

22. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Premiéry na Legendách

Motoristický svátek na Výstavišti Praha Holešovice nabízí spoustu krásných vozidel a zábavy pro celé rodiny. Legendy vytvořily prostor i pro několik domácích výstavních premiér.

Tak jako každý rok i letos připravila dominantní expozici značka Mercedes-Benz. Poprvé na jednom místě představuje kompletní nabídku svých SUV i držitele ocenění Evropské auto roku 2026 model CLA a nejoblíbenější model na českém trhu GLC. Mercedes pro tuto příležitost připravil i české premiéry vozů GLE a rodinného SUV GLS i modernizovanou podobu třídy S.

Škoda Auto poprvé české veřejnosti ukazuje nový elektromobil – malý crossover Epiq, který se bude vyrábět ve španělském závodě



Volkswagenu. Stejný základ ale úplně jiné pojetí, má i rovněž v české výstavní premiéře uváděná Cupra Raval.

Čínská značka Leapmotor poprvé na Legendách představila kompaktní hatchback s elektrickým pohonem Leapmotor B05 s délkou 4430 mm a cenovou nabídkou začínající na 620 000 Kč. Alpine A390 je plně elektricky poháněný pětimístný sportovní fastback kombinující sportovní charakter značky s praktičností rodinného automobilu.

Audi představuje dvě novinky z produkce Audi sport – exkluzivní verzi RS 3 Competition Limited a vrcholnou variantu RS 5. Čínský BYD se představuje jednou z největších expozic s kompletní modelovou nabídkou pro český trh a českými premiérami luxusního MPV Denza D9 DM-i a luxusního off-roadu Yangwang U8.

Legendy se staly místem představení nově upraveného vozu Duckar – „kachny“ Citroën 2CV se dvěma motory pro Báru Holickou a Lucku Engovou pro nadcházející Dakar Classic Rally 2027.

V divácky atraktivní expozici superaut se v české premiéře představuje vůz Pagani Utopia Roadster.

Kia EV2 z evropské produkce

Nové malé elektrické SUV Kia EV2 vstupuje na český trh. Nejmenší elektromobil značky je navržený a vyráběný v Evropě. Stejně jako větší sourozenci stojí na elektrické platformě E-GMP (Electric Global Modular



Platform), zde se 400V architekturou. K dispozici bude s akumulátory o kapacitě 42,2 kWh a 61,0 kWh nabízejícími dojezd 312 km resp. až 453 km. EV2 nabízí nejnovější systém kokpitu ccNC (connected car Navigation Cockpit) se třemi displeji, jehož součástí je 12,3" přístrojový panel před řidičem, 12,3" centrální dotykový displej a 5,3" displej ovládání klimatizace. Výroba modelu EV2 už byla zahájena v Žilině na Slovensku. Verze se standardním akumulátorem 42,2 kWh se vyrábí od února 2026, verze s prodlouženým dojezdem 61,0 kWh a varianty GT-Line a Light se přidají od června 2026. Ceny začínají na 659 980 Kč pro EV2 se standardním akumulátorem. V ceně je zahrnuta obvyklá sedmiletá záruka Kia a osmiletá záruka na akumulátor.

Unikát na oslavu pětiválců

K výročí půl století výroby pětiválců Audi připravilo striktně limitovanou edici 750 kusů vozu RS 3 Competition Limited. Do České republiky jich zamíří 15 s karoserií Sportback a 5 sedanů. Audi zdůrazňuje, že specifické komponenty zůstávají vyhrazeny jen pro verzi Competition Limited. Největší proměna nastala v odpružení. Audi zde poprvé v RS3 používá konstrukci se speciálními tlumiči typu coilover z vlastní produkce Audi sport. Řidič si může tlumení individuálně nastavit pomocí dodávaných nástrojů podle podrobných pokynů v uživatelském manuálu. Zesílený zadní stabilizátor a tužší zadní pružiny v kombinaci s rozdělováním točivého momentu mezi kola zadní nápravy (Torque splitter) zvyšují přesnost ovládání. Zážehový pětiválec 2,5 l přeplňovaný



turbodmychadlem dosahuje 294 kW (400 k) jako u standardního RS3, ale je zde jiné naladění výfuku. Sportback stojí v České republice od 2 635 900 Kč, sedan je k dispozici od 2 664 900 Kč. První vozy RS 3 competition limited budou zákazníkům předány v červnu 2026.



MG4 EV Urban už v prodeji

Značka MG pod kontrolou čínské společnosti SAIC už překročila milion aut prodaných v Evropě. Prodej jejích vozů rok od roku dynamicky roste – v roce 2025 meziročně o 25 %, což dovozce staví před úkol udržet objem prodeje pod kontrolou s ohledem na ziskovost a rozvoj prodejní i servisní sítě.

Kompaktní hatchback MG4 EV Urban je nepřímým nástupcem modelu MG4 Electric, nicméně ten měl pohon zadních kol a vyšší výkon. MG4 EV Urban je speciálně zaměřen na rodiny a ty, kteří chtějí vyzkoušet elektrickou mobilitu u svého druhého vozu nebo přejít na plně elektrický pohon. Oslovit chce i firemní zákazníky preferující praktičnost hatchbacku.

Nové MG4 EV Urban poprvé využívá novou platformu SAIC E3 s pohonem předních kol, která

umožňuje maximální ekonomičnost provozu, ale také efektivitu výroby. Koncept CTB (cell-to-body), strukturálně integruje akumulátor do nosné struktury vozidla. To zvyšuje její tuhost a zároveň snižuje hmotnost, která je 1460 kg. Navzdory délce jen 4395 mm nabízí díky rozvoru náprav 2750 mm velký vnitřní prostor. Objem zavazadlového prostoru je 479 l a dalších 98 l je v prostoru pod podlahou. Po sklopení zadních sedadel je k dispozici 1364 l.

K dispozici jsou dvě kapacity LFP akumulátorů – 43 kWh (využitelných 41,9 kWh) nebo 54 kWh (využitelných 52,8 kWh), které umožňují dojezd až 325 km, resp. 416 km. Nabíjení je výkonem 11 kW AC a 87,5 kW DC.

Integrovaný pohonný systém 6 v 1 integruje klíčové komponenty do jednoho celku a šetří tak místo i energii. MG4 EV Urban pohání vpředu uložený motor s výkonem 110 kW (149 k) resp. 118 kW (160 k). Různé jízdní a rekuperační režimy umožňují individuální přizpůsobení různým jízdním situacím.

Nové MG4 EV Urban je nejdostupnějším elektromobilem v nabídce MG se základní cenou 599 990 Kč. Záruka na vůz vč. akumulátoru je 7 let resp. 150 000 km. První vozy dorazí do dealerské sítě v polovině června.

Víc na str. 10



Nový vrchol elektromobility od Mercedes-AMG

Mercedes-AMG odhalením čtyřdveřového kupé GT 4-Door Coupé posunul možnosti vozidel s elektrickým pohonem. Místně bezemisní vůz s hmotností



2460 kg zrychlí z 0 na 200 km/h za 6,4 s. Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé s pohonem všech kol AMG Performance 4MATIC+ a řízením všech kol je poháněn třemi motory s axiálním magnetickým tokem. Ty ve verzi GT 63 dosahují celkový výkon až 860 kW (1169 k). Základní verze GT 55 má maximální výkon 600 kW (816 k). V režimu AMG Force S+ – jednom ze sedmi – GT nabízí charakteristický zvuk motoru V8, včetně simulovaného přerušení výkonu při řazení. Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé umožňuje nabíjet akumulátor s kapacitou 106 kWh nabíjecím výkonem 600 kW. Dojezd je 597 – 700 km. Sériová výroba vozu Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé by měla začít v létě. Ceny začínají na 3 787 300 Kč za GT 55 a 4 706 900 Kč za GT 63.

Nová cesta pro Ferrari do budoucna

Ferrari představilo svůj první plně elektricky poháněný automobil se čtyřdveřovou pětimístnou karosérií. Jeho cena má přesáhnout 500 000 eur (12,1 milionu Kč). Ferrari Luce (italsky „světlo“) je založeno na specializované platformě s elektrickou architekturou 800 V. Je poháněno čtyřmi elektromotory – jedním pro každé kolo. Dosahují celkový výkon 772 kW (1050 k) a točivý moment 990 N.m. Vůz je vybaven patentovaným systémem Torque Shift Engagement, který umožňuje řidiči ručně měnit směrování točivého momentu pro každé kolo a úroveň rekuperačního brzdění pomocí páček na volantě. První čtyřdveřový pětimístný vůz značky s délkou 5,03 m má hmotnost 2260 kg, zrychluje z 0 na 100



km/h za 2,5 s a jeho maximální rychlost je 310 km/h. Ferrari slibuje dojezd 530 km díky akumulátoru s kapacitou 122 kWh. Dobíjet jej lze výkonem až 350 kW. Design navrhli bývalý designér Applu Sir Jony Ive a Marc Newson z kreativního týmu LoveFrom s designovým studiem Ferrari vedeným Flaviem Manzoniem.



Stellantis představuje modulární architekturu STLA One

Stellantis představil modulární architekturu STLA One, která je navržena tak, aby podporovala různé pohony a velikosti vozidel. Bude mít modulární, škálovatelnou architekturu se společnými rozhraními, která sníží složitost, urychlí vývoj a cílí na úsporu nákladů o 20 %. STLA One je výsledkem snahy koncernu Stellantis o sladění hardwaru a softwaru na společné technologické platformě. Modulární design pomůže urychlit vývoj, snížit složitost a uvolnit úspory z rozsahu.

Modulární platforma STLA One podporuje různé pohony. Je navržena tak, aby spojila pět různých platform do jedné a pokryla segmenty B, C a D. Má snížit výrobní a vývojové náklady o 20 %. Bude uvedena na trh v roce 2027 a do roku 2035 se s ní počítá u 2 milionů vozů.

Je navržena tak, aby snížila složitost a zároveň rozšířila pokrytí trhu. Bude použita u 30 modelů pro různé trhy světa. Využívá modulární architekturu, která je od počátku navržena aby poskytovala nejlepší možný výkon pro každý typ používaného pohonu a optimalizovala se účinnost každého z nich.

STLA One je první platforma Stellantis, která má integrovat technologie STLA Brain (Centrální výpočetní a softwarová architektura Stellantis), STLA SmartCockpit (definuje nový způsob interakce zákazníků s jejich vozy) a Steer-by-wire (řízení bez mechanického kontaktu mezi volantem a koly). Tyto technologie podpoří rychlejší zavádění nejnovějších funkcí a umožní každé značce přizpůsobit nabízené vozy specifickým zákazníkům.

Víc akumulátorů LFP (lithium-železo-fosfát) zajistí cenovou dostupnost a sníží závislost na kritických surovinách. Akumulátor integrovaný do nosné struktury vozidla snižuje náklady, hmotnost i komplexitu konstrukce. STLA One bude pracovat s napětím 800 V, což přinese velmi rychlé nabíjení.

Do roku 2030 chce Stellantis produkovat 50 % vozů na třech globálních platformách s až 70% opětovným použitím komponent. Tato strategie platform je navržena tak, aby zkrátila dobu uvedení na trh, posílila stabilitu dodavatelů a zlepšila nákladovou efektivitu.

Nafta je nyní v ČR téměř nejlevnější v EU

Česká republika patří, zejména u nafty, k vůbec nejlevnějším zemím Unie. Levněji se tankuje už jen v Polsku a na Maltě. Nafta se natankuje v Polsku za v průměru o 2 Kč na litr levněji. Na Slovensku nebo v Maďarsku je dražší o korunu, v Rakousku si řidiči připlatí 6 Kč a v Německu 7 Kč. Vyšší ceny nafty čekají i na jihu Evropy – ve Slovinsku o 2 Kč, Chorvatsku o 3,50 Kč a Itálii dokonce o 7,50 Kč na litr. U benzínu se sice tuzemské pumpy více blíží evropskému průměru, ale stále se drží v první desítce nejlevnějších států. Zatímco v Chorvatsku je nafta dražší, litr benzin tam naopak vyjde o 1 Kč levněji. Ve Slovinsku je litr Naturalu 95 levnější o 1 Kč, na Slovensku naopak o 1 Kč dražší. Výrazně levnější benzin má nyní Polsko, kde je rozdíl 6 Kč na litr. Naopak v Itálii je litr benzínu

dražší o 5 Kč a v Německu dokonce o 7 Kč. Vzhledem k aktuálním cenovým stropům v ČR a podobným regulacím v dalších zemích nemusí být rozdíl mezi dálničními a nedálničními pumpami tak výrazný jako dřív.



Porazte horko s AVA

Připravte se na klima sezónu již nyní jako proaktivní dílny a distributoři. V AVA věří v plánování dopředu, připravenost a chytrý prodej. Volbou AVA si vybíráte partnera, který udrží vaše podnikání v chodu a vaše zákazníky cool s řešeními, která kombinují efektivitu, spolehlivost a pohodlí. AVA pomáhá dílnám nejen



reagovat na poptávku, ale také ji předvídat. Nejchytřejší profesionálové v oblasti klimatizací vědí, že mít správné produkty ve správný čas má velký význam. Sortiment AVA je postaven na skutečné poptávce na trhu. S více než 3000 referencemi klimatizací, pokrývajícími přes 16 250 čísel originálních dílů, se můžete zaměřit na rychle se prodávající produkty, které zvyšují obrát a nezvyšují skladové zásoby. Každý díl je navržen pro spolehlivý výkon, snadnou montáž a dlouhou životnost, což vám dává jistotu pro servisní práci. S AVA máte vždy díly, které potřebujete, když je potřebujete.



Čínská auta dobývají Evropu

Ještě nedávno byla čínská auta v Evropě synonymem pro levnou alternativu s nejistou kvalitou. V současnosti se situace rychle mění. Na českém trhu se v loňském roce se prodalo 10 000 vozů čínských značek a dynamika růstu je nepřehlédnutelná.

Podle CEO společnosti Driveto Františka Peterky ale nepřijde náhlý zlom. *„Nečekal bych boom během jednoho nebo dvou let. Ten růst bude postupný. Ale v horizontu tří až pěti let se klidně může stát, že dvě až tři čínské značky budou v české top desítce.“*

To, čím se čínské automobilky odlišují od evropských, není jen cena, ale také výrazně jiný celkový poměr nabízené hodnoty. V oblasti operativního leasingu mohou být měsíční splátky u čínských vozů o 20 až 30 % nižší než u srovnatelných evropských modelů. Zatímco čínský model může vycházet na 8000 až 9000 Kč měsíčně, evropská alternativa se pohybuje kolem 15 000 Kč a výš.

Čínská auta dnes nabízejí vysoce kvalitní infotainment, pokročilou digitalizaci a u elektromobilů i velmi konkurenceschopný dojezd. Značky jako BYD nebo Xpeng se v některých kritériích dostávají na úroveň – nebo dokonce nad úroveň – etablovaných prémiových výrobců včetně Tesly. *„Není to jen marketing. Ta auta dnes představují plnohodnotnou alternativu k evropským značkám,“* říká Peterka.

Navzdory tomu zůstává jedním z hlavních problémů důvěra. Část zákazníků má stále obavy z kvality, životnosti nebo servisní sítě. Tyto bariéry jsou ale podle expertů spíše psychologické než reálné. Jakmile si lidé vozy vyzkoušejí, často mění názor. Dílenské zpracování, jízdní komfort i technologická výbava jsou dnes podle dostupných zkušeností plně srovnatelné.

Klíčovou roli v tomto procesu může sehrát operativní leasing, který se stává jakýmsi bezpečným vstupem do světa nových značek. Zákazník nemusí řešit budoucí prodej vozu ani zůstatkovou hodnotu. Pro automobilky jde o efektivní způsob, jak rychle dostat vozy mezi lidi a budovat důvěru.

Zásadní konkurenční výhodou čínských automobilek je především rychlost technologického vývoje. Zatímco evropské značky řeší nákladnou transformaci směrem k elektromobilitě, čínští výrobci mají náskok – ať už v oblasti akumulátorů, softwaru nebo integrace technologií. To jim umožňuje reagovat rychleji a přicházet s inovacemi v kratších cyklech.

Pokud bude pokračovat současný trend a zároveň podpora elektromobility v Evropě, může podíl čínských aut během několika let vyrůst z jednotek procent na desítky. Nejde tedy o otázku, zda se prosadí, ale jak rychle dokážou změnit strukturu trhu, který byl desítky let stabilní.



MG4 EV Urban už v prodeji

Klíčové prvky v horizontální architektuře kokpitu vozu MG4 EV Urban patří centrální 12,8" dotykový displej a 7" displej jako přístrojový panel. MG reaguje na zpětnou vazbu zákazníků, a proto MG4 EV Urban nabízí také fyzické ovladače klíčových funkcí klimatizace a médií. Výrazný ústřední prvek v interiéru tvoří tříramenný sportovní volant s multifunkčními ovladači.

Funkce MG Pilot Custom, dostupná na centrálního displeje, umožňuje řidiči přizpůsobit a uložit preferovaná nastavení aby jedním stisknutím před každou jízdou nastavil systémy tak, jak chce.

MG4 EV Urban je vybaveno 360° kamerou, která poskytuje obraz na centrálním displeji a usnadňuje parkování i eliminaci mrtvých úhlů nebo hůře viditelných předmětů. Čtyři ultrazvukové senzory detekují překážky a vzdálenosti při couvání nebo parkování.

Systém brzd Brake-by-wire Continental MK C2 2. generace zajišťuje rychlou reakci a efektivní rekuperaci. MG4 EV Urban nabízí přesné a ostré řízení a průměr otáčení 10,4 m.

Standardní výbava zahrnuje LED světlomety, automatickou klimatizaci, navigační systém a bezklíčkové odemykání. Nabízí interiér se

dvěma HD displeji – 12,8" dotykovým a 7" přístrojovým panelem. Standardem je připojení k aplikaci MG iSmart pro možnost ovládat základní funkce včetně vyhřívání nebo klimatizace na dálku z chytrého telefonu. Standardně dodávané tepelné čerpadlo optimalizuje spotřebu energie při nízké teplotě. Funkce Vehicle-to-load umožňuje nabíjení externích zařízení.

CENÍK MG4 EV URBAN

VÝBAVA	MOTOR	VÝKON	KAPACITA BATERIE	POHON	CENA
Comfort	Synchronní elektromotor	110 kW / 149 k	43 kWh	Přední	599 990 Kč
	Synchronní elektromotor	118 kW / 160 k	54 kWh	Přední	649 990 Kč
Premium	Synchronní elektromotor	118 kW / 160 k	54 kWh	Přední	719 990 Kč

STUPEŇ VÝBAVY		43 kWh COMFORT	54 kWh COMFORT	54 kWh PREMIUM
Pohon		Přední kola		
Motor		Synchronní elektromotor		
Převodovka		Pevný převodový poměr		
Maximální výkon	kW (k)	110 (149)	118 (160)	118 (160)
Maximální točivý moment	Nm	250	250	250
Maximální rychlost	km/h	160	160	160
Zrychlení 0-100 km/h	s	9,6	9,5	9,5
Kapacita baterie	kWh	42,8	53,9	53,9
Využitelná kapacita baterie	kWh	41,9	52,8	52,8
Kombinovaná spotřeba elektrické energie (WLTP)	kWh/100 km	15,5	15,3	15,5
Maximální výkon AC nabíjení (Mode 3)	kW	11	11	11
Maximální výkon DC rychlonabíjení (Mode 4)	kW	82	87	87



BYD představuje 4nm čip pro autonomní řízení

Společnost BYD představila první 4nm inteligentní čip pro řízení Xuanji A3 jako součást širšího úsilí o autonomní a asistované řízení. Automobilka uvedla, že čip Xuanji A3 je již v hromadné výrobě a je navržen pro podporu autonomního řízení úrovně 3 a 4.

Označení čipu 4nm znamená výrobní proces, kde tranzistory – stavební bloky procesorů – jsou od sebe vzdáleny pouhé čtyři nanometry (4 nm). To znamená, že do malého polovodičového prostoru lze umístit miliardy tranzistorů. Výsledkem je rychlejší výkon, delší výdrž baterie a menší generování tepla ve srovnání se staršími většími procesory.

Na akci k uvedení své inteligentní strategie „Dare to Be“ („Odvázat se být“) předseda společnosti BYD Wang Chuanfu uvedl, že společnost považuje čipy za klíčové pro další fázi vývoje automobilového průmyslu. „První polovina elektrifikace se točí kolem akumulátorů, zatímco druhá polovina inteligentní výroby se točí kolem čipů,“ řekl Wang.

BYD uvádí, že konfigurace se třemi čipy dokáže realizovat více než 2100 TOPS (trilionů matematických operací za sekundu)

výpočetního výkonu a zároveň snížit spotřebu energie na jednotku výpočetního výkonu o 20 % ve srovnání se srovnatelnými produkty. Společnost také uvedla, že spárování čipu s jejími vlastními algoritmy může zdvojnásobit výpočetní efektivitu.

BYD uvedla, že pokud se uživatel, který splňuje podmínky, stane účastníkem dopravní nehody při používání funkce navigace, uhradí přímé ekonomické ztráty, které nese majitel vozidla, včetně nákladů na opravu, škod na majetku třetích stran a ztrát způsobených zraněním osob. Společnost tento krok spojila s rostoucím využíváním funkcí asistované jízdy.

BYD tvrdí, že využívání její inteligentní funkce parkování vzrostlo od spuštění záruky bezpečnosti při parkování v červenci loňského roku z 21 % na 93 %, s „téměř nulovou nehodovostí.“ Společnost BYD vysvětluje, že její důvěra je založena na rozsahu, datech a výzkumu a vývoji. Jejími asistenčními systémy řidiče je vybaveno 3,15 milionu vozidel, které denně generují víc než 200 milionů dat a které podporuje 5000 inženýrů zaměřených na vývoj asistenčních systémů řízení.



Nová strategie Stellantisu: americká odvaha, evropská skromnost

Šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Riering komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

Trh na tuto show čekal a Stellantis při svém Investor Day v Auburn Hills udělal maximum. Pokud chce mít dlouhodobou budoucnost, globální skupina se musí strategicky přeorientovat. Jak to udělá? Diferenciací značek a segmentů, partnerstvími, regionálním pokrytí trhu a snižováním nákladů.

Skupina reorganizuje svých 14 značek, regiony a technologie. Jde o rozsáhlý soubor opatření, která mají být dokončena do roku 2030. Strategie nese chytlavý název „FastLane“. Symbol skupiny na akciového trhu se skrývá uvnitř: FaSTLANe.

Generální ředitel Stellantisu Antonio Filosa, který se funkce ujal před rokem, naznačil vážnost situace. Starý management z čiré arogance zvýšil ceny aut tak drasticky, že je zákazníci přestali kupovat a prodejci se vzbouřili. Navíc se všechny investice zaměřovaly výhradně na elektromobilitu. Způsobilo to chaos, který na konci roku 2024 přinesl pád generálního ředitele Carlose Tavarese.

Nyní má Filosa jinou strategii. Stanovuje priority, aniž by podnikal radikální kroky. Upřednostňuje určité značky a regiony a věří, že právě ty nabízejí největší globální příležitosti. Vítězi jsou Jeep, RAM, Peugeot a Fiat. Významná část investic je v USA. Američané milují pick-upy se spalovacími motory a Stellantis jich nyní vyrábí víc.

Další značky v Evropě, jako Opel, jsou degradovány. Opel se prezentuje jako regionální značka, která využívá modulární technologické platformy skupiny. To platí i pro Citroën.

Bude zajímavé sledovat, jak Filosa zvládne diferenciaci značek. V tomto ohledu se zdá být vzorem VW, který měl před deseti lety velké problémy s kanibalizací svých příliš podobných značek a nyní jsou jasně oddělené a přesto je 80 % komponent objemových modelů od Volkswagenu, Cupry a Škody identických. Stellantis musí dosáhnout totéž s Fiatem, Opelem a Citroënem.

Naděje se upínají na USA, kde americké značky (s výjimkou Chyrleru) odvážně vstupují na trh s novými „muscle“ trucky.

Hvězdy a pruhy nyní vlají nad Stellantisem.



Nová éra aliancí Stellantisu

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Globální automobilový průmysl se léta snažil přesvědčit investory, že budoucnost bude definována softwarem, elektromobily a technikou autonomního řízení. Nyní Stellantis učinil kontrolu reality. Automobilka představila strategii, která se opírá o partnerství a pragmatismus spíše než o ideologii.

Tlak z vysokých cen pohonných hmot a narušení dopravy, vyvolané válkou v Íránu, začínají přetvářet trhy od Pákistánu po Japonsko a nutí největšího indického výrobce automobilů Maruti Suzuki přijmout úsporná opatření.

Stellantis tento týden představil rozsáhlou strategii, která představuje jasný posun pod vedením nového generálního ředitele Antonia Filosa. Na rozdíl od bývalého generálního ředitele Carlose Tavarese, jehož strategie se silně spoléhala na interní realizaci a agresivní snižování nákladů, se Filosa přiklání k partnerstvím, aby snížil náklady a urychlil vývoj produktů.

Skupina plánuje do roku 2030 uvést na trh 60 nových modelů, a to včetně vozidel se spalovacími motory, hybridním i elektrickým

pohonem, a zároveň zjednodušit platformy a pokusit se zpeněžit svůj chronický problém s nadměrnou výrobní kapacitou. „Plán je založen na realitě,“ řekl minulý týden Filosa investorům.

Seznam partnerů hodně vypovídá o tom, kam se toto odvětví ubírá. Ve výrobě Stellantis rozšiřuje vazby s čínskými automobilkami Leapmotor a Dongfeng a ve Spojených státech spolupracuje také s Tata Motors a Jaguar Land Rover. V oblasti technologií se spoléhá na společnosti jako Qualcomm, Applied Intuition a britský startup Wayve, zaměřený na autonomní řízení.

Poselství od Filosa je jasné: tradiční automobilky si už nemohou dovolit dělat všechno samy.

To může být nakonec nejdůležitější ponaučení i pro ostatní.

Japonský automobilový export na Blízký východ se v dubnu propadl o 90 %, protože íránský konflikt narušil přepravní trasy přes Hormuzský průliv, což zdůrazňuje, jak jsou globální automobilky i nadále vystaveny geopolitickým otřesům. Toto je klíčový region pro společnosti jako Toyota a Nissan.



Volkswagen kráčí po laně ohledně Číny a nadměrné kapacity

Aktuality agentury Reuters z automobilového průmyslu.

Volkswagen byl nucen ujistit zaměstnance, že nepředává přebytečnou kapacitu evropských továren čínským konkurentům a Japonsko se opět ocitlo pod tlakem Pekingu kvůli vzácným zeminám – to je připomínka toho, že budoucnost mobility stále závisí stejně tak na geopolitice, dodavatelských řetězcích a technologiích jako na Číně.

Generální ředitel Volkswagenu Oliver Blume využil shromáždění zaměstnanců k veřejnému popření zpráv o tom, že německá automobilka jedná s čínskými výrobci o využití přebytečné tovární kapacity v Evropě.

Skutečnost, že se touto otázkou vůbec musel zabývat, hodně vypovídá o úzkosti uvnitř největší evropské automobilky. Volkswagen se potýká s bolestnou realitou, které čelí velká část evropského automobilového průmyslu: příliš mnoho továren, slabá poptávka a rostoucí čínská konkurence.

Blume uznal, že Volkswagen má v Evropě a Německu stále nadbytečné kapacity a že tento problém je nutné řešit, aby zůstal konkurenceschopný. Generální ředitel Volkswagenu se však také snažil ujistit zaměstnance: „V současné době neexistují žádné plány ani diskuse s čínskými výrobci.“

Ekonomický tlak však jen roste. Stellantis otevřeně přijal partnerství s čínskými firmami, aby pomohly zaplnit nevyužité kapacity. Volkswagen se prozatím snaží získat čas.

Podle čínských celních údajů a zdrojů z průmyslu Čína od ledna zastavila vývoz několika těžkých materiálů vzácných zemin do Japonska, což oživuje vzpomínky na geopolitický patový stav mezi oběma zeměmi v roce 2010. Načasování je pozoruhodné, protože se shoduje s širším zhoršením vztahů mezi Pekingem a Tokiem ohledně Tchaj-wanu.

Čínské omezení dodávek vzácných zemin do Japonska má pro automobilový průmysl obrovský význam. Japonsko zůstává největším světovým producentem magnetů ze vzácných zemin mimo Čínu, ale stále je silně závislé na čínských dodávkách klíčových materiálů, jako jsou dysprosium a terbium, používaných v elektromotorech, leteckých systémech a pokročilé elektronice.

Pro automobilky, které se již potýkají s geopolitickou fragmentací, celní nejistotou a šoky v dodavatelském řetězci, se vzácné zeminy stávají další připomínkou toho, že přechod na elektromobily je hluboce spjat s bezpečností zdrojů a s Čínou.