

19. týden 2026



我们正在交付成果

WE DELIVER



# AutoTablet.cz

novinky z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)



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



## BYD Atto 3 Evo už i s pohonem všech kol

Tři roky po uvedení na evropský trh BYD nabízí komplexní modernizaci svého globálně nejprodávanějšího modelu Atto 3 Evo. Přináší zvýšený výkon, větší akumulátor pro delší dojezd a vyšší nabíjecí výkon. Nově bude k dispozici s pohonem zadních nebo všech kol.

Modernizované plně elektricky poháněné Atto 3 EVO využívá nejnovější verzi platformy BYD e-Platform 3.0. Díky tomu přechází z výhradně předního pohonu na možnost volby pohonu zadních nebo všech kol. Zadní náprava se zároveň mění ze čtyřprvkového na pětivrzkové zavěšení. Základem modernizace jsou větší kapacita akumulátoru a delší dojezd. Součástí modernizace je také bohatší standardní výbava. Kompaktní SUV se nezměnilo co do velikosti (délka 4455 mm, rozvor náprav 2720 mm), ale má o 50 l větší zavazadlový prostor (490 l resp. až 1360 l), který doplňuje nový 95 l přední úložný prostor.

Modelová řada zahrnuje dvě verze, obě vybavené deskovým akumulátorem (Blade battery) vlastní výroby s kapacitou 74,8 kWh, 800

V architektuře a DC nabíjení s výkonem až 220 kW. Akumulátor díky technologii LFP (lithium-železo-fosfát) přináší nejvyšší úroveň bezpečnosti v sériové produkci a dlouhou životnost. Je integrován přímo do nosné struktury karoserie (technologie CTB - Cell-to-Body). To zvyšuje pevnost a tuhost konstrukce v krutu a zároveň umožňuje efektivnější využití prostoru.

Varianta Design s pohonem zadních kol využívá jeden elektromotor na zadní nápravě, který poskytuje výkon 230 kW (313 k) a točivý moment 380 N.m. Zrychlí z 0 na 100 km/h za 5,5 s a má dojezd 510 km.

Verze Excellence AWD s pohonem všech kol přidává elektromotor na přední nápravě. Celkový výkon je 330 kW (449 k) a točivý moment 560 N.m, což umožňuje zrychlit z 0 na 100 km/h za 3,9 s. Je vybavena směrováním točivého momentu i-TAC (intelligent Torque Adaption Control) a má dojezd 470 km.

BYD Atto 3 EVO přichází na český trh se základní cenou 999 000 Kč, verze Excellence AWD s pohonem všech kol je za 1 100 000 Kč.

# První pohled do interiéru Škody Epiq

Při tradičním podhalování podoby další novinky Škoda naznačila podobu interiéru modelu Epiq. Je navržen v minimalistickém stylu označovaném Modern Solid s přehledným uspořádáním a snadnou orientací umožňující intuitivní ovládání. Horizontální uspořádání interiéru opouští konvenční pojetí přístrojové desky. Na dílčích částech interiéru jsou použity udržitelné materiály. Crossover Epiq bude hrát klíčovou roli při zdvojnásobení portfolia plně elektrických modelů Škoda v roce 2026. Jako součást evropské rodiny městských vozů v rámci Brand Group Core skupiny Volkswagen má přispět ke zpřístupnění elektrické mobility širším skupinám zákazníků. Stejně jako další modely této řady se bude vyrábět



ve Španělsku s využitím platformy MEB+ pro pohon předních kol.

Světová premiéra nejdostupnějšího plně elektrického malého crossoveru Škoda se uskuteční v Curychu 19. května 2026 od 14 hodin.

## Renault rozšiřuje nabídku o Clio Eco-G 120 EDC

Renault pro model Clio rozšiřuje nabídku o pohonnou jednotku na LPG, která představuje alternativu k hybridním variantám. Technologie bi-fuel benzín/LPG těží z více než 15 let zkušeností skupiny Renault a značky Dacia. Byla vyvinuta jako systém OEM a je stejně robustní a spolehlivá jako srovnatelný motor na benzin. Hnací ústrojí je již od fáze návrhu speciálně navrženo pro provoz na LPG a systém se montuje přímo ve výrobním



závodě. Nádrž na LPG je instalována v prostoru, který obvykle zabírá rezervní kolo, aniž by to mělo vliv na nádrž benzínu nebo zavazadlový prostor. Nová pohonná jednotka vychází z motoru 1,2 l turbo s přímým vstřikováním. Pohon Eco-G 120 vylepšen tak, aby poskytoval celkový výkon 90 kW (120 k), což je nárůst o 15 kW (20 k) s maximálním točivým momentem 200 N.m. Clio Eco-G 120 je k dispozici s dvouspojkovou automatickou převodovkou EDC. V režimu LPG má spotřebu 6,9 l/100 km a na benzin 5,4 l/100 km. Nádrž na LPG byla zvětšena ze 40 na 50 l. V kombinaci s nádrží na 39 l benzínu umožňuje celkový dojezd až 1450 km. Nová verze je k dispozici s cenou od 449 000 Kč. Objednávky už se přijímají a první dodávky zákazníkům jsou naplánovány před létem.



## ACEA reaguje na zákon EU o urychlení průmyslu IAA

Asociace evropských výrobců automobilů ACEA sdílí cíl Evropské komise posílit průmyslovou základnu EU a snížit závislost na třetích zemích v oblasti strategických technologií. Zákon EU o urychlení průmyslu IAA se může stát silným nástrojem konkurenceschopnosti. Aby však byl úspěšný, ACEA vyzývá zákonodárce, aby stávající návrh přepracovali s ohledem na následující aspekty:

**Klíčové definice:** Stále chybí několik klíčových definic, včetně metodiky pro definování oceli a hliníku produkovanými s nízkými emisemi uhlíku, jakož i právního výkladu toho, zda montáž vozidel v Unii ve všech případech znamená EU-27. Bez toho zákonodárci ani průmysl nemohou posoudit proveditelnost navrhovaných prahových hodnot. Nejedná se o drobné technické detaily, ale o klíčové prvky návrhu.

**Zeměpisný rozsah:** Členové ACEA zastávají odlišné názory na zeměpisný rozsah IAA.

**Pobídky:** Zavedení IAA zvýší náklady na výrobu vozidel, a tím povede k jejich vyšším cenám. Proto by měl poskytovat dostatečné pobídky k vyrovnání nákladů na lokalizaci, jako je poskytnutí superkreditů všem elektricky poháněným automobilům a dodávkám „Made in EU“. Pro veřejné subjekty, jako jsou obce, by měly být k dispozici programy přímé finanční

podpory, které by kompenzovaly dodatečné náklady spojené s pořízováním nákladních automobilů a autobusů „Made in EU“.

**Požadavky na podávání zpráv:** Existuje nebezpečí, že se Zákon o urychlení průmyslu promění v Zákon o průmyslové správě. Zátěž spojená s vytvářením nových procesů pro podávání zpráv o původu tisíců komponent od nesčetných dodavatelů z celého světa bude značná. Dodržování předpisů musí být snadno kontrolovatelné a podávání zpráv co nejjednodušší.

**Specifické potřeby těžké dopravy:** Současný návrh dostatečně neodráží specifickou realitu nákladních automobilů, autobusů a delších vozidel včetně zacházení s vozidly vybavenými nástavbami a přestavbami nebo vozidly dvojího užití a delší doby vývoje vozidel v tomto segmentu. Není ani dostatečně řešena specifická role kybernetické bezpečnosti vozidel poskytujících veřejné služby. V době, kdy IAA vstoupí v platnost, může být na podporu segmentu autobusů pozdě, protože tento segment je pod silným tlakem konkurentů ze zemí mimo EU. Není také jasné, zda veřejné rozpočty budou schopny absorbovat dodatečné náklady spojené s novými požadavky na těžká vozidla.

## Modernizace pro Volkswagen ID. Buzz

Volkswagen připravuje pro ID. Buzz komplexní softwarovou a technologickou aktualizaci. Mezi novinky patří verze s pohonem všech kol o výkonu 250 kW (340 k) s novým systémem ID. Buzz Pro 4Motion. Díky tomu je možné tažení těžších přívěsů – u standardní verze na 1800 kg, u verze s dlouhým rozvorem na 1600 kg. ID. Buzz Pro 4Motion se standardním rozvorem je



napájen z akumulátoru s kapacitou 79 kWh, zatímco verze s dlouhým rozvorem má akumulátor 86 kWh. Vylepšený systém Connected Travel Assist využívá online data a reaguje na semaforey. Funkce V2L (Vehicle-to-Load) umožňuje napájet externí zařízení s příkonem až 2,0 kW. Volkswagen také elektromobil vybavil přepracovaným multifunkčním volantem s fyzickými tlačítky. Přepracovaná logika ovládání zjednodušila přístup ke klíčovým funkcím vozidla a infotainmentu. Modernizaci doplňuje nový systém infotainmentu Innovision s obchodem s aplikacemi. Ceny modelů začínají od 959 900 Kč s DPH za verzi s elektromotorem 140 kW (190 k) a akumulátorem 58 kWh. Sedmimístná verze ID. Buzz Pro je s cenou od 1 156 032 Kč s DPH levnější než sedmimístný Multivan se spalovacím motorem.

## Mercedes-Benz Studio Praha se otevřelo návštěvníkům

V pražské Galerii Mánes na Masarykově nábřeží je nově otevřené Mercedes-Benz Studio Praha. Každý týden přinese nová témata, nové vozy a řadu zajímavých aktivit pro celou rodinu. Mercedes-Benz Studio Praha během tří týdnů představí značku ze tří různých úhlů pohledu: od jejích historických kořenů přes vrcholný luxus až po ryzí výkon. Každý tematický týden nabídne jiný výběr vystavených vozů a jinou atmosféru, díky čemuž se návštěva Studia pokaždé promění v nový zážitek. Na jednom místě lze vidět výjimečný historický Patentwagen i nejnovější elektrickou Třídu C, vrcholný vůz Mercedes-Maybach SL i technicky

fascinující Mercedes-AMG PureSpeed. K vidění bude i řada dalších modelů. Expozice se v průběhu trvání Studia obmění a stojí za to je zažít postupně všechny.





## Pražský summit hledal cestu k dekarbonizaci dopravy

Summit čisté energie pro mobilitu ve střední a východní Evropě 2026, který se uskutečnil v Grand Hotelu Prague Towers, se zabýval tím jak skloubit ambiciózní klimatické cíle Evropské unie s ekonomickou realitou zemí střední a východní Evropy. Konference CEE Clean Energy & Mobility Summit 2026 spojila v diskusi zástupce Evropské unie, manažery a experty petrochemického a automobilového průmyslu i dopravních společností a klíčové hráče v energetice.

Místopředseda vlády ČR Karel Havlíček v úvodním vystoupení zdůraznil potřebu realistického a ekonomicky proveditelného přístupu k dekarbonizaci dopravy, nutnost technologické neutrality a význam regionální spolupráce. Varoval, že se stanovují environmentální předpisy, ale jejich aplikaci musí platit firmy. Ty ztrácejí peníze a proto stále víc odcházejí do USA a Číny, a to musíme zastavit.

Prostřednictvím videohovoru Maja Bakran Marcich, zástupkyně generálního ředitele DG MOVE, představila aktuální priority Evropské komise v oblasti čisté mobility. Zdůraznila, že dekarbonizace dopravy není ideologie, ale přináší Evropě výhody ve vývoji nových technologií. Jediné řešení proto je pokračovat v nastoupené cestě a důležité je jen nastavit správnou rychlost.

Významná část diskusí se soustředila na roli bezuhlíkových a nízkoemisních paliv, zejména syntetických paliv (e-paliv) a HVO. Odborníci opakovaně zdůrazňovali, že samotná elektrifikace nebude pro splnění evropských cílů, zejména v oblasti těžké nákladní dopravy, dostačující.

Jedním z nejčastěji zmiňovaných principů byla technologická neutralita, tedy přístup, který neupřednostňuje jedinou technologii, ale umožňuje využít celé spektrum dostupných řešení podle jejich reálného přínosu a proveditelnosti v jednotlivých zemích. Opakovaně zaznělo, že ještě dlouhou dobu budou základním nosičem energie v dopravě současná paliva, zejména v nákladní dopravě.

Zástupci dopravců varují, že nerovné podmínky mezi západní, střední a východní Evropou by mohly vést k „dvourychlostní“ dekarbonizaci, která by společně na rozvinutějších trzích poskytla konkurenční výhodu.

Bez posílení distribuční soustavy a zrychlení výstavby dobíjecích hubů pro nákladní a kamionovou dopravu není šance dotáhnout dekarbonizaci do úspěšného konce. Realita ovšem je taková, že infrastruktura pro elektromobilitu v EU roste mnohem rychleji než prodej elektromobilů.

## Vydejte se na veletrh Automechanika Frankfurt

Od 8. do 12. září 2026 se automobilový průmysl opět sejde ve Frankfurtu. Veletrh Automechanika uvede nové formáty zaměřené na hlavní trendy dneška, jimiž pro automobilový průmysl jsou umělá inteligence, elektromobilita, digitalizace, udržitelnost a nové koncepty mobility. Také vývoj spojený s propojenými automobily a softwarově definovanými vozidly určuje agendu pro trh s náhradními díly. Proto se veletrh Automechanika ve Frankfurtu zaměřuje na nové technologie a služby pro průmysl, dílny a maloobchodníky. Zaměří se na inovace, transformaci, udržitelnost, školení a nábor. Novinky v oboru se objeví v boxové uličce Automechanika, ve Future Mobility parku, Automechanika

Experience parku, v oblasti Ambition, v místě setkávání mladých talentů nebo na expertních fórech Innovation4Mobility a HighTech4Mobility.



## Louda Auto otvírá v Praze první showroom značky BYD



Společnost Louda Auto v Praze Hloubětíně na Kolbenově ulici slavnostně otevřela první brandový showroom značky BYD v České republice. Nová pobočka představuje další významný krok v rozvoji značky na českém trhu. Louda Auto bylo

historicky prvním oficiálním partnerem značky BYD v České republice. Stálo u vstupu značky na český trh. Rok po předání prvního vozu zákazníkovi přichází otevření pražského showroomu, který znamená další krok v rozvoji prodejní a servisní sítě značky. Louda Auto chce postupně rozšiřovat prodejní i servisní síť a stát se největším dealerem značky BYD v České republice. Louda Auto patří mezi nejvýznamnější tuzemské automobilové skupiny a je největším dealerem vozů Škoda, Hyundai, Renault a Dacia v České republice. Ve své síti dále zastupuje značky Volkswagen, Ford, Audi, Mazda, Seat, Cupra a BYD.

## PR manažerkou Volkswagen Užitkové vozy bude Skálová

Značky Volkswagen a Volkswagen Užitkové vozy společnosti Porsche Česká republika ohlásily změnu v organizaci mediálního servisu a public relations. Od 1. června 2026 bude mít každá značka opět samostatnou PR manažerku: Lenku Vaňkovou pro osobní vozy a Magdalénu Skálovou pro vozy užitkové. „Vracíme se tak k dřívější struktuře,“ vysvětluje Jakub Šebesta, vedoucí divize Volkswagen.

„Před časem jsme agendu PR a mediálního servisu Volkswagen a Volkswagen Užitkové vozy sloučili. Lenka Vaňková odvedla při jejich propojení skvělou práci, nicméně jsme se společně

shodli, že agendy opět rozdělíme. Lenka se bude moci plně soustředit na práci PR manažerky značky Volkswagen, kde vzhledem k množství nových modelů a mediálních aktivit je práce nad hlavu,“ dodal Jakub Šebesta.

„Novou PR manažerkou značky Volkswagen Užitkové vozy bude Magdaléna Skálová, kterou velmi rádi vítáme zpět v našem týmu po rodičovské dovolené. Věříme, že je to krok správným směrem a obě značky budou mít i nadále skvělý mediální servis,“ říká Mirka Cimrová, vedoucí divize Volkswagen Užitkové vozy.



Lenka Vaňková



Magdaléna Skálová

## Čínská nabídka roste

Současný vývoj registrací čínských automobilů není dobré podceňovat. Importéři čínských vozů se loni potýkali s problémy přizpůsobení se požadavkům a představám výrobců i s váhavostí tuzemských dealerů. Výsledky proto loni nepřišly jak se očekávalo, ale až letos. Za rok 2024 se v ČR prodalo 4418 osobních vozů Made in China (tržní podíl 1,91 %), z čehož 4101 bylo vozů MG. Loni to už bylo 8013 vozů s tržní podílem 3,22 % a letos po čtyřech měsících je tento podíl už 4,87 %

a za duben dosáhl 5,97 %. Čínské značky začaly na našem automobilovém trhu své ostré drápky a chystají se tvrdě útočit na české zákazníky. Nejde jen tržní podíl, ale ti hlavní se plně zabydlují včetně toho, že už vstoupili do řad Svazu dovozců automobilů, což potvrzuje vážnost jejich počínání. Jde sice zatím jen o čtvrtinu značek z více než čtyř desítek, které už u nás registrovali své modely, ale loni byla členem jen jediná - MG.

# 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](https://www.autoweek.cz/cs-news_letter)

## Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

[vladimir.rybecky@gmail.com](mailto: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:

### 10 let servisu a rok jízdy v ceně

Design modernizovaný BVD A10 3 EVO byl upraven použitím nového aktivního chladicího ventilátoru, který efektivně řídí teplotu a výstupní aerodynamiku. Součástí platformy e-Platform 3.0 je systém pohonu 8.1 s zapnutím v jednom tahu motor, převodovka, řídicí jednotka, vozidla, akumulátor a elektromotor, rozvodnou BVD A10 3 EVO.

Typ	Wing	Executive	Wing
Cena	999 000 Kč	1 100 000 Kč	1 200 000 Kč

jednotku napájení, DC-DC regulátor a palubní nabíječku. Nový je design 8.1" digitálního přístrojového štítu a vůz je vybaven nejnovějším standardem BVD 150 s digitálním displejem. Systém zahrnuje integrované služby Google, vč. Google Maps, Google Play Store a Google Assistant. První jako je tradiční displej, netváříte žádná sekcí jsou ve výšle věstí manžar. Očekávejte jsou výšle věstí manžar. Očekávejte jsou výšle věstí manžar. Očekávejte jsou výšle věstí manžar.

### Německo varuje před obrovskými náklady

Sdružení německého automobilového průmyslu VDA vyzývá k deeskalaci cenového tlaku mezi USA a Evropou. Úřad pro ochranu spotřebitelů Donald Trump prohlásil, že zvýší cla na dovoz některých automobilů z EU na 25 % z dvíř akčních 15 %.

Americký prezident Donald Trump ve své předpovědi na tuto otázku oznámil, že zvýší cla na 25 %, protože EU plně neodpovídá obchodní dohodě vyznačené v USA. Opa je nedostatek vztahů na automobilový průmysl v amerických zájmech. „Je třeba zachytit a zabránit, že pokud se budou dovozci a výrobci v USA vyvíjet v amerických zájmech, nebude na ně žádná cla.“

V rozhovoru s novináři v blízkosti domnělého Trumpa řekl: „Nová cla sáňevněvské automobilů přitahují svou výrobu mnohem rychleji do USA. Zjednoduší mě řízení, že EU nedostává užitovalnou dohodou. Mluví EU prohlásil, že také přivádějí v souboji se standardní legislativní proces. Evropská komise bude na USA ubírat a vyžadovat a požadovat převážně možnost na ochrannou záštitu. Očekávané ovládnout EU dlouhé nesatisfakční. Zjednoduší mě řízení, že pokud se budou dovozci a výrobci v USA vyvíjet v amerických zájmech, nebude na ně žádná cla.“

### 我们正在交付成果 WE DELIVER

### Jak drastická bude restrukturalizace skupiny VW?

**Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Ring** říká, že restrukturalizace skupiny VW je velmi složitá a bude trvat dlouho. Problém se týká s převážnou měrou a při se při tom všichni shodli. Hlavní technická kopírky jsou příliš velké, počet závodů příliš vysoký a počet pracovníků v Německu příliš velký na to, aby se skupina udržela globálně konkurenceschopná.

Proto nyní probíhá mnoho diskusi, analyzují se možnosti, zvažují se různé scénáře restrukturalizace. „Jedná o velmi těžkou práci“ – to je hlavní zpráva z setkání v roce 2024. Je to velmi důležitá zpráva v obrovské konkurenceschopnosti.

Některé tendence se zdá, že něco je jinak. V Německu se očekává předpovědi za generál ředitele Oliver Blume, který připravil strategii a konzultace na střednědobé období. Zřejmě to znamená, že zůstane. Ale pokud, na zjednodušení dohod, tedy změna, je první úkolem něco obrovského, něco, co má přivést německé autoobrábění vyvíjením. „Je třeba se zabývat záležitostí, která nevedou k ničemu.“ Jím jím jím. „Čištění modelů zjednoduší celý úkol z Německa je prostě zapotřebí.“

### Čínský moment Yarisu

**Aktivity agentury Reuters z automobilového průmyslu.** Prezident Donald Trump lokalit, ale také překvapivým způsobem zrušil amerických cen na automobily dovozené z Evropy a USA o 25 % a tvrdil, že tak neodpovídá svou stranu obchodní dohodou uzavřenou v listopadu 2020.

Nová obchodní válka je započala volbou vítězství a tomu, že Trumpova administrace je již započala s tím, že reviduje amerického operativního konkuru s Německem. Může být těžké zrušit cení i spotřební práve restrukturalizaci cen pohonných hmot provázaných americké spotřebitelé nepříjemně.

Navybírají prohlášením z Evropy – předvedla obchodní výrobu. Evropského parlamentu Berndt Lange prohlásil, že nový ceník, ačkoliv je složené střímu rovnou spotřební partner – však odpovídá tvrdě, že to rozhodně uspokojí.

Je důležité, že v závěrečné části autoobrábění – Trumpovy emoce se mohou měnit ze dne na den – bude to rozhodně zárukou pro německé automobilky, které se již zapojily se svým problémem v Číně a došleky váky v posledním období.

### Čínské Volkswageny v Evropě?

**Aktivita agentury Reuters z automobilového průmyslu.** Záměry čínské výroby automobilů vyvíjet auto speciálně pro evropské spotřebitele. Volkswagen zvažuje, že se vydá opačným směrem. Generální ředitel společnosti Volkswagen Oliver Blume, který čínské podnikání zanechal, se nyní zaměřuje na evropské a evropské výrobce automobilů. Kde naruší speciálně pro Čínu. Blume prohlásil, že automobily by se také mohly poslat a obět nevyužitelné výrobní kapacity v svých čínských podniku.

Blume záměry agentury Reuters však naruší z několika aspektů. EU vyvíjí specifické úpravy úpravy bezpečnostních vzhledů. Regulace EU vyvíjí úpravy bezpečnostních vzhledů. Regulace EU vyvíjí úpravy bezpečnostních vzhledů. Regulace EU vyvíjí úpravy bezpečnostních vzhledů.

## 10 let servisu a rok jízdy v ceně

## Německo varuje před obrovskými náklady

## Jak drastická bude restrukturalizace skupiny VW?

## Čínský moment Yarisu

## Čínské Volkswageny v Evropě?

**Německo varuje před obrovskými náklady** **Čínský moment Yarisu**



## 10 let servisu a rok jízdy v ceně

Design modernizovaného BYD Atto 3 EVO byl upraven použitím nového aktivního chladiče, který efektivněji řídí teplotu a vylepšuje aerodynamiku.

Součástí platformy e-Platform 3.0 je systém pohonu 8 v 1 zahrnující v jednom bloku hnací motor, převodovku, řídicí jednotky vozidla, akumulátoru a elektromotoru, rozvodnou

BYD ATTO 3 EVO	Design	Excellence AWD
Cena	999 000 Kč	1 100 000 Kč

jednotku napájení, DC-DC regulátor a palubní nabíječku.

Nový je design 8,8" digitálního přístrojového štítu a vůz je vybaven nejnovějším infotainmentem BYD s 15,6" dotykovým displejem. Systém zahrnuje integrované služby Google, vč. Google Maps, Google Play Store a Google Assistant. Prvky jako je head-up displej nebo vyhřívání zadních sedadel jsou ve vyšší verzi standardem. Obě verze jsou vybaveny funkcí V2L (Vehicle-to-Load), která umožňuje napájet externí zařízení výkonem až 3 kW.

Standardně se poskytuje šestiletá záruka a osmiletá na akumulátor (do 250 000 km) s garantovaným SOH nad 70 %. K uvedení modelu BYD spouští kampaň 10+1, která přináší úhradu nákladů na 5 předepsaných servisních prohlídek během 120 měsíců (10 let) nebo do 150 000 km (nezahrnuje opotřebitelné díly

	Design	Excellence AWD
Typ baterie	BYD Blade Battery (LFP)	
Kapacita baterie - využitelná (kWh)	74,8	74,8
Elektrický dojezd - kombinovaný (km)	510	470
Elektrický dojezd - město (km)	710	630
Spotřeba elektrické energie - kombinovaná (kWh/100 km)	16,4	17,8
Maximální výkon nabíjení stejnosměrným proudem (DC)	220 kW	220 kW
Typ předního elektromotoru	-	AC asynchronní elektromotor
Typ zadního elektromotoru	Synchronní elektromotor s permanentními magnety	
Typ pohonu	Pohon zadních kol	Pohon všech kol
Maximální výkon (kW)	230	330
Maximální točivý moment (N·m)	380	560
Zrychlení 0-100 km/h (s)	5,5	3,9
Maximální rychlost (km/h)	180	200

a náplně) a 1 rok jízdy zdarma realizovaný formou příspěvku na nabíjení ve výši 25 000 Kč, což odpovídá průměrným ročním nákladům na provoz při standardním nájezdu. Nabídka je časově omezená a podmíněna servisem u autorizovaných dealerů BYD.





## Německo varuje před obrovskými náklady

Sdružení německého automobilového průmyslu VDA vyzvalo k deeskalaci celního sporu mezi USA a Evropskou unií poté, co prezident Donald Trump prohlásil, že zvýší cla na osobní a nákladní automobily z EU na 25 % z dříve dohodnutých 15 %.

Americký prezident Donald Trump ve svém příspěvku na Truth Social oznámil, že zvyšuje cla na 25 %, protože EU plně nedodržela obchodní dohodu vyjednanou s USA. Cla se nebudou vztahovat na automobily vyrobené v amerických závodech: *„Je plně pochopitelné a dohodnuté, že pokud se budou osobní a nákladní vozy vyrábět v amerických závodech, nebude na ně žádné clo.“*

V rozhovoru s novináři v Bílém domě 1. května Trump dodal: *„Nová cla donutí evropské automobilky přesunout svou výrobu mnohem rychleji do USA.“* Zopakoval své tvrzení, že EU nedodržuje uzavřenou dohodu. Mluvčí EU prohlásil, že Unie plní své závazky v souladu se standardní legislativní praxí. Evropská komise bude od USA usilovat o vyjasnění a ponechá si otevřené možnosti na ochranu zájmů EU. Dohodu ovšem zákonodárci EU dosud neratifikovali, protože usilují o další změny.

Zpoždění se týká způsobu výpočtu cel na ocel a hliník, které jsou klíčovými materiály pro výrobu

vozidel. V srpnu 2024 USA rozšířily 50% clo na ocel a hliník na stovky nových produktů. Výrobci čelí obtížnému úkolu vypočítat cla, která jsou založena na procentuálním zastoupení těchto kovů v jejich produktech. Zákonodárci EU dvakrát pozastavili ratifikaci dohody – jednou poté, co se Trump snažil získat Grónsko a znovu poté, co Nejvyšší soud USA zrušil prezidentův globální celní režim.

Kielský institut pro světovou ekonomiku IfW uvedl, že zvýšení cel by mohlo Německo stát 15 miliard eur (17,6 miliardy dolarů), přičemž v dlouhodobém horizontu by ztráty produkce vzrostly na 30 miliard eur. Podle IfW i další evropské ekonomiky s významným automobilovým sektorem – Itálie, Slovensko a Švédsko – také utrpí značné ztráty. Jen Německo v roce 2024 vyvezlo do USA nové automobily a autodíly v hodnotě 34,9 miliardy dolarů.

Hlavní poradce německého ministra financí Jens Suedekum v reakci vůči Trumpovi doporučil opatrnost: *„EU by měla prozatím prostě vyčkat a uvidí. Je dobře známo, že Trump své grandiózní celní hrozby rychle pozastavuje nebo stáhne. Prezident musí vysvětlit, proč si myslí, že EU nedodržuje stávající obchodní dohodu, protože není jasné, zda pro nejnovější celní hrozbu existuje právní základ.“*

# 我们正在交付成果

WE DELIVER



## Jak drastická bude restrukturalizace skupiny VW?

**Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje vývoj v automobilovém průmyslu.**

Nikdy to nekončí. Probíhající restrukturalizace skupiny VW opět budí rozruch. A ukazuje toto: tato transformace není jen fází, je to nový normál na velmi, velmi dlouhou dobu. Nemá konec.

Vše je nyní znovu pod drobnohledem a diskuse jsou opět vášnivé. Zdá se, že problémy jsou stejné jako v letech 2024 a 2025: nadměrná výrobní kapacita, příliš mnoho závodů, příliš mnoho zaměstnanců, restrukturalizace je nezbytná.

Nicméně tentokrát se zdá, že něco je jinak. V několika rozhovorech před pár týdny se generální ředitel Oliver Blume snažil připravit veřejnost a zaměstnance na stále obtížnější situaci. Zatím je to standardní PR záležitost. Ale pak, na zasedání dozorčí rady minulé pondělí, se prý ukázalo něco zásadního, něco, co nikdy předtím nebylo tak důrazně vyjádřeno: „*Je třeba se zabývat základy, trocha renovace nestačí.*“ Jinými slovy: „*Obchodní model zásobování světa auty z Německa je prostě zastaralý.*“

Problémy se řešily s překvapivou otevřeností a prý se při tom všichni shodli. Nadměrné technické kapacity jsou příliš velké, počet závodů příliš vysoký a počet pracovníků v Německu příliš velký na to, aby si skupina udržela globální konkurenceschopnost.

Proto nyní probíhá mnoho diskusí, analýz a úvah. Stále však „neexistují žádná konečná rozhodnutí“. „Žádná konečné rozhodnutí“ – to je možná zásadní problém v obrovské, tak obtížně ovladatelné vesmírné lodi jménem Wolfsburg, v této údajně téměř neovladatelné struktuře složité mocenské dynamiky. Rozhodnutí trvají příliš dlouho a panuje tu příliš velký strach z chyb.

Ale toto „neexistující konečné rozhodnutí“ může být po doznívajícím zasedání dozorčí rady slyšet méně často. Důraz se nyní soustředí na finalizaci plánů, na implementaci rozhodnutí.

Možná jsou potřeba tyto tři kroky: rozhodnutí následované provedením a následně výsledky. Pak bude dosaženo mnohé.



## Čínský moment Yarisu

### **Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.**

Prezident Donald Trump šokujícím, ale nikoli překvapivým zvratem slíbil zvýšení amerických cel na automobily dovážené z Evropské unie zpět na 25 % s tvrzením, že blok nedodržel svou stranu obchodní dohody uzavřené v loňském roce.

Nová obchodní válka je zajímavou volbou vzhledem k tomu, že Trumpova administrativa je již zapojena do stále neřešitelnějšího vojenského konfliktu s Íránem. Možnost dalšího zvyšování cen uprostřed prudce rostoucích cen pohonných hmot pravděpodobně americké spotřebitele nepotěší.

Navzdory protestům z Evropy – předseda obchodního výboru Evropského parlamentu Bernd Lange prohlásil, že nový celní krok ukazuje, že Spojené státy nejsou spolehlivý partner – však administrativa tvrdí, že cla rozhodně uplatní.

Za předpokladu, že k zavedení cel skutečně dojde – Trumpovy směrnice se mohou měnit ze dne na den – bude to špatná zpráva pro německé automobilky, které se již potýkají se slabým prodejem v Číně a důsledky války v Perském zálivu.

V první vlně prodeje automobilů pro Evropu a rozvíjející se trhy čínští výrobci automobilů používali populární modely ze svého domácího trhu a upravovali je pro globální užití. To fungovalo dobře pro rané období prodeje, ale odborníci z oboru tvrdí, že Číňané nyní potřebují „moment Yarisu“ jako odkaz na Toyotu Yaris, navrženou pro Evropu a uvedenou na trh v roce 1999, která posunula prodej japonské automobilky na novou úroveň.

Ve snaze konkurovat v zahraničním prodeji se velké čínské automobilky nyní inspiroují Toyotou a pro Evropu nabízejí hatchbacky, zatímco pro spotřebitele na trzích, jako jsou Austrálie, Mexiko nebo Brazílie, pick-upy. Například v Číně jsou hatchbacky vzácným druhem, protože silnicím vládnou velká SUV a minivany. Ale jak zdůrazňuje výkonná ředitelka BYD Stella Li, na některých evropských trzích tvoří velkou část prodeje, a pokud je automobilka v tomto segmentu nemá, tak prohrává.



## Čínské Volkswageny v Evropě?

### **Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.**

Zatímco čínští výrobci automobilů vyvíjejí auta speciálně pro evropské spotřebitele, Volkswagen zvažuje, že se vydá opačným směrem. Generální ředitel společnosti Volkswagen Oliver Blume, který oznámil pokles zisku za první čtvrtletí, uvedl, že skupina zvažuje možnost ve svých závodech v Evropě vyrábět automobily, které navrhla speciálně pro Čínu. Blume prohlásil, že automobilka by se také mohla podělit o část nevyužitých výrobních kapacit u svých čínských partnerů.



Najednou se zdá, že všichni nakupují tovární kapacitu v Evropě. Společnost Stellantis údajně prodává svou kapacitu čínským automobilkám. Generální ředitel Antonio Filosa říká, že dohoda společnosti se společností Leapmotor – na jejímž základě prodává a bude vyrábět některé vozy Leapmotor v Evropě – by mohla sloužit jako model pro budoucí spolupráci s dalšími čínskými automobilkami.

Tesla v Evropě dosáhla pokroku, když nizozemský regulační orgán schválil její systém

asistence řidiče FSD pro použití v Nizozemsku. Generální ředitel Elon Musk vyjádřil naději, že EU brzy bude následovat tohoto příkladu a schválí plně autonomní řízení s dohledem pro použití v celém bloku.

Podle zprávy agentury Reuters však regulátoři z několika zemí EU vyjádřili skepsi ohledně údajných bezpečnostních výhod FSD. Regulační orgány před klíčovým setkáním v Bruselu, kde nizozemští úředníci vysvětlí, proč schválili FSD, vyjadřují obavy ohledně tendence systému ke zvyšování rychlosti, z bezpečnosti na zledovatělých silnicích a možnosti řidičů obcházet funkce určené k zabránění používání mobilních telefonů. Někteří si stěžovali na to, že je pronásledují nadšenci Tesly, kteří se snaží prosadit schválení, což Musk podporuje.

První velký kamion Tesla Semi sjel z tovární linky v Nevadě, zatímco se společnost připravuje na hromadnou výrobu - devět let poté, co generální ředitel Musk tento vůz poprvé představil. Dodání vozidla do výroby za téměř deset let bylo dlouhé i na poměry tradičních automobilek. Ale teď, když čínští výrobci elektrických nákladních vozidel zjevně zvládli, jak si tato vozidla během několika let sami vyrábět, to působí extrémně pomalé.

Společnost General Motors investuje 1,4 miliardy dolarů do tří amerických továren a jednoho kanadského závodu, které vyrábějí zážehové motory, převodovky a kovové odlitky, a posiluje tak svou schopnost vyrábět automobily se spalovacími motory, jelikož poptávka po elektromobilech klesá.