48. týden 2026







AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz









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



SUV se systémem EREV, které nechce být offroadem

Společnost Grand Automobile East Europe uvádí na český a slovenský trh novou značku iCAUR vytvořenou společností Chery. Její SUV V27 by se mělo stát doplňkem pro nabídku prodejců dvojznačky Jaycoo/Omoda. Tam se bude prodávat se zárukou na 7 let resp. na 150 000 km. Prodej bude zahájen počátkem roku 2027, přičemž přesný termín teprve bude upřesněn.

Hranatý design V27 neskrývá podobnost s Land Roverem Defender, přičemž ta podoba je ještě patrnější než u BYD Fangchengbao Ti9, jehož prodej nizozemský soud v EU zakázal (viz. str 13). Zajímavostí jsou jednodílné křídlové dveře na zádi nesoucí náhradní kolo. V27 je dlouhý 4899 mm s rozvorem náprav 2900 l. Zavazadlový prostor má objem 715 l resp. až 1818 l.

Model V27 funguje jako elektromobil s prodlouženým dojezdem EREV, kde čtyřválec 1,5 T-GDI pohání generátor, zatímco kola jsou vždy poháněna elektricky. iCAUR uvádí, že systém dosahuje tepelnou účinnost 44,5 %. Spalovací motor startuje až od rychlosti 50 km/h, takže v městském provozu by měl vůz být bezhlučný. Akumulátor s kapacitou 34,3 kWh umožňuje ujet 135 km bez použití spalovacího motoru. Nabíjení je možné výkonem až 100 kW.

Základní verze RWD Comfort s jedním elektromotorem pohánějícím zadní kola má výkon 185 kW (252 k). Verze AWD Premium



má pohon všech kol se dvěma elektromotory s největším výkonem systému 335 kW (455 k). K dispozici zde jsou funkce pro jízdu v terénu jako elektronická uzávěrka diferenciálu, plazivá jízda (Crawl), brodivý režim a otáčení téměř na místě (Tank turn) s podporou 8+X jízdních režimů s možností individuálního nastavení. Zástupci importéra zdůrazňují, že se jedná o SUV, které bude většinu času jezdit po silnicích a nechtějí jej srovnávat s off roady. Přitom jeho technika ukazuje na terénní vozidlo se schopností brodění do 600 mm a nájezdovými úhly 24° vpředu resp. 23° vzadu.

Standardem pro všechny verze jsou digitální přístrojový panel 8,88" a infosystém s displejem 15,4" s rychlým čipem Qualcomm Snapdragon 8155 a aktualizací na dálku OTA.

více na
www.autoweek.cz

Lexus TZ přichází s akčními cenami

Nové plně elektricky poháněné SUV Lexus TZ vstupuje na český trh s akční nabídkou, díky níž jej lze pořídit od 1 990 000 Kč. Lexus TZ je 510 cm dlouhý se šesti sedadly ve třech řadách a odpovídajícími prvky luxusní výbavy odpovídajícími konceptu Driving Lounge. Sedadla v první a druhé řadě jsou vyhřívaná a větraná, ve výbavě Luxury jsou vyhřívaná i sedadla ve třetí řadě. Spodní části nohou řidiče a spolujezdce navíc zahřívají infračervené ohřívače. Před řidičem se nachází asymetricky umístěný 12,3" přístrojový panel a head-up displej. Centrální multimediální displej 14" je synchronizován s přístrojovým panelem. Trakční elektromotory dodávají výkon 167 kW (227 k) vpředu a 88 kW (120 k) na zadní nápravě, respektive 167 kW na přední i zadní nápravě ve verzi Long



Range. Obě varianty využívají akumulátor s kapacitou 95,8 kWh a maximálním nabíjecím výkonem 150 kW. V závislosti na konfiguraci je dojezd 480 až 540 km. Lexus TZ je vybaven všech kol inteligentním pohonem všech kol DIRECT4 a standardně i řízením zadních kol v obou směrech, což snižuje průměr otáčení pod 11 m.

Suzuki připravuje elektrický Ignis

Společnost Suzuki Motor představila nový Ignis, který označuje jako svůj první miniautomobil s elektrickým pohonem pro globální trhy. Prodej v Evropě začne od léta 2027. Ignis EV je 3570 mm dlouhý



s rozvorem náprav 2460 mm. Základem vozu je platforma pro elektromobily HEARTECT-e. Ignis

využívá kompaktní nápravu eAxle, která kombinuje nově vyvinutý motor, měnič a redukční převody v jedné jednotce. Evropská verze dostane akumulátor LFP (lithium-železitý fosfát) s kapacitou 26 kWh a trakční elektromotor o výkonu 67 kW (91 k). Brzdový systém kombinuje rekuperační a hydraulické brzdění s elektrickým posilovačem brzd. Evropské modely budou mít přední kotoučové brzdy s vnitřním chlazením a vzadu bubnové brzdy. Průměr zatáčení je 9,0 m. Suzuki zatím pro konkurenta modelů, jako jsou Leapmotor T03 a Dacia Spring, neoznámila dojezd ani ceny.

Rozvoj veřejné dobíjecí infrastruktury z pohledu ČEZ

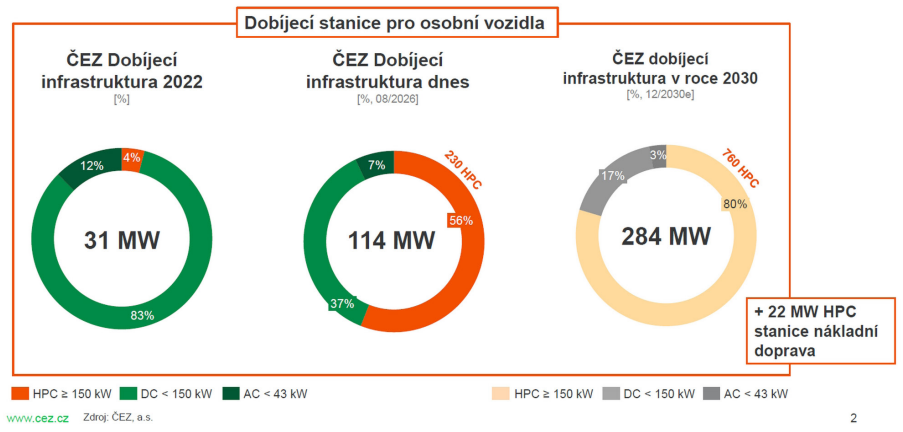
Tomáš Chmelík, manažer útvaru čisté technologie ČEZ, na konferenci Čistá doprava: Od plánů k činům ukázal, že řidiči stále více preferují lokality s větším počtem stanic a vyšším výkonem. ČEZ proto počítá s růstem podílu vysokovýkonných HPC stanic.

Tomáš Chmelík zhodnotil vývoj dobíjecí infrastruktury. Před 25 lety znamenala výstavba dobíjecích míst především PR projekty bez ohledu na ekonomiku jejich provozu. Důležité bylo vyzkoušet nové technologie. Poté nastala intenzivní výstavba provázená obrovským pokrokem v technologiích. Zpočátku byli řidiči vděční za každou novou lokalitu, která zlepšila geografické pokrytí. Nyní už mají mnohem větší nároky na dostupnost, spolehlivost, výkon a riziko čekání.

Pokračuje rozvíjení sítě nabíjecích stanic, ale zcela se změnil přístup k jejich výstavbě. Provozovatelé už se nepoměřují počtem nově otevíraných dobíjecích stanic, ale poskytovaným výkonem. To se odráží v růstu podílu HPC stanic v nabídce ČEZ. Reálná data ČEZ potvrzují, že tranzitní i místní řidiči preferují lokality s více stanicemi a vyšším výkonem a tomu se bude jejich výstavba přizpůsobovat.

Do budoucna se pro ČEZ stane standardem nabíjecí výkon 400 kW. ČEZ tak bude mít k dispozice víc stojanů s vyšším výkonem, i když jej mnohé elektromobily nedokáží plně využít. Velké huby mají výhodu menšího rizika, že budou všechny stojany zaplněny a někdo bude muset čekat.

Prioritou ČEZ jsou HPC dobíjecí stanice – jejich podíl v rámci sítě ČEZ do roku 2030 výrazně naroste a budou mít hlavní podíl na celkovém výkonu





„V současné době už máme k dispozici zpětnou vazbu od zákazníků i zkušenosti s provozem. Už dobře víme co bude fungovat a co nefunguje. Už daleko víc přemýšlíme o jednotlivých lokalitách. Hodně jich odmítáme, protože z našeho pohledu nejsou atraktivní a ekonomicky se nevyplatí. Na trh přicházejí stále noví hráči se snahou rychle růst. Zapojují se ale i provozovatelé čerpacích stanic, u nichž se rentabilita provozu přímo nabízí. Blížíme se do fáze konsolidace, protože návratnost investic je dlouhá, takže ti menší odejdou. Stále větší důraz se bude klást na efektivitu provozu, doplňkové služby a spolehlivost provozu,“ uvedl Tomáš Chmelík.

„Byli jsme u toho od počátku a byla to zajímavá cesta, kterou jsem za těch 15 let ušli. Významným impulzem při tom byla dotační podpora ze strany ministerstva dopravy. V současné době jde o to provozovat sítě tak, aby to dávalo smysl,“ uzavřel Chmelík.

Situace v oblasti CPO se vyvíjí a očekává se, že trh dříve či později projde fází konsolidace

Počáteční fáze (PR, být viděn)

Hlavní cíle:
- Rozsah / pokrytí
- Viditelnost
- Testování technologií
- Poznávání fungování trhu
- Budování partnerství

Lokality:
- Široký záběr s cílem zajistit pokrytí a rychlý růst

Typický zákazník:
- Nadšenec, early mover

CPOs:
- Často energetiky nebo automobilky ochotné nést finanční riziko

Ekonomika:
- Riziko odůvodnitelné jako pilotování a/nebo PR

Rozvojová fáze (růst trhu)

Hlavní cíle:
- Rozhodování o pozici na trhu
- Vyhodnocování předchozí fáze
- Učení se jak zvládat objem (dobíjecí stanice, zákazníci, transakce)

Lokality:
- Cílený zájem o prémiové lokality

Typický zákazník:
- Fleet kombinovaný se soukromým použitím

CPOs:
- Vyšší počet hráčů od již etablovaných a větších po menší a nově příchozí

Ekonomika:
- Ekonomika poměřována business modely a požadovanou mírou a horizontem návratnosti investic

Konsolidační fáze (komerční provoz)

Hlavní cíle:
- Robustní síť s vysokou utilizací a dobrou ekonomikou
- Profesionální služba a péče o zákazníky
- Bundlování produktů

Lokality:
- Nefungující lokality budou opouštěny
- Vylepšování a upgrade lokalit na základě tvrdých dat

Typický zákazník:
- Masový zákazník napříč kategoriemi

CPOs:
- Konsolidace trhu
- Pouze ti, kteří naleznou dlouhodobě udržitelný ekonomický model přežijí

Ekonomika:
- Komerční provoz, tlak na efektivitu

BYD jedná o koupi automobilky od Ineos Automotive

Největší světový výrobce elektrifikovaných vozidel BYD uvedl, že zahájil exkluzivní jednání o koupi výrobního závodu společnosti Ineos Automotive v Hambachu ve Francii. BYD spolu se svými domácími konkurenty prohledává Evropu a hledá výrobní závody, dřív než Evropská unie zavede pravidla *„Vyrobeno v Evropě"*, která nařizují místní podíl v elektromobilech, aby se mohly kvalifikovat na dotace a vládní zakázky. Továrna v severovýchodní Francii vznikla koncem 90. let pro značku Smart. Od společnosti Mercedes-Benz ji v roce 2020 koupila společnost Ineos. Závod zaměstnává 900 pracovníků. Ineos Automotive přesune produkci do USA, kde údajně má užší výběr lokalit a cílem je zahájit tam výrobu v roce 2028. BYD začátkem roku 2027 také konečně zahájí výrobu v továrně



v Maďarsku. Už před rokem dokončený závod čeká na spuštění, protože BYD dává přednost dovozu vozidel z Číny, kde má nadbytečnou kapacitu. Ke změně postoje došlo poté, co se EU a Čína dohodly na snížení objemu čínského dovozu hybridních vozů do EU z Číny na polovinu.

Škoda Auto vyrobila v Kvasinách již 5 000 000 vozů

V současnosti patří Kvasiny mezi nejmodernější závody a vyrábí modely Octavia včetně provedení Combi, Karoq a Kodiaq. V roce 2025 z Kvasin vyjelo rekordních 301 500 vozů Škoda. V Kvasinách byla v roce 1934 spuštěna montáž karoserií. K sériové výrobě



kompletních automobilů došlo v roce 1949, kdy se závod stal součástí tehdejší státní společnosti Automobilové závody, národní podnik (AZNP). V následujících desetiletích zde z výrobních linek sjížděla řada oblíbených modelů značky Škoda. Zlomovým momentem se stalo zahájení výroby vozu Superb první novodobé generace v roce 2001. Díky tomu Kvasiny prošly zásadním rozšířením a modernizací. Zásluhou průběžné modernizace výrobních procesů a zařízení dnes závod v Kvasinách spojuje flexibilní produkci s pokročilou automatizací. V roce 2019 závod spustil projekt dProdukce, který díky digitalizaci výrobních procesů a pracovních postupů nastavil nové standardy v oblasti řízení výroby.



Renault Trafic Van E-Tech – víc než jen nová generace

Nový Renault Trafic Van E-Tech elektrický je prvním užitkovým vozidlem v Evropě integrujícím centralizovanou a flexibilní softwarovou architekturu SDV (Software-Defined Van) umožňující pravidelné aktualizace a efektivnější provoz. To vše ocenila porota udělením titulu International Van of the Year 2027. Nový Trafic Van E-Tech elektrický se vyrábí ve francouzském závodě v Sandouville.

Architektura SDV je založena na propojeném operačním systému, který nahrazuje 80 řídicích jednotek dvěma superpočítači běžícími na CAR OS (Operating System for Cars), operačním systému založeném na Androidu, který byl vyvinut ve spolupráci se společností Google.

Architektura umožňuje pravidelné aktualizace, zvýšenou bezpečnost díky prediktivní údržbě a vyšší zůstatkovou hodnotu díky neustálým aktualizacím. Díky pokročilému využití dostupných dat je značka schopna nabídnout firemním zákazníkům nové služby, přístup k novým funkcím po celou dobu životnosti vozidla a umožňuje i instalaci vlastních aplikací uživatelů.

Trafic Van E-Tech je postaven na scateboardové platformě RGEV s elektromotorem 150 kW v zadní nápravě, která umožňuje snadnou instalaci různých nástaveb. Nabízí nejlepší řešení pro rychlé nabíjení v segmentu lehkých užitkových vozidel v Evropě s DC nabíjením výkonem 240 kW. Trakční elektromotor má výkon. S akumulátorem o kapacitě 81 kWh poskytuje dojezd až 470 km, ve městě až 690 km. Vůz je standardně vybaven systémem V2L, pro napájení externích spotřebičů.

Objem nákladového prostoru je 5,1 m³ až 5,8 m³, užitečné zatížení 1,3 t a utáhne přívěs 2 t.

V interiéru je 10" digitální přístrojový panel a 12" centrální displej se systémem openR evo s integrovanými službami Google a přístupem k víc než stu aplikací. Nový navigační systém zohledňuje hmotnost vozu i profil trasy a vypočítává potřebné nabití i dobu jízdy.



více na
www.autoweek.cz

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

Dobíjení pro kamiony od Eurowag

Eurowag otevřel první dobíjecí hub pro elektrické nákladní vozy na trase z Prahy do Německa. Truck Park Eurowag v Kozomíně nedaleko Prahy nabízí dvě dobíjecí stání pro elektrické kamiony. Nachází se u dálnice D8, která navazuje na německou dálnici A17 směrem na Drážďany. Dobíjecí stanice v Kozomíně využívá technologii Kempower umožňující dobíjení výkonem až 300 kW.



K dispozici jsou dvě dobíjecí stání vybavená konektory CCS a 7 m kabely. Při dobíjení není nutné odpojovat návěs. Řidiči mohou dobíjení v Kozomíně platit prostřednictvím flotilové karty Eurowag, kterou lze využít také na 500 dalších dobíjecích místech po celé Evropě. Eurowag plánuje otevřít další dobíjecí hub v Rakousku a v průběhu roku 2027 počítá s dalšími lokalitami. Vedle elektrifikace vozového parku chce prostřednictvím partnerství s provozovateli dobíjecích stanic (CPO), kteří se zaměřují na silniční nákladní dopravu, zpřístupnit dobíjení a platby na mezinárodních nákladních trasách.

Unisexové oblečení je často nevhodnou volbou pro ženy v řemeslné výrobě

V technických oborech pracuje stále více žen. Jejich pracovní oděvy však většinou pocházejí z pánských kolekcí. To je nejen nepohodlné, ale představuje to také často přehlížené bezpečnostní riziko. Poskytovatel textilních služeb Mewa dobře ví, proč pracovní oblečení přizpůsobené potřebám žen není jen otázkou stylu. Mnoho firem volí unisexové modely jako zdánlivě jednoduché a cenově výhodné řešení pro smíšené týmy. Unisexové kolekce ale většinou vycházejí z klasických pánských střihů. Ženám proto často nesedí. To, co se může zdát jako drobnost, se při práci rychle stává překážkou produktivity, a někdy dokonce i bezpečnostním rizikem. Ženská postava se od mužské liší mimo jiné užšími



rameny a pasem, širšími boky a kratší délkou zad. Dámské pracovní oděvy s těmito proporcemi počítají díky přizpůsobenému střihu a elastickým vložkám. Mnoho firem podceňuje, že kvalitní pracovní oděvy nejsou jen otázkou samotného produktu. Komplexní servis společnosti Mewa nabízí firmám pracovní oděvy na míru a zahrnuje jejich dodávku, údržbu, opravy i výměnu.

Autobinck chystá předání importu značky MG Číňanům

Import čínské značky MG fungoval v ČR od roku 2022 do letoška ve struktuře dealerské skupiny Autobinck. Obchodní aranžmá se ale má změnit. Čínský SAIC si chce své vozy v tuzemsku distribuovat sám a tým Martina Králíčka připravuje předání agendy čínskému manažerovi. Oficiální prodej MG odstartoval 29. června 2022 prostřednictvím nizozemské dovozní skupiny AutoBinck se sítí 26 dealerství v Česku a na Slovensku. Přičinil se o to tým M Motors Kamila Šilhavého, který hledal doplňkový sortiment pro dealery Mitsubishi. Japonská značka se tehdy chtěla stáhnout z Evropy a dealerské síti hrozilo, že nebude mít co prodávat. Později se tým značky MG oddělil od M Motors a začal působit v samostatné firmě s názvem AB Motors (AutoBinck Motors). Ta čínské vozy úspěšně importovala až do letošního podzimu, kdy čínský koncern SAIC oznámil záměr převzít distribuci MG v tuzemsku. To se má týkat obsluhy všech 27 prodejních partnerů. *„V současnosti připravujeme předání agendy novému týmu, který má vést čínský manažer se zkušenostmi z koncernu Volkswagen. Nikdo z nás zatím nemá smlouvu s novým distrubutorem, ale lze předpokládat, že SAIC si část současného týmu převezme. Datum převzetí zatím není stanoveno,"* řekla mluvčí AB Motors Dominika Kučerová.



Komentář ČT 24: Dovozní kvóty EU čínskou lavinu hybridů nezastaví

Evropská komise přistoupila k dalším obchodním bariérám na ochranu domácího autoprůmyslu. Po loňských clech na čisté elektromobily nyní zavádí prozatímní dovozní kvóty na hybridní vozy. K čemu má opatření sloužit? Nové opatření EU okomentovali pro ČT Erich Handl a Vladimír Rybecký.

Když Brusel v roce 2024 uvalil na čínské elektromobily vyrovnávací cla šplhající až ke 45,3 %, čínští výrobci zareagovali okamžitou změnou strategie. Zaměřili se na segment, na který se antisubvenční šetření nevztahovalo a který v EU podléhá pouze standardnímu 10% clu – na hybridy a plug-in hybridy. Aby Brusel dostál pravidlům Světové obchodní organizace (WTO), kvóty se vztahují na dovoz ze všech



třetích zemí. Konkrétní parametry jsou však nastaveny tak, aby zasáhly především dynamicky rostoucí čínský export. Pro Čínu to v návaznosti na říjnovou předběžnou dohodu mezi Bruselem a Pekingem znamená strop 350 000 vozů ročně, s plánovaným meziročním nárůstem o 6 %.
https://www.youtube.com/watch?v=ewZLluCzUBg

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

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:



Jak by hodnotil budoucnost Škoda Auto její šéf Ludvík Kalma

Milan Smutný na blogovací platformě Medium.cz vzpomíná na Ludvíka Kalmu (9. 10. 1961 – 24. 11. 1996), který tragicky zemřel před 30 lety.

Neuvěřitelných 30 let uplynulo od chvíle, kdy 24. 11. 1996 tragicky zahynul tehdejší šéf Škoda Auto Ludvík Kalma. Piloval naložená nákladní souprava měla výjimku na dopravu dřeva, přestože v nestálí nemělo na silnici se zákazem jízdy trucků co dělat. Šéf Škoda Auto při služební cestě testoval jeden z nejnovějších modelů nové řady Octavia. Testil se svým vozem přímo prostředek mezi nápravami nákladního vozu, který stál napříč silnicí pro poruchu brzd a nebyl z boku při štěpavém nočním šeru osvětlen. Šéf Škoda Auto v okamžiku nárazu srazil rychlost brzděním na 56 km/h. Ale osobový boční nárazník scanie udělal z octavie prakticky kabriolet a setrul vše, co mu stálo v cestě.

Koncem VW vstoupil do Škody v roce 1991. Zásadně přepracovaná řada Favorit a Forman se v počátku 90. let stala základem pro rostoucí výrobu a zisk i při prvních letech spolupráce s koncernem VW, která oficiálně započala 16. dubna 1991. Celoroční objem výroby byl tehdy 170 000 aut.

Po rozhodnutí o prodeji AZNP Mladá Boleslav koncernu Volkswagen se česká vláda a VW rozhodly postavit do česka nově privatizované automobilky Ing. Kalmu. Tehdy Šlétý strojař měl zkušenost z privatizace firmy Bosch v Českých Budějovicích, jejímž byl generálním ředitelem. Jeho čtyři kolegové z představenstva Škoda Auto byli Volkhard Köhler (místopředseda s odpovědností za finance a nákup), Gerald Weber (výroba a technický vývoj), JUDr. Pavel Navdoák (personalistika) a Detlef Schmidt (prodej a marketing). Od prvního dne se ukázalo, že česká i německá strana měla při výběru „mužů první hodiny" více než štastnou ruku.

Vystudovaný strojař Kalma je autorem několika patentů a zlepšovacích návrhů v oblasti strojírenství a metalurgie. Ludvík Kalma rovněž nedopustil, aby v rámci úspor bylo zrušeno firemní učiliště, což široce postihlo mnohá odborná učiliště po celé republice. Strategie byla jasná: automobilka se bude rozvíjet tak rychlým tempem, že dostatečné množství špičkových pracovníků na trhu práce prostě nesebere a musí si je vychovat sama.

více na www.autoweek.cz

Jak by hodnotil budoucnost Škoda Auto její šéf Ludvík Kalma



Analýza HUK ukazuje změnu chování kupujících

Německý výrobci automobilů ztrácejí zákazníky ve prospěch čínských značek elektromobilů. Analýza dat pojišťovny HUK-Coburg pro Wirtschaftswoche dokumentuje změny v chování zákazníků během prvních tří čtvrtletí roku 2026. Podle této analýzy kupující nových čínských elektromobilů dítv nejčastěji řídili vozidla značek Volkswagen, Opel a Mercedes-Benz. Tento trend se shoduje s ostrucím podílem registrací čínských výrobců a vládními dotacemi na elektromobily.

Podle údajů HUK-Coburg 14,2 % zákazníků, kteří v roce 2026 přešli na nový elektromobil čínské značky, dříve řídilo vozy značky Volkswagen, u 10,2 % to byl Opel a u 7,2 % Mercedes-Benz. Mezi čínské značky, které si tito bývalí řidiči vozů německých značek vybrali, patří BYD, XPeng a Leapmotor. Samotný gigant v oblasti elektromobilů BYD dosáhl za tři čtvrtletí 2026 v Německu 47 961 nových registrací, což představuje nárůst o 216 %.

Celkový trh s elektromobily také zažívá výraznný růst. V třetu bylo v Německu registrováno 94 000 nových elektromobilů. Díky tomu tvořily 37% podíl na počtu registrací nových osobních automobilů, tedy o 80 % více než ve stejném měsíci loňského roku. Kromě vládních pobídek k nákupu se jako důvody zvýšené poptávky uvádějí i vysoké ceny pohonných hmot.

Čínští výrobci těží zejména ze svého konkurenceschopného poměru ceny a výkonu. Podle analýzy poradenské firmy EY-zvýšil v třetu svůj prodej o 63 % a dosáhl tak tržní podíl 8,4 %. Constantin M. Gall za společnost EY uvedl, že zavedení výrobci zonechali ve své nabídce mezery, zejména v cenově dostupných segmentech základních a velkoobjemových modelů. Čínské značky stále častěji zkoušejí tento segment vozidly za konkurenceschopné ceny.

Víc než 4 % vzdělí pojištěných společností HUK nyní tvoří elektromobily. Podle generálního ředitele HUK Klause-Jürgena Heitmanna je jejich počet o čtvrtinu vyšší než na začátku roku. Pouze 12 % zákazníků, kteří odhlásí vozidlo se spalovacím motorem, se však následně rozhodne pro elektromobil. Podle Heitmanna vládní dotace prospívají především různorodějším dovozcům značkám. Na druhou stranu očekávaná podpora pro německý automobilový průmysl byla méně výrazná.

více na www.autoweek.cz



Do srdce německého automobilového průmyslu

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

Věci se stávají vážnými. Německý výrobci automobilů zmrazují investice ve své domovské zemi. Šéf výroby Mercedesu Michael Schiebe oznámil, že již nebude v Německu investovat nový kapitál. Mercedes navíc údajně zvažuje uzavření závodů.

Volkswagen dočasně pozastavil vývojové práce na přípravovaném elektrickém Golfu. „Jste pečlivě si lest prostě nemůžeme dovolit," údajně prohlásil šéf značky VW Thomas Schäfer. Projekt VW „Gamechanger" pro tento závod, který mohl demonstrovat schopnost Německa opětovat inovativní výrobních procesy, byl také zrušen.

Stejně jako ostatní, také BMW v Německu hromadně propouští zaměstnance a razdává tučné odstupné jako by nebylo nic důležitějšího, než se těchto zaměstnanců zbavit.

Základním důvodem pro jednání Mercedesu jsou samozřejmě vlekší vyjednávání o mzdách, která se pozastavují už měsíce. Zaměstnavatel tak zvyšuje tlak na podnikovou radu a odbory. Ale to není nic víc než jen typické chtěstání zbraněmi.

Bolest výrobců je nyní tak velká, že se konečně začínají strukturálními problémy, které příliš dlouho ignorovali. Patří sem snižování nadměrné výrobní kapacity, uzavírání závodů, propouštění zaměstnanců a přesun výroby do zahraničí. Skutečnost, že Mercedes současně masivně investuje do svého závodu v Kecskeméttu, a tím demonstruje růst v zahraničí, je víc než jen znamení. Je to nová realita.

Německé automobilové koncerny se zaměřují na dlouhodobý úspěch a dělají vše pro to, aby ho dosáhli. To, že Německo ponese následky, se zdá být nevýhružilné.

Na druhou stranu zatím k žádnému velkému uzavření závodu nedošlo. Ani VW, ani Mercedes žádný neuzavřely. Tato vína teprve přijde.

více na www.autoweek.cz

Do srdce německého automobilového průmyslu



Testovací případ pro napodobitele

Aktualizty z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Čínští výrobci automobilů dělají některé věci, které jsou nepochybně jedinečné a přesvědčivé. Západní výrobci automobilů si však již dlouho stěžují, že čínští konkurenti v Číně kopírují jejich designy, očkují v soudních sporech toho zatím moc nedosáhli. Soudní spor mezi společnostmi Jaguar Land Rover a BYD by se však mohl stát pravděpodobným případem.

Duševní vlastnictví je pro západní automobilky v Číně již dlouho citlivým tématem. Tradiční automobilky si často stěžovaly, že čínské automobilky kopírují jejich design. Řada ranných modelů skutečně vypadala velmi podobně jako západní modely, když se nově čínští výrobci teprve učili, jak auta vyrábět. Navzdory stížnostem se v čínských soudech zatím podařilo prokázat jen málo. V roce 2005 společnosti General Motors a Chery uzavřely mimosoudní dohodu ve sporu ohledně modelu Chery QQ, o kterém americký výrobce tvrdil, že je kopií jeho Chevroletu Spark. Kritici Xiaomi tvrdí, že jeho sedan SU7 je napodobeninou Porsche Taycan, ačkoli samotné Porsche se k tomuto tématu zatím nevyjádřilo. Xiaomi tuto kritiku odmítá s tím, že podobnost vyplývají z aerodynamiky.

Nyní však, když čínští výrobci automobilů pronikají na evropský trh, budou některé z těchto tvrzení o krádeži duševního vlastnictví podobeny zkoušce. Soudní spor mezi společnostmi JLR a BYD bude pozorně sledován, aby se zjistilo, kde leží hranice mezi podobností a porušením designu. Případ se týká modelu BYD, který byl loni v Číně uveden na trh pod názvem Fangchengbao T7 a který podle JLR porušuje design modelu Defender. BYD tvrdí, že podobnost je pouhou náhodou.

Okresní soud v Hoagu však v předběžném řízení shledal, že model T7 design modelu Defender skutečně porušuje, a zakázal jeho prodej v EU do vyřešení soudního sporu. Soud se ještě dál a zakázal společnosti BYD vyrábět model T7 v EU v její nově továrně v Maďarsku.

JLR chce chránit model Defender před tím, co považuje za porušení práv vozidlem, které bude BYD prodávat za podstatně nižší cenu. Pro BYD má model T7 velký význam, protože rozšiřuje jeho nabídku na evropském trhu. Pokud JLR v soudním sporu uspěje, mohou se i další automobilky rozhodnout, že stojí za to zkusit štěstí proti čínským modelům, které se podobají těm jejich.

Všichni tedy budou tento případ pozorně sledovat.

více na www.autoweek.cz

Testovací případ pro napodobitele



Problém Velké Británie s brexitem

Aktualizty z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Těžko uvěřit, že už uplynulo deset let od chvíle, kdy se Velká Británie v referendu vyslovila pro odchod z EU. Ekonomové tehdy varovali, že vystoupení z unie způsobí zemi problémy, a to zejména v automobilovém průmyslu. Jelikož téměř 60 % britské produkce směřuje na export do EU. Brexit skutečně přinesl Británii řadu komplikací. Svět se změnil a v éře amerického prezidenta Donalda Trumpa je globální volný obchod výrazně omezen.

Díky iniciativě EU „Made in Europe" se Británie ocitla v těžkých mezi svým největším obchodním partnerem a Čínou, jejíž automobilky investují do britských podejících sítí a v případě společností Chery dokonce zvažují výrobu automobilů přímo v zemi.

Iniciativa „Made in Europe" by se mohla vyřešit ve prospěch Británie. To je rozhodně to, co si přejí evropské automobilky. Ukazuje to však dilema, v němž se Británie nachází. Ekonomičtí a průmysloví experti předpokládají, že budoucí iniciativy EU v automobilovém průmyslu přinesou automobilkám ve Velké Británii nejistotu a pro zemi možná i bolestivé kompromisy, aby se mohla stát součástí bloku.

Mimotádně silný jev El Niño v letošním roce vyvolává širokou škálu předpovědí ohledně toho, jak zásadně severní polokouli tuto zimu – od mírné a deštivé až po přísně chladnou. O prognóze pro německý automobilový průmysl však není pochyb: bude to dlouhá a tvrdá zima. Německý výrobci automobilů čelí měsíčním vyjednávání o odbory a stávkám kvůli propouštění a možnému uzavření továren, pořadě se hroutí model, na němž spočívala vysoce placená pracovní síla v tomto odvětví.

Vysoké zisky z globálních trhů po léta pomáhaly kompenzovat vysoké německé mzdové a výrobní náklady. Čínská konkurence, americká cla a slabší poptávka však podkopávají zisk, který to umožňoval.

Nejvíce je nejvíce/nejlíší u největšího evropského výrobce VW, který zahajuje rozhodující jednání s největším německým odborným svazem IG Metall o nových tletech v počtu pracovních míst a snížení mezd. IG Metall slíbil proti požadavkům společnosti tvrdý odpor.

Společnost Mercedes-Benz se stala prvním výrobcem automobilů, který v Německu získal schválení pro zástavané řízení z bodu do bodu, což představuje milník v závodě o zavedení pokročilejších systémů automatizovaného řízení na veřejných komunikacích.

více na www.autoweek.cz

Problém Velké Británie s brexitem



Jak by hodnotil budoucnost Škoda Auto její šéf Ludvík Kalma

Milan Smutný na blogovací platformě Medium.cz vzpomíná na Ludvíka Kalmu (9. 10. 1941 – 24. 11. 1996), který tragicky zemřel před 30 lety.

Neuvěřitelných 30 let uplynulo od chvíle, kdy 24. 11. 1996 tragicky zahynul tehdejší šéf Škoda Auto Ludvík Kalma. Plně naložená nákladní souprava měla výjimku na dopravu dřeva, přestože v neděli neměla na silnici se zákazem jízdy trucků co dělat. Šéf Škoda Auto při služební cestě testoval jeden z nejnovějších modelů nové řady Octavia. Trefil se svým vozem přímo prostředek mezi nápravami nákladního vozu, který stál napříč silnicí pro poruchu brzd a nebyl z boku při listopadovém nočním šeru osvětlen. Šéf Škoda Auto v okamžiku nárazu srazil rychlost brzděním na 56 km/h. Ale ocelový boční rám scanie udělal z octavie prakticky kabriolet a setnul vše, co mu stálo v cestě.

Koncern VW vstoupil do Škody v roce 1991. Zásadně přepracovaná řada Favorit a Forman se v počátku 90. let stala základem pro rostoucí výrobu a zisk i při prvních letech spolupráce s koncernem VW, která oficiálně započala 16. dubna 1991. Celoroční objem výroby byl tehdy 170 000 aut.

Po rozhodnutí o prodeji AZNP Mladá Boleslav koncernu Volkswagen se česká vláda a VW rozhodly postavit do čela nové privatizované automobilky Ing. Kalmu. Tehdy 50letý strojař měl zkušenost z privatizace firmy Bosch v Českých Budějovicích, jejímž byl generálním ředitelem. Jeho čtyři kolegové z představenstva Škoda Auto byli Volkhard Köhler (místopředseda s odpovědností za finance a nákup), Gerald Weber (výroba a technický vývoj), JUDr. Pavel Nováček (personalistika) a Detlef Schmidt (prodej a marketingu). Od prvního dne se ukázalo, že česká i německá strana měla při výběru *„mužů první hodiny"* více než šťastnou ruku.

Vystudovaný strojař Kalma je autorem několika patentů a zlepšovacích návrhů v oblasti strojírenství a metarulgie. Ludvík Kalma rovněž nedopustil, aby v rámci úspor bylo zrušeno firemní učiliště, což široce postihlo mnohá odborná učiliště po celé republice. Strategie byla jasná: automobilka se bude rozvíjet tak rychlým tempem, že dostatečné množství špičkových pracovníků na trhu práce prostě neseženе a musí si je vychovat sama.



Analýza HUK ukazuje změnu chování kupujících

Němečtí výrobci automobilů ztrácejí zákazníky ve prospěch čínských značek elektromobilů. Analýza dat pojišťovny HUK-Coburg pro Wirtschaftswoche dokumentuje změny v chování zákazníků během prvních tří čtvrtletí roku 2026. Podle této analýzy kupující nových čínských elektromobilů dřív nejčastěji řídili vozidla značek Volkswagen, Opel a Mercedes-Benz. Tento trend se shoduje s rostoucím počtem registrací čínských výrobců a vládními dotacemi na elektromobily.

Podle údajů HUK-Coburg 14,2 % zákazníků, kteří v roce 2026 přešli na nový elektromobil čínské značky, dříve řídilo vozy značky Volkswagen, u 10,2 % to byl Opel a u 7,2 % Mercedes-Benz. Mezi čínské značky, které si tito bývalí řidiči vozů německých značek vybrali, patří BYD, XPeng a Leapmotor. Samotný gigant v oblasti elektromobilů BYD dosáhl za tři čtvrtletí 2026 v Německu 47 961 nových registrací, což představuje nárůst o 216 %.

Celkový trh s elektromobily také zažívá významný růst. V říjnu bylo v Německu registrováno 94 000 nových elektromobilů. Díky tomu tvořily 37% podíl na počtu registrací nových osobních automobilů, tedy o 80 % více než ve stejném měsíci loňského roku. Kromě vládních pobídek k nákupu se jako důvody zvýšené poptávky uvádějí i vysoké ceny pohonných hmot.

Čínští výrobci těží zejména ze svého konkurenceschopného poměru ceny a výkonu. Podle analýzy poradenské firmy EY zvýšili v říjnu svůj prodej o 63 % a dosáhli tak tržní podíl 8,4 %. Constantin M. Gall ze společnosti EY uvedl, že zavedení výrobci zanechali ve své nabídce mezery, zejména v cenově dostupných segmentech základních a velkoobjemových modelů. Čínské značky stále častěji zásobují tento segment vozidly za konkurenceschopné ceny.

Víc než 4 % vozidel pojištěných společností HUK nyní tvoří elektromobily. Podle generálního ředitele HUK Klause-Jürgena Heitmanna je jejich počet o čtvrtinu vyšší než na začátku roku. Pouze 12 % zákazníků, kteří odhlásí vozidlo se spalovacím motorem, se však následně rozhodne pro elektromobil. Podle Heitmanna vládní dotace prospívají především nízkonákladovým dováženým značkám. Na druhou stranu očekávaná podpora pro německý automobilový průmysl byla méně výrazná.



Do srdce německého automobilového průmyslu

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

Věci se stávají vážnými. Němečtí výrobci automobilů zmrazují investice ve své domovské zemi. Šéf výroby Mercedesu Michael Schiebe oznámil, že již nebude v Německu investovat nový kapitál. Mercedes navíc údajně zvažuje uzavření závodů.

Volkswagen dočasně pozastavil vývojové práce na připravovaném elektrickém Golfu. *„Tuto práci si teď prostě nemůžeme dovolit,"* údajně prohlásil šéf značky VW Thomas Schäfer. Projekt VW *„Gamechanger"* pro tento závod, který mohl demonstrovat schopnost Německa aplikovat inovativní výrobních procesy, byl také zrušen.

Stejně jako ostatní, také BMW v Německu hromadně propouští zaměstnance a rozdává tučné odstupné jako by nebylo nic důležitějšího, než se těchto zaměstnanců zbavit.

Základním důvodem pro jednání Mercedesu jsou samozřejmě vleklá vyjednávání o mzdách, která se pozastavují už měsíce. Zaměstnavatel tak zvyšuje tlak na podnikovou radu a odbory. Ale to není nic víc než jen typické chřestání zbraněmi.

Bolest výrobců je nyní tak velká, že se konečně zabývají strukturálními problémy, které příliš dlouho ignorovali. Patří sem snižování nadměrné výrobní kapacity, uzavírání závodů, propouštění zaměstnanců a přesun výroby do zahraničí. Skutečnost, že Mercedes současně masivně investuje do

svého závodu v Kecskemétu, a tím demonstruje růst v zahraničí, je víc než jen znamení. Je to nová realita.

Německé automobilové koncerny se zaměřují na dlouhodobý úspěch a dělají vše pro to, aby ho dosáhli. To, že Německo ponese následky, se zdá být nevyhnutelné.

Na druhou stranu zatím k žádnému velkému uzavření závodu nedošlo. Ani VW, ani Mercedes žádný neuzavřely. Tato vlna teprve přijde.



Testovací případ pro napodobitele

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Čínští výrobci automobilů dělají některé věci, které jsou nepochybně jedinečné a průkopnické. Západní výrobci automobilů si však již dlouho stěžují, že čínští konkurenti v Číně kopírují jejich designy, ačkoli v soudních sporech toho zatím moc nedosáhli. Soudní spor mezi společnostmi Jaguar Land Rover a BYD by se však mohl stát precedenčním případem.

Duševní vlastnictví je pro západní automobilky v Číně již dlouho citlivým tématem. Tradiční automobilky si často stěžovaly, že čínské automobilky kopírují jejich design. Řada raných modelů skutečně vypadala velmi podobně jako západní modely, když se noví čínští výrobci teprve učili, jak auta vyrábět. Navzdory stížnostem se v čínských soudech zatím podařilo prokázat jen málo. V roce 2005 společnosti General Motors a Chery uzavřely mimosoudní dohodu ve sporu ohledně modelu Chery QQ, o kterém americký výrobce tvrdil, že je kopií jeho Chevroletu Spark. Kritici Xiaomi tvrdí, že jeho sedan SU7 je napodobeninou Porsche Taycan, ačkoli samotné Porsche se k tomuto tématu zatím nevyjádřilo. Xiaomi tuto kritiku odmítá s tím, že podobnosti vyplývají z aerodynamiky.

Nyní však, když čínští výrobci automobilů pronikají na evropský trh, budou některá z těchto tvrzení o krádeži duševního vlastnictví podrobeny zkoušce. Soudní spor mezi společnostmi JLR a BYD bude pozorně sledován, aby se zjistilo, kde leží hranice mezi podobností a porušením designu. Případ se týká modelu BYD, který byl loni v Číně uveden na trh pod názvem Fangchengbao Ti7 a který podle JLR porušuje design modelu Defender. BYD tvrdí, že podobnost je pouhou náhodou.

Okresní soud v Haagu však v předběžném řízení shledal, že model Ti7 design modelu Defender skutečně porušuje, a zakázal jeho prodej v EU do vyřešení soudního sporu. Soud šel ještě dál a zakázal společnosti BYD vyrábět model Ti7 v EU v její nové továrně v Maďarsku.

JLR chce chránit model Defender před tím, co považuje za porušení práv vozidlem, které bude BYD prodávat za podstatně nižší cenu. Pro BYD má model Ti7 velký význam, protože rozšiřuje jeho nabídku na evropském trhu. Pokud JLR v soudním sporu uspěje, mohou se i další automobilky rozhodnout, že stojí za to zkusit štěstí proti čínským modelům, které se podobají těm jejich.

Všichni tedy budou tento případ pozorně sledovat.



Problém Velké Británie s brexitem

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Těžko uvěřit, že už uplynulo deset let od chvíle, kdy se Velká Británie v referendu vyslovila pro odchod z EU. Ekonomové tehdy varovali, že vystoupení z unie způsobí zemi problémy, a to zejména v

automobilovém průmyslu, jelikož téměř 60 % britské produkce směřuje na export do EU. Brexit skutečně přinesl Británii řadu komplikací. Svět se změnil a v éře amerického prezidenta Donalda Trumpa je globální volný obchod výrazně omezen.

Díky iniciativě EU „*Made in Europe*" se Británie ocitla v kleštích mezi svým největším obchodním partnerem a Čínou, jejíž automobilky investují do britských prodejních sítí a v případě společnosti Chery dokonce zvažují výrobu automobilů přímo v zemi.

Iniciativa „*Made in Europe*" by se mohla vyřešit ve prospěch Británie. To je rozhodně to, co si přejí evropské automobilky. Ukazuje to však dilema, v němž se Británie nachází. Ekonomičtí a průmysloví experti předpovídají, že budoucí iniciativy EU v automobilovém průmyslu přinesou automobilkám ve Velké Británii nejistotu a pro zemi možná i bolestivé kompromisy, aby se mohla stát součástí bloku.

Mimořádně silný jev El Niño v letošním roce vyvolává širokou škálu předpovědí ohledně toho, jak zasáhne severní polokouli tuto zimu – od mírné a deštivé až po příliš chladnou. O prognóze pro německý automobilový průmysl však není pochyb: bude to dlouhá a tvrdá zima. Němečtí výrobci automobilů čelí měsícům vyjednávání s odbory a stávkám kvůli propouštění a možnému uzavření továren, protože se hroutí model, na němž spočívala vysoce placená pracovní síla v tomto odvětví.

Vysoké zisky z globálních trhů po léta pomáhaly kompenzovat vysoké německé mzdové a výrobní náklady. Čínská konkurence, americká cla a slabší poptávka však podkopávají zisk, který to umožňoval.

Napětí je nejviditelnější u největšího evropského výrobce VW, který zahajuje rozhodující jednání s největším německým odborovým svazem IG Metall o nových škrtech v počtu pracovních míst a snížení mezd. IG Metall slíbil proti požadavkům společnosti tvrdý odpor.

Společnost Mercedes-Benz se stala prvním výrobcem automobilů, který v Německu získal schválení pro asistované řízení z bodu do bodu, což představuje milník v závodě o zavedení pokročilejších systémů automatizovaného řízení na veřejných komunikacích.