

32.–33. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Škoda Auto v Mladé Boleslavi spustila výrobu modelu Peaq

Škoda Auto ve svém hlavním závodě v Mladé Boleslavi spustila sériovou výrobu nového modelu Škoda Peaq. Vyrábí se na stejné montážní lince jako elektrické modely Elroq a Enyaq i Octavia se spalovacími motory. Tato flexibilita umožňuje velmi efektivní výrobu a rychlé přizpůsobení aktuální poptávce.

O model Peaq je od červnového uvedení na trh velký zájem: do konce července automobilka zaregistrovala 8500 objednávek. Peaq ve své špičkové verzi používá největší trakční akumulátor v historii vozů Škoda, jehož výroba probíhá rovněž v Mladé Boleslavi. S kapacitou 91 kWh (86 kWh netto) umožňuje dojezd 640 km. K dispozici je také verze s kapacitou 63 kWh (59 kWh netto). Zákazníci si mohou vybírat ze tří výkonových verzí od 150 kW do 220 kW a volit mezi pohonem zadních i všech kol. Peaq sdílí modulární platformu pro elektromobily MEB s modely Enyaq a Elroq, což umožňuje využít synergie s oběma modely vyráběnými v Mladé Boleslavi.

Škoda Peaq je čtvrtým modelem, který se v současnosti vyrábí na montážní lince v Mladé Boleslavi. Ta byla původně určena pro vozy se spalovacími motory, ale prošla modernizacemi, které umožnily také výrobu elektrických vozů. Prvním byl v roce 2020 Enyaq a v lednu 2025 přibyl Elroq.

Všechny tři elektromobily vznikají po boku modelu Octavia Combi se spalovacími motory,

který se od května vyrábí rovněž v Kvasinách spolu s verzí Octavia liftback. Díky tomu může Škoda Auto pružně reagovat na vývoj poptávky i výpadky v globálních dodavatelských řetězcích a flexibilně přizpůsobovat výrobní mix mezi závody v Mladé Boleslavi a Kvasinách. Tento krok uvolnil v mladoboleslavském závodě další kapacitu pro elektromobily. Ty v prvním pololetí roku 2026 tvořily 23 % vozů Škoda vyrobených v českých závodech.

Peaq je největším sériově vyráběným modelem automobilky od jejího spojení s koncernem Volkswagen. Proto bylo nutné provést úpravy stávající linky. Nové, delší dopravníkové pozice zlepšily ergonomii a bezpečnost práce a přibyl manipulátor pro montáž třetí řady sedadel. Úpravy se dotkly i lisovny, svařovny a lakovny.



Nový hybrid 150 4x4 pro vozy Dacia

Dacia pro modely Duster a Bigster nově nabízí výběr ze dvou verzí s pohonem všech kol – k variantě hybrid-G 150 4x4 na benzin a LPG přidává nový hybrid 150 4x4 čistě na benzin. Duster hybrid 150 4x4 stojí od 645 900 Kč, Bigster hybrid 150 4x4 od 699 900 Kč. Využívají koncepci elektrifikovaného pohonu 4x4. Ta kombinuje přeplňovaný zážehový tříválec 1,2 l s elektromotorem umístěným na zadní nápravě. Celá soustava dosahuje kombinovaný výkon 113 kW (150 k). Spalovací motor je spojen se 48V startér-generátorem. Ten zajišťuje plynulé startování motoru a podporuje jej při rozjezdu a akceleraci. Zlepšuje i reakce vozu před dosažením plného plnicího tlaku turbodmychadla. Energie se získává automaticky při zpomalování a brzdění, kdy se na rekuperaci podílejí startér-generátor i elektromotor zadní nápravy, a ukládá se do



akumulátoru s kapacitou 0,839 kWh. Systém může přesně a rychle řídit přenos točivého momentu na zadní kola. Elektrifikovaný pohon zachovává charakteristické terénní schopnosti. Zadní elektromotor zároveň umožňuje čistě elektrickou jízdu.

Modernizovaná Kia Niro v ČR

Kia uvádí na český trh modernizovaný crossover Niro. Modernizovaná druhá generace se v České republice nabízí výhradně s hybridním pohonem. Nové Niro prošlo s výrazným redesignem, kterým se sladuje s designovou filozofií Kia. Kompaktní crossover o délce 4430 mm a rozvoru 2720 mm má zavazadlový prostor o objemu 430 l. Nové Niro navíc přichází s přepracovanou architekturou



přístrojové desky a středového panelu s 12,3" přístrojovým štítem a 12,3" displejem infotainmentu a navigace v podobě kokpitu ccNC. K tomu lze přidat i Head-up displej (HUD). Hybridní pohon kombinuje zážehový motor 1,6 l GDI/75 kW a elektromotor o výkonu 32 kW. Celkový výkon systému činí 101 kW (138 k). Niro bylo vyvinuto v rámci spolupráce výzkumných center Kia v Evropě a Jižní Koreji. Klíčové inženýrské a testovací činnosti probíhaly v evropských zemích, aby vůz odpovídal nárokům evropských zákazníků. Vyrábí se v Autolandu Hwasung v Jižní Koreji. Základní cena modelu ve specifikaci Comfort s pohonnou jednotkou 1.6 GDI HEV 6DCT začíná na 714 980 Kč vč. DPH. Na Niro HEV se vztahuje standardní sedmiletá výrobní záruka Kia nebo 150 000 km.

GM prodlužuje dohodu se SAIC Motor

Čínský automobilový gigant SAIC Motor a americký koncern General Motors (GM) podepsaly dohodu o prodloužení partnerství v rámci společného podniku o 20 let, tedy do roku 2047. Společný podnik SAIC-GM byl založen v roce 1997. Za téměř 30 let vyrobil a dodal 20 milionů aut a vybudoval si komplexní kapacity pro vývoj vozidel. Společný podnik má za cíl urychlit inovace, rozšířit příležitosti k růstu a posílit dlouhodobou ziskovost. Společnost SAIC-GM do roku 2030 na trh 30 vozidel na nové zdroje energie (NEV) a nasadí víc technických řešení vyvinutých v Číně pro čínský trh. Také rozšíří portfolio elektromobilů značek Buick a Cadillac. Společnost navýší své investice do zahraničního podnikání. Model Buick Electra E7 bude od října



oficiálně exportován na zahraniční trhy a stane se tak prvním vozidlem NEV z vyšší třídy značky Buick a celé společnosti, které se dostane do zahraničí.

Víc na str. 08

Lepas L8 s leopardí estetikou

Lepas, prémiová značka vozidel na nové zdroje energie čínské společnosti Chery, zahájila v Evropě prodej svého vrcholného modelu Lepas L8 Super Hybrid. Vůz s délkou 4688 mm a rozvorem 2800 mm má zavazadlový prostor o objemu



507 l, který lze rozšířit až na 1314 l. Systém Lepas Super Hybrid (LSH) kombinuje motor 1,5 TGDl s tepelnou účinností 44,5 %, převodovku 1DHT s mechanickou účinností 97,6 % a akumulátor LFP s kapacitou 18,4 kWh. Kombinovaný výkon je 205 kW (279 k) a maximální točivý moment 365 N.m. Dojezd na elektřinu je až 90 km. Mezi klíčové prvky základní výbavy 10,25" digitální přístrojový panel, 13,2" vertikální dotykový displej, panoramatická kamera s úhlem záběru 540°, navigace, bezdrátové aktualizace, inteligentní hlasové ovládání atd. Technologie je bezproblémově integrována díky procesoru Qualcomm Snapdragon 8155 a softwaru HMI 5.0, což umožňuje rychlou a plynulou interakci prostřednictvím displejů a hlasového ovládání.

Leapmotor na vzestupu

V červenci 2026 dosáhla společnost Leapmotor významný milník, když na trhy celého světa dodala 101 267 vozů, což představuje více než dvojnásobek oproti červenci 2025. Leapmotor se tak stal prvním čínským start-upem segmentu



elektrifikovaných vozidel NEV (New Energy Vehicles), který překonal hranici 100 000 dodaných vozů za měsíc. Současně se stal třetí nejprodávanější značkou NEV na čínském trhu za BYD a Geely. Na rozdíl od BYD a Geely ale je Leapmotor start-up, který byl založen teprve před deseti lety. Leapmotor v Číně už spustil prodej nového kompaktního elektrického hatchbacku A05, který by se měl objevit v Evropě pod označením B03. Má délku 4200 mm s rozvorem náprav 2605 mm. Zavazadlový prostor má objem 474 l resp. až 1308 l, který je doplněn prostorem pod přední kapotou o objemu 91 l. V interiéru je 8,88" přístrojový panel a 14,6" centrální displej. Základní hardware je poháněn procesorem Qualcomm Snapdragon 8295. Dvě výkonové varianty trakčního elektromotoru jsou 70 kW (94 k) a 90 kW (121 k).

A2 e-tron bude nejhospodárnější Audi

Podle předběžných údajů bude mít připravovaný malý elektromobil Audi A2 e-tron ve verzi s výkonem 140 kW a s na přání dodávaným paketem pro hospodárnost spotřebu elektrické energie 12,8 kWh/100 km což u značky Audi stanovuje nový rekord hospodárnosti. Za jeho mimořádnou hospodárností stojí zdokonalená technika hnacího ústrojí, promyšlená aerodynamika a sada akumulátorů vylepšená pro každodenní provoz. Model A2 e-tron je vybaven synchronním elektromotorem s permanentními magnety, který je důsledně koncipován pro hospodárnost a jízdní komfort. Vinutí statoru bylo změněno ze zapojení do hvězdy na zapojení do trojúhelníku, čímž se podařilo posunout provoz do hospodárnějších oblastí otáček. Akumulátor s kapacitou 61

kWh používá LFP články s vlepené přímo do sady (Cell-to-Pack). Audi představí nový vstupní malý elektromobil A2 e-tron na podzim 2026.



V Londýně se testují čínská autonomní taxi

Společnosti Baidu a Freenow by Lyft zahájily v Londýně testování autonomního vozidla Apollo Go šesté generace (RT6) zatím s bezpečnostními operátory na palubě. Testování zahrnuje městské i předměstské jízdní podmínky. Apollo



Go a Freenow by Lyft plánují začít přepravovat veřejnost od roku 2027. Apollo Go poskytuje vozidla RT6 a technologii autonomního řízení, zatímco Freenow by Lyft přispívá svými místními provozními zkušenostmi. Londýnský program navazuje na nedávno spuštěné testování Apollo Go s v Hongkongu, první zkoušku autonomního řízení úrovně 4 na veřejných komunikacích bez bezpečnostního operátora na palubě s pravostranným řízením. Vozidla RT6 budou v Londýně v provozu jako součást hybridní sítě společně se zavedenými taxíky a vozidly soukromé přepravy společnosti Freenow by Lyft. Společnost Baidu byla založena v roce 2000. Vozový park Apollo Go, služby autonomní přepravy společnosti Baidu, už celosvětově najel 330 milionů autonomních kilometrů, z toho 220 milionů kilometrů zcela bez řidiče.

Čínské nebo italské auto?

Novinkou v LPG segmentu v České republice je od loňského roku italská společnost DR Automobiles zastupovaná na českém trhu společností Agrotec. Verze s pohonem na LPG tvoří na západních trzích, zejména v Itálii, drtivou většinu prodeje. Portfolio společnosti DR Automobiles zahrnuje značky Evo, DR, Sportequipe či ICH-X. Výrobní model funguje na principu tzv. Reverse Assembly (obrácené kompletace). V Číně u partnerů (Chery, JAC, BAIC, Dongfeng) vzniká mechanická platforma, skelet karoserie a základ motorizace. Vozidla se v předpřipraveném stavu (CKD/DKD sady) importují do Itálie. Ve výrobním závodě v Macchia d'Isernia probíhá evropská kompletace. Ladí se tu podvozky a tlumiče pro evropské silnice, provádí se finální softwarové nastavení podle



norem EU, instaluje se specifický interiér, multimediální systémy a probíhá zde kontrola kvality. Během montáže se zde instaluje i LPG systém italské společnosti BRC. Nejedná se tedy o dodatečnou přestavbu. Vozy ThermoHybrid (benzin + LPG) od DR Automobiles mají plnou evropskou tovární homologaci OEM.

Právě vyšlo letní vydání magazínu Autoservis a mobilita

Je volně ke stažení [zde](#). Jako ukázkou přinášíme jeho úvodník.

Stáhne EU železnou oponu?

V rámci snahy o urychlení rozvoje evropského průmyslu hodlá Evropská komise prosadit preferenci produktů vyrobených v EU. Jedná se o napodobení strategie, kterou ve Spojených státech aplikuje prezident Donald Trump.

Jenže postavení EU se od USA značně liší. Evropská unie disponuje jen minimální surovinovou základnou. Studie institutu Ifo ukazuje, že ze 27 klíčových surovin mají země EU pouze u čtyř podíl na světové produkci větší než 5 % a u devíti je její podíl nulový. Jistěže i v EU jsou dosud nevyužívaná ložiska mnoha z nich. Jenže zahájení jakékoliv těžby v EU není vůbec jednoduché. Pokud se vůbec podaří překonat překážky s ohledem na ochranu životního prostředí, pak podle výše uvedené studie může trvat uvedení nového dolu do plného provozu až 18 let.

Ale nejde jen o suroviny. Evropské automobilky požadují, aby se pro označení „Made in EU“ nezapočítávaly jen díly, ale také výzkum a vývoj. To je nepochybně naprosto správný požadavek. Jenže je jeho splnění reálné?

Poté, co evropské firmy přesunuly podstatnou část své výroby do Číny, probíhá, zatím bez většího zájmu evropských politiků a médií, další fáze, z hlediska rizika deindustrializace Evropy mnohem nebezpečnější. Většina velkých dodavatelů v rámci automobilového průmyslu, ale také stále víc automobilek, přesouvá do Číny i svá vývojová oddělení a rozšiřuje technickou spolupráci se svými čínskými partnery. V Číně totiž nacházejí nejen lepší podmínky, ale také mnohem víc kvalitně technicky vzdělaných a vysoce motivovaných pracovníků.

Jak se ovšem bude hodnotit požadavek „Made in EU“ u aut evropských značek používajících mnoho komponent vyrobených sice v Evropě, nicméně vyvíjených v Číně, nemluvě o využívání softwaru nebo operačních systémů od čínských partnerů.

A jak to bude s posuzováním čínských aut vyráběných v evropských závodech z dílů z významné části od evropských dodavatelů, jenže to vše vyvinuté v Číně, byť často i evropskými specialisty a designéry.

Samozřejmě lze vyžadovat striktní dodržení významného podílu dílů i vývoje z evropských zdrojů. Jenže pak bude hrozit, že se v Evropě odstříhneme od špičkového technického vývoje. A my starší si ještě dobře pamatujeme, jaké to bylo, když jsme se závistí sledovali špičkovou techniku, která pro nás nebyla dostupná, protože se nabízela jen za železnou oponou.



共赴新境

Together to New Horizons

上汽通用汽车合资续约签约仪式

SAIC-GM Joint Venture Renewal Signing Ceremony

2026年8月·上海
Aug 2026·Shanghai



Od „vyrobeno v Číně“ k „inovováno v Číně“

Ve vývoji od počátků výroby v Šanghaji až po export globálně konkurenceschopných vozidel NEV se odráží růst společnosti SAIC-GM i transformace čínského automobilového průmyslu a rozšiřující se spolupráce mezi čínskými a americkými společnostmi.

V uplynulých třech desetiletích se čínský model společných podniků v automobilovém průmyslu zaměřoval na zavádění technologií, rozvoj odvětví a rozšiřování trhu. Globální automobilky poskytovaly značky, výrobní technologie a odborné znalosti, zatímco čínští partneři otevírali přístup na trh a poskytovali výrobní kapacity se silnými stránkami dodavatelského řetězce.

„Prodloužení trvání společného podniku SAIC-GM o 20 let, což patří k nejdelším v čínském automobilovém sektoru, signalizuje, že pro globální automobilky není Čína pouze zdrojem krátkodobého zisku, ale klíčovým centrem inovací, konkurenceschopnosti a budoucího růstu na globálním trhu,“ uvedl generální tajemník Čínské asociace osobních automobilů Cui Dongshu.

Předseda představenstva společnosti SAIC Wang Xiaoqiu řekl: „Automobilky v rámci společného podniku vstupují do nové fáze globalizace, přičemž technologie a produkty vyvinuté v Číně pronikají na globální trhy.“

Viceprezident GM a prezident GM China John Roth uvedl: „SAIC-GM disponuje silnými místními kapacitami v oblasti vývoje, výroby a kvality, a tyto silné stránky můžeme uplatnit na vybraných mezinárodních trzích, jako jsou Blízký východ, Afrika, Jižní Amerika, Mexiko a asijsko-pacifický region.“

„V minulosti zahraniční automobilky přinášely do Číny své technologické znalosti a k rozšíření svých aktivit využívaly tamní pracovní sílu. Dnes stále víc čerpají z čínského inovačního ekosystému a komplexních dodavatelských řetězců při podpoře svých globálních strategií. Vzhledem k tomu, že se automobilový průmysl vyvíjí nejen směrem k energetické transformaci, ale také k inteligentním vozidlům, poskytují rozsáhlá čínská uživatelská základna, datové zdroje a scénáře jedinečnou výhodu,“ uvedl Zhou Mi z Čínské akademie mezinárodního obchodu a hospodářské spolupráce.

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:



Závislost Evropy na akumulátorech z Asie roste

Závislost Evropy na zejména čínské produkci akumulátorů pro elektromobily roste podle analýzy poradenské firmy Deloitte nadzobně. Analýza ukazuje, že 77 % čínských akumulátorů pro elektromobily bylo v prvním roce vyrobeno v AiE v roce 2024 to bylo 70 %, zatímco podíl Evropy došlo k nárůstu na 18 %. Někdy 95 % evropské výroby kapacit odvádějí asijské společnosti v roce 2024 91 %. Celosvětové globální výroby kapacit během roku vzrůstá z 36 TWh na 120 GWh.

Podle analýzy bude poptávka po akumulátorech pro elektromobily nadále růst. Společnost Deloitte odhaduje, že do roku 2030 se v Evropě vyrobí téměř 28 milionů elektromobilů. Tato výroba bude vyžadovat akumulátory s kapacitou 1950 GWh. Místní společnosti vyvíjejí akumulátory přilpzu v příštích čtyřech letech o asi ve výši 16,5 miliardy eur pokud si jejich vlastní nebudou vyvíjet samy. Pokud zahraniční dodávatelé nepřijmou výrobu, zůstane zážerí a kvalifikované pracovníky vyvinuté z Asie na místní zážerí evropské přímé akumulátory, mohla by ztráta příjdné hodnoty do roku 2030 dosáhnout 100 až 150 miliard eur.

„Akumulátory určují obsah, výkon a cenu elektromobilu. Pokud evropské výrobce nebudou v této oblasti konkurenceschopní, prodají se

v budoucnu dostate pod ještě větší tlak. Přímořní automobilové průmyslu se podílejí na podpoře leprí zvláště zejména na číně. Předtím Ford Profit, vedoucí globálního automobilového průmyslu ve společnosti Deloitte.

Přidání hodnoty akumulátorů vzniká především v oblasti výroby a zpracování materiálů (do 60 % přidané hodnoty) a z výroby článků (15 až 30 %). Tyto procesy vzájemně určují stavost a stabilitu nových procesů. Podle společnosti Deloitte jsou však evropské společnosti vyvíjejí akumulátory v těchto oblastech v současné době nedostatečně připraveny.

„Výroba akumulátorů, ale problémy spočívají ve financování a nedostatečné investice a dotace by měly pokrývat nejen fázi vývoje, ale i první kapitálové národní roky provozu. Výroba akumulátorů je dlouhodobý projekt, který evropské společnosti stále mohou vyvinout.“ vysvětluje Profit.

Přidání ukazuje, že v posledních letech tech bylo jiné realitativně pouze 40 % projektů v rámci hodnotového řetězce akumulátorů podle plánu. Negativní dopad na projekty v oblasti akumulátorů měl podle 85 % respondentů stávající schvalovací procesy.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Závislost Evropy na akumulátorech z Asie roste



Porsche a spousta otázek

Séředáktor a vydavatel Automobilového Bulletinu (Bling) komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

Šéf Porsche Michael Leites, který je ve funkci již sedm měsíců, nedávno čelil a převládající úsporný program. Dochází k úsporným pracovním míst, zpravidla přetrvávají, omezení celkové práce z domova o snížení výrobní příslušnosti. Důkazem (podle Leites) zůstává i tímto součástí, protože na dlouhou dobu přichází převládající příslušnosti ohledně zachování zvlášť, jakožto se o sportovní, která je možná v této souvislosti, jsou však pouze prvními kroky k restrukturalizaci.

Úspory jsou i tak nutněné. Ale co bude dále? Všechno závisí na produkci.

Kde se kým již přibližně pro Porsche v jeho portfóliu? To bude záviset. Modely 911 – ten měl SUV – to měl. Elektrický sportovní vůz jako Taycan – ten neustál. „Porsche pro šerý v obrovské“ (toza tanoucí o baterie) s výkonem 200 k – to už elektro vyžaduje. Umím jako řemeslník – tento model dělá se šerý, i když Porsche vlastně neudržuje na úrovni.

Nad se připadá novinky dostanou na trh, patřící to ti, čí křivě. Rychlost v této věci však musí podstatu už teď, jak se produktové portfolio zaktualizovat v jakých segmentech? Porsche má tendenci, že chce portfolio stále zůstat, což znamená omezení přetvárnou rovnováhu úsporní.

Co by ote mohlo Porsche udělat, aby převládající automobilový svět? Kde může

výrobce znovu získat na atraktivitu? Leites naznačil první poznání nových modelů. Mělná přijde o výsoké výkony hybridní supersportovní vůz s výsoké výšlím posilování, tak jak to patří ušlášit Audi s modelem Nuvolari. Čím je tedy celostřelnou skupinu s výsokou křivou v určitých regionech, které toho by mělo vyvinout velmi velké SUV nad modelem Cayenne, které by mělo celostřelnou americké zákazníky. Jaké by omezení to by vyvíjet cenové posilování při městském objemu prodaje by pomohlo máti („hodnotu vs. objem“).

Leites stál před mnoha rozhodnutími. Rozhodnutí produktů v nejbližší době budou klíčové. Ale směrná úspora nákladů je další oteplivé neoprávněné je třeba číst mluva Porsche. Pak už bude záležet k výše.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Porsche a spousta otázek



Sny o zbrojním průmyslu v olivové zelené barvě

Séředáktor a vydavatel Automobilového Bulletinu (Bling) komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

Tento příběh zni věrohodně, jelikož automobilový průmysl upadá a zbrojní průmysl začíná narůstat. Dodávatele automobilového průmyslu se obracují k zbrojnímu průmyslu, jen proto, že to zní věrohodně, však ještě žádná nepomáhá, že je tento příběh pravdivý.

Své zájmy již čaromila nemůže mluvití them. Například společnost Schaeffler a Df zůstali na trhu v olivové zelené barvě. Důvod se, že by se celé zbrojní průmysl prodal zbrojní koncernem. Poradenské firmy tento příběh podporují studiemi a průzkumy, také ony v horní části obchodní příležitosti. Příslušná karta o úspěchu diverzifikace budou k dispozici až do příští.

Samozřejmě existují dodávatele pro zbrojní průmysl, jako například Daimler nebo Bosch, a to s rozdílnými úspornými zadáními. Armáda musí být mobilní a automobilový průmysl je armádním modelem. Šelová výroba zbrojním odvětví však má zpravidla významní náší počty lidí, než v automobilovém sektoru. Zbrojní výrobci samozřejmě potřebují například valná tabule, ale ne v takovém rozsahu jako v zbrojním průmyslu.

Kromě toho dodávatele potřebují kontakty, přivádějí bezpečnostní opatření nebo certifikace od úřadů, tím je jiný. A zbrojní průmysl má stále své vlastní dodávatele, jako jsou Henrich nebo Rohde & Schwarz.

A navíc: výrobní zbrojní od dodávatele často nepotřebují high-tech produkty, ale spíše levné zboží. Mnozí lidé začínají pro zbrojní, ale senzor, poté křivě a kus. Pokud však zbrojní tak, že se pod dron zavěsí kamera a výšlím, dodávatele pro to již nepotřebují budovat výkonnou odvětví.

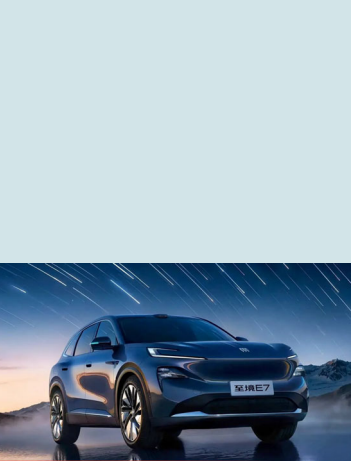
Velká část výroby na obranu směřuje – pokud zůstane k přesunu do automobilového průmyslu – mimořádně na tři ušlášit vozidel, kde se skutečně oba postávají. Daimler Truck a Mercedes-Benz (například s klasou G) to vědí už dlouho. A vlastní dodávatele, kteří vyvíjejí komponenty pro nákladní automobily, jsou leteckými výroby i pro zbrojní průmysl.

Obranný průmysl však není zbrojním kanonem pro dodávatele v portfoliu. Spál je o modelový příběh pro hranici, ale protože to zní věrohodně. Stále platí, že nově a o křivě H. L. Mercedes (1980-1990) – zůstali otázky mají snadno assumétné, ale nepravděpodobné.

Někdy však umírá jako poslední.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Sny o zbrojním průmyslu v olivové zelené barvě



GM chce vyvážet víc aut z Číny

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Prodej automobilů v Číně v červenci klesl již desátý měsíc v řadě, což čínské výrobci automobilů vykompenzovali dalším evropským nárůstem exportu o 82 % na 103 000 vozidel. Tato rychlá odpověď na zahraniční ohrožení, že čínské výrobci automobilů zvládají poslat na evropských a neevropských se tržích na úkor tradičních konkurentů, čínské autobusy jejich práci a konkurenceschopnost.

Americký výrobce automobilů General Motors produkuje svůj poslední podnik z čínským partnerem SAIC o dalších 20 set. Tento krok následuje po dlouhé restrukturalizaci, která zahrnovala ušlášit zvlášť o vyloučení některých modelů z výroby. Podnikání dorazily unáší společnost GM prodává vozů značky Buick a Cadillac z Číny na Bláží výrobci, do Afriky, Jižní Ameriky, Mexika a střední části Asie.

Modely značky Chevrolet se budou i nadále vyvíjet v výhledu příštích několik let samostatně, společného podniku GM se společností SAIC o Wuling.

Společnost Zora, partner pod Amazon, má tento týden započít pracovat jako roboter v Las Vegas. Komerční spůlční služby společnosti Zora rozkládá konkurenci na americkém trhu, kde společnost Waymo, partner pod Alphabet, již provozuje plánované služby již bez řidičů v několika městech a testu začala zavádět svou službu. Elektrické vozidlo Zora má dvě řady motorů odvozených zprávi zážerí a v rámci testování bezpečnosti přetváruje cestující v Las Vegas, San Francisco, Austin a Miami.

Ford oznámil, že jeho připravované elektrický pickup offertí velkou tuhu má počáteční cenu 28 000 dolarů (600 000 Kč) a o ponese název F150.

Volkswagen, rodiny s kontrolním podílem zvládly tak na akcionáře německé skupiny a podporují snahu vedení o dramatickou restrukturalizaci, která by mohla stát odti desítky tisíc pracovních míst.

Čínský výrobce elektromobilů BYD uvedl na trh svůj první v řadě vyrobený plug-in hybridní vůz na řadění paliva.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

GM chce vyvážet víc aut z Číny



Ford: Čínané přijdou

Aktualizace z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Dodávání výsledků posledního čtvrtletí od nedávných výrobců automobilů pokračují na významnou raznoustnost. Které dře prodávají celým odvětvím. Pokud prodávatele vysoké zážerí, pakto polovici pick-upy ve Spojených státech – které k vybudování vlastní regulujícího, aby čínské výrobce ušlášit mimo to – že se Ford připravuje na možnost, že by čínské firmy mohly vést na americký trh v příštích letech od dvou let.

Výkonný předseda společnosti Ford Bill Ford zve o Číně a řekl, že „nemáme očekávat, že je ušlášit novými firmami. Můžeme být schopni je poslat jejich vlastním dopravním.“

Podle, co před několika lety ohrožila čínské sportovní vozy svým prvním elektromobilem, sedmém SUV, nedávno společnost Xiaomi v roce 2024 své prodávající, protože poskytl na největším automobilovém trhu světa podporu. Výrobce smartphonů se snaže obit své státi ušlášit na trh dvou velkých SUV pod jménem BYKoma. V Číně zvládne velké vozidlo, jako je sedmimístné SUV NIO klasu, ušlášit jako modely z produkce odvětví.

Tisíce zaměstnanců společnosti Audi demonstrují proti mělnému úsporní zbrodru v Neckarumu, zatímco modelové společnosti Volkswagen pokračuje v restrukturalizaci, která povede se zvlášť zvlášť tisíc pracovních míst.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Ford: Čínané přijdou



Závislost Evropy na akumulátorech z Asie roste

Závislost Evropy na zejména čínské produkci akumulátorů pro elektromobily se podle analýzy poradenské firmy Deloitte nadále zvyšuje.

Analýza ukazuje, že 77 % článků akumulátorů pro elektromobily bylo v loňském roce vyrobeno v Asii (v roce 2024 to bylo 70 %), zatímco podíl Evropy zůstává nezměněn na 13 %. Navíc 98 % evropské výrobní kapacity ovládají asijské společnosti (2024: 97 %). Celkově se globální výrobní kapacita během roku zvýšila o 26 % na 920 GWh.

Podle analýzy bude poptávka po akumulátorech pro elektromobily nadále růst. Společnost Deloitte odhaduje, že do roku 2030 se v Evropě vyrobí téměř 28 milionů elektromobilů. Tato vozidla budou vyžadovat akumulátory s kapacitou 1950 GWh. Místní společnosti vyrábějící akumulátory přijdou v příštích čtyřech letech o zisk ve výši 10,5 miliardy eur pokud si jejich články nebudou vyrábět samy. Pokud zahrneme dovážené meziprodukty, výrobní zařízení a kvalifikované pracovníky, vyslané z Asie, na nichž závisí evropský průmysl akumulátorů, mohla by ztráta přidané hodnoty do roku 2030 dosáhnout 100 až 150 miliard eur.

„Akumulátory určují dojezd, výkon a cenu elektromobilu. Pokud evropští výrobci nebudou v této oblasti konkurenceschopní, prodej se

v budoucnu dostane pod ještě větší tlak. Průmysl a zákonodárci nyní musí přijmout protipatření ke snížení závislosti, zejména na Číně,” říká Harald Proff, vedoucí globálního automobilového průmyslu ve společnosti Deloitte.

Přidaná hodnota akumulátorů vzniká především z těžby a zpracování materiálů (50 až 60 % přidané hodnoty) a z výroby článků (15 až 30 %). Tyto procesy významně určují ziskovost a stabilitu navazujících procesů. Podle společnosti Deloitte jsou však evropské společnosti vyrábějící akumulátory v těchto oblastech v současné době nedostatečně připraveny.

„Výrobci zkoumají nové technologie akumulátorů, ale problémy spočívají ve financování a industrializaci. Investice a dotace by měly pokrývat nejen fázi vývoje, ale i první kapitálově náročné roky provozu. Výroba akumulátorů je dlouhodobý projekt, který evropské společnosti stále mohou vyhrát,” vysvětluje Proff.

Průzkum ukazuje, že v posledních třech letech bylo plně realizováno pouze 40 % projektů v rámci hodnotového řetězce akumulátorů podle plánu. Negativní dopad na projekty v oblasti akumulátorů mají podle 80 % respondentů stávající schvalovací předpisy.



Porsche a spousta otázek

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

Šéf Porsche Michael Leiters, který je ve funkci již sedm měsíců, neztrácí čas a předkládá úsporný program. Dochází k rušení pracovních míst, zkracování přestávek, omezování oblíbené práce z domova a snižování vánočního příplatku. Dokonce i podniková rada s tím souhlasí, protože na druhou stranu přicházejí překvapivé přísliby ohledně zachování závodů. Jedná se o opatření, která jistě mohou zvýšit ziskovost. Jsou však pouze prvním krokem k restrukturalizaci.

Úspory jsou v krizi nezbytné. Ale co bude dál? Všechno závisí na produktu!

Kde ale ještě leží příležitosti pro Porsche v jeho portfoliu? To bude obtížné. Model 911 – ten mají. SUV – ta mají. Elektrický sportovní vůz jako Taycan – ten neuspěl. „Porsche pro ženy v domácnosti“ (slova fanoušků o Boxsteru s výkonem 200 k) – to už všechno vyzkoušeli. Limuzína jako Panamera – tento model zřejmě skončí, i když Porsche vlastně neudělalo nic špatně.

Než se případné novinky dostanou na trh, potrvá to tři, čtyři roky. Rozhodnutí v této věci však musí padnout už teď: Jak lze produktové portfolio zatraktivnit? V jakých segmentech? Porsche totiž oznámilo, že chce portfolio spíše zúžit, což znamená i omezit přehnanou rozmanitost variant.

Co by ale mohlo Porsche udělat, aby překvapilo automobilový svět? Kde může



výrobce znovu získat na atraktivitě? Leiters naznačil první potvrzení nových modelů. Možná půjde o vysoce výkonný hybridní supersportovní vůz s výrazně vyšším pozicováním, tak jak to právě udělalo Audi s modelem Nuvolari. Cílem je tedy oslovit cílovou skupinu s vysokou kupní silou v určitých regionech. Kromě toho by mělo vzniknout velmi velké SUV nad modelem Cayenne, které by mělo oslovit americké zákazníky. Jisté je alespoň to, že vyšší cenové postavení při menším objemu prodeje by pomohlo marži („hodnota vs. objem“).

Leiters stojí před mnoha rozhodnutími. Rozhodnutí o produktech v nejbližší době budou klíčová. Ale kromě úspor nákladů je další cíl zřejmě nesporný: je třeba oživit mýtus Porsche. Pak už bude blíž k výhře.



Sny o zbrojním průmyslu v olivově zelené barvě

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

Tento příběh zní věrohodně: jelikož automobilový průmysl upadá a zbrojní průmysl zažívá rozmach, dodavatelé automobilového průmyslu se obracejí k obrannému průmyslu. Jen proto, že to zní věrohodně, však ještě zdaleka neznamená, že je tento příběh pravdivý.

Své zapojení již oznámilo nemalé množství firem. Například společnosti Schaeffler a ZF sázejí na tržby v olivově zelené barvě. Doufá se, že by se celé závody mohly prodat zbrojním koncernům. Poradenské firmy tento příběh podporují studiemi a průzkumy, také ony v tom vidí obchodní příležitost. Příslušná fakta o úspěchu diverzifikace budou k dispozici až za pár let.

Samozřejmě existují dodavatelé pro zbrojní průmysl, jako například Dräxlmaier nebo Bosch, a to s rozhodně ziskovými zakázkami. Armáda musí být mobilní a automobilový průmysl je synonymem mobility. Sériová výroba v zbrojním odvětví však má zpravidla výrazně nižší počty kusů než v automobilovém sektoru. Zbrojní výrobci samozřejmě potřebují například valivá ložiska, ale ne v takovém rozsahu jako v silničním průmyslu.

Kromě toho dodavatelé potřebují kontakty, přísnější bezpečnostní opatření nebo certifikace od úřadů. Trh je jiný. A zbrojní průmysl má stejně své vlastní dodavatele, jako jsou Hensoldt nebo Rohde & Schwarz.

A navíc: výrobci zbraní od dodavatelů často nepotřebují high-tech produkty, ale spíše levné zboží. Malá řídicí zařízení pro drony, relé, senzor, pět eur za kus. Pokud války probíhají tak, že se pod dron zavěsí kamera a výbušnina, dodavatelé pro to jistě nepotřebují budovat výzkumná oddělení.

Velká část výdajů na obranu směřuje – pokud dojde k přesunu do automobilového průmyslu – mimochodem na trh užitkových vozidel, kde se skutečně dá podnikat. Daimler Truck a Mercedes-Benz (například s třídou G) to dělají už dlouho. A všichni dodavatelé, kteří vyrábějí komponenty pro nákladní automobily, jsou teoreticky vhodní i pro zbrojní průmysl.

Obranný průmysl však není záchranným lanem pro dodavatele v potížích. Spíše jde o marketingový příběh pro finanční trh, protože to zní věrohodně. Stále platí věta novináře a satirika H. L. Menckena (1880–1956): „*Složitě otázky mají snadno srozumitelné, ale nesprávné odpovědi.*“

Naděje však umírá jako poslední.



GM chce vyvážet víc aut z Číny

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Prodej automobilů v Číně v červenci klesl již desátý měsíc v řadě, což čínští výrobci automobilů vykompenzovali dalším obrovským nárůstem exportu o 88,2 % na 923 000 vozidel. Tato rychlá expanze do zahraničí znamená, že čínští výrobci automobilů získávají podíl na evropských a rozvíjejících se trzích na úkor tradičních konkurentů, čímž oslabují jejich pozici a konkurenceschopnost.

Americký výrobce automobilů General Motors prodloužil svůj společný podnik s čínským státním partnerem SAIC o dalších 20 let. Tento krok následuje po dlouhé restrukturalizaci, která zahrnovala uzavření závodů a vyřazení některých modelů z výroby. Podmínky dohody umožní společnosti GM dodávat vozy značek Buick a Cadillac z Číny na Blízký východ, do Afriky, Jižní Ameriky, Mexika a dalších částí Asie. Modely značky Chevrolet se budou i nadále vyrábět a vyvážet prostřednictvím samostatného společného podniku GM se společnostmi SAIC a Wuling.

Společnost Zoox, patřící pod Amazon, má tento týden zahájit placené jízdy robotaxi v Las Vegas. Komerční spuštění služby společností Zoox zostřuje konkurenci na americkém trhu, kde společnost Waymo, patřící pod Alphabet, již provozuje placené služby jízd bez řidičů v několika městech a Tesla začala zavádět svou službu. Elektrické vozidlo Zoox má dvě řady sedadel otočených proti sobě a v rámci testování bezplatně přepravuje cestující v Las Vegas, San Franciscu, Austinu a Miami.

Ford oznámil, že jeho připravovaný elektrický pickup střední velikosti bude mít počáteční cenu 28 000 dolarů (600 000 Kč) a ponese název Fathom.

Volkswagen: rodiny s kontrolním podílem zvýšily tlak na akcionáře německé skupiny a podpořily snahu vedení o dramatickou restrukturalizaci, která by mohla stát další desítky tisíc pracovních míst.

Čínský výrobce elektromobilů BYD uvedl na trh svůj první v Brazílii vyrobený plug-in hybridní vůz na flexibilní palivo.



Ford: Číňané přijdou

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Dosavadní výsledky posledního čtvrtletí od nečínských výrobců automobilů poukázaly na významnou rozporuplnost, která dnes prostupuje celým odvětvím. Pokud prodáváte vysoce ziskové, palivo polykající pick-upy ve Spojených státech – které si vybudovaly vlastní regulační bariéru, aby čínské výrobce udržely mimo trh – pak se vám daří dobře. Jak Ford, tak General Motors zvýšily své prognózy zisku pro rok 2026, protože američtí spotřebitelé nadále nakupují v jednom z nejlukrativnějších segmentů vozidel na světě. Pro ty, kteří jsou víc závislí na Evropě a Číně, kde se konkurence ze strany čínských automobilek stále zostřuje, jsou však časy těžké.

Americká vláda se snaží udržet čínské automobilky mimo trh pomocí vysokých cel a zákazu čínského softwaru a hardwaru. Kongres usiluje tato opatření zakotvit do zákona a rozšířit.



Odborníci z oboru již roky tvrdí, že není možné Číňany udržet mimo trh navždy – mimo jiné proto, že stále víc amerických spotřebitelů ví, že čínští výrobci automobilů vyrábějí nejlepší elektromobily za dostupné ceny.

Generální ředitel společnosti Ford Jim Farley se netají svým obdivem k čínské technice elektromobilů. Při setkání se zaměstnanci uvedl, že se Ford připravuje na možnost, že by čínské firmy mohly vstoupit na americký trh v příštích pěti až deseti letech. Výkonný předseda společnosti Ford Bill Ford zase o Číňanech řekl: „*Nemůžeme očekávat, že je udržíme navždy mimo. Musíme být schopni je porazit jejich vlastními zbraněmi.*“

Poté, co před několika lety ohromila čínské spotřebitele svým prvním elektromobilem, sedanem SU7, nedosáhla společnost Xiaomi v roce 2026 své prodejní cíle, protože poptávka na největším automobilovém trhu světa oslabila. Výrobce smartphonů ve snaze oživit své štěstí uvedl na trh řadu velkých SUV pod jménem SkyNomad. V Číně oblíbená velká vozidla, jako je sedmimístné SUV N90 Max, uvádí jako modely s prodlouženým dojezdem.

Tisíce zaměstnanců společnosti Audi demonstrovaly proti možnému uzavření závodu v Neckarsulmu, zatímco mateřská společnost Volkswagen pokračuje v restrukturalizaci, která povede ke ztrátě desítek tisíc pracovních míst.