

36. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



VW schvaluje plán na zrušení dalších 50 000 pracovních míst

Představenstvo Volkswagen Group plánuje v rámci rozsáhlé restrukturalizace zrušit dalších 50 000 pracovních míst a zefektivnit svou produktovou řadu. Plán schválila dozorčí rada včetně zástupců odborů a vlády Dolního Saska.

Společnost Volkswagen zatím neposkytlá podrobnosti o načasování snižování počtu zaměstnanců ani o tom, jak budou škrty rozděleny mezi její značky a regiony, ale uvedla, že budou zahrnovat i manažerské pozice.

Společnost uvedla, že její dozorčí rada jednomyslně schválila komplexní restrukturalizační plán na zlepšení efektivity a zvýšení konkurenceschopnosti a po měsících odporu podpořila restrukturalizaci připravenou generálním ředitelem Oliverem Blumem.

VW Group ve svém prohlášení uvádí, že představenstvo na zasedání ve Wolfsburgu schválilo tzv. Plán budoucnosti 2030. Plán počítá se zrušením dalších 50 000 pracovních míst, čímž se celková očekávaná redukce počtu zaměstnanců zvýší na 100 000. Do roku

2035 také zmenší své vlastnické podíly v jiných společnostech a omezí modelovou nabídku přibližně o 50 %.

Automobilka dále uvedla, že evropská kapacita skupiny převyšuje poptávku o více než 500 000 vozů, což zpochybňuje budoucnost německých závodů v Emdenu, Cvikově, Hannoveru a Neckarsulmu. Zdůrazňuje ale, že o jejich alternativním využití se ještě bude jednat.

Dozorčí rada vyzvala představenstvo, aby vypracovalo model zdokonalené rozhodovací struktury, která umožní rychlejší a efektivnější reagování na aktuální změny v oblasti technického vývoje a situace na trhu.

Toto rozhodnutí dává Blumemu silnější mandát k prosazování změn, které vedení a dozorčí rada označily za nezbytné pro zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti Volkswagenu, jelikož se skupina potýká s vysokými náklady, slabší poptávkou a zosťující se konkurencí.

Podrobnosti na str. 10

Kia PV5 Passenger přidává šesti – a sedmimístnou verzi

Kia zahájila v České republice prodej modelu PV5 Passenger v šestimístném a sedmimístném uspořádání. Nové verze se třemi řadami sedadel navazují na pětimístný PV5 Passenger a rozšiřují jeho využitelnost. V České republice se PV5 Passenger nabízí s možností výběru ze dvou



variant akumulátorů s kapacitou 51,5 kWh nebo 71,2 kWh pro dojezd až 397 km. Stejnoseměrné dobíjení lze výkonem až 150 kW. PV5 Passenger podporuje také technologii V2L pro napájení externích zařízení. Šestimístná verze v uspořádání 1-2-3 nabízí úložný prostor o objemu 315 l vedle řidiče a 350 l za třetí řadou sedadel. Sedmimístná verze v uspořádání 2-2-3 přináší 318 l zavazadlového prostoru za třetí řadou sedadel. Plochá podlaha platformy Kia E-GMP.S umožňuje efektivní využití vnitřního prostoru. Cenová nabídka za šestimístnou verzi je od 970 000 Kč a sedmimístnou od 975 000 Kč.

Lexus NX s delším dojezdem na elektřinu

Lexus pro modelový rok 2027 kompletně proměňuje model NX. Středně velké SUV NX v roce 2021 zahájilo novou kapitolu značky jako první model s plug-in hybridním pohonem a stalo se jedním z klíčových modelů značky v Evropě i ve světě. Na tento úspěch chce nyní navázat modernizací. NX dostalo oživený design a nový digitální kokpit. NX 450h+ Plug-in Hybrid a NX 350h Hybrid využívají šestou generaci hybridní technologie Lexus. Lexus NX je dlouhý 4690 mm při rozvoru náprav 2690 mm. Má pohon všech kol AWD, verze NX 350h nabízí i pohon předních kol FWD. Nový plug-in hybridní pohon v NX 450h kombinuje čtyřválec



2,5 l/135 kW (184 k) a akumulátor s kapacitou 23 kWh. Výkon systému vzrostl na 226 kW (307 k) a dojezd na elektřinu na víc než 100 km. Verze NX 350h má výkon systému 146 kW (199 k). NX je první plug-in hybridní model značky Lexus, který nově umožňuje DC rychlonabíjení. Předprodej začne na podzim 2026 a uvedení na evropský trh bude následovat na jaře 2027.

Další témata 36. týdne na autoweek.cz

Technická spolupráce Nissanu s Hondou

Mitsubishi Outlander slaví 25 let limitovanou edicí

Průmyslová aliance pro vodíkovou mobilitu

Reakce z Wolfsburgu

Personální rošády ve skupině VW

Skupina Volkswagen reorganizuje svá centrální prodejní a marketingová oddělení. Od 1. října 2026 se několik vrcholových manažerů přesune mezi Volkswagen, Audi a Škodou Auto. V rámci změn Martin Jahn nahradí Martina Sanderu v představenstvu značky Volkswagen.

V rámci přesunů je největším překvapením, že se ředitel prodeje značky Volkswagen Martin Sander se vrací k Audi, kde 1. října 2026 převezme stejnou roli dohledu nad prodejem a marketingem. Sander už v letech 1995 až 2022 zastával různé manažerské pozice v Audi než přešel do funkce předsedy představenstva Ford Werke v Kolíně n. R. Do současné pozice ve Volkswagenu nastoupil v červenci 2024. Nahradí Marca Schuberta, který do představenstva Audi nastoupil teprve v září 2024. Schubert převezme odpovědnost za severoamerický region v rámci rozšířeného představenstva skupiny VW.

Sanderovu pozici člena představenstva značky Volkswagen odpovědného za prodej, marketing a poprodejní služby převezme Martin



Jahn, který dosud stejnou pozici zastává ve společnosti Škoda Auto. Připojí se také k dozorčí radě společnosti Škoda Auto. Jeho pozici v Mladé Boleslavi obsadí Martina Biene, dosavadní předsedkyně představenstva a generální ředitelka VW Group Africa.

Martin Jahn působí v koncernu Volkswagen již 20 let. Svou kariéru zahájil v roce 1994 ve vládní organizaci CzechInvest, kde se v roce 2000 stal jejím generálním ředitelem. V letech 2004 až 2006 byl místopředsedou vlády České republiky pro ekonomiku. V roce 2006 nastoupil do Škoda Auto jako člen představenstva pro oblast lidských zdrojů. Roku 2008 byl jmenován výkonným ředitelem VW Group Rus v Moskvě. V roce 2010 se stal výkonným ředitelem mezinárodního fleetového obchodu koncernu Volkswagen ve Wolfsburgu. Od roku 2016 působil v Číně jako výkonný viceprezident pro prodej a marketing a výkonný ředitel značky Volkswagen ve společnosti FAW-VW. V březnu 2021 se vrátil do Škody Auto jako člen představenstva pro prodej a marketing.

Klaus Zellmer, předseda představenstva společnosti Škoda Auto, k tomu uvedl: „Martin Jahn během svého působení významně přispěl k rozvoji a úspěchu společnosti Škoda Auto. Pod jeho vedením jsme se stali druhou nejprodávanější značkou v Evropě, úspěšně uvedli naše plně elektrické vozy, vybudovali prodejní organizaci ještě více orientovanou na zákazníka.“



Range Rover Electric přichází na trh

Po 60 letech přechází už i Range Rover na elektrický pohon. S modelem Range Rover Electric rozšiřuje Land Rover svou vrcholnou řadu o plně elektrický pohon. Stejně jako



jeho sesterské modely se i toto SUV vyrábí v Solihullu ve Velké Británii. Při uvedení na trh je k dispozici verze First Edition s exkluzivními prvky. Luxusní elektrické SUV má dva elektromotory, každý s výkonem 260 kW, poskytující kombinovaný výkon systému až 405 kW (550 k) a točivý moment 850 N.m. Díky tomu je elektrický Range Rover nejen tichý, ale také lépe reaguje než modely se spalovacími motory. Akumulátor s kapacitou 118,5 kWh lze díky 800V technologii nabíjet výkonem až 350 kW a umožňuje dojezd 600 km. Terénní schopnosti tohoto SUV samozřejmě zůstanou nezměněny. Systém řízení trakce reaguje do 50 milisekund a brodivost zůstává na 900 mm.

Rekordní jízda sedmimístné Škody Peaq do Nizozemska

Dva škodováci, kteří se podíleli na vývoji nového SUV Peaq, hledali odpověď na otázku kolik ujede bez nabíjení. Nasedli proto do jeho sedmimístné verze a vyrazili na cestu aby překonali dojezd podle metodiky WLTP. Marek Jež a Jakub Krs si jako cíl rekordního pokusu vybrali Nizozemsko, kam se vydali z Mladé Boleslavi, kde se v hlavním závodě Peaq vyrábí. Trasu naplánovali přes Německo po silnicích se slabším provozem. Pro rekordní jízdu posloužil sériový Peaq 90 akumulátorem 91 kWh (86 kWh netto), výkonem 210 kW, pohonem zadních kol, 19" koly a sériovými pneumatikami se sníženým valivým odporem. Zvládli ujet 936 km a dosáhli spotřeby 9,2 kWh na 100 km. To znamená nejen dosud nejvyšší



zaznamenaný dojezd pro Peaq celkově pro kategorii sedmimístných elektrických SUV, ale také oficiálně uznáný český rekord v kategorii nejdelší jízda elektromobilem na jedno nabití.

Defossilizace, nikoli dekarbonizace

V rámci studie zkoumalo výzkumné konsorcium CirculaTUM při Technické univerzitě v Mnichově (TUM) dopad automobilů na klima v průběhu celého jejich životního cyklu – od výroby a provozu až po likvidaci na konci životnosti. Na základě dříve publikovaných studií, zahrnujících 47 modelovaných scénářů, vědci zjistili, že elektromobily s akumulátory v průběhu celého svého životního cyklu produkují v průměru o 41 % méně emisí CO₂ než srovnatelné vozy se spalovacími motory. Elektromobily navíc dosáhly lepší výsledky v 92 % případů.

Výsledky se však mezi jednotlivými scénáři výrazně lišily. V závislosti na faktorech, jako je výroba vozidel a akumulátorů, produkce elektrické energie a recyklace, mohou být emise ve srovnání s vozidlem se spalovacím motorem o 89 % nižší nebo až o 21 % vyšší.

Vědci tvrdí, že tato variabilita poukazuje na slabinu současného regulačního přístupu EU. Limity emisí CO₂ pro vozový park se v současné době zakládají na přímých emisích během provozu vozidla, což znamená, že elektromobilům je přiřazena hodnota 0 g CO₂/km. TUM to porovnává s průměrným snížením

emisí v průběhu životního cyklu o 41 %. To však podle názoru výzkumníků neznamena, že by elektromobily neměly klimatickou výhodu – ta se projevuje v drtivé většině zkoumaných scénářů. Kritika spočívá v tom, že regulační posouzení neodráží plný dopad vozidla na klima.

Například emise z výroby vozidel a akumulátorů nebo z dodávek elektřiny pro nabíjení nejsou zahrnuty do hodnoty CO₂ vozového parku. Naopak nejsou zohledněny ani úspory plynoucí z oceli produkované téměř bez emisí CO₂, z dekarbonizovanější výroby akumulátorů nebo ze zpětného získávání surovin prostřednictvím recyklace. Podle výzkumníků to znamená, že odvětví postrádá regulační pobídky k dosažení dalších úspor CO₂ v rámci celého hodnotového řetězce.

TUM to proto považuje za „podstatné zkreslení“ v evropské klimatické politice a místo toho navrhuje normu založenou na životním cyklu, která by zohledňovala ověřitelné snížení emisí, bez ohledu na to, zda k němu dochází během výroby, používání nebo recyklace.

Víc na str. 12 a 13



Nové servisní centrum Mercedes Benz Trucks & Bus

Servisní a prodejní organizace Own Retail Europe společnosti Daimler Truck AG oficiálně otevřela nové servisní centrum u sjezdu 15 Strančice na dálnici D1. Nový servis slouží zákazníkům z jihovýchodní části Prahy a je díky poloze ideálním servisním místem i pro vozidla projíždějící po jedné z nejvytíženějších dopravních



tepen v zemi. Otevření představuje další krok v dlouhodobé strategii Daimler Truck Own Retail zaměřené na rozšiřování servisních kapacit podél klíčových evropských logistických tras. Moderní servis je vybaven pěti průjezdnými pracovními stánými, špičkovým zařízením a zázemím pro zákazníky. Při slavnostním otevření se hosté mohli přesvědčit, že servis je již v plném provozu. Nové servisní centrum reaguje na rostoucí poptávku zákazníků v jihovýchodní části Prahy a podporuje vysoký objem tranzitní dopravy na nejdůležitější dálniční ose v České republice.

Parkovací zvedáky Ferdus

Znásobit počet krytých míst pro automobily přestavbou garáže není záležitost levná ani jednoduchá. Naštěstí existují parkovací zvedáky, které umí problém elegantně vyřešit. Stačí jen nějaký ten prostor pod střechou navíc. Když se řekne Ferdus, většinou se vybaví největší značka českého výrobce pneuservisních opravných materiálů. Záběr firmy je ale ve skutečnosti mnohem širší. V průběhu let neustále roste a od roku 2026 zahrnuje také nabídku parkovacích zvedáků, modelů 4SF-4000C a 4SF-4200D. První je určen pro parkování dvojice vozů, má celkové rozměry 4430 x 2930 x 2190 mm a nosnost 4000 kg. Mezi sloupy je 2400 mm volného místa a zdvih se zastavuje na 1880 mm. Masivní řešení



v podobě zvedáku 4SF-4200D zvládne ubytovat až čtyři automobily. Tomu odpovídají rozměry: 5444 x 4885 x 2190 mm, nosnost 4200 kg a šířka mezi sloupy 4400 mm.



Follow the Money

Vzhůru na veletrh Automechanika – tam, kde se ještě vydělávají peníze. Šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Riering komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu.

Kde vlastně automobilový průmysl ještě roste? Ne nutně díky prodeji automobilů, ale díky přání zákazníků udržet si své vozy co nejdéle. Aftermarket a aftersales jsou v dnešní době hnacími silami zisku a růstu. Auta se používají déle a podle toho potřebují víc servisních služeb. Trh s náhradními díly navíc roste díky rozvíjejícím se trhům, jako jsou Čína, Indie a Turecko.

Očekávání ohledně nadcházejícího předního světového veletrhu Automechanika (8. – 12. září) jsou proto velká. Trh má hodnotu více než 500 miliard dolarů a podle společnosti Frost & Sullivan v roce 2026 poroste o 6 %. Stárnutí vozového parku není dočasný jev, ale strukturální – nejde o módní výstřelek, ale o stabilní obchodní příležitost. Průměrný osobní automobil je dnes v globálním měřítku starý 12 až 13 let. I v Německu vozový park stárne. V Evropě by měl trh s náhradními díly pro automobily podle společnosti AlixPartners v 30 nejvýznamnějších evropských zemích do roku 2035 vzrůst o víc než čtvrtinu na 270 miliard dolarů.

Přechod k elektromobilitě sice hrozí, že se tento boom náhle naruší. Elektromobily vyžadují méně údržby. Na druhou stranu zde vzniká nový trh s náhradními díly, který odvětví dosud dostatečně neprozkoumalo. To skýtá růstový potenciál, zejména pro nezávislý trh s náhradními díly. Vytváří to nové příležitosti pro výrobce, dodavatele, prodejce, servisy a poskytovatele služeb.

A vzniknou i nová pracovní místa. Mechatronik specializující se na elektromobily, softwarový specialista pro digitální monitorování, technik v oblasti umělé inteligence, odborníci na využití internetu věcí v moderní výrobě, experti na analýzu dat – to vše dosud neexistovalo.

Odborníci ze společnosti Frost & Sullivan poukazují na hlubokou strukturální změnu, protože umělá inteligence, propojená diagnostika, datově řízené servisní modely a digitální obchod mění způsob, jakým se vozidla udržují a opravují. Vzdálená diagnostika, diagnostika v servisu, automatizace vrácení zboží a likvidace pojistných událostí, digitální optimalizace skladových zásob a dodavatelského řetězce, inteligence náhradních dílů i nové systémy řízení servisů – servis zítřka je na cestě.

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

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

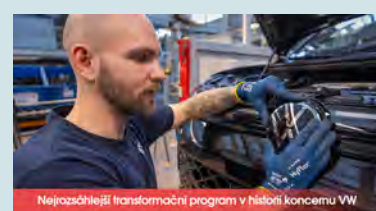
https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

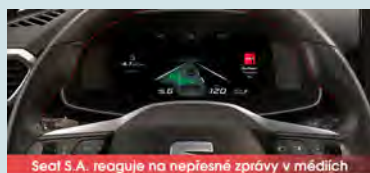
vladimir.rybecky@gmail.com

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

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

[illegible]

Nejrozsáhlejší transformační program v historii koncernu VW



Spoločnosť S&A, v.o. je podnikateľom, ktorý poskytuje služby v oblasti projektovania, inžinierstva a výstavby. Jednou z hlavných činností spoločnosti S&A, v.o. je projektovanie a výstavba inžinierskych a stavebných objektov, ktoré sú určené na poskytovanie služieb v oblasti projektovania, inžinierstva a výstavby. Spoločnosť S&A, v.o. je podnikateľom, ktorý poskytuje služby v oblasti projektovania, inžinierstva a výstavby. Jednou z hlavných činností spoločnosti S&A, v.o. je projektovanie a výstavba inžinierskych a stavebných objektov, ktoré sú určené na poskytovanie služieb v oblasti projektovania, inžinierstva a výstavby. Spoločnosť S&A, v.o. je podnikateľom, ktorý poskytuje služby v oblasti projektovania, inžinierstva a výstavby. Jednou z hlavných činností spoločnosti S&A, v.o. je projektovanie a výstavba inžinierskych a stavebných objektov, ktoré sú určené na poskytovanie služieb v oblasti projektovania, inžinierstva a výstavby.

eat S.A. reaguje na nepřesné zprávy v médiích

[illegible]

Cesta k ekonomicky smysluplné recyklaci akumulátorů

[illegible]

CO₂ a selský rozum

[illegible]

Tlak na Merze kvůli Číně



Nejrozsáhlejší transformační program v historii koncernu VW

Plán „*Future Plan 2030*“ je strategicky nejvýznamnějším transformačním programem v historii koncernu VW. Jeho 12 iniciativ má zvýšit odolnost a konkurenceschopnost koncernu i jeho značek.

Ústřední roli hraje podnikání v automobilové oblasti. Koncern plánuje roční prodej 9 milionů vozidel. Primárním finančním cílem je dosáhnout do roku 2030 provozní marže 9 %. To odpovídá provoznímu výsledku 31 miliard eur, přičemž režijní náklady činí 37 miliard eur a cíl pro kapitálové výdaje a výzkum a vývoj v období 2027 až 2031 je stanoven na 135 miliard eur.

Do roku 2035 zjednoduší skupina Volkswagen své modelové portfolio o 50 % a sníží složitost své nabídky o 75 %.

Skupinový program „*Operational Excellence*“ sdruží kapacity v oblastech výzkumu a vývoje, nákupu, výroby, kvality, prodeje a režijních nákladů. Cílem je výrazně vyšší efektivita, plynulejší procesy, větší rychlost a měřitelné posílení konkurenceschopnosti.

Štíhlejší struktury vedení, jasná odpovědnost a kratší rozhodovací cesty umožní týmům jednat rychleji a převzít větší odpovědnost.

V souladu s dohodnutou cílovou vizí má být do konce června 2027 vypracován koncept

udržitelné a konkurenceschopné výrobní struktury pro evropské závody. Dozorčí rada uznává, že evropská výrobní kapacita koncernu převyšuje poptávku o 500 000 vozů a že nelze zajistit konkurenceschopné rozdělení výroby pro závody v Emdenu, Cvikově, Hannoveru a Neckarsulmu v letech 2031 až 2034. Souběžně s tím se posuzují alternativní možnosti využití těchto závodů.

Nad rámec stávajících programů je nezbytná další zásadní úprava globální kapacity pracovní síly. Bude nutné provést úpravu počtu pracovních míst o 50 000 pozic včetně manažerských funkcí.

V Severní Americe se skupina Volkswagen zaměří na nejziskovější segmenty. V Číně se skupina přizpůsobuje revidovanému očekávání a rozšíří své exportní aktivity směrem k „globálnímu Jihu“.

Dozorčí rada požádala představenstvo, aby vypracovalo model zdokonalené rozhodovací struktury pro koncern. Ta poskytne základ pro realizaci technických a dalších synergií, které sníží náklady v rámci celého koncernu.

Portfolio podílů a podniků bude důkladně posouzeno s cílem zachovat pouze ty, které mají strategický a finanční přínos pro hlavní předmět podnikání. Nestrategické aktivity budou odprodány.



Seat S.A. reaguje na nepřesné zprávy v médiích

Společnost Seat S.A. je součástí koncernu Volkswagen. Svá vozidla prodává pod značkami Seat a Cupra. Seat S.A. v rámci největší transformace ve své 75leté historii přeměňuje Španělsko v evropské centrum pro elektromobily. Společnost s 13 000 zaměstnanci vyváží 80 % produkce do 70 zemí.

„Seat S.A. hraje v budoucnosti koncernu Volkswagen důležitou roli. Společnost prokázala svou schopnost transformace díky silné průmyslové základně v Martorellu a pozoruhodnému rozvoji značky Cupra. Jsme odhodláni na těchto silných stránkách stavět a vytvářet podmínky pro to, aby Seat S.A. a Cupra nadále rostly a přispívaly k úspěchu celého koncernu,“ řekl předseda představenstva VW Group Oliver Blume.

Značka Seat zůstává důležitou součástí společnosti Seat S.A. a pro nadcházející roky má jasný produktový plán. Společnost bude pokračovat v přípravách již naplánovaných představení nových modelů a modernizací. Budoucí směřování značky po skončení současného produktového cyklu zůstává předmětem posuzování. Za současného stavu činí stále náročnější regulace, elektrifikace a investice potřebné na vývoj nové generace modelů podnikatelský plán pro další investice do značky čím dál složitější. Po roce 2030 proto zůstává ve hře několik scénářů. V závislosti na

tom, jak se budou vyvíjet regulace, poptávka zákazníků a tržní podmínky, by to mohlo zahrnovat i postupné utlumování značky. Žádné konečné rozhodnutí však nebylo přijato.

Je důležité rozlišovat mezi budoucím vývojem značky Seat a společnosti Seat S.A., která za značkami Seat a Cupra stojí. Společnost Seat S.A. má solidní budoucnost. Transformuje se v rámci VW Group a Cupra zůstává klíčovým motorem růstu společnosti. Multibrandový přístup je klíčovou součástí této transformace. Společnost Seat S.A. vede industrializaci platformy MEB21 a výrobu rodiny městských elektromobilů v Martorellu, což posiluje její strategickou roli v rámci VW Group. Schopnost vyrábět vozidla se spalovacími motory, hybridním i elektrickým pohonem poskytuje flexibilitu reagovat na vývoj trhu a poptávku zákazníků.

Před osmi lety společnost Seat S.A. vytvořila Cupru jako samostatnou značku. Ta se od té doby stala ústřední součástí transformace společnosti a hlavním motorem růstu. Od roku 2018 dodala milion vozidel. Hlavním cílem do roku 2030 je plně rozvinout její potenciál. Rozvoj značky Cupra změnil profil společnosti Seat S.A. Osm let od založení má značku s rostoucí pozicí v Evropě. Další fáze transformace společnosti se zaměří na posílení její role v rámci koncernu a zajištění dlouhodobé zaměstnanosti. Cupra bude hnací silou růstu, ziskovosti a tržního postavení.



Cesta k ekonomicky smysluplné recyklaci akumulátorů

Technologie pro zpětné získávání surovin z akumulátorů elektromobilů je již vyspělá. Přesto evropský recyklační průmysl při současném postupu přichází o zdroje. Hlavní příčiny: nákladná přeprava nebezpečného zboží, náročná demontáž a nejistá hospodárnost zpětného získávání surovin. Ukazuje to průběžná zpráva HHL Leipzig Graduate School of Management v rámci výzkumného projektu EU Safeloop, v němž 15 institucí z jedenácti zemí pracuje na nové generaci bezpečných a udržitelných lithio-iontových akumulátorů pro elektromobily.

Pokud recyklační podnik prodá suroviny získané z modulu akumulátoru za tržní ceny, zůstává po odečtení všech nákladů ztráta ve výši 1,90 eura na 1 kg modulu. Jedním z důvodů je to, že vyřazené akumulátory jsou považovány za nebezpečný náklad a jejich přeprava je proto 16x dražší než přeprava běžného nákladu. K tomu se přidává skutečnost, že podniky, které se specializují na recyklaci akumulátorů, si podle studie vedou výrazně hůř než firmy s širším záběrem.

Tyto ztráty mají dopad na cenu akumulátorů. Od srpna 2031 nařizuje nařízení EU, že předepsaný podíl surovin použitých v nových akumulátorech musí pocházet z recyklace. Výzkumný tým

provedl modelový výpočet. Vycházíme-li z recyklační kvóty 20 % a přepočítáme-li ztráty recyklačních podniků v poměru 1:1 na tento povinný podíl, cena modulu akumulátoru by se zvýšila o 6 %.

Řešením je druhý život akumulátoru. Pokud se například modul z elektrobusu po skončení provozu vozidla dále využívá jako stacionární úložiště energie, zvyšuje se jeho celková hodnota po dobu životnosti o 64 %. Z této přidané hodnoty však těží provozovatelé vozidel a úložišť, nikoli výrobci, kteří musí nést vyšší náklady na recyklaci. Zpráva tak odhaluje problém s rozdělením zisků, který brzdí cirkulární ekonomiku, ačkoli by se ekonomicky vyplatila.

Zpráva doporučuje bezpečnější konstrukci akumulátorů, kratší přepravní trasy, větší automatizaci demontáže, specializovanější recyklační závody a závazné přepravní standardy. V kombinaci by tato opatření měla snížit náklady na recyklaci o 34 %. Z aktuální ztráty 1,90 eura na 1 kg modulu by se stal zisk 13 eurocentů 1 kg.

Dokud ale přínos cirkulární ekonomiky připadne provozovatelům vozidel a úložišť, bude chybět ekonomická motivace investovat do zlepšení recyklace.



CO2 a selský rozum

Je to opravdu otázka selského rozumu. Ale mluvíme o environmentální politice, změně klimatu a ideologii, nikoli o rozumu a vědě. V současné době se pozornost opět soustředí na dogma z Bruselu: emise CO₂ z elektromobilu jsou nulové. Tečka! Ale elektromobily, jejich akumulátory a elektrická energie nepadají z nebe bez oxidu uhličitého, a to ani v Bruselu. Technická univerzita v Mnichově (TUM) to znovu demonstruje komplexní studií. Mnichovští vědci kritizují plošnou definici CO₂ ze strany Evropské komise.

Mnichovští vědci kritizují Evropskou komisi za její „tečkovou“ definici. Ve své analýze 19 studií a 47 scénářů ve studii s názvem „Defossilizace místo dekarbonizace“ docházejí k závěru, že elektromobily na akumulátory za celý svůj životní cyklus produkují v průměru pouze o 41 %

méně emisí CO₂ nebo skleníkových plynů než srovnatelná vozidla se spalovacím motorem, a nesplňují tak bruselskou definici „bezemisního provozu“. Studie TUM dále zřejmě dochází k závěru, že 78 % celého vozového parku bude i v roce 2030 stále poháněno spalovacími motory.

Ať už jsou data z Mnichova jakákoli správná, jedna věc je jasná: ani nový spor mezi odborníky a autory studie nemůže změnit fakt, že v současné době neexistuje žádný pohonný systém bez CO₂. Pokud chceme i nadále sledovat klimatické cíle, budeme muset být tolerantnější k jiným pohonným systémům a jejich pokroku ve snižování emisí skleníkových plynů. Je načase upřednostnit fyziku před politikou a zvyknout si na bohužel politicky nekorektní termín „*technologická otevřenost*“.



Tlak na Merze kvůli Číně

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters od Nicka Careyho.

Právě jsem se vrátil z jižní Anglie. Můj malý syn většinu dovolené strávil tím, že mi říkal názvy značek aut, která jsme potkali. Mezi nimi bylo i nemalé množství čínských – BYD, Omoda, Changan, Jaecoo, Leapmotor, pár Xpengů a dokonce i Geely. To bylo něco úplně jiného než hra „Uhodni značku“, kterou jsem hrál s kolegy v Číně a kde dříve či později všichni narazíme na značku, kterou neznáme.

Je to známkou změny, k níž dochází na silnicích od Anglie po Jižní Afriku, protože čínské značky se snaží rychle expandovat po celém světě.

Automobilový průmysl byl zaskočen obchodní válkou mezi USA a Kanadou, protože předpokládal, že dojde k dohodě. Místo 25% cel však automobilky čelí 50% americkým clům na osobní a užitkové automobily dovážené z Kanady. To zasáhne odvětví, v němž se přeshraniční dodavatelské řetězce a továrny vyvíjely bez problémů až do druhého funkčního období prezidenta Trumpa.

Automobilky a dodavatelé se s touto situací budou muset vyrovnat, ale nejtěžší to bude pro Toyotu a Hondu. Tyto dvě japonské automobilky představují víc než tři čtvrtiny všech automobilů vyrobených v Kanadě. Auta vyrobená v Kanadě představovala loni téměř čtvrtinu prodeje Hondy v USA a 17 % prodeje Toyoty, což je nejvíc ze všech automobilek.

Ještě před dvěma lety Německo hlasovalo proti clům navrhovaným EU na elektromobily vyrobené v Číně, a to hlavně proto, že se tamní automobilky obávaly odvetných opatření v Číně, kde prodávaly třetinu svých nových vozů.

Jak se situace za dva roky změnila. Volkswagen v Číně utrpěl těžké ztráty, zatímco místní značky získávají podíl na trhu. V poslední době se k němu přidaly i BMW a Mercedes-Benz, které čelí čínským značkám, snažícím se přetahovat jejich zákazníky. Navíc čínští výrobci rychle rostou v Evropě. Nyní němečtí výrobci automobilů tlačí na kancléře Merze, aby zaujal tvrdší postoj vůči Pekingu a volají po důraznějších opatřeních k řešení toho, co popisují jako nekalou soutěž ze strany čínských rivalů.