

24. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Leapmotor B05: další útok na ceny

Čínská značka Leapmotor díky spojení se skupinou Stellantis za poslední rok výrazně posílila svoji pozici na evropském trhu. V Evropě se dosud nabízely malý městský elektromobil T03, kompaktní SUV B10 (jako BEV nebo s prodlužovačem dojezdu REEV) a střední SUV C10 (opět jako čistý elektromobil, a to i ve verzi 4x4, kterou v ČR volí mnoho kupujících, nebo s tzv. prodlužovačem dojezdu REEV). S modelem B05 Leapmotor vstupuje do segmentu kompaktních SUV.

Nový kompaktní hatchback B05 s délkou 4430 mm je určen především pro stylově orientované městské zákazníky. Sportovně stylizovaný vůz zaujme mimořádně zajímavou cenou začínající na 620 000 Kč (vč. DPH) a dokonce i nejvyšší výbava přichází s cenou pod hranicí 700 000 Kč.

Leapmotor B05 byl vyvinut ve spolupráci s odborníky na podvozky společnosti Stellantis a podvozek (přední náprava se vzpěrami McPherson a víceprvková zadní náprava) byl doladěn v testovacím centru Balocco v Itálii. Důraz byl kladen na nastavení zaměřené na komfort.

Vysoce účinný elektromotor s výkonem 160 kW (218 k) a maximálním točivým momentem 240 N.m pohání zadní kola. Základní verze Pro je

vybavena akumulátorem s kapacitou 56,2 kWh, který poskytuje dojezd 401 km. Verze ProMax s akumulátorem s kapacitou 67,1 kWh nabízí dojezd 482 km. DC nabíjení lze výkonem 156 kW (verze Pro), resp. až 174 kW (verze ProMax). Díky třem nastavením rekuperačního brzdění lze dojezd optimalizovat. B05 pomocí speciálního režimu Launch Control zrychlí z 0 na 100 km/h za 6,7 s, přičemž maximální rychlost je nastavena na 170 km/h.



Řidič má před sebou digitální informační centrum 8,8" a může ovládat různá nastavení prostřednictvím centrálního displeje 14,6". Zadní sedadla lze sklopit o 27°.

V září se do nabídky Leapmotoru přidá malé elektrické SUV B03X s cenou pod hranicí 570 000 Kč.

Blume: „Musíme bránit evropské zájmy!“

Generální ředitel Volkswagenu Oliver Blume se zasazuje o přísnější předpisy „Vyrobeno v Evropě“. Ve svém projevu při zahájení výroby elektrického Volkswagenu ID. Polo v Martorellu prohlásil: „Myslím, že bychom měli víc mluvit o politice evropských zájmů, podobně jako v jiných regionech světa.“ Požaduje přísnější předpisy pro zahraniční automobilky působící na evropském trhu, současně však trvá na tom, že by to nemělo být interpretováno jako protekcionismus. Každý, kdo chce podnikat v Evropě, by zde měl investovat do montážních závodů, výroby komponent a vývoje. Jako konkrétní důvod svých požadavků Blume uvedl situaci s hybridními vozidly. „Čínští výrobci automobilů v současné době v Evropě rychle získávají podíl na trhu, zejména



v oblasti elektromobilů. Konkurence je obecně pozitivní. U plug-in hybridních vozů je však patrné, že se v Číně vyvíjejí a vyrábějí za výrazně nižší náklady. Pokud budou konkurovat evropským vozidlům, nedopadne to dobře. Ačkoli EU zavedla cla na elektromobily z Číny, plug-in hybridy zůstávají z těchto opatření vyňaty,“ řekl Blume.

V Pamploně začala výroba Škody Epiq

Sériová výroba elektromobilu Škoda Epiq byla spuštěna v závodě Volkswagen Navarra ve španělské Pamploně. Vůz Škoda Epiq je součástí koncernového projektu Electric Urban Car Family. Jedná se o prohloubení synergií skupiny Brand



Group Core koncernu Volkswagen. Elektromobil Škoda Epiq je tak příkladem koncernové spolupráce v Evropě. Auto má design navržený v České republice a bude se vyrábět ve Španělsku v závodě německé značky. Epiq se, stejně jako Cupra Raval a Volkswagenu ID. Polo a ID. Cross, vyrábí na nové platformě MEB+ s pohonem předních kol. Projekt vede Seat/Cupra a vozy se vyrábějí ve Španělsku. Epiq je po modelu Superb druhým vozem ze současné evropské nabídky značky vyráběným mimo Českou republiku. Tento krok umožňuje české automobilce zachovat vlastní výrobní kapacity pro další žádané a vysoce ziskové modely.



Bosch pro budoucnost sází na AI a robotiku

Vzhledem ke krizi v tradičním automobilovém průmyslu technologická skupina Bosch hledá řešení mimo největší oblast svého podnikání, tedy mimo oblast mobility. Na oborové akci Bosch Connected World (BCW), která se konala v Berlíně, Bosch svým obchodním partnerům ukázal, že klade stále větší důraz na rychle rostoucí trh automatizace a humanoidní robotiky. Bosch chce touto cestou ve spojení s umělou inteligencí snížit svou závislost na problémech trpícím automobilovém průmyslu.

Mobilita se stává inteligentnější a osobnější. Softwarově definované vozidlo se stává společníkem poháněným umělou inteligencí, který se dokáže přizpůsobit řidiči, cestě a širšímu ekosystému mobility. Nicméně hlavní projekty pro budoucnost, jako jsou elektromobilita nebo vodíkový pohon, dosud přinesly jen příliš málo obchodních příležitostí. Vzhledem ke krizi v tradičním automobilovém průmyslu se proto Bosch zaměřuje na stále silnou oblast servisní techniky a diagnostiky.

Bosch má dobrou výchozí pozici, aby se podílel na růstu trhu robotiky. Generální ředitel skupiny Bosch Stefan Hartung v Berlíně uvedl: „S nástupem humanoidní robotiky roste poptávka po komponentách, řešeních a odborných znalostech společnosti Bosch v této oblasti.“ Hartung naznačil, že má v úmyslu tento segment rozvinout do multimiliardového podnikání.

Bosch sleduje jasné rozdělení rolí - nechce vystupovat jako výrobce humanoidních robotů, ale jako partner, který pro tyto systémy poskytuje mozek a nervový systém. Důležitou roli v klíčovém hardwarovém sektoru hrají mikroelektromechanické systémy - senzory MEMS, v nichž je Bosch světovým lídrem. Ty dávají robotům například jemný hmat k rozlišení křehkého skla od robustnějšího předmětu. Bosch odhaduje, že objem trhu se senzory MEMS do roku 2030 vzroste na více než 19,2 miliardy dolarů.

Namísto výroby kompletních robotů dodává Bosch otevřenou řídicí platformu „ctrlX Automation“, která slouží jako „mozek a nervový systém“ robotů a podporuje modularizaci stávajících procesů i jejich rychlou integraci. To umožňuje stabilní integraci autonomních dopravních systémů a přesných robotických ramen. Tím řeší nedostatek kvalifikované pracovní síly v továrnách.

Umělá inteligence se přesouvá do fyzického světa. Bosch se zaměřuje na propojení umělé inteligence se senzory, hardwarem, softwarem a reálným průmyslovým prostředím. V sektoru umělé inteligence a automatizace ve výrobě, který je hlavní silou robotů, vytvářejí konkurenční výhodu rozsáhlá výrobní data shromážděná ze sítě 230 vlastních továren Bosch po celém světě, což je v tomto odvětví unikátní.

ČEZ letos postaví 180 nových stojanů



ČEZ pokračuje v rozšiřování sítě nabíjecích stanic. Na konci roku bude nabízet 1200 stanic a celkový výkon sítě navýší až ke 148 MW. Skupina ČEZ na letošním ročníku Forum elektromobilita představila další etapu rozšiřování veřejné dobíjecí infrastruktury. Potvrzuje přitom pozici lídra nejvýkonnější veřejnou sítí v ČR, kterou rozšiřuje především díky výstavbě ultrarychlých stanic. Letos plánuje díky zprovoznění 180 nových stojanů zvýšit výkon sítě o dalších 39 MW. S rostoucí dostupností sítě výrazně sílí i zájem řidičů o dobíjení. Celkový odběr se letos přiblíží hranici 20 milionů kWh. Na financování výstavby se podílejí evropské programy CEF, Operační program Doprava i vlastní investice ČEZ.

Nová pravidla pro nabíjecí stanice

Od letošního roku musí mít každá veřejná nabíjecí stanice měřidlo certifikované Českým metrologickým institutem, jinak nelze elektřinu zákazníkům legálně fakturovat. Schneider Electric varuje, že část provozovatelů na nová pravidla stále není připravena. Požadavek platí od ledna 2026 a vztahuje se na všechny veřejné DC i AC nabíjecí stanice. Povinnost se týká také nabíječek v komerčních budovách, pokud měření slouží k fakturaci mezi právními subjekty. Z povinností jsou naopak vyňaty nepodnikající fyzické osoby provozující nabíječky pro vlastní potřebu a společenství vlastníků nebo bytová družstva, která elektřinu vyúčtovávají interně mezi svými členy. Schneider Electric certifikuje své stanice kombinací evropské Eichrecht certifikace a

lokálního ověření u ČMI. U nabíjecích stanic EVlink Pro AC a u DC stanic o výkonu 60 kW certifikační proces probíhá. Nařízení AFIR přitom zavádí i další povinnosti. Nové DC stanice nad 50 kW musejí umožňovat podporovat dobíjení bez registrace nebo předplatného a transparentně zobrazovat cenu před zahájením nabíjení.



Peugeot E-208 GTi se vrací do Le Mans

Při příležitosti 100. výročí své první účasti v závodě 24 hodin Le Mans Peugeot představil tři vozy E-208 GTi v modré, bílé a červené barvě jakožto symbol francouzského původu značky. V předvečer loňského závodu 24 hodin Le Mans Peugeot oznámil návrat legendárního označení GTi a představil koncept Peugeot E-208 GTi. O rok později se vrátil, aby tento slib splnil a odhalil sériovou verzi nového modelu Peugeot E-208 GTi. Model E-208 GTi byl navržen a vyvinut ve Francii týmy Peugeot Sport a Peugeot Design. Zůstává blízký původnímu konceptu z roku 2025. Navazuje na obchodní úspěch modelové řady 208 a současně je dědicem tradice GTi, která byla zahájena před 40 lety modelem 205 GTi. Peugeot E-208 GTi je



vybaven elektromotorem s výkonem 207 kW (281 k). S nejlepším poměrem výkonu a hmotnosti ve své třídě dosahuje zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,5 s. Akumulátor má kapacitu 54 kWh (51 kWh využitelných) jako E-208, ovšem byl přizpůsoben mimořádným nárokům motoru GTi. Dojezd je až 375 km.

Opel bude Astru nové generace vyrábět v Rüsselsheimu

Opel oznámil, že bude opět navrhovat, vyvíjet a vyrábět novou generaci Astry v Rüsselsheimu. „Výroba nové generace Astry zajišťuje budoucnost našeho hlavního závodu,“ komentoval tuto informaci generální ředitel Opelu Florian Huettl. Pro Huettla je toto rozhodnutí také výsledkem společné práce: „Byla to skutečná týmová

práce, a proto je pro nás dnešek skvělý den. Je to příklad toho, co je v Německu možné, když firmy, zaměstnanci a sociální partneři spolupracují.“ Nová Astra se bude vyrábět na nové platformě Stellantisu STLA One a její uvedení na trh se očekává do konce desetiletí. „Investice do výroby další generace Astry v Rüsselsheimu podtrhuje zaměření společnosti Stellantis na Německo a důležitost značky Opel,“ vysvětlil Emanuele Cappellano, provozní ředitel společnosti Stellantis Enlarged Europe. Zároveň Opel oznámil nejméně čtyři nové modely do roku 2030. Kromě Astry zůstává pro Opel klíčová i Corsa. V Rüsselsheimu bude navrženo i nové SUV třídy C, vyvinuté ve spolupráci se společností Leapmotor, jehož výroba v Zaragoze by měla začít v roce 2028.



Roste náborový optimismus

Společnost ManpowerGroup Česká republika zveřejnila výsledky průzkumu ManpowerGroup index trhu práce pro třetí čtvrtletí roku 2026. Data ukazují, že zaměstnavatelé v Česku plánují nabírat nové zaměstnance. V rámci průzkumu ManpowerGroup index trhu práce pro třetí čtvrtletí 2026 byla všem účastníkům vybraného reprezentativního vzorku 524 zaměstnavatelů v ČR položena otázka: „Jak očekáváte, že se změní celkový počet zaměstnanců ve vaší společnosti v následujícím čtvrtletí do konce září 2026 v porovnání s aktuálním čtvrtletím?“ Výsledky jsou v době geopolitické nejistoty a zdražování pohonných hmot velmi optimistické. V České republice plánuje 37

% zaměstnavatelů navyšovat počet zaměstnanců, 14 % očekává pokles a 48 % neplánuje žádné změny. Náborový optimismus je nadprůměrně vysoký s indexem trhu práce 23 %. Největší chuť nabírat mají firmy ve stavebnictví, realitách, logistice, IT a energetice. Naopak nejslabším odvětvím je Automobilový průmysl, který má index 0, to znamená, že stejný počet zaměstnavatelů plánuje nabírat (25 %) a propouštět (25 %).



Refinity & ScanR: Digitální revoluce v lakovnách.

Trh prošel zásadní změnou – rychlost, přesnost a digitalizace se staly rozhodující konkurenční výhodou. Lakovny už nemají čas ztrácet hodiny hledáním odstínu, opakovaným mícháním nebo nekonečnou administrativou. BASF přichází s řešením, které tyto problémy eliminuje už u zdroje: digitální platforma Refinity a nový fotospektrometr ScanR. Refinity není jen další software. Je to systém, který propojuje technologii, efektivitu a moderní workflow. Jedna

platforma a všechna klíčová řešení pohromadě: koloristika, skladové hospodářství, vedení zakázek a školicí materiály. Refinity + ScanR mění způsob práce lakoven: od „hledání odstínu“ k „jistotě odstínu“. Refinity a ScanR jsou řešení, která umožňují lakovnám pracovat rychleji, s nižšími náklady a s odstínem, který sedí napoprvé. Chcete Refinity vidět v provozu? Kontaktujte společnost Toplac pro domluvu prezentace a možnost vyzkoušet ScanR v reálném provozu.

SDA začal chystat anketu Auto roku 2027

Svaz dovozců automobilů, vyhlášovatel ankety Auto roku v České republice, začal připravovat ročník 2027. Jeho termínové obrysy rozpracovala 11. června pracovní skupina ankety v čele s tajemníkem SDA Josefem Pokorným. Svaz si už několikátým rokem bere za vzor evropskou anketu Car of the Year (COTY) kde volba Auta roku probíhá dvoukolovým systémem.

Porota je složena výhradně z odborných motoristických novinářů, kteří zastupují nejvýznamnější média, od deníků, přes tištěné magazíny a TV pořady až po zástupce z řad youtuberů. Anketa je vyhlášována vždy na konci předchozího roku a finální vyhlášení vítěze se odehrává na začátku roku následujícího. Pracovní skupina českého Auta roku 2027 prodiskutovala možné

nominace porotců pro další ročník a termíny ankety, od podzimního vyhlášení soutěže, přes předvánoční a lednové testovací jízdy poroty, až po únorové vyhlášení vítězů. Hovořilo se i možných lokacích finálního vyhlášení ankety. Součástí akce bude opět vedle hlavní kategorie i vyhlášení firem, které získají titul Dodavatel pro Auto roku a soutěž o nejlepšího PR manažera SDA za rok 2026.



Sasarák manažerem transportu DHL pro automobilový sektor

DHL Supply Chain jmenovala Lubomíra Sasaráka do funkce vedoucího dopravních operací pro automobilový sektor. V nové roli je odpovědný za strategické řízení této oblasti. Reportuje



přímo Kateřině Rázlové, viceprezidentce transportu pro střední a východní Evropu. Lubomír Sasarák se transportní logistice věnuje již osmnáctým rokem. Za tu dobu získal zkušenosti ve velkých výrobních a logistických společnostech. V DHL působí od roku 2018, kdy nastoupil na pozici manažera transportu. V roce 2021 převzal odpovědnost za řízení vozového parku v České republice a od ledna 2024 zastával roli manažera vozového parku pro střední a východní Evropu. V této pozici vedl regionální agendu a podílel se na nastavování strategie napříč regionem.

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:

BYD spustí výrobu v Madarsku až ve čtvrté čtvrtletí

Výkonný viceprezidentka BYD Stella Li agentura Reuters sdělila, že v závěrečné fázi výroby v továrně v Madarsku. Konec výroby je plánován na začátek čtvrté čtvrtletí. Stella Li uvedla, že výroba v Madarsku začne v čtvrté čtvrtletí. V závěrečné fázi výroby v továrně v Madarsku. Konec výroby je plánován na začátek čtvrté čtvrtletí.

Toyota předvede hyperauto na vodík

Toyota v Le Mans předvede zvláštní prototyp poháněný vodíkem. Prototyp LH2 (LH2 = liquid hydrogen) je poháněn vodíkem. Prototyp LH2 (LH2 = liquid hydrogen) je poháněn vodíkem. Prototyp LH2 (LH2 = liquid hydrogen) je poháněn vodíkem.

Problémy z období pozdního Říma

Séniátor automobilové společnosti BMW uvedl, že problémy z období pozdního Říma. Séniátor automobilové společnosti BMW uvedl, že problémy z období pozdního Říma. Séniátor automobilové společnosti BMW uvedl, že problémy z období pozdního Říma.

Chery podniká různé kroky

Chery podniká různé kroky. Chery podniká různé kroky. Chery podniká různé kroky. Chery podniká různé kroky.

Generální ředitel Hondy Toshihiro Mibe přežil pokus o sesazení

Generální ředitel Hondy Toshihiro Mibe přežil pokus o sesazení. Generální ředitel Hondy Toshihiro Mibe přežil pokus o sesazení. Generální ředitel Hondy Toshihiro Mibe přežil pokus o sesazení.

BYD spustí výrobu v Madarsku až ve čtvrté čtvrtletí

Toyota předvede hyperauto na vodík

Problémy z období pozdního Říma

Chery podniká různé kroky

Generální ředitel Hondy Toshihiro Mibe přežil pokus o sesazení

Toyota předvede hyperauto na vodík

Chery podniká různé kroky



BYD spustí výrobu v Maďarsku až ve čtvrté čtvrtletí

Výkonná viceprezidentka BYD Stella Li agentuře Reuters sdělila, že v závodě společnosti v Szegedu v jižním Maďarsku, který má být prvním výrobním závodem BYD v Evropě, se stále instalují zařízení. Výroba tedy bude zahájena o rok později, než se původně očekávalo. V září 2025 Stella Li uvedla, že závod v Maďarsku začne vyrábět kompaktní elektromobil Dolphin Surf do konce roku 2025.

„Maďarsko je v současné době prioritou číslo jedna. Druhou prioritou bude zaměření se na nalezení druhého výrobního závodu v Evropě,” řekla Stella Li agentuře Reuters. Také uvedla, že BYD nezačal s výstavbou své plánované továrny v Turecku, přestože v roce 2024 automobilka oznámila, že tam investuje 1 miliardu dolarů a zahájí výrobu v roce 2026. Stella Li uvedla, že projekt je v současné době zastaven. Turecko proto pozastavilo osvobození od dovozních daní udělené společnosti BYD a varovalo čínského výrobce elektromobilů, že bude muset získané úlevy vrátit, pokud svou plánovanou investici v zemi neuskuteční. Pobídky byly zastaveny na začátku roku 2026.

V červenci 2024 společnost BYD podepsala s ministerstvem dohodu o zřízení výzkumného a vývojového centra a výrobního závodu s roční kapacitou 150 000 vozidel. Společnost BYD tehdy

uvedla, že investice jí pomůže oslovit spotřebitele v Evropě, přičemž z Turecka lze vyvážet průmyslové zboží do EU bez cel, přestože není členem bloku. Turecké úřady uvedly, že závod v Manise v západním Turecku začne fungovat do konce roku 2026 a vytvoří 5000 pracovních míst. Výměnou za tento závazek Ankara zavedla osvobození od dovozní daně. O dva roky později však výstavba stále nezačala.

Stella Li uvedla, že se BYD pro svůj druhý evropský montážní závod na elektromobily chystá převzít některou stávající továrnu v jižní Evropě, přičemž mezi zeměmi v užším výběru je Španělsko. Alfredo Altavilla, hlavní poradce společnosti BYD v Evropě, doplnil, že čínské automobilky hledají stávající továrny v Evropě, protože navrhovaná pravidla EU „Vyrobeno v Evropě“ pro minimální podíl místních zdrojů v automobilech by vstoupila v platnost dřív, než by mohly nové závody zahájit výrobu. *„Dnes není čas zakládat závod na zelené louce. Jediné, co můžete udělat, je najít brownfield, převzít ho a zrekonstruovat,”* řekl Altavilla.

Před rokem a půl nám Alfredo Altavilla naznačil, že BYD má zájem o koupi továrny v Německu aby mohlo získat členství ve vlivném Sdružení německých výrobců automobilů VDI.

Toyota předvede hyperauto na vodík

Toyota v Le Mans před závodem na 24 hodin poprvé předvedla závodní prototyp poháněný kapalným vodíkem. Prototyp TR LH2 Racing Prototype používá tentýž podvozek jako závodní TR010 Hybrid Hypercar, který startuje v závodě 24 hodin Le Mans. Fanouškům podél tratě zprostředkoval zvuk a emoce spalovacího motoru na vodík. Toyota se do vývoje vodíkových motorů v prostředí motorsportu pustila zpočátku s týmem Rookie Racing do japonského seriálu Super Taikyu s vozem ORC Rookie GR Corolla H2 Concept. Toto vozidlo od roku 2021 používalo plynný vodík. V roce 2023 byl představen vůz poháněný kapalným vodíkem a ORC Rookie GR Corolla H2 Concept absolvoval ukázkové kolo v Le Mans, zatímco koncepční vůz



s motorem na vodík GR H2 Racing Concept se prezentoval jako předzvěst budoucí vodíkové kategorie na Le Mans. Od té doby se vývoj technologie zintenzivnil a dosáhl nový milník odhalením vozu GR LH2 Racing Concept na kapalným vodíkem při loňském ročníku závodu Le Mans. Nyní se Toyota Racing rozhodla učinit další krok v podobě první veřejné ukázky jízdy prototypu TR LH2.

Budoucnost závodů poháněných vodíkem

Bosch Motorsport i letos před závodem 24 hodin Le Mans ukazuje možnosti budoucnosti se zaměřením na udržitelnost. Demonstrace alternativních pohonných jednotek pro motoristický sport od Bosch Motorsport vstupuje do další fáze s optimalizovaným vodíkovým motorem založeným na zážehovém motoru Maserati Nettuno. Demonstrční vozidlo Ligier JS2 RH2 bylo opět vystaveno



v H2 Village a v sobotu před startem závodu absolvovalo demonstrační kolo. Základ pro vývoj spalovacích motorů na vodík v Bosch Motorsport tvoří zážehový motor Maserati Nettuno. Optimalizovaný koncept motoru se vstříkovači Bosch HIDI-LCV zvyšuje stabilitu spalování. Poskytuje točivý moment a výkon na úrovni hyperauta a zároveň snižuje emise. „Aby se vize, jako je závodní vůz na vodíkový pohon, stala skutečností, potřebujete silný tým. Naše strategické partnerství se společností Ligier Automotive je základem, na němž vozidlo vyvíjíme a testujeme. Zároveň naše spolupráce s Maserati poskytla prvotřídní základ pro motor. Toto sdílení odborných znalostí je klíčem k rychlejšímu uvedení udržitelného výkonu na silnici,“ říká vedoucí Bosch Motorsport Ingo Mauer.



Problémy z období pozdního Říma

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje vývoj v automobilovém průmyslu.

Země se starým, tradičním automobilovým průmyslem se potýkají s problémy. Dokonce i v Itálii, kde druhá industrializace začala přesně před 80 lety 3. června vyhlášením republiky, to v tuto chvíli nevypadá moc jako „La Dolce Vita“.

Mluvíme o historických dimenzích. Domácí produkce v roce 2025 klesla na nejnižší úroveň za 70 let. Jen od roku 2023 do roku 2025 se počet automobilů vyrobených v Itálii snížil na méně než polovinu.

Nedávné události ilustrují problémy tohoto odvětví. Hlavní dodavatel automobilového průmyslu Marelli vyhlásil bankrot. Hlavní akcionář společnosti Stellantis Exor prodal skupinu užitkových vozidel Iveco společnosti Tata Motors. To je srovnatelné jakoby v Německu přišel bankrot společnosti ZF a automobilka MAN byla prodána do Indie.

Značky jako Alfa Romeo, Maserati a Lancia nejsou nic ve srovnání se svou slavnou minulostí. Žijí z nostalgie. Původní facelifty a nové modely byly odloženy na neurčito. Národní hrdost Ferrari právě představilo svůj první elektromobil Luce a vyvolalo posměch i u vlastních fanoušků.

Ctihodné a prestižní turínské designové studio Italdesign bylo nedávno prodáno relativně neznámé indicko-americké společnosti UST Global. Zakladatel Giorgetto Giugiaro, narozený v roce 1938, sleduje dění z ústraní.

A konečně - napůl italský konglomerát Stellantis se pod vedením svého bývalého generálního ředitele Carlose Tavarrese v Římě rozešel s odbory a vládou. Je zde potřeba mnoho oprav. Po letech špatných zpráv však Stellantis nenabídl žádné zlepšení, když nový generální ředitel Antonio Filosa při Investor Day v Detroitu oznámil, že většina investic půjde do USA, nikoli do Evropy.

Itálie čelí v podstatě stejným problémům jako Německo nebo Francie: strukturálním změnám, konkurenčním a cenovým tlakům a náročným podmínkám. Situace se neliší ve Wolfsburgu ani v Paříži. Krize v Itálii však trvá mnohem déle. V roce 2004, kdy legendární manažer Sergio Marchionne převzal vedení Fiatu, byl výrobce na pokraji kolapsu. Důsledky jsou dobře známé: masivní propouštění. Turín je evropským Detroitem.

Objevují se i jiskřičky naděje. Domácí trh vykazuje známky mírného oživení, přičemž Italové si drží vedoucí postavení na trhu. Ferrari a Lamborghini si vedou dobře, ale jako luxusní značky přispívají k výrobě pouze 25 000 vozy ročně. A Fiat patří mezi čtyři značky, které Stellantis hodlá v budoucnu posílit. Nové modely zní slibně.

Zatím se nejedná o renesanci. Ale ani o „Fine“ (Konec). Letošní rok ukáže, zda si Itálie dokáže udržet rovnováhu mezi osvědčenou kvalitou, silnou stránkou orientovanou na export a nezbytným tlakem na technologie akumulátorů, software a udržitelnou výrobu.



Chery podniká různé kroky

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters od Nicka Careyho, evropského korespondenta z Londýna.

Právě jsem se vrátil z dlouhé túry po Albánii. Kromě úchvatné krásy země a skvělé kuchyně mě nejvíce zaujal počet čínských elektromobilů na silnicích. Zejména BYD. Kombinace vládních dotací a cenově dostupných modelů v Albánii podpořila čínské automobilky. Ačkoli elektromobily můžete sehnat od stále většího počtu značek, včetně Xpengu, Li Auta, Zeekru a Avatru (značka automobilky Changan), BYD najdete na většině míst, především v okolí hlavního města Tirany. Největší světový výrobce elektromobilů se objevil z ničeho nic a podle vládních údajů je letos čtvrtým nejprodávanějším výrobcem automobilů v Albánii.

Možná se ptáte, proč by nás mělo zajímat 3415 vozů, které BYD prodalo v prvních pěti měsících letošního roku na tak malém trhu, jako je Albánie, kde se loni prodalo méně než 100 000 nových vozů. Důvod, proč by nás to mělo zajímat, je ten, že se totéž děje ve velkých i malých zemích po celém světě, protože BYD a další čínští výrobci automobilů rychle expandují na nové trhy, agresivně usilují o prodej a ubírají tržní podíl tradičním západním značkám.

Ztráta podílu na desítkách a desítkách trhů bude mít v nadcházejících letech pro západní výrobce automobilů dalekosáhlé důsledky.

Čínská automobilka Chery svou globální expanzí vzbudila mnohem menší pozornost než její rival BYD, přestože je největším čínským vývozcem automobilů. Její prodej se za posledních pět let zvýšil „jen“ čtyřnásobně, zatímco u BYD vzrostl desetinásobně. Společnost se však probouzí díky rychlému růstu prodeje v Evropě, kde chce vyrábět víc aut. Chery podepsalo dohodu s Nissanem o prozkoumání výroby automobilů v britské továrně japonské automobilky v Sunderlandu. Aby to fungovalo, bude Chery potřebovat jasno ohledně komplikovaného vztahu Velké Británie s Evropskou unií po Brexitu – problému, o jehož řešení Nissan lobbuje u britské vlády.

V samostatné zprávě agentura Reuters informuje, že indická Tata bude pro své elektromobily značky Avinya používat technologii Chery. Tata použije stejnou platformu, jakou její jednotka JLR spolu s Chery použila k oživení své nové značky Freelander. Ta ve Wuhu, rodném městě Chery, za velkého nadšení prodejců představila Freelander 8.

Chery možná není tak hlasitě jako BYD, ale je to společnost, kterou je třeba sledovat.



Generální ředitel Hondy Toshihiro Mibe přežil pokus o sesazení

Není žádným tajemstvím, že se Honda s potýká s obtížným prostředím, když čínští výrobci elektromobilů ukrajují její podíl na trhu, zatímco spotřebitelé doma v Japonsku její elektromobily nechtějí. Neúspěšná sázka Hondy na elektromobily vedla k její první roční ztrátě za 70 let.

Jak informuje agentura Reuters, v zákulisí odešli do důchodu někteří manažeři Hondy a vymysleli plán jak donutit k odchodu generálního ředitele Hondy Toshihira Mibeho. Jejich dlouhé plánování však vyšlo nazmar, protože představenstvo Hondy Mibeho podpořilo a moc japonských firemních odchovanců byla zmařena nezávislými řediteli společností. Abychom parafrázovali Ralpha Walda Emersona: „*Pokud se chystáte střílet na krále, nesmíte minout.*“

Čínská společnost BYD se ocitla na seznamu zlých společností – mezi něž patří i Alibaba a Baidu – které podle Pentagonu pomáhají čínské armádě. Jak informuje agentura Reuters, od roku 2027 toto rozhodnutí zabrání ministerstvu obrany v přímém uzavírání smluv s těmito firmami a v nákupu jejich produktů nebo služeb prostřednictvím třetích stran. BYD se staví proti

označení za firmu spojenou s armádou a uvádí, že využije všechny „*proveditelné administrativní a právní prostředky*“ k ochraně svých práv a zájmů.

Tento krok také ohrožuje křehké příměří v obchodní válce, na kterém se před pouhým měsícem dohodli americký prezident Donald Trump a čínský prezident Si Ťin-pching.

Prezident Trump se v USA krátce zapojil do dlouhodobého sporu mezi výrobcí automobilů a nezávislými servisy o „právo na opravu“, když si po setkání se zástupci automobilového průmyslu stěžoval, že „*nechtějí, aby si lidé opravovali jejich auta.*“

Nezávislé americké autoservisy si stěžují, že s nimi výrobci automobilů nesdílejí dostatek dat o novějších modelech aby bylo možné realizovat efektivní opravy. Podobnou stížnost můžete slyšet i od nezávislých společností v Evropě.

Opravy jsou velký byznys. Právě na nich vydělávají franšízoví prodejci, protože marže z prodeje nových vozů prudce klesly. Americký autoservisní trh má roční hodnotu 200 miliard dolarů a není jasné, zda má Trump v úmyslu se touto spornou otázkou zabývat.