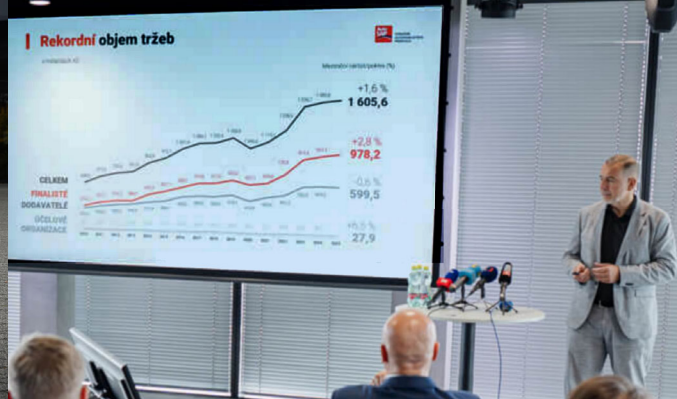


26.-27. týden 2026



# AutoTablet.cz

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



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



## Škoda Peaq – nový vrchol nabídky

S délkou s délkou téměř 4,9 m a rozvorem náprav 3,0 m je pěti – až sedmimístné SUV Peaq největší a nejprostornější model značky Škoda. V pětimístné konfiguraci nabízí i největší objem zavazadlového prostoru ze všech modelů Škoda – 935 l, navíc s 37 l pod přední kapotou.

Design exteriéru i interiéru vychází z minimalistického pojetí Modern Solid, které vyznává čisté linie a vysoce funkční tvary. Peaq je navíc první model znaky Škoda vybavený zapuštěnými klikami dveří, stěrači s integrovanými ostřikovači a panoramatickou střechou s dynamicky řízeným zastíněním.

Na český trh přichází se třemi stupni výbavy (Selection, Sportline a Exclusive Selection) a třemi výkonovými verzemi s trakčními akumulátory o kapacitě 63 kWh (Peaq 60) s nabíjecím výkonem 160 kW a 91 kWh (Peaq 90 a Peaq 90x) s nabíjecím výkonem 199 kW, přičemž větší



má největší kapacitu ze všech elektromobilů Škoda. Peaq 60 má pohon zadních kol, výkon 150 kW a na jedno nabití ujede 450 km. Peaq 90 s výkonem 210 kW a pohonem zadních kol nabízí dojezd až 630 km. Peaq 90x s maximem 220 kW a pohonem všech kol poskytuje dojezd až 600 km.

Peaq lze ovládat pouze jedním pedálem, u verze Sportline je tento systém aktivován také prostřednictvím páček pod volantem. Peaq podporuje funkci Vehicle-to-Load (V2L), která slouží k napájení externích zařízení.

Kromě vyspělých bezpečnostních a asistenčních systémů vozu, mezi nimiž je i systém asistované jízdy Travel Assist 3.0, je v nabídce i sofistikovaný infotainment na platformě Android.

Peaq již lze objednat s cenou základní verze 60 Selection 1 150 000 Kč včetně DPH.

**Víc na str. 10**



# Stellantis přepracoval své dodávky

Skupina Stellantis Pro One představila nové verze ve své řadě malých dodávek. Analýza Stellantisu ukázala, že 40 % firemních zákazníků nemá zájem o třímístnou konfiguraci a profesionální řidiči tráví 80 % své pracovní doby na cestách



sami. Tato zjištění podnítila přepracování interiéru. Chytré kompaktní dodávky SCV (Smart Compact Van) nyní disponují nově navrženým, flexibilním a sklopným sedadlem spolujezdce. Tím se zvětší objem nákladového prostoru o 0,5 m<sup>3</sup> nebo se s volitelným příslušenstvím Modutable dá použít jako stůl ke kancelářské práci nebo jídlo. Kromě sedadla FlexiSeat je k dispozici odnímatelná středová konzole s uzavřenou úložnou přihrádkou. Třetí sedadlo je k dispozici jako volitelná výbava s uzavřenou úložnou přihrádkou. Stellantis nabízí nové varianty Smart Compact Van jako základní varianty: Citroën Berlingo First, Fiat Doblò Easypro, Opel Combo Start a Peugeot Partner Active. Objednávky budou zahájeny v září a uvedení na trh je plánováno na listopad.

## Globální společnosti požadují rychlejší přechod na elektrifikaci

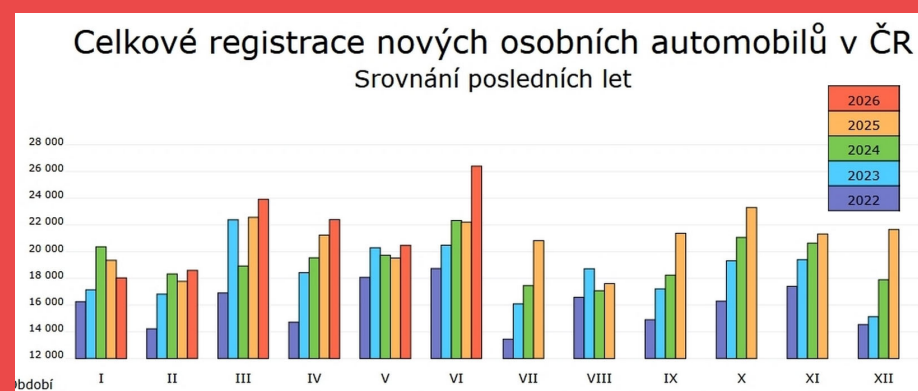
Společnosti jako jsou Nestlé, Ikea, Volvo Cars nebo Uber vydaly prohlášení, v němž tvrdí, že vystavení se kolísání cen fosilních paliv je škodlivé, a proto naléhají na reformu trhu s energií. Jak zjistila agentura Reuters, 112 společností vyzvalo vlády, aby se elektrifikace stala ústředním bodem jejich ekonomických strategií, aby pomohly snížit vystavení se kolísavým cenám fosilních paliv a posílily energetickou bezpečnost. Skupina s kombinovanými ročními tržbami 1,5 bilionu dolarů zahrnuje také společnosti Iberdrola, Mahindra Group, Nikon a Levi Strauss. V otevřeném prohlášení, které podpořily firmy z různých odvětví, včetně průmyslu, spotřebního zboží a zdravotnictví, se uvádí, že vystavení se cenovým šokům, způsobeným fosilními palivy, podkopává



konkurenceschopnost. „Aby bylo dosažen požadovaný rozsah, je třeba zejména urychlit přechod na elektrifikaci prostřednictvím předvídatelných a podpůrných politických rámců,“ uvedl Kim Hellström, manažer pro udržitelnost a klima v maloobchodní síti H&M. Průzkum uvedl, že 90 % vedoucích pracovníků podniků očekává, že jejich provoz bude elektrifikován do deseti let.

# Prodejně úspěšné první pololetí

První pololetí roku 2026 bylo z hlediska prodeje nových silničních vozidel v ČR podle statistik SDA úspěšné. Registrace nových osobních automobilů proti 1–6/2025 vzrostly o 5,85 % z 122 639 na 129 810 vozů, tj. o 7171 vozů. V červnu dokonce meziročně stouply o 18,87 %. Podíl firemních zákazníků činí 75,4 % a soukromých 24,6 %. Z hlediska paliva



vede benzin (vč. MHEV) s 65,45 % (84 965 vozů), na druhém místě je nafta s 20,77 % (26 957 vozů) a elektro s 6,65 % (8630 vozů). Počet registrovaných elektromobilů narostl o 24,89 % z 6910 na 8630 vozů. Prodej vozů s alternativním pohonem meziročně stouply o 15,06 % na podíl 37,0 %. Registrace dovážených ojetých osobních automobilů meziročně vzrostly o 10,4 % na 80 084 vozů. Jejich průměrné stáří je 10,3 roku, přičemž podíl vozů starších 15 let byl 23,27 % a podíl čistě elektrických dosáhl 8,5 %. Registrace nových lehkých užitkových vozů meziročně vzrostly o 12,73 % z 9636 na 10 863 vozů, nových nákladních automobilů o 12,34 % z 4498 na 5053 vozidel a nových autobusů o 18,20 % z 434 na 513 vozidel.

## Stellantis jedná s partnery pro Maserati

Generální ředitel Antonio Filosa v Římě italským zákonodárcům řekl, že skupina Stellantis posuzuje dva potenciální partnery, kteří by mohli poskytnout technologie a další prostředky pro budoucí rozvoj značky Maserati, která si letos připomíná 100 let od svého založení. Filosa řekl, že budoucnost závodu Cassino, který vyrábí vozy Maserati a Alfa Romeo, bude úzce spjata s budoucností Maserati a že legendární značka zůstane „ikonou italského stylu“. „Nová strategie Maserati bude představena v prosinci, bude ambiciózní a bude zahrnovat dva nové klíčové modely,“ uvedl Filosa. Filosa také prohlásil, že potenciální partnerství by



mohlo mít důsledky pro závod Stellantisu v Modeně, kde se také vyrábějí některé vozy Maserati. Partnerství se mají řídit strukturou podobnou dohodám Stellantisu se společnostmi Leapmotor a Dongfeng Motor, tedy prostřednictvím společných podniků, v nichž Stellantis drží 51% podíl. Maserati ve fiskálním roce 2025 prodalo 7900 vozů oproti 11 300 v roce 2024 a 26 600 v roce 2023.

## Další aktuality na autoweek.cz

Citroën oživí 2CV

Alpine obléká Lacoste

Síť E.ON Drive už má 914 dobíjecích bodů

Rozhoduje se v obchodě

# Fiat Topolino – městská mobilita se stylem Dolce Vita

Fiat Topolino je připraven přispět k rozšiřování městské elektrické mobility na českém trhu a nabídnout přístupný, plně elektrický vůz i nejmladší skupině zákazníků od 15 let. Jménem se hlásí k modelu z let 1936 až 1955, ale jedná se o třetí podobu



mikroauta uvedeného nejprve jako Citroën Ami a posléze jako Opel Rocks-e. Citroën Ami sliboval revoluci v městské mobilitě, ale měl smůlu, protože byl uveden na trh na jaře 2020, tedy v době vypuknutí pandemie Covid-19. Citroën ani Opel toto vozítko na český trh nikdy neuvedly. Všechny tři se vyrábějí v závodě Kenitra v Maroku. S délkou 253 cm, snadnou manévrovatelností a maximální rychlostí 45 km/h je Topolino předurčeno do center měst. S LFP akumulátorem s využitelnou kapacitou 5,4 kWh nabízí dojezd až 75 km. Plné nabití z běžné zásuvky 230 V trvá 4 hodiny. Na českém trhu je Topolino již možné objednat za akční cenu 259 900 Kč s pětiletou zárukou. Na akumulátor je poskytována záruka 3 roky (do 40 000 km).

## MG oznámilo svůj první závod v Evropě

Značka MG, patřící čínské společnosti SAIC, oznámila obnovení výroby v Evropě v novém závodě v Galicii ve Španělsku. Investice ve výši 200 milionů eur představuje významný milník v urychlení její strategie „V Evropě, pro Evropu“. Závod vytvoří 2000 pracovních míst a zahájení výroby je plánováno na rok 2028, přičemž roční kapacita bude dosahovat až 120 000 vozidel. Areál bude integrovat výzkum a vývoj vozidel, pokročilou výrobu, dodávky klíčových komponent a inteligentní logistické operace, čímž vznikne plně propojený a komplexní průmyslový ekosystém. Rozšíří i využívání evropských dodavatelů a posílí schopnost rychle reagovat na měnící se potřeby trhu. Souběžně s tím MG prohloubí spolupráci s předními evropskými technologickými partnery,



výzkumnými institucemi a lokálními dodavateli s cílem urychlit inovace v klíčových oblastech budoucnosti, včetně technologií akumulátorů nové generace, inteligentních systémů mobility a řešení čisté energie.



## Stanovisko ACEA k zákonu o průmyslovém akceleratoru

Asociace evropských výrobců automobilů ACEA zveřejnila stanovisko k zákonu o průmyslovém akceleratoru IAA, v němž znovu potvrzuje podporu odvětví ochraně výroby v EU a snížení závislosti na čistých technologiích z jiných regionů.

*„Riziko oslabení průmyslové základny EU je reálné. Inteligentní a cílená opatření na podporu domácí výroby jsou oprávněná. Průmysl čelí zmenšujícímu se trhu EU, tvrdé konkurenci, geopolitické nestabilitě, rostoucím výrobním nákladům a zvyšujícím se regulačním požadavkům, a zároveň investuje miliardy do elektrifikace, aby splnil ambiciózní cíle pro rok 2030,“* uvedla generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.

ACEA žádá zákonodárce, aby se zabývali následujícími otázkami:

**1. Vytvořit životaschopné pobídky k odměňování lokalizace.** Požadavky na lokalizaci montáže a komponent zvýší náklady na výrobu vozidel. Bez odpovídající pobídky IAA riskuje zvýšení nákladů na výrobu v Evropě aniž by se zlepšila obchodní argumentace pro tento krok.

**2. Měřit obsah hotového vozidla, nikoli pouze jeho součástí.** Navrhovaná metoda vypočítává obsah „vyrobena v EU“ pouze ze součástí. Hodnota vozidla spočívá také ve výzkumu a vývoji, pokročilém inženýrství a vysoce kvalifikované pracovní síle. Výpočet by měl

začínat plnou cenou hotového vozidla a odečíst hodnotu pocházející mimo Evropu.

**3. Uznat Velkou Británii jako rovnocenného partnera v rámci „Made in EU“.**

**4. Chránit stávající investice evropských výrobců vozidel v Turecku a Maroku.** Cílené zachování stávajícího stavu by se vztahovalo pouze na kapacity vytvořené před pevným datem a zaniklo by, pokud by daný provoz získal nový vlastník.

**5. Vytvořit jednoduchý cíl pro shodu na úrovni vozového parku s jednoznačným geografickým rozsahem EU27 + EHP + Velká Británie** (včetně výjimky pro stávající provozy v Maroku a Turecku).

**6. Uplatňovat realistické časové harmonogramy pro lokalizaci akumulátorů a odstranit požadavky na nízkouhlíkové materiály, protože příslušné definice dosud nejsou k dispozici.**

**7. Drasticky zjednodušit podávání zpráv.** Výrobci vozidel ponesou břemeno oslovování potenciálně tisíců dodavatelů a ponesou právní odpovědnost za shromažďování důkazů s kritérii „Made in EU“.

**8. Zohledňovat skutečné rozdíly mezi segmenty vozidel.** Poptávka po akumulátorech pro těžká vozidla do roku 2030 překročí celou výrobní kapacitu v EU. Povinné používání komponent „vyrobena v EU“ by výrazně zvýšilo náklady na montáž akumulátorů pro nákladní vozidla.

## Startuje nový ročník ankety Ojeté auto roku

Sekundární trh s auty má od loňska vlastní žebříček popularity. Po loňském úspěšném prvním ročníku ankety Ojeté auto roku, kdy se absolutním vítězem stala Škoda Enyaq, spouští Aures Holdings druhý ročník hlasování veřejnosti o nejoblíbenější ojeté vozy. Organizátoři tentokrát nedělají žádný předvýběr modelů – na stránce [www.ojeteautoroku.cz](http://www.ojeteautoroku.cz) lze hlasovat pro jakékoli auto v každé ze šesti kategorií: nejvíc „cool-sexy“ auto, nejošklivější auto (designový přešlap, který se nepovedl), nejúspornější spalovací auto (benzín, nafta, hybrid – s výjimkou plug-in hybridů), nejlepší elektromobil (včetně plug-in hybridů), nejlepší auto pro rodinu a nejpraktičtější auto. Stačí vyplnit tip v jednotlivých kategoriích

a uvést kontaktní údaje potřebné pro zařazení do slosování o ceny. Vyhodnocení hlasování má na starosti umělá inteligence, která očistí vložené kontakty od případných duplicit, spočítá výsledky v jednotlivých kategoriích, určí absolutního vítěze ankety a vylosuje výherce cen. Anketa Ojeté auto roku 2026 potrvá do 30. 9. 2026.



## Lokální opravy během několika minut

Rychlost oprav, stabilní kvalita povrchové úpravy a energetická úspornost patří mezi klíčové požadavky moderních lakoven a karosáren. Jedním z řešení, které dokáže výrazně zkrátit technologické časy při opravách karoserie, je UV vytvrzování materiálů. Systém produktů Roberlo Halley UV v kombinaci s UV LED lampou Robled umožňuje provádět lokální opravy během několika minut. Klasické dvousložkové materiály, používané při opravách karoserie, vyžadují čas na chemickou reakci a následné schnutí. To výrazně



prodlužuje čas opravy. UV produkty fungují na jiném principu. Materiál zůstává stabilní během aplikace a vytvrdne až po vystavení UV záření. V praxi to znamená okamžité vytvrzení po aktivaci UV lampou a možnost pokračovat v dalších pracovních krocích bez dlouhého čekání. Tento postup je ideální zejména pro lokální opravy a Smart repair, které dnestvoří významnou část práce lakoven a karosáren. Společnost Interaction poskytuje k UV technologii Roberlo odborné poradenství, technickou podporu a praktické ukázky použití.

# Ivan Hodáč (1946–2026)

Jeden z nejvýznamnějších zástupců České republiky v evropském automobilovém průmyslu Ivan Hodáč nečekaně zemřel 1. července ve věku nedožitých 80 let.

Ivan Hodáč v letech 2001 až 2013 jako generální tajemník Asociace evropských výrobců automobilů ACEA úspěšně hájil zájmy automobilového průmyslu v přelomovém období, kdy se v Evropské komisi rodila současná legislativa přinášející přelomová opatření po stránce bezpečnostních systémů a emisních standardů, které následně zásadním způsobem proměnily evropský automobilový průmysl. Jeho vyjednávací schopnosti a znalosti mu vynesly respekt u šéfů automobilek i u eurokomisařů.



Deník Financial Times Hodáče označil ho za jednoho z nejúspěšnějších lobbistů v srdci Evropské unie.

Ivan Hodáč dokázal vybalancovat rozdílné názory šéfů automobilek, jimiž v té době byli mimořádně silné osobnosti, a prosadit potřeby automobilového průmyslu. Ani jedno, ani druhé se už od té doby nikomu nepodařilo a zájmy automobilového průmyslu se po jeho odchodu v boji se silícím postavením nevládních environmentálních organizací a s politiky bez sebemenších technických znalostí ocitly v Bruselu na druhé koleji.

Narodil se v roce 1946 jako syn automobilového závodníka Ivana Hodáče. V Praze studoval strojírenství, ale po sovětské okupaci v roce 1968 emigroval do Dánska. Získal tam státní občanství a na Kodaňské univerzitě vystudoval ekonomii a politologii. Své vzdělání završil v belgických Bruggách na College of Europe, která je zaměřená na výchovu budoucích evropských elit. Než byl pozván do čela ACEA, prošel několika významnými manažerskými místy.

Po odchodu z ACEA v roce 2013 byl jmenován členem zvláštní poradní skupiny odborníků, která poskytovala strategické konzultace Evropské komisi při klíčových a komplexních vyjednáváních o Transatlantickém obchodním a investičním partnerství se Spojenými státy (TTIP). Vedle toho byl poradcem vlády České republiky v evropských otázkách. Byl rovněž zakladatelem, dlouholetým prezidentem a posléze čestným předsedou správní rady středoevropské pobočky Aspen Institute.





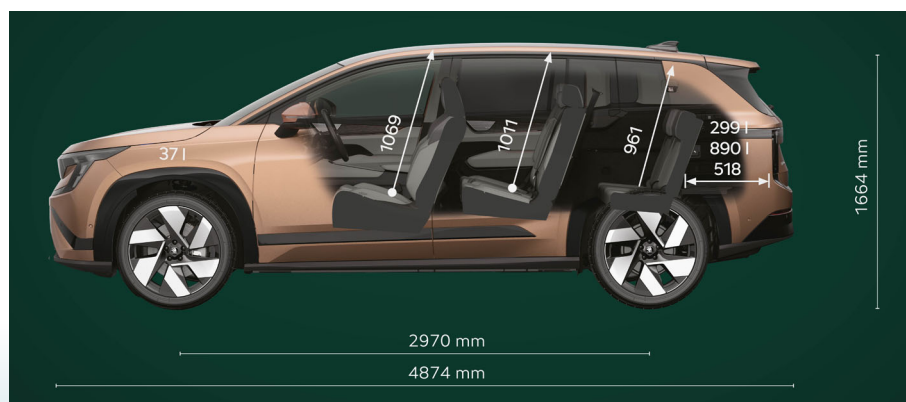


## Škoda Peaq – nový vrchol nabídky

Peaq je prvním modelem Škoda, který může být vybaven paketem Relax s prvky, jako jsou ergonomická sedadla s certifikací AGR, ventilací a masážní funkcí, ergonomické opory nohou, prémiový audiosystém značky Sonos nebo zabudovaná wellness aplikace.

Model Peaq je vybaven funkcí obousměrného nabíjení, která umožňuje využít uloženou energii prostřednictvím nabíjení Vehicle-to-Load (V2L) a v kombinaci s nabíjecí stanicí Ambibox DC Wallbox podporuje funkci Vehicle-to-Home (V2H), díky které může vůz dodávat energii do budov.

Peaq je dostupný ve třech výbavových stupních. Selection obsahuje mj. Front Assist, asistent průjezdu křižovatkou a odbočování, asistent



| Verze   | Pohon | Baterie                           | Dojezd     | Selection | Exclusive Selection | Sportline |
|---|-------|-----------------------------------|------------|-----------|---------------------|-----------|
| 60 150 kW<br>Spotřeba: 15,0-17,4 kWh/100 km a Emise CO <sub>2</sub> : 0 g/km  | zadní | 63 kWh<br>10-80% jíz. za 27 minut | 391-453 km | 1 150 000 | -                   | -         |
| 90 210 kW<br>Spotřeba: 15,2-17,7 kWh/100 km a Emise CO <sub>2</sub> : 0 g/km  | zadní | 91 kWh<br>10-80% jíz. za 28 minut | 551-638 km | 1 325 000 | 1 525 000           | 1 450 000 |
| 90x 220 kW<br>Spotřeba: 16,0-18,5 kWh/100 km a Emise CO <sub>2</sub> : 0 g/km | 4x4   | 91 kWh<br>10-80% jíz. za 28 minut | 525-605 km | 1 395 000 | 1 595 000           | 1 520 000 |

udržování jízdního pruhu, prediktivní tempomat, parkovací senzory a zadní parkovací kameru. Varianta Sportline přidává asistenční systém s adaptivním vedením v jízdním pruhu a asistentem pro jízdu v koloně Travel Assist 3.0, světlomety Matrix-LED nebo panoramatický kamerový systém. Výbava Exclusive Selection obsahuje head-up displej, adaptivní podvozek DCC, automatické parkování, tepelné čerpadlo, vyhřívané čelní sklo a zadní sedadla.

S infotainmentem na platformě Android je spojen nový koncept služeb Škoda Connect na 10 let. Dostupný je balíček Škoda Connect Premium na 3 roky zdarma, zahrnující on-line služby pro navigaci a 10 GB dat/měsíc pro aplikace nebo wi-fi hotspot ve voze. Za příplatek jsou k dispozici prodloužená záruka až do 5 let nebo 200 000 km a předplacený servis do 5 let nebo 150 000 km.



## Skvělý rok automobilového průmyslu

Dosažené výsledky členských firem Sdružení automobilového průmyslu potvrzují vysokou konkurenceschopnost českého automobilového sektoru, a to i v době rostoucích nákladů, volatilní poptávky a nejistého globálního prostředí. Tržby firem sdružených v AutoSAP vzrostly meziročně o 1,6 % a dosáhly historicky rekordní úroveň 1 605,6 miliardy korun. V korelaci s tržbami rostl i export, meziročně o 2,1 %.

*„Rok 2025 ukázal, že český automobilový průmysl dokáže růst i v prostředí, které zůstává poznamenáno slabší evropskou poptávkou, geopolitickou nejistotou a vysokými náklady. Historicky nejvyšší tržby, rostoucí export i výrazný nárůst výroby elektrifikovaných vozidel potvrzují, že české firmy si dokázaly udržet vysokou výkonnost a schopnost reagovat na probíhající změny v odvětví,“* zhodnotil výsledky roku 2025 prezident Sdružení automobilového průmyslu Martin Jahn.

Přestože výsledky za rok 2025 potvrzují silnou pozici českého automobilového průmyslu, firmy zároveň upozorňují na několik strukturálních problémů, které mohou jejich další rozvoj limitovat. Mezi nejvýznamnější patří kvalita vzdělávacího systému, nedostatek kvalifikovaných pracovníků, omezení flexibility trhu práce a zhoršující se investiční podmínky v Evropě.

*„Budoucí konkurenceschopnost českého průmyslu bude stále více záviset na kvalitě lidského kapitálu. Potřebujeme modernizovat systém vzdělávání tak, aby pružně reagoval na technologické změny a potřeby firem. Prioritou musí být rychlá inovace oborů středního vzdělávání, rozvoj technických kompetencí a výraznější propojení škol s praxí. Vysoké školy by měly být více motivovány k aplikovanému výzkumu a spolupráci s průmyslem,“* uvedl Miroslav Dvořák, viceprezident AutoSAP a předseda Divize dodavatelů a účelových organizací.

Podle Miroslava Dvořáka je zároveň nezbytné vytvořit stabilnější podmínky pro dlouhodobé investice a rozvoj dodavatelského sektoru: *„Dodavatelé dnes potřebují především stabilitu a předvídatelnost. Vedle vysokých cen energií a rostoucích regulatorních požadavků se firmy stále častěji potýkají také s nejistotou ohledně budoucího směřování evropské průmyslové politiky. Potřebujeme silnější podporu investic pro modernizaci výroby, udržení tradičních průmyslových odvětví, bez kterých se autoprámysl neobejde. Bez dostatečné míry předvídatelnosti nelze dlouhodobě plánovat investice.“*



## Mají špatnou strategii koncernu VW napravovat titíž manažeři, kteří ji zavinili?

Milan Smutný pro Médium.cz.

Od roku 2024 se násobí Jobovy zvěsti ohledně masového propouštění ve VW a zavírání jeho závodů v Německu, stejně jako spekulace o zájmu čínské konkurence některé koupit. Koncernu Volkswagen i stejnojmenné značce vinou špatné strategie vedení hrozí masové propouštění a zavírání závodů. Volkswagen, ale i další automobilky v Evropě, ignoroval přání zákazníků. Zaráží, že za tvrdě úsporný program mají zodpovídat titíž manažeři, kteří před čtyřmi lety vsadili desítky miliard investic na totální elektromobilitu. Zapomněli se ovšem zeptat, co na to zákazníci.

Je duben 2022 a člen vedení koncernu Volkswagen a jeho finanční šéf Arno Antlitz sebevědomě prohlašuje, že velké výrobní objemy automobilů koncern VW už nezajímají, rozhodující je vysoká marže na každý prodaný vůz, který má být samozřejmě už jen elektrický. „Naším klíčovým parametrem není růst,“ řekl Antlitz. VW zastaví vývoj a do sedmi let ukončí výrobu modelů se spalovacím motorem a investuje do elektromobility 52 miliard eur. „Zaměřujeme se na kvalitu a marže, spíš než na objem a podíl na trhu,“ dodal Antlitz.

Přesuňme se o dva roky dopředu. V říjnu 2024 Volkswagen oznamuje, že plánuje v Německu zavřít nejméně tři závody, zrušit desítky tisíc pracovních míst a snížit mzdy o 10 %. Restrukturalizace by znamenala první uzavření domácích závodů od založení v roce 1937 a zahájila boj s mocnými odbory.

O dva roky později, koncem června 2026, je situace koncernu VW ještě horší. Restrukturalizační

programy nezabraly a Volkswagen na jaře 2026 oznámil propuštění 50 000 lidí do roku 2030. Koncern už uzavřel smlouvu s 37 000 lidmi, kteří buď odešli, anebo to v dohledné době udělají. To však nestačí. Nyní se vedení koncernu chce rozloučit dokonce se 100 000 zaměstnanci z 657 000 pracovních míst. O plánech má dozorčí rada jednat 9. července. Německý svaz automobilového průmyslu VDA očekává, že do roku 2035 bude v Německu ohroženo až 225 000 pracovních míst.

A jak je na tom 100% dcera koncernu VW Škoda Auto? V posledních letech zůstal hlavně střední management boleslavské automobilky velmi střízlivý k převládajícímu nadšení unijních politiků a šéfů západních automobilek o tom, jak rychle zvítězí elektromobilita. Škoda Auto si ve Wolfsburgu zajistila investiční souhlas nadále vyvíjet spalovací motory. Nyní se tato český „smart přístup“ s klíčovým podílem Martina Hrdličky, šéfa vývoje agregátů a podvozků, vyplácí. Obchodní manažeři Škoda Auto mají jedinou strategii: ať si zákazník koupí jakékoli auto – elektrické, hybridní na benzin či naftu – musí mít na kapotě značku Škoda. Tato strategie funguje skvěle. Škoda Auto se v prvním čtvrtletí roku 2026 stala druhou nejprodávanější automobilovou značkou v Evropě.

Zatímco restrukturalizační strategii koncernu VW pohřbíchu vedou léta stejní manažeři, značka Škoda stále není manažersky ve vedení skupiny zastoupena tak, jak by to odpovídalo jejímu úspěchu.



## Polestar byl vyloučen z amerického trhu

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Automobilky po celém světě nebyly připraveny na nával cenově dostupných aut od čínských konkurentů, jejichž podíl na trzích roste mnohem rychleji, než se očekávalo. Vezměte si Velkou Británii, kde se podíl čínských automobilek letos zdvojnásobil na 15 %, nebo Evropskou unii, kde BYD, Chery, SAIC a Leapmotor zdvojnásobily svůj podíl na 6,4 %.

To vše zmiňujeme ještě předtím, než se dostaneme k jejich ohromujícímu zisku na malých rozvíjejících se trzích, které dohromady znamenají další problém pro tradiční automobilky. V Izraeli tržní podíl čínských automobilek letos překročil 40 % oproti 32 % v roce 2025. Značky Jaecoo, Omoda a Chery od společnosti Chery kumulativně prodávají tolik aut, kolik loňská značka číslo 1 Toyota za celý rok 2025.

Součástí snahy kanadského premiéra Marka Carneyho o snížení závislosti na americké ekonomice byla obchodní dohoda, která umožňuje čínským automobilkám vyvážet do Kanady až 49 000 elektromobilů ročně, přičemž v příštích pěti letech se toto číslo zvýší na 70 000. Rozdělení 49 000 elektromobilů mezi Teslu a Polestar ale nechává pro čínské automobilky málo prostoru.

Americký automobilový trh je pro Čínu uzavřený a zákonodárci se snaží, aby byl ještě uzavřenější. Ale jen málokdo věří, že může zůstat uzavřený navždy. A Číňané se, na rozdíl od západních konkurentů, na podnikání dívají s nadhledem. Čínská vláda už několik desetiletí prosazuje dominanci v dodavatelském řetězci pro elektromobily. Čínské automobilky se netají touhou prodávat na druhém největším a nejlukrativnějším trhu na světě. A pokud si to chtějí procvičit, není lepší místo kde začít, než v Kanadě. Kanadčané kupují podobná auta a používají stejné nástroje u prodejců, kteří jsou často součástí přeshraničních skupin.

Washingtonské zásahy proti čínským elektromobilům se vyostřily, když Washington sdělil společnosti Polestar, že již nemůže prodávat své elektromobily na americkém trhu. Auta Polestaru se již nevyrábějí v Číně, ale obsahují čínský software a hardware a automobilka je velkou většinou vlastněna čínskou společností Geely. Sesterská společnost Volvo je ze 79 % vlastněna zakladatelem Geely miliardářem Li Shufuem, ale má povolení k dalšímu prodeji americkým kupcům. Zákaz znepokojil americké majitele vozů Polestar s tím, kdo bude jejich vozidla servisovat.



## Sbohem pro elektrický Qashqai?

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Válka v Íránu je dobrou zprávou pro výrobce elektromobilů v Evropě, protože spotřebitelé se brání problémům u čerpacích stanic – i když se vedou diskuze o tom, zda zájem o elektromobily přetrvá i s klesajícími cenami ropy.

Data o prodeji vykreslují dramatický obraz rozdělení elektromobilů v Evropě. Ty představovaly v Dánsku 80 % nově registrovaných automobilů, ve Finsku 50 %, v Nizozemsku a Švédsku 40 % a ve Francii 30 %. V severní a západní Evropě se sen o 100% elektrifikaci zdá být v nepříliš vzdálené budoucnosti uskutečnitelný. Data z jižní a východní Evropy však ukazují, jak dalekou cestu má Evropa ještě před sebou. Registrace elektromobilů v Itálii se zdvojnásobily na pouhých 6,1 % z celkového prodeje, v České republice tvořily 6,6 % a v Polsku pouze 4,1 %.

Před třemi lety Nissan uvedl, že utratí 1,5 miliardy dolarů za výrobu elektrických verzí stávajících modelů v britském závodě, včetně svého evropského bestselleru Qashqai. Nyní ale Nissan v tichosti zastavil vývoj elektrického Qashqai v rámci globálního úsilí o úsporu peněz.

Úspora peněz zbavením se přebytečné kapacity, jak to udělal Nissan prodejem své jihoafrické továrny čínské společnosti Chery, dává smysl, stejně jako rozhovory s Chery o pronájmu poloviny továrny v Sunderlandu ve Velké Británii.

Nissan potřebuje šetřit. Ale upuštění od investice do klíčového budoucího produktu v době, kdy jsou elektromobily součástí konkurenčního prostředí v Evropě, je pozoruhodnou volbou. Pokud elektromobily zůstanou na své současné trajektorii, případné uvedení elektrického Qashqai na trh až na začátku 30. let 21. století by mohlo být příliš pozdě.

Investoři jsou nespokojeni s BMW poté, co snížilo svůj výhled zisku na rok 2026, což svedlo na zrychlený pokles v Číně a americko-izraelskou válku s Íránem. Zatímco předseda společnosti trvá na tom, že BMW je na „správné cestě“ se svými elektrickými modely Neue Klasse, které se na čínský trh dosud nedostaly, akcionáři s tím nesouhlasí. Akcie BMW klesly od začátku roku o 35 %.

Lucid opět propouští. Výrobce elektromobilů tentokrát propouští každého pátého zaměstnance v USA, a to po 12% snížení počtu zaměstnanců před čtyřmi měsíci. Už jsme to mnohokrát zmínili, ale dosažení ziskovosti v automobilovém průmyslu je obtížné a drahé – zejména pro výrobce elektromobilů na americkém trhu, který loni zrušil jejich dotování. Je pravděpodobné, že by se Lucid připojil k startupům zabývajícím se elektromobily v bankrotu, jako jsou Fisker, Arrival a Lordstown, nebýt saúdskoarabského investičního fondu PIF, který do společnosti investoval miliardy a vlastní víc než 45 % akcií.