

32. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Automobilka Chery oficiálně vstupuje na český trh

Čínská značka Chery oficiálně vstupuje na český trh na základě partnerské smlouvy Chery Automobile se společností Astana Motors. „Vstup na český trh je pro naši společnost významným milníkem. Vnímáme stabilní poptávku po ekologických a cenově dostupných vozech a chceme českým zákazníkům nabídnout moderní hybridní crossovery, které spojují špičkové technologie, hospodárný provoz a vysoký komfort“ uvedl ředitel společnosti Chery pro Českou republiku Alex Zhang.

Společnost Astana Motors byla zvolena oficiálním distributorem díky úspěchům při uvádění nových značek na trh. Firmy spolupracují od roku 2021. Pod vedením Astana Motors se Chery stala nejprodávanější čínskou značkou v Kazachstánu. Díky důrazu na zákaznický servis, poprodejní podporu a inovativní marketing je Astana Motors připravena splnit očekávání českých spotřebitelů.

„V Kazachstánu jsme úspěšně vybudovali značku Chery – od vytváření dealerské sítě až po spuštění lokální výroby. Náš tým ví, jak značku rozvíjet v novém prostředí, a těšíme se, že tyto zkušenosti přeneseme i do České republiky,“ uvedl generální ředitel Astana Motors Beknur Nesipbayev.

Prvními modely, které míří na český trh, jsou Tiggo 7 a Tiggo 8 ve verzích s plug-in hybridním pohonem (PHEV) i jen se zážehovým motorem.

Hybridní verze vycházejí z platformy Chery Super Hybrid (CSH), která je výsledkem tří desetiletí nezávislého výzkumu a vývoje značky Chery. Tiggo 7 bude k dispozici i s pohonem všech kol a Tiggo 8 bude v nabídce také v sedmimístné verzi.

Oba modely budou oficiálně uvedeny na český trh v průběhu září 2025. Společnost Chery se na to připravuje otevřením svého prvního showroomu v Praze, který bude sloužit jako zážitkové centrum značky a školicí zázemí pro partnery. Chery buduje prodejní síť – do září plánuje otevřít osm showroomů a do konce roku 2025 se jejich počet rozšíří na 14.

Automobilka Chery oslavila významný milník na své cestě do Evropy slavnostní ceremonií v přístavu Wu-chu v Číně odkud vyrazila první zásilka vozidel značky do České republiky.

Chery Group v Evropě prodává vozy se značkami Omoda a Jaecoo, ve Španělsku také pod obnovenou značkou Ebro.



Anketa Auto roku 2026 v České republice se rozjíždí

Letošní 32. ročník volby nejlepšího auta v ČR, ankety Auto roku 2026 v České republice, jejímž vyhlášovatelem je Svaz dovozců automobilů, postupně získává své obrysy. Novinkou Auta roku 2026 v České republice je ještě větší zaměření na specifika českého trhu, které budou porotci při své volbě zohledňovat. Beze změny zůstává dvoukolová volba porotou složenou výhradně z odborných motoristických novinářů. Už nyní se v předběžné nominaci objevuje 25 nových vozů, které byly nebo budou uvedeny na český trh v letošním roce a zákazníci si je budou moci do 31. prosince 2025 objednat. Důležitou podmínkou je rovněž přítomnost vozu na jízdách 1. kola ankety. Ty se budou konat 26. listopadu 2025.

Jméno vítězného vozu bude oznámeno na slavnostním vyhlášení 10. února 2026. Společně s Autem roku budou vyhlášováni také Dodavatelé pro auto roku, výsledky ankety PR roku a do Síně slávy SDA budou uvedeny další významné osobnosti.



Škoda Auto hlavním partnerem Prague Pride

Škoda Auto se již čtvrtým rokem v řadě zúčastnila festivalu Prague Pride, letos poprvé v roli hlavního partnera. Škoda



Auto podpořila festival účastí více než 100 zaměstnanců spolu se zaměstnaneckou skupinou Škoda Proud na workshopech i v hlavním průvodu. Do něj se zapojili i kolegové z partnerských organizací 42 Prague, Digiteq Automotive a Škoda Auto Vysoká škola. Návštěvníci festivalu si mohli prohlédnout výstavní vůz Elroq Respectline, jenž vznikl jako pocta LGBTQ+. Podtituletošního ročníku festivalu Prague Pride byl „Kde domov můj“. Automobilka měla jako hlavní partner zázemí na Letné, kde vedle automobilů představovala návštěvníkům své aktivity v oblasti rozmanitosti a inkluze.



Volkswagen Touareg po 24 letech skončí

Volkswagen plánuje ukončit v roce 2026 výrobu třetí generace modelu Touareg bez nástupce. Rozloučí se tak se svým nejluxusnějším modelem. Nedávno představený model Tayron, což je nástupce kompaktního Tiguanu Allspace, tak zůstane největším SUV značky Volkswagen. Tayron je prezentován jako levnější alternativa plnící z velké části roli Touaregu. Tayron se nabízí i v sedmimístné verzi a utáhne přívěs o hmotnosti 2500 kg.

Prémiové SUV Touareg bylo poprvé uvedeno na trh v roce 2002. Sdílelo stejnou platformu s původním Porsche Cayenne jako naplnění ambicí tehdejšího šéfa Volkswagenu Ferdinanda Piěcha pozvednout značku Volkswagen spolu se sedanem Phaeton mezi výrobce luxusnějších aut. Na rozdíl od Phaetonu ale Touareg dosáhl úspěch.

Rozhodnutí vyřadit Touareg z prodeje odráží měnící se priority Volkswagenu. Jelikož se neplánuje žádný přímý nástupce, odchod Touaregu znamená definitivní konec snahy Volkswagenu o vstup mezi výrobce prémiových vozů.

Podle Automobilwoche Volkswagen v současné době nemá na prestižní projekty jako je Touareg dost prostředků. Ve Wolfsburgu se vydání každého eura zvažuje dvakrát a každý projekt je pod drobnohledem.

Spolu s Touaregem se Volkswagen ve snaze o zefektivnění produkce rozhodl v roce 2027 z nabídky vyřadit i elektrický model ID.5 uvedený na trh v roce 2021 jako sportovnější verze modelu ID.4 s karoserií ve stylu kupé. Byl zaměřen především na čínský trh, jenž tam ani v Evropě nedosáhl očekávaný úspěch a zůstal ve stínu praktičtějšího ID.4.

Představenstvo Volkswagenu údajně také rozhodlo o ukončení vývoje připravovaného kompaktního MPV s elektrickým pohonem na platformě MEB, které mělo nahradit model Touran. Kapacity výzkumného a vývojového centra Volkswagenu se zaměřují na potenciálně důležitější modely, především elektricky poháněný Golf. Elektrické MPV prý ale zvažuje značka Škoda, zatímco Volkswagen se má v souladu s požadavky trhu zaměřit především na SUV a crossovery.

Elektromobily Kia EV4 a EV4 Fastback lze již objednat

Po crossovech a SUV EV6, EV9 a EV3 Kia činí další krok k popularizaci elektromobilů s pětidveřovým kompaktním hatchbackem EV4 a čtyřdveřovým sedanem EV4 Fastback. Hatchback, vyvinutý speciálně pro evropské zákazníky, je elektrickou alternativou ke kompaktnímu bestselleru Ceed a stejně jako ten se bude vyrábět v Žilině na Slovensku. Fastback sjíždí z výrobní linky v první korejské továrně na výrobu plně elektrických vozidel v Gwangmyeongu. EV4 se nabízí s akumulátory s kapacitou 58,3 kWh nebo 81,4 kWh. Trakční elektromotor o výkonu 150 kW (204 k) pohání přední kola. Dojezd hatchbacku 625 km (Fastbacku 633 km) se řadí na vrchol segmentu. Hatchback je



dlouhý 443 cm a má zavazadlový prostor s objemem 435 l resp. až na 1415 l. Jeho cena začíná na 939 980 Kč vč. DPH. O 30 cm delší Fastback je dostupný od 1 054 980 Kč. Obě varianty je možné ihned objednávat. Dodávky do České republiky začnou od října 2025.

Mercedes-Benz CLA se vrátí i jako Shooting Brake

Mercedes-Benz bude novou generací CLA opět nabízet i jako Shooting Brake. Je postavena na nové modulární architektuře Mercedes-Benz MMA. Tato inovativní architektura je vytvořena jako nový základ pro maximální flexibilitu



mezi pohonem se spalovacími motory a elektrickým. Je také flexibilní pokud jde o možnost volby pohonu dvou nebo všech kol. Verze se spalovacím motorem bude k dispozici jako mild hybrid s 48 V technologií. V plně elektrické verzi EQ bude k dispozici ve dvou výkonových variantách: 200 kW (272 k) a 260 kW (353 k) s dojezdem až 761 km. Ve verzi EQ nabízí kromě tradičního zavazadlového prostoru s objemem 455 l resp. až 1290 l také úložný prostor 101 l pod kapotou. Displej infotainmentu MBUX Superscreen se v příplatkové verzi rozprostírá po celé šířce interiéru. Nový operační systém Mercedes-Benz MB.OS prohlubuje spojení mezi cestujícími a vozidlem. Mercedes-Benz CLA Shooting Brake by měl být uveden na trh v březnu příštího roku.

Dovoz ojetých elektromobilů roste

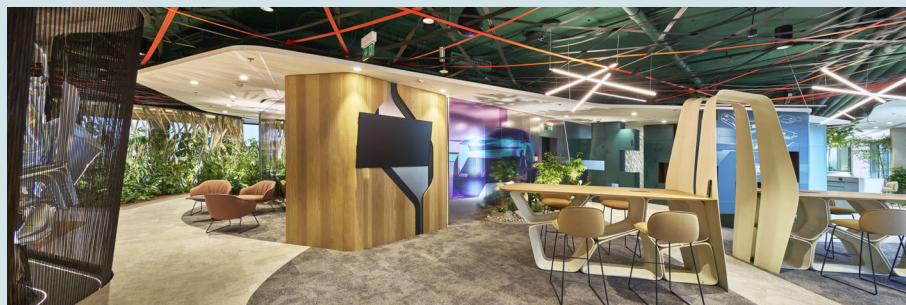
Do České republiky bylo během prvního pololetí dovezeno 3812 ojetých osobních elektromobilů, což odpovídá počtu za celý loňský rok. Ojeté elektromobily v prvním pololetí tvořily 35,7 % všech registrací osobních elektromobilů, přičemž polovina (50,8 %) z nich byla registrována na soukromé osoby. Registrace všech dovážených ojetých osobních automobilů meziročně vzrostly o 1,4 % na 72 541 vozů, takže čistě elektrické vozy představovaly 5,35 % ze všech dovezených ojetých osobních automobilů. Nejčastěji byly registrovány čtyřleté ojetiny, tedy s první registrací v roce 2021, a to 1000 vozidel. Následovaly šestileté (699 vozidel) a pětileté (688 vozidel). Vyplývá to z aktualizovaných informací



webu cistadoprava.cz, které vycházejí ze zdrojových dat Ministerstva dopravy. K 30. červnu 2025 bylo v Česku registrováno 46 500 osobních elektromobilů kategorie M1, z toho 12 900 bylo dovezeno jako ojetiny, což představuje 27,7 % z celkového počtu.

Škoda Auto otevřela futuristické kancelářské prostory

Po loňském otevření moderního sídla Laurin & Klement Kampus představuje Škoda Auto nový koncept kanceláří budoucnosti v pražské budově AFI City. Inovativně pojaté multifunkční prostory nabízejí zcela nové pojetí pracovního prostředí s různými zónami. Inovativní interiér s organicky členěným prostorem odráží inspiraci přírodními motivy.



Promyšleně je rozdělen do šesti zón pro různé pracovní potřeby. Zároveň využívá principy oběhového hospodářství. V kancelářském vybavení se například uplatnily textilie z airbagů aktivovaných během nárazových testů, osvětlovací technologie světlometů vozů Škoda Superb i další recyklované suroviny a prvky z 3D tisku. Automobilka v AFI City působí od roku 2022. Sídlo tady má oddělení IT, je zde zóna se sdílenými pracovními místy a celé jedno patro je vyhrazeno neziskovému vzdělávacímu institutu „42 Prague“. Nové prostory jsou dostupné všem zaměstnancům společnosti.

Další témata 32. týdne na autoweek.cz

Průzkum VWFS: Češi častěji přemýšlejí o financování

AutoBinck Car Distribution má za sebou úspěšné první pololetí

Komentář TipCars k dovozu ojetých vozů v červenci 2025

Konica Minolta zrychluje doručování nákupů Rohlik.cz

Český software společnosti Konica Minolta IT Solutions Czech s názvem Fleetman umožnil zrychlit správu 2500 vozidel společnosti Rohlik.cz v České republice. Rohlik Group používá Fleetman také v Německu, Rakousku, Maďarsku a Rumunsku. Největšímu vozovému parku v České republice software pomohl zvládnout rychlý rozvoj spojený s růstem firemní flotily, zefektivnit její správu a snížit administrativní zátěž. Náklady na administrativu klesly zejména díky rychlejší přípravě reportů, snížením chybovosti a duplicit v evidenci a efektivnějšímu plánování servisu vozidel. Systém je vhodný nejen pro rozvážkové firmy, ale také pro flotily servisních techniků, společnosti využívající sítě lokálních obchodních



zástupců či společnosti s větším počtem firemních vozidel. Největší tuzemský online supermarket nyní v ČR řídí v rámci centralizovaného systému od Konica Minolta až čtyři výjezdy každého vozu denně z několika firemních dep. Systém Fleetman vyvinuli čeští programátoři společnosti Konica Minolta IT Solutions Czech, která se pod původním názvem Webcom stala součástí skupiny Konica Minolta v roce 2015.

E.on Drive má první veřejnou dobíjecí stanici pro nákladní vozy

Společnost E.on Drive Infrastructure, která má v rámci skupiny E.on na starost výstavbu a správu veřejné dobíjecí sítě, uvedl do provozu první veřejnou lokalitu pro nabíjení těžkých elektrických nákladních vozidel v České republice. Jedná se o dobíjecí hub v Mořicích u dálnice D1. Pro nákladní dopravu jsou k dispozici tři stanice o výkonu 400 kW se čtyřmi speciálně



přizpůsobenými průjezdnými místy pro dobíjení kamionů. Aktuálně se se sedmi a v brzké budoucnosti s devíti dobíječkami o výkonu 400 kW jedná o nejvýkonnější lokalitu sítě E.on Drive v Česku s nejširšími možnostmi dobíjení. Do budoucna tu bude moci dobíjet 12 osobních vozů a 4 kamiony najednou. Součástí rozsáhlého areálu jsou i odpočinkové zóny. V těsné blízkosti se nachází provozovna řetězce rychlého občerstvení a bistro blízko čerpací stanice. Další podobné lokality E.on připravuje – jedna je dlouhodobě plánovaná ve Vystrkově u Humpolce, kde má E.on jednu z nejvíc vytěžovaných lokalit.

Změna v Directu, ředitelem Birne je Prouza

Ke změně na nejvyšší pozici v rámci značky Birne, specializující se na operativní leasing, dochází od 1. srpna 2025. Vedení týmu přebírá Pavel Prouza, který se hned od začátku bude podílet i na klíčovém směřování Direct auta. Prouza stál za vstupem německého Flixbusu na český trh a posléze řídil jeho aktivity v Česku, na Slovensku a v Maďarsku. Společnost provozuje meziměstskou autobusovou dopravu napříč Evropou, Tureckem a americkým kontinentem. Zkušenosti sbíral rovněž ve firmách BlaBlaCar, Socialbakers nebo Leo Burnett. V roli CEO značky Birne střídá Lukáše Černa. Ten ale Direct group neopouští. Bude se zde věnovat projektům v rámci investičního pilíře. Prouza přichází



s dlouholetými zkušenostmi z řízení digitálních projektů a růstových firem. V rámci nové pozice se proto chce zaměřit především na digitální růst.

Digiteq Automotive mění ředitele

Digiteq Automotive, český vývojář softwarových řešení pro mobilitu budoucnosti člen koncernu Volkswagen, jmenoval Dr. Marca Jähnische do funkce generálního ředitele s účinností od 1. srpna 2025. Ve vedení nahradil Wilhelma



Schmitta, který vedl společnost od července 2021.

Jähnisch má víc než 20 let zkušeností s vývojem softwaru pro automotive, zejména v oblasti pokročilých asistenčních systémů řidiče (ADAS), automatizovaného řízení a technologických platforem pro softwarově definovaná vozidla. Před příchodem do Digiteq Automotive zastával vedoucí pozice ve společnosti CARIAD, softwarové části koncernu Volkswagen, kde vedl divizi ADAS a softwaru pro chování vozidel při automatizovaném řízení. Je držitelem doktorátu v oboru inženýrství a je autorem několika patentů v oblasti pokročilých asistenčních systémů řidiče.

Vláda USA zásadně mění přístup k dekarbonizační politice

Ministerstvo energetiky USA vydalo analýzu, jež se distancuje od tvrzení o škodlivosti skleníkových plynů a jejich podílu na klimatické změně. V hlavních médiích v Česku se o tom nedočetete. Milan Smutný o tom proto přinesl pro blog medium.seznam.cz vyzdrojovaný článek.

Vědecká zpráva ministerstva energetiky USA se rozhodně distancuje od 16 let starých závěrů americké Agentury pro ochranu životního prostředí EPA, že šest skleníkových plynů, včetně oxidu uhličitého a metanu, způsobuje světovou změnu klimatu nebo k ní přispívá a ohrožuje veřejné zdraví a blaho. EPA s novým šéfem se ke zprávě připojila. Nová fakta a data totiž ukázala, že závěry EPA z roku 2009, jimiž se od té doby řídila legislativa USA, jsou zastaralá a zkreslují důkazy o vlivu emisí CO₂ na klima.



A Critical Review of Impacts of Greenhouse Gas Emissions on the U.S. Climate

Climate Working Group
United States Department of Energy
July 23, 2025

V průvodním slovu ministr energetiky Wright, kterého prezident USA Donald Trump pro tuto funkci vybral proto, že je energetickým expertem, napsal: *„Zjistil jsem, že mediální pokrytí často zkresluje vědecké poznatky. Mnoho lidí – dokonce i těch, kdo to myslí dobře – si odnáší přehnané nebo neúplné informace o změně klimatu.“*

Původní závěry EPA z roku 2009 o ohrožení skleníkovými plyny americká vládní agentura nekriticky převzala ze studií sestavených Mezivládním panelem OSN pro změnu klimatu IPCC, nikoli z vlastních vědeckých hodnocení. I mediálně masivně propagované tvrzení, že „97 % světových vědců“ souhlasí s tím, že člověk je klíčově odpovědný za změnu klimatu, je nesmysl. Existují tisíce vědců, kteří s tím nesouhlasí. Kdo je všechny spočítal? Nebo by se o vědeckých závěrech snad mělo hlasovat?

Jak zdůrazňuje William Nordhaus, který v roce 2018 získal Nobelovu cenu za integraci změny klimatu do dlouhodobé makroekonomické analýzy, náklady na adaptaci lidstva jsou nesrovnatelně nižší než na (marný) boj se změnou klimatu.

Trumpův kabinet oznámil, že nový plán snižování emisí k listopadovému summitu COP30 v Brazílii nepředloží a možná se delegace USA jednání vůbec nezúčastní. Ministr energetiky Wright varoval šéfa Mezinárodní agentury pro energii IEA Fatihu Birola, že USA by mohly z agentury vystoupit pokud nezmění svou praxi zkreslování údajů v zájmu stoupenců klimatického kultu, kteří předstírají, že solární a větrná energie jsou stejně spolehlivé a účinné jako fosilní paliva a jaderná energie. Na začátku srpna ministerstvo vnitra USA ukončilo pronájem vhodných oblastí pro budování nových větrných elektráren.

Těžké úkoly pro nového generálního ředitele JLR

Na veterána z vedení Tata Motors PB Balaje čeká nutnost naléhavě řešit složité problémy až v listopadu nastoupí do funkce generálního ředitele Jaguar Land Roveru, kde nahradí Adriana Mardella, odcházejícího do důchodu.

Pathamadaí Balachandran Balaji je v současné době finančním ředitelem společnosti Tata Motors, která vlastní Jaguar Land Rover. To znamená, že je dobře informován o problémech, kterým čelí britská dceřiná společnost, která v posledním finančním roce tvořila 71 % tržeb Tata Motors.

Vozy Range Rover a Jaguar vyrobené ve Velké Británii a vyvážené do USA podléhají 10% clu, oproti dřívějšímu tarifu 2,5 %. Vozy Land Rover a Discovery vyrobené na Slovensku podléhají 15% clu uvalenému na automobily vyrobené v EU.

Balaji bude muset dokončit radikální proměnu Jaguaru, který se mění z prémiového rivala BMW, spoléhajícího na slavnou sportovní historii, v exkluzivnějšího, čistě elektrického konkurenta ultraluxusních značek, jako jsou Bentley nebo Rolls-Royce. Gigantický koncept sedanu Type 00, který má být předznamenáním nových elektromobilů Jaguar, je vesměs kritizován za radikální odklon od designových prvků automobilky a za to, že se zbavil ikonického znaku Jaguaru s velkou kočkou. Jaguar v současné



době zcela zastavil výrobu aut, což je naprostá katastrofa pro jeho prodejce.

Společnost JLR musela odložit uvedení nové generace svých elektrických modelů kvůli potřebě dalšího testování a čekání na posílení trhu s elektromobily. Mezi odložené modely patří jak první elektrický sedan Jaguar, který se má představit koncem tohoto roku, tak i Range Rover BEV, menší elektrický Range Rover, který má nahradit Velar, a plánované elektrické SUV Defender Sport.

Společnost JLR čelí vyšším nákladům na akumulátory kvůli svému menšímu objemu produkce ve srovnání s německými prémiovými konkurenty.

Pozitivní pro JLR je, že zpoždění v uvádění elektromobilů na trh posílilo finance společnosti, protože se soustředila na ziskovější modely se spalovacími motory. Balaji však bude muset najít správnou rovnováhu mezi uspokojením tržní poptávky po autech se spalovacími motory a dodržováním cílů EU a Velké Británie v oblasti emisí CO₂, což znamená, že automobilka bude potřebovat vyšší prodej elektromobilů.





Americký objev Evropy

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje vývoj v automobilovém průmyslu.

To téma se opakuje s velkou pravidelností: americké automobilky a jejich „dobývání“ Evropy. Takových ofenziv na automobilovém trhu už tu byla spousta. Fungovalo to přesně dvakrát. Samozřejmě s Teslou. A s Fordem.

Chytrý tah Fordu: po celá desetiletí mnoho německých zákazníků vnímalo Ford jako německou značku a Ford Werke GmbH v Kolíně nad Rýnem jako německou firmu, nikoli jako americkou dceřinou společnost. Všechny pokusy ostatních amerických značek proniknout na evropský trh však selhaly.

Americké automobilky mají nyní najednou novou, nečekanou výhodu: prezident Donald Trump prosadil zákaz dovozních cel na americké automobily v EU. To by mohlo tyto modely zlevnit a podkopat konkurenci. Trump se v každém případě domnívá, že Evropané si brzy budou kupovat víc amerických aut: *„Lidé budou mít díky tomu větší výběr. Myslím, že s tím budou spokojeni.“*

Ale kolik aut z USA evropští zákazníci skutečně chtějí? Přinést americký automobilový životní styl do Evropy zatím nefunguje. Existují různé potřeby,

různé preference a různé požadavky. Podíl amerických značek na trhu v Evropě je malý. Ford, Tesla a Jeep jsou stále měřitelné, jinak bychom mluvili o specialitách pro fanoušky.

Předchozí pokusy americké automobilky koncernu General Motors etablovat svou luxusní značku Cadillac na evropském automobilovém trhu pokaždé selhaly. S prodejem Opelu General Motors také ztratil distribuční síť, o níž by se mohl opřít. Nyní však začíná nový začátek s elektrickou mobilitou i designem a s hybridním modelem přímého prodeje. S modely Lyriq, Vistiq a Optiq posílá své pozdravy. Jenže s 5,20 m dlouhým Vistiqem byste se nechtěli projíždět ulicemi toskánských měst.

Generální ředitelka General Motors Mary Barraová se domnívá, že regulace EU a nevyhnutelný přechod na elektromobily přerozdělí trh. Ale přesně to do Evropy žene Číňany.

Splní se Trumpovy sny? To je otázkou. Zvýší se podíl amerických značek na trhu v Evropě? Pomůže zrušení cel? Alespoň zatím jim cena nepomáhala – americké vozy jsou už nyní v průměru levnější.



Trumpovy kompromisy a celní zuřivost

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Spojené státy uvedly, že budou účtovat 15% clo na dovoz z Jižní Koreje oproti hrozícím 25 %, jako součást dohody, která zmírňuje napětí s klíčovým asijským spojencem a obchodním partnerem. Jižní Korea však povolí americkým výrobcům, včetně automobilů, vstup na své trhy a neuvalí na ně žádná dovozní cla. Nižší clo však s sebou nese i investice Soulu ve Spojených státech ve výši 350 miliard dolarů a nákup energetických produktů v hodnotě 100 miliard dolarů.

Mezitím Trump vyvíjí tlak na Indii aby ukončila dovoz ropy z Ruska, jinak bude čelit vyššímu clu. Indie sice nevyváží do USA auta, ale vyšší cla budou mít zásadní dopad na díly v hodnotě 6 miliard dolarů, které dodává všem hlavním automobilkám včetně velké trojky z Detroitu a Tesly. To by se pro Indii mohlo stát vážnou nevýhodou zejména proto, že cla pro konkurenční země, jako jsou Thajsko a Vietnam, se pohybují kolem 15 – 20 %, což jim dává nad Indií výhodu.

Nově jmenovaný generální ředitel Renaultu Francois Provost není v oboru nováčkem. Stál v čele předchozího transformačního plánu Renaultu, který v roce 2022 představil bývalý

generální ředitel Luca De Meo. Zatímco hlavní zaměření Renaultu na Evropu a absence na americkém trhu jej do značné míry izolovalo od Trumpových obchodních turbulencí, zároveň ho učinilo zranitelnějším kvůli pomalému růstu regionu a rostoucí konkurenci čínských značek. Proto potřebuje najít nové a významné růstové trhy. Relativně malá velikost Renaultu ztěžuje francouzské automobilce možnosti získat peníze na investice do nových technologií, jako jsou elektrifikace a autonomní vozidla. To ho donutilo uzavřít partnerství s čínskou společností Geely.

V jedné ze svých největších akvizic se indická automobilka Tata Motors dohodla na koupi divize nákladních vozidel a autobusů Iveco v hodnotě 4,5 miliardy dolarů. Poslední velkou dohodou bylo, když v roce 2008 od Fordu koupila britskou divizi luxusních vozů Jaguar Land Rover za 2,3 miliardy dolarů. Tata to považuje za jedinečný obchod, který jejím nákladním vozům umožní přístup na nové trhy, jako jsou Evropa a Latinská Amerika, kde má Iveco silné zastoupení, a k technologiím, jako je elektrifikace. Analytici však bijí na poplach a Reuters označil akvizici pro Tatu za „*riskantní odbočku*“. Analytici tvrdí, že se jedná o rozptýlení v době, kdy se její domácí prodej zastavuje a Jaguar Land Rover čelí riziku z Trumpových cel a čínské konkurence.



Zemřel Ercole Spada

Jeden z velikánů automobilového designu 20. století Ercole Spada zemřel ve věku 88 let. Stál za vznikem některých z nejkrásnějších vozů, které se vyráběly v 60., 70. a 80. letech. Přesto, na rozdíl od jiných italských karosářů, zůstalo jeho jméno pro veřejnost téměř neznámé.

Ercole Spada se narodil v Busto Arsizio v Lombardii 26. srpna 1937. Vystudoval strojní inženýrství v Miláně. Po promoci a absolvování vojenské služby v únoru 1960 nastoupil do karosářské firmy Zagato. Po krátkém zapracování mu Elio Zagato, syn zakladatele firmy Ugo Zagato, svěřil první projekt. Hned tím se začínající 23letý mladík zařadil mezi nejlepší designéry v historii když vytvořil karoserii pro nejkrásnější Aston Martin jaký kdy byl vyroben DB4 GT Zagato.

Krátce na to Spada vytvořil další dva vozy, které vyvolaly nadšení: Osca 1600 GTZ a Alfa Romeo SZ. Byl zodpovědný i za nejextravagantnější vozy, které se kdy vyráběly a nesly označení Carozzeria Zagato, především legendární Alfey Romeo Giulia TZ (Tubolare Zagato), TZ2 a Junior Zagato nebo Lancie Flavia Sport a Fulvia Sport. Ve svých návrzích uplatňoval znalosti získané při studiu techniky, zejména poznatky v oblasti

aerodynamiky Wunibalda Kamma ve formě ostře ustřižnuté zádě.

Za působení ve Fordově designovém studiu Ghia se jeho návrhy (např. GT70) nedostaly do sériové produkce. Proto odešel a po krátké zastávce u Audi v roce 1976 nastoupil do BMW. Během sedmi let zde navrhl dva klíčové modely, které byly uvedeny do výroby až po jeho odchodu – řadu 7 (výroba v letech 1986-1994) a především řadu 5 (1988-1996).

V roce 1983 se s rodinou vrátil do Itálie kde nastoupil do institutu I.D.E.A. Jeho návrhy se dostaly do sériové výroby ve skupině Fiat – Fiat Tipo a Tempra, Lancia Dedra a Delta druhé generace, stejně jako Alfa Romeo 155. Vytvořil i Nissan Terrano II a první Daihatsu Move.

V roce 1992 se na pět let vrátil k Zagatovi, ale na starou slávu už nenavázal. Na konci 90. let spolu se svým synem Paolem založili Spada Concept, kde vznikla řada dalších pozoruhodných návrhů.

Spadův styl se vyznačoval neobvyklými, nečekanými prvky a překračováním konvencí. Přesto s BMW řady 5 E34 vytvořil jeden z nejdokonalejších a přitom nejzdrženlivějších designů vůbec.