

21. týden 2026

Auto Tablet.cz

novinky z www.autoweek.cz

that's EpiQ



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

Dive in and have fun!

Epiq World Premiere



Škoda Epiq vstupuje na český trh

Nový elektricky poháněný městský elektromobil Škoda Epiq vstupuje na český trh. Malý crossover je pro společnost Škoda Auto důležitým modelem pro přežití v období transformace. S nulovými emisemi má za úkol kompenzovat produkci vozů se spalovacími motory, které zajišťují potřebný zisk.

Epiq se bude od června vyrábět v závodě Volkswagen ve španělské Pamploně. Byl vyvinut v rámci rodiny městských elektromobilů Brand Group Core zaměřených na velkoobjemový segment. To přináší efekt úspor z objemu produkce a umožňuje nabídnout pokročilé elektrické technologie širšímu okruhu zákazníků. Spolu s modely Volkswagen ID. Polo, Volkswagen ID. Cross a Cupra Raval sdílí stejnou platformu MEB+ a stejný koncept interiéru.

Jedná se o první elektromobil Škoda na nové platformě MEB+ optimalizované pro kompaktní elektromobily s pohonem předních kol. Platforma je speciálně navržena pro menší a lehčí akumulátory, které přispívají k nižší spotřebě

energie a efektivnějšímu uspořádání interiéru.

Epiq je dlouhý 4171 mm s rozvorem náprav 2601 mm. V pětidveřové karoserii je zavazadlový prostor o objemu 475 l a 25litrový úložný prostor pod přední kapotou.

Menší akumulátor LFP (lithium-železo-fosfát) s kapacitou 38,5 kWh brutto (37 kWh netto) poskytující dojezd 310 km je vhodný pro městský provoz. Je určen pro Epiq 35 s 85 kW a Epiq 40 s 99 kW. Akumulátor NMC (nikl-mangan-kobalt) s vyšší hustotou energie ve verzi Epiq 55 má kapacitu 55 kWh brutto (52 kWh netto) a umožní dojezd 440 km. Varianty Epiq 35 a Epiq 40 s doplní nabídku až ve Španělsku začne výroba LFP článků.

Slibovaná základní cena 619 000 Kč pro vstupní variantu Epiq 35 bude potvrzena později. Cena základní varianty se na mnoha trzích vyrovná ceně modelu Kamiq. Okamžitě dostupná k objednání je nejvýkonnější verze Epiq 55 s větším akumulátorem 55 kWh, která začíná na 779 000 Kč v zaváděcí sérii Essence START.

Volkswagen sází na techniku z Číny

Volkswagen na autosalonu v Pekingu představil velké SUV ID.Era 9X se třemi řadami sedadel. To se má stát vrcholným modelem značky v Číně. Vyvíjí se ve spolupráci s místním partnerem SAIC ze Šanghaje. Podle šéfdesignéra VW Andyho Mindta slouží nové čínské modely jako testovací dráha pro evropskou nabídku. ID.Era 9X není přímo spojen s konkrétním modelem pro EU, ale ukazuje technologie, které by se mohly objevit v budoucím prémiovém SUV, které by mělo být uvedeno na trh koncem desetiletí. Volkswagen pracuje na novém SUV velikosti jako současný Touareg pro Evropu. Bude to první model značky postavený na nové platformě SSP. ID.Era 9X využívá hybridní pohonný systém s prodlužovačem dojezdu s 1,5 l přeplňovaným zážehovým motorem



Volkswagen. Vrcholná verze s pohonem všech kol poskytuje výkon až 380 kW (510 k). K dispozici jsou akumulátory s kapacitou 51,1 kWh nebo 65,2 kWh. Větší nabízí dojezd až 400 km. Displeje jsou i v zadních dveřích. Ovládají funkce jako nastavení sedadel, ambientní osvětlení a zábavu. Cestující na zadních sedadlech mají také přístup k velkému sklopnému displeji ve stropě.

Osvěžení pro Toyotu Yaris Cross

Toyota dodala svému kompaktnímu SUV Yarisu Cross s hybridním pohonem osvěžený vzhled. K dispozici je s pohonem 4x4 i v oblíbené výbavě GR Sport. Malé SUV Yaris Cross, vyráběné v závodě Toyota Motor Manufacturing France, klade důraz na typické vlastnosti modelové řady Yaris.



Yaris Cross je od svého uvedení na evropské trhy v roce 2021 prodejním hitem a dokonce se v Evropě stal nejprodávanějším vozem značky Toyota. V roce 2025 se pro něj v Evropě rozhodlo 200 000 zákazníků. Nejnovější modernizace vychází z filozofie kaizen značky Toyota, tedy průběžného zlepšování. Program zdokonalování se zaměřil na naplňování potřeb zákazníků se zohledněním jejich zpětné vazby. Ústředním prvkem modernizace je nově koncipovaná před s novou maskou chladiče s LED světly nové konstrukce. Největší výkon systému Hybrid 130 je 96 kW (130 k). Hybrid 115 v kombinaci s pohonem předních kol (FWD) má výkon 85 kW (116 k). Cena začíná na 599 000 Kč a první vozy ke svým majitelům dorazí začátkem podzimu 2026.



Čínské automobilky mají zájem o evropské továrny

Čínské automobilky intenzivně vyjednávají s evropskými společnostmi o převzetí jejich nevyužitých továren. Zatímco Geely už získalo španělský závod od Nissanu, BYD jedná se Stellantisem a XPeng s VW. Stellantis ohlásil užší spolupráci s partnerskou společností Leapmotor v Evropě, v jejímž rámci budou dvě španělské továrny Fiatu a Peugeotu pro tuto čínskou společnost vyrábět elektromobily.

Evropští výrobci, včetně VW Group, se potýkají s vysokými náklady a jsou otevřeni dohodám s čínskými partnery. Stellantis, VW i Ford naznačily, že partnerství s čínskými výrobci jsou stále důležitější vzhledem k vysokým nákladům a nízké poptávce na evropských automobilových trzích.

Viceprezidentka společnosti BYD Stella Li potvrdila, že jedná se společností Stellantis a dalšími evropskými automobilkami o převzetí nevyužitých továren v regionu. Stella Li uvedla, že BYD diskutuje o možnosti převzetí závodů v zemích, jako je Itálie. „Jednáme nejen se společností Stellantis, ale i s dalšími. Hledáme jakýkoli dostupný závod v Evropě, protože chceme tyto volné kapacity využít,“ řekla.

„BYD by raději provozoval závody samostatně než prostřednictvím společných podniků, protože je to jednodušší,“ uvedla Stella Li. Také uvedla,

že zástupci BYD už navštívili mnoho závodů v Evropě a Itálie je na užším seznamu zemí, které by mohly být pro takovou dohodu vhodné. Z dlouhodobého hlediska jsou podle ní zajímavé i země jako Francie kvůli nízkým cenám elektrické energie.

Mezitím BYD spouští výrobu v továrně v Segedínu v jižním Maďarsku, kde plánuje dosáhnout roční produkci 300 000 vozidel.

Čínský výrobce elektromobilů Xpeng jedná se společností Volkswagen a dalšími automobilkami o akvizici výrobního závodu v Evropě, protože se snaží posílit svou kontinentální přítomnost. Tento krok je motivován kapacitními omezeními ve stávající výrobní základně Xpengu. Xpeng v současné době v Evropě spoléhá na závod smluvního výrobce Magna Steyr v Rakousku.

VW drží 5% podíl ve společnosti Xpeng. Investice 700 milionů dolarů v roce 2023 zahrnuje i společný vývoj elektromobilů v Číně. „Jednáme s VW, abychom zjistili, zda existuje nějaká možnost, že bychom našli pobočku zde v Evropě,“ prohlásil Elvis Cheng, generální ředitel společnosti pro severovýchodní Evropu. Cheng dodal, že Xpeng také zvažuje i možnost výstavby zcela nového závodu v regionu.

Evropa už investovala 200 miliard eur do podpory elektromobility

Země Evropského hospodářského prostoru a Švýcarsko investovaly do ekosystému elektromobilů 200 miliard eur. Ukazují to data společnosti New Automotive. Investice do elektromobility se zaměřovaly především do dodavatelského řetězce akumulátorů, do něhož dosud bylo vynaloženo 109 miliard eur ve snaze prolomit čínský monopol. V roce 2025 Čína podle Mezinárodní energetické agentury vyrobila 80% všech akumulátorů. „Evropa nyní vyrábí akumulátory pro třetinu elektromobil prodávaných na domácím trhu,“ uvedla New Automotive



jejímž deklarovaným posláním je urychlit přechod na elektromobily. Do výroby elektromobilů se investovalo 60 miliard eur, zaměřených na přeměnu stávajících výrobních závodů a na nová zařízení pouze pro elektromobily. Investice do nabíjecí infrastruktury pokryly 23 až 46 miliard eur, přičemž po Evropě bylo rozmístěno víc než milion veřejných nabíjecích stanic. Do výroby této infrastruktury bylo investováno 3,5 miliardy eur. „Tyto investice podporují více než 150 000 pracovních míst a dalších 300 000 pracovních míst se očekává, pokud se všechny oznámené projekty plně realizují,“ uvedl Chris Heron, generální tajemník kampaně E-Mobility Europe. Německo, Itálie a země střední a východní Evropy formálně odmítly zákaz spalovacích motorů v EU do roku 2035. Přitom víc než polovina sledovaných investic byla soustředěna právě v těchto zemích. Dalšími významnými příjemci jsou Francie a Španělsko.

Obnova po koronaviru podpoří elektromobilitu

Německo obdrží dalších 4,6 miliardy eur z fondu EU pro obnovu po koronaviru. Finanční prostředky jsou určeny k použití na různé projekty, mezi něž patří podpora renovace budov, výzkumu vodíku a digitální správy. Portál Vision Mobility konkrétně zmiňuje podporu nákupu elektromobilů a rozšíření sítě nabíjecích stanic. Fond pro obnovu po koronaviru byl zřízen v roce 2021 s cílem řešit ekonomické škody způsobené pandemií. Předpokladem pro získání pomoci je plán členských států, který nastíní konkrétní investiční a reformní projekty. Německo má nárok na

30 miliard eur ve formě grantů z fondu. Finanční prostředky jsou vypláceny po splnění stanovených cílů pro reformy a investice. Program financování končí na konci roku a zbývající cíle musí být splněny do 31. srpna.



FASTLANE 2030

Stellantis představil strategický plán

Při Investor Day v Auburn Hills v Michiganu vedení společnosti Stellantis představilo projekt FaSTLANe 2030, pětiletý strategický plán v hodnotě 60 miliard € zaměřený na urychlení růstu a zisku.

Do roku 2030 Stellantis uvede 60 nových vozů a 50 modernizací. Půjde o 29 elektromobilů, 15 plug-in hybridů nebo elektromobilů s prodlužovačem dojezdu, 24 hybridů a 39 mild-hybridních vozů.

Nová multibrandová strategie koncernu Stellantis identifikuje čtyři globální značky s nejvyšším potenciálem ziskovosti: Jeep, Ram, Peugeot a Fiat. Tyto značky budou prvními nositeli nových globálních produktů. Do těchto značek, stejně jako do užitkové divize Pro One, bude směřovat 70 % investic. Pět regionálních značek – Chrysler, Dodge, Citroën, Opel a Alfa Romeo – bude těžit ze stejných globálních aktiv a zaměří se na jasnou identifikaci značky. DS a Lancia budou spravovány společnostmi Citroën a Fiat jako specializované značky. Stellantis plánuje zajistit budoucnost pro Maserati přidáním dvou modelů.

Do roku 2030 bude 50 % celosvětového objemu výroby vyjíždět na jedné ze tří globálních platforem, včetně zcela nové STLA One. Do roku 2030 bude 50 % celosvětového objemu výroby vybaveno univerzálními pohonnými jednotkami.

Integrace umělé inteligence (AI) celého systému vývoje i výroby budou uvedena na trh v roce 2027.

Stellantis uzavírá nová partnerství a rozšiřuje ta stávající. Prostřednictvím společnosti Leapmotor International, ve které má podíl 51 %, Stellantis a Leapmotor plánují sdílení kapacit v závodech v Madridu a Zaragoze. S dlouholetým partnerem Dongfeng bude v rámci čínského společného podniku DPCA vyrábět dva modely Peugeot a dva modely Jeep pro prodej v Číně a dalších regionech. Stellantis se značkou Dongfeng založí i evropský společný podnik. Se společností Tata posiluje Stellantis konkurenceschopnost v Asii a Tichomoří, na Středním východě, v Africe a Jižní Americe. S Jaguar Land Rover prozkoumá možnosti spolupráce ve vývoji ve Spojených státech.

V oblasti výpočetní architektury, softwaru, ADAS, AI a akumulátorů rozvíjí Stellantis strategická partnerství se společnostmi Applied Intuition, Qualcomm, Wayve, NVIDIA, Uber, Mistral AI a CATL.

V Evropě Stellantis rozšíří pokrytí trhu zavedením modelu E-Car – nové generace cenově dostupných elektromobilů vhodných do města. Bude se vyrábět v Evropě nejprve v italském Pomigliano d'Arco.

Právě vyšlo nové vydání magazínu Autoservis a mobilita. Na ukázkou přinášíme jeho úvodník.

Komu vlastně slouží Evropská komise

Konference CEE Clean Energy & Mobility Summit 2026 si kladla za cíl hledání cesty jak spojit klimatické cíle Evropské unie s ekonomickou realitou zemí střední a východní Evropy, konkrétně s jakými pohonnými hmotami zvládnout rostoucí požadavky na dopravu.

Jenže naprostá většina příspěvků se zaměřovala na to, jak čelit nerealistickým požadavkům přicházejícím z Bruselu. Evropský průmysl ale i politici většiny členských států dnes hledají především řešení problémů vyvolaných administrativou EU.

Rozhodnutí Evropské komise stále víc posílají evropský průmysl do krize a ani problémy vyvolané válečnými konflikty, devastujícími nejen lidské životy, ale i životní prostředí a mající katastrofální dopad na klima, na tom nic nemění. Stále víc se ztrácí konkurenceschopnost evropských firem v porovnání se zámožskou konkurencí, a to dnes už nejen ve výrobě, ale i ve vývoji nových technologií.

Nemenším problémem pro evropské firmy je skutečnost, že opatření zaváděná pod heslem ochrany klimatu, doprovází stále hůř zvládnutelná byrokratická zátěž, která je natolik komplikovaná, že neřídka dokonce brání realizaci samotných „zelených“ opatření.

Přitom všem chybí dlouhodobá

koncepce s výjimkou nezpochybnitelné ideje nulových emisí „sodovkového plynu“ CO₂. Evropa si může stanovovat cíle, ale komise by neměla předem rozhodovat o tom, jak je dosáhnout předpisem jediného přípustného řešení. Moc jim při tom nepomáhá tvrzení, že problémy drtící evropský průmysl jsou ve skutečnosti skvělou příležitostí pro budoucnost.

Vlády i oborová sdružení jednotlivých průmyslových odvětví sice proklamují jednoznačnou podporu „Zelenému údělu“, jenže ve skutečnosti je Evropa rozdělená – jednotlivé státy i firmy volí rozdílné strategie. Přitom průmysl a politici by

neměli bojovat proti sobě navzájem, ale spojit síly proti sílící globální konkurenci.

Kritická situace evropského průmyslu má krajně nepříznivý dopad i na obranyschopnost jednotlivých zemí i celé unie. Současně se zaváděním nových opatření jen měníme jednu závislost evropského průmyslu za jiné závislosti na ne vždy zcela spřátelených regionech.

Pokud si Evropa zničí svůj průmysl, zničí tím i svůj vliv ve světě. Stále víc se tak ukazuje, že právě ona „bruselská bublina“, na hony vzdálená realitě současného světa, je dnes tou největší hrozbou pro budoucnost Evropy.



GB CZ Distribution vede Dominik Ślusarczyk

Při pražské premiéře automobilů značky JAC se poprvé představil management dovozní společnosti GB Distribution CZ (GB = Grupa BEMO). Společnost je od minulého roku oficiálním importérem čínských automobilů BAIC do České a Slovenské republiky a od května také dovozcem vozidel čínské značky JAC. Po loňské nečekané rošádě ve vedení GB Distribution CZ, kdy byl odvolán její původní generální ředitel Jan Laube, došlo k útlumu aktivit značky BAIC. Ve společnosti GB Distribution CZ jen nyní generálním ředitelem



Dominik Ślusarczyk, pod kterého spadá především značka JAC. Marketing pro značku JAC vede Lucie Krénusz, která s ním přišla z importu KGM/Ssangyong. Dominik Ślusarczyk je absolvent soukromé vysoké školy ve Varšavě, obor management/marketing. Do loňského října působil na pozici ředitele importu značky KGM (dříve SsangYong) pro Českou a Slovenskou republiku. Před tím pracoval v importu Nissanu a také pro Daewoo/Chevrolet nejen u nás, ale také ve Varšavě a centrále Nissanu v Budapešti.

Personální změna v AutoBinck Car Distribution

Společnost AutoBinck Car Distribution oznamuje personální změny. Na pozici After Sales manažera pro značky MG a Mitsubishi jmenovala Martina Godanyho. Martin Godány dosud zastával funkci Network Development Manager v distribuci vozidel značky MG. Byl zodpovědný za rozvoj dealerské sítě na českém trhu, přenos strategie do praxe a realizaci konkrétních projektů — včetně otevírání nových



showroomů a budování povědomí o značce a důvěry zákazníků. V nové pozici přebírá komplexní odpovědnost za sdílenou část prodejních služeb pro vozy značky MG a Mitsubishi na českém a slovenském trhu. Součástí jeho agendy je průběžná optimalizace těchto procesů, posilování výkonnosti dealerské sítě a budování dlouhodobých vztahů se zákazníky i obchodními partnery.

AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)

Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)

RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:

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

Luděk Šipla

Partner organizace:



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

UPOZORNĚNÍ

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

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na

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

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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

Škoda Epiq vstupuje na český trh

Škoda představuje první SUV s plně elektrickým pohonem a plně elektrickým pohonem. Model je dostupný v konfiguracích s výkonem od 130 do 150 kW. Cena začíná od 1 200 000 Kč. Škoda Epiq je první SUV s plně elektrickým pohonem v České republice.

Bosch dodá Mercedesu elektromotory

Bosch získal významnou zakázku od společnosti Mercedes-Benz na elektromotory pro sériové výrobní linie. Dodávky budou zahájeny v červnu 2023. Bosch dodá Mercedesu elektromotory pro sériové výrobní linie.

Mýtus o přechodném roce

Šéfredaktor Autonomobilové společnosti Rybecký říká, že rok 2023 není přechodným rokem, ale rokem, kdy se začne realizovat skutečná transformace. Mýtus o přechodném roce.

Nejnovější evropský návrat Fordu

Ford představuje novou strategii pro evropský trh. Společnost se zaměřuje na inovativní řešení a zlepšení zákaznické zkušenosti. Nejnovější evropský návrat Fordu.

Problém Hondy s elektromobily

Honda čelí problémům s elektromobily v důsledku vysokých cen baterií. Společnost hledá řešení, aby mohla konkurovat na evropském trhu. Problém Hondy s elektromobily.

Škoda Epiq vstupuje na český trh

Bosch dodá Mercedesu elektromotory

Mýtus o přechodném roce

Nejnovější evropský návrat Fordu

Problém Hondy s elektromobily

Bosch dodá Mercedesu elektromotory

Nejnovější evropský návrat Fordu



Škoda Epiq vstupuje na český trh

Epiq je primárně určen pro zákazníky hledající jednoduchý a dostupný vstup do elektromobility s atraktivním poměrem ceny a užitné hodnoty. Měl by oslovit stávající zákazníky značky i nové,

umožňuje řízení jedním pedálem a podporuje tři režimy obousměrného nabíjení: napájení externích elektrických zařízení V2L (Vehicle-to-Load), dodávání energie z baterie do

Verze	Pohon	Baterie	Dojezd	Essence START	Selection START	First Edition
55 155 kW Spotřeba: 13,7-14,1 kWh/100 km a Emise CO ₂ : 0 g/km	přední	55 kWh 10-80 % jíz za 24 minut	429-441 km	779 000	869 000	923 000

kteří chtějí funkční vůz do města využitelný každý den, ovšem s dojezdem vhodným i pro delší cesty.

Výbava všech verzí zahrnuje světlomety LED vpředu i vzadu a klimatizaci, 5 virtuální kokpit a centrální 13 displej.

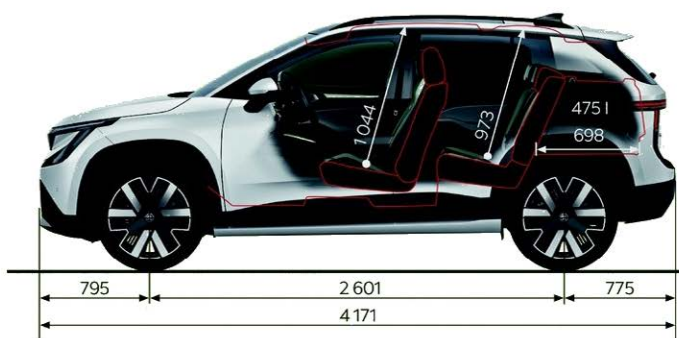
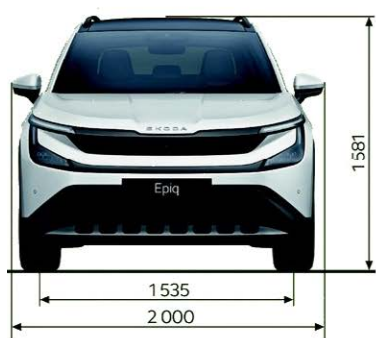
Epiq je prvním elektromobilem Škoda, který

Model	35	40	55
Dojezd	310 km		více než 440 km
Kapacita baterie (brutto/netto)	38,5 kWh/37 kWh		55 kWh/52 kWh
Doba nabíjení z 10 % na 80 % (DC)	33 min	25 min	24 min
Výkon	85 kW	99 kW	155 kW
Maximální rychlost	150 km/h		160 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	11,0 s	9,8 s	7,1 s
Pohon	předních kol		

domácnosti V2H (Vehicle-to-Home) a zpětné dodávání energie do veřejné elektrické sítě V2G (Vehicle-to-Grid). Všechny jsou dostupné pro všechny verze.

Při příležitosti uvedení vozu Epiq na český trh je dostupná limitovaná edice First Edition s 20 koly Macaw z lehké slitiny, černě lakovanou střechou a oranžovými prvky nebo interiérem s červenými doplňky a sportovními kryty pedálů. Její cena je 923 000 Kč vč. DPH.

Na akumulátor Škoda poskytuje záruku 8 let nebo 160 000 km.





Bosch dodá Mercedesu elektromotory

Bosch získal významnou zakázku od společnosti Mercedes-Benz na elektromotory pro několik výkonnostních tříd. Dlouhodobé partnerství bude pokračovat i v příštím desetiletí. Více než 50 automobilových výrobců po celém světě vyrábí elektromobily s využitím technologií Bosch.

Elektrifikace mobility nabírá na síle a Bosch tuto transformaci aktivně utváří společně se svými zákazníky. Bosch získal od Mercedes-Benz významnou zakázku na dodávku velkého objemu elektromotorů v příštím desetiletí pro novou generaci jeho elektrických pohonných jednotek.

„Nová zakázka potvrzuje naše dlouhodobé partnerství se společností Mercedes-Benz a ukazuje, že své odborné know-how dokážeme úspěšně uplatnit i v technologicky náročných projektech,“ říká Markus Heyn, člen představenstva společnosti Bosch a předseda Bosch Mobility.

Zakázka navazuje na úspěšný rok 2025, během něhož Bosch získal 70 zákaznických projektů po celém světě. Společnost v současnosti dodává technologie a řešení pro elektromobilitu 50 automobilovým výrobcům z celého světa. Přestože se trhy v jednotlivých regionech vyvíjejí rozdílným tempem a tlak na ceny i konkurence zůstávají vysoké, tyto zakázky jasně ukazují, že

Bosch je i v oblasti elektromobility na správné cestě.

Elektromotory Bosch dosahují účinnost až 98 % a díky nové technologii vinutí nabízejí také vyšší hustotu výkonu. Motory jsou vybaveny inovativním olejovým chlazením rotoru.

Další rozhodující výhodou je jejich škálovatelná architektura platformy: délku elektromotoru lze přizpůsobit požadovanému výkonu, takže motor lze snadno instalovat do různých variant náprav.

Zákazníci tak mohou pohonnou jednotku flexibilně a nákladově efektivně integrovat do různých modelů vozidel. Kombinace vysoké účinnosti, inovativního chlazení, optimalizované technologie vinutí a škálovatelné architektury platformy vede k mimořádně kompaktní konstrukci, která snižuje hmotnost, nároky na zástavbový prostor a v konečném důsledku i systémové náklady.

Bosch plánuje v roce 2026 vyrobit více než sedm milionů komponent pro elektrické pohony. Kromě prémiových výrobců, jako je Mercedes-Benz, spolupracuje Bosch v oblasti elektromobility také s velkým počtem dalších mezinárodních automobilek. *„Již nyní spolupracujeme téměř se všemi čínskými výrobci automobilů i s řadou mezinárodních automobilek působících v Číně,“* říká Marco Zehe, prezident divize Bosch Electrified Motion.



Mýtus o přechodném roce

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje vývoj v automobilovém průmyslu.

Aby se odvrátila kritika, mezi automobilkami se uchytil příběh o „přechodném roce“. Protože se automobilky v současné době nacházejí uprostřed transformace, vzestupný trend a zlepšení klíčových ukazatelů výkonnosti potvrzují o něco déle, ale opatření by měla svou účinnost ukázat až příští rok. Někteří generální ředitelé používají tento argument k tomu, aby si koupili čas.

Tato transformace však není krátkodobým, ani střednědobým poklesem. Je to dlouhodobá strukturální zátěž pro automobilový průmysl. Fáze, která možná nikdy neskončí, která bude pravděpodobně trvalým stavem neustálých změn a adaptací. Průmysl prochází neustálým zátěžovým testem.

Pojem „přechodný rok“ se stal módním s pandemií v roce 2020. V té době se zdálo oprávněné posoudit vnější okolnosti a pozastavit

investice a budoucí plány. Pochopitelně existovaly i jiné priority. Objevilo se spojení „nový normál“ k popisu období, ve kterém již předchozí normy a procesy neplatily. Změněná realita se však ukázala jako trvalý stav věcí, který je nyní třeba akceptovat. Generální ředitel VW Oliver Blume nedávno vehementně vyjádřil tento názor a označil starý obchodní model za zásadně zastaralý. Všechno je nyní třeba zpochybnit. Neexistují žádné stálezelené podniky.

Možná je správným přístupem přijmout, že stará éra skončila. Nicméně vše zůstává v neustálém vývoji. Pokračující restrukturalizace, propouštění, uzavírání závodů a přesto pokračující investice tam, kde je to nutné – to je nový normál. Obrát je možný, ale nelze ho dosáhnout během jediného „přechodného roku“. Po annus horribilis v roce 2025 se měly věci začít obracet k lepšímu v roce 2026 – jenže zatím se to nezdá pravděpodobné.

Transformace nezmizí. Zvykejme si na ni a vytěžme z ní maximum.



Nejnovější evropský návrat Fordu

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Tento týden je pro generálního ředitele společnosti Stellantis Antonia Filosu významný. Na setkání hlavních akcionářů společnosti v Auburn Hills v Michiganu vysvětloval, že do čtvrté největší automobilky na světě stojí za to investovat. Stellantis se snaží řešit své hlavní slabiny novými produkty pro americký trh, zahájením zásadní revize svého rozsáhlého portfolia 14 značek a pronajmutím přebytečných kapacit v Evropě čínským automobilkám. Vzhledem k tomu, že tržní kapitalizace společnosti Stellantis je jen o něco vyšší než u amerického startupu v oblasti elektromobilů Rivian a jen třetinová oproti Ferrari, nebude snadné investory přesvědčit.

Když se podíváte na to, jak moc klesl prodej Fordu v Evropě, je to opravdu úchvatné. Před deseti lety, v roce 2016, Ford prodal přes 1 milion vozů. V roce 2025 jich prodal 425 000. Pro srovnání - to je ekvivalent roční produkce dvou plných automobilek. Ford však tvrdí, že se vrací s novou nabídkou vozů, které mu umožní zvýšit podíl na trhu. Mezi nové vozy patří dva malé elektromobily, které se budou vyrábět v severní Francii v továrně Renaultu s využitím elektronické technologie francouzské

automobilky. Proklamace vedoucích pracovníků Fordu ohledně opětovného získání podílu na trhu zní sebejistě, ale s množstvím nových čínských vozů budou bojovat na velmi přeplněném trhu.

Američtí zákonodárci ve Sněmovně reprezentantů navrhli legislativu, která by od majitelů elektromobilů vyžadovala roční poplatek 130 dolarů (2715 Kč) na financování oprav silnic a 35 dolarů (730 Kč) za některé plug-in hybridní modely. Na první pohled to dává smysl. Většina příjmů z federálně financovaných oprav silnic se vybírá prostřednictvím daní z nafty a benzínu, které elektromobily neplatí. To je fér. Přesto ze strachu z čínských elektromobilů zákonodárci Sněmovny reprezentantů nedávno navrhli legislativu, která by kodifikovala již existující zákaz vstupu čínských automobilek na americký trh. Zdanění elektromobilů a zároveň takový strach z čínských elektromobilů, že je nutné je zakázat, se jeví jako zvláštní přístup. Lepším způsobem, jak konkurovat, by mohlo být nalezení způsobu, jak podporovat elektromobily vyrobené v USA.

Toyota požádala o schválení výstavby nové montážní linky vozidel ve svém stávajícím výrobním komplexu v Texasu s plánovanou investicí přibližně 2 miliardy dolarů.



Problém Hondy s elektromobily

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Honda vykázala svou první roční ztrátu za téměř 70 let jakožto kótovaná společnost. Důvodem jsou náklady přesahující 9 miliard dolarů na restrukturalizaci jejího podnikání v oblasti elektromobilů. Firma také zrušila svůj dlouhodobý cíl prodeje elektromobilů. Nejhorší finanční zpráva Hondy od jejího uvedení na burzu v roce 1957 podtrhuje, jak riskantní může být agresivní sázka na elektromobily pro tradiční automobilku, když narazí na slabší než očekávanou poptávku a zároveň na rostoucí čínskou konkurenci. Honda zrušila svůj cíl, aby elektromobily v roce 2030 tvořily pětinu prodeje jejích nových vozů, a aby do roku 2040 dosáhla 100% prodej elektrických vozidel s akumulátory nebo s palivovými články. Také na dobu neurčitou pozastavuje svůj kanadský investiční plán v hodnotě 11 miliard dolarů na výrobu elektromobilů a akumulátorů.

Čínští výrobci automobilů rozšířili svůj podíl na jihoafrickém trhu s osobními automobily z nuly v roce 2023 na 16,8 % trhu v roce 2025, protože

konkurenceschopné ceny, technologicky vespělá SUV a dlouhé záruky změnily konkurenční prostředí. Jihoafrická republika by mohla sloužit jako varovný příběh pro tradiční značky. Několik let manažeři a experti z automobilového průmyslu tvrdili, že pro Číňany by bylo těžké prorazit na trhu, jako je Jihoafrická republika, kde tradiční automobilky nejen auta prodávají, ale také je lokálně vyrábějí. Čínské značky se v Jižní Africe objevily teprve v posledních několika letech a jejich vzestup ukazuje, že spotřebitelé považují kombinaci cenově dostupných aut a solidní technologie za přesvědčivější argument než staromódní představu věrnosti značce.

Čínský výrobce elektromobilů **Xpeng** ve svém sídle v Kantonu zahájil hromadnou výrobu svého prvního robotického taxi s cílem dosáhnout do začátku roku 2027 provozu plně bez řidiče.

BYD uvedl na trh modernizovanou verzi svého vrcholného SUV pod značkou Denza za o 5 % vyšší počáteční cenu, protože největší čínský výrobce elektromobilů se odklání od svého nízkonákladového image a zvyšuje ziskovost.