

34. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Nový Nissan X-Trail pro modelový rok 2026



Nissan X-Trail vstupuje do nového modelového roku s přepracovaným vzhledem a novými prvky výbavy. Přepracovány byly přední i zadní část s aktualizovanými zadními LED světly. Základem je i nadále systém pohonu e-Power, který už v Evropě zvolilo 285 000 řidičů.

Modernizace zahrnuje také nejnovější generaci infotainmentu s integrovanými službami Google a 12,3" displejem. Vylepšený asistent ProPilot s Navi-Link nabízí asistent pro dopravní zácpy a asistent pro udržování v jízdním pruhu. Modernizován byl také 360° kamerový systém Around View s 3D zobrazením.

Pohon zajišťuje systém e-Power, kde zážehový tříválec 1,5 l turbo/150 kW slouží jen pro pohon generátoru elektrické energie pro nabíjení 1,73 kWh akumulátoru. Kola roztáčí výhradně elektromotor. Výsledkem je okamžitý zátah od prvních metrů, plynulé zrychlení a tichý

elektrický chod bez starostí o nabíjení. Pohon všech kol e-4orce se druhým elektromotorem vzadu navíc přesně rozděluje točivý moment mezi jednotlivá kola. Maximální výkon systému je 157 kW (213 k).

Nissan odhalil modernizovanou verzi X-Trail N-Trek jako nejdobrodružnější verzi pro ty, kteří jezdí i mimo asfaltové silnice. Kabina je zde připravená pro outdoorové používání a snadnou údržbu. Díky výraznějšímu designu a ochranným materiálům je N-Trek 2026 dosud nejodvážnější verzí X-Trailu. V akční nabídce je s cenou od 1 089 990 Kč.

Výbava Tekna je vrcholnou verzí rodinného SUV s prémiovou výbavou a s příplatkovou třetí řadou sedadel. Tekna je v akční nabídce s cenou od 1 099 990 Kč.

Modernizovaná řada nabízí pět výbav, přičemž základní Acenta má akční cenu 989 990 Kč.



Cupra uvádí pakety Custom Cupra by Abt

Cupra vychází vstříc touze zákazníků po ještě větší individualizaci vozů. Uvádí na český trh exkluzivní limitované série paketů Custom Cupra by Abt. V současnosti jsou k dispozici pro vybrané verze Formentor VZ5 s motorem 2,5 TSI o výkonu 287 kW (390 k) a pohonem všech kol 4Drive a Leon i Leon Sportstourer se všemi verzemi pohonu s výjimkou jednotek 2,0 TDI a 1,5 eTSI 85 kW. Na konci roku bude nabídka rozšířena i pro další verze a městský elektromobil Raval. Zákazníci si mohou paket Custom Cupra by Abt nakonfigurovat v rámci objednávky svého nového vozu nebo jeho montáží na již provozovaný vůz pověřit jakéhokoli autorizovaného prodejce značky. Pakety Custom Cupra by Abt byly vyvinuty s využitím sportovního know-how společnosti Abt Sportsline se zkušenostmi v motoristickém sportu s designem značky



Cupra. Manuální výroba podle výrobních a kvalitativních standardů značky Cupra probíhá v komplexu Cupra Racing Factory, jehož zaměstnanci se podílejí také na závodních projektech značky Cupra.

Mahindra představila Global Pik Up

Malé pick-upy jsou celosvětově velmi oblíbenou kategorií užitkových vozidel. Automobilky je ale vyřazují z nabídky, protože nejsou dostatečně výdělečné nebo s nimi nelze splnit emisní limity. Indická Mahindra to chce využít a představila model Global Pik Up pro domácí trh



i export. V Indii se začne prodávat do dubna 2027 pod jménem Scorpio Lifestyler, přičemž základní cena bude nižší než 1,97 milionu rupií (425 000 Kč). Zákazníkům v zahraničí se bude dodávat jako Mahindra Lifestyler v kategorii středně velkých lifestyleových pick-upů v Austrálii, na Novém Zélandu, v Jižní Africe a na dalších afrických trzích, na Blízkém východě a v Latinské Americe. Design byl vyvinut v Mahindra India Design Studio v Bombaji, zatímco technický vývoj proběhl v Mahindra Research Valley v Čennai. Vozidlo je postaveno na nejnovější platformě typu body-on-frame, tedy s karoserií na rámu. Mahindra si jako dodavatele asistenčních systémů pro řidiče ADAS vybrala společnost Mobileye.

Hyundai zahájil výrobu modelu Ioniq 3 v Turecku

Společnost Hyundai Motor Türkiye ve svém závodě v Izmitu zahájila výrobu elektromobilu Ioniq 3. Kompaktní Ioniq 3 je první model osobního automobilu zahraničního výrobce poháněný výhradně akumulátorem, který se vyrábí v Turecku. Společnost Hyundai označuje zahájení jeho výroby za další důležitý milník své strategie elektrifikace a za posílení svých výrobních aktivit v Evropě. Společnost Hyundai Motor Türkiye byla založena v roce 1997. Závod v Izmitu je prvním a nejdéle fungujícím zahraničním závodem společnosti Hyundai. Hyundai zde připravuje i výrobu nové generace modelů Bayron a i20. Společně s Hyundai Mobis navíc v Izmitu buduje montážní závod na systémy akumulátorů pro hybridní



vozidla. Hyundai Ioniq 3 je 4155 mm dlouhý. Dvě varianty akumulátorů typu LFP resp. NMC mají umožnit dojezd 335 km (Standard Range) resp. až 490 km (Long Range). Pohonná jednotka poskytne výkon 99,5 kW (135 k) resp. 107,8 kW (147 k).

Plány Renaultu do budoucna: klasiky, ikony a zcela nové modely

Podle šéfa značky Renault Fabrice Cambolive je v současné době hlavním cílem francouzské automobilky zařadit do stávajícího portfolia zcela nové modely. Společnost usiluje o vyváženou strukturu, která by se měla z jedné třetiny skládat z „ikonických vozů“, jako jsou nové verze modelů R4, R5 či Twingo, z jedné třetiny ze



zavedených klasických modelů, jako jsou Clio, Mégane a Scenic, a z jedné třetiny z čistě nových. Renault se v posledních letech zaměřil na elektromobily inspirované retro stylem, jako jsou modely R4, R5 a Twingo, a na nová SUV, a dosáhl s nimi úspěch. Při vývoji nástupce modelu Clio se Renault soustředí na malá auta bez charakteristik SUV. Tento segment Cambolive považuje za neobsazený. Nové Clio nemá být navrženo v retro stylu, ale jako pokračování zavedené modelové řady. Platforma příští generace je koncipována tak, aby umožňovala jak plně elektrické pohony, tak i prodlužovače dojezdu se spalovacím motorem jen pro pohon generátoru. Renault si klade za cíl dosáhnout do roku 2030 stoprocentní elektrifikaci, přičemž polovinu vozového parku by měly tvořit čistě elektrické vozy.

Jeep Cherokee bude na platformě Stellantis STLA One

Společnost Stellantis oznámila, že Jeep Cherokee nové generace se stane prvním vozidlem v USA, které bude postaveno na platformě STLA One. Stellantis uvádí, že nová platforma posílí konkurenceschopnost produktů i v oblasti nákladů a zároveň



zjednoduší provoz. STLA One se má stát základním kamenem strategie Stellantisu FaSTLAne 2030. STLA One je modulární architektura navržena tak, aby podporovala různé typy pohonných jednotek a velikosti vozidel. STLA One bude mít modulární, škálovatelnou architekturu se společnými rozhraními, která sníží složitost, urychlí vývoj a zaměří se na nákladovou efektivitu díky modulárnímu designu a novým možnostem výběru akumulátorů. Stellantis si klade za cíl do roku 2030 dosáhnout 50 % objemu výroby na třech globálních platformách. Jeep Cherokee nové generace se bude vyrábět v závodě v Belvidere nedaleko Chicaga. Zkušební výroba začne v první polovině roku 2028 a sériová výroba v polovině roku 2029.

Partnerští řidiči Boltu se připravují na nová nařízení

Bolt rozšířil program podpory partnerských řidičů a flotil při obnově vozového parku. Nově navazuje spolupráci se značkami BYD a Chery, díky které získají partnerští řidiči přístup k výrazně zvýhodněným podmínkám při pořízování elektrických, hybridních a plug-in hybridních vozů. To vše přichází v době, kdy se segment připravuje na značně zpřísněné požadavky taxislužby v Praze včetně emisní normy Euro 6d, která začne platit již za rok od srpna 2027. Bolt dlouhodobě rozšiřuje možnosti, jak partnerům usnadnit přístup k moderním vozům, které splňují nároky každodenního provozu taxislužby a zároveň pomáhají připravit se na budoucí vývoj trhu. V rámci spolupráce s dealerstvem Autoln získají partnerští řidiči a flotily přístup ke zvýhodněným podmínkám při pořízení vybraných modelů značky



BYD. Současně Bolt navázal spolupráci se značkou Chery, která se vztahuje na kompletní modelovou nabídku. Partnerští řidiči a flotily mohou využít zvýhodněné podmínky v dealerské síti značky v České republice.

Na Zbraslav–Jíloviště za historickými vozy

V sobotu 5. září 2026 se koná vzpomínková jízda historických vozidel Zbraslav–Jíloviště. Sto let od světového triumfu Elišky Junkové proslulý závod do vrchu ožije historií a návratem závodního speciálu Walter O Super Sport, který je neoddělitelně spjat s legendárním továrním jezdce Jindřichem Knappem. Startovní pole obohatí i závodní



Steyr. A protože si připomínáme triumf Elišky Junkové s Bugatti v roce 1926, nemohou chybět ani závodní speciály Bugatti. Mezi nimi bude budit mimořádnou pozornost originální vůz, do jehož kokpitu kdysi na Zbraslavi usedal československý závodník Miloš Bondy. V sobotu 5. září 2026 budou všechna vozidla vystavená od 10:00 hodin na Zbraslavském náměstí ve Zbraslavi. Ve 13:00 hodin startují první jízdy z náměstí směrem nahoru do ulice Elišky Přemyslovny. Stroje absolvují dvě jízdy, první místo obsadí posádka, která bude mít mezi nimi nejmenší časový rozdíl. Vstup je zdarma. V neděli 6. září se koná orientační jízda historických vozidel se startem v Jílovišti, poledním programem v areálu Zámku Mělník a cílem v Pařížské ulici v Praze.

Jubilejní Prague Car Festival nabídne řadu novinek

Akce Prague Car Festival otevře ve dnech 31. října a 1. listopadu 2026 brány výstaviště PVA Expo Praha. Návštěvníci se mohou těšit na automobily a motocykly, které se na českých výstavách objevují jen výjimečně, tuningové projekty, závodní speciály, historické skvosty i exkluzivní supersporty. Ani letošní ročník nebude výjimkou. Základem jsou tradiční tematické výstavy Eibach Tuning Expo, Liqui Moly Racing Expo, Spies Hecker Classic Expo a nově také Sherlog Automotive Expo. Atraktivními doplňky budou opět oblíbené sekce Pirelli Auto Exclusive a Game Zone, venkovní Arena s dynamickými ukázkami



i bohatý doprovodný program. Novinkou budou herní zóny s moderními závodními simulátory. Milovníky automobilové historie a sběratelství potěší vedle tradiční Aukce historických vozidel i nová Aukce sběratelských modelů.

Nový program eTurbo společnosti BorgWarner

Společnost BorgWarner získala zakázku na nový program eTurbo od významného evropského výrobce originálních dílů (OEM) pro pokročilé hybridní osobní automobily. Zahájení výroby je naplánováno na rok 2029. Systém BorgWarner eTurbo integruje elektromotor přímo na hřídel turbodmychadla, čímž aktivně pohání dmychadlo. Systém eliminuje prodlevu turba, umožňuje výrazně rychlejší nárůst plnicího tlaku a poskytuje 20 kW trvalého elektrického výkonu a až 30 kW špičkového výkonu pro zvýšení výkonu nebo pro rekuperaci energie. Přebytková energie z výfukových

plynů se přeměňuje na elektrickou energii a vrací se zpět do vysokonapěťového systému vozidla místo aby se ztrácela prostřednictvím přetlakového ventilu. Klíčovou novinkou je zavedení vzdálené výkonové elektroniky, což umožňuje flexibilní umístění v rámci vozidla a motorového prostoru a podporuje integraci do nejnáročnějších prostorových uspořádání. Kromě výkonu hraje eTurbo důležitou roli při pomoci automobilkám splnit nadcházející emisní předpisy Euro 7, SULEV a čínský C6b. BorgWarner zůstává jediným dodavatelem, který sériově nabízí 400 V systém eTurbo.

Pojistná záruka mechanických součástí

Koupě ojetého vozu je vždy spojena s rizikem oprav, které mohou být velmi drahé. Pokud závada nebyla na voze v době jeho koupě, ale objeví se později, nevztahuje se na ni možnost reklamace. Na trhu ale již existuje i pojištění Carlife, které takovéto závady u ojetého vozu kryje. Doplnuje tak povinné nebo havarijní pojištění. Pojištění Carlife není na trhu novinkou a v síti autocenter AAA Auto je o něj dlouhodobě velký zájem. Carlife pomáhá zákazníkům zvládnout finanční rizika spojená s poruchami ojetých vozů. Pojištění Carlife se zaměřuje na součástky, jejichž porucha je častá a zároveň finančně náročná. Kryje i nejdražší opravy, které se šplhají ke 100 000 Kč, jako jsou generální oprava motoru



nebo výměna automatické převodovky. Oprava motoru patří spolu s výměnou vodní pumpy, turbodmychadla a spojky mezi nejčastější uznané a placené pojistné případy. Carlife přitom stojí jen zlomek ceny opravy. Cena pojištění se odvíjí od výše zvoleného programu, počtu najetých kilometrů za rok, roku výroby a počtu najetých kilometrů vozu v době koupě.

Šéf Peugeotu Marco Venturini se loučil s novináři

Ředitel českého importu značky Peugeot, italský manažer Marco Venturini, se k poslednímu srpnu rozhodl odejít od značky i z oboru. Své pohnutky vysvětlil novinářům na rozlučkovém pracovním obědě v restauraci pražského hotelu Chateau St. Havel. Venturini (57) spojil s Peugeotem více než dvě desetiletí, posledních deset let stál v čele značky jako její nejdéle sloužící ředitel v České republice.

„Rád bych se po dlouholeté kariéře v autoprůmyslu vydal novým směrem. Ve funkci ředitele skončím k 31. srpnu 2026, ke konkurenci rozhodně nepřecházím. Rád bych si na Berounsku otevřel vlastní italskou restauraci,“ řekl v rámci oběda Marco Venturini s tím, že v Česku je sice přehršel italských pizzerií, ale chybí tu jednoduchá italská kuchyně jakou v soukromí vaří skuteční Italové.

„K obědu si Italové nedávají složité pokrmy, ale většinou těstoviny s minimem přísad, jejichž příprava jim nezabere více než 45 minut. Je to rychlé, levné, zdravé a efektivní, protože suroviny a přísady se jim vejdou do chladničky a vše je tak čerstvé. České restaurace, které mají na jídelním lístku desítky různých jídel, prostě nemůžou mít všechna tato jídla čerstvá. To by musely mít na chlazení surovin chladiřenský vagon,“ míní Marco Venturini.

Svoji kariéru u Peugeotu hodnotil Venturini kladně, ale hovořil i o všeobecných stínech tohoto byznysu. Nad obchodními zájmy importérů a dealerů podle něj často vítězí politika. *„Manažeři v oboru se stále méně zabývají tradičním obchodem a stále více politikou a úředničinou u počítače. Jako nejhorší období hodnotím rok, kdy jsme nesměli předávat prodaná auta klientům, abychom nepřevýšili měsíční limit emisí stanovený koncernem Stellantis. Takže například firemní klient si u nás koupil flotilu dvacetí aut, ale my jsme mu daný měsíc mohli předat jen polovinu, přestože je řádně zaplatil. Nebo třeba retailový klient neodjel s nově pořízeným autem na rodinnou dovolenou, protože by nám předání jeho vozu pokazilo měsíční emisní koeficient. Naštěstí mělo toto opatření jen dočasnou povahu,“* uvedl končící šéf Peugeotu.

Od 1. září se ujme pozice ředitele značky Peugeot Filip Lapka (46), který dosud zastával funkci obchodního ředitele. Současně se stane jednatelem společnosti P Automobil Import. Z hlediska hierarchie bude podřízen generálnímu řediteli skupiny Emil Frey v ČR Jiřímu Pickovi.



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

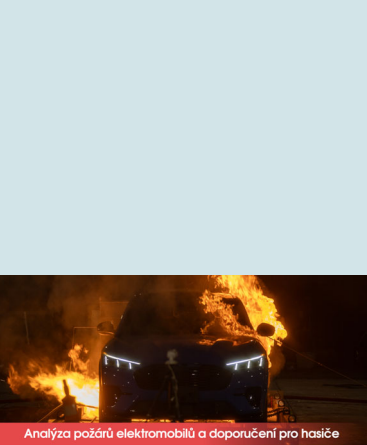
Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

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



Vazový park v ČR je aktuálně hranici 7 milionů osobních vozidel a do konce roku ji překročí. K tomuž mělu chybět pouze 59 750 aut. V letošním roce přibude na vozovém ekonomický aktivního člověka v ČR 128 aut (jedno auto na 0,8 člověka), v rámci celkové populace vyrostá statisticky 1,64 vozidla na osobu (jedno auto na 1,6 člověka). Na celém světě je v provozu zhruba 1,5 miliardy automobilů. V průměru tak celosvětově přibude cca 0,18 vozů na osobu (jedno auto na 5,5 člověka). Česká republika patří k více motorizovaným státům světa. Počet aut nově zaregistrovaných v Centrálním registru vozidel se v letošním a letošním roce opět neustále zvyšuje. Od roku 2016 přibývá v ČR téměř 1,6 miliónu osobních aut. Hranice 6 milionů bylo překročeno v roce 2020. Za posledních téměř 15 let tedy od roku 2011, nastal český vzrůst parku o 342 820 osobních aut, tedy o 5,8 %.

Již více než 20 let se počet aut v rámci českého vozového parku zvyšuje o 125 000 osobních vozidel (o 100 000 vozů). Letos v první polovině



Analýza požárů elektromobilů a doporučení pro hasiče

Výkonné laboratoře UL Research Institutes (ULRI) zveřejnily zprávu, která se zabývá požáry elektromobilů. Výzkumníci studovali charakteristiky hoření elektromobilů a vozidel na benzin, porovnávali běžné hasičské techniky a změřili kontrolované vzdušné znečištění, vodu a teplotu výfuku.

ULRI uskutečnila experimenty s hořením 18 vozidel čtyř průmyslových společností: americké experimenty s vozidly na benzin, evropské experimenty s vozidly na elektromotory. Počty výfukových plynů byly měřeny, včetně hoření pouze vodou, hasičské přístroje byly použity, elektromotory a vodou i zápalným hasičským prostředkem. Velikost výfukových elektromobilů přehledně, akumulátor zapálený propáleným hasičem a poté nechtěl oheň hořet po dobu deseti minut, než zahájil hoření, což odpovídá standardní době reakce na požár v USA.

Následující zpráva, že pokud jde o elektromotory, mohou způsobit silnější zvukové nespokojenosti pomocí různých nástrojů a také "uvnitř Adamu Rappera" hlavní výfukový systém účinně pro výfuk požární bezpečnosti.

Další experiment s výfukem hoření vedl k závěru, že požáry elektromobilů a vozidel se spalovacím motorem jsou podobné, což se říká vyřazení třetího, možná většího



Ropné společnosti v Evropě v posledním čtvrtletí zdvojnásobily zisk

Roční zisk ropných společností došlo v Evropě v první polovině roku 2018 nadměrně zisk ve výši 7,5 miliardy eur. Údaje to analýza společnosti IHS Markit a Euronext. Výsledkem prudkého růstu cen ropy TSE vyvážila EU, aby hrade zisků nadměrně zisk a tyto příjmy použito se snížení vytváření fondů těkavým totem zisků.

Šest z ropných společností – BP, Shell, Eni, Orlen, Repsol a OMV – ve druhém čtvrtletí letošního roku více než zdvojnásobily svůj zisk v EU ve srovnání se stejným obdobím loňského roku v důsledku vzrůstající naftové výroby, zatímco společnosti TotalEnergies a Motex (dříve Cespa) došlo také k výraznému zisku. Vzhledem k tomu, že ropné společnosti mohou přesouvat zisk mezi jurisdikcemi, analýza TSE ignoruje, kde je zisk zadržován, ale místo toho používá výkazní příjmy společností podle jednotlivých zemí a k dispozici jsou na úrovni skupiny do EÚ7.

Nadměrný zisk byl největší v Polsku, následovaný Španělskem, Německem a Francií. Vzhledem k tomu, že tyto nadměrné zisky pocházejí z příjmů dosažených v rámci EÚ7, mohly by být podle organizace TSE zaplaveny hrade zisk z neobdobného zisku (včetně taxí), pokud by byla sporná navržena.



Podpora elektromobility v Německu – dočasný jev

Selektor a vydavatel Autonomobility Buehner Steing komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

Nová podpora elektromobility zůstala elektromobilitě v Německu potlačila impulz. To je v první řadě pozitivní. Provoz elektromobilů, na to má, podpora se nepodařilo zrušit se přepětí i udržením elektromobilů. Studie ukazují, že jako jedinou výhodu na elektromobilitě, ten není výfuková zátěž.

V Německu mohou získat o nové registrační vozidel podstatně o státní dotaci na elektromobily, stejně jako na udržitelné plug-in hybridy a vozy s prodlouženým dojezdem. Tato podpora však vyvolává otázku, protože ten by se měl vyvíjet sám, místo aby byl umělé stimulován. A za druhé Německo tímto způsobem jen těžkož Číně, která roste v Evropě téměř podstatněji patci. A za třetí je to stejně všechno nepravdivé, protože tuto přímou přivlastňují.

K prvnímu argumentu: Ano, nelze dobit do konce, elektromotory jsou stále dostupnější a musí přežít zisk zisků i bez finančního dotazu.

K druhému argumentu: Při pohledu na senární modely vstupu dojezdu, že němečtí výrobci automobilů, z jeho podpory téměř nepřijít. V ježto konkurence se však ukazuje.



Evropa kompenzuje pokles prodeje elektromobilů v Číně a USA

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Obchodní politika Trumpovy administrativy i nadále přetváří výrobní síle globálních automobilů. Ford oznámil, že v příštích letech přesune výrobu některých prémiových modelů modelů Lincoln, včetně SUV Navigator, z Číny do USA. Dvojit tohoto modelu byl zastaven čtem ve výši 52,3 %, což přiměřeně Ford a přitáhlo pozornost k přesunu výroby do státu neuvěřitelně tvrdý v USA. Tento krok je významný zejména kvůli agendu, který vedla Trumpova administrativní, jmen přeposlaní výrobce víc, než na americké půdě. Generální ředitel Jim Farley, číně tuto skutečnost zvažují s tím, že automobilky se přiblíží k sil Trumpovy administrativy a posílení výroby v USA.

Kupci automobilů je i nadále přilákal elektromobily, k čemuž je vedou vysoké ceny pohonných hmot vyplývající z emise-klesající vlivu vlivem. Celosvětově prodej elektromobilů spolu s plug-in hybridy vzrostl v červenci o 9 % oproti stejnému období loňského roku. Vysvětlivá to zřejmě posílením společnosti Benchmark Market Intelligence.

Prodej disk není na největších světových automobilových trzích rovnováh. Evropě

Kupci se hromí k elektromobilům a plug-in hybridům, zatímco prodej ekologických vozů v USA a Číně opouští loňského roku klesl. Špatný velký evropské trhy, včetně 81% nárůstu ve Francii, 48% nárůstu v Německu a 43% nárůstu ve Velké Británii. Společnost Benchmark tento nárůst přikládá obnově datových dat na nákup elektromobilů na mnoha trzích.

Prodej v Severní Americe v červenci klesl o 27 % oproti stejnému období loňského roku. V Číně kde celkový prodej automobilů po všech státech klesl, se prodej elektromobilů zvýšil o 5 %.

Růstací ceny pohonných hmot v důsledku výfuků vlivu potvrdily výraz čínské elektřiny nákladních vozidel. Ten se v průběhu čtyř měsíců od zahájení výfuk proti řádu Spojených států a Izraelu, zdvojnásobil. Elektrická nákladní vozidla v Číně nabývají oblibu díky dotacím a lepší dostupnosti dopravních stanic. Není, když výfukové ceny pohonných hmot ruší řídící nákladních vozidel po celém světě omezoval výfuk, došlo Čína do jiných zemí velké vozidla a akumulátory. Část tohoto nákladu poskytl počet z jeho a (převážně) Asie, která je při dovozích hozy rozvířené zvláště na Blízkém východě a zamerením silových nákladních

ČR se blíží hranici 7 milionů aut

Vazový park v ČR je aktuálně hranici 7 milionů osobních vozidel a do konce roku ji překročí. K tomuž mělu chybět pouze 59 750 aut. V letošním roce přibude na vozovém ekonomický aktivního člověka v ČR 128 aut (jedno auto na 0,8 člověka), v rámci celkové populace vyrostá statisticky 1,64 vozidla na osobu (jedno auto na 1,6 člověka). Na celém světě je v provozu zhruba 1,5 miliardy automobilů. V průměru tak celosvětově přibude cca 0,18 vozů na osobu (jedno auto na 5,5 člověka). Česká republika patří k více motorizovaným státům světa. Počet aut nově zaregistrovaných v Centrálním registru vozidel se v letošním a letošním roce opět neustále zvyšuje. Od roku 2016 přibývá v ČR téměř 1,6 miliónu osobních aut. Hranice 6 milionů bylo překročeno v roce 2020. Za posledních téměř 15 let tedy od roku 2011, nastal český vzrůst parku o 342 820 osobních aut, tedy o 5,8 %.

Již více než 20 let se počet aut v rámci českého vozového parku zvyšuje o 125 000 osobních vozidel (o 100 000 vozů). Letos v první polovině

Výkonné laboratoře UL Research Institutes (ULRI) zveřejnily zprávu, která se zabývá požáry elektromobilů. Výzkumníci studovali charakteristiky hoření elektromobilů a vozidel na benzin, porovnávali běžné hasičské techniky a změřili kontrolované vzdušné znečištění, vodu a teplotu výfuku.

ULRI uskutečnila experimenty s hořením 18 vozidel čtyř průmyslových společností: americké experimenty s vozidly na benzin, evropské experimenty s vozidly na elektromotory. Počty výfukových plynů byly měřeny, včetně hoření pouze vodou, hasičské přístroje byly použity, elektromotory a vodou i zápalným hasičským prostředkem. Velikost výfukových elektromobilů přehledně, akumulátor zapálený propáleným hasičem a poté nechtěl oheň hořet po dobu deseti minut, než zahájil hoření, což odpovídá standardní době reakce na požár v USA.

Následující zpráva, že pokud jde o elektromotory, mohou způsobit silnější zvukové nespokojenosti pomocí různých nástrojů a také "uvnitř Adamu Rappera" hlavní výfukový systém účinně pro výfuk požární bezpečnosti.

Další experiment s výfukem hoření vedl k závěru, že požáry elektromobilů a vozidel se spalovacím motorem jsou podobné, což se říká vyřazení třetího, možná většího

požárů a dýchání hoření. Elektromobily v průměru udrží víc celkové energie, což lze připsat větší hmotnosti vozidla.

U většiny požárů elektromobilů lze vodu použít k uhašení požáru v zátěži, omezení expozice a potlačení plamenné vlny, v důsledku tepelného šoku, zatímco akumulátor sám vyhoří. Závěr z hasičské techniky neustále zisk nepo. Použití dalšího hasičského prostředku nebylo dostatečně vedu.

Hasiči přikládají jsou účinné při potlačování plamenné zátěže, ale může dojít k výbuchu, pokud se poči hasiči přikládají, nahromadí hořlavé plyny. Pokud jsou použity, neměly by být olemňovány a odepoučte se, aby se nepoužily v interstech nebo v uzavřených prostorech vůči roku deflagace. Neměly by být používány za náhradu za hoření vozů.

Vzhledem k tvrdé expozici toxickým dýmatům a riziku opětovného vznícení po dobu dobu zážehu výtahového kompletní opatření ochranné vybavení a autonomní dýchací přístroj, zvýšené koncentrace kyslíku a tuhovalových částic byly přidány v koutě, ochranné vesty a hoření a kormenní vlně hořící.

Ochrana by měla být doplněna hasiči jednotkou a na ochranném dýle je třeba vyzkoušet minimální kapacity vyzkoušet 5 m.

Selektor a vydavatel Autonomobility Buehner Steing komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

Nová podpora elektromobility zůstala elektromobilitě v Německu potlačila impulz. To je v první řadě pozitivní. Provoz elektromobilů, na to má, podpora se nepodařilo zrušit se přepětí i udržením elektromobilů. Studie ukazují, že jako jedinou výhodu na elektromobilitě, ten není výfuková zátěž.

V Německu mohou získat o nové registrační vozidel podstatně o státní dotaci na elektromobily, stejně jako na udržitelné plug-in hybridy a vozy s prodlouženým dojezdem. Tato podpora však vyvolává otázku, protože ten by se měl vyvíjet sám, místo aby byl umělé stimulován. A za druhé Německo tímto způsobem jen těžkož Číně, která roste v Evropě téměř podstatněji patci. A za třetí je to stejně všechno nepravdivé, protože tuto přímou přivlastňují.

K prvnímu argumentu: Ano, nelze dobit do konce, elektromotory jsou stále dostupnější a musí přežít zisk zisků i bez finančního dotazu.

K druhému argumentu: Při pohledu na senární modely vstupu dojezdu, že němečtí výrobci automobilů, z jeho podpory téměř nepřijít. V ježto konkurence se však ukazuje.

Kupci se hromí k elektromobilům a plug-in hybridům, zatímco prodej ekologických vozů v USA a Číně opouští loňského roku klesl. Špatný velký evropské trhy, včetně 81% nárůstu ve Francii, 48% nárůstu v Německu a 43% nárůstu ve Velké Británii. Společnost Benchmark tento nárůst přikládá obnově datových dat na nákup elektromobilů na mnoha trzích.

Prodej v Severní Americe v červenci klesl o 27 % oproti stejnému období loňského roku. V Číně kde celkový prodej automobilů po všech státech klesl, se prodej elektromobilů zvýšil o 5 %.

Růstací ceny pohonných hmot v důsledku výfuků vlivu potvrdily výraz čínské elektřiny nákladních vozidel. Ten se v průběhu čtyř měsíců od zahájení výfuk proti řádu Spojených států a Izraelu, zdvojnásobil. Elektrická nákladní vozidla v Číně nabývají oblibu díky dotacím a lepší dostupnosti dopravních stanic. Není, když výfukové ceny pohonných hmot ruší řídící nákladních vozidel po celém světě omezoval výfuk, došlo Čína do jiných zemí velké vozidla a akumulátory. Část tohoto nákladu poskytl počet z jeho a (převážně) Asie, která je při dovozích hozy rozvířené zvláště na Blízkém východě a zamerením silových nákladních

Analýza požárů elektromobilů a doporučení pro hasiče

Podpora elektromobility v Německu – dočasný jev

Evropa kompenzuje pokles prodeje elektro-mobilů v Číně a USA



ČR se blíží hranici 7 milionů aut

Vozový park v ČR již atakuje hranici 7 milionů osobních vozidel a do konce roku ji překoná. K tomuto milníku chybí již pouze 59 729 aut.

V letošním roce připadá na každého ekonomicky aktivního člověka v ČR 1,28 auta (jedno auto na 0,8 člověka), v rámci celé populace vychází statisticky 0,64 vozidla na osobu (jedno auto na 1,6 člověka). Na celém světě je v provozu zhruba 1,5 miliardy automobilů. V průměru tak celosvětově připadá cca 0,18 vozu na osobu (jedno auto na 5,5 člověka).

Česká republika patří k více motorizovaným státům světa. Počet aut nově zapsaných v Centrálním registru vozidel se v loňském a letošním roce opět meziročně zvyšuje. Od roku 2016 přibylo v ČR téměř 1,6 milionu osobních aut. Hranice 6 milionů byla překonána v roce 2020. Za posledních téměř 15 let, tedy od roku 2011, narostl český vozový park o 2 342 821 osobních aut, tedy o 51 %.

„V roce 2024 se počet aut v rámci českého vozového parku zvýšil o 125 061 osobních vozidel, loni o 132 707 vozidel. Letos v prvním pololetí

přibylo v českém vozovém parku již 84 665 aut, je tedy evidentní, že letos přibude více vozidel než v posledních letech a bude se jednat o největší nárůst od roku 2019,” vysvětluje Martin Pajer, ředitel společnosti Cebia, která monitoruje automobilové trhy v Evropě a umožňuje evropským zákazníkům prověřit si historii vozidla na www.cebia.com.

V přepočtu na obyvatele se Česká republika drží nad průměrem Evropské unie. V loňském roce činil průměr 27 států EU 584 aut na 1000 obyvatel, ČR byla na 7. místě s 621 vozidly na 1000 obyvatel. Větší hustotu vozového parku vykázaly Itálie (709 vozidel), Finsko (671 vozidel), Kypr (670 vozidel), Lucembursko (668 vozidel), Polsko (639 vozidel) a Litva (629 vozidel). Například Německo zůstalo až 11. (593 vozidel), Francie 12. (578 vozidel) a Nizozemí 18. (519 vozidel). Pro srovnání: v letošním prvním pololetí vykázal český vozový park zhruba 637 osobních aut na 1000 obyvatel a podle odhadů by to na konci roku mohlo být až zhruba 645 aut na 1000 obyvatel.



Analýza požárů elektromobilů a doporučení pro hasiče

Výzkumné ústavy UL Research Institutes (ULRI) zveřejnily zprávu, která se zabývá požáry elektromobilů. Výzkumníci studovali charakteristiky hoření elektromobilů a vozidel na benzin, porovnali běžné hasicí techniky a změřili kontaminaci vzduchu, povrchů, vody a hasičské výbavy.

ULRI uskutečnil experimenty s hořením 18 vozidel aby prozkoumal rozdíly a podobnosti mezi vozidly na benzin a elektromobily. Součástí byly experimenty s volným hořením bez hašení. Po nich výzkumný tým zapálil devět elektromobilů, aby vyhodnotil běžné hašení, včetně hašení pouze vodou, hasicími příkrývkami pro elektromobily a vodou s přidaným hasicím prostředkem. Vědci všechny elektromobily plně nabili, akumulátor zapálili propanovým hořákem a poté nechali oheň hořet po dobu šesti minut, než zahájili hašení, což odpovídá standardní době reakce na požár v USA.

„Naše zjištění ukazují, že pokud jde o elektromobily, mohou záchranáři účinně zvládat nebezpečí pomocí známých nástrojů a taktik,” uvedl Adam Barowy, hlavní výzkumný inženýr Ústavu pro výzkum požární bezpečnosti.

Data z experimentů s volným hořením vedla k závěru, že požáry elektromobilů a vozidel se spalovacím motorem jsou podobné co se týče rychlosti šíření ohně, maximální velikosti

požáru a doby hoření. Elektromobily v průměru uvolnily víc celkové energie, což lze připsat větší hmotnosti vozidla.

U většiny požárů elektromobilů lze vodu použít k uhašení požáru v kabině, omezení expozice a potlačení plamenů vzniklých v důsledku tepelného úniku, zatímco akumulátor sám vyhoří. Žádná z hasicích technik nezastavila únik tepla. Použití dalšího hasicího prostředku nebylo účinnější než voda.

Hasicí příkrývky jsou účinné při potlačování plamenů z vozidla, ale může dojít k výbuchu, pokud se pod hasicí příkrývkou nahromadí hořlavé plyny. Pokud jsou použity, neměly by být přemísťovány a doporučuje se, aby se nepoužívaly v interiérech nebo v uzavřených prostorech kvůli riziku deflagrace. Neměly by být považovány za náhradu za hašení vodou.

Vzhledem k trvalé expozici toxickými látkami a riziku opětovného vznícení je po celou dobu zásahu vyžadováno kompletní osobní ochranné vybavení a autonomní dýchací přístroj. Zvýšené koncentrace kovů a fluoridových částic byly zjištěny v kouři, odtokové vodě z hašení a kontaminují výstroj hasičů.

Odtahovka by měla být doprovázena hasicí jednotkou a na odtahovém dvoře

je třeba udržovat minimální karanténní vzdálenost 5 m.



Ropné společnosti v Evropě v posledním čtvrtletí zdvojnásobily zisk

Pouhých osm ropných společností dosáhlo v Evropě v první polovině roku 2026 nadměrný zisk ve výši 7,5 miliardy eur. Ukazuje to analýza organizace Transport & Environment. Vzhledem k prudkému růstu cen ropy T&E vyzývá EU, aby trvale zdanila nadměrné zisky a tyto příjmy použila ke snížení vystavení řidičů těkavým fosilním palivům.

Šest z osmi společností – BP, Shell, Eni, Orlen, Repsol a OMV – ve druhém čtvrtletí letošního roku víc než zdvojnásobilo svůj zisk v EU ve srovnání se stejným obdobím loňského roku v důsledku volatility na Blízkém východě, zatímco společnosti TotalEnergies a Moeve (dříve Cepsa) dosáhly také slušný zisk. Vzhledem k tomu, že ropné společnosti mohou přesouvat zisk mezi jurisdikcemi, analýza T&E ignoruje, kde je zisk zaznamenán, ale místo toho používá vykazování příjmů společností podle jednotlivých zemí k alokaci zisku na úrovni skupiny do EU27.

Nadměrný zisk byl nejvyšší v Polsku, následovaly Španělsko, Německo a Francie. Vzhledem k tomu, že tyto nadměrné zisky pocházejí z příjmů dosažených v rámci EU-27, mohly by být podle organizace T&E zatíženy trvalou daní z neočekávaného zisku (windfall tax), pokud by byla správně navržena.

Osm společností dosáhlo za první dvě čtvrtletí globálně nadměrný zisk 17,9 miliardy eur, přičemž podíl připisovaný EU představuje 42 % z této celkové částky. Největší z těchto společností, zejména BP a Shell, získávají většinu svých příjmů mimo EU.

Antony Froggatt, vrchní ředitel společnosti T&E, uvedl: „*Ropní giganti opouštějí zelenou energii, zatímco řidiči platí jejich rekordní zisk. V době, kdy Evropa hoří, je to nespravedlivé. EU musí zdanit neočekávané zisky z ropy a využít tyto prostředky k tomu, aby byla elektromobilita dostupná pro všechny. Toto musí být poslední ropná krize.*“

Země s vyšší mírou elektromobilů jsou mnohem méně vystaveny vyšším cenám. Dánsko má podíl BEV kolem 19 % ve srovnání s méně než 1 % v Polsku. Předchozí výzkum společnosti T&E zjistil, že konflikt v Íránu zasáhne řidiče vozidel na benzin pětikrát víc než řidiče elektromobilů.

Průzkum provedený agenturou YouGov pro T&E a další nevládní organizace zjistil, že drtivá většina Evropanů podporuje daň z neočekávaných zisků (windfall tax).



Podpora elektromobility v Německu – dočasný jev

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

Nová podpora elektromobility dala elektromobilitě v Německu pořádný impuls. To je v první řadě pozitivní. Pronikání elektromobilů na trh roste, podněcuje se poptávka a zvyšuje se přijetí i viditelnost elektromobilů. Studie ukazují, že kdo jednou přejde na elektromobil, ten u něj většinou zůstane.

V Německu mohou zákazníci u nově registrovaných vozidel požádat o státní dotaci na elektromobily, stejně jako na určité plug-in hybridy a vozy s prodlužovačem dojezdu. Tato podpora však vyvolává diskuse, protože trh by se měl vyvíjet sám, místo aby byl uměle stimulován. A za druhé Němci tímto způsobem jen hýčkají Číňany, kteří nám v Evropě stejně podkopávají pozici. A za třetí je to stejně všechno nespravedlivé, protože tuto prémii si přivlastňují i bohatí.

K prvnímu argumentu: Ano, nelze dotovat donekonečna. Elektromobily jsou stále atraktivnější a musí přesvědčit zákazníky i bez finančního daru.

K druhému argumentu: Při pohledu na seznam modelů vzniká dojem, že němečtí výrobci automobilů z této podpory téměř neprofitují. V žebříčku koncernů se však ukazuje,

že s velkým náskokem vede koncern Volkswagen AG (6239 vozidel vč. značky Škoda), následovaný společností Tesla (4590), americkým výrobcem, který provozuje výrobní závod v Grünheide u Berlína. Prvním čínským výrobcem, který se v žebříčku objevuje, je BYD na 8. místě (1338), pokud vynecháme společný podnik Stellantisu a čínské značky Leapmotor (7. místo). Téměř 50 % vozidel bylo vyrobeno v Německu. Vozidla dovezená z Číny, jejichž výrobce tam stát již mnoho let dotuje, zde dostávají ještě jednu podporu, což je z hlediska průmyslové politiky nesmysl.

Je však také pravda, že německé prémiové značky se v žebříčku téměř neobjevují. Mercedes-Benz, BMW a Audi mají dohromady pouze asi 2000 žádostí. Přitom neexistuje horní hranice pro cenu.

Závěrem: S 80 000 nově registrovanými čistě elektrickými vozy v červenci, což představuje nárůst o 62 % oproti stejnému měsíci loňského roku, udělala elektromobilita velký krok vpřed. Současně se rozvíjí i trh s ojetými elektromobily, ačkoli na ty se dotace vůbec nevztahují.

Elektromobilita se rozšířila do široké veřejnosti. Pravděpodobně by tomu tak bylo i bez dotací. Pokud už máme mluvit o dotacích, pak by dalším krokem mělo být rozšíření a zjednodušení dobíjecí infrastruktury.



Evropa kompenzuje pokles prodeje elektromobilů v Číně a USA

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Obchodní politika Trumpovy administrativy i nadále přetváří výrobní sítě globálních automobilek. Ford oznámil, že v příštích letech přesune výrobu některých prémiových modelů značky Lincoln, včetně SUV Nautilus, z Číny do USA. Dovoz tohoto modelu byl zasažen clem ve výši 52,5%, což přimělo Ford k přijetí opatření k přesunu výroby do dosud nezveřejněné továrny v USA. Tento krok je významný zejména kvůli signálu, který vysílá Trumpově administrativě: jsme připraveni vyrábět víc aut na americké půdě. Generální ředitel Jim Farley chtěl tuto skutečnost zdůraznit s tím, že automobilky se přidávají k úsilí Trumpovy administrativy o posílení výroby v USA.

Kupující automobilů se i nadále přiklánějí k elektromobilům, k čemuž je vedou vysoké ceny pohonných hmot vyplývající z americko-izraelské války s Íránem. Celosvětový prodej elektromobilů spolu s plug-in hybridy vzrostl v červenci o 9 % oproti stejnému období loňského roku. Vyplývá to z údajů poradenské společnosti Benchmark Mineral Intelligence.

Prodej však není na největších světových automobilových trzích rovnoměrný. Evropané

kupující se hrnou k elektromobilům a plug-in hybridům, zatímco prodej ekologických vozů v USA a Číně oproti loňskému roku klesá. Růst táhly velké evropské trhy, včetně 81% skoku ve Francii, 46% nárůstu v Německu a 43% nárůstu ve Velké Británii. Společnost Benchmark tento nárůst přisuzuje obnovení daňových dotací na nákup elektromobilů na mnoha trzích.

Prodej v Severní Americe v červenci klesl o 27 % oproti stejnému období loňského roku. V Číně, kde celkový prodej automobilů po letech růstu klesá, se prodej elektromobilů snížil o 5 %.

Rostoucí ceny pohonných hmot v důsledku války v Íránu podnítily vývoz čínských elektrických nákladních vozidel. Ten se v průběhu čtyř měsíců od zahájení války proti Íránu Spojenými státy a Izraelem, zdvojnásobil. Elektrická nákladní vozidla v Číně nabývala oblibu díky dotacím a lepší dostupnosti dobíjecích stanic. Nyní, když vysoké ceny pohonných hmot nutí řidiče nákladních vozidel po celém světě omezovat výdaje, dodává Čína do jiných zemí velká vozidla s akumulátory. Část tohoto nárůstu poptávky pochází z jižní a jihovýchodní Asie, která je při dodávkách ropy obzvláště závislá na Blízkém východě a zaznamenala skokový nárůst cen nafty.