47. týden 2026







AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz









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









AutoBest Conquest 2027 představuje šest finalistů

Organizace AutoBest ohlašuje finalisty pro AutoBest Conquest 2027, čímž se otevírá další kapitola nezávislé evropské ankety a jejího unikátního přístupu s přímým zapojením veřejnosti do hodnocení a výběru nejlepších automobilů na evropském trhu.

Šest finalistů:

Dacia Striker
Hyundai Ioniq 3
Leapmotor B05
MG4 EV Urban
Renault Twingo
Volkswagen ID. Polo

V tomto ročníku budou mít spotřebitelé opět příležitost hlasovat po boku odborné poroty AutoBest a přímo tak přispět k výsledkům čtyř významných evropských automobilových ocenění: Auto, které je nejvýhodnější koupí v Evropě, Nejlepší auto Evropy z pohledu uživatelů, Nejlepší design automobilu v Evropě a Nejlepší cenově dostupná technická výbava v Evropě. Hlasy veřejnosti budou zkombinovány s hodnocením odborné poroty, čímž evropští uživatelé automobilů získají přímý vliv na ocenění modelů a inovací, které nejlépe odpovídají jejich očekáváním.

Zásadní etapou soutěže bude závěrečný test AutoBest U-Test (kde U znamená Ultimate), během něhož bude všech šest finalistů hodnoceno členy poroty AutoBest. Zatímco dřív se závěrečný test konal koncem listopadu, v nadcházejícím ročníku je naplánován na 9. - 10. března 2027 v ÖAMTC Driving Center v Teesdorfu nedaleko Vídně v Rakousku. Upravený harmonogram poskytne víc času na přípravu organizaci AutoBest, členům mezinárodní poroty i zúčastněným automobilkám. Přesunutí testovacích aktivit na březen by mělo také přinést příznivější povětrnostní podmínky a méně nabité období v automobilovém kalendáři. Během závěrečného testu porota AutoBest důkladně posoudí všech šest finalistů podle široké škály reálných hodnotících kritérií.

Od 18. ledna 2027 budou mít evropští uživatelé automobilů příležitost navštívit zúčastněné autosalony a vyzkoušet si tyto modely. Týden po zahájení testovacích jízd se 25. ledna 2027 oficiálně otevře veřejné hlasování prostřednictvím oficiálních digitálních platforem AutoBest. Soutěž vyvrcholí živou show AutoBest Conquest, která je naplánována na konec března nebo začátek dubna 2027.

Kia zahajuje prodej modelu K4 Hybrid



Kia rozšiřuje nabídku pohonných jednotek modelové řady K4 a uvádí na český trh plně hybridní verze K4 Hybrid a K4 Sportswagon Hybrid. Nové pohonné ústrojí kombinuje zážehový modernizovaný motor 1,6 GDI řady Kappa, synchronní elektromotor a šestistupňovou dvouspojkovou převodovku. Spalovací motor dosahuje nejvyšší výkon 75 kW (102 k), elektromotor 45 kW (61 k) a celá soustava 113 kW (154 k). Energii hybridní soustavě dodává akumulátor s kapacitou 1,49 kWh a hmotností 35,5 kg. Prostřednictvím rekuperačního brzdění může přijímat výkon až 49 kW a dodávat maximálně 64 kW. Nová generace hybridní soustavy využívá inteligentní systém rekuperačního brzdění Smart Regenerative Braking System 2.0, známý z modelu Niro HEV. K4 Hybrid má zavazadlový prostor o objemu 438 l, po sklopení opěradel zadních sedadel až 1217 l, a K4 Sportswagon Hybrid 604 l resp. až 1439 l. Jde o stejné hodnoty jako odpovídající varianty se zážehovým motorem 1,6 T-GDI. Akční cena základní verze Comfort činí pro K4 Hybrid 624 980 Kč vč. DPH, pro K4 Sportswagon o 20 000 Kč víc.

Audi spouští novou službu Audi Rent

Audi na českém trhu uvádí novou službu prémiové mobility Audi Rent. Nově koncipovaná půjčovna s online platformou je určena pro ty, kteří si chtějí snadno a rychle půjčit prémiový automobil pro nevšední událost nebo touží na vlastní kůži vyzkoušet si výhody exkluzivní mobility. Umožňuje výběr a rezervaci požadovaného vozu buď na webové stránce www.audi-rent.cz nebo v mobilní aplikaci Audi Rent, kterou si mohou zájemci bezplatně stáhnout v obchodech App Store a Google Play. Vozový park zahrnuje pouze nová vozidla s maximálním stářím jeden rok. V první fázi po spuštění služby Audi Rent jsou k dispozici modely Audi A6, Q5, SQ5 a Q8 u tří autorizovaných prodejců značky Audi - Louda Auto v Pardubicích, auto I.S.R. v Praze a ROS v Brně. V budoucnu se předpokládá další rozšíření partnerů i doplnění o další modely. Vůz Audi si mohou držitelé řidičského oprávnění skupiny B zapůjčit od 21 let.





15 nových elektromobilů v reálném provozu

Organizace AutoBest testovala 15 nových elektromobilů. Hodnotila je prostřednictvím sedmi vlastních indexů. Ty nabízejí fakta, která jsou důležitá pro každého, kdo uvažuje o pořízení elektromobilu.

EcoBest Challenge 2026 je jediným certifikovaným nezávislým evropským testem běžných elektromobilů v reálném provozu, jehož cílem je odhalit jejich skutečné parametry. Všechna vozidla byla testována stejnou metodikou v reálných podmínkách, kterou vyvinula organizace AutoBest a která byla již čtvrtým rokem certifikována nezávislou organizací Bureau Veritas.

Porotou AutoBest bylo v rámci EcoBest Challenge 2026 testováno 15 vozů, jejichž cena před zdaněním nepřesahovala 65 000 eur: Audi Q4 e-tron, BMW iX3, BYD Atto 2, Citroën ë-C5 Aircross, Kia EV2, Leapmotor B10, Mazda6e, Mercedes-Benz CLA 250+, Opel/Vauxhall Grandland Electric, Peugeot e-5008, Renault Twingo, Tesla Model Y, Volvo EX60, Xpeng P7+ a Zeekr 7GT.

Všechny vozy byly sériové, s jedním řidičem na palubě. Testy se konaly v Itálii na zkušebním okruhu Quattroruote. Smíšená trasa kombinovala dálnice, mimoměstské silnice a jízdu ve městě na třech okruzích různé délky. Řidiči si vyměňovali vozy každých 30 km, aby se eliminoval individuální styl jízdy. Poté, co palubní počítač ukázal 0 % resp. 0 km, pokračoval každý vůz v jízdě dokud se zcela nezastavil.

S velkou přesností jsme změřili i procesy rychlého nabíjení střídavým (AC) a stejnosměrným (DC) proudem pomocí 22 kW AC stanic a 400 kW DC stanic.



Nejvýznamnější výsledek zaznamenal Renault Twingo, který dosáhl nový rekord dojezdem 8,33 km na 1 kWh z akumulátoru. Jedná se o nejlepší energetickou účinnost v historii EcoBest Challenge. Dobrou zprávou je, že jsme letos zaznamenali čtyři modely (Xpeng P7+, Zeekr 7GT, Volvo EX60 a BMW iX), které dosáhly dojezd 100 km za 4 minuty rychlého nabíjení stejnosměrným proudem.

Víc na str. 10 a na www.autoweek.cz

Škoda Auto předala nové vozy HZS ČR

Škoda Auto předala nové vozy Hasičskému záchrannému sboru ČR (HZS ČR). Ten by měl během dvou let získat až 160 vozidel Octavia a Kodiaq - prvních 50 ještě do konce letošního roku. Jako první si záchranáři převzali vozy Octavia a Kodiaq s turbodieselem 2,0 TDI a sedmistupňovou automatickou převodovkou. Vozy Kodiaq jsou vybaveny pohonem všech kol. Slavnostní předání proběhlo u pražského autorizovaného prodejce Auto Palace Spořilov za účasti zástupců značky Škoda a vedení Hasičského záchranného sboru ČR. Automobily jsou ve standardním technickém provedení s nezbytnou výstražnou, zásahovou a rádiovou výbavou. Sloužit budou především k plnění úkolů HZS ČR v rámci operačního řízení při mimořádných událostech a krizových situacích. Zvýšená průchodnost terénem modelu Kodiaq navíc usnadní výjezdy i do hůře přístupných oblastí.



Výzva k elektrifikaci nákladní dopravy

Koalice víc než 50 společností vyzvala EU k důraznějším krokům vedoucím k urychlení elektrifikace nákladních vozidel před revizí norem CO2 pro těžká nákladní vozidla v roce 2027. Uvádí, že pro podporu investic a konkurenceschopnosti je zapotřebí politická jistota. Koalice zahrnuje výrobce nákladních vozidel, poskytovatele nabíjecích stanic, energetické společnosti, výrobce akumulátorů a provozovatele vozových parků, včetně výrobce nákladních vozidel Traton, Volvo Trucks nebo společností Amazon a Milence, která provozuje evropskou síť nabíjecích stanic pro nákladní vozidla. Tyto průmyslové skupiny se snaží ovlivnit politiku EU v oblasti dekarbonizace nákladních vozidel. Koalice vyzvala politiky, aby urychlili možnosti připojení k síti a podpořili investice do infrastruktury pro nabíjení s vysokým výkonem. Konzultační společnost WSP Research tvrdí, že rychlejší elektrifikace může do roku 2035 také v EU generovat o 24 % vyšší roční přidanou hodnotu ve výrobě elektrických nákladních vozidel v hodnotě 2,5 miliardy eur.





DS Automobiles představuje nové SUV DS N°7

DS 7 před osmi lety znamenal začátek nové éry pro DS jako první samostatný model prémiové značky, založené v roce 2014 v rámci skupiny Stellantis. V současné době tvoří polovinu všech registrací vozů DS, v ČR dokonce 70 %. V nové podobě DS N°7 se posouvá do vyššího segmentu. Díky multienergetické platformě STLA Medium je k dispozici s plně elektrickým i hybridním pohonem.

Nový DS N°7 narostl o 70 mm na délku 4660 mm a zároveň se rozvor prodloužil jen o 5 mm na 2790 mm, což umožnilo vytvořit výrazně prostornější interiér. Zavazadlový prostor má v závislosti na verzi objem 500 až 560 l s podlahou nastavitelnou do dvou poloh.

Interiér je zpracován s použitím vysoce kvalitních materiálů týmem Stellantisu v Melfi v jižní Itálii. Přístrojovému panelu vévodí 10" digitální přístrojový štít, 16" centrální HD displej se systémem DS Iris System 2.0 s integrovanou umělou inteligencí a rozšířený head-up displej.

DS N°7 E-Tense (100% elektrický) je k dispozici ve třech verzích. Základní E-Tense FWD/170 kW (230 k) má akumulátor s kapacitou 73,7 kWh pro dojezd 543 km. Vrcholné verze jsou vybaveny akumulátorem s kapacitou 97,2 kWh a DC nabíjením výkonem až 160 kW. Verze s pohonem předních kol E-Tense FWD Long Range poskytuje výkon 180 kW (245 k) a dojezd 740 km. S pohonem všech kol E-Tense AWD Long Range má největší výkon systému 257 kW (350 k) a umožňuje dojezd až 679 km.

DS uvádí na trh také verzi DS N°7 Hybrid s mild-hybridním systémem kombinujícím tříválec 1,2 l/100 kW (136 k) a 48V elektromotor o výkonu 21 kW (28 k) v šestistupňové dvouspojkové převodovce pro největší výkon systému 107 kW (145 k).



Klidnou jízdu zajišťuje prediktivní podvozek DS Active Scan Suspension, jenž pomocí kamery skenuje vozovku a v reálném čase upravuje tlumení každého kola.

Na českém trhu je DS N°7 nabízen ve třech stupních výbavy za cenu od 1 050 000 Kč ve verzi Hybrid a od 1 390 000 Kč u elektrické verze E-Tense.

Autoservis & mobilita
www.autoservismagazin.cz
MAGAZÍN PRO AUTOOPRAVÁRENSTVÍ, AFTERMARKET A AUTODOPRAVU

Kde se tradice snoubí s inovacemi

V roce 2027 Servind oslaví 35 let působení na českém trhu. Toto jubileum připomene exkluzivním nástěnným kalendářem jako poděkováním zákazníkům, obchodním partnerům, zaměstnancům a přátelům. Nový kalendář je zároveň oslavou autoopravárenství, průmyslu i lidí, kteří tyto obory utvářejí a s nimiž je příběh Servindu již více než tři desetiletí úzce spojen. Kalendář nese podtitul „Kde se tradice snoubí s inovacemi" a jeho protagonisty jsou dva unikátní české automobily značky Praga. Historický sportovní vůz Praga Super Piccolo 1000 mil představuje technickou zručnost a řemeslné mistrovství našich předků. Moderní hypersport Praga Bohema naopak ukazuje možnosti současného českého vývoje, nejmodernějších materiálů a konstrukčních řešení. Oba automobily nafotil Martin Zeman, který se Servindem spolupracoval již na několika předchozích kalendářích.

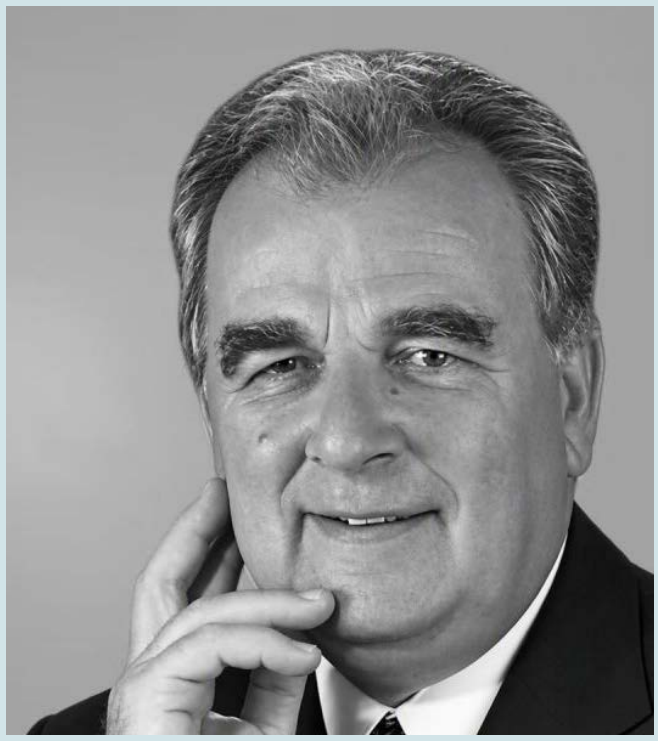


Jak se mění silniční doprava v Evropě?

Eurowag představuje zprávu Transforming Transportation in 2027. Zpráva mapuje klíčové trendy, které ovlivňují silniční nákladní dopravu v Evropě. Evropská silniční doprava prochází zásadní proměnou. Evropským dopravcům chybí 500 000 řidičů a do roku 2030 jich dalších 660 000 odejde do důchodu. Současně rostou provozní náklady a sílí tlak na snižování emisí. To jsou některá z hlavních zjištění nejnovějšího vydání zprávy společnosti Eurowag Transforming Transportation in 2027, která zdůrazňuje zásadní roli digitalizace, automatizace a efektivnějšího využívání dat při řešení těchto problémů. V prostředí rostoucích nákladů už digitalizace nepředstavuje pouze technologickou výhodu. Stává se nezbytným nástrojem pro efektivnější řízení provozu, kontrolu výdajů i ochranu marží. Jednou z nejrychlejších cest ke zlepšení provozní ekonomiky a snížení emisí nemusí být obměna vozového parku. Významný potenciál spočívá v efektivnějším plánování přepravy, omezování jízd naprázdno a podpoře úspornějšího stylu jízdy. Data jsou klíčem k dosažení těchto úspor. Další možnost představují nízkoemisní paliva, například HVO100 či LNG, nebo přechod na e-mobilitu.

AUTOmakers
ZPRAVODAJSKÝ PORTÁL A ČASOPIS PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Zemřel bývalý ředitel Karosy Rudolf Černý



Zemřel Ing. Rudolf Černý, předseda představenstva a generální ředitel společnosti KAROSA, dnes Iveco Czech Republic, a dlouholetý člen představenstva a viceprezident Sdružení automobilového průmyslu.

Rudolf Černý začínal v tehdejší Karose jako projektant. Už ve druhé polovině 60. let měl na starosti výstavbu nového výrobního závodu ve Vysokém Mýtě a v roce 1970 jej pomáhal uvést do provozu. Po roce 1990 se jako technický náměstek podílel na rozhodnutí soustředit podnik na výrobu autobusů a spojit jeho budoucnost se zahraničním partnerem. Po vstupu francouzské společnosti Renault V.I. se v roce 1995 stal generálním ředitelem. Prosadil zaměření na meziměstské autobusy, které určilo směr vysokomýtské výroby na další desetiletí. V roce 1998 získal titul Manažer roku. Své zkušenosti po řadu let přinášel také do práce našeho Sdružení. Kolegové z Karosy a pozdějšího Iveco Czech Republic na něj vzpomínají jako na člověka, který dokázal srozumitelně vysvětlit, proč má smysl pustit se i do náročné investice. Při rozhodování o budoucnosti podniku vždy myslel také na lidi, kteří v něm pracovali.

Petra Růžičková končí u Omody

Z dobře informovaných zdrojů k nám dorazila překvapující informace, že z importu čínských automobilů Omoda/Jaecoo odchází jeho country ředitelka Petra Růžičková. Petra Růžičková ve společnosti Grand Automotive vedla čínskou dvoj značku Omoda a Jaecoo z pozice country direktorky od jara 2025. Za jejího působení se letos staly jedničkou mezi čínskými brandy, s náskokem před MG, Chery a ambiciózním BYDem. Po deseti měsících jí patří desátá příčka mezi TOP nejvíce registrovanými značkami v ČR. O příčinách jejího odchodu se zatím jen spekuluje, ale naše zdroje uvádějí názorový konflikt mezi českým vedením a maďarskou centrálou.



příští vydání bude až 6. července

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:
Ing. Tomáš Rybecký (t.rybecky@gmail.com)
Luděk Šipla

Partner organizace:



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

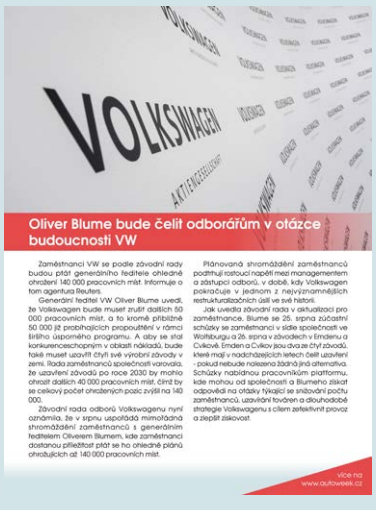
Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na
vladimir.rybecky@gmail.com

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

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


Český autoprůmysl drží silnou výkonnost

Test 15 elektromobilů až do úplného vybití


Oliver Blume bude čelit odporářům v otázce budoucnosti VW

Mercedes-Benz zastavuje investice v Německu


Proč v Německu klesá produkce

Evropa posiluje odolnost automobilového dodavatelského řetězce


Prodej Stellantisu v USA roste

Vlastní gól Evropy


Pomalý růst BMW v Číně

Německé vzestupy a pády



Test 15 elektromobilů až do úplného vybití

Aby evropským motoristům ukázala, jak si dnešní elektromobily skutečně vedou, uskutečnila nezávislá mezinárodní organizace AutoBest koncem v italském Vairanu nový ročník EcoBest Challenge.

U všech 15 testovaných vozů byl poměr mezi skutečným dojezdem a dojezdem podle WLTP vyjádřený **indexem EcoC 1** pod 100 %. Nejlepší hodnotu dosáhla Kia EV2 s 95 %. Na druhém místě se umístilo Audi Q4 e-tron s 92,6 % a na třetím Peugeot e-5008 s 90,8 %. Poslední se umístil Xpeng P7+ s 79,1 %.

Index EcoC 2 představuje nejdůležitějším ukazatel energetické účinnosti elektromobilů. Udává kolik kilometrů jízdy v reálném provozu dokáže vůz ujet na 1 kWh energie z akumulátoru. Renault Twingo stanovil nový rekord s hodnotou 8,33 km/kWh. Druhé místo obsadila Tesla Model Y se 7,77 km a na třetím místě se umístil Mercedes-Benz CLA se 7,21 km. Zeekr 7GT+ dosáhl pouze 4,92 km/kWh.

Množství energie skutečně potřebné k plnému nabití vozidel se zcela vybitým akumulátorem vyjadřuje **index EcoC 3**. Na prvním místě je Volvo EX 60 se ztrátou jen 4,7 % nabité energie. Všechna vozidla spotřebovala víc energie, než činila kapacita akumulátoru v rozmezí od 4,7 % do 18,16 %.

Index EcoC 4 vyjadřuje kolik km dokáže vůz ujet na 1 kWh dodané z nabíječky. Nejlepší výsledek dosáhl Renault Twingo s hodnotou 7,41 km/kWh.

Index EcoC 5 ukazuje dojezd po zobrazení 0 km resp. 0 % na palubním displeji až do úplného zastavení vozidla. Všechna testovaná vozidla prokázala strategickou rezervu, největší Leapmotor B10 - 32 km.

Index EcoC 6 vyjadřuje dobu potřebnou k nabití pro dojezd 100 km pomocí 22 kW nabíječky. Kia EV2, Volvo EX60 a Zeekr 7GT prokázaly schopnost střídavého nabíjení výkonem 22 kW. Ostatních 12 modelů zůstává na 11 kW. V důsledku toho vede Kia EV2 s dobou nabíjení střídavým proudem 50 minut na 100 km, následuje Volvo EX60 s 57 minutami a Zeekr 7GT s 1 hodinou a 4 minutami.

Při rychlém nabíjení stejnosměrným proudem (DC) byl stanoven nový rekord. Index EcoC 7 vyjadřuje dobu potřebnou k nabití pro dojezd 100 km. Xpeng P7+, Zeekr 7GT, Volvo EX60 a BMW iX3 potřebují k ujetí 100 km pouhé 4 minuty.

více na
www.autoweek.cz



Mercedes-Benz zastavuje investice v Německu

Mercedes-Benz zastavuje veškeré investice do svých německých závodů a zvažuje uzavírání těchto závodů aby se vypořádal s vysokými náklady na výrobu automobilů v zemi. Uvádí se to v memorandu pro zaměstnance, které studovala agentura Reuters. Vedení to zdůvodňuje vysokými výrobními náklady a nedosažení dohody o snížení nákladů po měsících tlaku na zaměstnance, aby přijali úspory. Oznámení následuje po poslední finanční zprávě společnosti Mercedes-Benz, zveřejněné koncem minulého měsíce, v níž společnost snížila svůj výhled zisku pro fiskální rok 2026.

„Všichni se chceme za každou cenu vyhnout uzavření závodů. Bohužel však nyní musíme tuto možnost podrobněji prozkoumat," uvedla v memorandu členka představenstva Britta Seegerová.

Automobilka tlačí na zaměstnance, aby hledali úspory nákladů. V září šéf výroby Mercedesu Michael Schiebe varoval zaměstnance, že pokud v této otázce nedojde k pokroku, mohly by se v Německu zavřít dva závody. Nyní napsal: *„Vedení společně rozhodlo zastavit všechny další investice v našich německých závodech."*

Analytik automobilového sektoru Ferdinand Dudenhoeffer uvedl, že vzhledem k tomu, že průmysl čelí nejhlubší krizi v historii, tato zpráva není nijak překvapující: *„Mercedes už měsíce zdůrazňuje, jak obtížná je situace v Německu. Budoucnost odvětví je v ohrožení, pokud se nepodaří přepracovat jeho nákladové struktury."*

Tento krok představuje nejnovější eskalaci krize v celém německém automobilovém výrobním sektoru a dodavatelském řetězci, která již přinesla největší restrukturalizaci Volkswagenu v historii a ohrožuje desítky tisíc pracovních míst v nejdůležitějším průmyslovém odvětví země.

Poradenská společnost Roland Berger varovala, že do roku 2030 by v Německu mohlo být v automobilovém průmyslu ztraceno nejméně 200 000 pracovních míst poté co Čína kvůli intenzivní konkurenci přestala být klíčovým zdrojem zisku. Čínští konkurenti nyní získávají podíl na trhu v Evropě, což vyvolává volání o pomoc od manažerů volajících po protekcionistických opatřeních Bruselu.

více na
www.autoweek.cz



Evropa posiluje odolnost automobilového dodavatelského řetězce

Nejcitlivějším místem evropského automobilového průmyslu není přístup k surovinám, ale jejich zpracování. Studie, kterou pro Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA zpracovaly česká a německá pobočka společnosti EY, identifikovala desítky projektů, jimiž Evropa začíná svou závislost snižovat. Týkají se magnetů, galia, wolframu, mědi i polovodičů.

„Evropa se nesnaží postavit celý dodavatelský řetězec znovu, a ani by to nedávalo smysl. Důležité je posílit jeho střední část, tedy zpracování surovin a výrobu komponent, kde je závislost na mimoevropských dodavatelích nejsilnější. Projekty v Estonsku, Řecku, Portugalsku nebo Polsku ukazují, že Evropa je v tomto silná. Otázkou zůstává, zda plánované investice budou stačit, a zejména, zda se bude stavět dostatečně rychle," řekl Zdeněk Dušek z EY Česká republika.

Studie uvádí úspěšně spuštěné nebo plánované projekty, které do této strategie snižování dodavatelských rizik zapadají.

Hlavní překážkou není nedostatek záměrů, ale čas. U projektů s těžbou a zpracováním mědi trvá povolovací proces po zařazení projektu 48 měsíců a víc, u nových kapacit na těžbu a získávání germania typicky řadu let. Chybí také pobídky, kvůli čemuž se evropská výroba magnetů obtížně vyrovnává čínským cenám i přes cíle evropského nařízení o kritických surovinách (CRMA).

Pro automobilky je podstatná ještě jedna hrozba. Evropská podpora míří především na nejpokročilejší čipy, zatímco vozidla potřebují hlavně čipy starších generací, u kterých by čínští výrobci mohli do roku 2030 ovládnout polovinu světové kapacity.

„Evropa má průmyslové know-how i potenciál k posílení svých dodavatelských řetězců v automobilovém průmyslu a projekty identifikované v této studii jsou povzbudivé. Odhalení zranitelných míst je však pouze prvním krokem, nyní je potřeba přistoupit k jejich řešení. To znamená urychlit povolovací procesy, vytvořit vhodné podmínky pro investice a odstranit kritická místa v našich dodavatelských řetězcích. Odolnost zároveň neznamená, že si musíme všechno zajistit sami. Posilování evropské výroby musí jít ruku v ruce s diverzifikací našich mezinárodních partnerství. Klíčovou prioritou nyní je proměnit tyto slibné iniciativy v průmyslovou realitu, a to v tempu a rozsahu potřebném pro zachování konkurenceschopnosti Evropy," uvedla generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.



Vlastní gól Evropy

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Na první pohled zní „Made in Europe" přesně jako to, co EU potřebuje. Čínští výrobci automobilů získávají podíl na trhu nebývalým tempem a ve druhém čtvrtletí už dosáhli 10,7 % trhu, přibližně stejný jako japonské automobilky. Jenže zatímco Japoncům trvalo dosažení takového podílu čtyři desetiletí, Číňané ho dosáhli za tři roky.

Tradiční automobilky argumentují, že pokud by Číňané museli v EU vyrábět za stejných nákladových podmínek, umožnilo by to místním výrobcům konkurovat, zatímco proti vozům dováženým z Číny nemají šanci. Někteří členové bloku však chtějí pojem „Vyrobeno v Evropě" definovat pouze jako EU – s vyloučením Velké Británie, Turecka, Maroka a dalších zemí.

Prezident Ford Europe Jim Baumbick vyloučení ostatních trhů označil za „definici sebepoškozování". Zdůrazňuje, že, stejně jako ostatní tradiční automobilky, i Ford investoval miliardy dolarů na základě současných pravidel. Inženýři ve Velké Británii a Německu navrhli Transit Custom o nosnosti jedné tuny – již dlouho nejprodávanější dodávku v tomto segmentu v Evropě. Ford využívá spalovací motory i elektromotory a díly od dodavatelů z EU, aby tuto dodávku z Turecka prodával po celé Evropě. Víc než 50 % dílů dodávají dodavatelé se sídlem v EU a 30 % pochází z Velké Británie a Turecka.

Toto je argument, který ve prospěch svého zařazení do označení „Made in Europe" předkládají Velká Británie, Turecko a Maroko. Turecko tvrdí, že společné dodavatelské řetězce v automobilovém průmyslu zajišťují v EU víc než 250 000 pracovních míst. Britská automobilová lobby tvrdí, že vyloučení Velké Británie ohrožuje obchodní vztahy v hodnotě 88 miliard dolarů ročně.

Generální ředitel Renaultu Francois Provost říká, že nemůže konkurovat 30–40% nákladové výhodě, kterou čínští výrobci automobilů mají při dovozu vozů do Evropy, ale uvádí, že rád bude s Číňany soutěžit, pokud budou nuceni vyrábět na místě.

Mezitím Číňané nečekají na to, až EU rozhodne, co Evropa je a co není, ale již nyní postupují s plány na výrobu automobilů, které budou splňovat podmínky pro označení ‚Made in Europe'.



Německé vzestupy a pády

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Pro německý automobilový sektor byl minulý týden plný výrazných kontrastů. Nejprve přišla zpráva, že Mercedes-Benz pozastavuje veškeré investice do svých německých závodů a zvažuje uzavření továren, aby se vypořádal s vysokými náklady na výrobu automobilů ve své domovské zemi. „Všichni se chceme za každou cenu vyhnout uzavření závodů. Bohužel však nyní musíme tuto možnost prozkoumat podrobněji," uvedla členka představenstva Britta Seegerová v interním sdělení.

Je to stejná písnička, jakou jsme slyšeli od Volkswagenu – německé mzdové a energetické náklady jsou prostě příliš vysoké, což nutí druhého největšího světového výrobce automobilů podle objemu prodeje k největší restrukturalizaci v historii. Také dodavatel Schaeffler propouští a zavírá závody v Německu, přičemž jako důvod uvádí slabou poptávku po automobilech se spalovacími motory.

A přesto Tesla oznámila investici ve výši 3,3 miliardy dolarů do německé továrny nedaleko Berlína, kde má zahájit výrobu vozů Cybercab. To, co Tesla plánuje, by z její továrny v Grünheide mohlo učinit největší závod na výrobu automobilů v Německu. Není pochyb o tom, že si mocný německý odborový svaz IG Metall tohoto rozporu všiml a že by se to v nadcházejících týdnech mohlo stát tématem tvrdých vyjednávání s německými automobilkami.

Světoví výrobci automobilů soupeří o to, aby se prosadili na indickém trhu s luxusními vozy. Čínská společnost BYD uvedla na indický trh svou luxusní značku Denza, na což těsně navázalo oznámení společnosti BMW, že tam příští rok uvede svou značku Alpina. Indický trh s luxusními vozy je dnes velmi malý. V loňském roce představoval pouhé 1 % prodeje, ale do roku 2030 by měl vzrůst na 5 %. Evropské luxusní značky utrpěly těžkou porážku v Číně, a proto je pro ně jakýkoli nový trh s růstovým potenciálem přirozenou volbou.

Indie je lákavá i pro Číňany ač má přísná investiční pravidla pro země, s nimiž sdílí pozemní hranici, což společnosti BYD a jejím konkurentům brání v přivádění peněz do země za účelem výstavby továrny. Indie také na čínská vozidla ukládá cla ve výši až 100 %. Čínští výrobci automobilů mají zájem o proniknutí na indický trh i přesto, že jim chybí nákladová výhoda, kterou mají jinde.

Renault plánuje najmout do roku 2028 2000 zaměstnanců do svých francouzských závodů aby uspokojil poptávku po elektromobilech, přičemž zároveň zruší až 1000 administrativních pracovních míst prostřednictvím dobrovolných odchodů.