

18. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Renault 5 E-Tech elektrický: sázka na emoce

I když se vzhledově Renault 5 E-Tech elektrický celkovou koncepcí i mnoha detaily hlásí k inspiraci legendárním modelem R5, jedná se o moderní kompaktní městský elektromobil, který zaujme atraktivním moderním designem i technikou. Svým vzhledem poutá pozornost i těch, kteří Renault 5 nemohou pamatovat.

R 5 E-Tech elektrický je založen na nové platformě Renaultu AmpR Small navržené výhradně pro elektromobily s akumulátorem v podlaze. S délkou 392 cm je o 41 cm delší než původní R5, ale o 13 cm kratší než současná generace jeho následníka, modelu Clio. S rozvorem náprav 254 cm nabízí zavazadlový prostor o objemu 277 l (podle VDA) resp. až 1106 l.



Renault 5 E-Tech elektrický je k dispozici se dvěma různými verzemi trakčního elektromotoru a velikostmi NMC akumulátoru. Výkonnější verzi pohání elektromotor poskytující největší výkon 110 kW (150 k). Akumulátor s kapacitou 52 kWh umožňuje dojezd 405 km a DC dobíjení výkonem 100 kW.

Verze s výkonem 90 kW (120 k) je v kombinaci s akumulátorem o využitelné kapacitě 40 kWh pro dojezd 312 km. DC nabíjení zde pracuje maximálním výkonem 80 kW.

Podvozek má vzpěry typu McPherson vpředu a v tomto segmentu unikátní sofistikovanou víceprvkovou zadní nápravu. Výhodou je skutečnost, že je podvozek naladěn na jediný rozměr kol 18". Řízení i při pohonu předních kol umožňuje velký úhel natočení kol, takže průměr otáčení je jen 10,3 m. Ovládání brzd je bez mechanického přenosu systémem brake-by-wire.

Renault 5 E-Tech elektrický v základní verzi Evolution s motorem o výkonu 90 kW (120 k) stojí 675 000 Kč. S elektromotorem o výkonu 110 kW (150 k) nabídka začíná verzí Techno od 799 000 Kč.

Víc na str. 10

Ferrari 296 Speciale: sportovní plug-in hybrid

Modely 296 Speciale a otevřená varianta 296 Speciale A vycházející ze závodního dědictví Ferrari a nejmodernějšího inženýrství. Kombinují nejmodernější hybridní



technologii, pokročilou aerodynamiku a precizní jízdní dynamiku. Hybridní pohonná jednotka dosahuje výkon 648 kW (881 k). Základem je 4,0 l V6/120° s dvojitým přeplňováním. Spalovací motor je doplněn elektromotorem, který v režimu dodatečného posílení výkonu přidává dalších 132 kW (180 k). Software hybridního systému byl optimalizován tak, aby dokonale sladil spolupráci mezi spalovacím motorem, elektromotorem a převodovkou. Oba vozy při rychlosti 250 km/h generují aerodynamický přítlak 435 kg. Tohoto výsledku je dosaženo díky řadě inovativních aerodynamických řešení inspirovaných úspěchy Ferrari v motorsportu.

Trh EU s užitkovými elektromobily roste

V úvodních třech měsících roku zaznamenal trh s novými užitkovými elektromobily v Evropské unii dynamický růst ve všech segmentech. Lehké užitkové elektromobily s nárůstem o 32,6 % dosáhly tržní podíl 8,7 %, nově registrovaná elektrická nákladní vozidla vzrostla o 50,6 % na tržní podíl 3,5 % a dodávky nových elektrobuses se zvýšily o 50,3 % na tržní podíl 19,9 %. „Zatímco celkový prodej nových užitkových vozidel v EU v prvním čtvrtletí roku 2025 klesl, segment elektricky poháněných vykazuje silný růst a navyšuje svůj tržní podíl,“ uvádí k tomu Lukáš Kadula z Centra dopravního výzkumu.



Budování mostů čelem k realitě

O automobilové budoucnosti Evropy a Číny v měnícím se globálním řádu mluvila generální ředitelka Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA Sigrid de Vriesová na autosalonu v Šanghaji.

Čerstvě z pulzujících chodeb autosalonu v Šanghaji a klíčových jednání s našimi čínskými a korejskými partnery je zřejmé, že automobilový svět prochází hlubokou transformací. Čeho jsem zde byla svědkem, byla hmatatelná energie: Čína, která se pohybuje „čínskou rychlostí“, buduje komplexní, mezioborový ekosystém inovací, dodávek a výroby. Evropští výrobci využívají desetiletí zkušeností v řemeslném zpracování, bezpečnosti a věrnosti značce. Autosalon jasně ukázal, že by se evropské společnosti neměly distancovat od Číny. Místo toho musí chytře vyvažovat konkurenci se spoluprací.

Naše jednání s čínskými lídry v oboru vyzařovala silnou ochotu spolupracovat v Evropě, zejména v oblastech klíčových pro budoucnost, jako jsou výroba akumulátorů, elektromobily nebo chytrá a inteligentní řešení mobility. Strategická partnerství mohou pomoci diverzifikovat dodavatelské řetězce, urychlit rozvoj zelených technologií a budovat sdílenou prosperitu.



Vstup čínských elektromobilů, se zázemním robustních států podporovaných ekosystémů, prověří konkurenceschopnost evropských nabídek. Odpovědí nesmí být zavřít před nimi dveře, ale udělat si pořádek a začít bojovat o své místo. To však vyžaduje vytvoření podpůrných podmínek investováním do nezbytné infrastruktury, od nabíjecích sítí až po získávání kritických surovin, a průmyslové politiky, která podporuje místní inovace a výrobu. Musíme zajistit, aby energetické sítě byly dobře vybavené a aby ceny energií byly řízeny tak, aby poskytovaly nejlepší cenu pro průmysl i spotřebitele.

Evropa potřebuje jasnou a koordinovanou průmyslovou strategii, která odráží ambice, jaké vidíme v jiných částech světa. Zelený úděl EU, zákon o nulových emisích a zákon o kritických surovinách jsou nezbytné kroky, ale musí být realizovány pragmaticky. Nemůžeme si dovolit bloudit, zatímco ostatní běží.

Je klíčové, že mezinárodní konkurence a spolupráce se vzájemně nevylučují. Vedoucí pracovníci v automobilovém průmyslu z celého světa v Šanghaji opakovali: aby společnosti uspěly, musí soutěžit a spolupracovat současně.

Evropský automobilový sektor potřebuje účinnou realizaci Akčního plánu pro automobilový průmysl, využít své historické silné stránky a čelit nadcházejícím problémům. Pouze kolektivním převzetím odpovědnosti za naši budoucnost, od institucí až po sdružení, můžeme zajistit udržitelnou a konkurenceschopnou budoucnost, ale musíme to udělat společně.

Autosalon v Šanghaji byl zrcadlem odrážejícím měnící se globální řád. Zatímco se Evropa připravuje na další kapitolu průmyslové transformace, musíme zajistit, aby automobilový průmysl, základní kámen evropské prosperity, zůstal konkurenceschopný a hluboce angažovaný ve světě.

Je čas stavět mosty tam, kde můžeme, a pevně stát tam, kde musíme.

Carvago a Heureka navazují spolupráci

Nákupní portál Heureka.cz si pro rozšíření své nabídky v kategorii Auta vybral online platformu Carvago. Díky této spolupráci je na Heureka.cz nově dostupných 14 000 vybraných zánovních vozů z nabídky Carvago. Jedná se o nejžádanější modely celkem 11 značek s nájezdem do 5000 km a s cenou do 1 500 000 Kč. Největší online platforma pro nákup a prodej ojetých vozů v Evropě Carvago tímto partnerstvím upevňuje svou pozici lídra v oblasti online prodeje automobilů na českém trhu. Uživatelé Heureka nyní získávají možnost snadno srovnávat nabídky aut online a vybírat z prověřených vozů se všemi garancemi, na které jsou zákazníci Carvago zvyklí včetně šestiměsíční záruky a možnosti

vrácení vozu do 14 dnů od nákupu. Každý vůz prodáváný přes Carvago prochází technickou kontrolou CarAudit. Důsledné prověřování odhalí skryté závady zhruba u čtvrtiny prověřovaných aut.



Olympia Brno uvádí výstavu elektromobilů E-drive show

Obchodní centrum Olympia Brno bude až do 25. května místem, kde se návštěvníci mohou pod jednou střechou seznámit s nejnovějšími trendy v oblasti elektromobility. Sešel se zde rekordní počet značek. Výstava s názvem E-drive show se koná ve spolupráci s generálním partnerem Teplárny Brno,. Nabízí unikátní



možnost poprvé v České republice vidět 25 různých značek elektromobilů na jednom místě. Zároveň je možné si vozy vyzkoušet během víkendových testovacích jízd, zapojit se do soutěží a seznámit se se službami e-mobility Tepláren Brno, které pro výstavu zajišťují kompletní dobíjení. Mezi vystavenými vozy jsou modely značek Renault, Ford, Tesla, Hyundai, BMW, Mini, Volvo, Lexus, Škoda, Kia, Dacia, Fiat, Alfa Romeo, MG, Peugeot, Opel, DS, Citroën, Seat, Cupra, BYD, Mitsubishi a dalších. Expozice v prostorách obchodního domu je také místem, kde probíhá několik tuzemských premiér, například vozů Renault 5 E-Tech, Cupra Tavascan, Ford Puma Gen-E nebo Citroën ë-C3 Aircross. Je také místem jednoho z prvních oficiálních představení čínské značky BYD.



Tisíce veřejných dobíjecích stanic se nevyužívají

Problém s infrastrukturou pro elektromobily je v Německu opačný, než by se mohlo zdát. Podle Automobilwoche se počet veřejných dobíjecích míst pro elektromobily v Německu v roce 2024 zvýšil o víc než 20 % na 160 800. Zároveň ale klesl počet nových registrací elektromobilů. Analýza společnosti Elvah, která je vlastněna společností E.on, ukazuje, že mnoho z těchto nabíjecích bodů se téměř nevyužívá nebo se nepoužívá vůbec.

Postiženy jsou zejména vysokovýkonné rychlonabíjecí stanice, přičemž víc než čtvrtina z nich měla v druhé polovině roku 2024 průměrné využití kapacity 0 % a další čtvrtina měla průměrnou obsazenost mezi 1 a 5 %.

Také ostatní nabíjecí stanice vykazují nízké využití: 26 % rychlých stejnosměrných nabíječek a 22 % pomalejších střídavých nebylo ve stejném období vůbec použito. To představuje ekonomickou zátěž pro operátory, protože rychlodobíjecí stanice vyžadují vysoké investiční náklady.

Generální ředitel Elvah Sören Ziemse hovořil pro Automobilwoche o „nefunkčním“ nabíjecím

trhu v Evropě. Jeroen van Tilburg z provozovatele rychlodobíjecích stanic Ionity vidí přetlak nabíjecí infrastruktury a z malé míry využití viní stagnující poptávku po elektromobilech za poslední rok. Jako „velmi dobré využití“ vidí pokud začíná na 30 % – hodnotě, kterou v roce 2024 dosáhlo jen 1 % vysokorychlostních stanic. Celkový průměr využití je v Německu 6 až 8 %.

Odborníci očekávají konsolidaci trhu. Podle Ziemse a van Tilburga není mnoho obchodních modelů životaschopných. Na trhu dominuje malá skupina poskytovatelů: EnBW, Aral Pulse a Ionity představovaly víc než 50 % procesů rychlého nabíjení v druhé polovině roku 2024. EnBW je lídrem na trhu s více než 30 %. Průmysl očekává, že v budoucnu převládne několik velkých provozovatelů, ale podle Ziemse přitom budou i nadále existovat lokální poskytovatelé.

Ekonomická zátěž nevyužívaných nabíjecích stanic vyvolává otázky o efektivitě trhu. Ziemse se domnívá, že kvůli problému s distribucí není masivní rozšiřování infrastruktury nezbytně nutné – užitečnější by bylo efektivnější využití stávajících dobíjecích stanic.

První zákazníci již vyzkoušeli nový skříňový Transporter

Značka Volkswagen Užitkové vozy odstartovala další fázi uvádění nové generace modelů Transporter a Caravelle na český trh. Prodejci již mají k dispozici skříňovou verzi modelu Transporter k testovacím jízdám za několik týdnů bude následovat Caravelle pro profesionální osobní přepravu. Nový skříňový Transporter sedmé generace si lze nakonfigurovat za cenu od 699 000 Kč bez DPH. Za



uvedenou částku získají zákazníci bohatě vybavenou skříňovou verzi s krátkým rozvorem, s turbodieselem 2,0 TDI o výkonu 81 kW (110 k), šestirychlostní převodovkou a pohonem předních kol. Alternativně jsou k dispozici výkonnější verze 2,0 TDI se 110 kW (150 k), resp. 125 kW (170 k), a to i s nabídkou pohonu všech kol 4Motion. Elektrický skříňový e-Transporter je na výběr ve třech výkonových stupních – 100 kW (136 k), 160 kW (218 k) a 210 kW (286 k) s akumulátorem s využitelnou kapacitou 64 kWh pro dojezd až 330 km. Kromě skříňové verze je v aktuálním konfigurátoru také Transporter Kombi pro přepravu nákladu a osob.

Menší, rychlejší, výkonnější – nový spektrofotometr ScanR od R-M

V kombinaci s cloudovou koloristickou platformou R-M Refinity poskytuje nový spektrofotometr ScanR bezkonkurenční rychlost a přesnost v identifikaci barev. Dokončí pět měření ze šesti úhlů za pouhých 30 sekund. Integrovaná barevná kamera zajišťuje výjimečnou přesnost při detekci efektů, metalických částic a dokonce i škrábanců, aby se minimalizovaly chyby při měření. ScanR je navíc připojen k největší databázi barev v oboru. Zařízení přichází se špičkovými vylepšeními a inovativními funkcemi. Přední kamera nového spektrofotometru umožňuje díky automatickému rozpoznávání textu pořizovat snímky VIN a SPZ vozidla a následně je převádět do úlohy, což šetří čas a zvyšuje efektivitu. ScanR nabízí

jak připojení přes wi-fi, tak přes speciální dokovací stanici. Díky inovativnímu režimu „RIM Mode“ lze měřit barvy i v obtížně detekovatelných místech, například na diskách kol. Ergonomický design umožňuje ovládání jednou rukou pro maximální pohodlí pracovníka. Importérem značky R-M pro Českou republiku je společnost Bučan (www.bucan.cz).



Autoservis a mobilita

Do distribuce přichází nové vydání magazínu Autoservis & mobilita. Je dostupné i volně ke stažení na www.autoservismagazin.cz. Na ukázkou přinášíme úvodník.

Zprávy nemusejí být jen špatné

Žijeme ve světě, kde nás média ze všech stran zavalují špatnými, deprese vyvolávajícími informacemi. Hrozí klimatickou katastrofou, válkou, pandemií, ekonomickou krizí a do toho přidávají hádající se politiky, které spojuje jen naprostý nezájem o budoucnost země.

Kde jsou ty časy, kdy se diskutovalo o tom, zda děti netráví příliš času před televizními obrazovkami. Dnes už je vše jinak – televize ztratila na zajímavosti, protože centrem světa

mladších generací se staly displeje počítačů a především telefonů. Právě odtud se k nim kontinuálně dostávají zprávy o tom, co všechno je špatně.

Přitom ve školství dnes panuje snaha nevystavovat děti žádné zátěži a nestresovat je zkoušením ani známkováním. Odstraňují se jim ze života sebemenší komplikace, nemluvě o těch velkých, jakou je matematika. Co na tom, že matematika je základem logického myšlení a bez jejích znalostí nelze zvládat žádný technický obor. Ostatně kdejaká přihlouplá celebrita se dokonce chlubí tím, že matematiku ve škole nezvládala. Snahou škol je vychovávat osobnosti. Znalosti čehokoliv už nejsou potřeba, protože co není ve wikipedii, to nám najde google či ještě lépe nám to sdělí umělá inteligence.

Problém je, že v bavlence vychovávané děti dříve či později musejí vstoupit do reálného života a najít si zaměstnání. A zde náhle čelí problémům. Realita ukazuje, že na to naprosto nejsou připraveny, s problémy se nedokáží vyrovnat a propadají depresím a beznadějí.

Při vědomí výše uvedeného jsem nadšený z toho, že máme skvělé akce, které ukazují chytré a zručné mladé lidi, jako jsou soutěž Autoopravář Junior, projekt žákovského auta stavěného uční Škody Auto, ale i takové, které rozšiřují technické znalosti u menších dětí, jako je Juniors' Bosch Day nebo Robosoutěže pořádané FEL ČVUT. Tyto akce nám dávají naději, že do budoucna nemusí být všechno ztraceno. Současně zaslouží velkou poklonu ti, kteří tyto projekty organizují. Jejich práce je neocenitelná.

Je jen škoda, že se mladým technickým talentům nevěnuje větší pozornost v médiích. Jenže, jak už bylo řečeno, pro ta jsou zajímavější katastrofy a aféry. Jsem rád, že alespoň my jsme v tomto ohledu výjimkou.



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.

[illegible]

Renault 5 E-Tech elektrický: nejen jízda

Byrokratické kousky EU

[illegible]

Byrokratické kousky EU



Seminár Automobilového klubujúceho žurnálu
Konečne došlo v automobilovom priestore k tomu, čo sme si tu často želali. Automobilový klubujúci žurnál dostal svoj špeciálny náhľad. Jeho obsah sa bude zaoberať najmä s témami, ktoré sú dôležité pre každého, kto chce byť v súlade s najnovšími vývojom v automobilovom priemyselnom sektore. Žurnál sa bude zaoberať najmä s témami, ktoré sú dôležité pre každého, kto chce byť v súlade s najnovšími vývojom v automobilovom priemyselnom sektore. Žurnál sa bude zaoberať najmä s témami, ktoré sú dôležité pre každého, kto chce byť v súlade s najnovšími vývojom v automobilovom priemyselnom sektore.

**Na kolotoči
generálních
ředitelů jsou stále
volná místa**



Porsche a jeho čínské zakopnutí

[illegible]

Porsche a jeho Čínské zakopnutí

Partner organizace:

[illegible]

Platformové podnikání společnosti Leapmotor



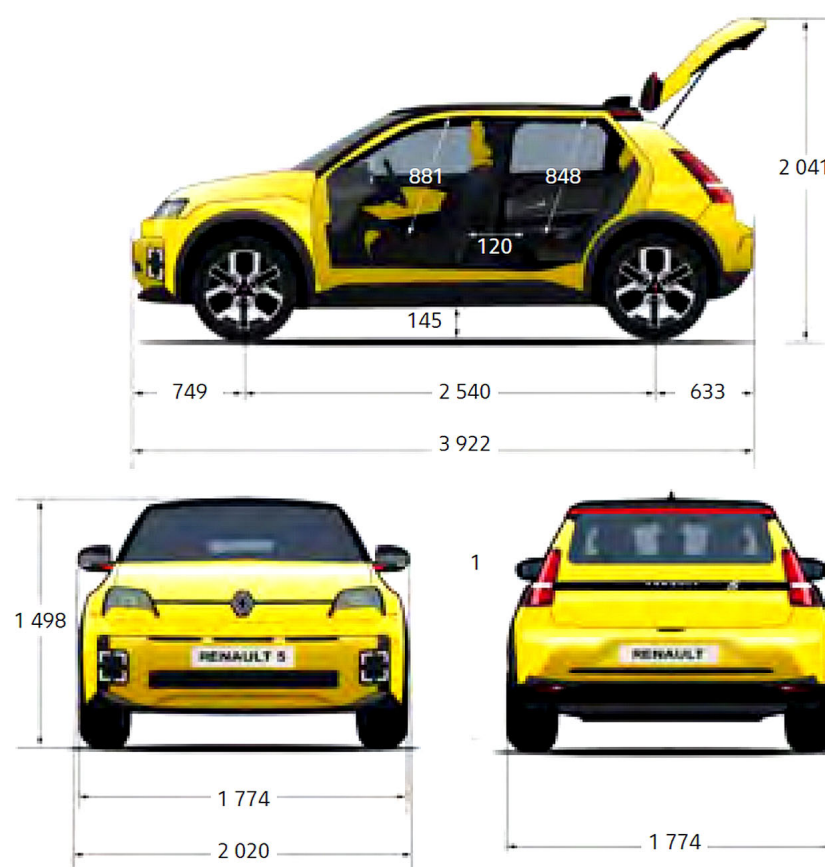
Renault 5 E-Tech elektrický: nejen jízda

V interiéru zaujmou četné mechanické ovladače kolem volantu a pod centrálním displejem. Řidič má před sebou přístrojový panel 10,1" (7" u základních verzí) a centrální multimediální displej 10". Vyšší úrovně výbavy jsou vybaveny systémem OpenR Link s integrovanými službami Google a nabídkou až 60 aplikací vč. Google Maps, hlasovému rozpoznávání Google Assistant nebo EV Route planneru, doporučujícího nejefektivnější trasu z hlediska potřeby dobíjení.

Řidič má prostřednictvím funkce Multi-Sense na výběr čtyři režimy Comfort, Sport, Eco a Perso, které kromě výkonnostních parametrů, a tím i spotřeby energie, ovlivňují i účinnost posilovače řízení a reakci na pohyb akceleračního pedálu.

Renault 5 E-Tech elektrický vyrábí společnost pro elektromobily Ampère s maximální lokalizací produkce na severu Francie v průmyslovém centru ElectriCity s dodavateli v okruhu 300 km – v Douai se montují akumulátory a celé vozy, z Cléonu se dodávají elektromotory a z Ruitzu reduktor (jednostupňová převodovka).

Pomocí adaptéru lze napájet vnější elektrická zařízení (V2L) napětím 220 V s příkonem až 3,7 kW.



CENY V Kč	EVOLUTION	TECHNO	ICONIC CINQ	ROLAND-GARROS
120 k urban range	675 000	725 000	775 000	-
150 k comfort range	-	799 000	849 000	899 000

Řidiči s opravdu sportovními ambicemi si mohou zvolit verzi A290 sesterské značky Alpine založenou na Renaultu 5 E-Tech elektrický – v každém ohledu ostřejší a ještě výkonnější.

Byrokratické kousky EU

Komentář Petera Schwerdtmanna pro Auto-Medienportal.

EU chce, aby všechna osobní vozidla starší deseti let každý rok absolvovala technickou kontrolu. Když se tato zpráva objevila na televizních obrazovkách, musely v organizacích TÜV a DEKRA bouchat zátky od šampaňského. Koneckonců, víc než polovina všech osobních vozidel registrovaných v Německu je starších deseti let. Pokud se Evropský parlament bude řídit návrhem Komise, příjmy TÜV a DEKRA se s těmito 23 až 26 miliony dotčených vozidel zdvojnásobí.

Cíl úředníků v Bruselu je jasný. Chtějí snížit nehodovost a znečištění životního prostředí – a chtějí to udělat ve všech členských státech, z nichž jen málo má tak hustou síť kontrol technického stavu vozidel jako Německo. Právě kvůli této síti však vyvstává odvěká otázka: Kdo z toho bude mít prospěch? Už jsme zmínili technické inspektory. Ale co četnost nehod, jejich závažnost a ochrana životního prostředí?

Pokud jde o příčiny nehod, technické závady se statisticky umísťují daleko za faktory, jako jsou rychlost a zejména mikrosopánek, který sám o sobě představuje téměř čtvrtinu nehod. Dopad technického stavu vozidel tedy není velký. Situace v některých členských státech situace jistě vypadá jinak než v Německu. Na cestě k Vizi nula, cíli beznehodového silničního provozu v EU, však nové nařízení nabízí jen minimální potenciál.

Pasivní bezpečnost vozidel, která ovlivňuje následky nehod pro cestující, nelze zlepšit kontrolami. Ani každoroční kontrola výfukového



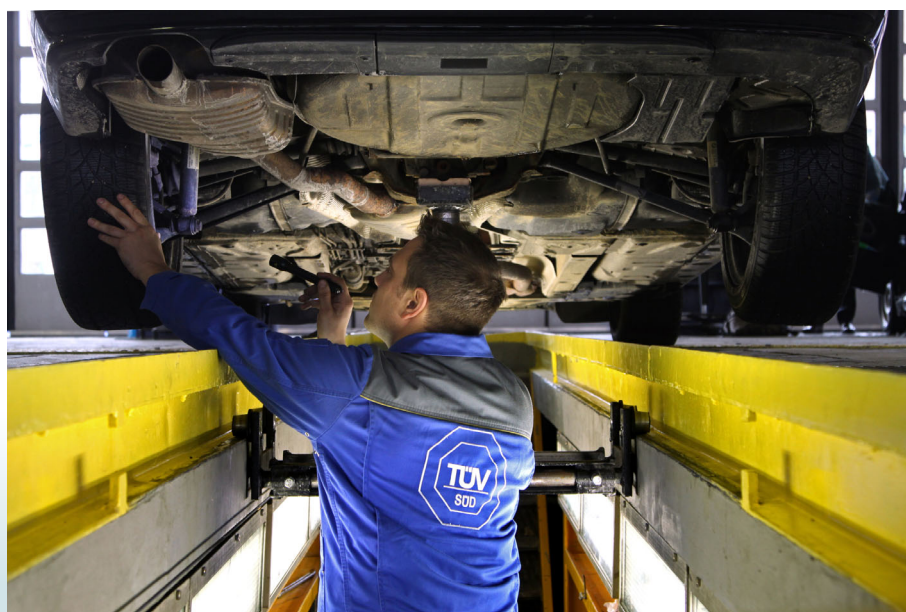
systemu automobilu nezmění složení výfukových plynů. Oba faktory byly od doby, kdy vozidlo sjelo z montážní linky, pevně stanoveny.

Otázkou je, co je tedy třeba kontrolovat? Testování airbagu vyrobeného v počátcích této bezpečnostní výbavy nepřípadá v úvahu. Nezbývá tedy mnoho jiné práce, než zkontrolovat dezén pneumatik, funkci brzd, systém osvětlení a to, zda je určený katalyzátor skutečně ještě stále ve vozidle – to vše, kromě kontroly katalyzátoru, je ovšem odpovědností policejních kontrol.

Roční kontrola starých vozidel, potřebná infrastruktura a byrokracie proto poskytnou jen velmi málo dodatečné bezpečnosti a nic pro životní prostředí. Msto toho přinesou jen zvýšené náklady. Tyto náklady budou platit evropští občané, kteří nemají dostatečný příjem na to, aby si mohli dovolit moderní, bezpečné a ekologické auto. To je také způsob, jak oddálit obnovu evropského vozového parku.

Dnes je i v bohatém Německu průměrné stáří automobilu 10,6 roku. V minulosti se tento údaj pohyboval mezi osmi a devíti lety. S novými dodatečnými náklady na starší vozidla pravděpodobně překročí jedenáctku.

Vzhledem k současné situaci v Evropě je klasická otázka zcela zřejmá: Nejsou zde důležitější problémy k řešení než otravování občanů? Evropu potřebujeme naléhavěji než kdy jindy, ale ne její byrokratické výstřelky.





Na kolotoči generálních ředitelů jsou stále volná místa

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje události v automobilovém průmyslu.

Kolotoč generálních ředitelů se v současné době opět točí. Během několika týdnů odstoupilo několik generálních ředitelů velkých automobilek. K odchodům došlo za stále nejasných okolností. V zákulisí se nyní objevují korunní princové i ti, kteří by se jimi chtěli stát. Rvačky jsou zde nelítostné.

Začněme se Stellantisem. Generální ředitel Carlos Tavares musel po sérii neshod na konci roku 2024 náhle odejít. Zatím není žádný nástupce. Podnik řídí prozatímní výbor pod přísným dohledem předsedy Johna Elkanna (na fotografii). Interně jsou na místo generálního ředitele k dispozici vrcholoví manažeři, jako je Antonio Filosa. Podle dozorčí rady by mělo být rozhodnutí učiněno „v první polovině roku“. Elkann to dělá téměř stejně napínavým jako nadcházející volbu papeže těsně předtím, než se vyvalí bílý kouř. Ale není divu: Při dobrých smluvních vyjednáváních mluvíme o nejlukrativnější práci v celém odvětví. Tavares za rok 2023 dostal plat ve výši přibližně 37 milionů eur.

Nedávno byl na pozici generálního ředitele Stellantisu zvažován i Wayne Griffiths, dlouholetý manažer skupiny VW, který začátkem dubna „s okamžitou platností“ odstoupil z funkce generálního ředitele dceřiné společnosti VW Seat/Cupra. V té době nebyly uvedeny žádné důvody. Možná jednal s jinou automobilkou?

Původně se zmiňoval Renault, ale nyní se říká, že se jedná o Stellantis. Zda je to realistické, zůstává otázkou.

Ve společnosti Seat/Cupra jeho funkci dočasně převzal člen představenstva Markus Haupt. Pozice je otevřená a zajímavá pro manažery VW, kteří by rádi vyměnili Wolfsburg za Barcelonu. K dispozici je i člen představenstva Seat/Cupra Sven Schuwirth, který má se značkami zkušeností stejně jako Griffiths.

A pak je tu skupina VW. Protože Oliver Blume je generálním ředitelem skupiny VW i Porsche, finanční trh očekává, že se urychleně vzdá své pozice v Zuffenhausenu. Jména se sice objevují, ale vše je zatím v rovině spekulací. Když byl jmenován generální ředitel Audi Gernot Döllner, nikdo ho neměl na radaru. Můžeme spekulovat, že nový generální ředitel přijde z koncernu nebo impéria Porsche a rozhodně ne zvenčí.

Přejdeme k Volvu. Generální ředitel Jim Rowan se se společností rozešel stejně náhle, jako Griffiths odešel ze Seatu/Cupra. A opět to byl odchod navzdory úspěšnému finančnímu roku. Nejvíc překvapivé je, že se vrací Hakan Samuelsson, který již deset let Volvu úspěšně sloužil. Vrcholovému manažerovi, který žije u Starnberského jezera, je 74 let a dostal dvouletou smlouvu s platností od 1. dubna 2025. Nebude tedy dlouho trvat a potenciální korunní princové se také připraví k boji.

Kolotoč se stále točí.



Porsche a jeho čínské zakopnutí

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Redaktoři Reuters v ulicích Šanghaje viděli auta čínských značek, které znali, a zároveň si lámali hlavu nad těmi, o kterých jsme nikdy neslyšeli. Kdo vyrábí Maple? (Je to Geely.) Kdo vlastní značky Arcfox a Stelato? (BAIC) A tak dále.

Uprostřed ohromující rozlehlosti šanghajského autosalonu soupeřily o pozornost spotřebitelů desítky a desítky značek. Jen málo z nich však je ziskových a dokáže čelit silnému tlaku zuřící cenové války mezi elektromobilů, aby si inovacemi prosadily cestu k přežití.

Během neúspěšné prezidentské kandidatury Rudyho Giulianiho v roce 2008 koloval vtip, že na každou nepříjemnou otázku odpoví slovy „Ale 11. září“, což byl odkaz na vrchol jeho kariéry v reakci na teroristické útoky z 11. září 2001 v New Yorku. Podobně „Ale 911“ se zdá být odpovědí Porsche na jeho problémy v Číně.

Po poklesu prodeje v Číně v posledních třech letech se tamní obchod Porsche v prvním letošním čtvrtletí propadl o dalších 42 %. Ještě horší je, že jeho elektromobily jsou na čínských sociálních sítích kritizovány a spotřebitelé si stěžují na špatný software. Reakce Porsche? Dvě limitované edice modelu 911 se spalovacím motorem. Jenže ty nestačí na to, aby znovu získaly ztracený podíl na čínském trhu. Generální ředitel Oliver Blume to odbyl slovy: „Nezajímá nás objem.“ Vzhledem k tomu, že akcie Porsche od vstupu na burzu v září 2022 klesly o víc než 40 %,

vypadá to, že akcionářům na objemu prodeje záleží.

Blume po tomto šokujícím komentáři dodal: „Uvidíme v příštích dvou až třech letech, zda zde Porsche jako značka elektromobilů existuje.“ Ostatní automobilky, včetně mateřského koncernu Porsche VW, značky Cadillac od General Motors, ale i Nissanu a Toyoty, na autosalonu v Šanghaji vyzdvihly svou nabídku elektromobilů. Zdá se tedy, že se Porsche vzdává trhu, který se rychle stává elektrickým.

Nissan zaznamenal rekordní ztrátu, ale jeho akcie vzrostly o téměř 2 % poté, co oznámil masivní snížení odpisů aktiv a vysoké poplatky za restrukturalizaci, které se zdály být zaměřeny na přípravu podmínek pro tolik potřebný obrát.

Autonomní taxíky Waymo od společnosti Alphabet by mohly být v budoucnu k dispozici ke koupi. Uvedl to generální ředitel Sundar Pichai právě v době, kdy Tesla připravuje ještě letos uvedení robotických taxíků v USA.

Čínský výrobce SUV Jetour, patřící skupině Chery, se ve třetím čtvrtletí uvede na některé evropské trhy. Do roku 2027 si klade za cíl prodávat auta na většině kontinentu.

Vietnamský výrobce elektromobilů VinFast otevře do konce června závod na montáž automobilů v Indii a v říjnu další v Indonésii, protože přesouvá své zaměření na Asii.

Čínská automobilka Great Wall Motor chce využít Brazílii jako základnu pro výrobu vozidel a expandovat odtud do regionu Latinské Ameriky.



Platformové podnikání společnosti Leapmotor

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Největší pozornost v Šanghaji poutalo rychlé zavádění nových elegantních elektromobilů, ale čínské automobilky se víc spoléhají na plug-in hybridy (PHEV) a elektromobily s prodlouženým dojezdem (EREV), aby zaujaly spotřebitele. Ti jsou stále znepokojeni omezeným dojezdem, a to i přes obrovské investice do nabíjecí infrastruktury. Prodej vozů EREV i PHEV v loňském roce na čínském trhu rostl rychleji než prodej čistých elektromobilů – u EREV o 79 % na 1,2 milionu vozidel a u PHEV o 76 % na 3,4 milionu, zatímco čistých elektromobilů vzrostl „jen“ o 23 % na 6,3 milionu vozidel.

Na rozdíl od PHEV, které mají spalovací motor s elektromotorem, jenž poskytuje určitý dojezd s nulovými emisemi, jsou EREV elektromobily se záložním spalovacím generátorem. Ačkoli je výsledek podobný, rozdíl v pohonném ústrojí znamená, že PHEV nepodléhají clům EU, zatímco EREV ano.

Čínští výrobci automobilů uvádějí na trh modely EREV s dojezdem přes 1000 km a rychle postupují k zavádění PHEV s dlouhým dojezdem. Divize Zeekr skupiny Geely uvedla velké plug-in hybridní SUV 9X, které dokáže ujet pouze na elektřinu 400 km než bude potřebovat benzin.

Leapmotor bude dodávat platformu pro elektromobily čínské státní automobilce FAW pro zahraniční prodej její exkluzivní značky Hongqi. Dohoda spojuje ziskovou začínající automobilku na přeplněném čínském trhu s elektromobily s nejstarší automobilovou značkou v zemi, která začínala dodávkami sedanů pro vůdce komunistické strany. Hromadná výroba nového modelu pod značkou Hongqi (Rudá vlajka) začne v druhé polovině roku 2026.

Generální ředitel Zhu Jiangming potvrdil, že jedná také se společností Ferrari, jejíž generální ředitel Benedetto Vigna navštívil Leapmotor v únoru. Později ovšem jeho společnost uvedla, že s Ferrari žádná jednání neprobíhají. Nicméně je zřejmé, že Leapmotor je výrobcem elektromobilů, jehož je třeba sledovat.

