

41. týden 2026

AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Čína sníží export plug-in hybridů do EU

Čína a Evropská unie dosáhly dohody, která by mohla snížit čínský vývoz hybridních a plug-in hybridních vozů do bloku o více než polovinu. Sdělil to evropský komisař pro obchod Maroš Šefčovič po jednáních v Pekingu. „*Mělo by to zmírnit čínský vývoz hybridních a plug-in hybridních vozů do EU a během čtyř let by mělo snížit dovoz o několik milionů vozů,*“ uvedl Šefčovič.

K dohodě došlo po tříměsíčních jednáních mezi Šefčovičem a čínskými představiteli v čele s ministrem obchodu Wang Wentao, a navazuje na dlouholeté spory mezi Pekingem a Bruselem ohledně prudce rostoucího čínského vývozu automobilů. Čínský ministr obchodu Wang údajně sdělil Šefčovičovi, že Čína není příčinou problémů EU, ale partnerem při jejich řešení.

Lídi EU budou o výsledku jednat v Bruselu příští čtvrtek aby určili, zda tato dohoda znamená začátek vyrovnávání obchodního deficitu EU vůči Číně, který narostl na více než 1 miliardu eur denně. „*Obě strany se rovněž dohodly na snížení čínských dovozních cel na vývoz z EU v hodnotě 4 miliardy eur z automobilových dílů, olivového oleje a obuvi, a na zjednodušení udělování čínských vývozních licencí pro vzácné zeminy a permanentní magnety,*“ uvedl Šefčovič.

Vlády členských států EU jsou znepokojeny nárůstem dovozu automobilů z Číny, zatímco

jejich vlastní automobilky propouštějí zaměstnance. Dovoz plug-in hybridů do EU se od září loňského roku do září letošního roku zvýšil o 86 %, přičemž ceny klesly o 20 %. Více než polovina těchto vozidel přichází z Číny, zatímco v roce 2025 činil podíl Číny na dovozu plug-in hybridů jen 30 %.

Spor mezi Čínou a EU ohledně čínského vývozu elektromobilů, který vyústil v zavedení cel EU na elektromobily v roce 2024, zhoršil bilaterální vztahy a od té doby se rozšířil i na čínská opatření proti vývozu brandy, vepřového masa a mléčných výrobků z EU, stejně jako na omezení vývozu vzácných zemin a kritických minerálů. I přes cla však čínský vývoz elektromobilů letos roste. V rámci dohody čínské ministerstvo obchodu uvedlo, že bude nadále usnadňovat schvalování vývozních licencí pro vzácné zeminy a permanentní magnety.

Čínský vývoz do EU dosáhl loni podle údajů UN Comtrade celkovou hodnotu 560 miliard dolarů, přičemž vývoz do hlavních ekonomik Německa, Itálie, Španělska a Polska vzrostl o 10 % oproti předchozímu roku, zatímco dodávky do Maďarska vyskočily o 43 %. Čína loni dovezla evropské zboží v hodnotě 268,3 miliardy dolarů, přičemž nejvíce nakupovala z Dánska, Irska a Francie.

Auto roku v České republice zahajuje nový ročník

Prestižní anketa Auto roku v České republice, jejímž vyhlášovatelem je Svaz dovozců automobilů (SDA), zahajuje svůj nový ročník. Navazuje na víc než tři desítky let dlouhou historii. V předběžné nominaci nového ročníku ankety se sešlo celkem 34 modelů 25 různých značek. Tento seznam reflektuje aktuální trendy trhu s novými automobily, kde soupeří vozy se spalovacími motory a hybridními pohony i čistokrevné elektromobily: Audi Q7, BMW i3, Cupra Raval, Dacia Striker, DS No.7, Fiat 500 Hybrid, Honda Prelude e:HEV, Hyundai Ioniq 3, Jeep Compass, Kia K4, Leapmotor B03X, Leapmotor B05, Lexus ES, Mazda CX-5, Mazda CX-6e, Mercedes-Benz GLB, Mercedes-Benz třídy C, MG4 EV Urban, MGS9 PHEV, Mitsubishi Eclipse Cross BEV, Nissan Leaf, Opel Astra, Porsche Cayenne Electric, Renault Twingo, Škoda



Epiq, Škoda Peak, Subaru e-Outback, Subaru Uncharted, Suzuki eVitara, Toyota Aygo X, Toyota bZ4X Touring, Toyota C-HR+, Toyota RAV4, Volkswagen ID. Polo. O vítězi rozhodne nezávislá odborná porota složená ze 16 předních českých motoristických novinářů. Slavnostní vyhlášení vítězného vozu se uskuteční 9. února 2027.

Full-hybrid už i pro Škodu Octavia

Po vozech Volkswagen také Škoda Auto uvádí plně hybridní pohon, a to v modelu Octavia. Sériově paralelní hybridní systém umožňuje jízdu na krátké vzdálenosti čistě na elektřinu bez potřeby externího nabíjení. Trakční elektromotor zároveň zajišťuje získávání elektrické energie rekuperací



nebo se energie generuje pomocí spalovacího motoru. Full-hybridní Octavia bude k dostání ve dvou výkonech systému: 100 kW nebo 125 kW. Základem pohonu je zážehový motor 1,5 TSI evo2, který má výkon 96 kW nebo 110 kW. K němu se přidávají dva elektromotory (startér/generátor se 110 kW a trakční elektromotor se 125 kW), NMC akumulátor s kapacitou 1,6 kWh a jednostupňová automatická převodovka pro sériově-paralelní hybridní pohon. Trakční elektromotor pohání přední kola a při brzdění rekuperuje energii. Nejvyšší rychlost je u obou variant elektronicky omezená na 180 km/h. Nová Octavia Hybrid bude k dispozici jako liftback i kombi. Objednávky budou zahájeny v říjnu a první dodávky zákazníkům jsou naplánovány na prosinec 2026.



Nové elektrické SUV Volkswagen ID. Tiguan

Volkswagen začátkem roku 2027 Volkswagen uvede na trh nový ID. Tiguan, který nahradí SUV ID.4 a SUV kupé ID.5. ID. Tiguan opouští elektrickou exotiku a zaměřuje se na osvědčené přednosti SUV – prostornost, jednoduché ovládání a praktické technologie.

Od roku 2007 bylo vyrobeno přes 8,3 milionu vozů Tiguan, zatímco ID.4 a ID.5 společně od roku 2021 dosáhly 950 000 prodaných kusů. „Tiguan je naším nejprodávanějším modelem na světě a ID.4 a ID.5 patří k našim nejúspěšnějším elektromobilům. S ID. Tiguanem spojujeme tyto dva úspěšné příběhy,” říká generální ředitel značky Volkswagen Thomas Schäfer.

Při délce 462 cm má ID. Tiguan rozvor náprav 277 cm, což je o 8,4 cm víc než u Tiguanu se spalovacím motorem. Zavazadlový prostor pojme až 534 l resp. až 1577 l, prostor pod kapotou přidává 32 l.

Nové SUV je založeno na platformě MEB+ a nabízí tři varianty pohonu. Dvě verze s pohonem zadních kol budou mít výkon 140 kW (190 k) s LFP akumulátorem 58 kWh a 210 kW (286 k) s NMC akumulátorem 77 kWh. Nejvýkonnější

varianta s pohonem všech kol 4Motion má výkon systému 220 kW (299 k) a akumulátor o kapacitě 77 kWh. Údaje o dojezdu jsou zatím předběžné: až 450 km s menším akumulátorem, až 600 km s větší verzí a pohonem zadních kol resp. 560 km s pohonem všech kol. Nabíjení stejnosměrným proudem lze s výkonem až 105 kW resp. 165 kW.

Displej přístrojů 10" doplňuje centrálně umístěný 15" dotykový displej a poprvé v evropském Volkswagenu je za příplatek k dispozici 12" displej pro spolujezdce. Ovládací prvky kombinují displeje s klasickými ovládacími prvky. Multifunkční volant má fyzická tlačítka. Zvláštností je retro displej pro digitální kokpit a centrální displej infotainmentu ve stylu Golfu IV, včetně stylizovaného otáčkoměru, který funguje jako měřič výkonu a zobrazuje tok energie elektrického pohonu.

Elektrická verze se bude pro evropský trh vyrábět v Emdenu, zatímco konvenční verze poháněné spalovacími motory se i nadále vyrábějí ve Wolfsburgu.

Škoda Epiq 35 přichází za 619 000 Kč

Škoda Auto doplňuje nabídku modelové řady Epiq a spouští objednávky její



nejdostupnější verze Epiq 35 za doporučenou prodejní cenu 619 000 Kč s DPH. Verze Epiq 35 se nabízí výhradně s výbavou Essence. Epiq 35 využívá, podobně jako Epiq 40, menší trakční akumulátor s kombinací lithia, železa a fosfátu (LFP) o kapacitě 38,5 kWh (37 kWh netto). Synchronní elektromotor APP 290 s permanentními magnety má v tomto případě největší výkon 85 kW a dojezd je až 325 km. Stejně jako výkonnější varianty dosáhne maximální rychlost 150 km/h a z 0 na 100 km/h zrychlí za 11 s.

Pařížský autosalon bude první mezinárodní přehlídkou rozšířeného portfolia elektromobilů Škoda, včetně modelů Epiq a Peaq. Škoda Auto zde poprvé představí verzi Epiq Sportline s charakteristickými výraznými designovými prvky verzí Sportline.

Volkswagen ID. Polo Trend lze pořídit za 599 000 Kč

Volkswagen upravuje základní cenu vstupní verze ID. Polo Trend s elektromotorem o výkonu 85 kW (116 k) a akumulátorem s kapacitou 37 kWh pro dojezd až 323 km na 599 000 Kč včetně prodloužené záruky na 3 roky resp. 90 000 km. Elektromotor s výkonem 85 kW (116 k) pohání přední kola a je napájen z LFP akumulátoru s využitelnou kapacitou 37 kWh pro dojezd až 323 km. Lze jej nabíjet výkonem 11 kW při použití střídavého proudu nebo výkonem až 90 kW při použití stejnosměrného proudu z rychlonabíjecích stanic. Volkswagen ID. Polo Trend díky konstrukci na základě koncernové platformy MEB+ nabízí mimo jiné LED světlomety a zadní LED světla, asistent pro dálková světla Light Assist, zadní parkovací senzory, Software 6,



infotainment Innovision s 12,9" displejem, 10,25" digitální panel sdružených přístrojů Digital Cockpit, automatickou klimatizaci, multifunkční volant a také asistenční systémy Lane Assist, Side Assist a Front Assist.

Renault na pařížském autosalonu představí E-Space Concept

Renault miluje autosalony. Každý z nich je pro značku příležitostí k posílení svého zvláštního vztahu se zákazníky, motoristickými nadšenci i širokou veřejností a ke sdílení své vize mobility. Na pařížském autosalonu Renault předvede obnovenou modelovou řadu založenou na strategii o dvou pilířích: elektrifikaci a hybridním pohonu. Značka rovněž představí tři koncepční vozy v čele se studií E-Space Concept, která ukazuje nové možnosti cestování a rodinné mobility v éře elektromobility. S E-Space Conceptem Renault oživuje ducha minivanu Espace, který byl poprvé uveden na trh v roce 1984 a zanechal výraznou stopu v historii automobilismu. Moderní pojetí konceptu E-Space ztělesňuje strategii značky

„futuREady“. E-Space je prostorný vůz dlouhý 470 cm. Jeho proporce odrážejí nový přístup k designu rodinných vozů.



Jaguar konečně představil elektrické GT Type 01

Značka Jaguar, vlastněná indickou společností Tata Motors, v New Yorku představila elektrický čtyřdveřový grand tourer Type 01. Jaguar prokázal pozoruhodnou odvahu a s úplnou přestavbou značky vstupuje do nové éry orientované na plně elektrický pohon a exkluzivní luxus. Automobilka, která zoufale bojuje o přežití, musela udělat něco ve velkém stylu, jinak by riskovala, že zůstane jen kapitolou v automobilové historii. Rozešla se proto nejen se svou slavnou

minulostí, ale i s tradičními představami o automobilovém designu. Jaguar Type 01 má délku 524 cm a rozvor náprav 320 cm. Je vyvinutý na platformě Jaguar Electric Architecture (JEA). Zachována je podstata Jaguaru s rozložením hmotnosti 50:50. Tři elektromotory – jeden vpředu, dva vzadu – vytvářejí pohon s vektorováním točivého momentu. Poskytují celkový výkon až 757 kW (1030 k). Akumulátor má kapacitu 118 kWh. V interiéru je minimalistická estetika s 24" dotykovým displejem OLED před řidičem a malým

centrálním 7" dotykovým displejem ve stylu chytrého telefonu. Jaguar Type 01 se vyrábí ve Velké Británii v Solihullu. Objednávky budou zahájeny začátkem roku 2027 za cenu od 165 000 eur (4 miliony Kč)..



Samotné špičkové osvětlení nestačí, zásadní roli hrají i stěrače

Kvalitní legální LED náhrady v osvětlení starších vozů zvyšují bezpečnost v silničním provozu. Jenže i ty nejvýkonnější světelné zdroje ztrácejí smysl ve chvíli, kdy se před řidičem rozprostře šmouhami rozmazané čelní sklo. Stěrače jsou klíčovým prvkem aktivní bezpečnosti. Společnost OSRAM proto představuje novou řadu stěračů OSRAM WIPERblade BETTER SIGHT. K dokonalému osvětlení vozovky nyní přibývá jistota čistého čelního skla za



všech povětrnostních podmínek. Běžné stěrače často trpí rychlou degradací pryže. Řada BETTER SIGHT tento problém řeší použitím nanotechnologického povlaku 3. generace a vylepšené pryžové směsi s nanokompozitními materiály. Výsledkem je výrazně prodloužená životnost, tichý, plynulý chod, a především stírání beze šmouh i v extrémních teplotách. Portfolio pokrývá prakticky všechna běžná vozidla na evropském trhu. První volbou jsou ploché bezramíkové stěrače Multi-Fit Beam Blade s integrovaným aerodynamickým spoilerem a pružným jádrem z uhlíkové oceli. Druhou variantu představuje osvědčená a cenově dostupná klasická ramíková konstrukce Conventional Blade.

Jak dopadla unikátní anketa Ojeté auto roku 2026?

Ve druhém ročníku ankety, vyhlášené společností Aures Holdings, hlasovalo 7466 respondentů, tedy téměř dvojnásobek oproti loňskému premiérovému roku. Titul nejlepší rodinné auto hlasující přirkl Škodě Octavii – získala 12 % hlasů před Škodou Kodiaq s 8,6 %. V kategorii nejpraktičtější a nejuniverzálnější vůz zabodovala opět Škoda Octavia – vybralo ji 19 % respondentů, druhou Škodu Superb 6 %. V kategorii nejúspornější spalovací vůz vybojovala zlatopřekvapivě Škoda Octavia – zde ji volilo 14 % lidí, 10 % stříbrnou Toyotu Yaris a třetí skončila také Toyota, tentokrát Prius s 5,5 %. Poslední subkategorie Nejvíce cool a sexy automobil překvapila, když pro Čechy je nejvíce „cool a sexy vozem“



Škoda Octavia! Nechala za sebou stříbrné Porsche 911 i bronzovou Alfu Romeo Giulia. V kategorii nejlepší elektromobil si palmu vítězství odnesla Škoda Enyaq, pro niž hlasovalo 12 % respondentů. Za sebou nechala Tesla Model 3 s 5,3 % a Škodu Elroq s 5 %. Absolutní vítěz ankety není velkým překvapením – Škoda Octavia, již poslalo svůj hlas celkem 37 % respondentů, tedy 2762 lidí.



Škoda Auto na DesignBloku 2026

Škoda Auto pokračuje v partnerství s festivalem DesignBlok prezentací nejnovějších elektrických modelů Škoda Epiq a Škoda Peaq.

První z festivalových instalací navazuje na úspěšnou prezentaci značky na letošním Milan Design Weeku. Expozice Oooh, that's EpiQ přivádí do Prahy svět barev, pohybu a fantazie, v němž se design stává prostředkem k objevování nových perspektiv každodenní mobility. Škoda Epiq se v tomto prostředí představuje jako ztělesnění přístupné elektromobility pro moderní život ve městě.

Druhá expozice s názvem Peaq Inside představila nový model Škoda Peaq prostřednictvím zážitku zaměřeného na světlo, prostor a vnímání designu. Právě zde úřadující generální ředitel společnosti Škoda Auto Holger Peters představil model Peaq v české premiéře. Instalace vycházela z designové cesty, kterou v případě modelu Škoda Peaq odstartovala jeho koncepční studie Vision 7S a následný

rozvoj designového jazyka Modern Solid. Návštěvníci mohli objevovat detaily, proporce i filozofii, která stála za vznikem nového elektrického SUV značky Škoda.

Před holešovickým Výstavištěm vznikla otevřená venkovní instalace Born To Explore, která rozšířila festivalovou prezentaci značky Škoda směrem k rodinám s dětmi. Interaktivní prostor propojil hravého ducha modelu Epiq s ambiciózním charakterem modelu Peaq a vytvořil místo, kde mohli nejmladší návštěvníci tvořit, experimentovat, objevovat a rozvíjet svou představivost a fantazii. Součástí venkovní zóny byla také společná prezentace modelů Škoda Epiq a Škoda Peaq.

Designová prezentace značky Škoda Auto nabídla také doprovodný program pro veřejnost. Návštěvníci se budou mohli zúčastnit workshopů s designéry Škoda Auto v Průmyslovém paláci na Výstavišti Praha, které se zaměřily na skicování nejnovějších modelů značky.

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][illegible][illegible]

Aktivita z automobilového průmyslu
openly tvrdí. Mnozí odborníci navíc
připomínají, že automobilový průmysl
je v České republice stále velmi
obtěžován a v čem dle většiny public,
zastávajícího automobilový průmysl
v ČR, především za 25 dnů zákazu
projezdu.

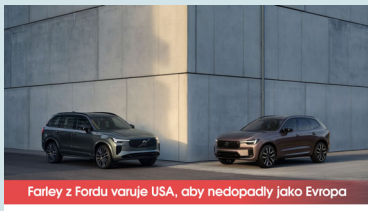
Právě kvůli tomu, že automobilový
průmysl v České republice uděluje tak a novými
pauzami větší narušení. Někdy se to projevuje
v tom, že například v případě, že se
konečně poškodí například COVID-19
případy, které se objevují v České republice,
tohoprá, se rozhodne, že by mělo za náhodou
vůzky, které se nacházejí v České republice
vlastních čísel.

Právě kvůli tomu, že automobilový průmysl
Když v minulosti definovali cizí se přesunout
na vlastní území, aby se mohli vrátit.
Od 15. dubna se vrátí do České republiky
se spíše nepostupují. Důvod je v jaké míře
mohou být v České republice, aby se mohli
bežně vrátit k vlastní nedostatečnosti zprávy

Zatímco někteří tvrdí, výrobci automobilů
se rozhodli z vlastní vůle. Jiní však
připomínají, že v České republice
automobilový průmysl je stále velmi
obtěžován a v čem dle většiny public,
zastávajícího automobilový průmysl
v ČR, především za 25 dnů zákazu
projezdu.

Právě kvůli tomu, že automobilový
průmysl v České republice uděluje tak a novými
pauzami větší narušení. Někdy se to projevuje
v tom, že například v případě, že se
konečně poškodí například COVID-19
případy, které se objevují v České republice,
tohoprá, se rozhodne, že by mělo za náhodou
vůzky, které se nacházejí v České republice
vlastních čísel.

Právě kvůli tomu, že automobilový průmysl
Když v minulosti definovali cizí se přesunout
na vlastní území, aby se mohli vrátit.
Od 15. dubna se vrátí do České republiky
se spíše nepostupují. Důvod je v jaké míře
mohou být v České republice, aby se mohli
bežně vrátit k vlastní nedostatečnosti zprávy

[illegible]

Hlasování o zákazu spalovacích motorů odloženo

Přehodnocení globálního automobilového trhu

Farley z Fordu varuje USA, aby nedopadly jako Evropa

Jak Tesla tlačí na evropské regulační orgány

Čas na autosalon



Hlasování o zákazu spalovacích motorů odloženo

Hlasování o zákazu spalovacích motorů v Evropském parlamentu bylo naplánováno na pondělí. Jenže podle dostupných informací z několika zdrojů bylo odloženo o dva týdny.

Před čtyřmi lety Evropský parlament rozhodl, že nově prodávaná auta v EU nesmí od roku 2035 vypouštět CO₂, jinak výrobcům hrozí miliardové pokuty. V praxi by se mohly prodávat jen nové elektromobily a vozidla na vodík. Automobilový průmysl toto nařízení ostře kritizoval.

Na konci loňského roku Evropská komise navrhla uvolnění cílů pro rok 2035. Místo 100% snížení emisí CO₂ z nových osobních automobilů návrh Komise stanovil cíl na 90 % ve srovnání s rokem 2021. Zbývajících 10 % by mohlo být kompenzováno mimo jiné kredity za udržitelná paliva a tzv. „nízkouhlíkovou“ ocel vyrobenou v EU. To by umožnilo plug-in hybridům, elektromobilům s prodlužovačem dojezdu, hybridům i automobilům se spalovacími motory hrát roli i po roce 2035.

Nyní chtějí Německo a Francie plánované uvolnění emisních limitů CO₂ pro nové osobní automobily v EU dále rozšířit. Kancléř Friedrich Merz a prezident Emmanuel Macron dosáhli dohodu o společném postoji, který jde nad

rámec návrhu Komise. V Berlíně a Paříži chtějí povolit další uvolnění o 10 %, aniž by za to vyžadovaly kompenzaci. V kombinaci s již plánovanými možnostmi kompenzace by to teoreticky mohlo snížit efektivní úroveň snížení na 80 %. Výměnou za to se očekává, že Berlín podpoří přísnější standardy „Vyrobeno v Evropě“.

Zásadně proti se staví Energetický a nabíjecí sektor, který investoval do evropského rámce značné prostředky. Předsedkyně výkonné rady Německého svazu energetického a vodohospodářského průmyslu BDEW Kerstin Andreae uvedla: *„Evropa potřebuje silný automobilový průmysl a zároveň spolehlivou podporu pro nárůst elektromobility. Úlevy pro výrobce vozidel nesmí vést ke znehodnocení investic do nabíjecí infrastruktury, elektrotechniky a nových obchodních modelů. Spravedlivé evropské řešení vyžaduje: jasný směr k elektromobilitě, účinné pobídky pro vozové parky elektromobilů, daňovou podporu pro elektromobily a méně byrokracie při rozšiřování nabíjecí infrastruktury. Takto vypadá úspěšná průmyslová politika pro Evropu jako místo podnikání.“*



Jak Tesla tlačí na evropské regulační orgány

Speciální zpráva Reuters informuje o tom, jak Tesla zastrašuje EU, aby schválila svou technologii plně autonomního řízení „Full Self-Driving“. A funguje to.

Redaktoři Reuters zkoumali, jak společnost Elona Muska předložila vlastní výzkum s odvážnými tvrzeními o snižování počtu nehod, využila sociální média k mobilizaci nadšenců Tesly k požadavku rychlého schválení a označila bezpečnostní regulační orgány za bezohledné byrokraty blokující její technologii zachraňující životy.

Háček? Odborníci tvrdí, že tvrzení Tesly o bezpečnosti systému FSD, který není plně autonomní, ale systémem asistence řidiče, neobstojí. Mluvili se sedmi výzkumníky v oblasti bezpečnosti silničního provozu, kteří uvedli, že kampaň Tesly je postavena na chybném výzkumu bezpečnosti, v němž neobstojí tvrzení, že FSD „zachraňuje životy“.

Získali také stovky stran e-mailové korespondence mezi Teslou a regulačními orgány v Nizozemsku, Švédsku, Norsku, Dánsku, Estonsku, Itálii a Švýcarsku. Vyšetřování zjistilo, že během nizozemského přezkumu se Tesla opakovaně snažila omezit intenzitu zkoumání regulačním orgánem a s určitým úspěchem prosazovala stanovení podmínek a metod svého hodnocení a testování. Nizozemští regulační pracovníci psali

o „sdílených“ a „vzájemných“ cílech s Teslou, což podle pěti expertů na regulaci autonomních vozidel varovalo před nestranností regulačního orgánu.

Strategie zatím funguje. Tesla získala v Nizozemsku klíčové první schválení, které uvolnilo cestu k celoevropskému hlasování regulačních orgánů z 27 zemí Evropské unie, které se očekává brzy. Sedm dalších zemí EU udělilo Tesle národní schválení (včetně České republiky). A Elon Musk uvítal podporu Německa pro softwarový systém asistence řidiče od Tesly.

Úředníci v Litvě a České republice uvedli, že tvrzení společnosti na sociálních sítích neovlivnila jejich hodnocení technologie. Český regulační orgán dodal, že nemá důvod zpochybňovat nestrannost regulačního orgánu odpovědného za bezpečnost vozidel v Nizozemsku.

Hlavním problémem je podle všech výzkumníků to, že Tesla dělá přehnaná tvrzení o veřejné bezpečnosti, která jdou daleko za to, co její výzkum dokazuje v USA i Evropě. Daniel McGehee, profesor inženýrství a ředitel Výzkumného ústavu bezpečnosti řízení na lowské univerzitě, uvedl, že evropská studie Tesly představuje potenciálně užitečné důkazy o činnosti systému, ale zdaleka neukazuje, že FSD zachraňuje životy.



Přehodnocení globálního automobilového trhu

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

Padesát let po začátku globalizace se v automobilovém průmyslu odehrává pravý opak: regionalizace. Globalizovaný obchodní model již není životaschopný. Neexistuje žádné „světové auto“, tedy takové, které by si koupil každý zákazník na celém světě. Jednotný trh, po kterém automobilky touží, se nestává realitou.

Společnosti reagují regionalizací svých značek a současným stahováním se z nerentabilních trhů. Kromě toho přizpůsobují modely tak, aby přesně odpovídaly profilu zákazníka každého regionu. A každá značka je nasazována konzistentně podle své identity. Kam nezapadá, tam se nehodí.

Výrobci proto nyní staví velká vozidla speciálně pro USA, jak to stále častěji dělají Volvo, Stellantis a další. V Číně se pozornost soustředí na vysoce digitalizované, „mladé“ vozy, o což se pokouší Audi se svou podznačkou AUDI. V Evropě se automobilky soustředí na rychlou elektrifikaci.

Stažení je zcela záměrné. Zejména společnosti s více značkami se již nesnaží dělat všechno všude. V Evropě automobilky škrtnou v části svého podnikání, protože nechtějí držet krok s rychlou elektrifikací. Například Jeep již do Evropy nedodává svůj Wrangler.

Stellantis plánuje neobětovat žádnou ze svých 14 značek, ale spíše je zaměřit na specifické cílové skupiny a regiony. To zahrnuje zohlednění preferencí zákazníků, správné cenové struktury a právních požadavků.

Renault volí podobný přístup: Evropa zůstává hlavním trhem pro urychlenou elektrifikaci, zatímco Latinská Amerika je regionem pro objemový prodej s lokalizovaným vývojem modelů. A americký trh řízený celními tarify je zcela ignorován. Ti, kteří v USA nejsou nyní, tam ještě dlouho nebudou (Škoda, Citroën, Cupra...).

Intenzivnější regionalizace a branding, zaměřený na cílové skupiny, to je odpověď automobilových skupin na nový, fragmentovaný svět.



Čas na autosalon

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Mnoho automobilových novinářů se chystá do Paříže na autosalon. Čínské značky proměnily podobu přežívajících evropských autosalonů a objevují se v čím dál větším počtu, zatímco tradiční akce bojují o přežití. Letos tomu nebude jinak – představí se zde 20 čínských značek.

Ještě nedávno byly autosalony pro tradiční výrobce velkou událostí kde s novými vozy působili velký rozruch. Někdy se to zvrhlo až do surrealistických rozměrů. Finanční krize, na které posléze navázala pandemie COVID-19, autosalony zasáhly. Někteří výrobci, včetně Toyoty, se rozhodli, že již nestojí za námahu a raději uvádějí vozidla na trh během svých vlastních akcí.

V důsledku toho mnoho autosalonů utrpělo. Kdysi věhlasná detroitská akce se přesunula z ledna na září v naději, že přiláká víc návštěvníků. Od té doby se vrátila do ledna, ale její situace se nijak nezlepšila. Daří se jí však lépe než Ženevě, kde organizátoři v roce 2024 oznámili, že ruší ročník 2025 kvůli nedostatečnému zájmu automobilek.

Zatímco někteří tradiční výrobci automobilů se autosalonů z velké části vzdali, čínské automobilky je naopak přijaly s otevřenou náručí. Autosalony v Číně se staly zázrakem moderního automobilového průmyslu – obrovské výstavní haly s ohromující škálou značek, které na vysoce konkurenčním trhu soupeří s novými modely nabitými technologiemi.

Pokud se někdo před 20 lety na Západě smál čínským autům, dnes se už nesměje. Číňané začali ovládat a oživovat autosalony v místech jako jsou Paříž a Mnichov, přičemž nutí evropské automobilky, aby se představily na jejich domácí půdě. Dokonce zviditelnily i málo známé autosalony, jako v polském Poznani, který měl v posledních několika letech víc vystavovatelů než Mnichov.

A nyní se čínským značkám otevřela Argentina – v Buenos Aires si uspořádaly svůj vlastní autosalon, kde se představilo 20 čínských značek, které od konce loňského roku zvýšily svůj podíl na argentinském automobilovém trhu z 2 % na 10 %. Čínští výrobci automobilů se v Latinské Americe neustále rozšiřují a prodávají vozy tempem, které některé místní trhy znepokojuje.



Farley z Fordu varuje USA, aby nedopadly jako Evropa

Generální ředitel společnosti Ford Jim Farley se k čínským konkurentům vyjadřuje poměrně otevřeně. V létě zaměstnancům automobilky sdělil, že čínští konkurenti by mohli vstoupit na americký trh během deseti let.

Zatímco americký Senát se snaží najít způsob, jak trvale zakázat čínským automobilkám přístup na lukrativní americký trh s automobily – s výjimkou Mercedesu, v němž čínské subjekty drží 20 % pasivního podílu – Farley stále hovoří, jako by jejich příchod byl jednoho dne nevyhnutelný. Tvrdí, že USA musí pečlivě zvážit, jak a zda by čínští výrobci automobilů měli vstoupit na americký trh, přičemž poukazuje na Evropu jako na varovný příklad.

Farley prohlásil: *„Spojené státy musí být mimořádně opatrné ohledně toho, jak čínští výrobci automobilů vstupují do naší země. Podívejte se na tlak na evropský automobilový průmysl, kde čínský dovoz rychle získává podíl na trhu. Pro evropské země je už příliš pozdě.“*

USA mají jednu výhodu, kterou Evropská unie postrádá: jednotnou federální vládu schopnou určovat obchodní politiku – 27 členských států EU

nemá stejnou flexibilitu. Zda je vyloučení čínské konkurence správným řešením je samostatná otázka, ale Washington má možnost se tak rozhodnout.

Švédská společnost Volvo Cars stáhla své celoroční prognózy objemu prodeje a cash-flow s odkazem na „*zhoršující se tržní podmínky v Číně a pomalejší než očekávané oživení v USA.*“ Na varování společnosti Volvo není překvapivé to, že by šlo o něco neočekávaného – stejně jako jiné tradiční značky se v Číně potýká s obtížemi a její problémy v USA nejsou novinkou – ale to, že přišlo pouhé dva týdny po velkolepé prezentaci pro investory, na níž společnost vychvalovala své vyhlídky. Volvo investorům sdělilo, že do roku 2030 plánuje uvést 13 nových modelů a zdvojnásobit svou marži před zdaněním oproti roku 2025. Vedení však v té době jistě již vědělo, že se schyluje ke snížení prognózy.

General Motors si i přes pokles prodeje udržel pozici nejprodávanějšího automobilového výrobce v USA ve třetím čtvrtletí, ale Toyota nadále ukrajovala z jeho náskoku, protože vysoké ceny benzínu tlačí kupující směrem k hybridům.