

37. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Renault Twingo vrací na silnice úsměv

Když se v roce 1992 Renault uvedl malé chytré auto s přátelskou tváří Twingo, vyvolal nadšení. Jeho nástupci sice nedosáhli stejný úspěch, nicméně za 30 let se prodalo 4,1 milionu těchto vozů tří generací. Renault Twingo E-Tech elektrický se hlásí k odkazu první generace s neodolatelným vzhledem a s cenou, která činí tento vůz opět skutečně výhodnou koupí.

Když bylo uvedeno na trh první Twingo, segment městských mini byl přeplněný. To se dramaticky změnilo. Nyní tento segment zaujímá pouhých 5 %. Renault s Twingem tomuto segmentu zůstává věrný a nutí své konkurenty, kteří také plánují malé elektrické vozy, k zamyšlení.

Cílem vývoje bylo ve velmi krátké době nabídnout minielektromobil s cenou pod 20 000 eur (500 000 Kč). Twingo E-Tech elektrický byl skutečně vyvinut rychleji než jakýkoli jiný model v historii značky Renault. Mezi počátečními skicami ve vývojovém centru Renaultu v Guyancourtu u Paříže a zahájením výroby ve slovinském závodě Novo Mesto uplynuly necelé dva roky. Toho bylo možné dosáhnout díky spolupráci s čínským vývojovým partnerem ACDC a klíčovými dodavateli. Vývoj platformy, elektroniky, softwaru, multimédií a asistenčních systémů se uskutečnil ve Francii.

Twingo využívá platformu RGEV small s přední nápravou typu McPherson, převzatou z modelů

R5 resp. R4, a jednoduchou zadní nápravou se zkrutnou příčkou z modelu Captur.

Pokud jde o design, u Renaultu se inspirovali první generací z roku 1992, ale s výrazně osobitou siluetou. Navazuje tak na úspěšné modely hlásící se designem k odkazu legend minulosti R5 E-Tec a R4 E-Tec. Výsledkem je 379 cm dlouhý malý vůz se čtyřmi dveřmi.

Pohon předních kol zajišťuje elektromotor Shanghai e-drive s výkonem 60 kW (82 k) a točivým momentem 175 N.m. Je napájen z akumulátoru LFP s využitelnou kapacitou 27,5 kWh pro dojezd 263 km. Rekuperace se ovládá páčkami pod volantem ve třech úrovních a čtvrtou je ovládání jedním pedálem. Akumulátor CATL používá technologii cell-to-pack, tedy bez modulů s centralizovanou elektronikou v horní části přístupnou pro případné opravy. Nabíjení DC lze až 50 kW.

Pohotovostní hmotnost je jen 1200-1245 kg. Maximální rychlost 130 km/h je pro městský vůz plně dostačující.

Cena začíná na 499 000 Kč za základní výbavu evolution. Vrcholná verze techno stojí od 539 000 Kč. Smluvní záruka Renault je na 5 let nebo 100 000 km, na akumulátor 8 let resp. 160 000 km.

Víc na str. 10

Druhá generace Dacie Spring je z evropské produkce

Dacia proměnila elektromobil Spring z cenově dostupného čínského dovozu v evropský malý městský vůz. Druhá generace se bude vyrábět v závodě Renaultu Novo Mesto ve Slovinsku, zatímco dosavadní Spring se vyráběl v čínské



automobilce Dongfeng. Nový Spring jde novou cestou a využívá novou architekturu malých vozů RGEV Small skupiny Renault a sdílí technický základ s novým Renaultem Twingo. S délkou 385 cm je o 15 cm delší než jeho předchůdce, ale je širší – se 174 cm (bez zrcátek) narostl o 18 cm a působí robustněji. Dacia uvádí objem zavazadlového prostoru 337 l, se sklopenými zadními sedadly až 1283 l. Zpočátku bude k dispozici s elektromotorem o výkonu 60 kW (80 k) a LFP akumulátorem CATL s kapacitou 27,5 kWh pro dojezd 250 km. Rychlé DC nabíjení je dostupné výkonem až 50 kW a umožňuje funkci V2L pro napájení externích elektrických zařízení. K vysoké efektivitě přispívá pohotovostní hmotnost 1212 kg.

Xiaomi Auto vstupuje do Evropy

Na veletrhu IFA 2026 v Berlíně společnost Xiaomi představila 380 produktů pro propojené služby a předvedla integraci umělé inteligence. Představila také novou generaci automobilů Xiaomi SU7 a Xiaomi SU7 Ultra. Xiaomi SU7 kombinuje sportovní design s hlubokou integrací do systému Xiaomi HyperOS a jeho inteligentního ekosystému. Vozidlo umožňuje propojení s osobními zařízeními a chytrou domácností. Xiaomi SU7 Ultra je vysoce výkonný vrcholný model, který na Nürburgring Nordschleife v dubnu 2025 stanovil oficiální rekord na kolo v kategorii „Elektrický manažerský vůz“. Společnost Xiaomi Auto v Berlíně rovněž oznámila svůj vstup na evropské trhy v roce 2027. Osm německých dealerských skupin s desítkami let zkušeností v oblasti



obchodování s prémiovými značkami, které patří mezi nejuznávanější prodejce v Německu i v celé Evropě, v Berlíně podepsalo memorandum o porozumění. To představuje první krok k budování prodejní a servisní sítě. Od uvedení svých elektromobilů v Číně v březnu 2024 společnost Xiaomi Auto dodala 700 000 vozidel.

Mitsubishi představuje SUV Pajero páté generace

Mitsubishi Motors představilo pátou generaci SUV Pajero. Stalo se tak pět let poté, co byla v japonském závodě Sakahogi ukončena výroba čtvrté generace. Od uvedení modelu na trh v roce 1982 dosáhl prodej ve čtyřech generacích 3,29 milionu kusů. Mitsubishi pokračuje ve výrobě středně velkého SUV Pajero Sport v závodě Laem Chabang v Thajsku, odkud se dodává na trhy v jihovýchodní Asii, Austrálii, na Středním východě a v Latinské Americe. Nové Pajero se bude také vyrábět v Thajsku a lokálně se začne prodávat do konce roku, než se v prvním čtvrtletí roku 2027 dostane na 100 trhů po celém světě, včetně Japonska a Austrálie. O Evropě se neuvažuje. Nové Pajero je postaveno na odolném žebřinovém rámu a je vybaveno systémem pohonu

všech kol Mitsubishi Super-All Wheel Control (S-AWC). Speciálně vyvinutý vznětový motor 2,4 l s turbodmychadlem poskytuje 150 kW (204 k). Je spojen s novou osmistupňovou automatickou převodovkou. Vůz utáhne brzděný přívěs do hmotnosti 3,5 t.



BYD chce přivést do Evropy Keicar a vyrábět ho zde

Jak uvádí agentura Nikkei, BYD se rozhodlo využít Kei car Racco a jeho technologii jako základ pro další globální trhy, včetně Evropy. Nebude se však jednat o jeho přímý transfer, ale o jeden nebo více elektrických mikrovozů, které se lépe hodí pro evropský trh a vyráběly by se



v Evropě. Základem plánu je patentovaný systém akumulátoru BYD X-Pack, který integruje základní komponenty včetně měniče a řídicích jednotek přímo do bloku akumulátoru LFP Blade Battery a celý systém pod podlahou vozidla vytváří prvek nosné struktury. Keicary jsou speciální japonskou kategorií vozidel dlouhých maximálně 3,40 m pro schopnost snadno se pohybovat úzkými ulicemi. BYD Racco bylo v Japonsku uvedeno na trh s délkou 3395 mm. Akumulátor má s kapacitu 22,4 kWh pro dojezd 210 km nebo s 35,84 kWh pro dojezd 320 km. Jeho základní cena je 2 145 000 jenů (275 000 Kč). Evropská unie plánuje zavést novou kategorii vozidel M1E ovšem s maximální délkou 4,2 m, takže se do ní vejde i BYD Dolphin Surf dlouhý 3,99 m, který se má vyrábět v Maďarsku.

JSW a VW domlouvají společný podnik v Indii

Společnost Škoda Auto Volkswagen India podepsala memorandum o porozumění se skupinou JSW s cílem prozkoumat klíčové principy strategického partnerství v Indii v oblasti výroby osobních vozidel. Spolupráce si klade za cíl posílit konkurenceschopnost prostřednictvím rozšířené nabídky produktů, hlubší lokalizace a vylepšených výrobních, výzkumných a vývojových kapacit. Dohoda je založena na struktuře partnerství



dvou stran se společnou kontrolou, jasně definovanými rolemi a mechanismy navrženými tak, aby podporovaly rychlé a efektivní rozhodování. Díky pozici společnosti Škoda Auto v regionu se indický trh stává silným pilířem mimo Evropu a strategickým uzlem pro využití potenciálu v sousedních regionech a přilehlých trzích. V roce 2025 zaznamenala skupina Škoda Auto Volkswagen India meziroční nárůst objemu prodeje o 36 % a značka Škoda v Indii zdvojnásobila prodej. Navrhovaná aliance by fungovala v rámci nového subjektu, jehož součástí by byly společnosti JSW a Škoda Auto Volkswagen India odděleně od podniků společnosti JSW, včetně jejího partnerství se SAIC Motor. Společný podnik by zpočátku zahrnoval osm modelů značek Škoda a Volkswagen prodávaných v Indii, stejně jako budoucí novinky, včetně elektromobilů.

Volvo Cars převezme evropskou distribuci Lynk & Co

Od ledna 2027 bude Volvo Cars v Evropě exkluzivně zajišťovat distribuci vozů Lynk & Co. Obě značky jsou součástí čínské skupiny Geely Group. Lynk & Co na evropských trzích využije zavedenou distribuční strukturu a síť prodejců a servisních zástupců společnosti Volvo Cars. Tato dohoda navazuje na dřív oznámené obchodní partnerství mezi společnostmi Volvo Cars a Geely Auto. Nový distribuční model je navržen tak, aby společnosti Lynk & Co umožnil oslovit více zákazníků, posílit její přítomnost na trhu a zlepšit přístup k produktům a službám. Odpovědnost za globální vývoj a certifikaci produktů Lynk & Co, jakož i za provoz mimo Evropu, zůstane na skupině Geely Auto Group. Lynk & Co a Volvo Cars již v Evropě spolupracují a mají společnou přítomnost ve



vybraných místech. Očekává se, že nová dohoda umožní společnosti Lynk & Co oslovit nové skupiny zákazníků a rozšířit její přítomnost na klíčových evropských trzích. Společnost Lynk & Co je aktivní na 25 evropských trzích a má víc než 140 prodejních míst. Rozšíření této sítě bylo podpořeno spoluprací s prodejci Volvo Cars.

Spotřeba paliv v ČR dál roste

Spotřeba automobilových benzinů a motorové nafty v Česku v prvním pololetí opět vzrostla. Podle dat České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) dosáhl trh objem 4,453 miliardy litrů, což představuje meziroční růst o 3 %. Spotřeba automobilových benzinů se zvýšila na 1,217 miliardy litrů, tedy o 4 %



oproti prvnímu pololetí 2025. Motorová nafta dosáhla 3,236 miliardy litrů, což znamená růst o 2 %. V období let 2019–2025 vzrostla spotřeba benzinů o 12 % a nafty o 10 %. Růst spotřeby pohonných hmot je spojen s vývojem ekonomiky. Hrubý domácí produkt letos roste o 2 %, což se promítá do vyšší spotřeby motorové nafty – tento ukazatel ji ovlivňuje z 80 %. I přes postupující elektrifikaci zůstávají fosilní paliva hlavním zdrojem energie pro dopravu a průmysl. „Česká ekonomika je strukturálně závislá na motorové naftě, která tvoří 73 % spotřeby a 40 % musíme dovážet. Klíčová odvětví, jako průmysl, mezinárodní kamionová doprava, veřejná doprava, zemědělství či stavebnictví, jsou na naftě stále plně závislá,“ uvádí Václav Loula z ČAPPO.

Dolní Sasko proti plánu na vyčlenění divizí VW

Německá spolková země Dolní Sasko se staví proti plánu na vyčlenění divizí společnosti Volkswagen. S 20% podílem advěmamístyvpředstavenstvudisponuje Dolní Sasko blokovací menšinou při rozhodování o zásadních otázkách ve společnosti VW. Vláda spolkové země prohlásila, že zablokuje jakékoli oddělení tří klíčových divizí. Premiér Dolního Saska Olaf Lies sdělil zemskému parlamentu. „Oddělení divizí Volkswagen Osobní vozy, Volkswagen Užitková vozidla a Komponenty nebylo schváleno a se mnou a spolkovou zemí by to ani nebylo možné.“ Liesův komentář zpochybňuje ústřední prvek restrukturalizačního programu generálního ředitele Olivera Blumeho. Vedení VW zvažuje, zda by bylo možné reorganizovat divize osobních automobilů, užitkových vozidel



a komponent do štihlejší a nezávislejší struktury, což by jasněji ukázalo které divize vytvářejí hodnotu. Blume v rozhovoru uvedl, že vedení obdrželo mandát k vypracování takové struktury, přičemž hotový návrh má být předložen dozorčí radě v roce 2027.

Nafta zdražuje a ohrožuje dopravce

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia informuje o ohrožení českých dopravců drahou naftou. V březnu a dubnu ceny nafty atakovaly hranici 50 Kč. Vláda reagovala a dočasně snížila spotřební daň z nafty o 1,939 Kč/l. Toto opatření pomohlo tisícovkám českých dopravců ustát kritické období. Výpadek části spotřební daně byl vykryt vyšším výběrem DPH a zvýšením atraktivity ČR



pro tankování tranzitujících dopravců. Dnes jsme opět svědky růstu cen nafty a můžeme být brzy znovu u 50 Kč/l. Začátkem roku stála nafta 33 Kč/l, nyní je o 14 Kč/l dražší. Toto zatížení se musí rozložit mezi spotřebitele, přepravce a stát. Proto je namístě uvažovat o obnovení opatření z dubna a přitlumit negativní dopad na dopravce. Státu se snížení daně vrátí v podobě lepší kondice podniků a daňových odvodů a zvýšení atraktivity pro tankování u nás. Zboží po silnici u nás přepravuje 30 000 firem přímo zaměstnávajících 200 000 lidí. Silniční doprava se podílí na tvorbě HDP 4 %. Je výhodné, když dopravní výkon zabezpečují domácí firmy a nikoliv jejich konkurenti ze zemí s lepšími podmínkami.

Nové Školicí centrum Mercedes-Benz

V Praze bylo otevřeno nové Školicí centrum Mercedes-Benz. Univerzální tréninkové centrum Mercedes-Benz pro Českou republiku a Slovensko je určeno ke vzdělávání a kariévnímu rozvoji zaměstnanců celé prodejní a servisní sítě v České republice a na Slovensku od managementu přes oblast prodeje po technické profese. S celkovými náklady ve výši 192 milionů Kč se jedná o zásadní investici do rozvoje kvalifikace zaměstnanců a zvýšení úrovně služeb poskytovaných zákazníkům. V současnosti je do globálního vzdělávacího programu



značky Mercedes-Benz zaregistrováno 1500 účastníků z ČR a Slovenska. Moderní vzdělávací zařízení bude sloužit širokému spektru tréninkových programů pro zvýšení kvality poskytovaných služeb – od školení managementu a prodejního personálu až po rozšiřování kompetencí a technických dovedností zaměstnanců servisů.

Paroubek šéfuje státní podnik CENDIS

Provozovatel systémů dopravy CENDIS má nového ředitele. Ministr dopravy Ivan Bednárik jmenoval do funkce Jana Paroubka. Ten uspěl v otevřeném výběrovém řízení, které Ministerstvo dopravy vypsal na konci dubna a jeho nominaci následně



kladně posoudil také Výbor pro personální nominace.

Jan Paroubek v CENDISu působí od roku 2016 a od října 2019 byl pověřen řízením podniku. Do výběrového řízení se přihlásili čtyři uchazeči. Výběrová komise posuzovala jejich odborné znalosti, manažerské zkušenosti i představy o dalším směřování důležitého státního podniku. Jan Paroubek vzešel z otevřeného výběrového řízení jako nejvhodnější kandidát.

CENDIS je státní podnik v působnosti Ministerstva dopravy zaměřený na vývoj, provoz a rozvoj informačních systémů pro oblast dopravy. Mezi jeho klíčové projekty patří systém elektronické dálniční známky, Systém jednotného tarifu OneTicket a Portál dopravy.

Změny v redakci Světa motorů, Tomáše Dusila nahradil Štěpán Vorlíček

S motoristickou redakcí vydavatelství CNC, která vydává mimo jiné časopis Svět motorů a provozuje portál Auto.cz, se rozloučil dlouholetý externí spolupracovník Tomáš Dusil. Podle dostupných informací zcela opustil mediální svět a chce se věnovat železnici. Nastoupil do vzdělávacího kursu společnosti RegioJet, kde se chce stát strojvedoucím osobních vlaků. „Tomáše to vždy k drahám táhlo a jeho kariérní krok nelze než obdivovat. V RegioJetu se bude rok školit na strojvedoucího, kterým se stane, když to dobře dopadne, zhruba po rok trvajícím



zaškolování,” přiblížil nám situaci jeho kolega z redakce Martin Karlík. Personální změny nám potvrdil i šéfredaktor Světa motorů Petr Slováček. „Tomáše nahrazuje zkušený novinář Štěpán Vorlíček,” upřesnil.



Renault Twingo E-Tec vrací na silnice úsměv

V interiéru mnoho barevných designových prvků připomíná originální Twingo z roku 1992, ale celek vytváří moderní kombinaci, z níž vyniká pouze velký volant. Z cenových důvodů nebylo možné vytvořit jej na míru, takže byl převzat z většího modelu.

Standardní výbavou je přístrojový panel 7" a vedle volantu je 10,1" displej pro infotainment, konektivitu a navigaci. Ve vrcholné výbavě má multimediální systém openRLink s integrovanými službami Google včetně přístupu k mapám Google s plánovačem tras pro elektromobily a Google Play s přístupem k více než 100 aplikacím. K dispozici je 2 Gb za měsíc po dobu tří let.

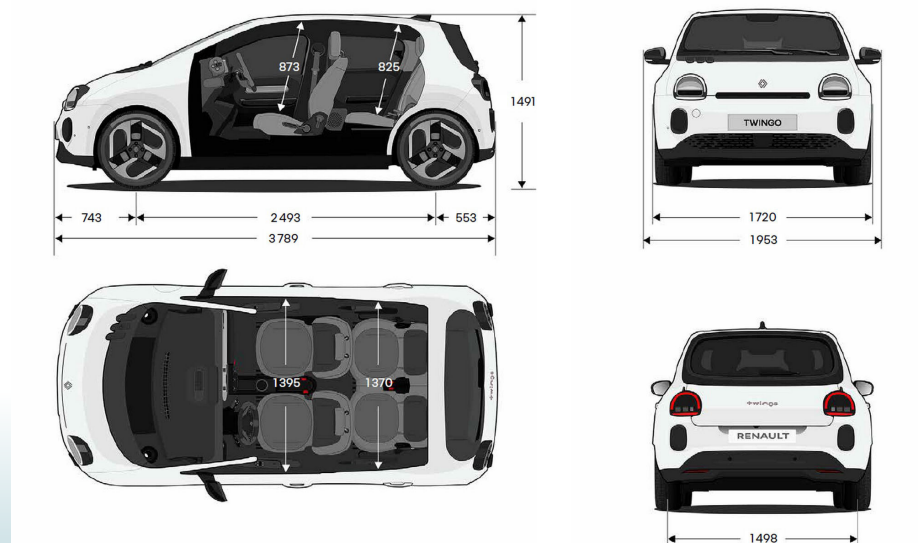
Díky na tuto třídu dlouhému rozvoru 249 cm poskytuje překvapivý prostor a navíc jako u původního modelu lze dvě zadní sedadla posunout o 17 cm dozadu. Ve standardní konfiguraci má zavazadlový prostor objem 310 l



(210 l se zadními sedadly v zadní poloze), pod podlahou je ještě dalších 50 l, tedy celkem 360 l (305 l podle VDA). Sklopením zadních sedadel jej lze zvětšit na 1010 l. Díky sklopnému opěradlu sedadla spolujezdce (výbava techno) lze přepravovat i předměty dlouhé 2 m.

Zajímavostí je fixní přední kapota pouze s otvorem pro doplňování kapaliny do ošňikovačů. Snaha o maximální efektivitu po stránce aerodynamiky se projevila dokonce i v řešení zadních LED světlů.

Domácí nabíjení (využívá jej 80 % majitelů elektromobilů) lze ze standardní zásuvky 230 V/10 A výkonem 2,3 kW, se zesíleným jištěním 16 A výkonem 3,7 kW. Se standardně dodávaným kabelem z třífázové zásuvky 16 A se nabíjí výkonem 11 kW. Pomocí funkce V2L lze pomocí adaptéru z vozu napájet externí zařízení na 220 V výkonem až 3,7 kW.





Ziskovost evropských automobilek pod tlakem

Srovnání míry zisku za první polovinu roku 2026, uskutečněné portálem LBBW, ukazuje současnou ziskovost hlavních automobilek. Jak uvádí Automobilwoche, globální trendy, jako jsou technologické zaostávání za Čínou a cla na americkém trhu, významně ovlivňují zisk evropských společností.

Podle zprávy Landesbank Baden-Württemberg (LBBW) dosahuje Volkswagen u všech svých značek průměrnou marži 3,8 %. Z 14 zkoumaných výrobců vykazují nižší čísla pouze Stellantis (2,1 %), Tesla (2,6 %) a Volvo Cars (1,6 %).

Frank Biller, analytik Landesbank Baden-Württemberg (LBBW), popsal situaci německých výrobců pro Automobilwoche jako „*dokonalou bouři*“ amerických cel, poklesu podnikání v Číně a klesající kupní síly v Evropě. Struktura nákladů je klíčovým problémem pro Volkswagen, BMW i Mercedes. Toto je aspekt, který mohou výrobci do značné míry ovlivnit sami. Například Volkswagen se snaží zlepšit ziskovost prostřednictvím programu snižování nákladů,

který by mohl zahrnovat snížení až o 100 000 pracovních míst.

Americké korporace jako GM (8,9 %) a Ford (6,5 %) patří v současnosti mezi nejziskovější výrobce. Toyota (6,3 %) a Kia (7,7 %) také těží ze silného amerického prodeje vozů SUV a pick-upů.

Porsche se v žebříčku ziskovosti umístilo na druhém místě se 7,8 %, ale jeho marže v předchozích letech dosahovala až 19 %. U ostatních německých prémiových výrobců je situace poněkud odlišná: BMW dosahuje celkovou marži 5,6 %, přičemž marže čistě automobilové oblasti činí 3,6 %. Mercedes-Benz má skupinovou marži 5,4 %, zatímco jeho automobilový sektor pouze 1,9 %. Obě společnosti v minulosti zaznamenaly výrazně vyšší marže.

Analytik LBBW Biller však vidí potenciál: „*Navzdory obtížné situaci němečtí výrobci stále očekávají zisk,*“ řekl pro Automobilwoche. To je známkou síly a mohlo by to také zvýšit ceny akcií na akciovém trhu.



Kolik toho Německo od Číny ještě snese?

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

Tento vývoj není nový. Ale v současné době se stupňuje: Čína se rychle stává nejtěžším konkurentem pro německý automobilový průmysl. Titulní stránky médií přetékaají katastrofickými scénáři. Jak v Číně, tak i na dalších trzích, včetně země aut Německa, hrají čínské automobilky stále významnější roli.

Nyní jsou možné dva scénáře:

Čína dobývá Evropu poté, co dobyla svůj vlastní trh, a německé automobilky chřadnou, protože jsou příliš pomalé, příliš neinformované a příliš samolibé.

Nebo: Německé automobilky bojují o svůj průmysl, nacházejí řešení a znovu se nacházejí.

Trh v Číně se již převrátil. Německé automobilky trpí trvalou ztrátou miliardových příjmů. Ve zbytku světa čínské značky útočí, zejména v zemích BRICS. A dělají to dumpingovými cenami. Hlavní je, abychom prodávali. To není zdravé. Mnozí nebudou mít dostatečnou výdrž. Protože čínské značky mají své vlastní problémy: konsolidaci, cenovou válku a poloprázdné továrny nebo nadprodukcí.

A Evropa? Čína zde vidí svou velkou příležitost. Podíl na trhu roste, částečně proto, že EU dosud byla spíš pasivní. To se ale nyní mění. Probíhají obchodní jednání a věci se začínají hýbat. Problém je v tom, že čínské značky jsou dotovány vlastní vládou způsobem, který narušuje hospodářskou soutěž. Mírná cla EU již existují. Další reakcí je zákon o průmyslovém akcelérátoru IAA, iniciativa „*Made in Europe*“, která má zde generovat větší přidanou hodnotu.

Nemusíme se úplně zavřít jako USA. Čínští výrobci automobilů by však měli přispívat k tvorbě hodnoty, stejně jako to musely udělat zahraniční firmy v Číně prostřednictvím povinných společných podniků. Každé odvětví chrání svou ekonomiku. V tomto smyslu mohl IAA přijít dříve.

V konečném důsledku rozhoduje zákazník. Rozhodne se vlastenecky – v pozitivním smyslu? Nebo jednoduše využije nejlepšího poměru ceny a kvality?

V každém případě je jedna věc jistá, pokud jde o jednání s novým, silným konkurentem: Nebudte naivní.



VW do toho jde naplno

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Automobilový sektor právě prochází tímto bouřlivým obdobím. Rychlá globální expanze čínských automobilek a reakce tradičních výrobců v USA, Evropě a Asii, nemluvě o přechodu na elektromobily a zavádění autonomních vozidel, nás všechny budou v následujících letech velmi zaměstnávat.

Málokdo očekával, že se generálnímu řediteli Volkswagenu Oliveru Blumeovi podaří prosadit schválení jím navrhovaného masivního propouštění dozorčí radou automobilky, když se mu to nepodařilo před dvěma měsíci. V nočním překvapivém kroku však rada jednomyslně schválila balíček opatření na ozdravení společnosti. Součástí snahy o získání souhlasu byla i hrozba svolání mimořádné valné hromady, na které by akcionáři hlasovali o škrtech – krok, který by pravděpodobně vedl k dlouholetým soudním sporům.

Podle agentury Reuters pomohla ochota vedení VW použít tuto možnost zprostředkovat dohodu se zástupci odborů a německou spolkovou zemí Dolní Sasko, která je klíčovým akcionářem. VW musí ohledně svého plánu ještě bojovat s odbory, ale první velkou překážku na cestě ke změnám již překonala.

Když se nízkonákladová značka Dacia, patřící pod Renault, rozhodla vyrábět svůj elektrický model Spring v Číně, vypadalo to jako snadný způsob, jak prodat cenově dostupný elektromobil evropským zákazníkům, když bylo k dispozici jen málo jiných možností. Tento výpočet se však změnil, protože model Dacia Spring byl zasažen evropskými cly na elektromobily vyrobené v Číně a přišel o francouzské dotace pro kupující elektromobilů s nízkými příjmy, které jsou k dispozici pouze pro modely vyrobené v Evropě. Dacia proto bude vyrábět další generaci modelu Spring v Evropě aby byla cenově dostupnější a splňovala podmínky pro získání vládních dotací.

Počet registrací plně elektrických vozů ve Velké Británii v srpnu podle údajů společnosti New AutoMotive vzrostl o 30 % oproti stejnému období loňského roku, čímž se tento typ pohonu stal minulý měsíc nejrozšířenějším na trhu.

Volkswagen uzavřel předběžnou dohodu, na jejímž základě jeden z jeho německých závodů přejde pod novým vlastníkem na výrobu pro obranný průmysl. Jedná se o první krok v rámci snah automobilky o restrukturalizaci závodů, které mají potíže konkurovat levnějším čínským rivalům.



Americké automobilky: zakažte čínské elektromobily

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Čínští výrobci automobilů rychle získávají podíl na trzích po celém světě s výjimkou amerického trhu, kde je vyloučily ze hry obrovská cla a faktický zákaz čínské automobilové technologie zavedený v závěru funkčního období Bidenovy administrativy.

Americký Kongres připravil návrh zákona, který by čínské výrobce trvale vyloučil z trhu, a jak uvádí agentura Reuters, automobilky na něj naléhají, aby tak učinil co nejrychleji. Lobbistická skupina Alliance for Automotive Innovation v dopise argumentovala, že „čínští výrobci automobilů po celém světě prodávají za dumpingové ceny dotovaná vozidla vybavená propojeným softwarem a hardwarem“, a vyzvala Kongres, aby návrh zákona schválil ještě do konce roku.

Společnost Tesla v Austinu zahájila omezený provoz svého vozidla Cybercab, které nemá volant ani pedály, což okamžitě vzbudilo pozornost amerického úřadu pro bezpečnost automobilů. Tento krok Elona Muska opět staví Teslu do konfliktu s regulačními orgány a jak uvádí agentura Reuters, testuje hranice amerického systému samocertifikace.

Americké regulační orgány omezují komerční nasazení vozidel, která nesplňují desítky let staré

federální bezpečnostní normy, jež byly sepsány pro vozidla řízená lidmi a vyžadují ruční ovládání. Odborníci z oboru však uvedli, že šedé zóny v předpisech a Muskova historie soudních sporů by mohly dát společnosti Tesla šanci prosadit široké využití modelu Cybercab.

Na rozdíl od většiny ostatních zemí, kde nové modely vozidel a technologie vyžadují před uvedením na trh schválení regulačními orgány, mohou automobilky v USA tyto modely nasadit na veřejné komunikace na základě vlastní certifikace dokládající, že splňují federální normy.

Zda Muskovo využití této mezery v předpisech vyjde, se teprve uvidí.

Společnosti Zoox (Amazon) a Waymo (Alphabet) oznámily rozšíření svých služeb vozidel bez řidiče do nových měst v USA, a to jen několik týdnů poté, co Zoox zahájil provoz placené služby.

Honda si klade za cíl v příštích čtyřech letech snížit náklady o více než 9 miliard dolarů a podle interních dokumentů nařídila dodavatelům, aby drasticky snížili své ceny.

Stellantis vede jednání s čínskými společnostmi Huawei a JAC Group o dlouhodobé průmyslové spolupráci v souvislosti se svou luxusní značkou Maserati, která se potýká s problémy.