

38. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Škoda Epiq se představila

Nový model Epiq rozšiřuje nabídku elektromobilů značky Škoda pro zákazníky, kteří chtějí využitelný vůz do města pro každodenní dojíždění a jízdy po městě.

Malý crossover byl vyvinut v rámci Brand Group Core jako součást rodiny městských elektromobilů zaměřených na velkoobjemový a cenově citlivý segment. Využívá elektrickou platformu nové generace MEB+ s pohonem předních kol. Spolu se Škodou Epiq se na této platformě představily další tři modely koncernu Volkswagen: ID. Polo, ID. Cross a Cupra Raval.

Epiq je dlouhý 4171 mm s rozvorem náprav 2601 mm. Platforma MEB+ umožňuje i efektivnější

uspořádání interiéru. Škoda Epiq díky tomu nabízí překvapivě prostorný, funkční interiér. Zavazadlový prostor má objem 475 l resp. až 1345 l.

Digitálním centrem vozu je 13" displej infotainmentu, zatímco před řidičem je virtuální kokpit 5,3".

Nový Epiq se nabízí ve třech výkonových verzích – Epiq 35 s výkonem 85 kW, Epiq 40 s 99 kW a Epiq 55 se 155 kW. Menší akumulátor LFP (lithium, železo, fosfát) s kapacitou 38,5 kWh brutto (37 kWh netto) a hmotností 291 kg je společný pro Epiq 35 a Epiq 40, zatímco větší NMC (nikl, mangan, kobalt) akumulátor s kapacitou 55 kWh brutto (52 kWh netto) a hmotností 297 kg je určen pro verzi Epiq 55 s dojezdem 441 km. Epiq je prvním elektromobilem Škoda, který umožňuje řízení jedním pedálem. Po jeho aktivaci může řidič ovládat vůz pedálem akcelérátoru. Epiq ale nemá jiné ovládání rekuperace.

Škoda na český trh uvedla nejprve nejvýkonnější verzi Epiq 55 s cenou začínající na 779 000 Kč. K dispozici je i speciálně vybavená varianta First Edition za 923 000 Kč. Epiq se vyrábí v závodě Volkswagen ve španělské Pamploně.

Víc na str. 10



Škoda Auto uvádí Epiq 40 za 659 000 Kč

Zatím nedostupnější elektromobil značky Škoda Epiq 40 už je možno objednávat na českém trhu. Doporučené prodejní ceny byly stanoveny na 659 000 Kč za základní výbavu Essence a výbava Selection začíná na 749 000 Kč včetně DPH. Škoda Epiq 40 má LFP akumulátor o kapacitě 38,5 kWh (37 kWh využitelných) pro dojezd 328 km. Nabíjet jej lze stejnosměrným proudem výkonem 88 kW. Trakční elektromotor má největší výkon 99 kW a točivý moment 264 N.m. Maximální rychlost je 160 km/h. Epiq podporuje funkci Vehicle-to-Load (V2L), jejíž pomocí lze napájet externí elektrická zařízení. Verzi 40 nabídka neskončí. Zpřístupňování elektromobility



širšímu okruhu zákazníků bude již v dohledné době pokračovat uvedením základní varianty Epiq 35 s cenou na hranici 600 000 Kč.

Nejvýkonnější GTI v historii je ID.3 GTI

Volkswagen v 50. roce historie modelů GTI představil model ID.3 GTI, který se stane nejvýkonnějším ze všech dosud sériově vyráběných vozů GTI. Trakční elektromotor má nejvyšší výkon 240 kW (326 k) a maximální točivý moment 545 N.m. Dojezd přitom je až 601 km. Se sériově dodávanou funkcí Launch Control zrychlí z 0 na 100 km/h za 5,6 s a nejvyšší



rychlost je elektronicky omezena na 200 km/h. Na zadní nápravě umístěný elektromotor je napájen elektrickou energií z akumulátoru s využitelnou kapacitou 79 kWh a rychlým nabíjením stejnosměrným proudem výkonem až 183 kW. Součástí sériové výbavy jsou technologie GTI – adaptivní regulace podvozku DCC, bezprostřední progresivní řízení, funkce Launch Control a nový režim GTI. Stisknutím tlačítka GTI se parametry od výkonové charakteristiky elektromotoru přes progresivní řízení až po adaptivní regulaci podvozku DCC nastaví na maximální sportovní charakteristiku. Současně lze aktivovat funkci Launch Control. Charakteristický vzhled přední části vozu dotvářejí nové světlomety IQ.Light LED Matrix.



Audi Q7: klasika pro dlouhé cesty

V době, kdy všichni vyhlíží budoucnost v elektromobilitě, Audi uvádí na trh třetí generaci Q7 s turbodieselem 3,0 V6 TDI. Je to logické – zákazníci stále požadují auta s úspornými pohonnými jednotkami vhodnými i na dlouhé cesty.

Q7 je u nás nejprodávanějším modelem značky. Od uvedení na trh v roce 2005 se prodalo 550 000 vozů první generace a 780 000 vozů druhé generace, představené v roce 2014. Nová generace se, stejně jako předchozí dvě, vyrábí v závodě VW Slovakia v Bratislavě.

Vzhledem k rozměrům – délka 5056 mm, rozvor náprav 2994 mm a šířka včetně bočních zrcátek 2010 mm – je vnitřní prostor velkorysý. Jako čtyř – nebo pětimístný nabízí zavazadlový prostor o objemu 670 až 2075 l. U sedmimístné verze je to 581 l za druhou řadou sedadel a za první 1980 l. Zajímavostí je šestimístná verze s uspořádáním sedadel 2+2+2. Pohotovostní hmotnost vozu začíná na 2455 kg.

Před řidičem je obří plocha panoramatického displeje Audi MMI, která sahá až ke spolujezdcí.



Tvoří ji 11,9" digitální panel sdružených přístrojů Audi virtual cockpit plus, 14,5" dotykový displej MMI touch a 12,3" displej MMI pro spolujezdce.

Turbodiesel 3,0 V6 TDI je k dispozici ve verzích 220 kW (299 k) a 180 kW (245 k). Mild-hybridní systém může přidat 18 kW (24 k). Na osmistupňovou automatickou převodovku tiptronic navazuje stálý pohon všech kol quattro se samosvorným mezinápravovým diferenciálem.

Digitální LED Matrix světlomety lze za příplatek rozšířit o nové světelné asistenční funkce, které v noci promítají změnu směru na silnici před i za vozidlem.

Cena verze Q7 quattro TDI 180 kW byla stanovena na 2 087 900 Kč, varianta 220 kW přijde na 2 168 900 Kč. Pro český trh přichází s rozšířenou zárukou na 4 roky/120 000 km. První vozy budou zákazníkům předány na začátku podzimu.

Audi plánuje v nadcházejících měsících rozšířit nabídku motorů o zážehový motor V6 a plug-in hybrid.

Nová Lancia Gamma: Itálie v centru projektu

Nová Lancia Gamma byla představena v Římě na Ministerstvu podnikání a výroby za přítomnosti ministra Adolfa Ursa, prezidenta regionu Basilicata Vita Bardiho, ředitele Stellantisu Enlarged Europe Emanueleho Cappellana a výkonné ředitelky Stellantisu



Antonelly Brunové. Gamma představuje nový milník v roce 120. výročí značky Lancia. Byla navržena v Turíně v designovém centru Lancia. Vyrábět se bude v závodě Stellantisu Melfi spolu s Jeepem Compass a vozy DS N.7 a N.8. Závod v Melfi tím vstupuje do nejkritičtější fáze své transformace. Výrobní program v Melfi se soustředí na platformu STLA Medium, která debutovala před třemi lety v Peugeotu 3008 (ten se vyrábí v Sochaux). Dodavatelský řetězec zahrnuje 30 italských dodavatelů, z nichž 10 sídlí v regionu Basilicata. Crossover fastback s délkou 467 cm bude k dispozici s hybridním i plně elektrickým pohonem a v nejvyšší verzi bude mít pohon všech kol. Gamma má Lancii umožnit výrazně rozšířit zákaznickou základnu s vyváženou kombinací soukromých a firemních zákazníků.

Nissan Kicks míří do Evropy

Nissan rozšíří svou evropskou modelovou nabídku o Kicks e-Power. Nissan Kicks patří mezi globálně úspěšné modely značky. Jeho současná druhá generace se vyrábí v Japonsku, Mexiku a Brazílii. Dosud se prodává v 70 zemích světa. Malý crossover, který na světových trzích získal 1,8 milionu zákazníků, se poprvé představí také v Evropě. Malý crossover se bude vyrábět v Sunderlandu, kde doplní modely Qashqai, Juke a Leaf. Bude využívat třetí generaci pohonu e-Power, kterou Nissan v Evropě představil v roce 2025 v modelu Qashqai. Kola zde pohání výhradně elektromotor, zatímco zážehový motor slouží pouze k výrobě elektrické energie. Na rozdíl od klasických hybridů zde není spalovací motor mechanicky propojen



s koly ale podle potřeby vyrábí elektrickou energii. Rozšíření výroby o model Kicks je další součástí obnovy evropské modelové nabídky značky Nissan. V Sunderlandu se bude od příštího roku vyrábět také třetí generace modelu Juke, který poprvé přejde na plně elektrický pohon.



Obavy o evropský automobilový průmysl

Evropský automobilový sektor zažívá prudký pokles zaměstnanosti. Vytváření nových pracovních míst, například v elektrifikaci a vývoji softwaru, nestačí k vyrovnání propouštění u výrobců a dodavatelů. To je způsobeno poklesem výroby a vysokými náklady, které snižují efektivitu produkce.

Toto odvětví v EU zaměstnává 1,7 milionu lidí. Automotive News s odvoláním na asociaci dodavatelů CLEPA uvádí, že za roky 2024 a 2025 evropští dodavatelé oznámili zrušení 104 000 pracovních míst. Za rok 2025 bylo zrušeno 50 000 míst, zatímco bylo vytvořeno pouze 7000 nových.

Obzvláště postiženo je Německo jako největší evropský výrobce automobilů. Podle Spolkového statistického úřadu se počet zaměstnanců v německém automobilovém průmyslu do letošního června snížil o 42 300, což představuje pokles o 5,8 % na 691 500 pracovních míst.

Zaměstnanost u automobilek klesla o 6,1 %, zatímco u dodavatelů dílů a příslušenství o 7,6 %. Generální tajemník CLEPA Benjamin Krieger pro Automotive News uvedl, že rychlost poklesu,

částečně způsobená elektrifikací, předčila předchozí prognózy.

Dodavatelé pociťují nedostatek inženýrů a softwarových specialistů, což brzdí rozvoj elektrických, digitálních a softwarových technologií, a tím i vytváření nových, na budoucnost orientovaných pracovních míst. Poptávka po novém personálu však není dostatečná k tomu, aby zvrátila celkový pokles v oblasti výroby náročné na lidskou práci.

Sdružení německého automobilového průmyslu VDA předpovídá do roku 2035 v Německu další ztrátu 125 000 pracovních míst ke 100 000 míst ztraceným od roku 2019.

Sigrid de Vriesová z Asociace evropských výrobců automobilů ACEA uvedla, že nová pracovní místa v oblastech, jako jsou technologie akumulátorů nebo nabíjecí infrastruktura nemohou automaticky kompenzovat ztrátu tradičních pracovních míst. Kromě toho existuje riziko, že investice a výrobní kapacity by se mohly kvůli nedostatku konkurenceschopnosti stále více přesouvat mimo Evropu.

Alcar – kola pro čtyři roční období

Alcar Bohemia vstupuje do podzimní sezony s novinkami v celém svém sortimentu. Specialista na litá kola pro zimní provoz opět vybral atraktivní designy značek AEZ, Dotz a Dezent do tradiční akce „Elegance i v zimě“, soustředěné letos do osmi designů. Litá kola už dávno nejsou pouze záležitostí letní sezony. Kola značek AEZ, Dotz a Dezent



jsou konstruována s ohledem na celoroční provoz a díky třívrstvému ochrannému laku SRC dobře odolávají posypové soli. Nejnovějším přírůstkem v nabídce značky Dezent je Dezent KY, který přináší moderní interpretaci klasického paprskového kola. Výrazné křížení paprsků, ostřeji řezané linie a precizně tvarované přechody mu dodávají sportovní charakter, aniž by ztrácel eleganci. Díky tomu dokáže dobře doplnit kompaktní vůz, automobil střední třídy i moderní SUV. Předností novinky jsou rozsáhlé homologace ECE, díky nimž je u řady vozů montáž stejně jednoduchá jako u originálních kol bez dalšího zapisování či administrativy.

Úspěšný veletrh Automechanika Frankfurt 2026

Automechanika Frankfurt 2026 přilákala do Frankfurtu na pětidenní veletrh, který slouží jako místo setkávání zástupců tohoto odvětví, 112 000 odborných návštěvníků ze 173 zemí. Automechanika se 4400 vystavovateli z 80 zemí nabídla širokou škálu praktických řešení a služeb pro dílny, maloobchod a průmysl. Pozornost byla věnována umělé inteligenci, softwarově definovaným vozidlům, propojeným vozům, asistenčním systémům řidiče a alternativním pohonným systémům, jakož i významu těchto vývojů pro opravy, servis a celý životní cyklus vozidla. „Přední mezinárodní veletrh B2B prokázal svůj význam pro celý hodnotový řetězec automobilového trhu s náhradními díly.



Celkem 66 % odborných návštěvníků přijelo ze zahraničí. Poprvé po dlouhé době opět pozorujeme v této oblasti výrazný růst. Produkty a služby, prezentované vítězi ceny Innovation Award, demonstrují působivou úroveň technického pokroku, jehož se dosahuje na trhu s náhradními díly pro automobily,” uvedl Detlef Braun, člen výkonné rady společnosti Messe Frankfurt.



Klaus Zellmer odchází ze Škody Auto do Volvo Cars

Představenstvo společnosti Volvo Cars jmenovalo Klause Zellmera prezidentem a generálním ředitelem. Volvo Cars je v majetku čínské Geely Holding Group. Klaus Zellmer je v současné době předseda představenstva a generální ředitel společnosti Škoda Auto.

Klaus Zellmer se vedení Volvo Cars ujme nejpozději 1. října 2027. Dosavadní generální ředitel Håkan Samuelsson zajistí společně s představenstvem hladký přechod. Společnost Volvo Cars se sídlem ve švédské Torslandě u Göteborgu je od roku 2010 vlastněna čínským holdingem Geely Group.

Håkan Samuelsson stál v čele společnosti ve dvou funkčních obdobích: v letech 2012 až 2022 a znovu od dubna 2025, kdy se vrátil, aby vypracoval budoucí strategický plán společnosti. Během tohoto klíčového období pro společnost zajišťoval stabilitu a zároveň připravoval dlouhodobého nástupce.

„Jeho zkušenosti jak z segmentu luxusních vozů, tak z velkosériových značek se pro společnost Volvo Cars skvěle hodí. Představenstvo je přesvědčeno, že pod vedením Klause Zellmera

společnost Volvo Cars vstoupí do další etapy své historie s jasnou ambicí posílit svou pozici jako přední výrobce prémiových automobilů,” uvedl předseda představenstva společnosti Volvo Cars Eric Li.

„Jsem velmi rád, že se mohu připojit ke společnosti Volvo Cars v tak důležitém okamžiku jejího vývoje. Těším se, že budu moci přispět k dalšímu rozvoji společnosti a společně s ní utvářet její další kapitolu,” řekl Klaus Zellmer, nastupující prezident a generální ředitel.

Klaus Zellmer, narozený v roce 1967, v současné době působí jako předseda představenstva a generální ředitel společnosti Škoda Auto. Pod jeho vedením se Škoda stala druhou nejprodávanější značkou v Evropě a v roce 2025 dosáhla rekordní výsledky, na které v první polovině roku 2026 navázala dalším růstem a rekordními dodávkami elektromobilů. Předtím byl členem představenstva společnosti Volkswagen Osobní vozy, kde měl na starosti marketing, prodej a poprodejní služby. Než nastoupil k VW, strávil 20 let ve společnosti Porsche.



Škoda Epiq se představila

Obě nápravy nové Škody Epiq jsou osazeny kotoučovými brzdami, vpředu s kotouči s vnitřním chlazením. Přední náprava je typu MacPherson se spodními trojúhelníkovými rameny a příčným zkrutným stabilizátorem. Vzadu je použita náprava s vlečenými rameny a zkrutnou příčkou. Výsledkem je příjemně ovladatelný, v zatáčkách velmi zábavný automobil.

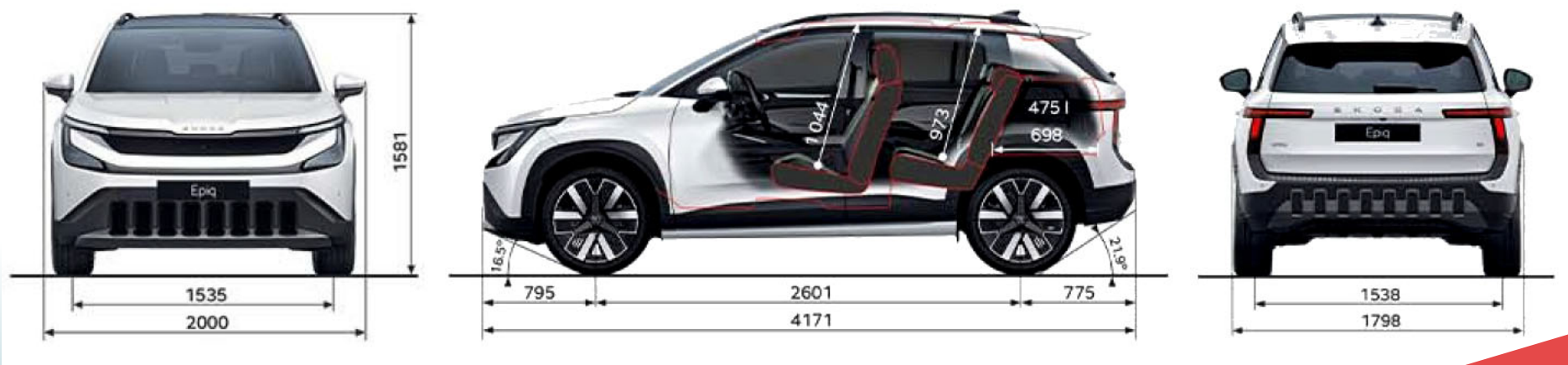
Všechny varianty jsou standardně vybaveny AC palubní nabíječkou s výkonem 11 kW. Funkce V2L (Vehicle-to-Load) umožňuje napájení externích elektrických zařízení z akumulátoru vozu.

Asistenční systémy jsou k dispozici všechny, které jsou k dispozici díky platformě MEB+. Travel Assist 3.0 je nejpokročilejším asistenčním systémem, který je aktuálně ve vozech Škoda dostupný. Zahrnuje adaptivní vedení v jízdním pruhu, asistent pro jízdu v koloně a nouzový asistent. Dokáže reagovat na semaforey a v případě potřeby vůz zcela zastavit.

Aplikace MyŠkoda poskytuje přístup k řadě služeb a funkcí vozu, například na dálku zahájit nebo ukončit nabíjení. Powerpass poskytuje

	Epiq 35	Epiq 40	Epiq 55
výkon	85 kW	99 kW	155 kW
točivý moment	264 N.m	264 N.m	290 N.m
akumulátor	LFP	LFP	NMC
kapacita využitelná	37 kWh	37 kWh	52 kWh
nabíjecí výkon AC	11 kW	11 kW	11 kW
nabíjecí výkon DC	50 kW	88 kW	125 kW
provozní hmotnost	1542 kg	1542 kg	1618 kg
nejvyšší rychlost	160 km/h	160 km/h	160 km/h
0–100 km/h	11,0 s	9,8 s	7,1 s
dojezd	310 km	310 km	441 km

přístup k více než 1,2 milionu veřejných nabíjecích míst po celé Evropě, díky čemuž mohou uživatelé zajišťovat veškeré nabíjení v rámci jednoho ekosystému a nemusejí se spoléhat na více různých řešení. Powerpass, jehož provoz zajišťuje společnost Elli Mobility, patří mezi největší veřejné nabíjecí sítě v Evropě. Součástí služby Powerpass je Síť vybraných partnerů, která sdružuje vybrané provozovatele nabíjecích stanic, kteří uživatelům služby Powerpass nabízejí výhodné ceny. V historii jízd v aplikaci MyŠkoda mohou uživatelé jednotlivé jízdy označit jako soukromé nebo služební a nastavit výchozí klasifikaci pro nové jízdy.





Invelt přináší na trh vozy Bovensiepen

Zájem o exkluzivní automobily nabízející víc, než sériová produkce, mezi zákazníky neklesá. Pro zájemce o skutečnou specialitu společnost Invelt na český trh uvádí automobily značky Bovensiepen.

Společnost Bovensiepen Automobile byla založena v roce 2025 v bavorském Buchloe na úpatí Alp jako nástupce legendární rodinné tuningové značky Alpina poté, co ji v roce 2022 koupila automobilka BMW. Vozy Bovensiepen kladou důraz na design a mimořádné řidičské zážitky. Pro své vozy vůz nabízí ojedinělou možnost volby individuálních detailů, materiálů v interiéru a barev pro personalizaci, jaká nemá v sériové produkci v automobilovém průmyslu obdobu.

Pro společnost Invelt je uvedení značky Bovensiepen navázáním na dlouholetou spolupráci s firmou z Buchloe. Stává se osmým prodejcem těchto vozů v Evropě, přičemž do budoucna jich má být jen 20.

Pro přilákání pozornosti k nové značce se firma obrátila na karosárnu Zagato, aby navrhla klasické vůz GT vycházející z BMW řady 4. Kupé dlouhé 4943 mm s nadčasovým designem

vycházejícím z tradic karosárny Zagato pohání řadový šestiválec 3,0 l upravený na výkon 450 kW (611 k). Vůz bude vyroben v limitované sérii 99 kusů a Bovensiepen nemá v plánu do budoucna nabízet nic podobného.

Základem nabídky značky je exkluzivní kombi Bovensiepen 05 GT vycházející z BMW M5. Může sloužit jako rodinný i reprezentativní služební automobil vhodný pro každodenní použití. O pohon všech kol se stará plug-in hybridní systém s motorem V8 4,4 l twinturbo a největším výkonem 589 kW (800 k). Úpravy designu jsou dílem Franka Stephensona. Základní cena vozu je 202 243 eur (4,93 milionu Kč).

Bovensiepen Spider měl jen před několika dny světovou premiéru v Sv. Mořici. Jeho základem je BMW Z4. Bovensiepen pro jeho produkci koupil posledních 99 vyrobených vozů Z4. Tvary vozu navrhl Frank Stephenson. Zadní kola pohání řadový šestiválec 3,0 l turbo s výkonem 320 kW (435 k). Základní cena je 117 441 eur (2,86 milionu Kč). Produkce bude limitována počtem 99 kusů.



Vzestup Cupry znamená konec Seatu

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

Zdá se, že zánik značky Seat je zpečetěn. Po tolika spekulacích by k němu nakonec mělo dojít. V roce 2019 nás jeden z vrcholných manažerů VW ujistil, že „Seat bude s největší pravděpodobností ukončen.“ Tuto zprávu jsme tehdy nezveřejnili, nebylo možné si ji ověřit. A Seat nebyl ukončen, alespoň ne zpočátku.

V současné době má Volkswagen v úmyslu udržet Seat v provozu až do roku 2029. To by bylo zvládnutelné, protože společnost nyní vlastní Cupru. Katalánská regionální vláda a odbory protestují, ale i nadále bude existovat španělská automobilka provozující mladou a úspěšnou značku. Zda si společnost ponechá název Sociedad Española de Automóviles de Turismo – nebo zkráceně Seat S.A. – je poměrně nepravděpodobné.

Při zpětném pohledu se Cupra ukazuje jako mistrovský manažerský tah. Seat se v roce 2010 potýkal s problémy, objem výroby zdaleka nestačil k udržení továren v plném provozu a společnost hospodařila se ztrátou. Tehdy se zrodila Cupra jako nezávislá značka, což se podařilo zařídit tehdejšímu generálnímu řediteli Lucovi de Meovi. Chtěl společnost podpořit

a zachránit, a to se mu povedlo. Do roku 2030 by Cupra mohla po 10 letech paralelní existence zcela nahradit svou tradiční sesterskou značku. V Evropě se často spekuluje o zániku značky, ale výrobci automobilů k tomu jen zřídka kdy dospějí.

Cupra již v prodeji předstihla Seat. Tato „rebelská“ značka (jak si sama říká) se staví proti tuctovým vozům se spalovacími motory z Francovy éry. Je možné, že někteří zákazníci, kteří hledají cenově dostupný vůz se spalovacím motorem za cenu kolem 20 000 eur (500 000 Kč), budou značku Seat postrádat. Díky nedávno úspěšně provedené diferenciaci značek v rámci koncernu VW to však může také znamenat, že vozy se spalovacím motorem v cenové relaci kolem 20 000 eur budou v budoucnu výhradně v rukou sesterské značky Škoda, která v této cenové kategorii nabízí modely Fabia, Scala nebo Kamiq.

Generální ředitel VW Oliver Blume uvádí jako důvod nejistoty kolem Seatu stále přísnější předpisy o emisích CO₂. Značka nemá žádné elektricky poháněné modely, takže jí hrozí pokuty. Stane se zázrak a EU dále zmírní své plány na postupné vyřazování spalovacích motorů a umožní Seatu pokračovat v provozu? Pravděpodobně ne. Příběh o zániku Seatu se nakonec stane skutečností.



Trumpovy rozporuplné signály ohledně Číny

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Jedním z důvodů, proč američtí zákonodárci prosazují zákon zakotvující zákaz čínských automobilů, je to, že prezident Donald Trump pravidelně veřejně uvažuje o tom, že by čínským automobilkám povolil vyrábět tam auta.

Mnozí v americkém automobilovém průmyslu se obávají, že Trump by v rámci velkého obchodu s Si Ťin-pchingem povolil čínským automobilkám v USA montovat auta. Trump se k tématu opět vyjádřil na konci minulého týdne: „*Pokud by čínští výrobci automobilů chtěli přijít do Spojených států vyrábět tam svá auta, neměl bych s tím problém.*“

Stalo se tak jen několik dní poté, co Trumpova administrativa ostře kritizovala Ford za jeho partnerství s čínskými společnostmi. Kritika společnosti Ford vynesla na povrch dlouhodobé napětí mezi druhým největším americkým výrobcem automobilů a Trumpovou administrativou, ačkoli Bílý dům téměř současně pochválil Ford za investice do výroby v USA.

Charakteristickým rysem dramatického vzestupu Číny na pozici největšího

automobilového trhu na světě byla nadbytečná výrobní kapacita a příliš velký počet automobilek. Před deseti lety automobilky předpokládaly, že odvětví bude ještě mnoho let rychle růst, a stavěly nové továrny, aby tento růst uspokojily, ale prodej letos stagnuje a dokonce klesá. Čína nyní čelí přebytku desítek milionů automobilů, ale státní, provinční ani místní vlády, které automobilky podporují, neprojevují ochotu přijmout tvrdá opatření a vynutit si konsolidaci.

Avšak transakce, díky níž by se společnost FAW stala druhým největším akcionářem společnosti GAC, přičemž obě čínské automobilky jsou ve státním vlastnictví a hlavními partnery Toyoty v Číně, by mohla signalizovat, že se blíží zásadní změny. Mezi společnostmi FAW a GAC existuje značné překrývání činností a minulý týden čínský vrchní hospodářský plánovač zdůraznil podporu fúzí a restrukturalizace mezi významnými automobilkami. Konsolidace ale může trvat roky.

Volkswagen odhaduje celkové náklady na propouštění a potenciální uzavření závodů, které jsou součástí uzavřené přelomové dohody o restrukturalizaci, na 16 miliard eur.



Studie o elektrických nákladních vozidlech

Elektrická transformace dopravního sektoru nabírá na obrátkách, ale zatím probíhá téměř výhradně v Číně a Evropa zaostává. Ukazuje to studie „VOLT Rush – The Global Race for Truck Electrification“ od poradenské společnosti Strategy&, PwC.

Podle studie globální podíl BET (Battery Electric Truck) na trhu v roce 2025 dosáhl 8 %, ale nárůst je soustředěn téměř výhradně v Číně. V současné době se 95 % všech elektrických nákladních vozidel prodaných po celém světě vyrábí v Číně.

Úspěch Číny je založen na specifických regulačních prvcích, jako jsou nákupní pobídky v ekvivalentu 20 500 USD (435 000 Kč) na nákladní vozidlo a preferenční přístup k provozním oblastem, kde BET fungují obzvláště dobře. Patří mezi ně přístavy, doly a průmyslové zóny s předvídatelnými trasami a centrálně organizovanou nabíjecí infrastrukturou.

Čína prosazuje i rozšiřování nabíjecí a výměnné infrastruktury pro vysoce výkonné nabíjení a výměnu akumulátorů se zaměřením na dálniční koridory a těžké aplikace. Evropa se naopak snaží urychlit náběh BET prostřednictvím přísných předpisů pro průměrné emise vozového parku. Jako zásadní překážka se však ukazuje nedostatek nabíjecí infrastruktury.

„Čína v současné době přenáší svůj úspěšný model elektromobilů do logistického sektoru.

Těží z úspor z rozsahu, zavedených odborných znalostí a kompetencí v dodavatelském řetězci, které se rozvíjely po celá desetiletí,” říká Jörn Neuhausen, vedoucí oddělení elektromobility ve společnosti Strategy&.

Ačkoli jsou elektrické nákladní vozy již konkurenceschopné z hlediska celkových nákladů na vlastnictví (TCO), nedostatek nabíjecí infrastruktury brání jejich přijetí.

Podle studie jsou ekonomické výhody elektrických nákladních vozidel již zřejmé. Do roku 2030 by elektrická vozidla s akumulátory (BET) mohla být v Evropě v průměru o 25 % levnější než nákladní vozidla se spalovacím motorem pokud jde o celkové náklady na vlastnictví (TCO). V některých segmentech by cenová výhoda mohla dosáhnout 30 % v USA a v Číně dokonce až 35 %. Kromě odpisů a financování jsou obzvláště důležité náklady na energii a údržbu.

„Aby evropští výrobci zůstali konkurenceschopní, budou muset myslet nad rámec pouhého dodávání vozidel. Klíčem bude vytvoření integrovaných ekosystémů zahrnujících nákladní vozidla, nabíjecí infrastrukturu, softwarová řešení a nabídku služeb,” dodal ředitel společnosti Strategy& a vedoucí oddělení elektromobility ve společnosti PwC Germany Philipp Rose.