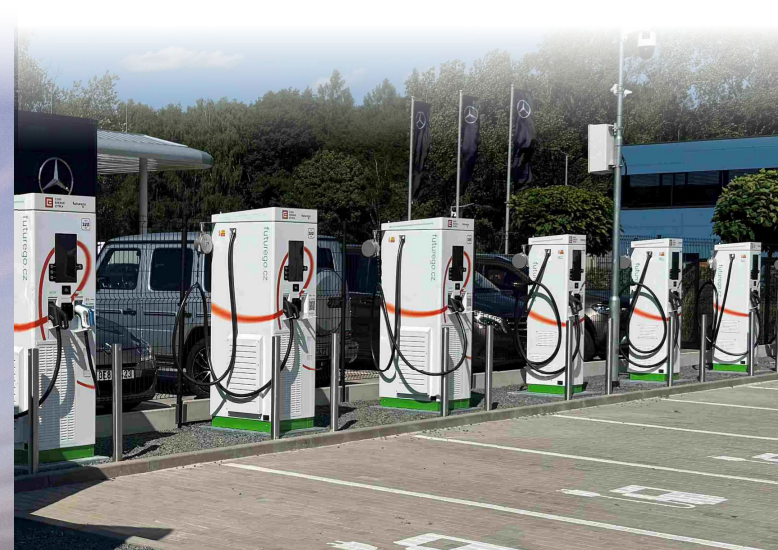
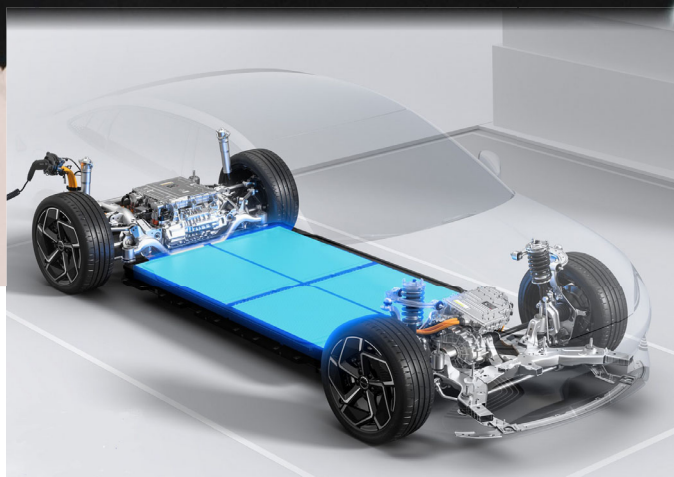


30. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Nová podoba luxusní dopravy

Při příležitosti zahájení tenisového turnaje Prague Open v Praze na Štvanici Mercedes-Benz v předpremiéře předvedl exkluzivní novinku – velký van s elektrickým pohonem VLE, který míří na vrchol segmentu prémiové dopravy. Mercedes-Benz jej označuje jako Grand Limouzine. Přichází v pěti – až osmimístném uspořádání. V jeho výbavě jsou všechny technické a komfortní prvky nabízené v osobních vozech značky.

Nový Mercedes-Benz VLE přichází na trh s elektrickým pohonem, ale samozřejmě přijdou i spalovací motory, které budou nepochybně tvořit hlavní díl prodeje. Zatímco užitkové varianty Vito a Viano a později třída V sdílely stejný design karoserie, VLE, dlouhý 5309 mm (rozvor náprav 3342 mm), se poprvé stylisticky zcela odlišuje.

Mercedes-Benz VLE vznikl jako první model na nové modulární platformě MB VAN.EA. Současně jde o první softwarově definovaný vůz v této kategorii vybavený operačním systémem MB.OS připraveným průběžnými aktualizacemi až k autonomní jízdě.

Plně digitální přístrojový panel, ve volitelné verzi Superscreen, by byl chloubou každého prémiového sedanu. Nový koncept Roll & Go nabízí pohodlný způsob posouvání a vyjímání komfortních sedadel. Mezi mnoho inovací patří

vyklápěcí 31,3" panoramatická obrazovka pro cestující vzadu, kterou lze díky integrovaným kamerám využít i pro videokonference, skládací stolky v zadní části a audiosystém Burmester.

Mercedes-Benz VLE má standardně vzduchové pérování Airmatic a řízení zadní nápravy, což snižuje poloměr otáčení na pouhých 10,9 metru. Ve snaze o snížení hmotnosti je karoserie z 50 % hliníková.

VLE 300 s pohonem předních kol má výkon 203 kW (272 k) a s novým NMC akumulátorem s kapacitou 115 kWh slibuje dojezd 713 km. VLE 400 4Matic je vybaven dvěma elektromotory s celkovým výkonem 300 kW (408 k) pro pohon všech kol. VLE je vybaven 800 V architekturou, takže rychlé DC nabíjení je díky tomu možné na nabíjecích stanicích s výkonem až 300 kW.

Další verze budou s LFP akumulátorem s kapacitou 80 kWh a přijde i verze s prodlouženým rozvorem náprav na 3517 mm a délkou 5484 mm.



Cupra Raval s LFP akumulátorem

Cupra do modelové řady elektromobilů Raval zařazuje novou verzi Plus. Cupra Raval Plus kombinuje elektromotor o výkonu 99 kW (135 k) s novým lithio-železo-fosfátovým (LFP) akumulátorem, který umožňuje dojezd



až 300 km. Nabíjet jej lze střídavým proudem výkonem 11 kW nebo stejnosměrným s výkonem 88 kW. Cupra Raval Plus bude k dispozici od poloviny září a její cena bude začínat od 754 900 Kč. Raval je postaven na platformě MEB+. Mezi klíčové prvky výbavy v interiéru patří sportovní sedadla, digitální přístrojová deska s 10,25" displejem sdružených přístrojů a informační systém s 12,9" displejem. Zavazadlový prostor má objem 441 l.

Společně s modelem Cupra Raval Plus bude na trh uvedena také varianta s výkonem 85 kW (115 k), kterou zákazníci pořídí za 719 900 Kč, a z ní vycházející akční model Rookie s cenou od 649 900 Kč. Cupra Raval se vyrábí v Barceloně.

Volkswagen ID. Polo už je i s LFP akumulátorem

Volkswagen zařazuje do konfigurátoru vstupní verzi svého elektromobilu ID. Polo Trendscenou od 619 000 Kč. Pohon předních kol zajišťuje elektromotor o výkonu 85 kW, který čerpá energii z nového LFP (lithium-železo-fosfát) akumulátoru s využitelnou kapacitou 37 kWh. Volkswagen ID. Polo Trend slibuje dojezd až 334 km. DC nabíjení u rychlonabíjecích stanic lze výkonem až 90 kW. Vstupní verze ID. Polo Trend je dostupná se základní verzí pohonu (37 kWh/85 kW). Prodloužená záruka je po dobu 3 let nebo do ujetí 90 000 km. LFP akumulátor 37 kWh je nově k dispozici i pro výbavy Life a Style.





Geely převezme nevyužitou montážní linku Fordu ve Španělsku

Společnost Geely se dohodla na převzetí části továrny Ford Motor ve Španělsku. Podle plánované vlastnické struktury bude ve společném podniku držet Geely 34 % a Ford 66 %. Společný podnik zahájí provoz v první polovině roku 2027, přičemž první nová vozidla by měla sjet z linky v roce 2028. V roce 2010 Ford společnosti Geely prodal švédskou značku Volvo.

Závod Almussafes ve Valencii, dříve největší závod Fordu mimo USA, má celkovou roční kapacitu až 500 000 vozidel ale pracuje na méně než čtvrtinu své roční kapacity. Podle dohody bude Geely vyrábět vozidla na nevyužitě montážní lince, která vyrábí také crossover Ford Kuga.

Výroba Fordu Kuga bude ve Valencii pokračovat bez přerušení. Nově se zde bude vyrábět kompaktní SUV Bronco pro evropské silnice, přičemž výroba začne v roce 2028. Další nový crossover s pohonem využívajícím více druhů energie bude navržen Fordem a vyvinutý společně s Geely. Dorazí v roce 2028. Společnost Geely Auto plánuje v závodě ve Valencii vyrábět dvě elektrická SUV zaměřená na Evropu. První

budou vyrobeny v rámci společného podniku v roce 2028.

Toto partnerství zapadá do širší strategie španělského premiéra Pedra Sáncheze, jejímž cílem je prominentnější umístění Španělska v evropské automobilové výrobě. Aktivně láká čínské výrobce tím, že jim nabízí domácí výrobní základnu, která jim umožňuje obcházet cla EU. Vláda očekává, že tyto čínskými společnostmi podporované projekty vygenerují tisíce nových pracovních míst, i když také připouští, že některé podniky budou zpočátku závislé na čínském personálu a technologiích.

V zemi se objevilo několik dalších podobných projektů. Chery znovu spustilo bývalý závod Nissanu v Barceloně společně se španělskou značkou Ebro. BAIC Motor zahájila výrobu terénních vozidel pod obnoveným názvem Santana v Andalusii. Stellantis a CATL staví v Zaragoze závod na výrobu LFP akumulátorů společnou investicí 4,1 miliardy eur. Jeho spuštění se očekává v roce 2028. SAIC Motor oznámila plány na zřízení svého prvního závodu na výrobu vozidel v EU v Galicii ve Španělsku.

Odběr v dobíjecí síti ČEZ v 1. pololetí vzrostl o 29 %

Přes 90 000 elektroaut a hybridů na českých silnicích potřebuje spolehlivé a dostupné dobíjení. To se projevuje v objemu načerpané elektřiny z veřejných dobíjecích stanic. Za posledních šest měsíců řidiči načerpali u stojanů ČEZ 8,5 milionů kWh certifikované bezemisní energie, což znamená nárůst o 29 %. Při jednom dobíjení uživatelé průměrně načerpali 24 kWh. U stanic ČEZ řidiči zastavili 350 000krát, přičemž při jednom dobíjení doplnili v průměru 24 kWh. Zákazníci udělali v síti futurego meziročně o 60 000 zastávek víc. Největší zájem je o ultrarychlé stojany s výkonem přes 150 kW, jejichž výstavba patří mezi priority Skupiny ČEZ. Řidiči u nich odebrali o 53 % více energie než loni.



Opel postaví závod v Alžírsku

Na německo-alžírském obchodním fóru v Berlíně Opel potvrdil plán na výstavbu závodu na výrobu vozidel v této severoafrické zemi. Německé závody Opelu v Evropě nevynikají velkým



využitím výrobní kapacity, což ostatně platí o většině evropských závodů skupiny Stellantis. Nyní ovšem německá značka Stellantisu oznámila vybudování závodu v severní Africe, i když jen pro místní trh. Projekt výstavby závodu Opelu na výrobu vozidel v Alžírsku se řídí přístupem „lokální pro místní“. Jeho cílem je posílit dlouhodobou přítomnost automobilky na alžírském trhu. Opel vidí v Alžírsku významný tržní potenciál. Generální ředitel Opelu Florian Huettl a Mohamed Fawzi El Kabir, výkonný ředitel alžírského partnera AGM Holding, také podepsali prohlášení o záměru na vybudování místního závodu na výrobu motorů. Jednalo by se o první závod v zemi.

Audi spouští konfigurátor pro nové Q7

Audi zahajuje na českém trhu předprodej třetí generace luxusního SUV Audi Q7. První vozy budou zákazníkům předány na začátku podzimu. Cena verze Audi Q7 quattro TDI 180 kW (245 k) byla stanovena na 2 087 900 Kč, variantu s nejvyšším výkonem 220 kW (299 k) lze pořídit za 2 168 900 Kč. Pro český trh přichází s rozšířenou zárukou na 4 roky/120 000 km. Pohon mild hybridní vznětovou jednotkou kombinuje motor 3,0 V6 TDI, osmistupňovou automatickou převodovku Tiptronic a pohon všech kol quattro se samosvorným mezinápravovým diferenciálem. Součástí technologie MHEV plus je elektromotor s funkcí generátoru, který podporuje pohon vozidla dodatečným výkonem až 18 kW (24 k). Nové Audi Q7 má rozvor náprav 3000 mm a délku 5061 mm. Kromě sedmimístného uspořádání



se poprvé dodává také v šestimístné verzi se dvěma samostatnými sedadly ve druhé řadě. Pro náročnější zákazníky jsou připraveny za příplatek podvozky se vzduchovým odpružením adaptive air suspension nebo adaptive air suspension sport a elektronicky řízenými tlumiči.

Nové MGS9 PHEV přijíždí do ČR



Ještě před svým oficiálním uvedením na český trh se nové MGS9 PHEV vydalo na speciální letní putování po České republice. Zamaskovaný vůz, který si svou finální podobu zatím ponechává pod maskovací fólií, navštíví během MGS9 PHEV Tour sedm významných míst. Zájemci tak získají první příležitost prohlédnout si vrcholný model značky MG naživo ještě před jejím zářijovým uvedením na český trh. Nové MGS9 PHEV je prostorné sedmimístné SUV s délkou 5,0 m a zavazadlovým prostorem o objemu až 1000 l. Plug-in hybridní pohon s motorem 1,5 l turbo spojuje vysoký výkon 220 kW (300 k) s akumulátorem s kapacitou 24,7 kWh pro možnost každodenní jízdy na elektřinu s dojezdem až 100 km.

Pneumatiky Sailun na českém trhu

Společnost Sailun dlouhodobě roste díky strategii, která svými hodnotami odpovídá poptávce od spotřebitelů i partnerů. Podle žebříčku Brand Finance překročila hodnotu 1,2 miliardy USD a stala se 10.



nejhodnotnější pneumatikářskou značkou světa. Distributorem pneumatik Sailun v České republice je společnost Dobré Pneu, jeden z největších velkoobchodních distributorů pneumatik v zemi. Společnost nabízí kompletní sortiment pneumatik Sailun pro osobní automobily, dodávky a nákladní automobily a zajišťuje širokou dostupnost produktů díky rozsáhlému skladovacímu a logistickému zázemí a síti obchodních partnerů. Díky své patentovanému procesu chemického míchání plniv a kaučuku v kapalně fázi EcoPoint3 dosahují pneumatiky Sailun rovnováhu mezi výkonem, trvanlivostí a energetickou účinností.

Prodej ojetých elektromobilů se meziročně zdvojnásobil

Obliba elektromobilů z druhé ruky v ČR roste. V prvním pololetí roku 2026 se jich prodalo 11 998, tedy dvakrát víc než loni, kdy za stejné období našlo nového majitele 6051 elektromobilů. Podíl elektromobilů na celém sekundárním trhu stoupl z 1,5 na 2,9%. Vyplývá to z analýzy dat pokrývajících celý český sekundární trh, provedené experty Aures Holdings, provozovatele sítě autocenter AAA Auto a Mototechna. Také v nich zaznamenali letos na domácím trhu více než dvojnásobný prodej. České pobočky AAA Auto a Mototechna prodaly v první polovině roku 1335 elektromobilů (BEV), tedy víc než dvojnásobek oproti loňským 640 kusům. Cenovým těžištěm trhu je pásmo 400 000 až 600 000 Kč, kam



spadá třetina prodeje. Nejrychleji ovšem rostl segment 600 000 až 800 000 Kč, kde se prodej meziročně víc než zdvojnásobil. Významnou část prodeje představují zánovní vozy. Letos se jich prodalo 5072, o 65 % víc než loni. Zánovní auta tak tvoří přes dvě pětiny prodeje BEV. Typický vůz z této kategorie je tři roky starý, má najeto 31 000 km a stojí 927 000 Kč.



Velký test aut na plně obnovitelný benzin

Společnosti Bosch, Toyota Motor Europe, BMW Group a Repsol ve Španělsku zahájily šestiměsíční pilotní projekt, jehož cílem je v reálných podmínkách ukázat, jak mohou stávající vozidla jezdit výhradně na 100 % obnovitelný benzin.

Projekt, který odstartoval na začátku července, má za cíl prokázat reálný potenciál vozidel poháněných výhradně schválenými palivy. Na rozdíl od řešení, která vyžadují nové dopravní technologie nebo investice do infrastruktury, tento pilotní projekt využívá 20 již existujících osobních automobilů značek Toyota, Lexus, BMW a Mini poháněných 100% obnovitelným benzinem Nexa 95 společnosti Repsol s využitím stávající čerpací infrastruktury a podporovaných pokročilou digitální technologií pro sledování paliva Digital fuel twin od společnosti Bosch.

Projekt má poskytnout konkrétní důkazy z reálného provozu o tom, že vozidla poháněná výhradně schválenými palivy lze efektivně nasadit ve velkém měřítku, a tím podpořit přechod Evropy k dekarbonizaci dopravy prostřednictvím doplňkového, technologicky neutrálního přístupu, který nikoho neopomíjí.

Vzhledem k tomu, že se politika EU v současné době zaměřuje výlučně na elektrifikaci, má projekt za cíl prokázat, že obnovitelná paliva mohou hrát doplňkovou a škálovatelnou roli při snižování emisí CO₂. Údaje a průběžné závěry z pilotního projektu budou sdíleny se zákonodárci v EU, zástupci oboru a médií, čímž přispějí k diskusím o technologické neutralitě a možném začlenění vozidel na obnovitelná paliva (VEEF) do budoucích regulačních rámců.

Pilotní projekt poskytne cenné poznatky pro validaci výzkumu a vývoje včetně způsobů monitorování, jakož i škálovatelnost stávajících přístupů ke sledování fyzického tankování a schopnost provozovatelů paliv propojit spotřebu paliva s jednotlivými vozidly.

Obnovitelný benzin Nexa 95 společnosti Repsol se vyrábí ze surovin, které splňují požadavky směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED) a ve srovnání s fosilními palivy přináší výrazné snížení emisí skleníkových plynů, přičemž je zcela kompatibilní se současnými zážehovými motory a infrastrukturou.

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:

BcA. Anna Štorková, DiS. (anna.rybecka@seznam.cz)

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 dotýčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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



Evropa riskuje, že nesplní svůj cíl v oblasti surovin

Evropská unie je v nebezpečí, že nedosáhne svých dohodových cílů s ohledem na dostupnost kritických surovin. Tato zpráva vychází ze studie Institutu Ifo. EU se požívá na světové produkci z více než 5 % pouze v případě 27 akumulačních kritických surovin, zatímco v devíti je její podíl nulový.

Evropa by již měla mít navržena stabilní partnerství se zeměmi bohatými na zdroje a vymanit se od závislosti na dovozu. Zpráva, že je jen málo věcí, než prodloužit o zhruba o pětiletou dobu, tedy v průměru o šest let, to by bylo katastrofou.

Zpráva Ifo na dovoz surovin je obzvláště vysoká v odvětvích orientovaných na budoucnost. Evropa musí těžit elektricky zvláštní a těžké vzácné suroviny pro akumulátory.

ifo Studie

Mapping the EU's Landscapes of Critical Raw Materials

www.ifo-studie.de

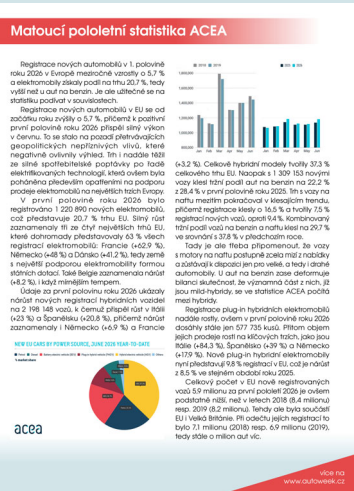


Čína zavádí nové bezpečnostní předpisy pro elektromobily

Akumulátory elektromobilů již nemohou představovat riziko požáru nebo výbuchu. Čína zavedla dva nové bezpečnostní předpisy pro elektromobily. Které stanoví přísnější ochranné opatření pro odvětví vozidel na nové zdroje energie (NEV). Zároveň pomohou formovat globální bezpečnostní standardy pro elektromobily o tím, první obavy spotřebitelů ohledně bezpečnosti akumulátorů. Nové předpisy nahradí normy zavedené v roce 2020.

Jedním z nových předpisů, nazvaný bezpečnostní požadavky pro trakční akumulátory elektromobilů, vyznačuje, aby trakční akumulátory prošly novými testy, které mají být zajištěny, že během úniku, která nastane během nebezpečí. Akumulátory také musí projít novými nábojovými testy, aby se ujistilo, že jejich dostatečná ochrana v případě kolize, což ovlivní rychlost, se používá integrovaných kontrolních obvodů v nové struktuře baterie.

Akumulátory elektromobilů musí také projít novými hodnocením bezpečnosti a trvanlivosti.



Matoucí poletební statistika ACEA

Registrace nových automobilů v 1. polovině roku 2020 v Evropě měrně vzrostly o 5,7 % o elektromobily díky podílu na trhu 20,1 %, tedy vyšší než u aut na benzín. Je ale užitečné se na statistiku podívat i v souvislosti s novými technologiemi.

Registrace nových elektromobilů v EU se od začátku roku zvýšila o 5,7 %, přičemž k prvnímu prvnímu polovině roku 2020 přispěl silný výskok v červnu. To se stalo na pozadí převládajících geopolitických nepřítelů, výhledu, které negativně ovlivní výhled. Imi i nadále 1628 ze všech spotřebitelů používají pro nové elektromobilové technologie, které ovšem byla početně převládající opatření na podporu nových elektromobilů na nejvyšší úrovni.

V první polovině roku 2020 bylo registrováno 1 220 860 nových elektromobilů, což představuje 20,1 % trhu EU. Silný růst zaznamenaly tři ze čtyř největších trhů EU, které zahrnují převážně nové 63 % všech registrovaných elektromobilů: Francie (42,9 %), Německo (48,8 %) a Dánsko (41,2 %). Tedy země, které mají podporu elektromobilů formou státních dotací. Také seje zaznamenán růst (48,2 %) v květnu minulým měsícem.

Údaje za první polovinu roku 2020 ukázaly, že nová registrační hybridních vozidel na 2 198 148 vozů, k čemuž přispěl růst v 108 (43 %) a Španělsko (40,8 %), přičemž nárůst zaznamenaly i Německo (46,9 %) a Francie (48,8 %).

NEW CARS BY POWERTRAIN, JUNE 2020 YEAR-TO-DATE

ACEA



Apel Mercedesu pro Německo

Schneider a výrobce Automobilové Burkhard Steing komentují nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

Michael Schindler má dlouhý den. Především byl v zasedání, kde promluvil při slavnostním zahájení rozšíření výroby v Heidelbergu. Předseda společnosti, která je v současnosti největším výrobcem luxusních vozů v Německu, se setkal s představiteli společnosti Mercedes-Benz a diskutovali o budoucnosti společnosti.

Německo má v současnosti, Chomey byl v Německu upraven. Může se vyrovnat s výzvou, jaké přináší tato dohoda. A máme jedinou odpověď: Neměli bychom dělat žádnou odpověď. Německo je vynikající země, která má všechny podmínky, aby se mohla stát největší automobilovou zemí v Evropě. A to je v našich silách, abychom obnovili svou roli v německém automobilovém průmyslu. Než se však Mercedes, který má všechny podmínky, aby se mohla stát největší automobilovou zemí v Evropě, a to je v našich silách, abychom obnovili svou roli v německém automobilovém průmyslu. Než se však Mercedes, který má všechny podmínky, aby se mohla stát největší automobilovou zemí v Evropě, a to je v našich silách, abychom obnovili svou roli v německém automobilovém průmyslu.



Indičtí zájemci o luxusní vozy zmátli Suzuki

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Převážně je zájem o sportovní krossovery elektromobilů narostl v průběhu let na trhu. Převážně o odboč z dojezdu až po nadšené nabídky inženýrů. Ale největším problémem při převážení nových sportovních krossoverů je, že elektromobily stojí víc než jejich ekvivalenty na fosilní palivo, což vyvolává výhled dotace k jejich nákupu. Třetím vstupu potřebují pro elektromobily velký objem produkce, aby dosáhli cenovou soutěži s auty. Které spotřebitelé volají.

Suzuki je v Indii dominantní silou po celou desetiletí. Hlavně díky, výrobě nej levnějšího jednoho Suzuki Swift, který od čtyř pětiletý prodává nových vozů v zemi. Tato dominantní pozice spočívá v tom, že se vylepšuje, jako jsou hlavní silou, která by zvýšila náklady. Tato strategie fungovala perfektně, dokud nezačaly přitahovat nové lidi.

Jak informuje agentura Reuters, podle Suzuki na trhu klesl na 29 %, což je téměř historické minimum. Suzuki Swift v Indii stále provozuje vlastní podnikání, jenž má ze ziskových papírů bláznivý přírůstek, v něm se uvádí, že málokdy málokdy v ostatním odvětví.

Americký výrobce elektromobilů, Lucid papírů bláznivý přírůstek, v něm se uvádí, že málokdy málokdy v ostatním odvětví.

Indičtí zájemci o luxusní vozy zmátli Suzuki. Suzuki Swift v Indii stále provozuje vlastní podnikání, jenž má ze ziskových papírů bláznivý přírůstek, v něm se uvádí, že málokdy málokdy v ostatním odvětví.

Evropa riskuje, že nesplní svůj cíl v oblasti surovin

Čína zavádí nové bezpečnostní předpisy pro elektromobily

Matoucí poletební statistika ACEA

Apel Mercedesu pro Německo

Indičtí zájemci o luxusní vozy zmátli Suzuki

Čína zavádí nové bezpečnostní předpisy pro elektromobily

Apel Mercedesu pro Německo

Evropa riskuje, že nesplní svůj cíl v oblasti surovin

Evropská unie je v nebezpečí, že nedosáhne svůj dobrovolný cíl stát se nezávislou v oblasti kritických surovin. Toto zjištění vyplývá ze studie institutu Ifo. EU se podílí na světové produkci z více než 5 % pouze u čtyř z 27 zkoumaných kritických surovin, zatímco v devíti je její podíl nulový.

„Evropa by již měla mít navázaná stabilní partnerství se zeměmi bohatými na zdroje a systematicky rozvíjet svá vlastní ložiska. Zatím tu ale je jen málo víc než prohlášení o záměru a příliš mnoho nejistoty,” říká výzkumnice institutu Ifo Isabella Gourevichová.

Závislost EU na dovozu surovin je obzvláště vysoká v odvětvích orientovaných na budoucnost. Evropa musí téměř všechny základní a někdy i vzácné suroviny pro akumulátory,

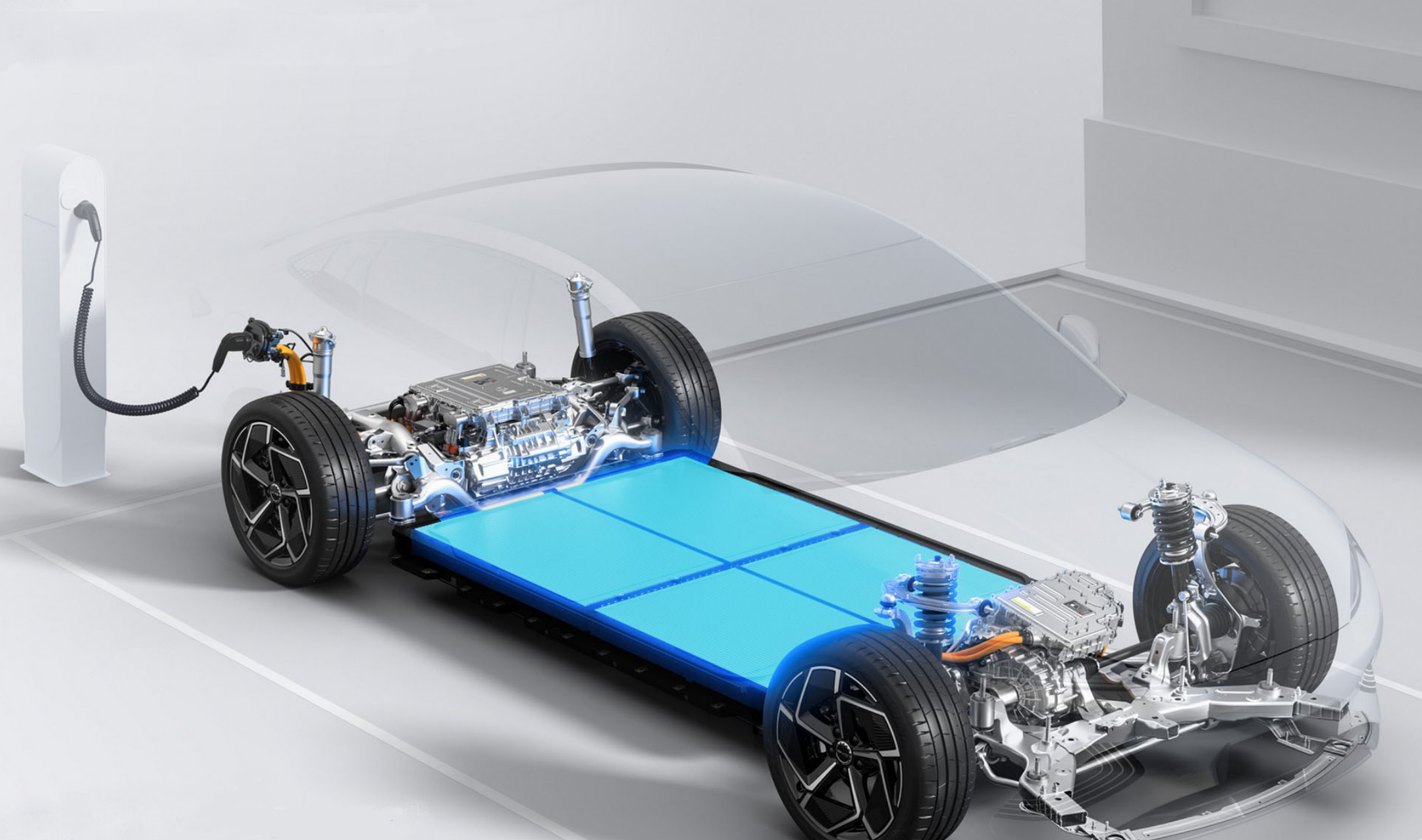
polovodiče, obnovitelné zdroje energie a obranu získávat ze zahraničí. Aby byla zajištěna dodávka za rozumné ceny, Gourevichová tvrdí, že je nutná rychlá akce: *„EU by nyní měla podpořit svá partnerství se zeměmi bohatými na zdroje konkrétními projekty a finančními závazky. Samotné proklamace již nestačí.”*

Podle studie by také bylo možné v příštích několika letech vytvořit zpracovatelské kapacity v zemích EU. Ve střednědobém horizontu by EU mohla některé z kritických surovin těžit sama. Podle studie existuje řada nevyužitých ložisek. *„I zde už musí EU jednat, protože rozvoj dolu může trvat až 18 let,”* vysvětluje Gourevichová.

Studie však dochází k závěru, že chybí potřebný základ. Zda bude těžba známých ložisek ekonomicky životaschopná, zůstává do značné míry nejasné. Evropská geologická databáze surovin MIN4EU má značné mezery. Stávající analýzy zkoumaly závislosti na produkci a dovozu na úrovni materiálů, ale komplexní mapování všech 34 kritických surovin a zohlednění různých fází výroby dosud nebylo realizováno. Zpráva Evropské komise z roku 2023 čerpá z dat za období 2016–2020. Politika navržená na základě zastaralých čísel riskuje, že nezohlední jak již dosažený pokrok, tak i zbývající rizika.

Poučný je případ lithia. Austrálie se podílí 42 % z celosvětově vytěženého lithia a Čína pouze na 16 %, což naznačuje relativně diverzifikovanou dodavatelskou základnu. Jenže do Číny se vyváží 94 % australského spodumenu ke zpracování. To má za následek, že Čína kontroluje 65 % globální kapacity rafinace lithia, konkrétně pro formy hydroxidu lithného a uhličitanu lithného potřebné pro výrobu akumulátorů. Globální úzké hrdlo v dodávkách surovin nespočívá v těžbě, ale ve zpracování, a je viditelné pouze na úrovni produktu.





Čína zavádí nové bezpečnostní předpisy pro elektromobily

Akumulátory elektromobilů již nemohou představovat riziko požáru nebo výbuchu. Čína zavedla dva nové bezpečnostní předpisy pro elektromobily, které stanoví přísnější ochranná opatření pro odvětví vozidel na nové zdroje energie (NEV). Zároveň pomohou formovat globální bezpečnostní standardy pro elektromobily a tím zmírní obavy spotřebitelů ohledně bezpečnosti akumulátorů. Nové předpisy nahrazují normy zavedené v roce 2020.

Jeden z nových předpisů, nazvaný Bezpečnostní požadavky pro trakční akumulátory elektromobilů, vyžaduje, aby trakční akumulátory prošly novými testy šíření tepla aby se zajistilo, že během úniku tepla nezačnou hořet ani neexplodují. Akumulátory také musí projít novými nárazovými testy podvozku vozidla, aby se zajistila jejich dostatečná ochrana v případě kolize, což odráží rozšiřující se použití integrovaných konstrukcí s články v nosné struktuře karoserie.

Akumulátory elektromobilů musí také projít novým hodnocením bezpečnosti a trvanlivosti,

které vyžaduje, aby akumulátory absolvovaly 300 cyklů rychlého nabíjení než budou podrobeny testu zkratu.

Druhý předpis s názvem Bezpečnostní požadavky pro elektromobily vyžaduje, aby elektromobily byly vybaveny samostatným systémem pro odpojení vysokého napětí, který je vybaven vypínačem, který může řidič nebo spolujezdci ovládat ručně jediným klepnutím nebo dlouhým stisknutím. Zařízení by mělo zajistit, aby bylo možné fyzicky odpojit vysokonapěťový obvod vozidla od akumulátoru, na rozdíl od předchozích systémů, které se spoléhaly na softwarové ovládací prvky, jež by mohly v případě nehody selhat.

Globální regulační orgány, včetně těch v Evropě, Asii a na Středním východě, zvažují, zda mají své bezpečnostní předpisy sladit s novými čínskými bezpečnostními standardy pro elektromobily.

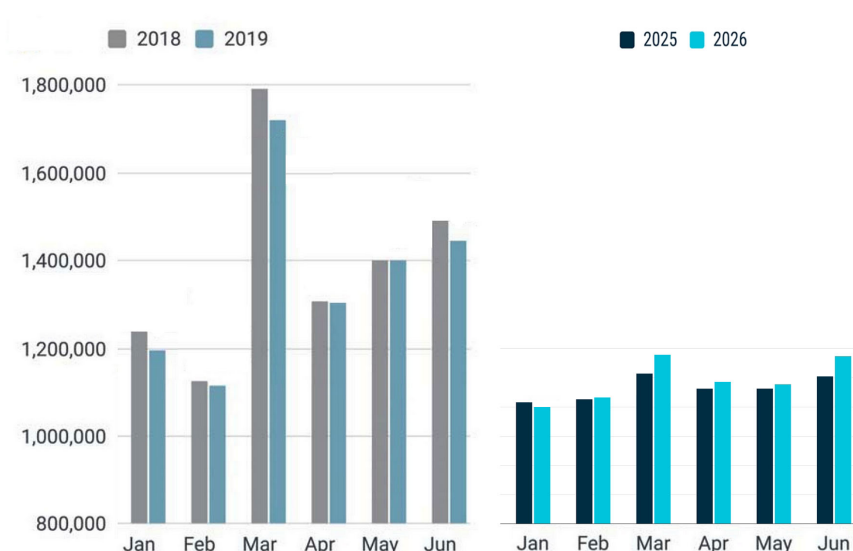
Matoucí pololetní statistika ACEA

Registrace nových automobilů v 1. polovině roku 2026 v Evropě meziročně vzrostly o 5,7 % a elektromobily získaly podíl na trhu 20,7 %, tedy vyšší než u aut na benzin. Je ale užitečné se na statistiku podívat v souvislostech.

Registrace nových automobilů v EU se od začátku roku zvýšily o 5,7 %, přičemž k pozitivní první polovině roku 2026 přispěl silný výkon v červnu. To se stalo na pozadí přetrvávajících geopolitických nepříznivých vlivů, které negativně ovlivnily výhled. Trh i nadále těžil ze silné spotřebitelské poptávky po řadě elektrifikovaných technologií, která ovšem byla poháněna především opatřeními na podporu prodeje elektromobilů na největších trzích Evropy.

V první polovině roku 2026 bylo registrováno 1 220 890 nových elektromobilů, což představuje 20,7 % trhu EU. Silný růst zaznamenaly tři ze čtyř největších trhů EU, které dohromady představovaly 63 % všech registrací elektromobilů: Francie (+62,9 %), Německo (+48 %) a Dánsko (+41,2 %), tedy země s největší podporou elektromobility formou státních dotací. Také Belgie zaznamenala nárůst (+8,2 %), i když mírnějším tempem.

Údaje za první polovinu roku 2026 ukázaly nárůst nových registrací hybridních vozidel na 2 198 148 vozů, k čemuž přispěl růst v Itálii (+23 %) a Španělsku (+20,8 %), přičemž nárůst zaznamenaly i Německo (+6,9 %) a Francie



(+3,2 %). Celkově hybridní modely tvořily 37,3 % celkového trhu EU. Naopak s 1 309 153 novými vozy klesl tržní podíl aut na benzin na 22,2 % z 28,4 % v první polovině roku 2025. Trh s vozy na naftu mezitím pokračoval v klesajícím trendu, přičemž registrace klesly o 16,5 % a tvořily 7,5 % registrací nových vozů, oproti 9,4 %. Kombinovaný tržní podíl vozů na benzin a naftu klesl na 29,7 % ve srovnání s 37,8 % v předchozím roce.

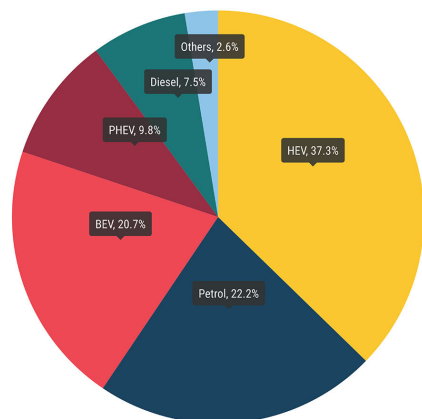
Tady je ale třeba připomenout, že vozy s motory na naftu postupně zcela mizí z nabídky a zůstávají k dispozici jen pro velké, a tedy i drahé automobily. U aut na benzin zase deformuje bilanci skutečnost, že významná část z nich, již jsou mild-hybridy, se ve statistice ACEA počítá mezi hybridy.

Registrace plug-in hybridních elektromobilů nadále rostly, ovšem v první polovině roku 2026 dosáhly stále jen 577 735 kusů. Přitom objem jejich prodeje rostl na klíčových trzích, jako jsou Itálie (+84,3 %), Španělsko (+39 %) a Německo (+17,9 %). Nové plug-in hybridní elektromobily nyní představují 9,8 % registrací v EU, což je nárůst z 8,5 % ve stejném období roku 2025.

Celkový počet v EU nově registrovaných vozů 5,9 milionu za první pololetí 2026 je ovšem podstatně nižší, než v letech 2018 (8,4 milionu) resp. 2019 (8,2 milionu). Tehdy ale byla součástí EU i Velká Británie. Při odečtu jejich registrací to bylo 7,1 milionu (2018) resp. 6,9 milionu (2019), tedy stále o milion aut víc.

NEW EU CARS BY POWER SOURCE, JUNE 2026 YEAR-TO-DATE

■ Petrol ■ Diesel ■ Battery electric vehicle (BEV) ■ Plug-in hybrid vehicle (PHEV) ■ Hybrid electric vehicle (HEV) ■ Others
% market share



acea



OPENING OF THE PLANT EXTENSION

Mercedes-Benz Kecskemét



Apel Mercedesu pro Německo

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

Michael Schiebe měl dlouhý den. Před úsvitem byl v závodě, kde promluvil při slavnostním zahájení rozšíření závodu v Kecskemétu, pózoval pro fotografy, jednal s maďarským premiérem a ministrem hospodářství a odpoledne se zúčastnil několika kulatých stolů s přítomnými novináři. A nyní člen představenstva Mercedes-Benz nešetřil slovy.

Nešlo o Maďarsko. Šlo o Německo. „*Chceme být v Německu úspěšní. Můžeme si vyhrnout rukávy a společně toho dosáhnout. A máme sdílenou odpovědnost. Neměli bychom německý závod odepisovat. Německo je vynikající země, dosáhli jsme obrovského množství věcí a nyní musíme udělat vše, co je v našich silách, abychom závod posunuli vpřed a nebyli svědky deindustrializace,*“ řekl šéf výroby Mercedesu.

To vyžaduje akci. Mercedes je v současné době uprostřed ofenzívy produktivity, aby se jeho německý závod stal konkurenceschopnějším.

Mercedes plánuje návrat k 40hodinovému pracovnímu týdnu, projednávají se zvláštní platby a zvažují se další opatření.

Mercedes tak apeluje na osobní odpovědnost každého jednotlivého zaměstnance. Generální ředitel Ola Källenius tato opatření nedávno veřejně oznámil a před branami továrny se setkal s výkřiky „*Ola ven!*“

Naproti tomu v Maďarsku se realizovaly významné investice. Schiebe nechce srovnávat lokality, ale výrobní náklady v Maďarsku jsou jednoduše mnohem nižší než v Německu. A Maďaři prostě pracují usilovněji. Jeho oznámení je zamýšleno jako výzva k zemi, zaměstnancům a sociálním partnerům ke spolupráci.

Kolektivní vyjednávání s odborovým svazem IG Metall začnou na podzim. Vzhledem k tomu, že Rudé vesty již pochodují před branami továrny, bude zajímavé sledovat, jak ochotné budou vyjednávací strany ke kompromisu. Nakonec bude muset IG Metall něco nabídnout, nejsou slepí. Ale co a kolik? Bude to vášnivý německý podzim kolektivního vyjednávání.

Indičtí zájemci o luxusní vozy zmátli Suzuki

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Přesvědčování spotřebitelů k nákupu elektromobilů narazilo v průběhu let na řadu překážek – od obav z dojezdu až po nedostatek nabíjecí infrastruktury. Ale největším problémem při přesvědčování spotřebitelů k přijetí nové technologie je, že elektromobily stojí víc než jejich ekvivalenty na fosilní paliva, což vyžaduje vládní dotace k překlenutí rozdílu. Tradiční výrobci potřebují pro elektromobily velký objem produkce, aby dosáhli cenovou paritu s auty, která spotřebovávají benzin. Vyšší prodej by jim umožnil rozložit náklady a snížit ceny.

Suzuki je v Indii dominantní silou po celá desetiletí. Hatchbacky, vyráběné její indickou jednotkou Maruti Suzuki, tvořily až čtyři pětiny prodeje nových vozů v zemi. Tato dominantní pozice spočívá v tom, že se vyhýbá prvkům, jako jsou střešní okna, které by zvyšovaly náklady. Tato strategie fungovala perfektně, dokud nezačaly příjmy Indů růst.

Jak informuje agentura Reuters, podíl Suzuki na trhu klesl na 39 %, což je téměř historické minimum. Maruti Suzuki v Indii stále provozuje lukrativní podnikání, jehož tržby se za posledních pět let více než zdvojnásobily na 19 miliard dolarů. Asi 60 % z 3,3 milionu vozů, které Suzuki prodala v posledním fiskálním roce, pocházelo z Indie a Maruti se podílelo téměř polovinou na jejích zisku. Společnost však zdaleka nedosahuje svůj cíl 50 % indického automobilového trhu. Ačkoli Maruti Suzuki tvrdí, že naslouchá zákazníkům, má před sebou ještě hodně práce. Jak to vyjádřil jeden analytik, mladí indičtí kupující aut nyní vnímají tuto značku jako vhodnější pro své prarodiče nebo rodiče.

Válka USA v Íránu zvýšila ceny benzínu v Číně. Jak ale informuje agentura Reuters,



čínští řidiči se obracejí k elektrickým taxi, aby si snížili náklady. V květnu zákazníci podnikli 3,05 miliardy cest, přičemž vládní data ukazují nárůst o 6 % od začátku války v Íránu na konci února i oproti březnu až květnu loňského roku. Analytici tvrdí, že záplava nových řidičů, hledajících práci, v kombinaci s levnými elektromobily snižuje ceny jízdného a přitahuje cestující, kteří chtějí ušetřit na vyšších nákladech za benzin. Vzhledem k tomu, že majitelé aut přešli na používání levnějších taxi, Číně se podařilo snížit dovoz ropy, který v červnu klesl o 41 % oproti předchozímu roku, aniž by rozsáhle využívala své rezervy.

Americký výrobce elektromobilů Lucid popřel blogový příspěvek, v němž se uvádí, že zvažuje možnou transakci s vlastním odkupem nebo podání návrhu na konkurz podle kapitoly 11. Společnost byla nucena vydat prohlášení poté, co její akcie klesly o více než 50 % v rámci nejprudšího jednodenního poklesu. Společnost Lucid od vstupu na burzu již ztratila 99 % své hodnoty, protože pět let po svém uvedení na trh dosud nedosáhla zisk.

Prodej čínských vozidel v Mexiku vzrostl v prvních šesti měsících roku o 30 %, a to i přes vysoká cla zavedená v lednu, která měla zpomalit růst asijského dovozu.