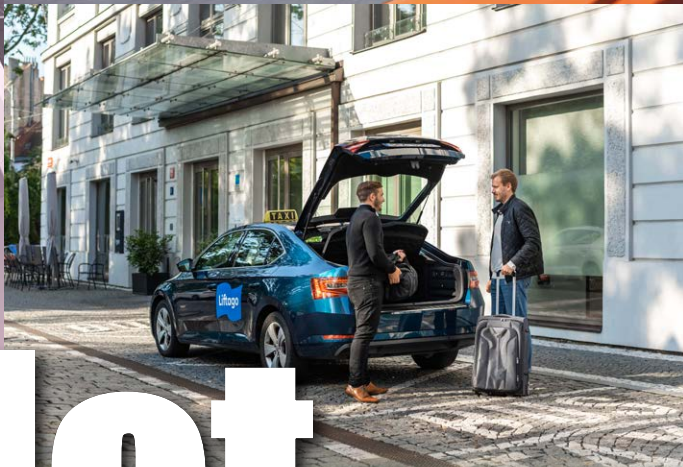
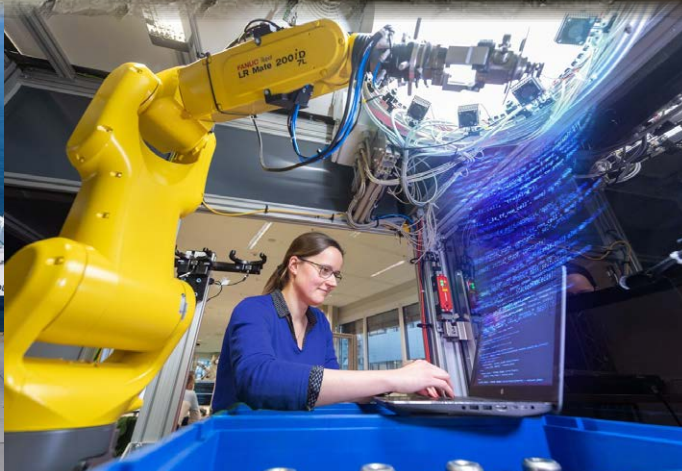


25. týden 2026



# AutoTablet.cz

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



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



## Peugeot 408 s jemným doladěním

Peugeot připravil modernizaci fastbacku 408. V době absolutní nadvlády SUV se snaží oslovit zákazníky elegantním designem a sportovním charakterem, byť se zvýšenou světlou výškou.

Peugeot 408 je dlouhý 4687 mm s rozvorem náprav 2787 mm. Objem zavazadlového prostoru je 536 l/1611 l u verze Hybrid, 468 l/1542 l pro E-408 a 415 l/1483 l pro PHEV.

Peugeot i nadále nabízí model 408 se třemi elektrifikovanými pohonnými jednotkami. Elektrický pohon byl uveden na český trh až vloni koncem roku, takže se v podstatě jedná o úplnou novinku. Základ elektrického pohonu verze E-408 zůstává z velké části nezměněn, ale těží z vylepšené aerodynamiky, takže NMC akumulátor s čistou kapacitou 58,2 kWh poskytuje dojezd až 456 km. Elektrický pohon s výkonem 157 kW (213 k) umožňuje dosahovat zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,2 s a maximální rychlost je omezena na 160 km/h. Maximální výkon nabíjení stejnosměrným proudem (DC) je 120 kW, nabíjení střídavým proudem lze výkonem až 11 kW. Peugeot E-408 standardně umožňuje napájení vnějších spotřebičů (V2L) výkonem až 3,5 kW.

Plug-in hybrid 240 e DCS7 nejlépe odpovídá charakteru modelu 408 jako kultivovaného vozu pro dlouhé cesty a do firemních autoparků. Výkon systému se ve druhé generaci zvyšuje na 176 kW (240 k) a dojezd na elektřinu je udáván až 85 km. Technický základ tvoří zážehový motor 1,6 l/132 kW (180 k), elektromotor o výkonu 92 kW, sedmistupňová dvouspojková převodovka a akumulátor s využitelnou kapacitou 14,6 kWh. Jenže plug-in hybrid lze nabíjet pouze střídavým proudem výkonem 7,4 kW a ne rychle u DC nabíječek. Spotřeba s vybitým akumulátorem je 6,0 l/100 km. Plug-in hybridní verze dosud představovaly pětinu objednávek.

Základní mild-hybridní verze (označovaná Hybrid 145 e DCS6) s tříválcem 1,2 l turbo má výkon 107 kW (145 k). Převodovka je šestistupňová dvouspojková elektrifikovaná a akumulátor má kapacitu 1 kWh. Vůz dokáže zrychlit z 0 na 100 km/h za 9,4 s a vykazuje spotřebu 5,1 l/100 km.

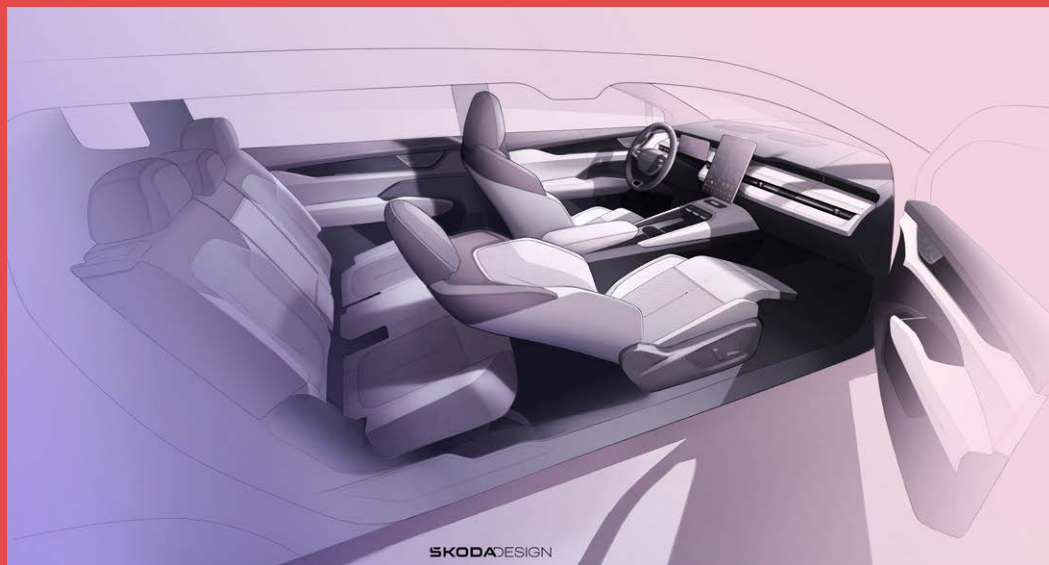
Peugeot 408 se vyrábí v Mylhúzách, komponenty elektrického pohonu přicházejí z Trémery ze společného podniku Stellantis Nidec a převodovky z Valenciennes.

**Víc na str. 10**

# Škoda představuje první pohled do interiéru modelu Peaq

Škoda Auto poodhalila podobu interiéru sedmimístného elektrického SUV Peaq. Ilustrace představují prostornou kabinu s jasně definovanou horizontální architekturou a intuitivním uživatelským rozhraním. Poprvé využívá vertikálně orientovaný centrální displej infotainmentu spolu s kompaktním displejem před řidičem přinášejí přehledné zobrazení informací. Nové fyzické ovladače umožňují nastavení klimatizace, hlasitosti a dalších základních funkcí vozu.

Škoda Auto přes 4,8 metru dlouhé SUV světa ukáže 23. června – stylově v horské atmosféře. Jméno Peaq odkazuje na



vrcholné postavení modelu v nabídce značky Škoda. S tím bude korespondovat i místo světové premiéry: majestátní prostředí Rhonských Alp na pomezí Francie a Švýcarska. Přímý přenos z představení Škody Peaq můžete sledovat v úterý 23. června od 18:25 hodin SELČ.

## Alpine A390 GTS – fastback se sportovním duchem

Elektrický pětidveřový fastback Alpine A390 je navržen tak, aby praktickou všestranností a prostorným interiérem zaujal nové zákazníky i firemní klientelu. Je dlouhý 4615 mm s rozvorem náprav 2708 mm a má zavazadlový prostor o objemu 532 l. Kokpit je zaměřen na řidiče s přístrojovým panelem 12,3" a vertikálním displejem infotainmentu 12" natočeným



směrem k řidiči. Po debutu A390 GT se nyní přidává vysoce výkonná verze A390 GTS. V komplexně přepracované platformě jsou tři elektromotory vyvinuté vlastními silami společnosti Alpine a poskytující výkon 345 kW (115 kW + 2 x 115 kW). Pohon všech kol pracuje se systémem aktivního rozdělování točivého momentu Alpine Active Torque Vectoring (AATV). Akumulátor s kapacitou 89 kWh umožňuje dojezd 503 – 555 km. Alpine A390 GTS zrychluje z 0 na 100 km/h za 3,9 s a dosahuje maximální rychlosti 220 km/h. Vyrábí se ve Francii v historické továrně značky v Dieppe, elektromotory se dodávají ze závodu v Cléonu a akumulátor se montuje v Douai z článků Verkor vyráběných ve Francii. Alpine A390 GTS přijde na 1 965 000 Kč (základní verze A 390 GT stojí 1 700 000 Kč).



## VW, Stellantis a Renault žádají podporu pro lokální výrobu

Jak uvedla agentura Bloomberg, společnosti Volkswagen, Stellantis a Renault vyzvaly politiky v Evropské unii, aby zavedli opatření na podporu výroby automobilů v celé Evropě. Tyto tři automobilky, dohromady představují 60 % vozidel vyrobených v EU. V rámci příprav zákona o průmyslovém akcelérátoru EU zvažuje rámec „Vyrobeno v Evropě“ během přechodu k elektrifikaci.

Návrhy usilují o přesně definovaný rámec podpory lokálního získávání zdrojů, vývojových prací a montáže vozidel v regionu. Vyzývají k přijetí opatření na podporu výroby v Evropě, včetně cílené podpory výroby akumulátorů a větší regulační flexibility, zejména u malých automobilů, aby se elektromobily staly dostupnějšími a aby se podpořily místní dodavatelské řetězce.

VW, Stellantis a Renault jsou odhodlány udržet silnou výrobní základnu v Evropě, ale závisí to na realističtějším regulačním rámci. Ve společném dopise vyzvaly, aby 70 % vozidel prodaných v EU pocházelo ze 70 % své hodnoty, dílů a práce provedené z členských států EU, což by zahrnovalo celý hodnotový řetězec od konstrukce až po výrobu.

Ve společném prohlášení firmy uvedly, že by pobídky, spojené s místním obsahem, podpořily výrobce, kteří čelí „bezprecedentnímu útoku na svou konkurenceschopnost v důsledku kritických technologických mezer ve strategických oblastech, intenzivního globálního konkurenčního tlaku a trvale vysokých nákladů na energii, výrobu a regulaci.“

Automobilky také navrhy, aby se výzkumné a vývojové práce započítávaly do prahových hodnot místního obsahu. Montáž vozidel by měla být zahrnuta na stejném základě.

„Chceme nabídnout čisté, cenově dostupné a technologicky špičkové automobily evropské střední třídě. Evropa se neuzavírá. Evropa pouze zastavuje trend dalšího outsourcingu průmyslové výroby do třetích zemí,“ uvedly automobilky a poukázaly na 26 % dovozu na trhy EU. Rovněž připomenuly, že poptávka v Evropě zůstává slabá - ročně se prodává o 3 miliony vozidel méně než v roce 2019.

Nezávisle na tom výrobci stojící mimo EU, jako Toyota, Nissan a Jaguar Land Rover, vyjádřili obavy, že by návrhy EU mohly znevýhodnit komponenty vyrobené ve Velké Británii, Japonsku a Turecku.

## Trump jednal o právu na opravy

Prezident Donald Trump se setkal s vysoce postavenými představiteli amerického automobilového průmyslu aby projednali probíhající debatu o legislativě týkající se „práva na opravu“. Trump se setkal s generální ředitelkou GM Mary Barraovou, vrcholovým manažerem Ford Motor Andrewem Frickem a nejvyššími představiteli Národní asociace prodejců automobilů a Aliance pro automobilové inovace spolu s republikánským senátorem Berniem Morenem, bývalým prodejcem



automobilů. „Včera tu byli zástupci automobilového průmyslu. Nechtějí, aby si lidé opravovali auto. Řekl jsem: To je divné! Mají něco proti, nikdo si nesmí opravovat auto,“ řekl po jednání Trump.

Automobilový průmysl je již léta ve sporu s nezávislými opravami o možnost opravovat nová vozidla. Americký autoservisní trh má roční hodnotu 200 miliard dolarů a 75 % pozáručních oprav vozidel probíhá v nezávislých servisech. Mnoho zákonodárců a nezávislých servisů požaduje, aby Kongres schválil legislativu, která by majitelům vozidel zajistila přístup k informacím potřebným pro opravy, včetně dat z diagnostiky. Nezávislé opravy musí vynaložit vysoké částky, aby získaly přístup k datům. Skupina prodejců se proti tomu staví s tím, že by se výrobcům dílů umožnilo vyrábět „napodobeniny“, a pojišťovny by získaly větší moc ovlivňovat rozhodnutí o opravách.

## Čína největším vývozcem aut do Austrálie

Čína se letos stala největším vývozcem vozidel do Austrálie a předstihla tak Japonsko, které po mnoho let dominovalo tamnímu trhu. Podle údajů australské vlády dosáhl dovoz vozidel z Číny v dubnu 36 000 vozů, což bylo způsobeno silnou poptávkou po elektrických a hybridních vozidlech. Dovoz vozidel vyrobených v Japonsku dosáhl 29 000 vozů, což z této země činí druhého největšího vývozce. Japonští výrobci automobilů ovšem do Austrálie vyvázejí značný počet aut, zejména pick-upů, z Thajska. Ceny pohonných hmot v Austrálii letos výrazně vzrostly v důsledku konfliktu na Blízkém východě, což zvýšilo poptávku po elektromobilech. Čínské značky jako BYD, GWM, Chery a MG v loňském roce výrazně rozšířily své prodejní

sítě v zemi. V prvních čtyřech měsících roku 2026 se dovoz vozidel z Číny zvýšil o 51 % a překročil hranici 100 000 vozů, z čehož víc než 40 000 vozů tvořily elektromobily. Nejúspěšnější značkou v Austrálii zůstává Toyota, ale BYD se už posunul na druhé místo.



## Malý plug-in hybrid BYD Dolphin G DM-i

S modelem Dolphin G DM-i uvádí BYD svůj první plug-in hybrid v segmentu malých vozů. Čínský výrobce se domnívá, že našel mezeru na trhu, protože je zde stále mnoho kupujících, kteří se nedokáží rozhodnout mezi spalovacími motory a čistě elektrickými vozy, u nichž se obávají krátkého dojezdu. BYD Dolphin G DM-i byl navržen pro zákazníky, kteří hledají dostupný malý hatchback kombinující schopnosti elektromobilu s flexibilitou hybridního pohonu pro dlouhé cesty. Dolphin G DM-i je prvním vozem vyvinutým společností BYD speciálně pro zahraniční trhy. S délkou 416 cm a rozvorem náprav 261 cm zapadá do nejoblíbenější evropské kategorie malých aut. Využívá technologii DM-i, která je známá z modelu Atto 2. Vpředu je elektromotor o výkonu 120 kW



(163 k). Vedle něj zážehový čtyřválec 1,5l/70 kW (95 k) pracuje primárně jako generátor a do pohonu se přímo zapojuje pouze v případě potřeby. Největší výkon systému je 156 kW (212 k). Verze s akumulátorem s kapacitou 18,3 kWh poskytuje dojezd na elektřinu až 105 km.

## Tachografy budou povinné pro vozidla o hmotnosti 2,5 až 3,5 t

Nová evropská legislativa přináší zásadní změnu pro tisíce dopravců. Od 1. července 2026 budou společnosti provozující vozidla o hmotnosti 2,5 - 3,5 t, která překračují hranice států, povinny mít inteligentní tachograf 2. generace, přičemž řidiči musí dodržovat pravidla pro pracovní dobu. Společnost Eurowag je připravena poskytnout dopravcům své digitální tachografy a další digitální



nástroje, které se stávají nezbytnými pro každodenní provoz dopravních společností. Dodržování legislativy neznamena pouze instalaci zařízení. Povinnosti jsou komplexnější a vztahují se jak na řidiče, tak na zaměstnavatele. Řidiči dodávek, stejně jako řidiči nákladních vozidel, musí dodržovat pravidla týkající se doby řízení, přestávek a dob odpočinku. Musí také používat digitální kartu řidiče a být schopni předložit záznamy o činnosti řidiče při silniční kontrole. Úřady jsou oprávněny kontrolovat záznamy za posledních 56 dní. Zaměstnavatelé musí pravidelně stahovat data z tachografů, bezpečně je ukládat, analyzovat záznamy a vyhodnocovat výkon řidičů.

## Jednotný trh pod tlakem

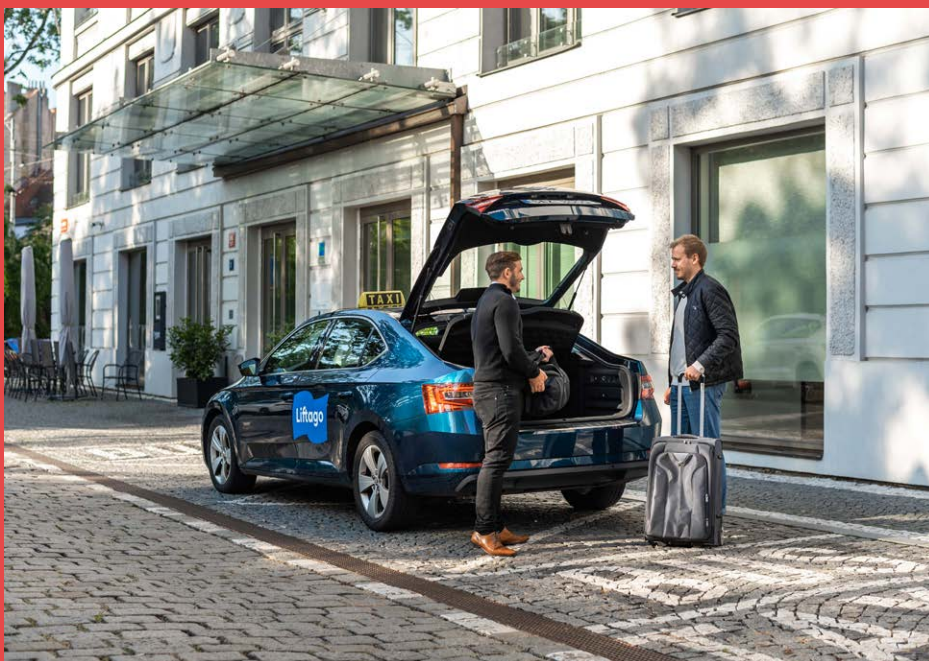
Mezinárodní logistický provider Dachser upozorňuje své zákazníky na nové povinnosti spojené s přepravami v Polsku, z Polska i v rámci tamní vnitrostátní distribuce. Polsko rozšířilo elektronický kontrolní systém SENT na další skupiny zboží. Nově se vztahuje mimo jiné také na zásilky obsahující oděvy a obuv. Rozšířený polský SENT, nařizující povinnost registrace, se vztahuje na dodávky do Polska, dodávky v rámci Polska, dodávky z Polska, jakož i tranzitní přepravy přes Polsko (to se dotkne zejména přepravy do Finska a baltských republik EU). Do prostředí evropského jednotného trhu tak přibyla další necelní překážka, která komplikuje volný pohyb zboží. V

posledních letech dochází k postupnému nárůstu administrativních opatření – necelních bariér volného obchodu. Jednotlivé státy tato opatření zavádějí zejména za účelem důslednější kontroly přeprav a omezení daňových úniků. Idea volného trhu tak již několik let dostává trhliny.



## Liftago na českém trhu roste

Liftago oznamuje akvizici aktiv společnosti Modrý anděl. Tím posiluje zejména v segmentu odvozu vozu – služby pro



zákazníky, kteří potřebují přepravit nejen sebe, ale i svůj vůz. Po loňském vstupu do kategorie luxusní přepravy jde o další krok v růstu na českém trhu. Trh přepravních služeb se postupně koncentruje a Liftago v něm chce mít silné postavení se zaměřením na zákazníky i firmy, kteří při výběru dopravy kladou důraz na bezpečnost, spolehlivost a kvalitu. Akvizice Modrého anděla navazuje na akvizice aktiv společností Svez.se a DriveCzech. Ukazuje záměr Liftaga rozvíjet služby s jasnou přidanou hodnotou. Spojení přinese Liftagu podpoření kapacit a know-how zejména v oblasti odvozu vozu a XXL dopravy.



## Generální ředitel VW Oliver Blume obhajoval svou strategii

Generální ředitel VW AG Oliver Blume se na výroční valné hromadě nepokusil mírnit obavy investorů. Připustil, že obchodní model Volkswagenu, který byl po celá desetiletí úspěšný, už nefunguje.

Probíhající programy na snižování nákladů sice již vykazují výsledky, ale ty jsou eliminovány novými zátěžemi v podobě cel, obchodních bariér a geopolitických vlivů.

Tradiční strategie Volkswagenu - vyvíjet v Německu, vyrábět v Evropě, prodávat po celém světě a vydělávat peníze v Číně - selhává. Volkswagen se potýká s moderní realitou výroby a technického vybavení automobilů, takže již nejde jen o snahu kontrolovat náklady, ale i o to, zda jsou produkty skupiny stále ještě srovnatelné s konkurencí a dokáží oslovit zákazníky.

Oliver Blume potvrdil plán zrušit do roku 2030 50 000 pracovních míst ve Volkswagenu, Audi, Porsche a softwarové jednotce Cariad, přičemž 35 000 z těchto propouštění se dotkne značky Volkswagen. Do konce roku 2026 se počet zaměstnanců zmenší o 19 000, zatímco dobrovolných odchodů je plánováno 28 000. Jenže propouštění pracovníků nepřiměje zákazníky, aby si koupili koncernová auta.

Podle Blumeho VW plánuje do roku 2030 snížit výrobní kapacitu svých evropských závodů o 500 000 vozidel navíc k probíhajícímu snižování výroby o milion vozů do roku 2028 a stejný rozsah

snížení produkce je plánován i pro Čínu. Ovšem uzavírání dalších závodů vypadá jako řízený úpadek.

Plán pro budoucnost si klade za cíl návrat k 8 až 10 % míry zisku do roku 2030. Blume tvrdí, že tuto úroveň potřebuje k financování transformace směrem k rychlejší elektrifikaci a autonomnímu řízení. V tuto chvíli však nedokáže splnit ani cíl 4 %, který analytici označují za optimistický.

Pochybnosti budí, na jakých třech pilířích realizace Blumeho plánu stojí: softwarová architektura od amerického výrobce elektromobilů Rivian, kterého Volkswagen zachránil před bankrotem mnohamiliardovými investicemi, autonomní systémy od dceřiné společnosti Cariad, známé neúspěšnou snahou vyvíjet vlastní software, a architekturu elektroniky pro vozy prodávané v Číně vyvinula automobilka Xpeng. Ovšem Xpeng na autosalonu v Pekingu předvedl vlastní vozy s vyspělejší architekturou, než jakou dodal pro vozy Volkswagen.

Dokonce i členové představenstva společnosti v anonymní anketě připustili obavy, zda skupina přežije. Interní audit důvěry, který unikl do německých médií, odhalil, že šest z devíti členů představenstva věří, že existence skupiny je ohrožena.

Otázkou tedy nadále zůstává, zda ve Wolfsburgu vědí jak vyrábět auta, která si lidé v roce 2030 skutečně budou kupovat.

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:

Article preview: Jen kosmetické úpravy vzhledu. Includes image of a car interior and a table with car specifications.

Article preview: Konkurenční rozdíl mezi EU a Čínou v oblasti dodavatelů se zvětšuje. Includes image of a factory with robotic arms.

Article preview: Cena pneumatik poroste. Includes image of a tire being mounted on a wheel.

Article preview: Automobilový obchod a strategie růstu. Includes image of people in a car dealership.

Article preview: Předseda Wang míří vysoko. Includes image of a man speaking at a podium.

Summary article: Jen kosmetické úpravy vzhledu. Discusses Peugeot 408 updates.

Summary article: Konkurenční rozdíl mezi EU a Čínou v oblasti dodavatelů se zvětšuje. Discusses supply chain trends.

Summary article: Cena pneumatik poroste. Discusses tire market and regulations.

Summary article: Automobilový obchod a strategie růstu. Discusses dealership strategies.

Summary article: Předseda Wang míří vysoko. Discusses BYD's growth strategy.

Konkurenční rozdíl mezi EU a Čínou v oblasti dodavatelů se zvětšuje

Automobilový obchod a strategie růstu



## Jen kosmetické úpravy vzhledu

Čtyři roky po uvedení na trh přichází Peugeot 408 s mírnou modernizací. Decentního oživení se dočkala zejména přední část. V přepracované masce chladiče je nový světelný podpis se třemi „drápy“, zatímco dálkové světlometry se posunuly níž v nárazníku. Podobný světelný motiv se opakuje i vzadu. Jako první model značky má 408 nejen podsvícené logo vpředu, ale

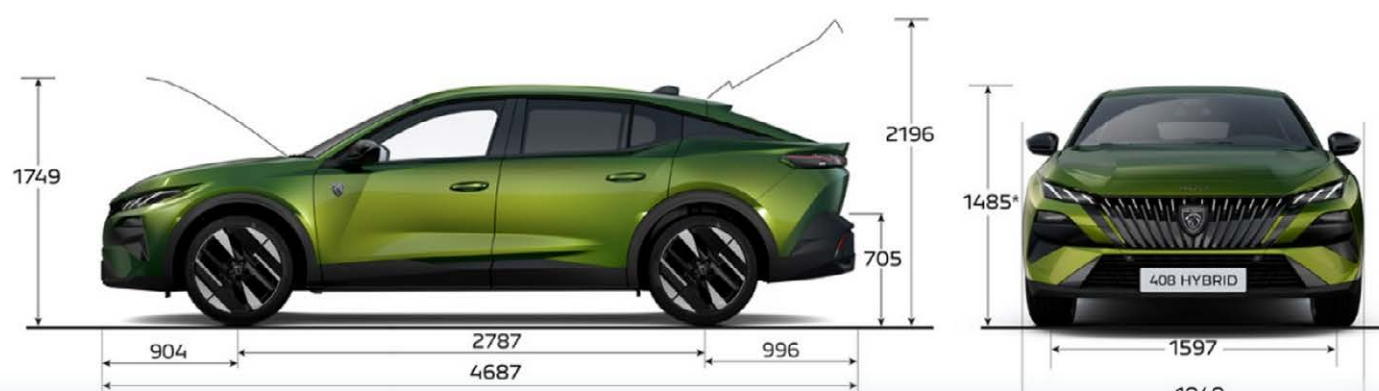
také podsvícený nápis Peugeot na zádi. Na bočním profilu fastbacku s prvky crossoveru se nic nezměnilo.

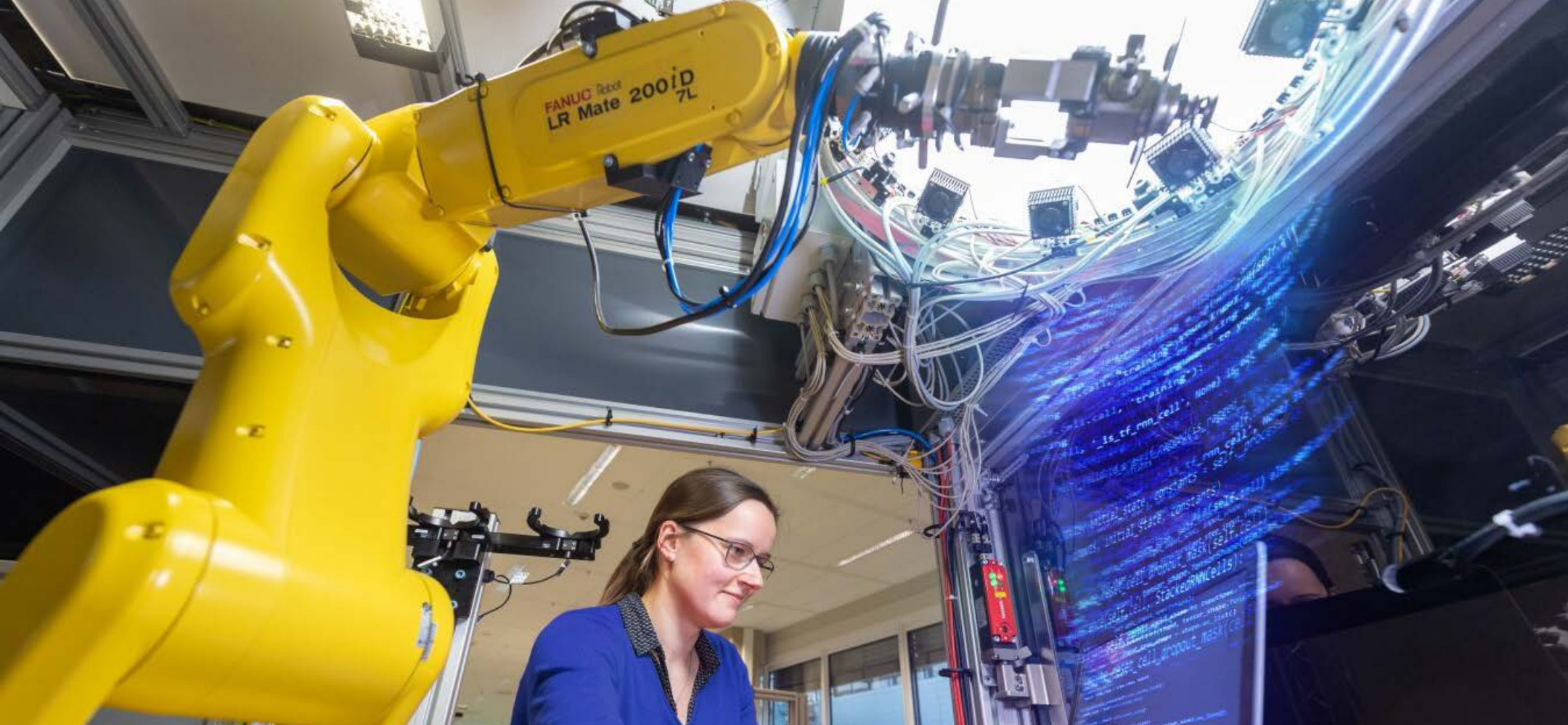
Ani v interiéru nenajdeme radikální změny – zůstává zde už známý i-Cockpit s malým, nízko položeným volantem a přístrojovým panelem 10" umístěným nad ním v zorném poli řidiče s čistým výhledem na silnici. I nadále toto uspořádání

řidiče dělí na ty, kteří jím jsou nadšeni a ty, kterým nevyhovuje. Kompaktní volant integruje ovládací prvky multimediálního systému i různých asistentů. Vrcholná verze GT se standardně dodává s přístrojovým panelem s 3D zobrazením.

Tradiční součástí konceptu interiéru je i centrální dotykový displej 10" s volně programovatelnými tlačítky i-Toggles pro rychlejší a snadnější volby namísto ovládání přes menu dotykového displeje.

VÝBAVA	MOTOR	CENA	AKČNÍ NABÍDKA	AKČNÍ CENA
ALLURE	<b>Hybrid 145 e-DCS6</b> 1PP6CBPJHWBYA0G0	770 000 Kč	81 000 Kč	689 000 Kč
	<b>Plug-in HYBRID 240 e-DCS7</b> 1PP6CBQR17BYA0G0	1 070 000 Kč	85 000 Kč	985 000 Kč
	<b>Elektromotor 157 kW / 210 k (Baterie 58 kWh)</b> Dojezd: 453 km 1PP6CBQZJFBYA0G0	980 000 Kč	71 000 Kč	909 000 Kč
GT	<b>Hybrid 145 e-DCS6</b> 1PP6CBTJHWBYA0G0	870 000 Kč	91 000 Kč	779 000 Kč
	<b>Plug-in HYBRID 240 e-DCS7</b> 1PP6CBUR17BYA0G0	1 160 000 Kč	85 000 Kč	1 075 000 Kč
	<b>Elektromotor 157 kW / 210 k (Baterie 58 kWh)</b> Dojezd: 451 km 1PP6CBUZJFBYA0G0	1 085 000 Kč	116 000 Kč	969 000 Kč





## Konkurenční rozdíl mezi EU a Čínou v oblasti dodavatelů se zvětšuje

Evropské obchodní sdružení dodavatelů automobilového průmyslu CLEPA uvádí, že evropský přechod na elektromobilitu je ohrožen, protože Čína převyšuje investice dodavatelů z EU. Vysoké výrobní náklady a roztržitěné dodavatelské řetězce zpomalují průmyslový růst a prohlubují ztrátu na globální konkurenty. CLEPA konstatuje, že ambice Evropské unie vést globální přechod k elektromobilitě čelí „strukturálnímu investičnímu vyprázdnění“ a ztráta proti čínské konkurenci se zvětšuje.

CLEPA cituje nová data, která ukazují, že mezi lety 2021 a 2026 investice dodavatelů automobilového průmyslu z EU stagnovaly. Naproti tomu čínské investice do tohoto odvětví dramaticky vzrostly o 57 %, což vytvořilo „asymetrické globální hrací pole, které ohrožuje průmyslovou páteř Evropy“.

CLEPA tvrdí, že zatímco evropští dodavatelé soustavně investují veškerý kapitál do transformace, narážejí na ekonomické překážky: „Bezprecedentní strukturální výrobní náklady, roztržitěné dodavatelské řetězce a regulační překážky v Evropě brání schopnosti konkurenceschopně škálovat inovace.“ To je také způsobeno regulačním a ekonomickým prostředím, které v současné době „trestá lokální

škálování, zatímco globální konkurenti zrychlují s masivní státní podporou.“

Podle údajů společnosti Oxford Economics si dodavatelé automobilového průmyslu v EU v letech 2021 až 2026 udrželi roční výdaje na továrny, stroje a technologie na stejné úrovni kolem 42–43 miliard USD. Čína však ve stejném období zvýšila investice o 57 % a ty do roku 2026 dosáhly 115 miliard USD.

Příjmy v obou regionech vzrostly, ale Čína rozdíl prohloubila. Čínské tržby vzrostly o 35 % ve srovnání s 23 % v EU, čímž se čínský trh dodavatelů automobilového průmyslu posunul nad 1 bilion USD a je už 2,5krát větší než trh EU. Rozdíl je ještě zřetelnější při porovnání investic s prodejem. V EU klesl podíl investic na příjmech z 12 % v roce 2021 na 10 % v roce 2026. V Číně vzrostl z 9 % na 11 % a do roku 2026 překonal úroveň EU.

Generální tajemník CLEPA Benjamin Krieger uvedl: „Posílení konkurenceschopnosti není oddělené od zelené transformace – je jejím předpokladem. Flexibilní a technologicky neutrální politika bude nezbytná pro podporu investic, udržení výroby v Evropě a poskytnutí šance inovativním průmyslovým odvětvím k růstu.“



## Cena pneumatik poroste

Evropská unie dále zpřísňuje požadavky na ekologické parametry a recyklovatelnost pneumatik. Pneumatiky jsou například jednou z priorit Nařízení 2024/1781 (ESPR) o ekodesignových požadavcích pro jednotlivé skupiny výrobců.

Výrobců pneumatik se dotýká od letoška platné Evropské nařízení o odlesňování (EUDR), které zvyšuje nároky na produkci surovin pro výrobu pneumatik. „Pro letošní zimní sezónu odhadujeme nárůst cen pneumatik v řádu jednotek procent. Podle současných evropských předpisů už bezpečnost pneumatik není jen otázkou délky brzdné dráhy. Moderní regulace propojuje ochranu řidičů, životního prostředí i transparentnost výroby. Pneumatiky chápe jako technologicky vyspělý výrobek, jehož kvalitu dnes kontrolují desítky testů a evropských pravidel. Zvýšení bezpečnosti a omezení negativních dopadů na životní prostředí se sice na konečné ceně pneumatik mírně projeví, hlavní roli však bude hrát dražší doprava, energie a suroviny,“ uvedl manažer obchodu a nákupu největšího českého e-shopu s pneumatikami Pneumatiky.cz Lukáš Bábíček.

Nařízení ESPR (Ecodesign for Sustainable Products Regulation) zavádí digitální pas výrobku. Každá pneumatika bude mít digitální identitu obsahující údaje o použitých materiálech, podílu recyklovaných surovin, uhlíkové stopě a

možnostech recyklace. Rámcovou legislativu již Evropská unie přijala, do roku 2030 budou připravena pravidla pro jednotlivé skupiny výrobků včetně pneumatik.

Evropské nařízení proti odlesňování EUDR od výrobců vyžaduje, aby prokazovali původ přírodního kaučuku a byli schopni doložit, že suroviny nepocházejí z oblastí, kde kvůli jejich těžbě dochází k ničení lesů. Nařízení platí od začátku roku, od 30. června začne EU jeho dodržování kontrolovat.

Tlak na výrobce pneumatik zvyšují i zpřísňující se technické požadavky normy UNECE R117.4, která stanovuje limity pro přilnavost na mokré vozovce, hlučnost i valivý odpor. Výrobci pneumatik je musejí testovat podle jednotných metod a jejich výsledky následně ověřují schvalovací autority i národní kontrolní orgány. Bez homologace podle R117 není možné pneumatiky v EU legálně prodávat.

Další významnou změnu přináší norma Euro 7, která pro lehká užitková vozidla (dodávky) vstoupí v platnost na konci listopadu letošního roku. Vedle emisí z výfuků se poprvé zaměřuje i na otěr pneumatik, který je zdrojem mikroplastů v životním prostředí. Výrobci na ni musejí reagovat vývojem nových směsí s nižším opotřebením, aniž by utrpěla bezpečnost nebo přilnavost.



## Automobilový obchod a strategie růstu

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

V době krize si německý automobilový průmysl hledá vlastní cesty k růstu. V současné době giganti v oboru nejčastěji používají tři strategie.

Zaprvé: Prodejci se zaměřují na ojeté vozy. Prodej ojetých vozidel už není jen obchod se starými vraky, ale je prezentován sofistikovaným způsobem prostřednictvím marketingu. V době, kdy reálné mzdy klesají, jsou ojeté vozy pro mnohé zákazníky jediným řešením.

Zadruhé: Na velikosti záleží. Trh se již léta konsoliduje, protože skupiny pohlcují menší prodejce. Prostřednictvím akvizic si velcí prodejci budují stabilní pozici, získávají nákupní výhody a realizují synergie.

Zatřetí: Prodejci plní své showroomy čínskými značkami. Jejich vozy jsou levné a atraktivní. Tyto značky potřebují prodejce, aby si vybudovaly důvěru zákazníků. To představuje pro prodejce příležitost v době, kdy jejich tradiční značky upadají.

Růst však s sebou nese i riziko. Velikost může být také zátěží. Úroková a finanční rizika spojená s akvizicemi rostou. Kdy první velká skupina překročí limit?

Akvizice prodejců s jen několika málo pobočkami je v současnosti běžnou záležitostí. Velké skupiny pak zefektivní své vlastní sítě, uzavřou pobočky a rozdělí zákazníky k jiným prodejcům. Po konsolidaci přichází další konsolidace.

Navzdory rostoucímu počtu akvizic mnoho prodejců upadá. Vzdávají se. Počet bankrotů roste a počet prodejců v Německu klesá.

Obecně řečeno: počet prodaných aut v Německu se sníží. Lidé si budou svá stávající auta ponechávat co nejdéle. To je dobré pro opravárenský byznys, ale ne pro prodej nových vozů.

Pro prodejce existují vždy příležitosti k dalšímu úspěchu, bez ohledu na to, co se kolem nich děje. Možnosti tu jsou. Skutečně zásadní však bude předcházení riziku. To bude umění.



## Předseda Wang míří vysoko

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

Zatímco prozatímní dohodu mezi USA a Íránem trhy uvítaly, ti, kteří doufají v menší bolest u čerpacích stanic, včetně automobilek, mohou zjistit, že je před nimi ještě dlouhá cesta. Není jasné jak a kdy se Hormuzský průliv znovu otevře, ovšem přepravci a jejich pojišťovny si budou muset být jisti jeho znovuotevřením, než jej znovu začnou používat.

A kromě vysokých cen pohonných hmot majitelé aut od Tokia po Detroit zjistí, že nedostatek motorových olejů, barev a dalších produktů v brzké době neskončí. Náprava všech těchto překážek může být ještě v nedohlednu.

Jak vzpomíná kolega z agentury Reuters, který tehdy byl přítomen v místnosti, když před dvěma desetiletími tichý předseda BYD Wang Chuanfu poprvé prohlásil, že čínská společnost si klade za cíl stát se největší automobilkou na světě, shromážděná média se rozesmála.

Tehdy bylo BYD v automobilovém průmyslu jen malým drobečkem. Ale hodně se toho od té doby změnilo. Prodej BYD vzrostl ze 400 000 nových vozů v roce 2020 na 4,6 milionu v roce 2025, což z něj v loňském roce udělalo 6. největšího výrobce automobilů na světě.

Nyní Wang na výroční valné hromadě akcionářů BYD investorům řekl, že si klade za cíl stát se světovou jedničkou do pěti let.

Společnost usiluje o globální expanzi, díky níž její export z Číny v prvních pěti měsících roku 2026 vzrostl o 65 %, přičemž největšími trhy jsou Brazílie, Velká Británie a Austrálie. Dostat se na 1. místo bude těžší než na 6. pozici. Toyota si loni držela první místo s celosvětovým prodejem 11,3 milionu vozidel. To bude vyžadovat, aby BYD během pěti let ztrojnásobilo svůj prodej.

Po tom, čeho dosáhlo za pouhých pět let, se však nyní tomuto cíli může v oboru smát jen málokdo.