

31. týden 2026

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Volkswagen uvádí na trh ID.3 Neo

Modernizovaný kompaktní elektromobil Volkswagen ID.3 Neo přijíždí s nejmodernější technikou, hospodárným pohonem, bohatou základní výbavou a základní cenou 749 000 Kč.

Volkswagen uvádí na český trh nový model ID.3 Neo, který nahrazuje model ID.3, prvního člena rodiny elektromobilů ID. ID.3 byl uveden na trh v roce 2020 s velkými ambicemi – měl se stát stejnou legendou jako Brouk a Golf. To se úplně nepodařilo, nicméně se jej už prodalo 600 000 kusů a v současné době patří k nejvyhledávanějším ojetým elektromobilům.

ID.3 Neo je výsledkem rozsáhlé modernizace vycházející z připomínek a požadavků zákazníků. Je součástí nové etapy produkce elektromobilů Volkswagen s platformou MEB+. Na rozdíl od ostatních modelů, které ji využívají s motorem vpředu, ID.3 Neo setrvalo u motoru vzadu. Kompaktní hatchback je dlouhý 4265 mm s rozvorem 2769 mm. Zavazadlový prostor má objem 383 l resp. až 1336 l.

Přehledně uspořádaný interiér je zcela nový s novými fyzicky ovládacími prvky. Všechny změny, směřující ke zjednodušení ovládání a většímu komfortu, jsou jednoznačně k lepšímu, jen zaráží, proč se na jejich zavedení muselo čekat celých sedm let.

Nově vyvinutý elektromotor ve třech výkonových verzích nabízí vyšší točivý moment 350 N.m. Díky optimalizacím a novým opatřením v oblasti účinnosti dokáže nový pohon současně snížit spotřebu elektrické energie

a tedy i prodloužit dojezd až o 35 % ve srovnání s předchozí generací.

Verze s elektromotorem o výkonu 125 kW má LFP akumulátor o využitelné kapacitě 50 kWh pro dojezd až 412 km. Nabíjení stejnosměrným proudem lze výkonem 100 kW. Varianta s výkonem 140 kW (190 k) má LFP akumulátor s kapacitou 58 kWh. Vrcholná varianta s výkonem 170 kW (231 k) a NMC akumulátorem s využitelnou kapacitou 79 kWh pro dojezd až 630 km umožní nabíjení stejnosměrným proudem výkonem až 183 kW.

Základní cena 749 000 Kč je nižší, než u modelu Golf se stejnými prvky výbavy. Prodloužená záruka je na 3 roky resp. 90 000 km. ID.3 Neo se vyrábí v závodě ve Cvikově.

Víc na str. 10



Audi Q9 přináší definici SUV kategorie full-size

Nový vrcholný model Audi rozšiřuje nabídku značky na jejím vrcholu. Největší Audi všech dob má délku 531 cm, šířku 221 cm, rozvor náprav 314 cm a kola mají rozměr až 23". Q9 má sedmimístný interiér, na přání bude k dispozici i se šesti sedadly. Pro vstup na trh je Q9 připraven se vznětovým motorem 3,0 l V6 MHEV s nejvyšším výkonem 220 kW (299 k) nebo 180 kW (245 k). Motor je přeplňovaný elektricky poháněným turbodmychadlem. Technologie MHEV plus podporuje motor dodatečným výkonem 18 kW (24 k). Převodovka je osmistupňová samočinná tiptronic a samozřejmě je pohon všech kol quattro. Zákazníci v České republice mohou nové Audi Q9 objednávat od



prvního srpnového týdne 2026, kdy budou oznámeny také české ceny. První vozy budou dodány ve čtvrtém čtvrtletí.

BYD představilo svůj první kei car Racco

Společnost BYD představila model Racco. Je to první případ, kdy zahraniční automobilka vyrobila elektromobil plnící japonské předpisy pro kei cars. Na trhu je několik japonských elektrických kei carů, například Honda N-One e a Nissan Sakura.



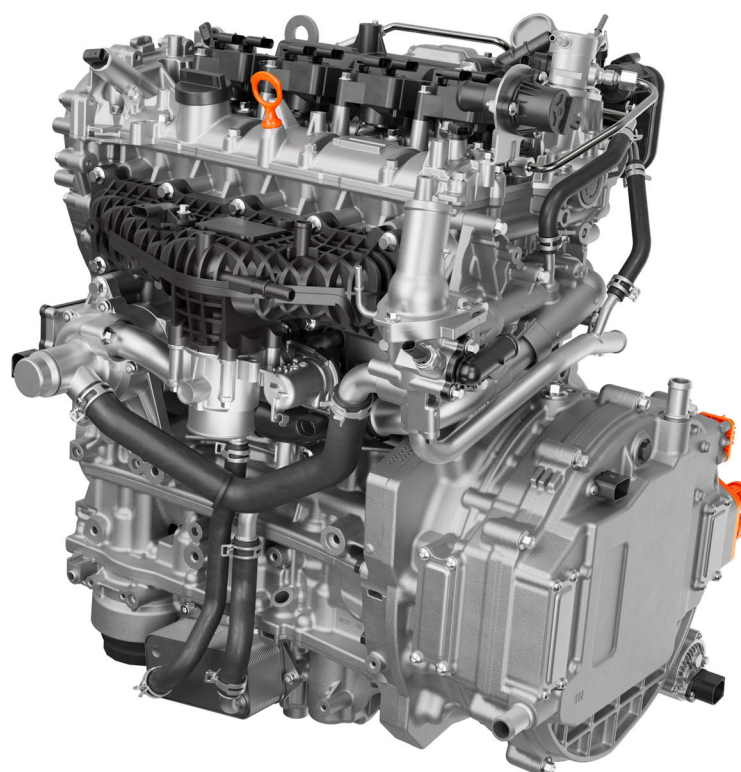
Racco je postaveno na architektuře pro elektromobily BYD e-Platform 3.0 s akumulátorem integrovaným do karoserie technologií Cell to Body (CTB). Racco je dlouhé 340 cm, široké 148 cm a má rozvor náprav 250 cm. Evropská komise před časem na popud Renaultu připravovala uvedení kategorie kei cars s dostupnou cenou, nicméně nakonec skončila u délky 420 cm... Vpředu umístěný elektromotor o výkonu 47 kW (63 k) je napájen akumulátorem BYD Blade LFP s kapacitou 22,4 kWh, který umožňuje dojezd 210 km nebo 35,84 kWh pro dojezd 310 km. Standardem jsou funkce Vehicle-to-Load (V2L) a Vehicle-to-Home (V2H). Základní verzi bude možné pořídit za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) bez daně.

Horse Powertrain představuje prodlužovač dojezdu na metanol

Horse Powertrain, společný podnik Renaultu, Geely a Saudi Aramco, zaměřený na technologie spalovacích motorů, představil pohonnou jednotku Horse D20 Methanol pro elektromobily s prodlužovačem dojezdu (REEV).

Horse D20 Methanol integruje čtyřválcový dvoulitrový přeplňovaný zážehový motor, výkonovou elektroniku a generátor. Spalovací motor je navržen pro palivové směsi ze 100 % metanolu. Vysoce energetický zapalovací systém má umožnit obzvláště chudé spalování metanolu ve válcích. Pohonná jednotka s výkonem až 105 kW má hmotnost 170 kg. Je vybavena jedním z prvních sériově vyráběných axiálních motorů v automobilovém průmyslu. Elektromotor s axiálním tokem proudu je namontovaný přímo na klikovém hřídeli spalovacího motoru.

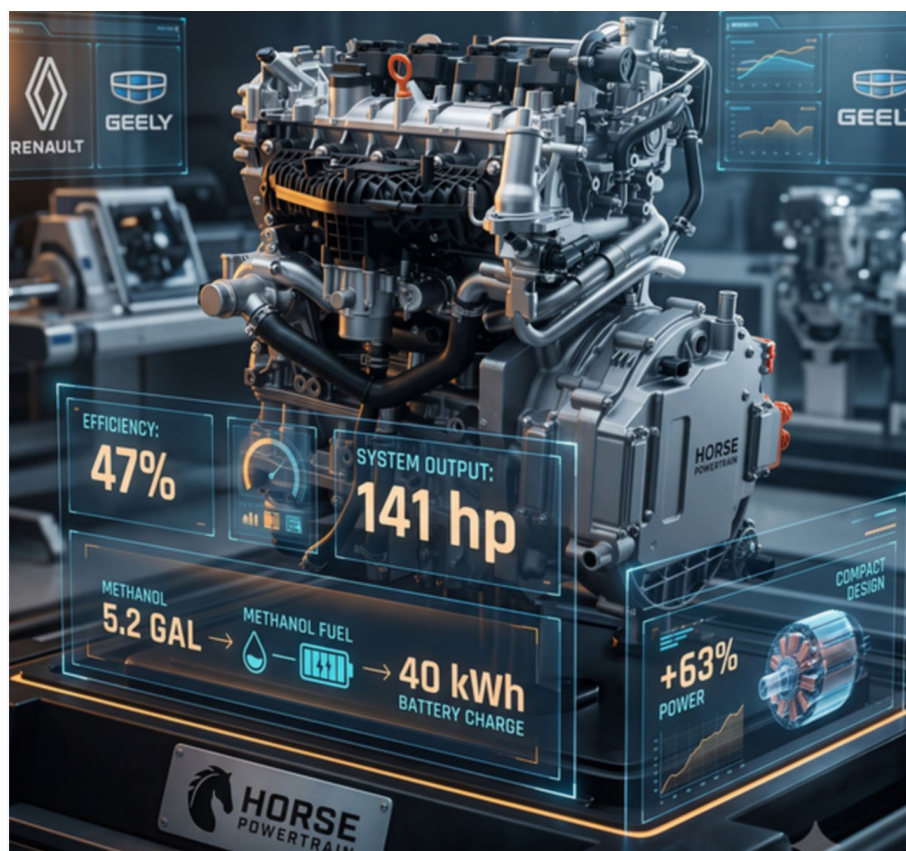
Axiální motor je typ elektromotoru, kde magnetický tok prochází paralelně s osou otáčení, a nikoliv kolmo na ni (radiálně), jako je tomu u běžných elektromotorů. Na rozdíl od radiálních motorů, kde je rotor jako válec vnořený



do statoru, jsou zde rotor a stator uspořádány jako ploché disky proti sobě. Protože magnetická síla působí na větším poloměru (dál od středu), má podstatně větší páku. Výsledkem je extrémní točivý moment při minimálních rozměrech a hmotnosti. V případě Horse D20 Methanol je axiální motor s konstrukcí sestávající ze dvou rotorů obklopujících jeden stator. Ve srovnání s podobným motorem s radiálním tokem je o 46 % kratší, poskytuje o 63 % vyšší výkon a vykazuje elektrickou účinnost 96,4 %.

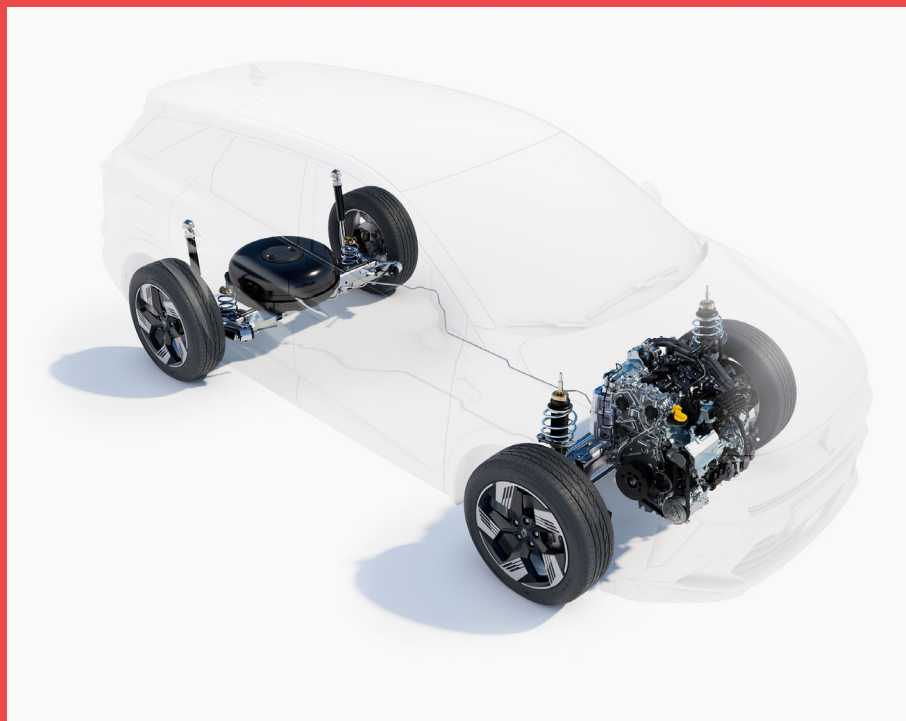
Vysokoenergetický zapalovací systém 240 mJ umožňuje spalování ultra chudé směsi methanolu. Studené starty s čistým methanolem jsou možné při teplotě až -35 °C. Emise NO_x ve výši 35 mg/kWh splňují čínskou normu CN6b a tedy i emisní limit Euro 7.

V laboratorních testech celý pohonný systém dosáhl poměr přeměny paliva na energii 47 %: 2,1 kWh ze spáleného metanolu vyprodukuje 1 kWh elektrické energie. Systém je údajně schopen plně nabít akumulátor elektromobilu s kapacitou 40 kWh 19,6 litry paliva.



Zájem o tovární LPG vozy trvá

Prodej nových automobilů na LPG v ČR po rekordním roce 2025 sice mírně zpomalil, první pololetí ale stále patří k historicky nejsilnějším. Zatímco v roce 2023 bylo v ČR podle údajů Svazu dovozců automobilů registrováno 3502 nových automobilů



na LPG, o rok později už to bylo 4589. Tento výsledek byl výrazně překonán v následujícím roce, kdy skokově vzrostl na 6455 nových registrací. „Prodejní čísla v letošním prvním pololetí sice nenaznačují, že by měl být rekord z roku 2025 překonán, stále však jde o historicky druhý nejlepší výsledek. Nepolevuje ani zájem o dodatečné přestavby benzínových vozidel. Vedle starších motorizací se dnes běžně přestavují i moderní agregáty s přímým vstřikováním paliva,“ říká Ivan Indráček z České asociace LPG. Dominantní postavení na trhu LPG vozidel si dlouhodobě drží Dacia, která v prvním pololetí registrovala 2605 vozů. Celkově SDA v tomto období eviduje 2730 nových automobilů na LPG. Zbytek trhu připadá na Renault a tři vozy patří značce Evo, patřící pod DR Automobiles, která láká na výkonnější čtyřválcové.

Mercedes-Benz GLA Electric se představil

GLA je čtvrtý model využívající modulární architekturu Mercedes-Benz MMA, která umožňuje volbu pohonu od elektrického po nový zážehový čtyřválec. První elektrické verze budou uvedeny na trh v listopadu 2026 s cenou od 1 131 350 Kč vč. DPH. Nový model má délku 457 cm a objem zavazadlového prostoru až 410 l, vpředu je navíc 107 l. Verze s pohonem zadních kol GLA 200 nabídne výkon 165 kW (224 k) a LFP akumulátor s kapacitou 58 kWh umožňující dojezd až 447 km. GLA 250+ bude mít výkon 200 kW (272 k), NMC akumulátor 85 kWh a dojezd 657 km. Vrcholná verze GLA 350 4Matic s pohonem všech kol má dva elektromotory o výkonu 260 kW (356 k). NMC akumulátor 85 kWh umožní dojezd 643 km. Na 800V DC stanicích lze nabíjet výkonem 320 kW, zatímco

střídavým proudem je to 22 kW. Interiér zahrnuje i příplatkovou obrazovku MBUX Superscreen, která integruje displeje řidiče, středový infotainmentu a spolujezdce. Začátkem roku 2027 se přidají hybridní varianty kombinující zážehový motor s elektromotorem integrovaným do osmistupňové dvouspojkové převodovky.



Michal Strnad kupuje 14 % Pirelli

Čínská státní společnost Sinochem prodala 14 % podílu ve společnosti Pirelli společnosti Lumina Crown, investiční společnosti ovládané českým podnikatelem Michalem Strnadem, čímž snížila svůj podíl z 34,1 % na 20,1 %. Strnad ovládá českou zbrojní skupinu CSG NV. Prodej ponechává Sinochem jako druhého největšího akcionáře Pirelli a Lumina Crown je nyní



třetím největším akcionářem. Vedoucí pozici v Pirelli si nadále zachovává Marco Polo Industrial Holding, součást konsorcia MTP-Camfin, který drží 26,2% podíl. China National Chemical (ChemChina) získala kontrolní podíl v Pirelli v roce 2015. Nejnovější prodej představuje krok ve snaze omezit vliv Sinochemu v Pirelli, což je otázka, která nabývá na významu s tím, jak společnost vyvíjí technologii propojených pneumatik. V červnu 2023 vláda v Římě zabránil Sinochemu jako největšímu akcionáři Pirelli v převzetí kontroly nad výrobcem pneumatik. V dubnu letošního roku Itálie omezila počet ředitelů Sinochemu, kteří jsou povoleni v představenstvu Pirelli, s odvoláním na potřebu chránit přístup výrobce pneumatik na americký trh. Limity mají platit, dokud Sinochem drží víc než 9,99 % akcií Pirelli.

AutoBest splnil svůj slib evropským voličům

AutoBest předal hlavní cenu prvního ročníku soutěže AutoBest Conquest. První vítězka Daniela Sudhues z Bad Laeru v Německu převzala klíčky od svého nového vozu Renault 4 E-Tech Electric, který získal prestižní titul AutoBest „Best Buy Car of Europe 2026“. Vůz jí předal generální ředitel společnosti Renault Deutschland AG Florian Kraft. Předávacího ceremoniálu se zúčastnil také Achim Stahn, člen poroty AutoBest zastupující Německo, čímž byl úspěšně završen první ročník iniciativy o hlavní cenu AutoBest Conquest. Do hlasování se zapojily stovky tisíc evropských motoristů z 32 členských zemí AutoBest. Ti vybírali



svého oblíbeného finalistu, který získá titul AutoBest „Best Buy Car of Europe 2026“ a který nakonec mohli vyhrát oni sami.

DHL přebírá první evropský SuperPanther e-Topas 600

Evropští výrobci elektrických nákladních vozidel čelí konkurenci. První elektrický kamion e-Topas 600 od čínského výrobce SuperPanther byl dokončen v továrně Steyr v Rakousku a dodán zákazníkovi.



Společnost DHL Freight bude nákladní vůz provozovat v Nizozemsku. SuperPanther e-Topas 600 má trvalý výkon 394 kW (536 k) a špičkový výkon 692 kW (914 k). Lithio-železo-fosfátové (LFP) akumulátory dodává společnost CATL. Mají celkovou kapacitu 621 kWh, což umožňuje dojezd až 560 km. Akumulátor lze dobít prostřednictvím dvou nabíjecích bodů s maximálním nabíjecím výkonem 660 kW. Společnost SuperPanther byla založena v roce 2022. Elektrický nákladní vůz e-Topas 600 je první, který startup vyvinul pro evropský trh. Na tomto projektu společnost spolupracuje se společností Steyr Automotive.

Automechanika Frankfurt – s více vystavovateli a budoucími trendy

Od 8. do 12. září 2026 se veletrh Automechanika Frankfurt opět stane mezinárodním místem setkávání globálního automobilového průmyslu. Akce nabídne nový formát a příležitosti, které podníčí globální networking i spojení, která jsou s probíhající transformací důležitější než kdy dříve. Na letošním veletrhu 4500 vystavovatelů z 80 zemí představí inovace pro trh s náhradními díly a ukáže, jak umělá inteligence, elektromobilita, digitalizace a autonomní řízení mění toto odvětví. Navzdory náročnému ekonomickému prostředí v automobilovém průmyslu globální trh s náhradními díly nadále roste. Podle prognózy společnosti Frost &



Sullivan by toto odvětví mělo v roce 2026 celosvětově růst o 5,8 %. Tento růst pohání zejména delší životnost vozidel a rostoucí význam nezávislého trhu s náhradními díly, jakož i nové příležitosti, které vznikají díky elektromobilitě, digitalizaci a využívání umělé inteligence. Veletrh Automechanika Frankfurt 2026 představuje řešení a obchodní modely, které jsou v současnosti nabízeny na trhu s automobilovými náhradními díly.

TibiQ Holding Karla Marouška ovládl platformu Driveto

Driveto, česká platforma pro zprostředkování operativního leasingu, mění vlastnickou strukturu. Dosavadní 50% spoludávatel a CEO František Peterka prodal svůj podíl skupině tibiQ Holding Karla Marouška. TibiQ Holding se tak stává 100% vlastníkem společnosti. Strany se dohodly, že výši transakce nebudou zveřejňovat. Řízení Driveta přebírá Tomáš Pindur (foto). V rámci tibiQ Holdingu pak bude Driveto spadat do divize automotive, která je pod vedením Petra Havlíčka. Transakce završuje transformaci, během níž se Driveto vrátilo na růstovou křivku a do zisku. V loňském roce zprostředkovalo přes 2 500 vozidel.



Martin Vošta přebírá marketing a PR značky BYD

BYDCzechRepublic&Slovakia provedla personální změnu ve svém lokálním týmu. Jan Hauptvogel ukončil své působení ve společnosti. Oblast marketingu a vztahů s veřejností nově přebírá Martin Vošta na pozici Marketing Manager BYD Czech & Slovakia. Martin Vošta bude zodpovědný za marketingovou strategii a komunikaci



značky BYD na českém a slovenském trhu, vztahy s médii, podporu dealerské sítě a koordinaci lokálních marketingových a PR aktivit

Martin Vošta přináší do nové role dlouholeté zkušenosti z oblasti marketingu a komunikace v automobilovém průmyslu. Před příchodem do společnosti BYD působil jako Marketing & PR Coordinator v divizi Mercedes-Benz Vans, kde se věnoval marketingovým kampaním, produktové komunikaci a vztahům s médii. Zkušenosti získané v prostředí mezinárodní automobilové značky nyní využije při dalším rozvoji komunikace BYD na českém a slovenském trhu. Externí PR agenturou společnosti BYD pro Českou republiku a Slovensko nadále zůstává Faster PR.

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 dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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



Volkswagen ID.3 Neo vrací tlačítka

Volkswagen ID.3 Neo je jako první vývojem multifunkčním tlačítkovým volantem. Nové vývinové informování inovativní kombinuje 10,25" displej digitálních studií přímého Digital Cockpitu s centrálním 12,5" dotykovým displejem nové generace infotainmentu s ID. Software 6.0 zazením na Google Auto. Pro ovládání klimatizace jsou zde centrální umístění fyzické ovladače integrované do tří na efektové kontrol. Digitalizace i pro zakoupení prohlubuje integraci App Store. V něm si zákazníci mohou

aktivovat nebo deaktivovat funkce vozu a jsou v něm ke stažení přípravné mnohé aplikace. S novější generací softwaru byla do výroby zařazena také řada nových funkcí. K dispozici je zdokonalený Connected Travel Assist 3.0 s rozpracováním semafory. Keřtem využívá tzv. rájová data z dalších koncových vozů, takže předem ví, co vše čekat. Funkce paměti parkovacího asistentu Park Assist Pro si udržová polehání 30 m jedy rychlost do 35 km/h pro vyjetí z nebezpečných kolních situací. V nabídce jsou i head-up displej a 360° kamerový systém Area View.

ID.3 Neo	125 kW	150 kW	180 kW	190 kW
výkon	125 kW	150 kW	180 kW	190 kW
celkový moment	320 Nm	320 Nm	320 Nm	320 Nm
akcelerace	0-100	0-100	0-100	0-100
kapacita užitková	58 kWh	58 kWh	77 kWh	77 kWh
rozdělení	220 kWh	220 kWh	220 kWh	220 kWh
rozloha	180 km/h	180 km/h	180 km/h	180 km/h
Průměrná spotřeba	15,1 kWh	15,1 kWh	15,1 kWh	15,1 kWh
Průměrná spotřeba	15,1 kWh	15,1 kWh	15,1 kWh	15,1 kWh
Průměrná spotřeba	15,1 kWh	15,1 kWh	15,1 kWh	15,1 kWh

Trend	Life	Style
30 kWh	749 000,- Kč	829 000,- Kč
58 kWh	X	919 000,- Kč
77 kWh	X	1 099 000,- Kč

více na www.autoweek.cz

Volkswagen ID.3 Neo vrací tlačítka



Evropa se stává proti greenwashingu

Směrnice EU 2024/1825 „Posilování právního zajištění pro zelenou transformaci“ (GPPC) si klade za cíl lépe chránit spotřebitele před greenwashingem a poskytnout jim spolehlivé informace pro udržitelné rozhodnutí při nákupu. Od 17. srpna se tato směrnice bude uplatňovat ve všech členských státech a bude se vztahovat na všechny výrobce, kteří chtějí své výrobky uvést na trh. Směrnice je transparentní a zahrnuje povinnost poskytnout spotřebitelům informace o udržitelnosti výrobků a služeb. Společnosti mohou používat tvrzení o environmentální udržitelnosti svých výrobků pouze tehdy, jsou-li ověřená a podložena. Rovněž bude zakázáno náhodně.

Obecně prohlášení jako „čistě zelené“ nebo „čistě zelené“ může být zakázáno, pokud je nepravdivé.

Prohlášení o budoucnosti vlivu na životní prostředí (např. klimatická neutralita), pokud nejsou založena na konkrétním a ověřitelném implementačním plánu.

Zavázání předání o sociálních nebo environmentálních charakteristikách společnosti nebo produktu.

Období udržitelnosti lze použít pouze tehdy, pokud jsou založena na udržitelném certifikátním systému, nebo jsou udržitelná v rámci agenturního. Označení vyvinutá vlastními silami nebo neověřitelná označení jsou proto výslovně zakázána.

Mnoho lidí používá reklamu a televizní reklamní kampaně k tomu, aby přilákali nové zákazníky. Pokud však není ověřeno, že údaje vztahují na celý produkt, i když se týká pouze jeho části nebo součásti, lze prohlášení považovat za nepravdivé.

Období prohlášení jako „čistě zelené“ nebo „čistě zelené“ může být zakázáno, pokud je nepravdivé.

Horký srpen Volkswagenu

Šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Belling komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu. Podlet pracovníků má, která Volkswagen bude je dramatická. Generální ředitel Oliver Blume neudrží aniž přepnutí dalších 50 000 lidí, což je celkem 100 000, protože to 100 bylo již známo. Aby měla přísta ději do ohně, informovala dokonce o 100 000 a nyní - podle odhadů - máme 140 000 pracovníků mít se znění. Kdo rozhodne víc?

Čas se stále zdlavá být rovnováha. VW je také používá jako trošku, aby se mohli hádat i odboj a podnikovým řádkem i v jednání. Odbory a podnikové rady jsou vedlejší ještě větší důst, aby mobilizovaly pracovní sílu a demonstrovaly seřazení managementu.

VW potřebuje restrukturační plán, to je to, co teď. Kde pracovníci mají společnost načasovat zvlášť, zvlášť také na interní strukturu. Kde, kde je to zvlášť nyní mimo její kontrolu. Výzské náklady na výrobu v německých závodech jsou neřešitelným problémem, který bude zřejmě přeprogramován - a to až k úplnému uzavření závodů v Německu nebo jejich prodeji.

Podlet propuštění bude také zvlášť na optiku klíčové změny osazených automobilů Volkswagen v nadcházejících letech. Jen tam má být zrušeno 35 000 pracovníků a snížení počtu zaměstnanců již začalo. Cílem je snížit počet zaměstnanců a zároveň snížit o výši výnosy by mohli být značka k hledání přetvoření osazení. Snížení podílu na trhu by proto bylo přínosné.



Srpen bude nyní měsícem pravdy. Bada odborníci odhadují, že na konci srpna uplatňují minimálně schůze zaměstnanců. Blume je připraven se jich zúčastnit ve Wolfsburgu, Emdenu a Osnabrücku. To zřejmě není jako návrat k běžnému provozu. Srpen bude intenzivní. A nevyplývá z něj žádné konkrétní číslo.



Geely přichází na pomoc Fordu

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.

Úspěch ukazují že Ford využívá svého chráněnou výrobní kapacitu ve velmi malém závodě ve španělském regionu Valencia. Aby tento závod naplno využil, vynesl společný podnik s Geely v jeho rámci bude tento rychle se rozvíjející čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dodací Fordu sníž náklady. Společnost Geely zvládne poskytnout Fordu potřebnou výrobní výrobu, aby mohla splnit plánovanou produkci v rámci svého závodu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánské. Představa zvláštní výroby Společnosti BVD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.



Hrozí zákaz dovozu Mercedesů do USA?

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Výbor amerického Senátu schválil návrh zákona, který má zpřísnit zákaz prodeje automobilů čínských výrobců na druhém největším americkém automobilovém trhu světa. Křídlo více lidí, že tento návrh zákona by mohl přeměnit prodeje automobilů ve Spojených státech společnosti Mercedes-Benz, v té chvíli vlastní asi 20% podíl, akež jedno udržením má získat placení firm s čínským podílem přibližně 15 %.

Zákaz by byl obrovskou ranou pro Mercedes, který nepře před několika měsíci oznámil, že v rámci plánu na celkové investice 7 miliard dolarů v USA investuje 4 miliardy dolarů do svého závodu v Alabamě. Tento stát, který je tak silně republikánský, jak jen to jde. Výkonní německého výrobce automobilů by však bezpečně bylo posílením pro jeho americké konkurenty.

Čínský gigant v oblasti elektromobilů BYD se rychle rozvíjí na zahraniční. Zatím více než v Japonsku. Od svého vstupu na japonští trh v roce 2020 do konce roku 2025 prodala společnost BYD něco přes 1400 vozů - na trhu, kde se v roce 2025 prodala 4,6 miliónu aut.

Společnost BYD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.

Úspěch ukazují že Ford využívá svého chráněnou výrobní kapacitu ve velmi malém závodě ve španělském regionu Valencia. Aby tento závod naplno využil, vynesl společný podnik s Geely v jeho rámci bude tento rychle se rozvíjející čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dodací Fordu sníž náklady. Společnost Geely zvládne poskytnout Fordu potřebnou výrobní výrobu, aby mohla splnit plánovanou produkci v rámci svého závodu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánské. Představa zvláštní výroby Společnosti BVD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.

Úspěch ukazují že Ford využívá svého chráněnou výrobní kapacitu ve velmi malém závodě ve španělském regionu Valencia. Aby tento závod naplno využil, vynesl společný podnik s Geely v jeho rámci bude tento rychle se rozvíjející čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dodací Fordu sníž náklady. Společnost Geely zvládne poskytnout Fordu potřebnou výrobní výrobu, aby mohla splnit plánovanou produkci v rámci svého závodu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánské. Představa zvláštní výroby Společnosti BVD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.

Úspěch ukazují že Ford využívá svého chráněnou výrobní kapacitu ve velmi malém závodě ve španělském regionu Valencia. Aby tento závod naplno využil, vynesl společný podnik s Geely v jeho rámci bude tento rychle se rozvíjející čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dodací Fordu sníž náklady. Společnost Geely zvládne poskytnout Fordu potřebnou výrobní výrobu, aby mohla splnit plánovanou produkci v rámci svého závodu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánské. Představa zvláštní výroby Společnosti BVD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.

Úspěch ukazují že Ford využívá svého chráněnou výrobní kapacitu ve velmi malém závodě ve španělském regionu Valencia. Aby tento závod naplno využil, vynesl společný podnik s Geely v jeho rámci bude tento rychle se rozvíjející čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dodací Fordu sníž náklady. Společnost Geely zvládne poskytnout Fordu potřebnou výrobní výrobu, aby mohla splnit plánovanou produkci v rámci svého závodu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánské. Představa zvláštní výroby Společnosti BVD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.

Úspěch ukazují že Ford využívá svého chráněnou výrobní kapacitu ve velmi malém závodě ve španělském regionu Valencia. Aby tento závod naplno využil, vynesl společný podnik s Geely v jeho rámci bude tento rychle se rozvíjející čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dodací Fordu sníž náklady. Společnost Geely zvládne poskytnout Fordu potřebnou výrobní výrobu, aby mohla splnit plánovanou produkci v rámci svého závodu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánské. Představa zvláštní výroby Společnosti BVD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.

Úspěch ukazují že Ford využívá svého chráněnou výrobní kapacitu ve velmi malém závodě ve španělském regionu Valencia. Aby tento závod naplno využil, vynesl společný podnik s Geely v jeho rámci bude tento rychle se rozvíjející čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dodací Fordu sníž náklady. Společnost Geely zvládne poskytnout Fordu potřebnou výrobní výrobu, aby mohla splnit plánovanou produkci v rámci svého závodu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánské. Představa zvláštní výroby Společnosti BVD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.

Úspěch ukazují že Ford využívá svého chráněnou výrobní kapacitu ve velmi malém závodě ve španělském regionu Valencia. Aby tento závod naplno využil, vynesl společný podnik s Geely v jeho rámci bude tento rychle se rozvíjející čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dodací Fordu sníž náklady. Společnost Geely zvládne poskytnout Fordu potřebnou výrobní výrobu, aby mohla splnit plánovanou produkci v rámci svého závodu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánské. Představa zvláštní výroby Společnosti BVD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivě tato restrukturalizace bude. Porsche odhadl, že do roku 2025 zruší každé zbyte pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propuštění je nevyhnutelné, protože je neudržovatelné. Je to se prodeje Porsche v Číně opět otáčí.

Ford zůstal v Evropě nejlépe úspěšně desítkou. Již v roce 2024 jde prodal více než milion vozů. V roce 2025 dojde jen 426 000 aut o v prvním pololetí se Fordu ve druhém pololetí 15 %.

Úspěch ukazují že Ford využívá svého chráněnou výrobní kapacitu ve velmi malém závodě ve španělském regionu Valencia. Aby tento závod naplno využil, vynesl společný podnik s Geely v jeho rámci bude tento rychle se rozvíjející čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dodací Fordu sníž náklady. Společnost Geely zvládne poskytnout Fordu potřebnou výrobní výrobu, aby mohla splnit plánovanou produkci v rámci svého závodu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánské. Představa zvláštní výroby Společnosti BVD nyní vstupuje na japonští trh s „big car“, neboli minivany, s hranatým elektrickým i dvadřím. BVD chce prodávat zvlášť model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a slev, což není.

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters. Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche založilo vztah sbyru díky nemožnosti úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém bylo jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však probíhá proces prodeje Porsche v Číně. Na jaře vstoupil v roce 2021 Porsche v Číně prodal 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodal více o dalších 10 % na pouhých 14 500 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestnou restr



Volkswagen ID.3 Neo vrací tlačítka

Volkswagen ID.3 Neo je jako první vybaven multifunkčním tlačítkovým volantem. Nově vyvinutý infotainment Innovision kombinuje 10,25" displej digitálních sdružených přístrojů (Digital Cockpit) s centrálním 12,9" dotykovým displejem nejnovější generace infotainmentu s ID. Software 6.0 založeném na Google Auto. Pro ovládání klimatizace jsou zde centrálně umístěné fyzické ovladače integrované do lišty na středové konzoli.

Digitalizaci i po zakoupení prohlubuje integrovaný App Store. V něm si zákazníci mohou

aktivovat nebo rozšiřovat funkce vozu a jsou v něm ke stažení připraveny mnohé aplikace. S nejnovější generací softwaru byla do výbavy zařazena také široká nabídka nových funkcí.

K dispozici je zdokonalený Connected Travel Assist 3.0 s rozpoznáváním semaforů. Systém využívá tzv. rojová data z dalších koncernových vozů, takže předem ví, co vůz čeká. Funkce paměti parkovacího asistentu Park Assist Pro si uchovává posledních 50 m jízdy rychlostí do 35 km/h pro vyjetí z nečekaných složitých situací. V nabídce jsou i head-up displej a 360° kamerový systém Area View.

Nově je možné napájet externí zařízení prostřednictvím funkce V2L (Vehicle-to-Load) výkonem až 3,6 kW přes nástavec, ale v zavazadlovém prostoru je i zásuvka 230 V, kterou lze využívat i za jízdy nebo při vypnutém vozidle. V2L funguje do vybití 20 % kapacity trakčního akumulátoru.

ID.3 Neo	125 kW	140 kW	170 kW
výkon	125 kW	140 kW	170 kW
točivý moment	350 N.m	350 N.m	350 N.m
akumulátor	LFP	LFP	NMC
kapacita využitelná	50 kWh	58 kWh	79 kWh
nabíjení DC	100 kW	105 kW	183 kW
Nejvyšší rychlost	160 km/h	160 km/h	160 km/h
Zrychlení 0–100 km/h	8,6 s	8,0 s	7,1 s
Dojezd	417 km	492 km	629 km

	Trend	Life	Style
50 kWh	749 000,- Kč	829 000,- Kč	919 000,- Kč
58 kWh	X	919 000,- Kč	1 019 000,- Kč
79 kWh	X	1 079 000,- Kč	1 179 000,- Kč

Creating a right to repair and tackling greenwashing



Evropa se staví proti greenwashingu

Směrnice EU 2024/825 „Posílení postavení spotřebitelů pro zelenou transformaci“ (EmpCo) si klade za cíl lépe chránit spotřebitele před greenwashingem a poskytovat jim spolehlivé informace pro udržitelná rozhodnutí při nákupu.

Od 27. září se tato nařízení budou uplatňovat ve všech členských státech a bude se vyžadovat od společností, aby poskytovaly konkrétní, ověřitelné a transparentní důkazy pro svá ekologická tvrzení. Cílem je omezit greenwashing, podpořit opravy a oběhové hospodářství a posílit postavení spotřebitelů při informovaných a udržitelných nákupních rozhodnutích.

Společnosti mohou používat tvrzení o environmentálních a udržitelných vlastnostech pouze tehdy, jsou-li ověřitelná a podložená. Konkrétně bude zakázáno následující:

- Obecná prohlášení jako „šetrné k životnímu prostředí“, „zelené“ nebo „udržitelné“, pokud je nelze podložit.

- Prohlášení o budoucím vlivu na životní prostředí (např. klimatická neutralita), pokud nejsou založena na konkrétním a ověřitelném implementačním plánu.

- Zavádějící prohlášení o sociálních nebo environmentálních charakteristikách společnosti nebo produktu.

Označení udržitelnosti lze používat pouze tehdy, pokud jsou založena na uznávaném certifikačním systému nebo byla udělena vládními agenturami. Označení vyvinutá vlastními silami nebo neověřitelná označení jsou proto výrazně omezena.

Mimo jiné jsou zakázány reklama s irelevantními environmentálními výhodami, prohlášení, která se údajně vztahují na celý produkt, i když se týkají pouze jeho části nebo tvrzení, že produkt má pozitivní environmentální vlastnosti, i když jsou již zákonem nařízeny.

Horký srpen Volkswagenu

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

Počet pracovních míst, která Volkswagen zruší, je dramatický. Generální ředitel Oliver Blume nedávno oznámil propouštění dalších 50 000 lidí, což je celkem 100 000, protože 50 000 bylo již známo. Aby média přilila olej do ohně, informovala dokonce o 120 000 a nyní – podle odborů – máme 140 000 pracovních míst ke zrušení. Kdo nabídne víc?

Čísla se stále zdají být libovolná. VW je také používá jako hrozbu, aby se mohl hádat s odbory a podnikovými radami v jednáních. Odbory a podnikové rady zase uvádějí ještě větší čísla, aby mobilizovaly pracovní sílu a demonstrovaly selhání managementu.

VW potřebuje restrukturalizační plán, to je hořká realita. Kolik pracovních míst společnost nakonec zruší, závisí také na intenzitě strukturální krize, která je do značné míry mimo její kontrolu. Vysoké náklady na výrobu v německých závodech jsou neřešitelným problémem, který bude znamenat i propouštění – a to až k úplnému uzavření závodů v Německu nebo jejich prodeji.

Počet propuštěných bude také záviset na úspěchu klíčové značky osobních automobilů Volkswagen v nadcházejících letech. Jen tam má být zrušeno 35 000 pracovních míst a snižování počtu zaměstnanců již začalo. Cíl menšího počtu zaměstnanců a zároveň snaha o vyšší výnosy by mohl vést značku k hledání prémiovější pozice. Snížení podílu na trhu by proto bylo přijatelné.



Srpen bude nyní měsícem pravdy. Rada odborů oznámila, že na různých místech uspořádá mimořádné schůze zaměstnanců. Blume je připraven se jich zúčastnit ve Wolfsburgu, Emdenu a Cvikově. To zatím nezní jako návrat k běžnému provozu. Srpen bude intenzivní. A nevyplyne z něj žádné konkrétní číslo.



Geely přichází na pomoc Fordu

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Zdá se, jako by to bylo teprve včera, kdy Porsche zažívalo vrchol slávy díky mimořádně úspěšnému vstupu na burzu v roce 2022, při kterém byla jeho hodnota oceněna téměř stejně jako hodnota mateřské společnosti Volkswagen. Od té doby však prudce poklesl prodej Porsche v Číně. Na svém vrcholu v roce 2021 Porsche v Číně prodalo 100 000 vozů. V první polovině letošního roku prodej klesl o dalších 32 % na pouhých 14 501 vozů.

Společnost také špatně odhadla svůj přechod na elektromobily a nyní prochází bolestivou restrukturalizací. Tento týden se ukázalo, jak bolestivá tato restrukturalizace bude. Porsche oznámilo, že do roku 2035 zruší každé páté pracovní místo. Jak uvedl jeden z analytiků, propouštění je nevyhnutelné, protože je nepravděpodobné, že by se prodej Porsche v Číně opět zotavil.

Ford zažil v Evropě nepříliš úspěšné desetiletí. Ještě v roce 2016 zde prodal víc než milion vozů. V roce 2025 dodal jen 426 000 aut a v prvním pololetí letošního roku se jeho prodej dál snížil o 15 %.

Údaje ukazují, že Ford využívá sotva čtvrtinu výrobní kapacity ve svém montážním závodě ve španělském regionu Valencie. Aby tento závod naplno využil, vytvořil společný podnik s Geely, v jehož rámci bude tento rychle se rozšiřující čínský výrobce vyrábět dvě elektrická SUV. Dohoda Fordu sníží náklady. Společnosti Geely zároveň poskytne tolik potřebnou evropskou výrobu, aby mohla splnit připravovaná pravidla týkající se místního obsahu.

V USA však tato dohoda vyvolala negativní reakce u republikánů. Předseda zvláštního výboru Sněmovny reprezentantů USA zaměřeného na Čínu uvedl: „*Partnerství se společností Geely dále umožní Číně decimovat automobilové trhy v Evropě.*“

Prodej společnosti Renault se ve druhém čtvrtletí zotavil, protože silná poptávka po elektromobilu Renault 5 pomohla francouzskému výrobcí odolat rostoucímu tlaku čínských konkurentů, kteří se rychle rozšiřují po celé Evropě.

Akcie společnosti Mercedes-Benz posílily poté, co škrtý nákladů pomohly stabilizovat zisk ve druhém čtvrtletí.

奔驰在每个时代 奔驰向新的时代

EVERY GENERATION HAS ITS MERCEDES-BENZ



Hrozí zákaz dovozu Mercedesů do USA?

Aktuality z automobilového průmyslu
agentury Reuters

Výbor amerického Senátu schválil návrh zákona, který má zpřísnit zákaz prodeje automobilů čínských výrobců na druhém největším a nejlukrativnějším automobilovém trhu světa. Kritici však tvrdí, že tento návrh zákona by mohl znemožnit prodej automobilů ve Spojených státech i společnosti Mercedes-Benz, v níž čínští vlastníci drží 20% podíl, jelikož jedno z ustanovení má zakázat působení firem s čínským podílem přesahujícím 15 %.

Zákaz by byl obrovskou ranou pro Mercedes, který teprve před několika měsíci oznámil, že v rámci plánů na celkové investice 7 miliard dolarů v USA investuje 4 miliardy dolarů do svého závodu v Alabamě, tedy státu, který je tak silně republikánský, jak jen to jde. Vykázání německého výrobce automobilů by však bezpochyby bylo požehnáním pro jeho americké konkurenty.

Čínský gigant v oblasti elektromobilů BYD se rychle rozšiřuje do zahraničí. Zatím však ne v Japonsku. Od svého vstupu na japonský trh v roce 2023 do konce roku 2025 prodala společnost BYD něco přes 7400 vozů – na trhu, kde se v roce 2025 prodalo 4,6 milionu aut. Společnost BYD nyní vstoupila na japonský trh s „kei car“, neboli minivozy, s hranatým elektromobilem s názvem Racco.

BYD chce prodávat základní model Racco za méně než 2 miliony jenů (260 000 Kč) po odečtení daní a státních dotací, což někteří

analytici považují za klíčovou hranici pro přilákání japonských zákazníků. BYD si klade za cíl získat do konce roku 2026 10 000 objednávek v segmentu, který tradičně ovládají místní automobilky Honda a Suzuki.

Elon Musk již delší dobu dává jasně najevo, že ho prodej velkého počtu aut příliš nezajímá, protože usiluje o větší a zářivější budoucnost Tesly v podobě humanoidních robotů a umělé inteligence. Problém spočívá v tom, že Tesla potřebuje hotovost z prodeje aut, aby mohla tuto budoucnost financovat. Tesla nesplnila prognózy analytiků ohledně zisku za druhé čtvrtletí a poprvé za více než dva roky vykázala záporný volný peněžní tok, protože zrychlila své výdaje.

Společnost byla po léta průkopníkem v odvětví výroby elektromobilů, ale nyní čínští i tradiční výrobci automobilů uvádějí na trh elektromobily závratným tempem. Nižší průměrné prodejní ceny snižují ziskovost Tesly, která čelí tvrdší konkurenci na svých největších trzích.

Tlak na ziskovost komplikuje financování Muskových výdajových plánů, které letos přesahují 25 miliard dolarů a jsou určeny na technologii autonomního řízení založenou na umělé inteligenci, robotaxi a humanoidní roboty.

Hyundai oznámil 21% pokles provozního zisku ve druhém čtvrtletí, čímž nesplnil odhady analytiků, protože slabší prodej vozidel, výpadky ve výrobě a vyšší náklady vyvážily pozitivní vliv slabšího wonu.