

49. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Test finalistů AutoBest pro rok 2026

Porota AutoBest testovala finalisty ankety Best Buy Car of Europe pro rok 2026.

Finalisty AutoBest 2026 jsou 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 soutěží o prestižní ocenění Best Buy Car of Europe (Nejlepší vůz ke koupi v Evropě) 2026, nejvlivnější ocenění pro cenově dostupné auto na evropském trhu. Podmínkou pro zařazení mezi hodnocené vozy je základní cena do 35 000 eur. Mezi finalisty jsou čtyři čisté elektromobily a dva vozy poskytující zákazníkům možnost volby mezi elektrickým a hybridním pohonem.

Po letech konzistentních úspěchů se porota AutoBest vrátila na konci listopadu do areálu ÖAMTC Driving Center v Teesdorfu nedaleko Vídně, kde se uskutečnila závěrečný test. Porota zde důkladně vyhodnotila všech šest finalistů na základě široké škály reálných zkoušek.



Závěrečný test probíhal podle již osvědčeného formátu. Nejprve porotci vyzkoušeli všechny vozy v běžném provozu v okolí městečka Kottlingbrunn ve středním Rakousku. Poté představitelé výrobců vozů, které postoupily mezi finalisty, detailně představili své produkty z hlediska kritérií AutoBest a odpověděli na otázky porotců. Pro porotce, ale i zástupce automobilek je vždy zajímavé mít přímé srovnání rozdílných marketingových strategií.



Druhý den porotci s vozy absolvovali unikátní sérii náročných testů, při nichž byly vozy ve zcela bezpečných podmínkách vystaveny extrémním situacím, jež ale mohou skutečně nastat i v provozu. Testy ukázaly vynikající vlastnosti všech finalistů. I když u každého z nich se projevil určité slabší stránky, v žádném případě se nejednalo o závažný problém ohrožující bezpečnost.

Porota AutoBest, složená z 32 nezávislých motoristických novinářů z 32 zemí, v nadcházejících týdnech odevzdá své hlasy.



EU zvažuje zrušení zákazu spalovacích motorů

Evropská komise chce sestavit „automobilový balíček“, který bude i nadále povolovat provoz vozidel poháněných syntetickými palivy a biopalivy. Jako první o tom informoval deník Handelsblatt a poté magazín Automobilwoche.

Dopis německého kancléře Friedricha Merze (CDU) předsedkyni Evropské komise Ursule von der Leyenové, v němž německé vládní strany požadují úpravu dohodnutého zákazu spalovacích motorů, zjevně přináší výsledky. Evropská komise chce od přísného zákazu ustoupit a povolit provoz vozidel se spalovacími motory i po roce 2035.

Evropský komisař pro dopravu Apostolos Tzitzikostas potvrdil, že dopis byl v Bruselu velmi pozitivně přijat. V novém nařízení bude zohledněn veškerý technologický vývoj. Tzitzikostas výslovně zahrnul i biopaliva ve spojení s konvenčními spalovacími motory ale bez hybridní technologie.

Kromě předpisů o CO₂ probíhají diskuse i o pobídkách pro firemní vozové parky a cílených preferenčních kritériích EU s cílem posílit evropský hodnotový řetězec.

Evropská komise původně plánovala komentovat navrhovaná opatření 10. prosince. Toto datum však nyní bylo odloženo, ale „automobilový balíček“ má být představen do konce roku.

Opozice vůči zmírnění lhůty zůstává silná mezi firmami, které silně investují do elektrifikace a jednoznačně jsou proti zmírnění cíle roku 2035. K nim se připojí i vlády zemí prosazujících elektromobilitu, jako jsou Nizozemsko a skandinávské země. Nejasný je nyní postoj Itálie, protože Merzův návrh zařadil jako možnou alternativu i biopaliva. Itálie možnost jejich použití dlouhodobě prosazuje. Proti návrhu se samozřejmě postaví ekologické organizace v čele s Transport & Environment.

Na český trh dorazilo luxusní SUV Chery Tiggo 9

Automobilka Chery uvedla na český trh svůj vrcholný model Tiggo 9, luxusní SUV s plug-in hybridním pohonem CSH, který kombinuje spalovací motor 1,5T-GDI



DHE se třemi elektromotory. Akumulátor CATL s kapacitou 18,3 kWh umožňuje čistě elektrický dojezd 140 km. Maximální celkový výkon systému je 315 kW (428 k). Základem vozu je nová platforma T2X-E. Tiggo 9 je dlouhý 4810 mm (rozvor náprav 2820 mm) a nabízí 7 míst. Základní objem zavazadlového prostoru je 448 l resp. 819 l, přičemž jej lze zvětšit až na 2065 l. Standardní výbavou je Head-Up displej s prvky rozšířené reality. V interiéru je centrální 15,6" dotykový displej infotainmentu. Chery Tiggo 9 je na českém trhu dostupný v jedné variantě výbavy Prestige za cenu 1 189 000 Kč.

Nová Toyota RAV4 má české ceny

Na český trh přichází šestá generace SUV Toyota RAV4. Předprodej zahajuje hybridní verze, plug-in bude následovat v prvním čtvrtletí 2026. Modelová řada RAV4 se nabízí od roku 1993. Patří k nejúspěšnějším modelům ve svém segmentu. Doposud se po celém světě prodalo víc než 15 milionů vozů RAV4, z toho 2,5 milionu v Evropě. Novou generaci Toyoty RAV4 hybrid s celkovým výkonem 135 kW (183 k) je již možné objednávat s cenami od 1 090 000 Kč. Vrcholná verze plug-in hybrid bude k dispozici v příštím roce a její cena bude začínat na 1 230 000 korun. Jako vůbec první model je nová RAV4 vybavena zcela novým přelomovým softwarem Arene od dceřiné společnosti Woven by Toyota. Arene propojuje automobil s

řidičem a představuje klíčový krok směrem k softwarově definované budoucnosti automobilů a nulové nehodovosti. Pro sportovně zaměřené nadšence se RAV4 nabízí i ve verzi GR Sport. Nová generace modelu RAV4 bude dodávána příští jaro.



Leapmotor představil malé SUV B03X

Automobilka Leapmotor představuje nový model B03X (pro čínský trh označený A10), první postavený na nové globální platformě A. Leapmotor jím dokazuje, že kvalitní elektromobil nemusí být drahý, že malé vozy nemusí být jen technicky jednoduché a že kompaktní vnější rozměry neznamenaají omezený vnitřní prostor. Leapmotor B03X je dlouhý 4200 mm s rozvorem náprav 2600 mm. LFP akumulátor umožňuje dojezd až 500 km (podle čínské normy CLTC). Hodí se do role druhého vozu v rodině, stejně jako první elektromobil při přechodu z tradičního vozu se spalovacím motorem.



Od Seatu k výrobě ginu

Gin Wayne je název nové značky lihovin od bývalého generálního ředitele Seatu a Cupry Wayne Griffithse, který najaře opustil koncern VW a nyní se vrací do centra pozornosti vstupem do byznysu s ginem s vlastní značkou. Po jeho nečekaném odchodu po desetiletích kariéry ve Volkswagen Group mnozí přemýšleli, co



bude Griffithsova kreativní povaha dělat dál. Byl jedním z uchazečů o vedoucí postavení ve skupině Stellantis, ale tam o jeho svéráznou osobnost John Elkan neměl zájem. Gin Wayne je jedinečný, protože používá pouze kvintesenci přírodního alkoholu a bylin. Destiluje se jedné z posledních zbývajících řemeslných palíren v Rakousku Pfau v Klagenfurtu a je k dispozici v limitované edici v ceně 150 eur za láhev.

Wayne Griffiths (59) nastoupil do VW Group v roce 1989. V roce 2020 se stal generálním ředitelem automobilky Seat s nově vznikající značkou Cupra. Po odchodu šéfa Renaultu a Griffithsova předchůdce u Seatu Luky de Mea do čela výrobce módního zboží Kering tak evropský automobilový průmysl opouští další z jeho nejvýraznějších osobností...



Nová Toyota C-HR+ už má své české ceny

Toyota na českém trhu zahájila předprodej nového elektromobilu C-HR+. Přestože je nový čistě elektrický automobil inspirován stávajícím modelem C-HR, jehož se dosud prodalo víc než milion kusů, C-HR+ je zcela samostatný vůz postavený na platformě pro elektromobily e-TNGA.

Po technické stránce vychází z elektromobilu bZ4X, používá stejné komponenty pohonu a také přední část karoserie je shodná. Elektrická verze má optimalizovanou aerodynamiku, což se projevuje významným prodloužením dojezdu v porovnání s modelem bZ4X.

Toyota C-HR+ je kompaktní SUV-kupé, resp. fastback. Díky odlišné platformě má delší rozvor než hybridní verze. Při délce 4520 mm (u hybridní C-HR to je 4362 mm) má rozvor náprav 2750 mm (hybrid 2640 mm) a objem zavazadlového prostoru 416 l (hybrid 364 l).

Štíhlý přístrojový panel je umístěn nad volantem v zorném poli řidiče ve stylu i-Cockpitu vozů Peugeot. Standardem je 14" displej multimediálního systému doplněný tlačítky a otočnými ovladači opět jako ve voze bZ4X. Cloudová navigace má aktualizaci na 4 roky v ceně vozu.

O pohon se starají nápravy e-Axle se zabudovanými trakčními elektromotory. Základní pohonná jednotka s pohonem předních kol má

výkon 123 kW (167 k) a akumulátor o kapacitě 57,7 kWh pro dojezd až 456 km. Akumulátor s kapacitou 77 kWh je k dispozici pro vozy Long Range. Verze s pohonem předních kol (FWD) má výkon 167 kW (227 k) a nabízí dojezd přes 600 km. Varianta s pohonem všech kol AWD dosahuje výkon systému 254 kW (345 k) a má dojezd 505 km. Verze Long Range umožňují i tažení přívěsu o hmotnosti až 750 kg (FWD) resp. 1000 kg (AWD). Stejnoseměrné (DC) nabíjení lze výkonem až 180 kW,



Cena nového modelu s pohonem předních kol začíná na 999 000 Kč. Záruka na akumulátor je na 10 let pro udržení kapacity minimálně 70 %. Výroba v Japonsku bude zahájena v lednu 2026 a první vozy pro zákazníky dorazí v dubnu.

Alcar adventní kalendář

Alcar v pondělí 1. prosince 2025 spustil svůj tradiční internetový adventní kalendář, kde můžete každý den otevřít okénko a vyhrát jednu z mnoha atraktivních cen.



V online adventním kalendáři Alcar se vyhrává každý den od 1. až do 24. prosince. Na soutěžní stránku zavede návštěvníky odkaz alcar-adventcalendar.com. Stačí vždy kliknout na políčko aktuálního dne a vyplnit své kontaktní údaje. Mezi atraktivními cenami jsou chytré hodinky Garmin, autodrážka CARRERA, zbrusu nové Nintendo Switch 2 nebo sportovní taška Porsche. Hlavní cenou je sada litých kol od AEZ, Dotz nebo Dezent dle vlastního výběru. Ve výběru těch nejhezčích kol pomůže [3D konfigurátor](#).

Chery volí software od Omneticu

Čínská automobilka Chery, která vstupuje na tuzemský trh prostřednictvím importérské organizace Astana Motor Czech, si pro řízení všech klíčových procesů vybrala softwarová řešení od české společnosti Omnetic. Ačkoliv je Omnetic pro širokou veřejnost téměř neznámý, jedná se o významného hráče a technologického lídra v regionu CEE, jehož systémy již dnes asistují u většiny nákupů či servisních zakázek ve střední Evropě. Společnost dodá jak centrální ERP systém pro importéra, DMS i CRM řešení pro prodej a servis pro první dealerství Chery v Průhonicích. Řešení společnosti Omnetic už využívá 12 000 dealerů a



servisů a 70 značek automobilových výrobců v regionu střední a východní Evropy.



Kritická doba pro korekci kurzu

Zatímco výrobci vozidel pokračují v elektrifikaci, klíčové podmínky pro transformaci stále ještě nejsou splněny. Generální ředitelka Asociace evropských výrobců automobilů ACEA Sigrid de Vriesová uvádí hlavní doporučení pro nadcházející jednání o automobilovém balíčku Evropské komise.

Jako generální ředitelka ACEA pravidelně odpovídá na dotaz: *„Vyzývá evropský automobilový průmysl k opuštění elektrifikace a návratu ke spalovacímu motoru?“* Odpověď zní prostě „ne.“

Elektrifikace má být v čele budoucí mobility. Podle Mezinárodní energetické agentury je každé čtvrté nové auto na světě elektrické a podíl elektromobilů na celosvětovém prodeji by měl v roce 2030 překročit 40 %. Členové ACEA nabízejí víc než 300 elektrifikovaných modelů a mnoho dalších je na cestě. Investovali stovky miliard eur. Co víc je potřeba k prokázání, že toto odvětví dosahuje výsledky?

Přesto by si de Vriesová přála, aby úkol byl tak jednoduchý, jako „jen“ dodávat elektromobily. Realita je bohužel složitější. Evropský trh se

nevzpamatoval z úrovně před pandemií Covid-19. Mezitím vlády a regulační orgány EU neinvestovaly do dostatečné úrovně infrastruktury a modernizace sítě a ani ji nepožadovaly. Adekvátní tržní pobídky jsou nekonzistentní.

Úspěch vyžaduje, aby všechny části ekosystému byly synchronizované, ale tomu tak není. Důsledek: cíle emisí CO₂ pro osobní a lehké užitkové automobily pro roky 2030 a 2035 již nejsou realistické. To neznamena ústup, ale je to výzva k chytřejšímu a pragmatičtějšímu přístupu k politickému rámci, který odráží realitu rozmanité Evropy, množství potřeb mobility, důležitost ekonomické bezpečnosti a globální konkurenceschopnosti.

ACEA plně podporuje úsilí oznámené předsedkyní Komise Ursulou von der Leyenovou o oživení výroby malých a cenově dostupných vozidel v Evropě, kde by dopad zjednodušení regulace mohl být největší. Dalším řešením by mohlo být postupné zavádění legislativy.

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

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:



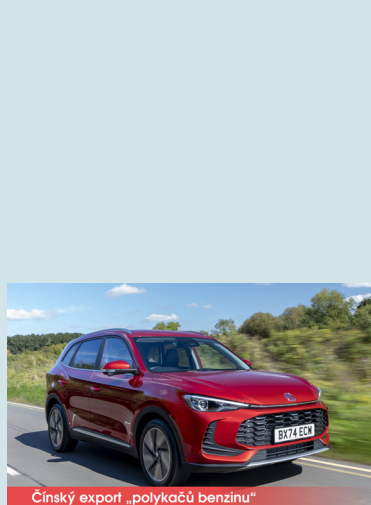
Automobilky proti oslabení ETS2



Rozdíl v konkurenční schopnosti: výroba je ovládnuta



**Pro dodavatele
je dobře, že rok
2025 končí**

[illegible]

Problém Tesly v Evropě



Automobilky proti oslabení ETS2

Oslabení systému obchodování s emisemi pro silniční dopravu a budovy ETS2 riskuje zpomalení dekarbonizace silniční dopravy v Evropě. Uvádí to Asociace evropských výrobců automobilů ACEA.

ACEA s opatrností bere na vědomí rozhodnutí odložit nebo oslabit zavedení systému EU pro obchodování s emisemi pro silniční dopravu a budovy ETS2. ETS2 je nepostradatelný tržní nástroj pro dosažení účinného a nákladově efektivního snižování emisí skleníkových plynů ve všech druzích dopravy, včetně lehkých užitkových a těžkých nákladních vozidel.

Opožděné zahájení ETS2 spolu se v současné době projednávanými úpravami riskuje narušení jeho integrity a tím oslabení základních signálů, které investují do technologií s nulovými emisemi. ETS2 doplňuje předpisy o normách CO2 pro osobní automobily, lehká užitková vozidla, nákladní automobily a autobusy a představuje klíčový prvek podpůrných podmínek potřebných pro jejich dosažení.

Toto zpoždění by proto vážně ohrozilo trajektorie dekarbonizace výrobců a veškerou regulační zátěž spojenou s dekarbonizací by přeneslo pouze na příslušné předpisy pro vozový park (normy CO2 pro osobní automobily/dodávky a nákladní automobily/autobusy), čímž by výrobci vozidel zůstali jedinými zúčastněnými stranami odpovědnými za miliardové pokuty, pokud se poptávka po vozidlech s nulovými emisemi na trhu rychle nezvýší.

„Právě programy, které pomáhají s přechodem a podporují zákazníky při přechodu na vozidla s nulovými emisemi, například prostřednictvím programů sociálního leasingu, závisí na příjmech z ETS2 a následně by se také zpozdily,“ uvedla generální ředitelka ACEA Sigrid de Vriesová.

Namísto oslabování ETS2 by se mělo zaměřit na zajištění jeho konzistentního a sociálně vyváženého provádění prostřednictvím dobře navržených kompenzačních mechanismů. Vzhledem k tomu, že další podpůrná opatření, jako je směrnice o zdanění energie a směrnice o hmotnostech a rozměrech, zůstávají nedokončené, hraje ETS2 v přechodu na dopravu s nulovými emisemi ještě klíčovější roli.



Rozdíl v konkurenceschopnosti: výroba v EU je ohrožena

Silný a strategicky podpořený automobilový sektor je nezbytný pro to, aby Evropa mohla konkurovat ostatním regionům. Sdružení výrobců autodílů CLEPA se proto obrací na Evropskou komisi.

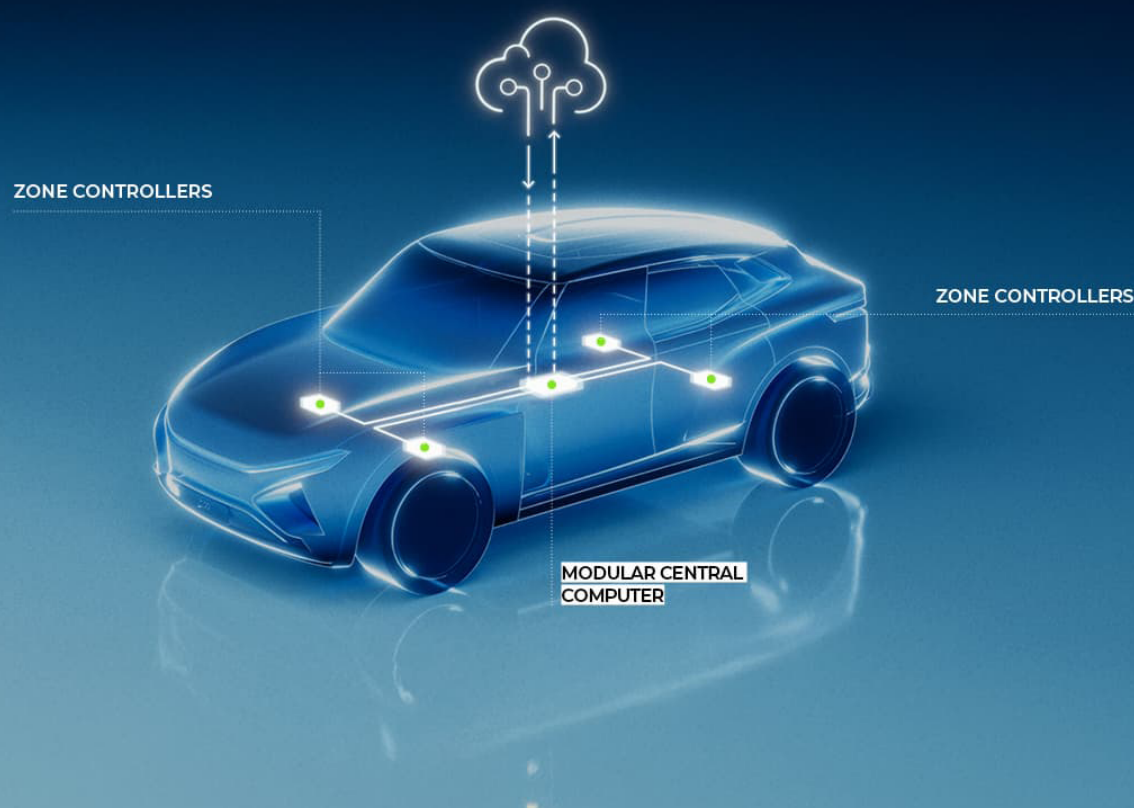
Vzhledem k tomu, že až 75 % hodnoty automobilových komponent se vyrábí v Evropě, hraje automobilový dodavatelský průmysl kontinentu zásadní roli v podpoře hospodářského růstu a udržení stovek tisíc pracovních míst.

Evropa v současné době čelí až 35% cenové nevýhodě ve srovnání s jinými regiony, a to kvůli rostoucím nákladům na materiály, energie a práci spolu s přísnějšími regulačními a uhlíkovými režimy. Pokud se tento problém nebude řešit, mohla by se do roku 2030 snížit tvorba hodnoty v oblasti automobilových dílů o 23 % a ohroženo bude 350 000 pracovních míst. Požadavky na místní podíl mohou pomoci budovat regionální ekosystémy prostřednictvím cílených pobídek, rozvoje infrastruktury a podpory kvalifikované pracovní síly. Evropa musí jednat rychle, aby si zajistila svou roli konkurenceschopného a soběstačného automobilového centra.

Většina komponent pro vozidla se spalovacími motory montovaná v Evropě se i nadále získává lokálně: 85 % dílů se vyrábí v EU, přičemž se zde vytváří 76 % jejich celkové hodnoty. U elektromobilů zůstává domácí získávání srovnatelné na úrovni 83 %, ale podíl hodnoty vytvořené v EU v průměru dosahuje 70 % bez započítání akumulátorů. V rámci komponent je tvorba hodnoty v EU nejvyšší u podvozků, exteriéru s karoserií a interiérových systémů. Regionální podíl hodnoty klesá u elektrických a elektronických systémů na 50 %.

Rostoucí náklady na materiály, energie a práci v kombinaci s přetrvávající inflací a zatěžujícími předpisy silně zatěžují produktivitu. Analýza 36 skupin automobilových komponent ukazuje cenovou nevýhodu mezi 15-35 % ve srovnání s regiony s nejlepšími náklady v Asii.

Pokud budou současné trendy pokračovat, tvorba hodnoty v oblasti výroby automobilových dílů v Evropě by se do roku 2030 mohla snížit až o 23 %. Tento pokles odráží jak nižší objem výroby, tak i sníženou hodnotu na komponenty, jelikož se tvorba hodnoty se přesouvá do zahraničí.



Pro dodavatele je dobře, že rok 2025 končí

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje vývoj v automobilovém průmyslu.

Každý třetí zaměstnanec v automobilovém průmyslu pracuje pro dodavatele. Toto odvětví je velmi fragmentované s dominancí středních podniků, a tím také zranitelné.

Podle poradenské firmy Falkensteg letos již 41 dodavatelů v Německu podalo návrh na insolvenční ochranu, což představuje nárůst o 20 %. Každý druhý dodavatel v západní Evropě v příštích pěti letech sníží svou kapacitu. Firmy a zaměstnanci v tomto klíčovém odvětví ubývají. A nevrátí se.

Důvody jsou rozmanité. V konečném důsledku jde o zrychlenou transformaci, která v tomto odvětví zahrnuje mnoho společností. Nové technologie přicházejí závratnou rychlostí a nahrazují staré obchodní modely. Mnoho dílů a komponent zastarává a stejně tak i zaměstnanci. Produkty tradičních společností nakonec vůbec nebudou potřeba.

Nárůst insolvencí je doprovázen skepticismem investorů. Finanční prostředky, které do automobilového průmyslu tekly ještě před

několika lety, jsou pryč. Tyto technologie chybí v tradičních společnostech stejně jako v těch, které investovaly do nových technologií. Protože před deseti lety bylo chybou se domnívat, že do roku 2025 budeme všichni řídit vysoce autonomní elektromobily nebo využívat „mobilní služby“. Spousta peněz se promrhala.

Dnes jsou hvězdami ti, kteří přicházejí zvenčí: softwarové a AI společnosti. Kdokoli poskytne kód pro softwarově definované vozidlo nebo nejlepší systém řízení E/E je v čele. Nvidia má na akciovém trhu hodnotu 3,7 bilionu dolarů. Softwarově definované vozidlo, neboli SDV, je to, co prospívá zákazníkovi. A SDV se již vyvíjí v CDV: zákazníkem definované vozidlo.

Možná, že po tomto období otřesů bude automobil díky AI, výpočetní technice a robotice nejchytřejším existujícím zařízením. Ale kdo z toho v tomto odvětví nakonec bude mít prospěch, je úplně jiná věc. Nikdy není pozdě najít správnou cestu. A stojí za to za ni bojovat.



Čínský export „polykačů benzínu“

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Evropská komise se chystá vydat aktualizované cíle pro emise uhlíku včetně zákazu vozidel na fosilní paliva do roku 2035, který automobilový průmysl na kontinentu označil za neproveditelný. S blížícím se termínem aktualizace se objem argumentů na obou stranách neustále zvyšuje.

Německý kancléř Friedrich Merz napsal Komisi a zopakoval výzvy vedoucích pracovníků automobilového průmyslu, že plug-in hybridy a vozidla s prodlužovačem dojezdu by měly hrát roli v zelené transformaci spolu s biopalivy. Mezitím evropská klimatická skupina T&E vydala zprávu, v níž vyzývá Komisi, aby odolala tlaku průmyslu na biopaliva, a uvedla, že jich není dostatek a nejsou skutečně uhlíkově neutrální.

Komise nyní musí přijít s řešením, které poskytne nějakou formu kompromisu, aby uklidnila Němce a zároveň se vyhnula zatěžování kohokoli, kdo již značně investoval do nabíjecí infrastruktury a dalších technologií souvisejících s elektromobily.

Čínský automobilový průmysl se stal nejznámějším díky elektromobilům, které srazily prodej zahraničních automobilek, jež dříve dominovaly největšímu automobilovému trhu světa. Pokles podílu tradičních automobilek na čínském trhu však zasáhl i jejich místní partnery ve společných podnicích, což čínskému automobilovému průmyslu zanechalo nevyužitou tovární kapacitu na výrobu až 20 milionů vozů se spalovacími motory ročně. Čínští státní výrobci se proto připojili k expanzi na rozvíjející se trhy a vyrábějí pro ně obrovské množství „polykačů benzínu“.

Automobily na fosilní paliva dávají větší smysl než elektromobily na trzích, jako jsou Jihoafrická republika, Chile nebo dokonce Polsko, kde je nabíjecí infrastruktura v plenkách. Po desetiletí globální automobilky zde prodávaly auta s nižším standardem. Nyní je však Číňané zaplavují vozy vybavenými nejnovějším softwarem a bezpečnostními prvky za srovnatelné ceny.



Problém Tesly v Evropě

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Každým měsícem je těžší předstírat, že Tesla nemá v Evropě problém. Na začátku roku někteří tvrdili, že to je způsobeno tím, že se generální ředitel Elon Musk dvořil krajně pravicovým politikům. Realita je ale taková, že skutečný problém Tesly spočívá v nedostatku nových produktů na trhu, který se jimi plní. Studie firmy Escalent, zabývající se analýzou dat a poradenstvím, ukázala, že 38 % respondentů průzkumu na pěti největších evropských automobilových trzích má pocit, že novost značky Tesla vyprchala a zaostává za konkurencí v designu, kvalitě a emocionální přitažlivosti. Pokud má Tesla zájem o růst prodeje, potřebuje něco opravdu nového, mnohem víc než jen Model Y.

V rámci nového britského rozpočtu se britská vláda rozhodla, že od dubna 2028 budou muset majitelé elektromobilů platit novou daň 3 pence za míli (asi 0,5 Kč/1 km) a plug-in hybridů 1,5 pence za míli. To je problém, kterému bude muset čelit každá vláda závislá na daňových příjmech z fosilních paliv, protože tyto příjmy se musí nějak nahradit. Britská vláda se přitom zároveň snaží přesvědčit kupující automobilů, aby přešli na elektromobily...

Čínská společnost Great Wall Motor plánuje do roku 2029 ve svém prvním evropském závodě vyrábět 300 000 vozidel ročně. Nyní pro tuto továrnu zvažuje lokality ve Španělsku a Maďarsku. GWM si v Evropě se svými elektromobily nevede dobře - její prodej loni klesl o 41 % na 3706 vozidel.

Globální produkce Toyoty v říjnu vzrostla pátý měsíc po sobě díky silné poptávce po hybridních vozidlech v USA, která kompenzovala slabší prodej v Japonsku a Číně.

Čínská společnost CATL zaškolí až 4000 pracovníků pro provozování největší španělské továrny na akumulátory. ve společném podniku se společností Stellantis.

Indická společnost Mahindra uvedla na trh sedmimístné elektrické SUV s vyvolávací cenou kolem 2 milionů rupií (466 000 Kč).

