

16. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Cesta za prostorem – Dacia Bigster

Nový Bigster sází na typické hodnoty značky Dacia. Robustní a outdoorový vůz nabízí vše podstatné a je přizpůsoben specifickým požadavkům zákazníků v rostoucím segmentu kompaktních SUV. S cenou od 549 000 Kč nabízí bezkonkurenční poměr cena a výkon ve spojení s velkým vnitřním prostorem a jízdním komfortem. Už nyní je jasné, že Bigster nebude jediným zástupcem značky v C segmentu – už příští rok by měl následovat atraktivní model s módní karoserií coupé-SUV.

Hranatý design Bigsteru připomíná klasická terénní vozidla, ale současně působí stylově. Před' je charakteristická pro novou tvář značky Dacia. Široká přední část a rozšířené blatníky podtrhují off-roadový charakter. Obvod karoserie je opatřen odolnými ochrannými prvky Starkle, které jsou vyrobeny z recyklovaného nelakovaného polypropylenu a jsou odolné vůči drobným poškozením.

Bigster těží z flexibility platformy CMF-B, která umožňuje vytvořit mimořádně prostorný interiér daný kombinací délky 4570 mm a dlouhého rozvoru náprav 2700 mm. Zavazadlový prostor má objem 667 l (podle VDA), po sklopení dělených zadních sedadel až 1937 l.

Všechny verze Bigsteru jsou elektrifikované. Poprvé je v nabídce Dacie nový mild hybrid 140 se zážehovým tříválcem 1,2 l s turbodmychadlem.



Poskytuje výkon 103 kW (140 k). Od léta bude dostupný i v bivalentní podobě mild hybrid-G 140, který poprvé nabídne kombinaci duálního pohonu na benzin a LPG s mild-hybridním systémem. Možnost pohonu všech kol Terrain Control 4x4 je vyhrazena pouze pro mild hybrid 1,2 l/96 kW (131 k).

Bigster je první model, který využívá zcela nový pohon Hybrid 155. Je to poprvé, kdy se technická novinka objevuje u značky Dacia dříve než ve vozech Renault. Systém se skládá ze zážehového čtyřválcce 1,8 l/80 kW (109 k), dvou elektromotorů (trakčního o výkonu 36 kW a vysokonapěťového startér/generátoru), akumulátoru s kapacitou 1,4 kWh a elektrifikované automatické převodovky. Je naladěn k maximálnímu využití elektrického pohonu při jízdě ve městě.

Víc na str. 10

Dálniční expres Audi A6 sedan

Audi rozšiřuje modelovou řadu A6 o manažerský sedan. Prestižní model vyšší třídy nabízí vysokou kvalitu cestování na velké vzdálenosti se špičkovými technologiemi zahrnujícími podvozek se vzduchovým odpružením, řízení všech kol a vynikající aerodynamiku pro komfortní a hospodárnou jízdu. Mild hybridní technologie MHEV plus je na českém trhu spojená výhradně s pohonem všech kol quattro ultra. Kromě čtyřválců 2,0 TDI/150 kW (204 k) jím disponuje také šestiválec 3,0 TFSI/270 kW (367 k). Systém MHEV plus umožňuje zaparkování vozu a manévrování s elektrickým pohonem ale i elektrický pohon při pomalé jízdě ve městě, v plynulém provozu na silnicích mimo město a na úsecích před začátkem obce. Technologie MHEV plus poskytuje dodatečný točivý moment až 230 N.m

a výkon až 18 kW (24 k). Sedan A6 se pro celý svět vyrábí v Neckarsulmu. Objednat se dá od poloviny dubna a dodávky prvních vozů zákazníkům jsou naplánovány na léto. V základní verzi pro český trh TDI 150 kW quattro stojí od 1 649 900 Kč.



Nemělo by zapadnout



V přehledu nejdůležitějších událostí posledních dní spojených s Čínou agentura Xinhua uvedla akci, při níž automobilka Chery oficiálně uvedla na český trh své nové značky Omoda a Jaecoo. Přitom zdůraznila vystoupení čínského velvyslance Feng Biao. Ten na úvod nazval udržitelný rozvoj a zelenou transformaci globálním konsensem a 700 přítomných řekl: „V oblasti nových energetických vozidel je Čína ochotna zapojit se do vzájemně výhodné spolupráce s Českou republikou a sdílet technologické znalosti, vyvíjet společné úsilí v boji proti změně klimatu a přispívat ke globálnímu udržitelnému rozvoji. Spolupráce mezi čínskými a českými podniky by pomohla zlepšit ekonomické a obchodní vztahy mezi oběma zeměmi a zlepšila by blahobyt obou národů.“



Projekt Tour d' Europe

Projekt Tour d' Europe je iniciativa, která ukazuje potenciál dekarbonizace plynoucí z obnovitelných paliv, zvyšuje povědomí o jejich dostupnosti v Evropě a zdůrazňuje jejich úlohu při dosahování cíle klimatické neutrality EU do roku 2050. Pod záštitou ministra dopravy Martina Kupky projekt představila Česká asociace petrolejářského průmyslu.

„Tour d' Europe ukazuje možnosti dekarbonizace dopravy s využitím současných technologií, které jsou okamžitě realizovatelné bez změny používané techniky a se zdroji, které jsou k dispozici v Evropě. Ukazuje, že jsou použitelné i jiné koncepty než jen elektromobilita. Nízkoemisní paliva jsou v Evropě dosažitelná, takže lze emise snižovat neprodleně s atraktivními náklady,“ připomenul zástupce ČAPPO Martin Kubů.

Rektor VŠCHT Praha Prof. Milan Pospíšil představil dlouhodobý prediktivní projekt analýzy proveditelnosti dekarbonizace dopravy v České republice MOSUMO. Model ukazuje velké rezervy ve vyřízení osobní i nákladní dopravy. Ukazuje se ale, že největší potenciál pro snižování emisí CO₂ je především v osobní individuální dopravě a rozvážkových službách.

O možnosti sledování dodržení pravidel užití nízkoemisních paliv v rámci celého dodavatelského řetězce a posléze přímo

Využitelnost alternativních paliv pro dopravu

	Využitelnost v sektorech dopravy	Dostupnost distribuční infrastruktury	Náročnost skladování	Investice do výrobní infrastruktury	Potenciál redukce GHG
Fosilní paliva	ve všech ŽeID, OsSID, NaSID, LetD, ŘiED/NamD	existující	nízká	nízké	nulový
Biopaliva	ve všech ŽeID, OsSID, NaSID, LetD, ŘiED/NamD	existující	nízká	průměrné	vysoký
Zelená el. energie	omezeně ŽeID, SID	potřeba nové	vysoká	vysoké	vysoký
Zelený vodík	omezeně ŽeID, OsSID, NaSID, ŘiED/NamD	potřeba nové	průměrná	vysoké	vysoký
Syntetická paliva (E-fuels)	ve všech ŽeID, OsSID, NaSID, LetD, ŘiED/NamD	existující	nízká	vysoké	vysoký



ve vozidlech hovořil zástupce společnosti Bosch Alexander Beck. Řešení Digital Fuel Twin dokumentuje a certifikuje používání obnovitelných syntetických paliv. Pomocí čistě digitálního softwarového řešení reportuje kdy, kde, kolik a co vozidlo tankovalo a poskytuje dopravcům certifikovaný doklad o tom, že skutečně plní své emisní cíle. Dokumentuje nejen množství distribuovaného paliva, ale i jeho udržitelnost od výroby a přepravy až po čerpací stanici. Dokumentuje také uhlíkovou stopu při používání vozidla. Řešení lze používat i pro už provozovaná vozidla bez jakýchkoliv technických úprav. Logistické společnosti tak mohou plnit svůj závazek jízdy např. na HVO a přitom není omezen provoz jejich vozidel ani v místech, kde toto palivo není dostupné.

Xiaomi v problémech s elektromobily

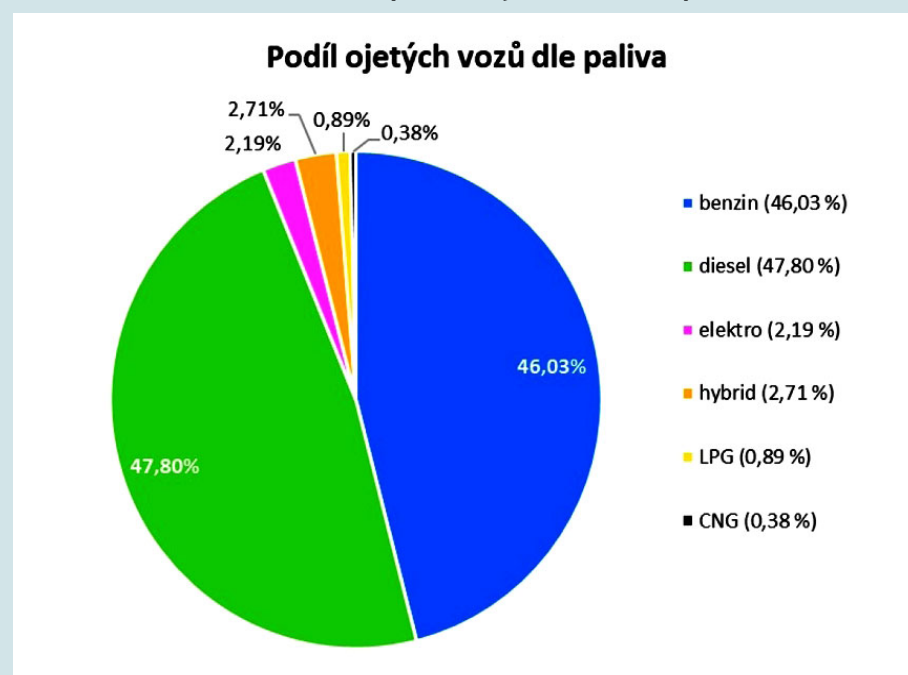
V Evropě se o sportovním voze elektromobilu SU7 mluvilo jako o konkurentu Porsche. Vloni prototyp verze SU7 Ultra vytvořil oficiální rekord pro čtyřdveřové vozy na jedno kolo Severní smyčky Nürburgringu. V březnu 2025 byly zveřejněny výsledky testování bezpečnosti C-NCAP, kde systémem Xiaomi Pilot Max ADAS standardně vybavený vůz SU7 Max, který byl anonymně zakoupen v náhodném obchodě z prostředků testovací agentury, dosáhl nejvyšší celkové skóre ze všech dosud testovaných vozidel. Jenže krátce na to Xiaomi SU7 řízený pokročilou asistencí řidiče rychlostí 116 km/h narazil do betonového svodidla a vzplanul. O život při tom přišly tři vysokoškolačky cestující ve voze. Jen o několik dní později se s vozem Xiaomi SU7 srazila elektrická dvoukolka. Lithiový akumulátor motocyklu začal hořet



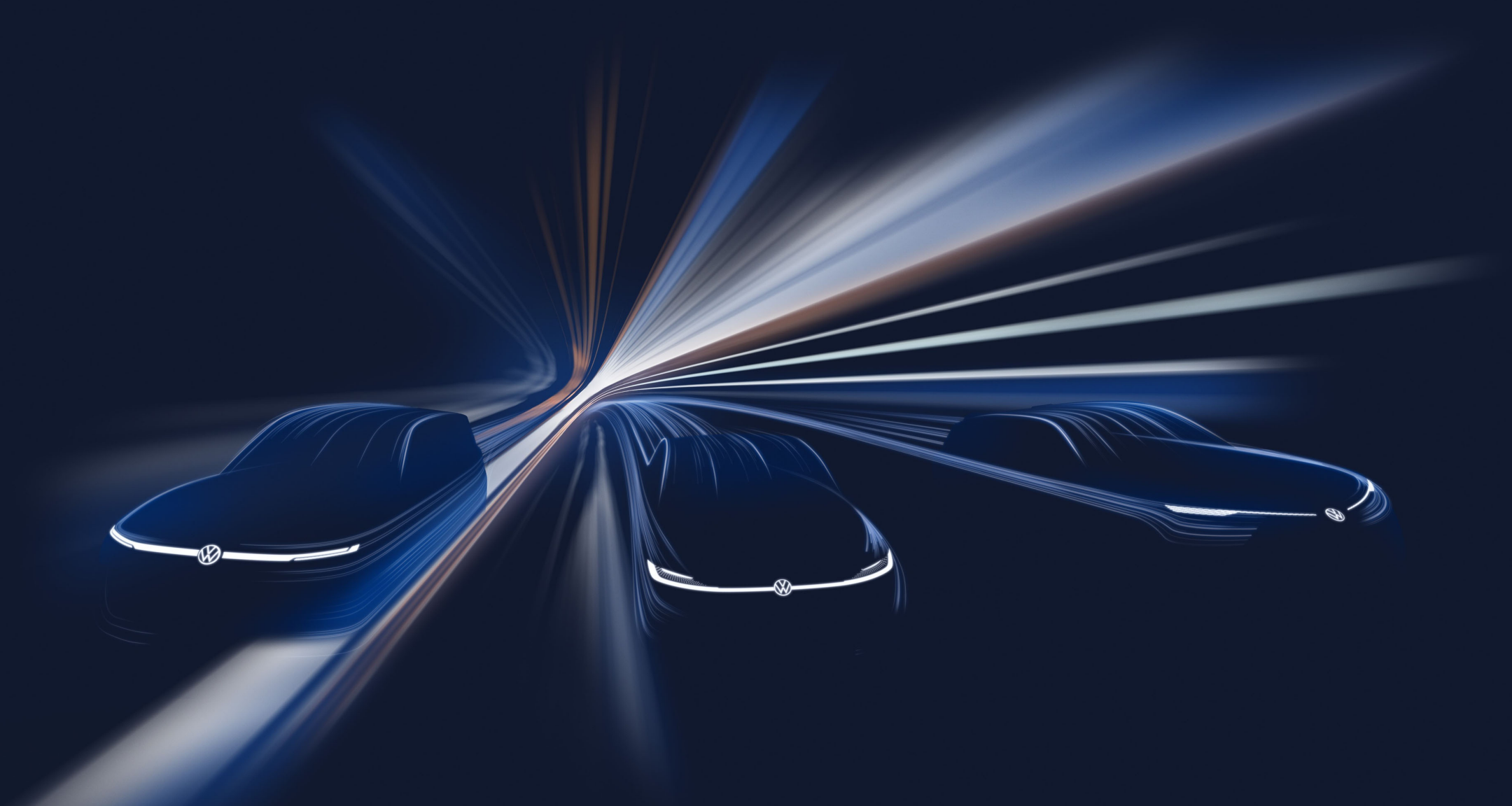
a posléze vzplanul i elektromobil. Řidič a spolujezdec z elektrického motocyklu zemřeli a obě vozidla požár zničil. Společnost Xiaomi připravovala velké uvedení svých nových produktů, kde chtěla ukázat nový smartphone, brýle s funkcemi AI, chytré hodinky, tablety a nejnovější elektromobil YU7. Nic z toho teď nebude a akce byla odložena až do odvolání.

Souhrn informací o trhu s ojetými vozidly

Informace z prodeje ojetých vozidel za první čtvrtletí letošního roku přináší Cebia Summary 1/2025. Inzertní nabídka se meziročně snížila o 6,8 %. Zvýšilo se stáří všech ojetých automobilů, které se na českém trhu prodávaly, a to z 9,2 na 9,4 roku. Důvodem bylo zejména vyšší stáří aut



s českým původem. Oproti loňskému roku narostly i průměrně najeté kilometry, a to o 4000 km na 151 000 km. Zároveň došlo k poklesu průměrné ceny o 7500 Kč na 287 000 Kč, tedy o 2,5 %. Velké zlevnění přitom zaznamenaly zejména starší elektrovozy, jejichž technologie v důsledku rychlého vývoje rychle zastarává. Podíl elektroaut meziročně vzrostl z 0,88 % na 2,19 %. Stejně jako loni mezi prodávanými ojetými auty převažovaly motory na naftu (47,80 %). Podíl aut s motorem na benzin dosáhl 46,03 %. Podíl ojetých aut, která mají v inzerci uvedený tuzemský původ, začal opět klesat, i přesto drží stále většinu 52,7 %. Vzhledem k tomu, že zároveň klesá i počet nově dovezených ojetých aut ze zahraničí, je zřejmé, že se o trochu víc přeproductávají auta dovezená ze zahraničí v dřívějších letech.



Německé společnosti zvyšují investice v Číně

Agentura Xinhua informuje o tom, že německé investice v Číně v posledních letech výrazně rostou, zejména v odvětvích, jako jsou nová energetická vozidla (NEV), chemikálie a výroba strojů.

„Skutečně jsme zaznamenali růst německých investic v Číně v letech 2023 a 2024. Velmi často jsou tyto investice výzkumnými a vývojovými centry. Důvodem je, že Čína má nejlepší kompetenci v mnoha oborech. Čína nejen dohání v inovacích, ale v mnoha odvětvích již vede,“ řekl Hermann Simon, renomovaný německý ekonom při návštěvě Číny když vedl delegaci zástupců 20 německých firem.

Volkswagen posílil svou stopu na čínském trhu když oznámil rozšíření partnerství s čínským výrobcem elektromobilů Xpeng za účelem rozvoje sítě superrychlého nabíjení v Číně, uzavřel strategickou dohodu s automobilkou First Automobile Works (FAW) a představil plán uvedení 11 nových modelů od roku 2026 navržených na míru čínským spotřebitelům.

Při investicích v Číně se mnoho německých společností věnuje i posílení místních

dodavatelských řetězců. Jako první krok nový společný podnik zaměřený na elektromobily Volkswagen Anhui vytvořil silnou síť víc než 500 výrobních partnerů a víc než 1000 všeobecných dodavatelů.

ContiTech Qingdao Rubber & Plastics Technology, dceřiná společnost německého giganta v automobilovém průmyslu Continental, podepsala investiční dohodu o zřízení svého asijsko-pacifického regionálního technického výzkumného a vývojového centra pro divizi autodílů v Číně. *„Budeme pokračovat v investicích do výzkumných a vývojových laboratoří,“* řekl jednatel centra výzkumu a vývoje Maximilian Schoengart.

V roce 2024 vzrostly německé investice v Číně o 54,7 %! V prosinci 2024 vydala Německá obchodní komora v Číně průzkum důvěry podniků, který odhalil, že ohromujících 92 % členských společností hodlá pokračovat ve své činnosti v Číně a 51 % německých firem navíc plánuje v následujících dvou letech své investice zvýšit, přičemž 87 % z nich uvádí jako primární motivaci nutnost zůstat konkurenceschopnými.

Autoopravář Junior 2025 zná vítěze

Po napínavých třech dnech soutěže Autoopravář Junior 2025 jsou známy výsledky. Vyhlášení proběhlo v sále Vision v Service Training Center Škoda Auto v Kosmonosích, kde se sešli nejlepší mladí technici z celé České republiky. Žáci středních odborných



škol prokázali své znalosti a dovednosti v teoretických, poznávacích i praktických částech soutěže. Vítězové jednotlivých kategorií:

Automechanik: Filip Rangel, VOŠ, SPŠ automobilní a technická České Budějovice

Autotronik: Lukáš Skalička, VOŠ a SŠ automobilní, Zábřeh

Autolakýrník: Vendula Radoňová, SOŠ a SOU Vocelova, Hradec Králové

EV technik: Ondřej Voneš, VOŠ, SPŠ automobilní a technická České Budějovice

Karosář: Štěpán Kopecký, Škoda Auto a.s. SOU strojírenské, Mladá Boleslav

Automobilové klenoty 2025

Jedna z nejprestižnějších akcí pro fanoušky historických vozidel Automobilové klenoty se rychle blíží. O víkendu 26. a 27. dubna 2025 ožije areál Galerie Golf Hostivař výběrem nejkrásnějších historických vozidel. Letos poprvé proběhne přehlídka ve dvoudenním formátu. Sobota bude věnována oslavě 130 let značky Škoda. Škoda Auto ve své expozici provede historii značky od motocyklu Laurin & Klement BZ z roku 1903 přes závodní vůz Škoda 1100 OHC Coupé až po premiérově vystavený elektromobil Elroq RS. K vidění budou i Popular Monte Carlo (1937), Superb OHV (1948), Enyaq Sportline nebo Kodiaq RS. Během dne budou probíhat také testovací jízdy elektromobilů Enyaq a Elroq. Neděle se ponese ve znamení Concours d'Elegance



– slavnostního defilé vozů s vyhlášením vítězů. Návštěvníci se mohou těšit například na Alfu Romeo Giulietta Sprint Speciale s karoserií Bertone. Jedním z hlavních taháků bude unikátní Voisin C18 Cabriolet „Myrte“ z roku 1931, jediný dochovaný vůz svého druhu na světě s nájazdem jen 2700 km. Po celý víkend bude návštěvníkům přístupná také Galerie Golf Hostivař.

Tom Hyan na autosalonu v New Yorku

Publicista Tomáš Hyan se vyrazil podívat na nejstarší autosalon v USA, který letos slaví 125. výročí. Hostí ho obří výstavní komplex Javits Center v New Yorku. První autosalon se v New Yorku konal v dávném roce 1900, kdy bylo více automobilových výrobců než dnes a ještě nevěděli, zda vyhraje benzin, pára nebo elektrika. To my už víme, a proto pokračuje elektrická ofenzíva.

V Javits Center v New Yorku je celé podzemí věnováno zkušebním jízdám elektromobilů pro veřejnost. Chevrolet, Ford, Dodge, Kia, Volkswagen, Hyundai, Nissan, Toyota, Cadillac a další tam předvádějí svoje nejnovější elektrické modely. Není jich málo a nové přibývají i za mořem. Kupodivu však některé tady chybějí.



Autosalon začal vyhlášením vítězů ankety World Car of the Year, které už pár let ovládá duo Kia-Hyundai, ale letošní vítěz Kia EV3 vystaven nebyl, protože se v USA zatím neprodává, zatímco sedan EV4 měl naopak salonní premiéru.

Jan Laube pokročil v přípravě importu vozů Beijing

Polská BEMO Group nedávno ohlásila import vozidel Beijing čínské BAIC do České a Slovenské republiky s podporou výrobce. Jan Laube se stal ředitelem importní společnosti GB Distribution CZ a pokračuje v přípravách nezbytných pro



vstup na trhy. Společnost GB Distribution CZ, (GB odkazuje na zkratku polského názvu importéra Grupa BEMO) sídlí v Praze 8 – Karlíně a stala se oficiálním importérem automobilů značky BAIC pro Českou a Slovenskou republiku. Co nabídne dealerům za auta? V první fázi to budou crossover Beijing X35, střední crossover Beijing X55 a větší SUV Beijing X7.

„Už nyní můžeme oznámit, že ještě letos bude následovat uvedení nesmírně atraktivního off-roadu BJ 30. Vozy BAIC, dodávané oficiálním dovozcem GB, budou samozřejmě disponovat nadstandardní úrovní výbav, záruk i certifikáty nejpřísnějších bezpečnostních testů, včetně NCAP,“ uvedl Laube.

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.

Partner organizace:



Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:

[illegible]

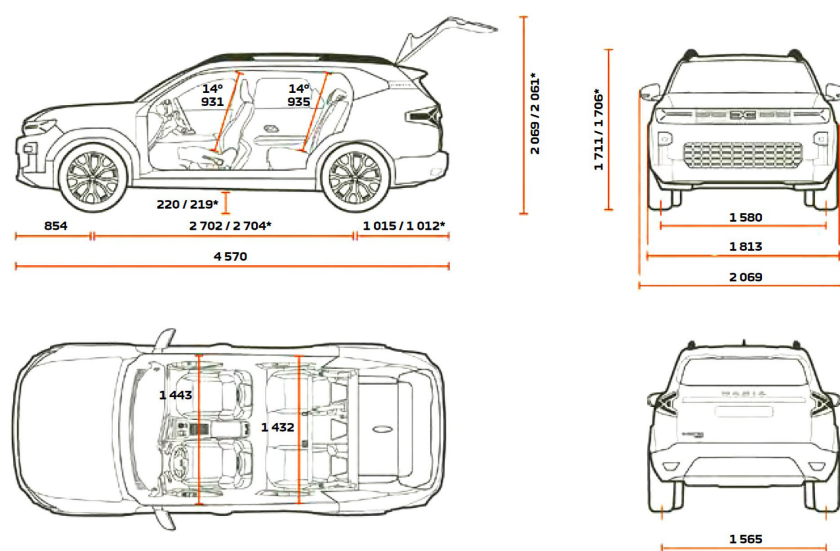
Výbava Dacie Bigster vychází z přání zákazníků

Výbava modelu Bigster obsahuje všechny základní prvky, které zákazníci v segmentu C-SUV požadují, a to za cenu vozů Dacia. Vychází z dialogů se zákazníky, a to především v Německu, kde je role kompaktních vozů nejvýznamnější.

V interiéru se klade důraz na funkčnost s jednoduchými materiály a jednoduchým ovládáním. Řidič má před sebou digitální kokpit 7" nebo 10". Všechny verze jsou standardně vybaveny centrálním 10,1" dotykovým displejem s jednoduchou strukturou menu, přičemž rychlé volby umožňuje mnoho fyzických ovladačů včetně možnosti deaktivace signalizace asistenčních systémů jediným tlačítkem.

Vrcholné verze Extreme a Journey používají multimediální systém Media Nav Live, který má navigaci propojenou s informacemi o dopravních podmínkách v reálném čase a aktuálními mapovými podklady po dobu 8 let.

Bigster se dodává ve třech výbavových stupních, přičemž nabídky dvě vrcholné výbavy jsou za ekvivalentní ceny – Extreme pro outdoorové nadšence a Journey pro stylovější zákazníky. Základní výbava Essential zahrnuje mj. 17" kola z lehkých slitin, pevné střešní nosiče, Media Display s 10,1" centrálním displejem,



Dacia Bigster	1,2 TCe 140	1,2 Eco-G 140	1,2 TCe 130 4x4	1,8 Hybrid 155
palivo	B (MHEV)	LPG/B (MHEV)	B (MHEV)	B (HEV)
výkon (kW/k)	103 (140)	103 (140)	96 (130)	115 (156)
točivý moment (N.m)	230	230	230	172
převodovka	6M/CVT	6M	6M	8A
rychlost (km/h)	180	neuv.	180	180
0-100 km/h (s)	9,8	neuv.	11,2	9,7
spotřeba (l/100 km)	5,5	neuv.	6,1	4,7

	palivo	výkon	přev.	Essential	Expression	Journey	Extreme
Tce 140	B	103 kW	6M	549 000	575 000	625 000	625 000
Eco-G 140	LPG + B	103 kW	6M	552 000	578 000	630 000	630 000
Hybrid 155	B + E	115 kW	4+2 A	-	665 000	717 000	717 000
Tce 130 4x4	B	96 kW	6M	607 000	633 000	-	685 000

7" digitální přístrojový štít, klimatizaci, zadní parkovací senzory a kameru, elektrické ovládání předních a zadních oken atd.

Bigster se vyrábí spolu s modelem Duster v Pitesti, zatímco ostatní modely se přesunuly do Tangeru. Pokud hledáte velké, robustní a přitom cenově dostupné SUV, pak Bigster stojí za zvážení.



Wayne Griffiths je zvažován jako Tavaresův nástupce

Stellantis chce nového generálního ředitele představit do konce června. Podle zprávy španělského automobilového deníku La Tribuna de Automoción je jedním z kandidátů Wayne Griffiths, který nedávno nečekaně na vlastní žádost opustil post generálního ředitele Seatu a Cupry. Po svém dobrovolném odchodu ze Seatu prohlásil, že nyní chce čelit „novým výzvám“.

Předseda Stellantisu John Elkann se údajně s bývalým generálním ředitelem Seatu setkal, aby projednali jeho možné jmenování generálním ředitelem francouzsko-italsko-americké skupiny. Magazín to uvádí s odkazem na „spolehlivé průmyslové zdroje“ obeznámené s jednáním. Podle těchto zpráv měl Elkann zpočátku na Griffithsovu kandidaturu velmi pozitivní názor. Jenže po rozhovoru s ním jeho příznivý pohled zeslábl. Odhalily se totiž jejich rozdílné postoje ke stavu skupiny Stellantis. Nicméně americká strana společnosti údajně nadále hlasuje pro Griffithsovo jmenování. Proto jeho věc nemusí být ztracena.

Griffiths je považován za komunikativního, kreativního a velmi nekonvenčního vůdce. To by

však také mohlo vést ke třenicím při řízení velké korporace. Zvláště proto, že Elkann je manažer, který nechce zbytečně riskovat a zakládá si především na stabilitě. Carlos Tavares byl finanční expert orientovaný na maximální efektivitu, který primárně nastavil hlavní strategický směr a z velké části předal starost provozní záležitosti značkám a regionálním šéfům.

Podle agentury Reuters je v klání pět kandidátů – dva interní a tři externí. Jedním z interních favoritů je vedoucí operací Stellantis v Severní a Jižní Americe Itál Antonio Filosa, který je také šéfem kvality skupiny. Stále je zvažován i ředitel nákupu Francouz Maxime Picat, který má vynikající pověst ve francouzské části skupiny, ale v poslední době byl zatlačen do pozadí. Agentura Reuters se ale nedozvěděla jména tří externích kandidátů.

COO Stellantisu Jean-Philippe Imparato a sám John Elkann o nejvyšší výkonnou funkci neprojevili zájem. Generální ředitel Renaultu Luca de Meo byl v médiích uváděn jako adept na nejvyšší funkci ve Stellantisu, ale nabídku odmítl s odkazem na svou touhu úspěšně dokončit svůj projekt „Renaulution“ ve skupině Renault.



Šest důvodů, proč Čína dominuje v elektromobilitě

Takzvaná vozidla s novou energií (NEV) tvořila v roce 2024 50 % všech registrací v Číně. Celkem se prodalo 11 milionů elektromobilů, plug-in hybridů a vozidel s prodlužovačem dojezdu i vozů s palivovými články. Přitom v roce 2020 to bylo jen něco málo přes 1,37 milionu NEV. V Německu byl podíl elektromobilů a plug-in hybridů na celkovém počtu registrací jen 20 %. Podle šéfa Volkswagen China Ralfa Brandstättera existuje šest důvodů, proč se Čína stala tak silnou v elektromobilitě.

Za prvé: Čína brzy rozpoznala příležitosti a investovala značné prostředky do výzkumu a vývoje.

Za druhé. Ve stejné době existuje komplexní politický rámec na podporu vývoje NEV po dobu 20 let prostřednictvím pobídek, tj. nákupních prémie, a omezení, jako jsou zákazy jízdy pro spalovací motory.

Za třetí: Protože Čína propaguje nejen čisté elektromobily, ale také hybridní vozidla, jsou atraktivní nabídky i mimo velká města – tedy tam, kde zatím není rozšířená dobíjecí infrastruktura.

Země také výrazně investovala do infrastruktury. Čína má 3,6 milionu veřejných dobíjecích stanic, což je 70 % všech dostupných po celém světě.

Za čtvrté: Nízké ceny nabíjení – veřejné nabíjení stojí jen 1,50 eura (37,7 Kč) na 100 km, v některých případech jsou kilowatthodiny dostupné dokonce za méně než 5 centů (1,3 Kč). V Německu musíte počítat s 9 eury (226 Kč) na 100 km.

Za páté: Díky nízkým pořizovacím a provozním nákladům vyjde elektromobil v Číně čtyřikrát levněji než auto se spalovacím motorem.

Důsledná orientace na průmyslovou politiku, spolehlivá, dlouhodobá a rovnocenná podpora hybridních a elektrických vozidel a atraktivní ceny elektřiny – na to by se podle Brandstättera Evropa měla zaměřit, aby mohla úspěšně utvářet svůj vlastní přechod na mobilitu.

Výrobci ani vlády však nemohou ovlivnit šestý bod, který je v Číně zásadní, a to jsou zákazníci. Ve věku 34 let jsou čínští kupující v průměru o 20 let mladší než v Evropě a extrémně otevření novým technologiím, což se odráží ve větší akceptaci elektrických vozidel.





S Denzou je za rohem další

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje dění v automobilovém průmyslu.

Navzdory dosavadním slabým prodejním výsledkům zůstává touha čínských výrobců automobilů expandovat do Evropy nezlomená. Působí zde již víc než 20 značek a v současné době jsou uváděny na trh další „podznačky“ těchto hlavních značek. Druhá vlna přichází předtím, než se ta první skutečně etablovala. Nio s Firefly, Chery s Omodou a Jaecoo – a nejnověji BYD s Denzou.

BYD je nejambicióznější a nejsebevědomější automobilka z Číny. Po značce BYD nyní následuje designová značka Denza. Na Týdnu designu v Miláně oznámila vrcholová manažerka BYD Stella Li průlom. Atmosféra byla příznivá: globální designérská komunita se schází tam, kde se na historických náměstích oslavuje styl a elegance – od špičkových vozidel po kelímky na zubní kartáčky.

Sportovní vůz Denzy Z9GT bude k dispozici v plně elektrické verzi i jako plug-in hybrid. Poté Denza uvede stylový minivan D9. Komfortní minibusy jsou navrženy jako třetí obytný prostor pro Číňany, kteří tráví půl dne na cestách a přesto chtějí mít pohodlný život.

„Elegance“ bylo pravděpodobně slovo, které Stella Li používala na pódiu v Denza House v centru Milána nejčastěji. „Prémiová technologie“, „elegantní design s evropským vlivem“, „linie karoserie připomínající hedvábí“

– to má být jedinečný prodejní argument Denzy, nímž chtějí Číňané dostat kus koláče i od německých prémiových výrobců.

V BYD to jde dobře. Globální tržby vzrostly v prvním čtvrtletí o 58 %. Za první tři měsíce prodala téměř milion vozů. Nový rekord. BYD ale stále není spokojený: v roce 2024 společnost prodala 4,2 milionu vozidel, ale více než 90 % z toho bylo v Číně. Výrobce ze Šen-čenu je stále závislý na tuzemském trhu.

Obr v Číně, trpaslík v zahraničí – to podkopává obraz Číňanů. Proto ty velké plány, ty masivní investice, u kterých zatím není vidět návratnost. Ale BYD myslí dlouhodobě a dopřává si čas. Expanze do Evropy musí fungovat, protože to je hlavní cílový trh poté, co se Spojené státy uzavřely. Paní Li neochvějně zdůrazňuje: „Jsme globální společnost, máme ty nejlepší technologie.“ Nyní to musí dostat do mysli zákazníků, což je další překážka. Evropský zákazník nemá chuť experimentovat, spíš kupuje to, co zná.





Tance se cly

Aktuality Reuters z automobilového průmyslu.

Trumpova neustále se měnící celní politika zaznamenala další posun, když navrhl, že by mohl udělit výjimky z již zavedených poplatků souvisejících s automobily. Někteří velcí výrobci automobilů však nečekají, až zjistí, zda jsou Trumpova cla trvalá nebo ne, a již začali činit velká výrobní rozhodnutí.

Nissan v reakci na Trumpova cla omezuje japonskou produkci Rogue. Zaměstnanci v největším závodě Nissanu budou od května do července pracovat méně hodin. Nissan loni prodal v USA 246 000 vozů Rogue, což představuje čtvrtinu jeho prodeje v USA. Nissan vyrábí modely Rogue i ve Smyrně v Tennessee, kde již ustoupil od plánu na snížení výroby.

Pirelli pozastavuje plán na další investice ve Spojených státech, zatímco se snaží zmírnit napětí kvůli napojení na čínskou státní skupinu Sinochem, která má v Pirelli 37% podíl. Přibližně 25 % tržeb Pirelli je ze Severní Ameriky, kam dodává ze závodů v Mexiku, Jižní Americe a Evropě. Provozuje také

menší továrnu v Georgii. Pirelli chce posílit americké investice. Jenže v jednom ze závěrečných aktů Bidenova administrativa zakázala použití softwaru a hardwaru od společností kontrolovaných Čínou, který vstoupí v platnost pro software automobilů v modelovém roce 2027 a hardware od roku 2029.

General Motors dočasně zastavuje výrobu elektrických užitkových vozidel ve svém závodě v Ontariu kvůli pomalému prodeji.

Tesla na svém čínském webu zastavila příjem nových objednávek na Model S a Model X vyráběné v USA.

Výrobce nákladních vozidel Scania, patřící VW, koupí zkrachovalou divizi Northvoltu, která vyrábí akumulátory pro těžký průmysl.

Stellantis zůstává oddán své churavějící luxusní značce Maserati navzdory americkým clům.

Čistý zisk čínského gigantu vyrábějícího akumulátory CATL v prvním čtvrtletí rostl nejrychlejším tempem za téměř dva roky, zatímco růst tržeb ukončil pět čtvrtletí poklesu.