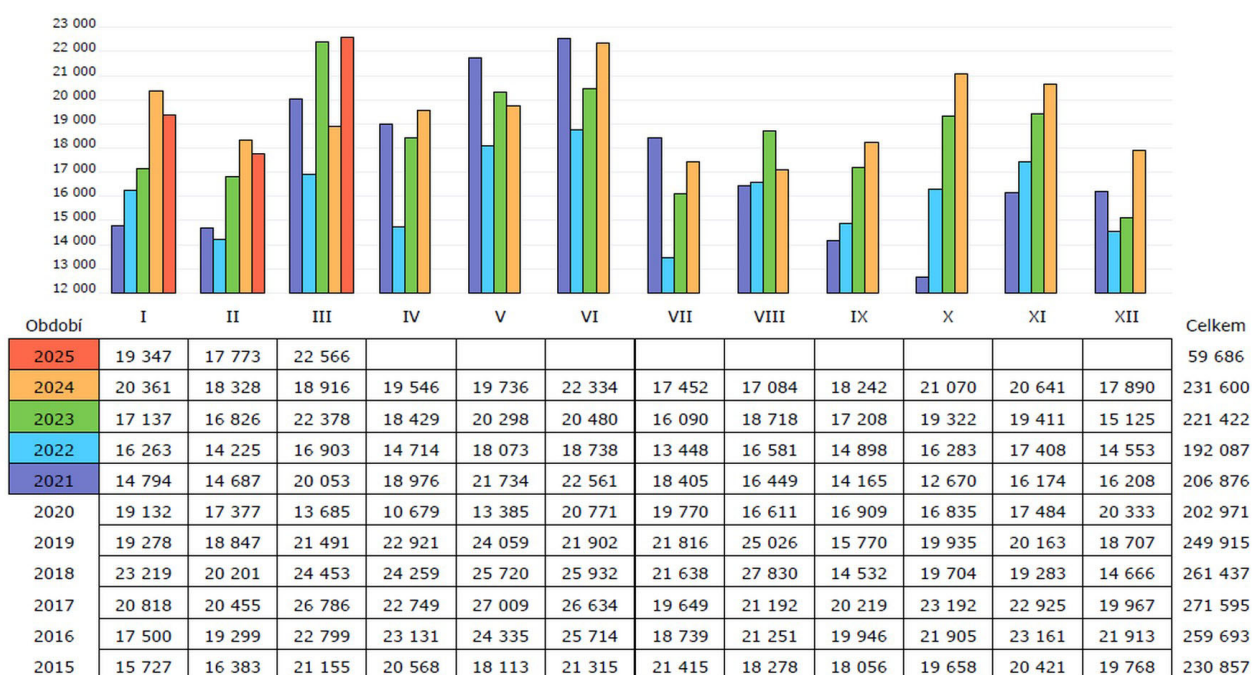
Podíl hybridních automobilů bez vnějšího dobíjení vzrostl z 18,9 % na 21,3 %, tedy 12 716 vozů. Registrace plug-in hybridů vzrostly z 1410 na 2175 vozů. Jejich podíl na celkových registracích je nicméně jen 3,6 %. Nových vozů na LPG bylo registrováno 1446 (o 307 víc než před rokem), což znamená podíl 2,42 %.

Průměr emisí CO₂ se snížil z loňských 135 g/km na 130 g/km, ale je stále hodně vzdálený od požadavku EU 95 g/km.

Nových osobních automobilů s pohonem 4x4 bylo registrováno 14 169, tzn. 23,7 %, což nemá v Evropě kromě Švýcarska obdobu. Vloni to bylo 13 637 vozů, a tedy zcela stejný podíl 23,7 %.

Registrace dovážených ojetých osobních automobilů klesly meziročně o 0,8 % na 34 464 vozů. Jejich průměrné stáří je 10,5 roku. V kontrastu s podílem u nových vozidel zde hrají významnou roli vozy na naftu s podílem 46 %, což dokládá, že ze strany zákazníků je o tento typ motorů stále velký zájem.

Celkové registrace nových osobních automobilů v ČR
Srovnání posledních let





Jak moc má Tesla prospěch z Trumpových cel?

Všechny automobilky zatíží cla vyhlášená americkým prezidentem Trumpem – i když v různé míře. Automotive News se zamýšlejí, jak velký prospěch z nich bude mít Tesla.

Od 3. dubna jsou všechna auta dovážená do USA zatížena dodatečným clem ve výši 25 %. Nejpozději od 3. května má stejné clo platit i pro komponenty. To představuje velkou zátěž pro automobilový průmysl, protože i američtí výrobci využívají nižší výrobní náklady v sousedních zemích.

Automobilkám, které v USA vyrábějí všechna nebo alespoň většinu svých aut tam prodávaných, se bude dařit obzvláště dobře. To platí stoprocentně pouze pro Teslu a Rivian. Tesla má továrny v Kalifornii a v Texasu. Také partner VW Rivian lokálně vyrábí 100 % vozů, které prodává v USA.

Tradiční američtí výrobci automobilů si se svými americkými značkami vedou poměrně dobře s převahou domácí produkce – Ford 77 %, GM 52 % a Stellantis 57 %. Řadu aut, která prodávají v USA, vyrábějí lokálně i Japonci, přičemž

Honda (65 %), Nissan (52 %) a Subaru (56 %) dokonce ve větší míře než GM. Z Němců jsou na tom relativně dobře BMW (48 %) a Mercedes (43 %). To je řadí do podobných relací jako GM a Toyotu (48 %). VW se s 21 % daří hůř, zejména jeho značkám Audi a Porsche, které všechny své vozy vyrábějí mimo hranice USA.

Protože Rivian a Tesla své vozy stoprocentně vyrábějí v USA, nemusí platit cla a mají tak flexibilitu v cenotvorbě. Vzhledem k výši cel je nepravděpodobné, že by se jejich konkurenti mohli vyhnout zvýšení cen. Ale ani Tesla nezůstane nepostížená. Všichni výrobci, kteří vyrábějí svá auta v USA, jsou závislí na komponentách ze zahraničí a od 3. května bude pro ně platit clo.

Elon Musk na X napsal: „Dopad cel na Teslu je stále významný.“ Co tím myslí? Vozy Tesla přirozeně obsahují dovážené díly, na které se také budou vztahovat cla. V dalším příspěvku na X Musk upozornil: „To ovlivní cenu dílů ve vozech Tesla, které pocházejí z jiných zemí.“ Podle úřadu NHTSA v závislosti na modelu pochází 25 až 40 % součástí vozidel Tesla ze zahraničí.

Nebezpečný příboj

Šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Riering komentuje dění v automobilovém průmyslu.

Jak rychle se změnil vítr. Ještě v roce 2023 dosáhli němečtí výrobci prémiových automobilů rekordní výsledky. Ale byl to zvláštní ekonomický boom poháněný vysokými cenami nových aut a odloženými nákupy po coroně. Realita zatím vypadala jinak.

Současné propady zisku u BMW, Mercedesu, Porsche a Audi ukazují, kde se německý prémiový průmysl aktuálně nachází. Celé odvětví se potýká s nesčetnými dobře známými problémy: ztráta vedoucího postavení na hlavním čínském trhu, celní šok v USA, slábnoucí pověst technologického lídra, nestálí zákazníci v Evropě a zaostávání v zastřešujícím tématu softwaru. Je to „čas krize“, nebo méně pěkně vyjádřeno: „akumulace krizí“.

Možná se průmysl obecně bude muset připravit na zmenšení. To zase znamená, že společnosti se nyní připravují na dobu, kdy

budou muset spoléhat na efektivitu: zajištění zisku navzdory nižším tržbám. Jsou to roky přechodu a bude to těžší než kdy jindy.

V příštích letech tomu budou čelit Volkswagen, Mercedes, Audi i BMW. Německé automobilky již ohlásily víc než 80 premiér do tří let. Staré architektury, na kterých je stále založeno mnoho současných vozidel, jsou historií. Nyní přicházejí nová auta. Podle testu WLTP dokáže nové CLA ujet 792 km na jedno nabití a je pravděpodobné, že Neue Klasse od BMW na tom nebude jinak.

Příležitosti jistě leží v budoucích platformách prémiových výrobců. BMW s Neue Klasse, Mercedes-Benz s MMA, Audi s PPE/PPC a koncern VW přidává i SSP. To znamená, že německé automobilky nyní vyzařují ducha optimismu. Modelové řady se omlazují. Jenže podle každoročních bilančních tiskových konferencí ani v Číně vlak ještě nevyjel z nádraží.

Určitě je cítit určitý závan optimismus. Je to naděje, že se vítr opět změní.





Volvo se vrací do budoucnosti

Aktuality Reuters z automobilového průmyslu.

Někteří v automobilovém průmyslu si drželi palce, aby prezident Donald Trump prohlásil svá 25% cla za aprílový žertík. Zatím ale nic nenasvědčuje tomu, že by tentokrát zamýšlel od nich ustoupit. Trump navíc pronesl slova, která by poškodila každého konvenčního politika, a to, že by mu bylo jedno, jestli automobilky zvýší ceny.

Volvo překvapilo investory tím, že přivedlo zpět bývalého generálního ředitele, sedmdesátníka Hakana Samuelssona, když automobilka čelí Trumpovým clům a musela ustoupit od ambiciózního cíle přejít do roku 2030 výhradně na elektrický pohon. Samuelsson řídil Volvo v letech 2012 až 2022 a má zkušenosti s jednáním s první Trumpovou administrativou. Čínský většinový vlastník Geely se také zabývá reorganizací. Jeho předseda Li Shufu je pod tlakem investorů nešťastných z toho, že se zúčastnil jen velmi málo zasedání představenstva.

Vozy Tesla se v reakci na Muskův pravicový aktivismus staly v několika zemích terčem vandalismu – 17 vozů bylo zničeno požárem v obchodním zastoupení v Římě, což Musk odsoudil jako teroristický čin. Zakladatel italského klubu vlastníků Tesly vychválil Muska jako génia a řekl: „Všichni bychom byli samozřejmě šťastní, kdyby se Musk vrátil jako generální ředitel.“

Toyota má problém s hybridními vozy, i když možná ne takový, jaký byste očekávali. Poptávka

po nich způsobila, že dodavatelé nestačí držet krok. To vedlo k nedostatku dílů a dlouhým čekacím lhůtám. Nárůst poptávky představuje pro dominantního hráče v oblasti hybridů problém, ale také to potvrzuje správnost sázky Toyoty na tuto technologii, zatímco velké investice konkurentů do elektromobilů jsou postiženy poklesem poptávky po BEV.

Kia bude od poloviny roku 2026 vyrábět hybridní vozidla v americké továrně společnosti Hyundai, protože se snaží uspokojit rostoucí poptávku a najít způsob, jak se vyhnout Trumpovým clům. Hyundai, který vlastní 35% Kia Motors, začal v roce 2022 výstavbu továrny na elektromobily v Georgii, aby využil politiku presidenta Joa Bidena vstřícnou k elektromobilitě. Při klesající poptávce a hrozbách Trumpovy administrativy ukončit dotace na elektromobily přidá do výrobních linek hybridy a vozy Kia mají představovat 40 % celkové produkce.

Čínská automobilka BYD podepsala dohodu o distribuci autodílů s italskou společností Intergea jako součást její strategie posílit svou přítomnost na klíčovém evropském trhu.

Čínský akumulátorový gigant CATL obdržel od čínského regulátora cenných papírů souhlas s prodejem akcií v Hongkongu, kde by podle zdrojů Reuters mohl získat nejméně 5 miliard dolarů.