

40. týden 2026



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Nová energie pro Subaru

České zastoupení značky Subaru v terénu na polygonu Adventure Land v Bělé pod Bezdězem a přilehlých silnicích předvedlo novou generaci svých elektromobilů a k porovnání přidalo i klasické modely se zážehovými motory typu boxer.

Značka Subaru v roce 2025 po celém světě prodala 936 000 vozů, což znamenalo meziroční pokles o 4,1 %. Letos je cílem dosáhnout 920 000 dodaných vozů. Postavení evropských dovozců a prodejců je složité, protože víc než 75 % produkce směřuje do Spojených států. V Evropě bylo vloni dodáno jen 21 555 vozů, přičemž největším problémem prodejců byl nedostatek aut vzhledem ke snížené akontaci vozů se spalovacími motory. To se týká i České republiky, kde bylo vloni registrováno 881 nových vozů, přičemž původní plán byl 790 vozů.

Subaru v Evropě vstupuje do zcela nové éry zachovávající ale stejnou filosofii jako dosud se spalovacími motory. Jde o reakci na evropské emisní limity, které by v případě pokračování prodeje vozů se spalovacími motory znamenaly obrovské pokuty v řádu stovek milionů eur. Možnost objednávat modely se spalovacími motory pro Evropě skončila. Doprodávají se už jen skladové vozy.

V roce 2030 chce Subaru celosvětově prodávat 50 % vozů s elektrickým pohonem.

Pro urychlení vývoje elektromobilů Subaru využívá spolupráci s Toyotou. Modely Uncharted a Solterra Toyota pro Subaru i vyrábí. V únoru byla v závodě Subaru Yajima Plant (Gunma) zahájena produkce elektromobilu e-Outback a dodávají se odsud i vozy pro Toyotu.

Koncept podvozku vozů s elektrickým pohonem se oproti dosavadním s motory boxer nemění, jen se musely upravit pro vyšší hmotnost danou akumulátory a jejich ochranou. Výsledkem je stejný jízdní projev jako u vozů se spalovacími motory a mechanickým pohonem všech kol.

Trojice nových elektromobilů představuje první ze sedmi připravovaných modelů Subaru s čistě elektrickým pohonem. Subaru ale také pro rok 2030 připravuje uvedení vlastního hybridu.

Víc na str. 10



Volkswagen ID. Tiguan bude mít premiéru v říjnu

S ID. Tiguan Volkswagen po modelech ID. Polo a ID. Cross přenáší třetí velké jméno do světa elektromobility, a to na elektrické SUV nové generace. Vedle plně elektricky poháněného modelu ID. Tiguan bude i nadále k dispozici Tiguan se spalovacími motory a hybridními pohony. Tiguan je v současnosti celosvětově nejprodávanějším modelem značky i celého koncernu Volkswagen. Volkswagen ID. Tiguan v rámci modernizace nahradí elektrický kompaktní crossover ID.4 a kupé ID.5. V podstatě se bude jednat o modernizovanou podobu ID.4, přičemž výroba ID.5 končí. Volkswagen ID. Tiguan



bude mít světovou premiéru 9. října. Jeho uvedení na český trh je plánováno v první polovině příštího roku.

Hyundai představuje nový Tucson

Hyundai na pařížském autosalonu představí ve světové premiéře nový Tucson. Nová generace se plynule integruje do současného designového



jazyka značky. Nový Tucson je ve srovnání s předchůdcem s délkou 456 cm o 3,5 cm delší. Objem zavazadlového prostoru je 695 l. Nabídka pohonných jednotek zahrnuje zážehový motor 1,6 l T-GDI s výkonem 110 kW (150 k), hybrid s výkonem 180 kW (245 k) a plug-in hybrid s výkonem 215 kW (292 k), ve všech případech s točivým momentem 380 N.m. Nad volantem se nachází štíhlý digitální 9,9" přístrojový panel. Fyzická tlačítka pod centrálním displejem infotainmentu (k dispozici s úhlopříčkou 12,9" nebo 17") poskytují přímý přístup k důležitým funkcím. Systém sledování terénu GVM u modelů s pohonem všech kol poskytuje lepší výhled do oblasti kolem a pod vozidlem, což usnadňuje manévrování v náročných podmínkách.



Výroba v Evropě vyžaduje čas - včetně akumulátorů

Evropa se rozhodla, že více toho, co potřebuje, chce vyrábět přímo u sebe doma. Evropské automobilky tento cíl sdílejí. Uvádí to informace Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA.

Evropský automobilový průmysl po celé Evropě provozuje 250 továren a zajišťuje 14 milionů pracovních míst. Je zodpovědný za výdaje na výzkum a vývoj ve výši 85 miliard eur, což představuje třetinu celkových průmyslových výdajů na výzkum a vývoj v Evropě. V uplynulém desetiletí investoval miliardy eur do evropské výroby akumulátorů.

Nikdo nechce vyrábět automobilovou techniku v Evropě víc než členové ACEA. Problémem ovšem je, že ačkoli pravidla zákona o urychlení průmyslu IAA dávají trhu jasný signál o tom, co je třeba udělat, nemění se základní podmínky, které brání rozšiřování kapacit.

ACEA zadala studii společnosti Mobility Global, která zjistila, že se očekává významný růst evropské výroby článků akumulátorů. I přes tento růst však nabídka nestačí pokrýt poptávku v čase stanoveném pro požadavky na lokalizaci výroby předpokládané v rámci IAA. Existují pro to tři důvody.

Prvním je čas. Od oznámení až po plnou výrobu může zprovoznění nové továrny na akumulátory trvat deset let. Projekt oznámený dnes nemůže dosáhnout plný průmyslový rozsah dříve než v roce 2035. Ačkoli výrobci akumulátorů ohlásili projekty a pracují na navýšení své produkce, nedosáhnou ji v termínech požadovaných dohodou IAA. U těžkých nákladních vozidel je problém ještě větší: poptávka po akumulátorech výrazně převyšuje plánovanou kapacitu.

Druhou výzvou je závislost. I kdyby se zítra otevřely desítky továren, Evropa by stále čelila skutečnosti, že dvě třetiny hodnoty v dodavatelských řetězcích článků akumulátorů leží v předcházejících fázích: v surovinách, těžbě, rafinaci a komponentách.

Třetím problémem jsou náklady – výroba akumulátorů zde zůstává výrazně dražší. Abychom splnili naše cíle v oblasti dekarbonizace, potřebujeme, aby spotřebitelé a podniky přecházeli na elektromobily rychleji. Pokud však požadavky na lokalizaci zvýší náklady na tato vozidla riskujeme, že tento přechod prodražíme právě v okamžiku, kdy jej potřebujeme urychlit.

Co se tedy musí změnit? Stručně řečeno ACEA požaduje realističtější plán.

Dacia Hipster bude uvedena na trh v roce 2027

Dacia připravuje sériovou verzi na bázi elektrického konceptu Hipster už na rok 2027. Cena by měla být přibližně 11 000 eur, tedy asi 270 000 Kč. Dacia



Hipster byla představena v roce 2025 jako koncept malého čtyřmístného elektrického městského vozítka splňujícího normy EU pro třídu L7e. V připravované sériové podobě by se Hipster měl vyrábět v závodě Š'-jen, kde v červenci skončila výroba první generace modelu Spring ve spolupráci s čínskou společností Dongfeng. Podle interních zdrojů tým v Š'-janu pracuje na motoru, akumulátoru a podvozku modelu Hipster. Kdekoli to je možné, budou použity komponenty ze stávajícího modelu Spring, aby se snížily náklady. V souladu

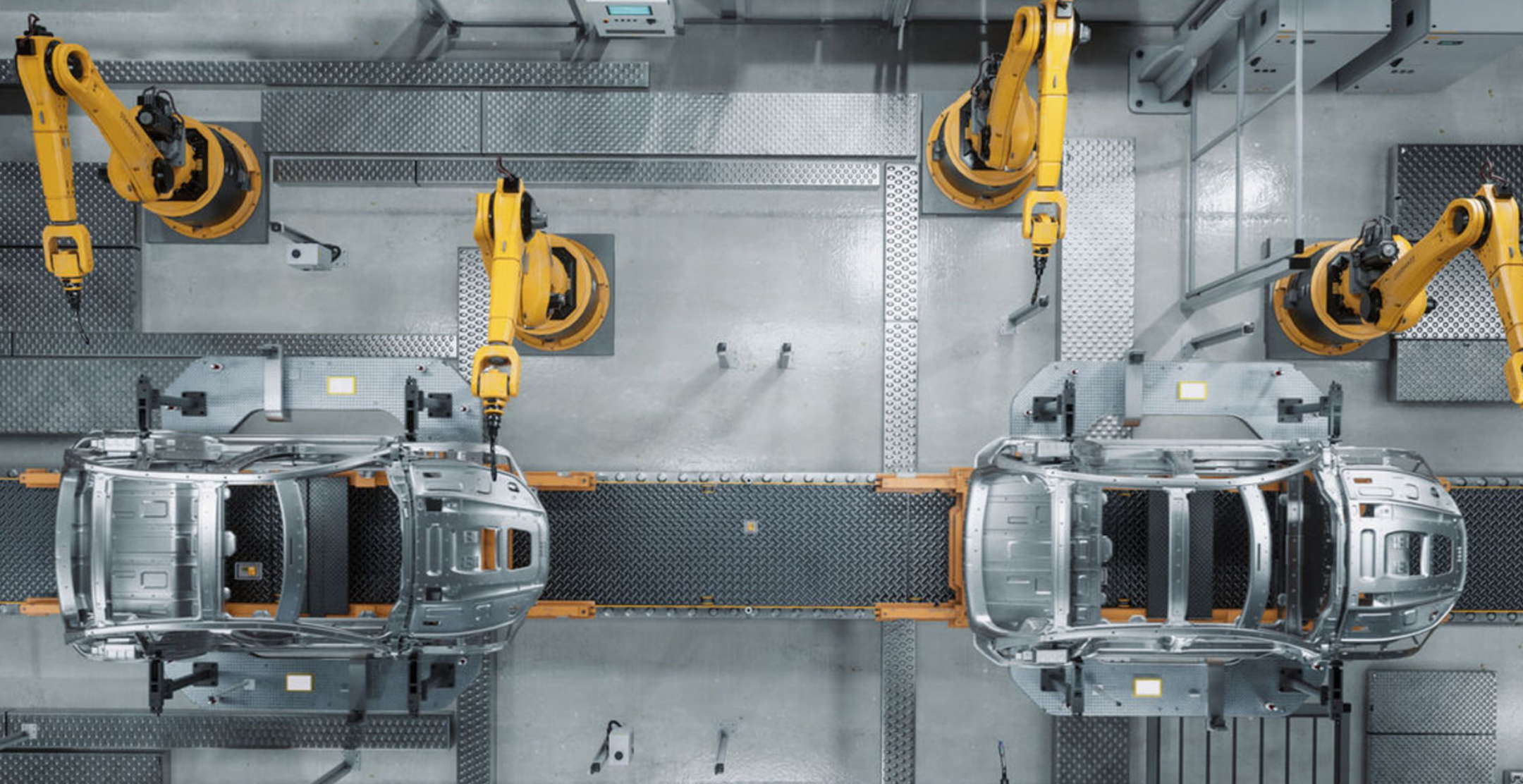
s předpisem L7e bude mít pohonná jednotka výkon 15 kW (20 k). Akumulátor by měl mít kapacitu 15 kWh. Předpisy L7e omezují hmotnost vozidla (bez akumulátoru) na 450 kg a maximální rychlost na 90 km/h. Očekává se, že sériová verze bude mít délku 3,0 m konceptu.

Honda přiveze exkluzivní verzi Prelude

Společnost Honda potvrzuje, že po úspěšné premiéře v Japonsku bude limitovaná edice Prelude 2027 Limited Edition v omezené sérii od podzimu 2026 k dispozici také pro evropské zákazníky. Tato speciální verze vyniká svým lakem a barevně sladěným interiérem. Vnější barva Premium Crystal Garnet Metallic je kombinována s červenými akcenty na předním a zadním nárazníku, červenými brzdovými třmeny Brembo a černými broušenými 19" koly z lehkých slitin. Limitovaná edice Prelude se také vyznačuje červeným interiérem s vysoce kvalitními materiály a kontrastní akcenty. Červené prošívání najdete na volantu, středové konzoli a palubní desce, předních sedadlech a dveřních panelech, stejně jako na podlahových



rohožkách. Prelude Limited Edition si zachovává hybridní hnací ústrojí e:HEV a inovativní technologii Honda S+ Shift.



Nová analýza mapuje kritické závislosti evropské dodavatelské řetězce

Nová studie, kterou zadalo Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA) a kterou realizovaly společnosti EY Česká republika a EY Německo, zkoumá strukturální závislosti a geopolitické tlaky ovlivňující evropský hodnotový řetězec v automobilovém průmyslu.

Analýza hodnotí deset kritických materiálů a komponent v rámci automobilového dodavatelského řetězce, včetně polovodičů, magnetů ze vzácných zemin, křemíku, mědi, kabelových svazků atd. Zjišťuje, že největší rizika vyplývají z koncentrace dodávek v omezeném počtu zemí, dodavatelů a zpracovatelských center.

Studie zjistila, že tento problém přesahuje rámec pouhého přístupu k surovinám. U šesti z deseti posuzovaných vstupů se jako nejzranitelnější fáze jeví rafinace a zpracování. Vytvoření alternativ vyžaduje nejen investice, ale také specializované know-how, kvalifikované pracovníky, povolení,

technickou validaci a automobilovou certifikaci. Vývoj těchto procesů může trvat mnoho let.

Přechod k elektrickým a digitalizovaným vozidlům mění povahu těchto závislostí. Elektrifikace snižuje závislost na některých tradičních součástech, ale zvyšuje poptávku po polovodičích, výkonové elektronice a kritických materiálech. Současně automobilový průmysl o tyto vstupy soupeří s odvětvími, jako jsou umělá inteligence, datová centra, obrana a čistá energie.

Studie identifikuje pět priorit pro posílení odolnosti evropského automobilového průmyslu:

- Urychlení schvalovacích procesů, certifikace a rozšiřování výroby v průmyslovém měřítku.
- Zaměření investic na nejkritičtější úzká místa.
- Diverzifikace dodavatelských partnerství.
- Posílení monitorování dodavatelských řetězců a připravenosti.
- Vytvoření důvěryhodné dlouhodobé poptávky k uvolnění soukromých investic.

Interaction představil novinky

Společnost Interaction, dodavatel lakovacích materiálů, zařízení a služeb pro lakovny a karosárny, představila novinky pro efektivnější a ekologičtější provoz lakoven.

„Náš obor se posouvá dopředu s nástupem elektromobility, systémů ADAS a osazováním povrchu karoserie kamerami. Reagujeme na to i zaváděním nových pracovních postupů. Roste tlak na výkonnost a produktivitu. Nové materiály urychlují opravy a velký pokrok zaznamenáváme i v leštění. Jako firma chceme být u všech novinek a představovat je veřejnosti. Technické vybavení je všude velmi podobné, ale základ firmy představují technici, to je to, čím se můžeme odlišit,“ řekl na úvod výkonný ředitel společnosti Interaction Martin Písařík.

Automatický systém určený ke snímání karoserie vozidla 3DCARSCAN dokáže vyhodnotit a klasifikovat poškození karoserie vozidla krupobitím. Jde o mobilní automatický velkokapacitní prohlídkový systém. Poškozená vozidla projíždí světelným tunelem vybaveným optickými kamerami. Poté digitální 3D data vozidla zpracuje specializovaný software pomocí algoritmů do výsledné detekce a analýzy škody i výpočet nákladů na opravu.



Ucelený systém Speed-TEC společnosti Spiess Hecker pomáhá zkrátit celkový cyklus od základu až po vrchní lak až na 40 minut při teplotě 40 °C včetně aplikace, odvětrávání, náběhu teploty lakovací kabiny a doby sušení. Extrémní materiály umožňují rychlé opravy menších částí. Stávají se i významným tématem s nástupem elektromobility, protože u nich ve velké většině není možné sušení v kabině při 60 °C, takže to je jediná možnost jak je opravovat.

Tlak na rychlost oprav přinesl i návrat UV materiálů, tentokrát už ale v plně funkční podobě. Systém produktů Roberlo Halley UV v kombinaci s UV LED lampou Robled umožňuje provádět lokální opravy během několika minut. Jde o ideální řešení pro drobná poškození.

Vodou ředitelné lešticí pasty CarSystem umožňují extrémně rychlé a účinné jednokrokové leštění pro hladký povrch s vysokým leskem.

Zařízení REYM-101 PRO slouží k profesionálnímu restaurování a ochraně. Odstraňuje nečistoty a nanáší kovové povlaky metodou plynodynamického stříkání. Tuto technologii lze použít i k opravě hliníkových kol a restauraci vozidel.



For Europe.

Volkswagen pro Evropu

Koncern Volkswagen se zavázal k budoucnosti a konkurenceschopnosti Evropy. Svým závazkem „Pro Evropu“ zdůrazňuje svou roli hnací síly pro budoucnost a konkurenceschopnost Evropy.

Generální ředitel Oliver Blume: „Evropa má vše, co potřebuje k tomu, aby i v budoucnu zůstala ekonomicky úspěšná: průmyslovou sílu, technologické znalosti a obrovskou inovační sílu. Chceme a musíme tyto silné stránky ještě lépe využívat a nadále je rozvíjet. Protože geopolitické krize a rychle rostoucí globální konkurenční tlak vyzývá Evropu k rychlejšímu postupu a prosazování změn.

Koncern Volkswagen zůstává pevně zakořeněn v Evropě. Jako náš domov, centrum inovací a základní kámen průmyslové síly je Evropa ústředním bodem naší dlouhodobé ambice stát se globálním technologickým hybatelem v automobilovém průmyslu. S heslem „Pro Evropu“ se proto snažíme podnítit úzkou spolupráci mezi podniky a politikou.

Konkurenceschopnost je sdílenou odpovědností: firmy musí přispět svou částí

a politici musí vytvořit správné rámcové podmínky. Jdeme příkladem. Nyní je čas nastavit správný směr pro „Vyrobeno v Evropě“, regulace CO₂ a obchod s Čínou. Pokud spojíme síly a budeme jednat rozhodně, můžeme udržitelně posílit konkurenceschopnost Evropy a utvářet naši budoucnost vlastním úsilím.“

Koncern Volkswagen tuto změnu přijímá atraktivními produkty a technologiemi orientovanými na budoucnost. Jádrem tohoto závazku jsou silné evropské hodnotové řetězce a udržitelná pracovní místa, stejně jako klíčové technologie zaměřené na zákazníka. Největší transformační program v historii společnosti si klade za cíl posílit konkurenční struktury a položit tak základy pro silnou průmyslovou budoucnost v Evropě.

Program „Pro Evropu“ poskytuje impuls k úzké spolupráci mezi podniky a politiky.

V neděli 11. října 2026, den před zahájením pařížského autosalonu, pozval koncern Volkswagen zástupce médií, oborových sdružení a politiky k dialogu v rámci iniciativy „Pro Evropu“.

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.



Nová energie pro Subaru

[illegible]

Součástky aut mohou díky 3D tisku vypadat úplně jinak

Souvěšňák aut, dronů, šatky a celé zdravotní kůla mohou vypadat úplně jiné. Do Česka přichází nová generace 3D tisku.

Lehčí a prodávající zdravotnické pomůcky vyrobené plnění podle křivky pacienta, zdravotní kůla přizpůsobená konkrétnímu jezci, svislé dýhy do automobilů nebo komponenty konstrukce, jejichž konstrukci lze rychle měnit podle aktuální situace na bojišti. Průmyslový 3D tisk umožňuje navrhovat výrobky předevírem podle toho, jak je má fungovat, a měnit podle toho, jak je



„Nepochybám, že česká vláda bude dostávat kvalitní průmyslovou školu z řad do menších a středních firem, což bude velkým přínosem pro českou ekonomiku. Osobně bych se však rád podílel na rozvoji české ekonomiky a na zlepšení obytu. Proto bychom navštívili je HP Multi Jet Fusion 1200, její první kus nyní dorazí do Česka. Lidé ho budou moci společně vidět začátkem léta na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně.“

Řídit Ondřej Štefek, spolumajitel 3Dprint Group, pod kterou patří také centrum digitální výroby

prodej se velký na pracovní sílu a dnes rostoucí počet lidí, takže 5 průměrných zisků 30 firem je dle něj něco podobného. Pokud bychom jednotlivci na obstarání a stáří věli ztrátu zvidnou, vyvíjejte Ondřej Štefek.

HP Multi Jet Fusion 1200 bude v České republice dostupný prostřednictvím společností 3Dprint Industries.

Maris Radins
 ...ale to používají zbytky, jaký jsme zaznili
 up počítači. První počítače zabylo celý mistrník.



Po odchodu Klausa Zellmera

[illegible]

Dají se prodávat luxusní elektromobily?

Aktualita z automobilového průmyslu
agentury Reuters

Právě začíná sezóna pro mladé lidi, kteří se přemýšlejí o výměně svého starého vozu za nový. Pokud se rozhodnou pro elektromobil, zjistí, že jejich možnosti jsou omezené. Podle společnosti Forrester & Associates, která se zabývá výzkumem trhu, k tomu, aby elektromobil vyhovoval potřebám mladých lidí, musí být jeho dojezdový výkon alespoň 300 kilometrů, nabíjení musí trvat méně než dvě hodiny a cena musí být nižší než 30 000 dolarů (8,5 milionu Kč).

To co říkáte? Souhlasíte nebo ne? Podívejme se na to. Vzhledem k tomu, že elektromobily se prodávají jen v několika zemích, musíme se zaměřit na americký trh. Podle společnosti Forrester & Associates, je to obzvláště v nové době, kdy lidé hledají nové možnosti, jak se dostat z domu na práci, a to zejména kvůli obavám z nárůstu cen ropy a dalších faktorů. Podle společnosti Forrester & Associates, je to obzvláště v nové době, kdy lidé hledají nové možnosti, jak se dostat z domu na práci, a to zejména kvůli obavám z nárůstu cen ropy a dalších faktorů.

Obavy chybí, protože je to buď elektromobil, nebo benzínový. Pokud se rozhodnou pro elektromobil, zjistí, že jejich možnosti jsou omezené. Podle společnosti Forrester & Associates, která se zabývá výzkumem trhu, k tomu, aby elektromobil vyhovoval potřebám mladých lidí, musí být jeho dojezdový výkon alespoň 300 kilometrů, nabíjení musí trvat méně než dvě hodiny a cena musí být nižší než 30 000 dolarů (8,5 milionu Kč).

Provozní náklady na naplnění do velkou tankovací stanice, vyzvednutí luxusního automobilu a jeho přeprava do domu mladých lidí, kteří se přemýšlejí o výměně svého starého vozu za nový, jsou vysoké. Podle společnosti Forrester & Associates, která se zabývá výzkumem trhu, k tomu, aby elektromobil vyhovoval potřebám mladých lidí, musí být jeho dojezdový výkon alespoň 300 kilometrů, nabíjení musí trvat méně než dvě hodiny a cena musí být nižší než 30 000 dolarů (8,5 milionu Kč).

Philip Seider z poradenské společnosti Deloitte uvedl, že se lidé zvažují o tom, co koupit a jakou. K tomu přispívá to, že lidé mají rádi, když se rozhodnou o něčem, co jim přinese výhodu. Podle společnosti Forrester & Associates, která se zabývá výzkumem trhu, k tomu, aby elektromobil vyhovoval potřebám mladých lidí, musí být jeho dojezdový výkon alespoň 300 kilometrů, nabíjení musí trvat méně než dvě hodiny a cena musí být nižší než 30 000 dolarů (8,5 milionu Kč).



Trumpovo rušení emisních limitů

Aktuality z automobilového průmyslu
Openpilot – první autonomní dalekohled pro výhled vlastního nosiče poskytl patřičnou přehledovou vzdálenost, což je nezbytné k tomu, aby autonomní vozidlo mohlo zvládnout jakýkoli případ. Vzhledem k tomu, že autonomní dalekohledy jsou schopny rozpoznat objekty, které jsou mimo zorné pole řidiče, mohou být také použity k detekci nebezpečných situací, které by mohly nastat dříve, než řidič zareaguje. Vzhledem k tomu, že autonomní dalekohledy jsou schopny rozpoznat objekty, které jsou mimo zorné pole řidiče, mohou být také použity k detekci nebezpečných situací, které by mohly nastat dříve, než řidič zareaguje.

Trumpovo rušení emisních limitů

Partner organizace:



Součástky aut mohou díky 3D tisku vypadat úplně jinak

Dají se prodávat luxusní elektromobily?



Nová energie pro Subaru

Subaru Uncharted je nové jméno základního elektrického modelu příbuzného s Toyotou C-HR+. Uncharted je dlouhý 4535 mm s rozvorem 2750 mm. Pro příznivce značky Subaru přináší šokující novinku - verzi s pohonem jen předních kol. Verze FWD má výkon 124 kW (167 k) a akumulátor s kapacitou 57,7 kWh, FWD Long Range nabídne výkon 165 kW (224 k) a akumulátorem o kapacitě 77 kWh, s nímž ujede až 592 km. Vrcholná varianta AWD přidává druhý elektromotor vzadu pro pohon všech kol. Největší výkon systému je 254 kW (343 k) a s akumulátorem o kapacitě 77 kWh má dojezd až 495 km. V této podobě utáhne přívěs o hmotnosti 1500 kg.

Solterra byla před třemi roky prvním globálním elektromobilem značky Subaru. S délkou 4690 mm a rozvor náprav 2850 mm vychází z Toyoty bZ4X, nyní z její modernizované verze. Ta přinesla zvýšení výkonu dvojice elektromotorů pro pohon všech kol na celkových 252 kW (343 k), akumulátor s kapacitou 73,1 kWh, delší dojezd až 511 km a dvojnásobnou hmotnost taženého přívěsu 1500 kg.

Z nových modelů se k odkazu tradičních vozů Subaru hlásí vlastně jen e-Outback, se jménem s 31letou tradicí průkopníka crossoverů. Nejedná se ale o Outback s elektrickým pohonem a sedmá generace Outbacku se zážehovým motorem boxer už na evropský trh nepřijde. Prostorný crossover vychází z Toyoty bZ4X Touring, ale přináší nejsilnějšího ducha Subaru a také se vyrábí u Subaru. Je dlouhý 4845 mm při rozvoru 2850 mm. Dva elektromotory typu e-axle mají celkový výkon 280 kW (375 k). Jsou napájeny akumulátorem CATL s kapacitou 74,7 kWh pro dojezd až 526 km.

V terénu elektromobily prokazují plně srovnatelné vlastnosti jako klasické vozy s mechanickým pohonem všech kol. Jejich výhodou je plynulejší nástup točivého motoru elektromotoru a schopnost řídicí elektroniky najít vždy optimální rozdělení točivého momentu mezi koly.

Na vozy s elektrickým pohonem Subaru poskytuje záruku SubaruSafe10 na deset let resp. na 200 000 km s nutností návštěvy značkových servisů.

Součástky aut mohou díky 3D tisku vypadat úplně jinak

Součástky aut, dronů, protézy i celá závodní kola mohou vypadat úplně jinak. Do Česka přichází nová generace 3D tisku.

Lehčí a prodyšnější zdravotnické pomůcky vyrobené přesně podle těla pacienta, závodní kola přizpůsobená konkrétnímu jezdcovi, složité díly do automobilů nebo komponenty dronů, jejichž konstrukci lze rychle měnit podle aktuální situace na bojišti. Průmyslový 3D tisk umožňuje navrhovat výrobky především podle toho, jak mají fungovat, a méně podle toho, jak je lze vyrobit. Nyní do Česka dorazila nová generace této technologie, která posouvá hranice toho, co lze pomocí 3D tisku vyrábět.

„Nejnovějším trendem je dostat vysokou kvalitu průmyslového 3D tisku do menších a stále více automatizovaných strojů, které jsou jednodušší na obsluhu a vyžadují méně lidské práce. Právě takovou novinkou je HP Multi Jet Fusion 1200, jejíž první kus nyní dorazil do Česka. Lidé ho budou moci poprvé vidět začátkem října na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně,” říká Ondřej Štefek, spolumajitel 3Dees Group, pod kterou patří také centrum digitální výroby PAARTS Additive.

„Je to podobný vývoj, jaký jsme zažili u počítačů. První počítače zabíraly celé místnosti,



později se vešly na pracovní stůl a dnes nosíme jejich výkon v kapse. S průmyslovým 3D tiskem se děje něco podobného. Stroje jsou jednodušší na obsluhu a stále větší část práce zvládnou automaticky, takže vyžadují méně času obsluhy,” vysvětluje Ondřej Štefek.

HP Multi Jet Fusion 1200 bude v České republice dostupná výhradně prostřednictvím společnosti 3Dees Industries.

Škoda Auto v oddělení vývoje 3D tisk využívá už skoro 30 let. V roce 1997 v rámci vývojového oddělení vzniklo i pracoviště 3D tisku. 3D tisk pomáhá zejména při vývoji vozů a zkoušení nových nápadů. Dnes má Škoda Auto specializované centrum, kde pracuje 14 výkonných 3D tiskáren plus dva běžnější stroje, jaké znají i uživatelé z řad veřejnosti. Úkolem centra 3D tisku je urychlit a usnadnit vývoj nových vozů a jejich komponent. Škoda Auto si touto metodou vyrábí prototypy dílů, které by jinak musely vznikat komplikovanějším a dražším způsobem nebo by se musely objednávat u externích dodavatelů.



Po odchodu Klausa Zellmera

Šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Riering komentuje nejnovější vývoj v automobilovém průmyslu: když se VW Group stane kariérní pastí.

Rozhodnutí Klausa Zellmera opustit skupinu Volkswagen je víc než jen změnou ve vedení Škody Auto. Odhaluje klíčový problém v manažerské struktuře skupiny VW: i manažeři, kteří dosahují skvělé výsledky mají omezené možnosti kariérního postupu v rámci rozrůstající se korporace. Navzdory snahám o zjednodušení organizace řízení zůstává struktura vedení VW neobvykle složitá. Existuje jen několik vrcholných pozic, zatímco počet manažerů, kteří o ně soupeří, je vysoký. To přizívá frustraci a rezignaci, zejména ve středním managementu.

Zellmerův odchod zaskočil skupinu VW. Po desetiletích u VW tento manažer nejpozději do 1. října 2027 nahradí 75letého Håkana Samuelssona ve funkci generálního ředitele Volvo Cars. Škodu Auto opouští v době rekordních výnosů, které bude od roku 2027 pravděpodobně mnohem obtížnější dosáhnout. Věren přísloví: Odejít, když je všechno v nejlepším.

Devětapadesátiletý Zellmer byl dlouho považován za kandidáta na důležitější pozici v rámci koncernu VW. Ale nikdy se tak nestalo. Všechny nejvyšší pozice jsou obsazené. Thomas

Schäfer (Zellmerův předchůdce ve Škoda Auto...) vede Brand Group Core (VW, Škoda, Seat/Cupra, VW Užitkové vozy), bývalý generální ředitel McLarenu Michael Leiters se ujal funkce generálního ředitele Porsche teprve v lednu a generálním ředitelem koncernu je Oliver Blume – není zde prostor pro manévrování. Další velký kariérní krok v rámci koncernu VW se pro Zellmera zdál stále méně dosažitelný, což mu usnadňovalo přijetí nabídky zvenčí.

Pokud si poslechnete zvěsti, které v těchto dnech kolují ve Wolfsburgu, několik věcí naznačuje problém, kterému čelí koncern VW: Jak nabídnout vysoce výkonným manažerům dostatečnou autonomii a důvěryhodnou kariérní dráhu ve společnosti, kde je odpovědnost rozdělena mezi značky, regiony a úroveň managementu? Nový model řízení pro skupinu značek Core nedávno také centralizoval více moci do Wolfsburgu. Mimochodem, tato centralizace není neznámá ani jiným multiznačkovým korporacím.

V této situaci není možné, aby skupina VW po desetiletích ztrátu úspěšného manažera označila za běžnou fluktuaci. Nástupce se stále hledá. A ve Škodě Auto, která je v současnosti pro skupinu tak důležitým zdrojem zisku, panuje nezdravé vakuum.



Dají se prodávat luxusní elektromobily?

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Číňané už agresivně pronikají do segmentu prémiových vozů, kde lákají na nejrůznější vychytávky a uživatelský komfort za nižší cenu, aby přilákali zákazníky značek jako BMW, Audi, Porsche a Mercedes.

S přechodem na elektromobily vyvstává otázka, zda luxusní značky, které dosud využívaly kožené obložení a dřevěné dýhy k navýšení ceny svých vozů se spalovacími motory, budou schopny totéž udělat i u elektromobilů. Bentley tuto otázku podrobil zkoušce.

Při představení prvního elektromobilu značky Bentley generální ředitel společnosti Frank Steffen Walliser zdůraznil, že ačkoli se jedná o novou technologii, vůz je plný „DNA“ značky Bentley. Měl na paměti drsné reakce mnoha automobilových nadšenců na první elektromobil značky Ferrari, který se výrazně liší od jejích obvyklých modelů. Bentley se naopak snažil, aby jeho vůz vypadal konvenčně.

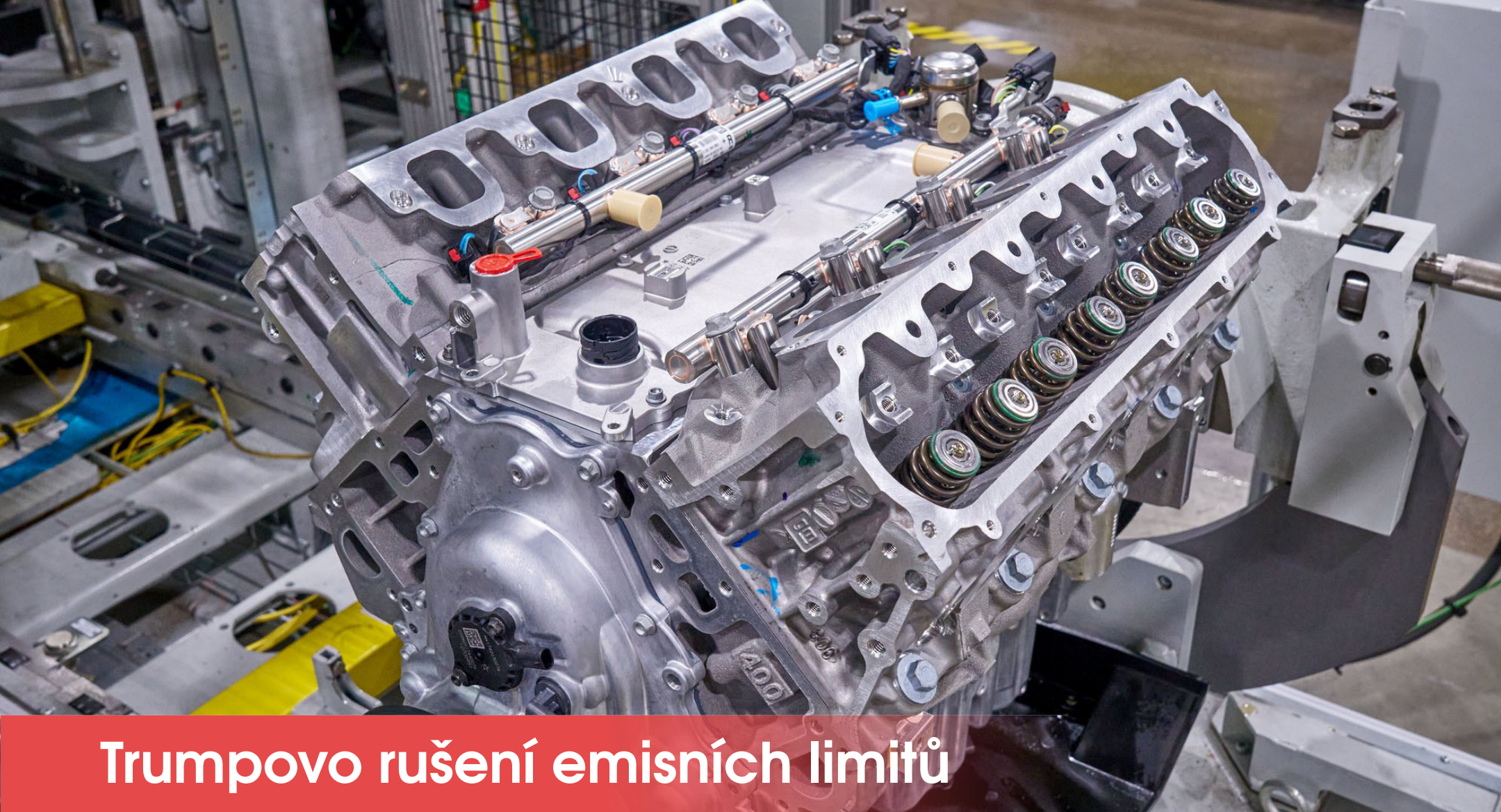
Obavy ohledně toho, jak se bude elektrický model s názvem Torcal prodávat, se odrážejí v počáteční ceně 230 000 dolarů (6,55 milionu korun), která se nachází na spodní hranici cenového rozpětí značky Bentley.

Pravděpodobně to nepřiznají, ale velkou starostí manažerů výrobců luxusních automobilů je, že je mnohem těžší odlišit jízdní vlastnosti elektromobilu oproti modelu s velkým starým V8.

V centrále Bentley v Crewe předvádějí luxusní kožené a dřevěné obložení i další drahé doplňky, které nabízejí zámožným zákazníkům aby mohli vůz v ceně 200 000 liber (5,7 milionu korun) proměnit v auto za 300 000 liber (8,5 milionu korun).

To, co však v současné době pozorujeme v Číně, již zpochybnilo dlouhodobě zakořeněné představy o prémiových vozech. Místo toho, aby se čínské značky snažily zákazníky přesvědčit tradicí značky a luxusními povrchovými úpravami, je podle manažerů Geely nabídkou pro prémiové zákazníky „poměr ceny a kvality“.

Philipp Seidel z poradenské společnosti Arthur D. Little uvedl, že dnes lze diskutovat o tom, co vlastně je kvalita. Pro některé to bude ručně šitá kůže, pro jiné nejnovější a nejlepší software. Výrobci luxusních automobilů říkají, že jejich zákazníci jsou ochotni zaplatit víc. Ale opatrný charakter vstupu značky Bentley na trh s elektromobily naznačuje, že si tím ve skutečnosti nejsou tak jisti.



Trumpovo rušení emisních limitů

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Trumpova administrativa dokončila přípravu výrazně nižších norem spotřeby paliva pro americká vozidla, což je nejnovější krok v rámci kampaně zaměřené na podporu vozů se spalovacími motory a zvrácení snah bývalého prezidenta Joea Bidena za vyšší palivovou účinnost a elektromobilitu.

Trumpovi úředníci z resortu dopravy tvrdí, že nové normy sníží náklady na nová vozidla. Zároveň však na desetiletí zvýší spotřebu paliva a emise oxidu uhličitého. Ministerstvo dopravy uvedlo, že nové nařízení sníží průměrné náklady výrobců na splnění požadavků o 1289 dolarů (27 810 Kč) na vozidlo, ale zvýší náklady na palivo o více než 1600 dolarů (34 520 Kč) po celou dobu životnosti vozidel.

Ministerstvo uvedlo, že díky novým pravidlům klesnou technologické náklady společnosti General Motors do roku 2031 o 20,4 miliardy dolarů. Díky tomu je pro americké automobilky mnohem snazší vyrábět lukrativní modely s vysokou spotřebou paliva, jako jsou pick-upy.

V minulých desetiletích se automobilky přetahovaly o to, kdo má nejlepší dvanáctiválcový motor. V Číně se však dnes bojuje o to, kdo

dokáže svůj elektromobil nabít nejrychleji.

Aby předstihla svého rivala BYD, představila čínská společnost Geely nový systém, který dokáže elektromobil nabít za pouhé čtyři minuty, což je nejrychlejší rychlost v oboru. BYD vyvinulo vlastní systémy bleskového nabíjení, které akumulátor typu „blade“ dokáže nabít z 10 % na 97 % za 9 minut. Automobilky jako Geely, BYD a Li Auto se již nespokojují s 30minutovým dobítím a soupeří o to, kdo nabídne takovou rychlost nabíjení, která se vyrovná pětiminutové zastávce u benzinové pumpy.

Jak BYD opakovaně uvádí, cílem je rozšířit atraktivitu elektromobilů tak, aby mohly přímo konkurovat modelům se spalovacími motory. Rychlé nabíjení vnímá jako cestu, jak tento cíl dosáhnout.

Čínská společnost Gotion investuje 1,1 miliardy eur do továrny na akumulátory společnosti Volkswagen ve Valencii v rámci širšího plánu společného rozvoje evropského dodavatelského řetězce.

Čínský výrobce elektromobilů NIO podepsal s Geely dohodu o spolupráci v oblasti výměny akumulátorů a dobíjení s cílem společně rozšířit a zlepšit své dobíjecí síť.