

7. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



BYD uvádí do Evropy kompaktní elektrické SUV Atto 2

BYD Atto 2, dosud nejmenší SUV značky, se má stát jedním z jejích stěžejních modelů v Evropě. V rozporu s obvyklým tvrzením o záplavě laciných čínských elektromobilů zaujme bohatou základní výbavou a použitím unikátních technických řešení. Tomu odpovídá i jeho cena.

BYD u Atto 2 vyzdvihuje unikátní technická řešení – e-platformu 3.0 s konfigurací cell-to-body (CTB) s deskovým LFP akumulátorem (Blade Battery) jako nosným prvkem a integrovaný systém pohonu 8-in-1. Přidává nejmodernější inteligentní technologie v interiéru s otočným displejem infosystému a standardní výbavu s prvky, za něž se u konkurence musí nemálo připlácet, např. tepelné čerpadlo, systém V2L či panoramatickou střechu s nastavitelnou sluneční clonou.

Atto 2 je dlouhé 4310 mm a vysoké 1675 mm při dlouhém rozvoru náprav 2620 mm. Zavazadlový prostor má objem 400 l resp. až 1340 l s rovnou podlahou.

Vysoce integrovaný systém elektrického pohonu 8-in-1 vlastní konstrukce, který v jednom bloku spojuje trakční elektromotor s řídicí jednotkou, management akumulátoru, systém nabíjení, měnič a reduktor. Elektromotor poskytuje největší výkon 130 kW (177 k).

Akumulátor LFP zaručuje vyšší úroveň bezpečnosti, lepší výkon v extrémních teplotách (rozsah pracovních teplot od -30 do +40 °C)

a menší ztrátu kapacity během své životnosti. Nižší využitelnou energetickou hustotu eliminuje deskovou konfigurací. Kapacita akumulátoru 45,1 kWh umožňuje dojezd 312 km resp. 463 km ve městě. Největší využitelný výkon při DC nabíjení je 65 kW.

Ve Španělsku Atto 2 v základní verzi Active stojí 29 990 eur (v přepočtu 753 700 Kč, při DPH 21 %). BYD poskytuje šestiletou záruku resp. na 150 000 km, na systém pohonu 8 let/150 000 km a na akumulátor 8 let/200 000 km pro udržení kapacity minimálně 70 %. Ve 3. čtvrtletí 2025 bude k dispozici také verze Comfort s větším akumulátorem pro dojezd 420 km a rychlejší nabíjení.

Víc na str. 10



Manévrovací prostor Nissanu se zmenšuje

Možnosti restrukturalizace Nissanu se stále zmenšují. Poté, co ztroskotala jednání o fúzi s Hondou, nyní také tchajwanská skupina Foxconn prohlásila, že nemá



zájem Nissan převzít. Předseda Foxconnu Young Liu v Taipei řekl, že Foxconn nemá zájem o akvizici Nissanu. „Naším cílem je spolupráce, ne nákup akcií Nissanu. Pokud to vyžaduje kapitálovou investici, je to také možnost,“ vysvětlil Liu. Liu potvrdil jednání Foxconnu s aliančním partnerem Nissanu Renault Group. Renault má v Nissanu 36% podíl, ale už oznámil, že se ho chce zbavit a výtěžek použít na vlastní strategie elektrifikace. Foxconn je jedním z největších smluvních výrobců elektroniky na světě. Tchajwanská společnost vyrábí mimo jiné pro Apple a Nvidii. Foxconn již 30 let vyrábí komponenty podvozků v Číně společně s německým dodavatelem ZF.

ACEA chce podporu pro těžká bezemisní vozidla

Současné diskuse o potenciální iniciativě EU uzákonit elektromobily pro firemní vozové parky s cílem zvýšit poptávku po vozidlech s nulovými emisemi (ZEV) se z velké části zaměřují na osobní automobily. Ignorují přitom segment těžkých nákladních vozidel. Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA upozorňuje, že při současném tržním podílu ZEV pouze 2,3 % mezi nákladními vozidly nad 3,5 t a 15,6 % mezi autobusy potřebuje těžká silniční doprava naléhavě pobídky k urychlení obnovy vozového parku. Zatímco zvýšení podílu bezemisních osobních automobilů ve firemních flotilách lze snadno dosáhnout úpravou fiskálních režimů na vnitrostátní úrovni, segment těžkých nákladních vozidel vyžaduje opatření na úrovni EU i členských států. Přejít komerční silniční dopravy



k bezemisní závisí na schopnosti Evropy vytvářet životaschopné obchodní případy pro provozovatele dopravy, protože nejdůležitějším faktorem pro toto odvětví jsou celkové náklady na vlastnictví (TCO) vozidel. Bez schopnosti provozovat ZEV ziskově bude přechod postrádat dynamiku řízenou trhem a dopravci nebudou investovat do vozidel s nulovými emisemi.

Audi Q4 40 e-tron s větším akumulátorem

Audi od února posiluje modelovou řadu kompaktních SUV Q4 e-tron vstupní variantu s dlouhým dojezdem až 412 km (Sportback: 423 km) a rozsáhlou sériovou výbavu. Q4 40 e-tron nabízí manuálně ovládanou funkci temperování sady akumulátorů a prediktivnímu plánování údržby. Pohon



zadních kol zajišťuje elektromotor o výkonu 150 kW (204 k). Akumulátor má celkovou kapacitu 63 kWh (využitelnou 59 kWh). Maximální nabíjecí výkon při použití stejnosměrného proudu je 165 kW. Q4 e-tron umožňuje manuálně aktivovat předehřátí akumulátoru prostřednictvím MMI. Audi nabízí i nové prediktivní plánování údržby v aplikaci myAudi App. Audi Q4 40 e-tron přijíždí se základní cenou 1 199 900 Kč vč. DPH, cena verze Q4 Sportback 40 e-tron je 1 253 900 Kč. Spolu se spuštěním nové motorizace v polovině února 2025 Audi snižuje ceny u stávajících verzí modelové řady Q4 e-tron.

Hospodárnější Toyota Prius

Pátá generace Toyoty Prius se v Evropě prodává výhradně v plug-in hybridní verzi s vysokým systémovým výkonem 164 kW (223 k). Nejnovější Prius s duálním charakterem čistého elektromobilu a praktického hybridu nabízí elektrický dojezd až 86 km. Prius je první Toyotou s modernizovaným systémem fotovoltického dobíjení, díky němuž dokáže každý den sám načerpat energii odpovídající čistě elektrickému dojezdu až 8,7 km. Prius po více než čtvrt století jako první sériově vyráběný plně hybridní vůz nastoluje budoucí trendy a zpřístupňuje elektrifikované technologie širšímu okruhu zákazníků. Celosvětový prodej modelu Prius od roku 1997 přesáhl



5,3 milionu kusů, včetně 350 000 verzí s plug-in hybridním pohonem. Prius pro modelový rok 2025 se prodává v rámci aktuálního akčního zvýhodnění za cenu od 929 000 Kč včetně bonusu za výkup starého vozu.

Další témata 7. týdne na autoweek.cz

Koupě aut od osob v exekuci stále častým problémem
Elektromobily Citroën pro Veolia Energie ČR

BYD jedná o prodeji uhlíkových kreditů evropským rivalům

Čínský výrobce elektromobilů BYD jedná o vytvoření sdružení s evropskými výrobci automobilů pro prodej uhlíkových kreditů, které jim mohou pomoci vyhnout se vysokým pokutám Evropské unie za emise CO2 v roce 2025. Společnosti



s nižším prodejem elektromobilů mohou od vedoucích producentů elektromobilů nakupovat emisní kredity, aby snížily svůj celkový průměr. Začátkem roku bylo oznámeno vytvoření dvou poolů – mezi Stellantisem, Toyotou, Fordem, Mazdou, Subaru a Teslou a mezi Mercedesem-Benz, Polestarem, Volvem a Smartem. BMW, Volkswagen Group a Renault Group ještě nejsou součástí emisních poolů. Pro BYD by smlouva přinesla příjem vyvažující clo ve výši 27 % na vozy, které dováží z Číny než spustí výrobu v budovaných továrnách v Maďarsku a Turecku.

Renault ohlašuje novou éru užitkových vozů

Renault v příštím roce zahájí novou éru lehkých elektrických užitkových vozů se třemi modely Estafette, Goelette a Trafic založenými na flexibilní, škálovatelné „skateboardové“ architektuře. Jsou výsledkem spolupráce s nezávislou společností Flexis, vzešlou ze společného podniku Renaultu, Volva a francouzské logistické a přepravní společnosti CMA-CGM. Užitková vozidla se budou vyrábět ve Francii v továrně v Sandouville. Skříňový Trafic E-Tech Electric bude čtvrtou generací série dodávek poprvé představené v roce 1980. S Goelette E-Tech Electric se vrací k názvu modelu z konce 50. a začátku 60. let. Bude se nabízet jako podvozek, panelová dodávka a sklápěč. Až po B-sloupek je koncipován podobně

jako Trafic E-Tech Electric, zatímco zadní část je navržena pro nejrůznější podoby karoserie. Estafette E-Tech Electric přebírá označení předchůdce Traficu a je z velké části inspirován konceptem Estafette, který byl představen vloni. Je 527 cm dlouhý a 260 cm vysoký, takže v něm člověk může stát. Estafette E-Tech Electric byl speciálně vyvinut pro použití ve městech.



Další témata 7. týdne na autoweek.cz

„Áčka“ nabízejí práci do 90 pozic

Direct auto uzavřel rok 2024 s rekordními čísly

Generace Z určuje nové trendy na pracovišti

více na
www.autoweek.cz



E-LION DAY
2025



Cílem je posílení a růst značky Peugeot

Nový generální ředitel značky Peugeot Alain Favey při třetím ročníku akce E-Lion Day, konané 10 dní po jeho nástupu do funkce, představil své vize a plány pro nadcházející rok: „*Jsem hrdý na to, že mohu vést značku Peugeot. Máme silnou pozici a kompletní nabídku elektrických, hybridních a plug-in hybridních modelů. Máme tudíž všechny předpoklady k úspěchu a přispění k udržitelné budoucnosti. Kromě našich úžasných produktů, které již máme na trhu, vybudujeme jasnou, úspěšnou a udržitelnou budoucnost pro Peugeot tým, že se zaměříme na naše zákazníky a posílíme naše partnerství. V roce 2025 jsme rozhodně v režimu plného výkonu. Ochrana životního prostředí a dekarbonizace jsou v centru všeho co děláme dnes i do budoucna.*“

Peugeot se v roce 2025 zaměří na růst na domácím trhu ve Francii a dál rozšíří svou již dnes nejpočetnější nabídku elektrických vozidel v Evropě. Peugeot potvrdil ambici stát se lídrem evropského trhu elektricky poháněných vozů. Díky multienergetickým platformám vyhoví všem potřebám zákazníků – od hybridních vozů po elektromobily.

Peugeot disponuje nejširší nabídkou elektricky poháněných vozidel v rámci mainstreamových automobilových značek v Evropě – celkem 12

modelů. V roce 2024 Peugeot prodal 1,1 milionu vozidel po celém světě a zdvojnásobil objednávky elektrických vozů. V Evropě zaznamenal historicky nejvyšší nárůst prodeje elektrických osobních vozidel soukromým osobám. Nový 3008 zaznamenal velký úspěch se 120 000 objednávkami, z čehož 22 % představovaly plně elektrické verze. Peugeot byl vloni lídrem v segmentu B BEV a na trhu elektrických lehkých užitkových vozidel.

V první polovině roku 2025 bude uveden nový Peugeot E-5008 v pětimístné verzi pro zákazníky, kteří chtějí větší objem zavazadlového prostoru 994 l (o 78 l více než u sedmimístné verze), se sklopenými zadními sedadly 2310 l.

Během akce byly představeny i dvě nové verze E-3008 Dual Motor a E-5008 Dual Motor, které k elektromotoru o výkonu 156 kW (213 k), který pohání přední kola, přidávají navíc elektromotor o výkonu 82 kW (112 k) pro pohon zadních kol. Celkový výkon systému je 239 kW (325 k).

Hybridní pohon je dostupný pro téměř celou modelovou řadu od 208 až po 5008 a plug-in hybridní pohon je dostupný pro modely 308, 408, 508, 3008 a 5008.

Zájem o elektromobily z druhé ruky roste

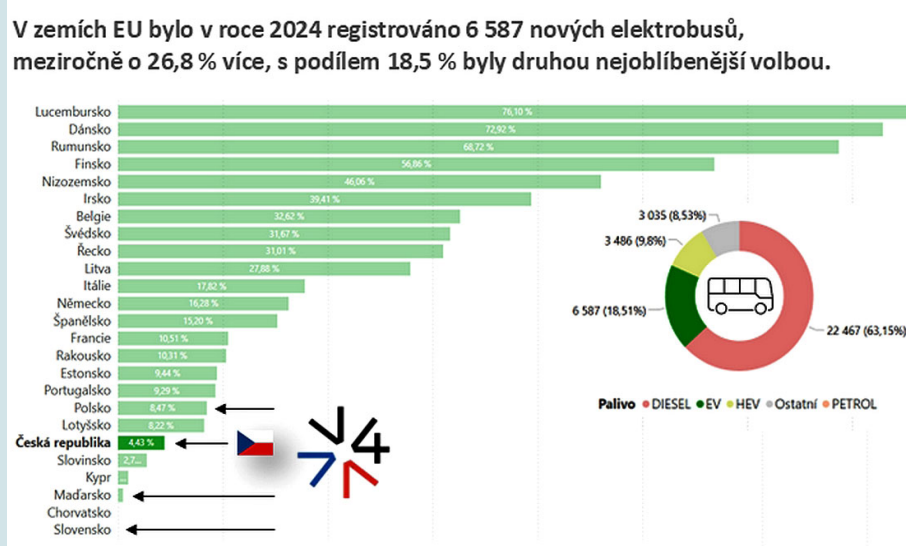
Trh ojetých vozů online se rychle mění a elektromobilita už není jen doménou nových aut. Je to zřejmé z ročního souhrnu výsledků online platformy Carvago, největší evropské online platformy pro nákup a prodej ojetých vozů. Podle výsledků Carvago dávají zákazníci nakupující online stále větší přednost ojetým elektromobilům a hybridům. Jejich prodej se meziročně zdvojnásobil – 10 % aut prodaných na Carvago tvořily v roce 2024 elektromobily a 9 % hybridy. Naopak automobily na naftu zaznamenaly největší pokles prodeje z 46 % na 38 %. Stabilní podíl 43 % si drží automobily s motory na benzin. V nabídce



Carvago si zákazníci mohou vybrat z více než 90 000 elektromobilů, z nichž je více než polovina stárší do 3 let s nájездem méně než 50 000 km.

Elektrobusy v EU na vzestupu

V loňském roce bylo v zemích Evropské unie registrováno 6 587 nových elektrobusů, meziročně o 27 % víc. Jejich podíl na všech registracích autobusů se zvýšil z 16 % na 18,5 %. Největším trhem nových elektrobusů v EU se stala Itálie s nárůstem 161,7 %. Německý trh vzrostl o 4,9 %, zatímco francouzský poklesl o 11,4 %.



Španělsko vzrostlo o 17,5 % a stalo se čtvrtým největším trhem pro tento typ pohonu. Prodej hybridních autobusů klesl o 16,1 % na 9,8% podíl. Registrace autobusů na naftu vzrostly o 11,1 %, čímž se jejich podíl na trhu zvýšil na 63,2 %, o 1 % víc než v roce 2023.

V České republice bylo vloni registrováno 59 nových elektrobusů, historicky nejvíc – meziročně víc o 53. Český trh s novými autobusy byl v roce 2024 šestý největší mezi zeměmi EU, ale s elektrobusy až 18. V České republice je provozováno 18 500 autobusů, z toho 210 elektrobusů. V roce 2024 u nás bylo vyrobeno 4 489 autobusů, z toho 245 elektrobusů, tj. 5,5% podíl na celkové výrobě. Vyplývá to z aktualizovaných informací webu cistadoprava.cz.

Battery Monitor 2025: evropští výrobci pod tlakem

Podle autorů studie Battery Monitor 2024/2025 nadbytečné kapacity kvůli příliš optimistickým předpokladům poptávky způsobují celosvětový pokles cen a vyvíjejí tlak na evropské výrobce, kteří se již nyní potýkají s vyššími výrobními náklady.

„Navzdory nejistotám světový trh s akumulátory nadále roste a nabízí příležitosti i pro evropské výrobce pokud se zaměří na konkurenční výhody prostřednictvím inovací, vysoce kvalitních procesních technologií a ekologické rovnováhy výroby,“ říká profesor Achim Kampker z RWTH Aachen University.

Na globálním trhu Čína vyrábí výrazně víc akumulátorů než je její vlastní tržní poptávka, což znamená, že přebytky se exportují. To vede k celosvětovému poklesu cen, ale někteří výrobci v Číně již nejsou schopni pokrýt své náklady. Aktuálně však pokles cen tlačí především na evropské výrobce, kteří pracují na budování výrobních kapacit. Společnosti mimo Čínu v současnosti zaznamenávají značné ztráty. Podle Battery Monitoru nebudou realizovány všechny oznámené projekty.

Evropští výrobci akumulátorů se zaměřují především na udržitelnost. „I když je v současnosti

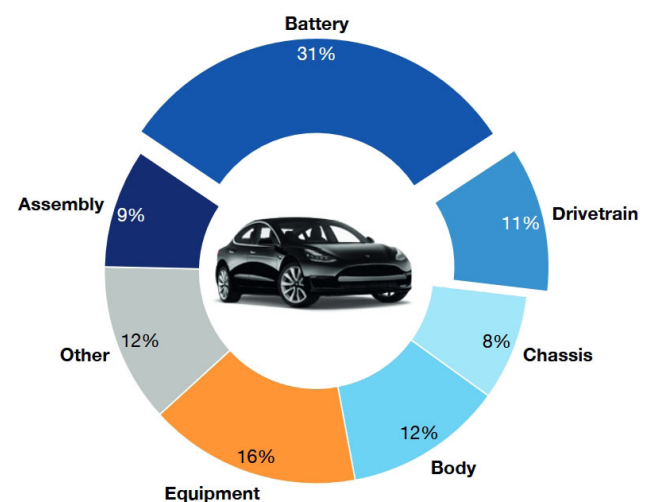


Figure 18: Proportionate manufacturing costs for an EV; Source: PEM of RWTH Aachen University

prioritou snižování nákladů, menší klimatická stopa by se pro Evropany mohla stát konkurenční výhodou,“ říká profesor Kampker. Cílem je snížit emise z výroby článků na 30 až 40 kg CO₂ na 1 kWh. To odpovídá třetině až polovině současné CO₂ stopy akumulátorů. „To představuje potenciální konkurenční výhodu především proto, že je nepravděpodobné, že evropské společnosti budou schopny dohnat čínskou nákladovou výhodou a přístup k surovinám,“ říká odborník na akumulátory profesor Heiner Heimes.

Dalším výchozím bodem je realistický pokrok v chemii článků. „Ti, kteří své výrobní plány v rané fázi sladí s inovacemi, jako jsou cenově výhodné typy akumulátorů pro malé a střední elektromobily, mohou přejít k sériové výrobě rychleji a těžit z objemu produkce,“ dodal profesor Heimes.

„Asijské výrobce mají jasný náskok ve výzkumu, vývoji a industrializaci. Proto by evropští producenti měli zvážit partnerství s předními světovými výrobci,“ říká Wolfgang Bernhart ze společnosti Roland Berger.

Carbon footprint of a battery cell [kg CO₂-eq/kWh cell]

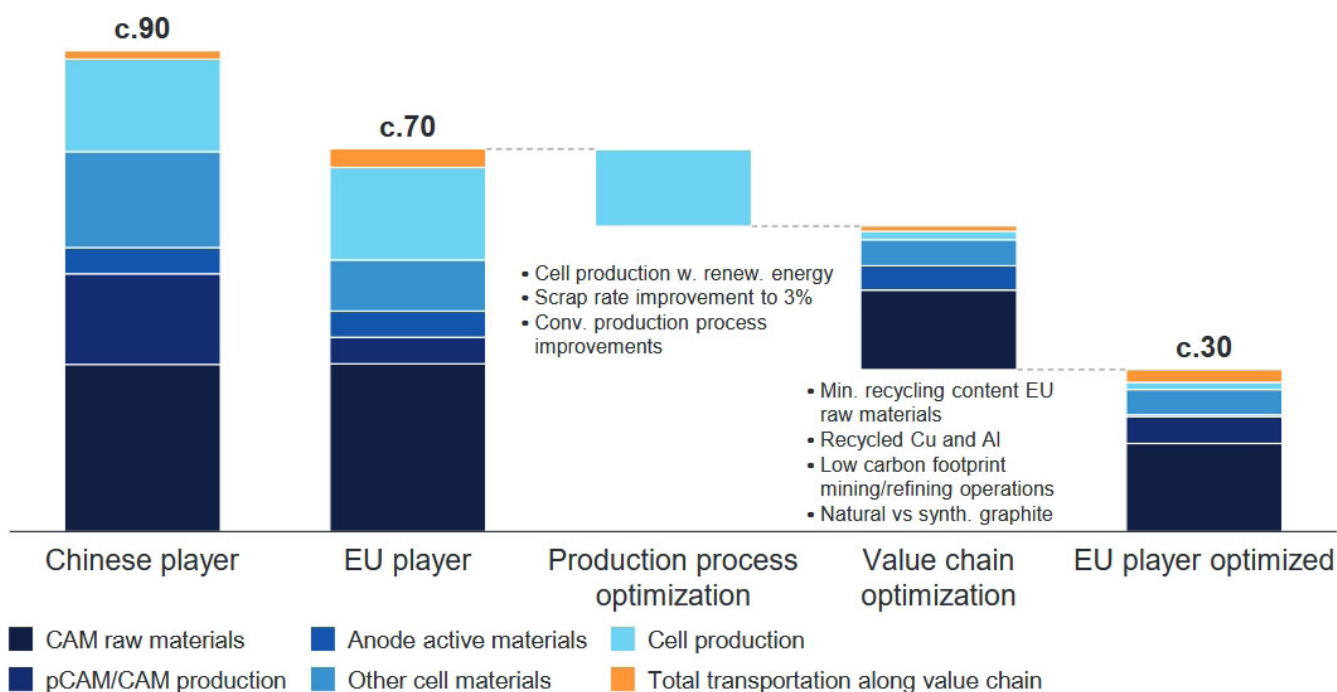


Figure 1: Carbon footprint comparison and optimization [kg CO₂-eq/kWh]; Source: Roland Berger LiB cell carbon footprint model



Bohatá výbava a špičková technika pro BYD Atto 2

Na rozdíl od modelu Dolphin se BYD v interiéru Atto 2 rozhodl pro tradiční design bez zbytečných stylistických odlišností, které by spotřebitelé mohli potenciálně odmítnout. Všechny verze mají 8,8" digitální přístrojový panel. Informační a komunikační systém je vybaven 10,1" displejem v základní verzi Active a 12,8" obrazovkou ve výbavě Boost, přičemž v obou případech je obrazovka otočná. Horizontální poloha je ideální pro volbu funkcí a aplikací, ale i pro zobrazení kamery při couvání, zatímco vertikální konfiguraci řidič ocení zejména při použití navigace.

Ovládací prvky jsou na první pohled jasné a logicky uspořádané. Četná fyzická tlačítka na volantu a středové konzoli usnadňují ovládání základních funkcí. Řidiči pomáhá i dobře fungující hlasové ovládání po pokynu „Hi BYD“ pro ovládání topení, klimatizace nebo oken. Ovládání základních funkcí je snadné i ručně – přejetím třemi prsty po displeji ve vertikálním směru se mění teplota a horizontálním pohybem se nastavuje ventilátor.

Otočný centrální displej lze využít pro přístup k aplikacím, jako jsou Spotify, YouTube, Zoom nebo Amazon Music. Atto 2 je vybaveno pro příjem aktualizací vzduchem OTA (Over the Air). V tomto segmentu je ojedinělý i NFC přístup do vozu přes klíček, klíčkovou kartu, chytrý telefon nebo přenosné elektronické zařízení.

Atto 2 se standardně dodává s tepelným čerpadlem pro lepší účinnost a dojezd, zejména při nízké teplotě, a s funkcí V2L (Vehicle-to-Load), která umožňuje napájení nebo nabíjení externích elektrických spotřebičů výkonem až 3,3 kW.

BYD Atto 2	
palivo	E
výkon (kW/k)	130 (177)
točivý moment (N.m)	290
rychlost (km/h)	160
0-100 km/h (s)	7,9
dojezd (km)	312



ACEA bije na poplach

Na prvním setkání Strategického dialogu o dekarbonizaci volají automobilky a dodavatelé po proveditelných řešeních pro splnění klimaticky neutrálních cílů, protože nástup elektromobility se zpomaluje a evropský průmysl čelí bezprecedentnímu tlaku.

Na prvním zasedání Strategického dialogu věnovanému infrastruktuře a poptávce se evropští výrobci a dodavatelé vozidel zabývali sdílenými obavami a nastínili proveditelná opatření k nápravě pomalejšího zavádění vozidel s nulovými emisemi, než se očekávalo. Zároveň pokračovali v podpoře dekarbonizace silniční dopravy.

Navzdory dosaženému pokroku zůstává tempo instalace dobíjecích a čerpacích stanic příliš pomalé a nestačí pokrýt předpokládanou poptávku. V případě těžkých nákladních vozidel není infrastruktura téměř žádná. Výrobci vozidel rovněž požadují zavedení vnitrostátních a celoevropských pobídek ke zvýšení poptávky.

„Pokud chce EU podpořit poptávku po vozidlech s nulovými emisemi a zároveň překonat krizi konkurenceschopnosti, které čelí evropský

automobilový průmysl, potřebuje politiku řízenou trhem, nikoli sankcemi. Zopakovali jsme výzvu k okamžitému zmírnění hrozících sankcí za emise CO₂ a k přezkumu nařízení EU o infrastruktuře pro alternativní paliva, která stále zaostává. Podpořili jsme také zavedení celoevropského motivačního systému,“ uvedla Sigrid de Vriesová, generální ředitelka Sdružení evropských výrobců automobilů ACEA.

„Je zásadní, aby elektrifikace fungovala. Infrastruktura nabíjení a pobídky pro vozidla jsou důležitými pákami. Potřebujeme přístup nabízející řešení, která vyhovují potřebám spotřebitelů a snižují emise. Nemůžeme si dovolit diskriminovat technologie, které přispívají ke klimatickým cílům. Rychlejší dosažení dekarbonizace silniční dopravy vyžaduje využití vedoucího postavení Evropy a inovací. Potřebujeme odvážnou strategii, abychom zajistili, že Evropa rozvine dodavatelské řetězce pro elektrickou mobilitu a udržitelná obnovitelná paliva. Bez toho riskujeme omezení životaschopných cest ke klimatické neutralitě,“ říká Benjamin Krieger, generální tajemník Asociace výrobců autodílů CLEPA.

Méně elektromobilů, víc hybridů

Podle analýzy JATO Dynamics vozy s hybridním pohonem byly jediným segmentem evropského trhu, který zaznamenal meziroční nárůst registrací. Rok 2024 nebyl pro prodej elektromobilů v Evropě pozitivním rokem, přičemž zpomalení růstu, které průmysl začal pociťovat už v roce 2022, mělo v loňském roce za následek celkový pokles prodeje.

Prodej osobních elektromobilů vzrostl meziročně o 107 % mezi lety 2019 a 2020, o 63 % mezi lety 2020 a 2021, o 29 % mezi lety 2021 a 2022 a o 28 % mezi lety 2022 a 2023. V roce 2024 však jich bylo v EU registrováno 1 985 996, což představovalo meziroční pokles o 1,2 %.

Pokles registrací se projevil i na tržním podílu elektromobilů v Evropě, který se snížil z 15,7 % v roce 2023 na 15,4 %. Navzdory poklesu se očekává, že se situace v průběhu roku 2025lepší, protože průměrná cena elektromobilů v Evropě klesá, a to především kvůli zavádění levnějších modelů.

Dánsko, Belgie, Norsko, Lucembursko a Nizozemsko byly země, kde elektromobily zaznamenaly meziročně největší růst na trhu. Opak s meziročním poklesem nastal v Německu, Irsku, Finsku, Rumunsku a Švédsku.

Z pohledu výrobců se trh s elektromobily v roce 2024 výrazně nezměnil. Nejprodávanější zůstaly vozy koncernu VW se 427 000 elektrickými vozy registrovanými v roce 2024. Jejich podíl na trhu s elektromobily mírně klesl z 22,2 % v roce 2023 na 21,5 % v loňském roce a zůstává pod podílem VW na celém trhu s novými osobními vozy, který v roce 2024 činil 26,1 %.

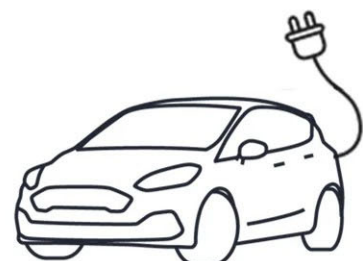
Přestože ne všechny automobilky nabízejí plně hybridní modely, tento segment zaznamenal meziroční růst o 21 % a všechny značky, které nabízely plně hybridní vozidla, loni zaznamenaly růst. Z celkového trhu 1 529 806 vozů HEV registrovaných v roce 2024 připadala téměř polovina na Toyotu - 738 500 vozů a 75 % registrací osobních automobilů Toyota tvořila hybridní vozidla. Následovala skupina Renault s téměř 300 000 vozy, což znamenalo meziroční nárůst o 49 %. Volkswagen Group, Stellantis, BMW Group, Mercedes-Benz a Geely patří mezi výrobce, kteří v tomto segmentu chyběli.

Podle studie JATO byla průměrná maloobchodní cena hybridu dostupného v eurozóně v roce 2024 42 222 eur (1 060 826 Kč) ve srovnání s 62 709 eur (1 575 560 Kč) za BEV.

PHEV & BEV registrations Europe-28

Full Year 2024

PHEV				vs 2023	BEV				vs 2023
1	Volvo XC60	60,741	+41%	1	Tesla Model Y	209,214	-17%		
2	Ford Kuga	42,183	-22%	2	Tesla Model 3	112,789	+12%		
3	BMW X1	40,723	+59%	3	Volvo EX30	78,032	new		
4	Mercedes GLC	28,521	+5%	4	Skoda Enyaq	68,874	+4%		
5	Cupra Formentor	28,218	+7%	5	Volkswagen ID.4	64,756	-24%		
6	Volvo XC90	25,199	+49%	6	Volkswagen ID.3	54,531	-14%		
7	Volkswagen Tiguan	22,827	+10%	7	BMW iX1	52,283	+16%		
8	Kia Sportage	22,761	-15%	8	MG4	51,775	-28%		
9	BMW Series 3	22,570	-11%	9	Audi Q4	48,094	+2%		
10	Hyundai Tucson	21,886	-13%	10	BMW i4	45,062	-8%		
11	Mercedes E-Class	21,186	+255%	11	Mercedes EQA	43,083	+13%		
12	BMW X5	20,862	+3%	12	Cupra Born	41,231	-5%		
13	Audi A3	20,371	+41%	13	Volvo EX40	39,955	-21%		
14	Toyota RAV4	18,670	+15%	14	Hyundai Kona	36,450	+1%		
15	Land Rover RR Sport	17,438	+62%	15	Peugeot 208	35,459	-23%		
16	Mercedes GLA	16,316	-6%	16	Mercedes EQB	33,188	+58%		
17	Mercedes C-Class	16,144	-26%	17	Volkswagen ID.7	32,218	new		
18	BMW Series 5	16,107	+43%	18	Renault Megane	31,445	-28%		
19	Toyota C-HR	15,798	new	19	Fiat 500	29,150	-53%		
20	Volvo V60	15,169	+134%	20	Kia Niro	25,616	-33%		
	Total PHEV	951,840	-4%		Total BEV	1,985,996	-1%		





Týdny pravdy ve Wolfsburgu

Šéfredaktor a vydavatel Automobilwoche Burkhard Riering komentuje dění v automobilovém průmyslu.

Ve Wolfsburgu, Zuffenhausenu a Salcburku jsou to týdny plné rozhodování. Generální ředitel VW Oliver Blume nastavuje nový kurz k dosažení cílů svého pětiletého plánu do podzimu 2027. Z časového hlediska je v únoru 2025 v polovině svého funkčního období poté, co v září 2022 nastoupil jako generální ředitel.

Dosavadní opatření, týkající se závodů, modelů a pracovních sil, zahájila transformaci v rámci skupiny. Byla však za to zaplácena vysoká cena. Výsledky koncernových značek Volkswagen, Porsche a Audi znepokojily Blumeho i rodiny v Salcburku natolik, že se pětiletý plán neustále upravuje. Jako u každé transformace jsou i zde na prvním místě bolestivé kroky.

Po této první části cesty se musí vydat vzhůru. Značka Volkswagen právě po těžkých měsících nabrala na síle s oznámením modelu ID.1 a

rozhodnutími o budoucnosti závodu ve Wolfsburgu. Daří se i koncernovým značkám Škoda a Seat/Cupra - jde například o dvě nejsilnější importované značky na německém trhu.

Porsche a Audi však nadále vyvolávají obavy, protože v Zuffenhausenu se předčasně zbavují dobře běžících spalovacích motorů a v Ingolstadtu přicházejí s novými elektromobily příliš pozdě. S bývalým generálním ředitelem se ztratily důležité roky. I když začíná závod o dohánění ztráty, v Číně už jsou domácí výrobci prostě o velký kus dál.

U Porsche nyní vyvodili důsledky a dva členové představenstva byli odvoláni. A to není konec. K dalším personálním změnám dojde také u Audi a Volkswagenu. Protože tak to v ekonomice chodí: žádná krize nemůže projít bez obětování pěšců.

V nejrůznějších komisích členové představenstev a manažeři v současnosti bojují o kapacity, nové modely – a své kariéry. To jsou ty okamžiky pravdy. A čas tlačí.



Těžké časy pro Porsche

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Poté, co ustoupil od cel na Mexiko a Kanadu se prezident Donald Trump vrátil ke svému nástroji zahraniční politiky s 25% celním tarifem na dovoz oceli a hliníku aby chránil domácí výrobce. Jelikož jsou Spojené státy u většiny hliníku závislé na dovozu, mohlo by to mít dalekosáhlý dopad na několik průmyslových odvětví včetně automobilů. Na hrozbu odvety Trump odpověděl: „Nevadí mi to.“ To, že tarify vstoupí v platnost až 12. března, by mohlo znamenat, že k nim nakonec nedojde.

Akcie Porsche zaznamenaly velký propad poté, co společnost oznámila, že obrací kurz a investuje 800 milionů eur do nových modelů se spalovacími motory, díky čemuž bude mít míru zisku pod očekáváním analytiků. Porsche v Číně čelí konkurenci ze strany domácích rivalů prodávajících elektromobily, zatímco auta s elektrickým pohonem v Evropě čelí nízké poptávce. Ale Čína je pro Porsche nejlepším trhem a ten přechází na elektřinu. Je tedy otázkou, zda orientace na modely se spalovacími motory firmě dlouhodobě neublíží.

Elon Musk slibuje plně samořídící Tesly už 10 let, ale stále zůstávají schované někde za rohem. Pokud budete v Austinu v Texasu, pak jedna může zpoza rohu vyjet. Plán Tesly na zavedení samořídících robotaxi od června vyvolává otázky, jak velké bezpečnostní a právní riziko je Tesla ochotna podstoupit. Texas umožňuje volný

přístup na veřejné ulice za předpokladu, že auto bez řidiče je registrováno a pojištěno jako auto řízené člověkem a je vybaveno technologií pro záznam údajů o nehodách. Tesla obviňuje své zákazníky z nehod souvisejících s asistenčními systémy, které nazývá Autopilot a Full Self-Driving, ale v Texasu Musk vložil odpovědnost za nehodu přímo na Teslu.

Seat bude nucen snížit produkci a propustit 1500 zaměstnanců pokud EU do konce března nesníží své clo na elektromobily čínské výroby. Seat platí clo 30,7 % za model Cupra Tavascan vyráběný v Číně. Generální ředitel Wayne Griffiths uvedl, že clo na auto prodávané za 50 000 až 60 000 eur způsobilo, že Seat vloni nesplnil své finanční cíle. „Pokud dodatečný tarif nebude v prvním čtvrtletí snížen nebo odstraněn, bude Seat nucen vyřadit ztrátový vůz ze své nabídky,“ řekl Griffiths.

Ferrari v říjnu uvede na trh svůj první plně elektricky poháněný vůz, přičemž se letos zaměří na zvýšení tržeb a základních příjmů minimálně o 5 %.

Akcie Dongfeng Motor vzrostly poté, co uvedla, že plánuje restrukturalizaci, což podnítilo spekulace, že některé státní čínské automobilky mohou být sloučeny kvůli rostoucí konkurenci.

Akcie Uberu v pátek vyskočily na tříměsíční maximum poté, co manažer hedgeového fondu miliardář Bill Ackman uvedl, že v platformě pro spolujízdu získal podíl v hodnotě 2,3 miliardy dolarů.