

48. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Vzestup elektromobility v Německu díky samoregistracím

Německý svaz autoservisů a opraven ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe) vidí za rostoucím počtem registrací nových elektromobilů výrazný nárůst samoregistrací. ZDK to interpretuje jako známku pokračující slabé poptávky po elektromobilech.

„Téměř každý čtvrtý nově registrovaný vůz v říjnu byl samoregistrován. Ukazuje to, že trh v současné době neodvozuje svůj růst od skutečné poptávky, ale je primárně poháněn umělými pobídkami od výrobců a prodejců. Když je čtvrtina nových registrací fakticky „pro vlastní potřebu“, ukazuje to, jak váhaví soukromí i firemní zákazníci ve skutečnosti jsou, zejména pokud jde o elektromobily,” vysvětluje prezident ZDK Thomas Peckruhn.

Samoregistrace výrobců a prodejců jsou podle oborového sdružení ZDK osvědčenou

metodou pro dodržování přísných předpisů emisních limitů CO₂ vozových parků. To zdůrazňuje nedostatky evropských předpisů: řeší pouze stranu nabídky, nikoli stranu poptávky.

Současná dynamika krátkodobých registrací je podle ZDK neobvykle silná. Struktura registrací Federálního úřadu pro motorovou dopravu KBA ukazuje, že tempo růstu elektromobilů je výrazně nadhodnocené. V prvních deseti měsících se samoregistrace elektromobilů výrobci a prodejci proti loňskému roku zvýšily o 51 % na 102 520 vozidel. Během stejného období klesl počet registrací nových soukromých elektromobilů o 7 % a firemních (bez samoregistrací) o 6,4 %.

„Ať už se podíváme na celkový trh nebo konkrétně na elektromobily, čísla jasně ukazují, že výrobci v současné době nesou značnou část prodejního břemene sami. Soukromá i komerční poptávka zůstává utlumená a nevyvíjí se zdaleka tak dynamicky, jak by bylo nutné pro stabilní trh,” uvedl Peckruhn.

Objevuje se také nežádoucí vedlejší efekt: vysoký počet samoregistrací v segmentu elektromobilů znatelně ovlivňuje zbytkovou hodnotu ojetých elektromobilů. Velké množství vozidel s krátkodobými registracemi se po několika měsících vrací na trh za výrazně snížené ceny a podle ZDK sráží celkovou cenovou hladinu ojetých vozů.



Auto roku v České republice odstartovalo

Testovacími jízdami 26 nominovaných vozů odstartoval nový ročník ankety Auto roku 2026 v České republice 2026. Domácí výrobci zde mají jediného zástupce. Škoda Elroq sice nedávno triumfovala v německé anketě Auto roku, nicméně doma není favoritem, protože česká média tradičně



upřednostňují německé prémiové značky. Ty mají i letos v nominovaných vozech velmi silné zástupce. Mezi nominovanými vozy ale najdeme i dvojici zástupců čínských automobilek a zřejmě nejexotičtější model posledních let Ichi-X K3 od italsko-čínského výrobce DR Automobiles. Většímu zastoupení čínských značek zatím brání skutečnost, že jejich dovozci dosud nejsou schváleni Ministerstvem dopravy a nejsou členy Svazu dovozců automobilů a nebyli ochotni splnit podmínky účasti. Jména pěti finalistů budou oznámena 10. prosince. Rozhodne o nich 19 porotců z řad odborných motoristických novinářů, kteří při svém rozhodování mají podle upravených propozic klást větší důraz na význam jednotlivých modelů pro český trh. Vítěz bude vyhlášen 10. února 2026.

Porota AutoBest Europe vyhláší finalisty

Porota AutoBest Europe vyhlásila finalisty ankety Best Buy Car of Europe pro rok 2026. Jsou jimi BYD Dolphin Surf, Citroën C3 Aircross, Fiat Grande Panda, Ford



Puma Gen-E, MG S5 EV a Renault 4 E-Tech electric. Těchto šest modelů bude soutěžit o prestižní ocenění Best Buy Car of Europe (Nejlepší vůz ke koupi v Evropě) 2026, nejvlivnější ocenění pro cenově dostupné auto na evropském trhu. Porota AutoBest, složená z 32 nezávislých motoristických novinářů z 32 zemí, uskutečnila tento týden v ÖAMTC Driving Centru v Teesdorfu nedaleko Vídně závěrečné testování.

V rámci 25. ročníku představí AutoBest nejvýznamnější transformaci ve své historii: klasický koncept ankety se vyvíjí do nového AutoBest Conquest. Poprvé v historii se veřejnost aktivně zapojí do výběru Best Buy Car of Europe a tří nových ocenění.



Audi předvedlo novou generaci Q3

Audi už brzy uvede na český trh třetí generaci modelu Q3 - opět v karosářských verzích SUV a Sportback a s větší mírou digitalizace. S víc než dvěma miliony dodaných vozů je Audi Q3 jedním z nejprodávanějších modelů značky. K prodejcům dorazí počátkem příštího roku. Na český trh jsou uváděny obě karosářské verze současně, protože zájem o ně je ze strany kupujících stejný.

Vůz dlouhý 453 cm s rozvorem náprav 286 cm má zavazadlový prostor s objemem 488 l, po sklopení zadních sedadel 1386 l u SUV resp. 1289 l u Q3 Sportbacku. Nejvyšší přípustná hmotnost přívěsu je až 2100 kg. Na přední jsou digitální světlomety Matrix LED, které nově používají modul mikro LED pro výrazně lepší osvětlení a silný kontrast vytvářený na vozovce.

Součástí ovládací jednotky na volantu jsou poprvé dvě nové páčky na sloupku řízení - pravá jako volič automatické převodovky a levá jako ovládací prvek pro osvětlovací funkce a stěrače. Panoramatický displej tvoří virtuální kokpit 11,9" a 12,8" displej infotainmentu MMI Touch.

Nabídka motorů začíná zážehovým čtyřválcem 1,5 TFSI/110 kW (150 k) se systémem mild-hybrid a deaktivací válců COD (Cylinder on

Demand). K dispozici je také turbodiesel 2,0 TDI se stejným výkonem 110 kW (150 k). Na vrcholu nabídky spalovacích motorů stojí 2,0 TFSI/195 kW (265 k). Ten se dodává výhradně s pohonem všech kol quattro.



Plug-in hybridní verze e-hybrid spojuje motor 1,5 TFSI/130 kW (177 k) a elektromotor pro nejvyšší výkon systému 200 kW (272 k). Akumulátor má nyní využitelnou kapacitu 19,7 kWh a lze jej nabíjet stejnosměrným proudem s výkonem až 50 kW. Q3 SUV e-hybrid ujede na elektřinu až 119 km, Q3 Sportback e-hybrid 118 km.

Od roku 2018 model Q3 vyrábí společnost Audi Hungaria v Győru.

Nový rodinný hatchback Kia K4 vstupuje na český trh

Kia K4 nahrazuje model Ceed, jehož výroba v Žilině v létě skončila. Zákazníci mohou volit ze zážehových motorů 1,0 T-GDI/85 kW (115 k) a 1,6 T-GDI/110 kW (150 k) resp. 132 kW (180 k). S délkou 4440 mm má zavazadlový prostor s objemem 438 l resp. až 1217 l. Podvozek a řízení byly vyvinuty tak, aby splňovaly očekávání evropských řidičů. Panoramatický displej integruje 12,3" přístrojový panel, 5,3" displej klimatizace a 12,3" displej infotainmentu. Zájemci si mohou K4 pořídit za akční cenu od 489 980 Kč vč. DPH. Každá nová Kia K4 se dodává se 7letou zárukou resp. na 150 000 km, 7 lety bezplatných aktualizací navigace a 7 lety asistenčních služeb Kia



v celé EU. Kia K4 se vyrábí v závodě Kia Mexico (KMMX) v Pesquerii, Nuevo León, v nejmodernějším výrobním zařízení Kia v Latinské Americe s roční kapacitou až 400 000 vozů.

Nissan představil novou Micru EV

Jednou z nejvýznamnějších událostí letošního veletrhu e-Salon byla premiéra nové generace Nissanu Micra. Nissan patří mezi průkopníky elektromobility, protože už v roce 2010 se model Leaf stal jedním z prvních velkosériově vyráběných vozů s elektrickým pohonem a Li-Ion akumulátorem. Micra patří



k nejúspěšnějším modelům značky - od jejího uvedení v roce 1983 se prodalo 6 milionů kusů. Nyní Micra přichází v 6. generaci poprvé s elektrickým pohonem. Je navržena na alianční platformě AMPR small jako Renault 5 E-Tech. V karoserii dlouhé 3974 mm s rozvorem 2540 mm je zavazadlový prostor s objemem 326 l, resp. až 1106 l. Micra bude k dispozici se dvěma variantami akumulátoru - LFP s kapacitou 40 kWh a maximem DC nabíjení 80 kW nebo NMC s kapacitou 52 kWh a DC nabíjením 100 kW. Trakční elektromotor má výkon 90 kW (120 k) nebo 110 kW (150 k). Základní verze má 7" přístrojový panel a 10,1" displej infotainmentu, počínaje střední výbavou dostane Micra 10,1" přístrojový panel a služby Google. Cena začíná na 659 000 Kč. První vozy z továrny Renault ElectricCity v Douai dorazí k zákazníkům na jaře 2026.

Opel poodhaluje novou Astru

Představení nového Opelu Astra se blíží. Kompaktní bestseller z Rüsselsheimu bude v nové podobě designově výraznější, techničtější, ale současně si uchová silné stránky svých předchůdců. Opel naznačuje první rysy příští Astry odhalením nové čelní masky Opel Vizor, která je inspirována



sportovním konceptem Opel Corsa GSE Vision Gran Turismo, představeným nedávno na autosalonu IAA v Mnichově. Logo Opel je poprvé u Astry prosvětlené jako u SUV Grandland, který je vrcholem nabídky Opel. Astra i kombi Astra Sports Tourer chtějí navázat na úspěšnou tradici Opel v kompaktní třídě. Opel Astra se v současné generaci L (značení zahrnuje i předchozí model Kadett) představila v roce 2021 jako první model značky Opel navržený na platformě PSA EMP2 v její třetí verzi jako Peugeot 308. O dva roky později uvedená elektrická verze Astra-e využívá speciální variantu této platformy eVMP jako Peugeot e-308. U nové generace modelů skupiny Stellantis (např. u Opelu Grandland 2. generace) se modernizovaná verze této platformy označuje STLA Medium.

Cupra naznačila parametry městského elektromobilu Raval

Cupra umožnila pohled na městský elektromobil Raval v předsériové podobě ale stále ještě pod maskováním. Cupra Raval vychází z platformy MEB+ koncernu Volkswagen a s pohonem předních kol na bázi projektu, z něhož vzejdou čtyři modely koncernu Volkswagen, včetně Škody Epiq. S délkou 4046 mm při rozvoru náprav 2600 mm je Raval koncipován nejen pro jízdy ve městě, ale také pro cestování na delší vzdálenosti. Pro značku Cupra je specifická jízdní dynamika. Dynamická regulace podvozku DCC (Dynamic Chassis Control) používá adaptivní tlumiče, jejichž charakteristiku lze přizpůsobit požadavkům na vyšší úroveň komfortu nebo sportovně zaměřenou ovladatelnost. Brzdová soustava s kotoučovými brzdami vpředu i vzadu využívá rekuperaci kinetické



energie. Vrcholná verze Cupra Raval VZ se 166 kW (226 k) dostane dynamickou regulací podvozku DCC Sport a bude mít elektronicky řízený samosvorný diferenciál. Světová premiéra modelu Cupra Raval a jeho následné uvedení na trh se uskuteční v roce 2026 s cenami začínajícími od 26 000 eur (630 000 Kč).

Nový speciální tahač řady Tatra Phoenix

Na veletrhu Agritechnica 2025 v německém Hannoveru Tatra Trucks představila speciální vůz Phoenix jako sedlový tahač pro smíšený provoz nasilnicích i v těžkém terénu se zemědělskými návěsy. Je vybaven prověřeným podvozkem Tatra v konfiguraci 4x4. Dvoudveřová kabina typu COE (cab-over engine) nabízí místa pro tři členy posádky. Ke komfortu v kabině přispívá klimatizace a vytápění, k dispozici jsou i elektricky vyhřívaná zpětná zrcátka, elektricky ovládaná boční okna, střešní okno nebo audiosystém. K výbavě náleží i speciální ochranný rám kabiny ROPS, dva výstražné majáky a dvě vzduchové houkačky. K pohonu vozu slouží elektronicky řízený šestiválcový motor Paccar MX-11 o výkonu 330 kW, který je spojen s automatizovanou dvanáctistupňovou

převodovkou ZF TraXon 12TX2651TO s intardérem a sestupnou převodovkou Tatra. Maximální technická hmotnost vozu činí 19 t, maximální zatížení přední nápravy může dosahovat 9 t, zadní 10 t, maximální technická hmotnost soupravy vozidla je 45 t. Rychlost je elektronicky omezena na 85 km/h.



Kia PV5 získává titul „Mezinárodní dodávka roku 2026“

První plně elektrická dodávka Kia PV5 získala v hlasování poroty složené z novinářů z 26 zemí ocenění v kategorii lehkých užitkových vozidel (LCV) titul „International Van of the Year (IVOTY) 2026“, což představuje historicky první vítězství pro značku Kia i korejského výrobce. Elektricky poháněná Kia PV5 byla zařazena mezi kandidáty spolu s dalšími šesti modely uvedenými v roce 2025, včetně dvou dalších elektrických dodávek. Ocenění bylo předáno na slavnostním galavečeru IVOTY během veletrhu Solutrans 2025 v Lyonu ve Francii.



Ivan Slimák končí ve Škodě ve Vrchlabí

Od roku 2011 šéfoval závodu Škoda Auto ve Vrchlabí Ivan Slimák. Zasloužil se o jeho úspěšnou transformaci z montáže automobilů na výrobu automatických převodovek DQ200. Nyní oznámil svůj odchod do důchodu. Ivan Slimák zasvětil svoji práci od roku 1992 společnosti Škoda Auto a koncernu Volkswagen zejména v oblastech výroby komponent a řízení kvality.



Působil na vedoucích pozicích v Německu, Číně a Indii. Od roku 2011 byl vedoucím vrchlabského závodu. „Na důchod se stěhuji do Českého ráje, kde se budu věnovat manželce, turistice, sportování a svým dvěma psům,“ prozradil své další plány našemu časopisu odcházející manažer.

Závod ve Vrchlabí prošel pod vedením Ivana Slimáka výrazným rozvojem a rozšířil původně plánovanou roční kapacitu z 500 000 na současných 700 000 automatických sedmistupňových převodovek DQ200. Ty se montují nejen do vozů Škoda, ale i dalších koncernových značek. Díky pokročilému využití technologií průmyslu 4.0 se závod stal prvním ve Škoda Auto, který v roce 2020 přešel na uhlíkově neutrální výrobu. V únoru zde byla vyrobena šestimiliontá převodovka DQ200.

Slimáka střídá Lars Bürger

Novým vedoucím závodu Škoda Auto Vrchlabí bude od 1. 12. 2025 Lars Bürger. Manažersmnohaletýmizkušenosťmizoblasti výroby komponent působí ve společnosti Škoda Auto od roku 2011. Andreas Dick, člen představenstva společnosti Škoda Auto pro Výrobu a logistiku, k tomu řekl:



„Lars Bürger je vysoce zkušený odborník v oblasti výroby komponent. Jeho více než dvacetileté zkušenosti v oboru, z toho téměř patnáct let ve vedení významných projektů v rámci společnosti Škoda Auto, z něj činí ideální volbu pro pozici vedoucího závodu ve Vrchlabí, který se řadí mezi nejmodernější výrobní podniky v celém koncernu Volkswagen.“

Lars Bürger byl od roku 2021 vedoucím výroby zážehových motorů EA211. Od roku 2002 působil v Německu a Polsku u firem BMW, Mahle a Bosch. Ve Škoda Auto od roku 2011 zastával řadu pozic, včetně vedoucího výroby přímo řazených převodovek. V letech 2021 až 2022 byl viceprezidentem společnosti Škoda Auto Volkswagen India Private Limited v Puné pro oblast komponent.



Zánovních aut přibylo téměř o 26 %

Počet zánovních vozů v nabídce meziročně vzrostl na 23 509 kusů a zároveň se snížil jejich medián nájezdu na 11 422,5 km. Největší podílový nárůst vykazují modely SUV. Vyplývá to z aktuální analýzy dat motoristicko-inzertního portálu TipCars.

Ceny nových aut se dlouhodobě drží vysoko, což řidiče vede k hledání kompromisu mezi zcela novým vozem a ojetinou. Do popředí se proto dostávají zánovní vozy – auta, jejichž nájezd nepřesahuje 50 000 km a stáří je maximálně pět let.

Nejčastěji jde o předváděcí vozy, auta z operativního leasingu či krátkodobého firemního užívání. Díky tomu nabízejí velmi dobrý technický stav a nižší pořizovací cenu oproti novému vozu. Právě na tuto kategorii se zaměřila aktuální analýza TipCars, která meziročně porovnává situaci zánovních aut.

Počet zánovních vozů v nabídce TipCars meziročně vzrostl o 25,9 %, z 18 671 na 23 509 kusů. Zároveň klesl medián nájezdu o 17 % na

aktuálních 11 422,5 km, což znamená, že nabídka je letos výrazně mladší a méně opotřebená než loni. Naopak, mediánová cena mírně stoupla o 4 %, což souvisí s vyšší kvalitou nabízených vozů i rostoucí poptávkou.

Rostoucí zájem potvrzuje také vyšší obměna nabídky. Od května 2025 je ve všech měsících patrné, že z inzerce mizí více zánovních vozů než ve stejných měsících loňského roku.

„Nejvýraznější rozdíl vidíme v červenci – letos bylo z portálu TipCars odstraněno 7079 inzerátů zánovních aut, zatímco loni to bylo 5318. Tento vývoj souvisí mimo jiné s širší nabídkou a celkově lepší kvalitou vozů, které se v této kategorii objevují,” komentuje data Marek Knieža, ředitel TipCars.

„Data TipCars v souhrnu potvrzují, že zánovní vozy letos nabízejí výrazně lepší poměr stáří, nájezdu a ceny. Nabídka se dále rozšiřuje a poptávka je stále velmi silná. Pro zákazníky to znamená širší výběr kvalitních, málo ojetých vozů za dostupnou cenu,” uvádí Marek Knieža.



Modernizace pěti modelových řad Audi

Díky novému hardwaru a softwaru mohou modely Audi A5, Q5, A6, A6 e-tron a Q6 e-tron nabídnout nové funkce a prvky výbavy i v průběhu svého životního cyklu. Komplexní inovace dokládají připravenost platform PPE (Premium Platform Electric) a PPC (Premium Platform Combustion) pro budoucnost.

Nový jízdní režim „dynamic plus“ v nabídce voliče Drive Select modelů S5 a S6 e-tron je cíleně koncipován pro vytvoření jízdní dynamiky, v němž je upřednostňován přenos hnací síly na kola zadní nápravy, což umožňuje výrazně sportovní ovladatelnost.

Audi rozšiřuje funkce pro parkování a manévrování parkovacího asistentu Pro. Asistent pro couvání převezme řízení při jízdě pozpátku na posledních 50 metrech, což usnadňuje

couvání především v úzkých uličkách. Praktické je naučené zaparkování vozu. Uživatelé si mohou uložit do paměti pět parkovacích manévru o délce až 200 m a následně je automatizovaně realizovat.

Nové digitální světlomety Matrix LED nabízejí funkce adaptivního osvětlení s vysokým rozlišením díky nové technologii mikro LED. Osvětlení jízdního pruhu podporuje udržování vozu uprostřed jízdního pruhu a symbol šipky na vozovce poukazuje na nezamýšlené opuštění jízdního pruhu. Další funkcí je světelný paprsek upozorňující na osoby v bezprostřední blízkosti vozovky.

Na novém multifunkčním volantu Audi nahradilo část ovládacích ploch s kapacitním snímáním pro ovládání různých funkcí na digitálním panelu Virtual Cockpit fyzickými ovládacími prvky.

Novinkou je záznamová kamera. Díky technologii HDR (High Dynamic Range) a senzoru s mimořádnou citlivostí na světlo vznikají i za nepříznivých světelných podmínek detailní záznamy.

Modely na platformách PPE a PPC s rozšířenou funkcí bude v České republice objednávat v průběhu prosince 2025.





Vývoj elektromobilů se stěhuje do Číny

Volkswagen si klade za cíl po plném uvedení nového testovacího centra v Che-fej do provozu snížit náklady na vývoj elektromobilů v Číně až o 50 %. Zařízení, které je součástí společnosti Volkswagen Group China Technology Company (VCTC), spojuje testování softwaru a hardwaru, validaci akumulátorů a hnacího ústrojí a kompletní ověřování platformy vozidla na jednom místě.

VW uvádí, že tato konsolidace umožňuje jak plánované snížení nákladů, tak i kratší vývojové cykly. Dobu vývoje tak lze zkrátit o 30 %. To souvisí se zavedením čínské elektrické architektury CEA, kterou společně dodávají společnosti VCTC a Cariad China v Che-fej. Využitím místního rozvoje a včasné integrace dodavatelů během koncepční fáze nových elektromobilů a technologií lze náklady na nový model u konkrétních klíčových projektů snížit až o 50 %.

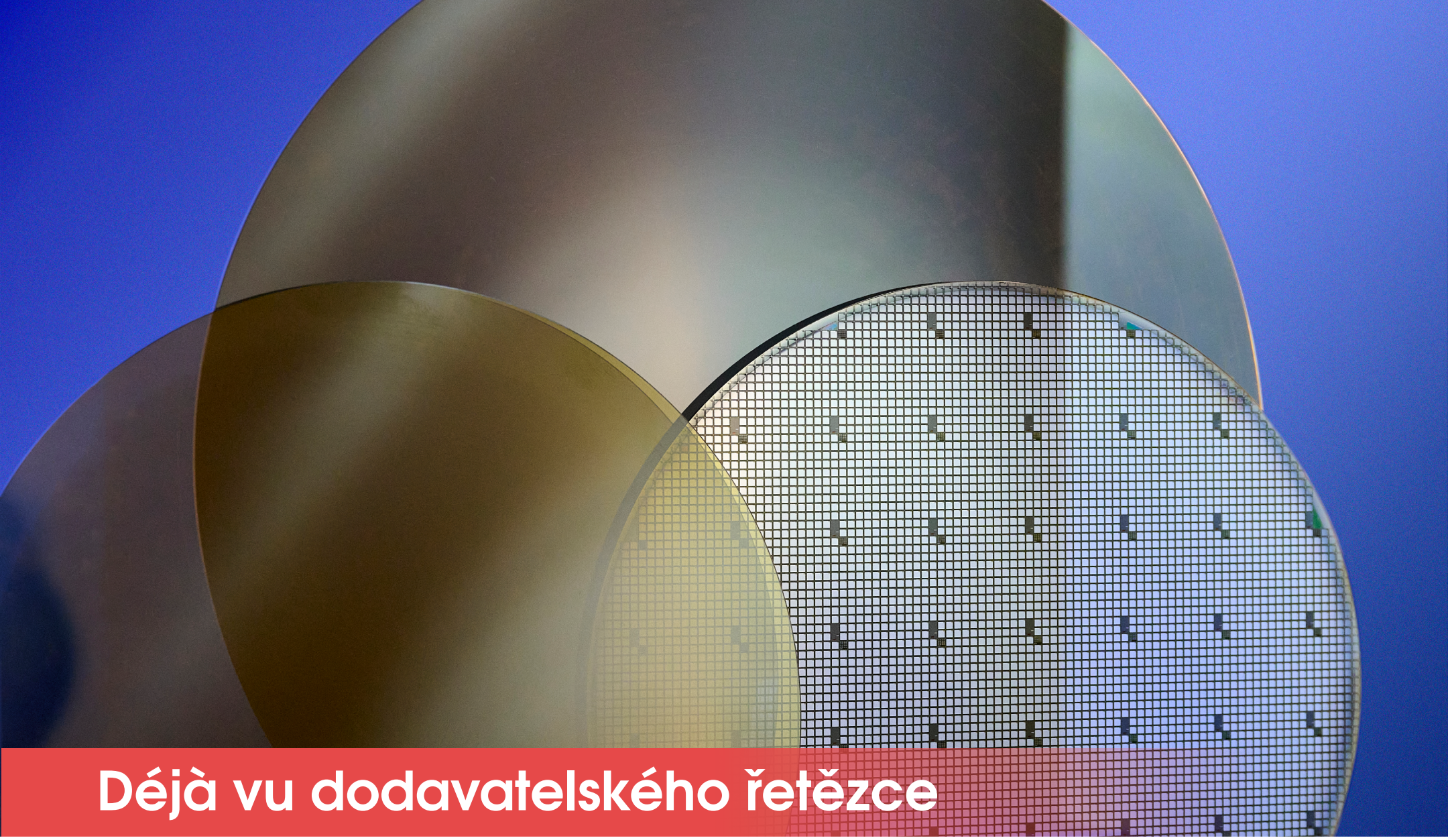
Předseda představenstva a generální ředitel VW Group China Ralf Brandstätter uvedl: „Rozšířením naší působnosti v Che-fej posilujeme naši schopnost rychle reagovat na místní potřeby a formovat technologie přímo tam, kde budou použity. Tento krok prohlubuje náš závazek vůči

Číně a zajišťuje, že naše budoucí produkty budou od samého začátku odrážet preference a očekávání zákazníků.“

Provozovna v Che-fej je nyní nejrozsáhlejší centrum výzkumu a vývoje VW mimo Německo. Nachází se v něm víc než 100 laboratoří. Technický ředitel VW Group China a generální ředitel VCTC Thomas Ulbrich uvedl: „Nové dílny poskytují našim inženýrským týmům zcela novou úroveň integrace. Nyní můžeme paralelně provozovat softwarové, hardwarové a kompletní procesy validace vozidel, zkracovat rozhodovací cykly a mnohem rychleji dovádět inovace do zralosti. Toto prostředí umožňuje s vysokou efektivitou prosazovat technologie inteligentních vozidel nové generace.“

Volkswagen plánuje další rozšíření kapacit areálu. Laboratoř pro testování integrace funkcí by měla zahájit provoz v polovině roku 2026. Kromě domácího trhu se nové laboratoře v Che-fej využívají také k validaci produktů a technologií určených k exportu do regionů, jako jsou ASEAN a Blízký východ.

O využití pro vozy prodávané v Evropě se zatím nemluví.



Déjà vu dodavatelského řetězce

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Někdy vaši pozornost upoutají i malé zprávy. Jako ta o plánech tchajwanského Foxconnu utratit až 3 miliardy dolarů ročně za umělou inteligenci. Co mě zaujalo, byly komentáře jejího předsedy Younga Liua o čínském sektoru elektromobilů, kde očekává „brzké“ otřesy. V závislosti na tom, koho se zeptáte, na přeplněném čínském trhu působí více než 150 automobilek, které všechny bojují o přežití uprostřed brutální cenové války, která probíhá již tři roky. Jak říká Liu: „Nevydělávají peníze,“ a dodává, že čínský automobilový průmysl bude po období konsolidace mnohem stabilnější.

Poté, co nedostatek polovodičových čipů během pandemie koronaviru – ještě zhoršený požárem v japonské továrně – srazil globální výrobu automobilů, si automobilový sektor řekl: „*To stačilo, tentokrát opravdu, ale opravdu posílíme naše dodavatelské řetězce, aby se to už neopakovalo.*“

Samozřejmě parafrázuji. Ale když se vrátíme až k zemětřesení v Japonsku v roce 2011, které ohrozilo globální produkci, automobilky pokaždé, když dojde k zmatku v dodavatelském řetězci, slibují, že tentokrát to bude jiné.

Ale tipnete si výsledek? Krize, která minulý měsíc zachvátila závod nizozemského výrobce čipů Nexperia v Dongguanu, odhalila slabé místo. Automobilový sektor nepředvídal, že se low-tech čipy stanou pákou Číny proti Západu.

Z továrny v Dongguanu Nexperia dodává polovodiče používané ve všem od automobilových brzd až po elektrická okna. Prodávají se za pár korun za kus, ale jejich nedostatek donutil Nissan a Hondu omezit výrobu a německého dodavatele Bosch přiměl ke zkrácení pracovní doby.

Poučení pro automobilky je, že čínská dominance sahá za hranice špičkových technologií a vzácných zemin a zahrnuje i běžné, nicméně kritické komponenty, ale také to, jak Peking tuto moc využívá. Jak však jeden konzultant řekl agentuře Reuters, automobilový průmysl bude hodně mluvit o diverzifikaci dodavatelského řetězce a pak si „uvědomí, jak je drahá.“

Volkswagen plánuje exportovat vozy vyvinuté a vyrobené v Číně na další zahraniční trhy, protože se snaží využít své rostoucí know-how k tomu, aby mohl konkurovat čínským konkurentům v zahraničí.



Magna přechází na elektromobily

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Zdá se, že se Magna stává smluvním výrobcem pro výrobce elektromobilů – zejména pro čínské, kteří se chtějí vyhnout clům EU za své elektromobily aby nemuseli stavět nákladnou evropskou továrnu. Jak informuje agentura Reuters, kromě výroby automobilů pro výrobce elektromobilů Xpeng bude Magna v závodě v Rakousku vyrábět elektromobily také pro čínskou automobilku GAC. Jedná se o strategii, která umožňuje čínským výrobcům elektromobilů dostat se na evropský trh s bezcelní produkcí mnohem rychleji a levněji, než kdyby se snažili postavit vlastní továrnu.

Očekávejte, že se to bude dít častěji, jelikož stále více čínských automobilek se zaměřuje na expanzi v Evropě.

O nedávno schváleném mzdovém balíčku generálního ředitele Tesly Elona Muska ve výši 1 bilionu dolarů se napsalo mnoho článků. Jak však uvádí agentura Reuters, Muskův mzdový balíček z roku 2018 by mohl požírat zisk výrobce elektromobilů po celé roky.

Nejvyšší soud v Delaware brzy rozhodne, zda anuluje rozhodnutí nižšího soudu, které zrušilo Muskův balíček z roku 2018. Pokud odvolání Tesly neuspěje, mohlo by to vést k poklesu zisku

o 26 miliard dolarů během dvou let, což by se vztahovalo na náhradní kompenzační balíček akcí, který společnost slíbila Muskovi – při dnešní mnohem vyšší ceně akcí. Pro srovnání: 26 miliard dolarů by se rovnalo víc než polovině celkového čistého příjmu Tesly od roku 2019, kdy se Tesla stala ziskovou.

I kdyby Tesla u soudu uspěla, její zisk by mohl být v příštím desetiletí snížen pokud Musk dosáhne výkonnostní cíle ve svém bilionovém platovém balíčku, přičemž každý cíl by vedl k miliardovým výplatám a účetním nákladům.

Renault v Brazílii ve druhé polovině roku 2026 vyrobí dva nové vozy s využitím platformy čínského partnera Geely, a dále se tak rozšiřuje na rychle rostoucím trhu.

Značka kompaktních vozů Firefly čínského výrobce elektromobilů Nio usiluje o růst na trzích bez cel s pravostranným řízením a v příštím roce se připravuje na zvýšení dodávek do těchto destinací.

Saúdskoarabská vláda zkoumá možnosti zahájení výroby automobilů ve spolupráci se světovým výrobcem automobilů Stellantis a saúdskoarabským konglomerátem automobilových produktů a služeb Petromin Corporation.