

11. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



ŠKODA

4th position
on European market

Rekordní rok 2024 pro Škodu Auto

Rok 2024 se stal historicky nejlepším hospodářským rokem Škoda Auto Group. Škoda Auto dodala zákazníkům po celém světě 926 600 vozů (meziročně +6,9 %), přičemž nejprodávanějším modelem značky zůstává Octavia (215 700 vozů; +12,4 %). Zaznamenala výrazný nárůst dodávek v celé Evropě, kde rostla rychleji než trh a poprvé v historii se umístila na celkovém čtvrtém místě (2023: 7. příčka).

Škoda Auto dosáhla rekordní tržby 27,8 miliardy eur (2023: 26,5 miliardy, +4,7 %). Solidní provozní zisk ve výši 2,3 miliardy eur (2023: 1,8 miliardy, +30,0 %) se promítl do zvýšení rentability tržeb na 8,3 % (2023: 6,7 %), zatímco čistý peněžní tok se více než zdvojnásobil a přesáhl 2 miliardy eur (2023: 0,938 miliardy eur, +116,2 %). Zlepšení finančních ukazatelů je z velké části důsledkem vyššího odbytu, pozitivní skladby prodaných modelů a příznivých kurzových vlivů.

„Jsem hrdý na to, že mohu vést jednu z mála automobilových společností, které během této éry transformace vykazují rekordní výsledky. Hospodářsky nejúspěšnější obchodní rok v historii naší společnosti je důkazem našich dvou hlavních

předností: odolnosti a přizpůsobivosti. Máme solidní obchodní model a jasně definovaný plán, které se osvědčují právě v neklidných časech. Naše provozní činnost je vysoce efektivní z hlediska nákladů a naši zákazníci mimořádně dobře přijali moderní produktovou řadu. Podařilo se nám růst rychleji než trh zejména v Evropě, a zajistit si zde celkově čtvrtou pozici. Tyto faktory jsou základním předpokladem pro udržení společnosti na správné cestě i s ohledem na nadcházející výzvy a očekávanou finanční zátěž, ale i pro financování nezbytných investic z vlastních zdrojů,” řekl předseda představenstva společnosti Škoda Auto Klaus Zellmer.

Škoda Auto Group		2024	2023	změna
Dodávky zákazníkům	vozů	926 600	866 800	+6,9 %
Výroba	vozů	1 027 300	1 006 800	+2,0 %
Odbyt	vozů	1 090 000	1 056 000	+3,2 %
Tržby	mil. eur	27 787	26 536	+4,7 %
Provozní výsledek	mil. eur	2 305	1 773	+30,0 %
Rentabilita tržeb	%	8,3	6,7	–
Investice	mil. eur	1 825	1 913	-4,6 %
Čistý peněžní tok	mil. eur	2 028	938	+116,2 %

Elektrifikace pokračuje

Při prezentaci hospodářských výsledků za rok 2024 předseda představenstva společnosti Škoda Auto Klaus Zellmer potvrdil pokračování už dříve zveřejněných plánů uvádění nových elektromobilů. Modelová řada Enyaq se v loňském roce s prodejem 79 500 vozů stala třetím nejprodávanějším elektromobilem v Evropě a letos přichází v modernizované podobě. S novým modelem Elroq Škoda zdvojnásobuje své ambice v oblasti prodeje plně elektrických vozů pro rok 2025. Ještě letos se představí další nové elektrické modely – městský crossover Epiq se základní cenou kolem 25 000 eur (500 000 Kč) a sedmimístný rodinný crossover na pomezí SUV a MPV, který vychází z koncepčního vozu Vision 7S. Jeho

podobu Škoda naznačila prvními záběry. V roce 2027 se připojí kompaktní kombi jako elektrická protiváha modelu Octavia.



Modernizovaný Opel Mokka vyjíždí

Malý crossover Opel Mokka prošel po pěti letech modernizací. Dostal novou přední maskou Opel Vizor kterou zdobí nové logo a především nese nové, vysoce efektivní LED Matrix světlo. V interiéru byl kladen



důraz na tzv. „informační detox“, tedy zaměření jen na to podstatné. Nový volant je nahoře i dole zploštělý. Standardně se nabízí 10“ digitální displej řidiče a stejně velký barevný dotykový centrální displej. Nový multimediální a navigační systém výrazně zvýšil rychlost využitím platform Qualcomm Snapdragon Cockpit Platform a Snapdragon Auto Connectivity Platform. Mokka je stále k dispozici i se zážehovým tříválcem 1,2 Turbo/100 kW (136 k) s cenou od 499 990 Kč. Nabízí se také Hybrid se 48 V technologií, kombinující 1,2 l/100 kW (136 k) s elektromotorem o 21 kW (28 k). Elektrická verze s výkonem 115 kW (156 k) nově s akumulátorem 54 kWh slibuje dojezd 403 km.



Suzuki e Vitara se představuje

Společnost Suzuki Motor představila svůj první sériově vyráběný elektricky poháněný model (BEV) e Vitara. Vychází z konceptu eVX, který byl vystaven v lednu 2023. Jedná se o první globálně strategický elektromobil vytvořený u Suzuki v rámci spolupráce s Toyotou. Ta jej bude prodávat pod jménem Urban Cruiser. Cílem Suzuki je v roce 2030 dodat zákazníkům 4,2 milionu aut – z toho 2,5 milionu v Indii, 700 000 v Japonsku a 200 000 v Evropě. V posledním účetně uzavřeném roce 2023 to bylo 3,16 milionu vozů.

V Evropě mají v roce 2030 představovat 55 % objemu prodeje hybridy a 45 % elektromobily (v Indii má být elektromobilů jen 15 %, což je ovšem 375 000 proti 90 000 v Evropě). Suzuki do roku 2030 v Evropě uvede čtyři nové elektromobily, přičemž e Vitara je prvním z nich.

Nový model e Vitara má s délkou 4275 mm (rozvor náprav 2700 mm) blíž k modelu S Cross. Nově zkonstruovaná platforma Heartect-e je navržena speciálně pro použití v elektromobilech.

Elektrický pohon se skládá z efektivní jednotky eAxle, která zahrnuje elektromotor a inverter, v kombinaci s akumulátorem LFP (lithium-železo-fosfát). Základní verzi pohání elektromotor s výkonem 106 kW a kapacita

akumulátoru je 49 kWh. Výkonnější verze má 128 kW a 61 kWh.

Elektrický pohon všech kol AllGrip-e pracuje se dvěma nezávislými jednotkami eAxle – jednou se 128 kW pro přední a druhou se 48 kW pro zadní kola. Systém je doplněn o režim Trail mode, který pomáhá při průjezdu náročným terénem. Nový model přináší pro Suzuki i několik dalších technických premiér, např. adaptivní světlomety AHS, ale také dva displeje integrované do jediné širokoúhlé obrazovky IDS.

Výroba v indickém závodě Suzuki Motor Gujarat začne v dubnu 2025. Zahájení prodeje v mnoha částech světa se předpokládá v září 2025. V České republice budou v říjnu první vozy u prodejců a dodávky zákazníkům začnou od listopadu.



Neo-retro design pro vozy Citroën dostupný i v ČR

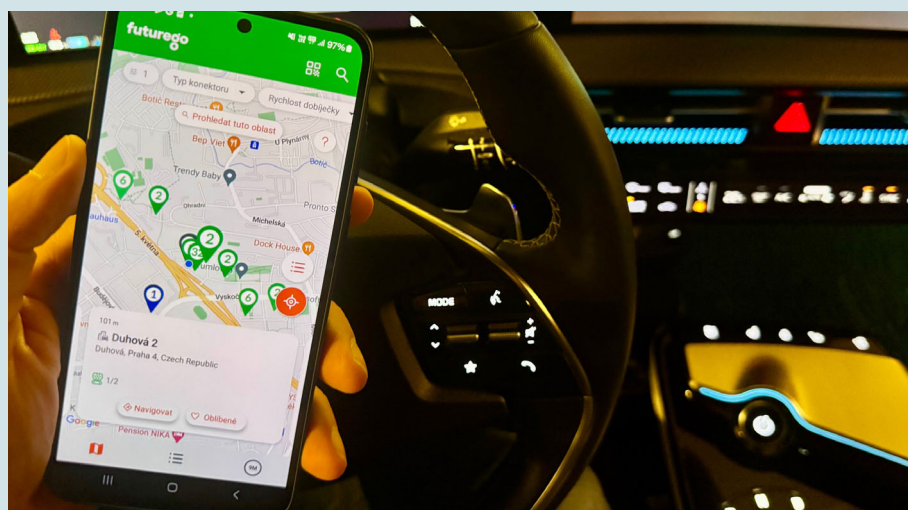
Přestavby vozů do tradičního francouzského stylu od italské dílny Caselani jsou už dostupné i v České republice. Tým Duckar Bány Holické představil na Dakaru stylový doprovodný vůz v originálním pojetí – nový Citroën Jumper v Neo-retro verzi Type-H. Italská karosárna Caselani již před několika roky spojila síly s designéry Citroënu a společně přeměnili tři modely Citroënu do retro stylu vozů 2CV Fourgonnette nebo Type-H. Nedávno prošel proměnou i Citroën Berlingo, a to do podoby dodávky 2CV Fourgonnette. Přestavba zahrnuje bodykit instalovaný zvenku na karoserii. Nabízí velkou zaoblenou přední část, impozantní

masku chladiče ve tvaru písmene M, na níž se vyjímá mohutné logo Citroën, velké kulaté světlomety a vlnitý plech na bocích, zádi a střeše. K dispozici jsou přestavby pro tři typy vozidel – 2CV Fourgonnette pro Berlingo, Type-HG pro Jumpy a Type-H pro Jumper.



ČEZ má novou generaci aplikace futurego

Pro desítky tisíc řidičů elektroaut, kteří při dobíjení u stojanů nejrozšířenější české sítě využívají aplikaci futurego, připravil ČEZ novou vylepšenou verzi. Oproti dosavadní umožňuje různé způsoby zahájení dobíjení, ve všech platformách komunikuje se stojany přes QR kódy a rozšiřuje množství funkcí a poskytovaných informací. ČEZ



chce v elektromobilitě udávat trendy nejen ve výstavbě dobíjecí infrastruktury, ale záleží mu i na maximálním komfortu, který řidičům při doplňování energie poskytuje aplikace futurego. Proto po pěti letech od startu první generace odstartovala nyní její nová verze. Ta výrazně zjednodušuje hlavně start samotného dobíjení, jehož autorizaci lze provést před i po připojení konektoru. Řidič si také může pomocí aplikace lépe organizovat svoje cesty, a to díky označování oblíbených stanic a cest k nim, nastavování vyhledávacích filtrů nebo prostřednictvím automatické funkce opravy lokalizace a aktualizaci polohy. Přidávání dalších nových funkcí zvyšujících komfort řidičů bude následovat průběžně.



Toyota posiluje v elektromobilitě

V porovnání s jinými automobilkami Toyota zatím nebyla při uvádění čistě elektricky poháněných modelů na evropské trhy moc aktivní. Nyní odhalila hned tři nové elektricky poháněné modely. Všechny vycházejí z dřív představených konceptů. Aby mohla v Evropě do roku 2035 dosáhnout uhlíkovou neutralitu chce Toyota do konce roku 2026 představit šest nových elektromobilů.

Model bZ4X byl prvním elektromobilem postaveným na podvozkové platformě eTNGA (Toyota New Global Architecture) ve verzi určené pro elektromobily. Jedná se o velké SUV s možností volby pohonu všech kol XMode. Model bZ4X se poprvé představil v roce 2022. V roce 2025 projde významnou modernizací přinášející delší dojezd a kratší dobu nabíjení. Nově nabídne výběr ze dvou typů akumulátorů o celkové kapacitě 57,7 kWh nebo 73,1 kWh a nové výkonnější elektromotory s výkonem 123 kW (167 k) a 252 kW (343 k). Toyota pro bZ4X uvádí maximální dojezd 573 km.

Urban Cruiser je nové kompaktní SUV vyvinuté na základě studie Urban SUV Concept, která se představila v roce 2023. Zákazníci budou moci volit ze dvou velikostí akumulátoru LFP s celkovou kapacitou 49 kWh a 61 kWh. K dispozici bude pohon předních nebo všech kol. Tento model je výsledkem společného vývoje se Suzuki e-Vitara. Verze s větším akumulátorem má mít podle

Toyoty dojezd až 400 km s pohonem předních kol nebo 350 km s pohonem všech kol.

Nová Toyota C-HR+ byla vyvinuta na základě studie Compact SUV z roku 2022. Jedná se o kompaktní SUV s elektrickým pohonem pro nejdůležitější segment trhu. Vůz dlouhý 4520 mm sdílí systém elektrického pohonu s novým bZ4X včetně možnosti volby ze dvou akumulátorů s celkovou kapacitou 57,7 kWh nebo 77 kWh a z pohonných jednotek o výkonu 123 kW (167 k), 165 kW (224 k) a 252 kW (343 k). K dispozici je i pohon všech kol. Toyota udává nejdelší dojezd až 600 km.

Dokladem kvality, odolnosti a spolehlivosti je „Program péče o akumulátor“, který se vztahuje na akumulátory až do 10 let stáří vozidla nebo do jednoho milionu ujetých kilometrů za podmínky absolvování každoroční prohlídky akumulátoru.



Zajímají ještě někoho v EU spotřebitelé?

Právě vyšlo nové vydání magazínu Autoservis & mobilita. Na ukázkou přinášíme úvodník.

Poslední týdny v Evropě probíhají ve znamení usilovných jednání o pokutách za nesplnění emisního cíle CO₂. U těchto jednáních přitom není důležitý jen výsledek, i když ten zásadním způsobem ovlivní budoucnost automobilového průmyslu v EU. Takzvaného dialogu se účastní zástupci Evropské komise, představitelé výrobců automobilů a jejich dodavatelů, ale silné slovo zde mají také zástupci nevládních, takzvaně environmentálních organizací.

Při jednání o budoucnosti mobility v EU ovšem zůstali ignorováni zástupci milionů těch, kteří auta (a to nejen osobní) každodenně používají, potřebují je ke své práci nebo se alespoň čas od času bez nich v dnešním světě prostě neobejdou.

EU nařídila automobilkám směřovat k tzv. bezemisní mobilitě. Přesto prodej čistě elektricky poháněných nebo hybridních aut s možností vnějšího dobíjení, schopných alespoň částečně jezdit čistě na elektřinu, v rámci EU dlouhodobě stagnuje na úrovni asi pětiny kupujících ač v Číně už jejich podíl překročil polovinu.

Na evropských trzích jsou dnes velmi úspěšné značky Dacia a Škoda. Na rozdíl od jiných dokáží oslovovat zákazníky a ještě při tom slušně vydělávat, což se zdaleka nedá říci o většině jejich

tradičních evropských konkurentů. Přitom to, co je dovedlo k úspěchu, není žádným tajemstvím.

„Vyrábíme auta pro zákazníky a ne pro to, co je předepsáno,“ řekl šéf Škody Auto Klaus Zellmer během kongresu magazínu Automobilwoche v Mnichově. Jednoznačně se opět přihlásil k cíli klimatické neutrality, nicméně dodal: „Bojovat s klimatickými změnami je možné pouze tehdy, když do tohoto boje zapojíte zákazníky, protože nakonec to jsou oni, kdo rozhoduje o tom, jak rychle budou inovace široce přijímány.“

Pokud tedy nebudou vytvořeny podmínky k tomu, aby zákazníci sami uznali, že nová technika je pro ně výhodnější, tak bude evropský automobilový (ale nejen automobilový) průmysl směřovat k tomu, že se brzy promění v pouhou montážní základnu pro špičkovou

techniku přicházející z Asie či Spojených států. Nejde jen o to, zda se emisními limity podaří zlikvidovat v EU výrobu spalovacích motorů. Evropské firmy, spoutané předpisy a byrokracií, budou totiž bez prostředků na investice jen zpovzdálí sledovat vývoj a zavádění nových technologií, jako jsou extrémně efektivní plug-in hybridy (PHEV) nebo elektromobily s prodlužovači dojezdu (EREV), ale i samořiditelná vozidla či stále efektivnější software a operační systémy, nemluvě o využití umělé inteligence ve vývoji.



Generální ředitel čínské BAIC v Praze

Čínská společnost BAIC pokročila v budování českého importu a prodejní sítě. Tři dny strávil v Praze president automobilky Patrick Yang. Současně k nám zavítal také Blažej Mrugalski, majitel polské BEMO Group, která bude import vozů Beijing do České a Slovenské republiky zastřešovat.

V návaznosti na před časem oznámenou zprávu o vstupu značky BAIC na český trh, přináší portál AUTOMAKERS další informace. Vlastní import bude realizován prostřednictvím polské obchodní organizace BEMO, která má v Praze své zastoupení. V jeho čele je zkušený manažer Jan Laube, který v minulosti např. 11 let vedl dovoz automobilů Ford. V první etapě bude automobily Beijing prodávat 8 českých a 5 slovenských dealerů, kteří budou také garantovat plný servis. Je předpoklad, že se jejich počet se určitě brzo rozšíří, import už s dalšími zájemci jedná.

Jan Laube při této příležitosti uvedl: „O vstupu čínského výrobce automobilů BAIC na český trh se jedná už delší čas a v průběhu této doby bylo zapotřebí dohodnout nejen mnoho obchodních

i technických kroků, ale také pracovat na nezbytných akreditačních a homologačních náležitostech. Završením celého procesu pak byla právě pražská návštěva CEO automobilky BAIC, který se u nás seznámil se situací na trhu, možnostmi dealerské spolupráce a schválil další fáze rozsáhlé a velmi perspektivní spolupráce.“

Zpočátku to budou tři modely značky Beijing – kompaktní crossover Beijing X35, střední crossover Beijing X55 a větší SUV Beijing X7, všechny poháněné zážehovými motory. Ještě letos by se měla nabídka obohatit o další, pro český trh atraktivní modely. S nabídkou plně elektrických verzí (BAIC je prodává pod značkou Arcfox) se počítá až podle poptávky později.

Návštěvou nejvyššího vedení automobilky BAIC v České republice byla završena důležitá etapa příprav před zahájením prodeje. Ten má odstartovat ještě před koncem prvního pololetí. Management BEMO Group přislíbil, že další relevantní informace poskytne v brzké době, kdy také dojde k oficiálnímu představení modelové nabídky, dealerské sítě, předpokládaného objemu prodeje a samozřejmě i cen.



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 Rybecká, 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:

VW Group: po těžkém roce rok přechodu

Koncem VW AG předčítavě své hospodářství o 1 % na 6,0 %. U skupiny značky Sport Luxury, tedy Porsche, výnos také klesl na 14,5 % z 18,6 % v roce 2022. Další rok s obrátcem ztrátu 2,4 milardy eur vyletěl volfrázová skupina Canyon. Generální ředitel Volkswagenu Oliver Blume k tomu řekl: „V roce 2023 nastává koncem Volkswagenu roztroušená skupina s inovativními přístrojovými jednotkami.“

Pro Volkswagen bude rok 2025 rokem přechodu v mnoha regionech. Zdravím zde z hlediska prodeje v Číně napole trvat, výhled v Evropě a Severní Americe zůstává na obzoru. Konkrétně v USA, jak bude hospodařit, vyletí v Evropě a Severní Americe zůstává na obzoru. Konkrétně v USA, jak bude hospodařit, vyletí v Evropě a Severní Americe zůstává na obzoru.

Indikátor	2023	2022
Tržby (miliardy eur)	141,2	138,1
Čistý zisk (miliardy eur)	8,4	7,8
Tržby na vozidlo (tisíc eur)	14,1	13,6
Čistý zisk na vozidlo (tisíc eur)	600	567

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

BAIC – víc než jen další čínská značka

Systém vlastné společnosti BAIC se od svých dřívějších podob liší. Jde o to, že BAIC je dnes už nejen čínskou značkou, ale i značkou, která se pohybuje na světové scéně. BAIC je dnes už nejen čínskou značkou, ale i značkou, která se pohybuje na světové scéně.

Indikátor	2023	2022
Tržby (miliardy eur)	141,2	138,1
Čistý zisk (miliardy eur)	8,4	7,8
Tržby na vozidlo (tisíc eur)	14,1	13,6
Čistý zisk na vozidlo (tisíc eur)	600	567

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Auto vs. myčka

Nově přichází na svět nové myčky, které jsou schopny odstranit i nejnárovnější nečistoty. Tyto myčky jsou schopny odstranit i nejnárovnější nečistoty.

Pro tyto případy se používají speciální myčky, které jsou schopny odstranit i nejnárovnější nečistoty. Tyto myčky jsou schopny odstranit i nejnárovnější nečistoty.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

EU má pochopení

Sdělovatel a vydavatel Automobilové Buletiny "Stránky" komentuje situaci v automobilovém průmyslu. EU má pochopení pro situaci v automobilovém průmyslu.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Dějà vu s poklesem Tesly

Aktuální automobilový průmysl agendy. Dějà vu s poklesem Tesly. Aktuální automobilový průmysl agendy.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

VW Group: po těžkém roce rok přechodu

Koncem VW AG předčítavě své hospodářství o 1 % na 6,0 %. U skupiny značky Sport Luxury, tedy Porsche, výnos také klesl na 14,5 % z 18,6 % v roce 2022. Další rok s obrátcem ztrátu 2,4 milardy eur vyletěl volfrázová skupina Canyon. Generální ředitel Volkswagenu Oliver Blume k tomu řekl: „V roce 2023 nastává koncem Volkswagenu roztroušená skupina s inovativními přístrojovými jednotkami.“

Pro Volkswagen bude rok 2025 rokem přechodu v mnoha regionech. Zdravím zde z hlediska prodeje v Číně napole trvat, výhled v Evropě a Severní Americe zůstává na obzoru. Konkrétně v USA, jak bude hospodařit, vyletí v Evropě a Severní Americe zůstává na obzoru.

Indikátor	2023	2022
Tržby (miliardy eur)	141,2	138,1
Čistý zisk (miliardy eur)	8,4	7,8
Tržby na vozidlo (tisíc eur)	14,1	13,6
Čistý zisk na vozidlo (tisíc eur)	600	567

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

BAIC – víc než jen další čínská značka

Systém vlastné společnosti BAIC se od svých dřívějších podob liší. Jde o to, že BAIC je dnes už nejen čínskou značkou, ale i značkou, která se pohybuje na světové scéně. BAIC je dnes už nejen čínskou značkou, ale i značkou, která se pohybuje na světové scéně.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Auto vs. myčka

Nově přichází na svět nové myčky, které jsou schopny odstranit i nejnárovnější nečistoty. Tyto myčky jsou schopny odstranit i nejnárovnější nečistoty.

Pro tyto případy se používají speciální myčky, které jsou schopny odstranit i nejnárovnější nečistoty. Tyto myčky jsou schopny odstranit i nejnárovnější nečistoty.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

EU má pochopení

Sdělovatel a vydavatel Automobilové Buletiny "Stránky" komentuje situaci v automobilovém průmyslu. EU má pochopení pro situaci v automobilovém průmyslu.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

Dějà vu s poklesem Tesly

Aktuální automobilový průmysl agendy. Dějà vu s poklesem Tesly. Aktuální automobilový průmysl agendy.

[více na www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)

BAIC – víc než jen další čínská značka

EU má pochopení



VW Group: po těžkém roce rok přechodu

Koncern VW AG představil své hospodaření za uplynulý finanční rok. V roce 2024 skupina celosvětově prodala 9 milionů vozů, o 330 000 méně než v předchozím roce. Provozní zisk klesl o 15 % na 19,1 miliardy eur. VW pokles vysvětluje zvýšenými fixními náklady, které zahrnují zvláštní výdaje ve výši 2,6 miliardy eur zejména na restrukturalizační opatření, a špatnými výsledky v Číně. Výsledek po zdanění je ještě horší: pokles o 31 % na 12,4 miliardy eur. Navzdory očekávání vzrostl obrát na 324,7 miliardy eur (2023: 322,3 miliardy eur). Provozní návratnost tržeb je 5,9 % oproti 7 % v roce 2023.

Ve skupině Core s klíčovou značkou Volkswagen osobní vozy návratnost tržeb navzdory zvýšenému prodeji klesla z 5,3 na 5,0 %. Pozoruhodné je, že Škoda Auto vykázala téměř stejný zisk jako značka Volkswagen osobní vozy ačkoliv prodala pouze třetinový počet aut. Skupina značek Progressive se musela smířit se značnými ztrátami: provozní výsledek, tažený především špatným prodejem vozů Audi, klesl

z 6,3 na 3,9 miliardy eur a návratnost klesla o 3 % na 6,0 %. U skupiny značek Sport Luxury, tedy Porsche, výnos také klesl na 14,5 % z 18,6 % v roce 2023. Další rok s obrovskou ztrátou 2,4 miliardy eur vykázala softwarová skupina Cariad.

Generální ředitel Volkswagenu Oliver Blume k tomu řekl: „V roce 2024 nastavil koncern Volkswagen rozhodující impulsy s inovativními, emocionálními produkty a převratnými strategickými rozhodnutími.“

Pro Volkswagen bude rok 2025 rokem přechodu s mnoha nejistotami: Zatímco zisk z klesajícího prodeje v Číně se nadále hroutí, výsledek v Evropě a Severní Americe závisí na obchodním konfliktu s USA. Jak bude Evropská komise rozhodovat o regulaci CO₂ v příštích letech? Co udělá nová německá vláda pro stimulaci ekonomiky? Proto byla předpověď Olivera Blumeho opatrná. „Rok 2025 je pro nás rokem, ve kterém zrychlíme. Rokem, v němž lze konkrétně zažít novou sílu koncernu Volkswagen.“

VW už má řešení alespoň pro závod v mexické Pueble: přesune tam z Wolfsburgu výrobu Golfu, takže bude méně závislý na exportu do USA. Také letos čeká VW v Číně pokles tržeb a zisku. Teprve od roku 2027, kdy na trh přijdou vozy speciálně vyvinuté pro Čínu, se má prodej a zisk opět zvýšit.

VW očekával, že letos bude v EU čelit pokutě ve výši 1,5 miliardy eur za nesplnění cíle emisí CO₂. Toho zřejmě bude ušetřen. „Cíl CO₂ zůstává stejný, ale máme víc času na jeho realizaci,“ řekl k tomu Antlitz.

SOLID 2024 RESULTS IN A CHALLENGING ENVIRONMENT		
SALES -3%	SALES REVENUE +1%	OPERATING RESULT -15%
9.0 m vehicles	€ 325 bn	€ 19.1 bn
OUTLOOK FOR 2025 ¹	SALES REVENUE UP TO 5% GROWTH	OPERATING MARGIN 5.5 - 6.5%
	NET CASH FLOW ² € 2 - 5 bn	NET LIQUIDITY ² € 34 - 37 bn

1) Based on new disclosure logic 2) Automotive Division All comparisons vs. 2023



BAIC – víc než jen další čínská značka

Státem vlastněná společnost BAIC se od jiných čínských automobilek v mnohém liší. Jiná je také její strategie nástupu do Evropy. Jako základnu pro vstup do Evropy si vybrala Polsko. Nabízí zde kompaktní městské SUV Beijing 3 dlouhé 4325 mm s motorem 1,5T/100 kW (136 k), SUV dlouhé 4620 mm Beijing 5 s motorem 1,5T/130 kW (177 k), a Beijing 7 dlouhý 4745 mm s motorem 1,5T/138 kW (188 k). Zajímavostí jsou varianty s továrně zabudovaným pohonem na LPG. Ve snaze přiblížit se požadavkům evropských zákazníků BAIC otevřel výzkumná a vývojová centra v Německu a Španělsku.

Beijing Automotive Group je šestý největší výrobce automobilů v Číně. Vznikl v roce 1958 jako Pekingská automobilová továrna pro výrobu prvního samostatně vyvinutého sedanu Jingtangshan. V roce 1973 byla na jejím základě založena Beijing Automotive Industry Corporation (BAIC).

V roce 1983 podepsaly tehdejší Beijing Automotive Engineering Company a americká

AMC, v té době v majetku Renaultu a vlastník značky Jeep, smlouvu o vytvoření společného podniku Beijing Jeep. Byl to první společný podnik se zahraničním podílem pro výrobu automobilů pro čínský trh. V roce 1985 získal AMC i s Jeepem Chrysler a ten se v roce 1998 spojil s Daimlerem. V roce 2003 podepsaly BAIC Group a DaimlerChrysler dohodu o rozšíření výroby na vozy Mercedes-Benz. V roce 2005 byla založena Beijing Benz Automotive. BAIC Group od roku 2021 vlastní 9,98 % akcií Mercedes-Benz.

V květnu 2002 uzavřely BAIC Group a Hyundai Motor dohodu o založení společnosti Beijing Hyundai Motor. Pekingský Hyundai se stal hlavním pilířem BAIC Group.

V roce 2009 byla založena BAIC BJEV pro výrobu elektromobilů a plug-in hybridů. V letech 2016 až 2018 byla jedničkou čínského prodeje vozidel NEV. V roce 2019 BAIC vytvořil značku Arcfox pro moderní elektromobily a pro jejich design angažoval legendárního Waltera de Silvu.



Auto vs. myčka

Návštěva myčky nemusí vždy proběhnout bez problémů. Škody v myčce mohou vzniknout nejen na karoserii, kolech nebo sklech, ale také na jeho interiéru. Nezavřené střešní okno nebo boční okénka, zvláště zadní (na ta motoristé zapomínají vůbec nejčastěji), a během několika sekund se do interiéru začne snášet hustá pěna a voda. Pomůže s následky takových škod havarijní pojištění? Je reálné využít při návštěvě myčky také povinné ručení? A co když škodu způsobí myčka nebo její obsluha?

V případě, že škoda na autě vznikne vlastním zaviněním, nelze nárokovat nápravu z havarijního pojištění. „Typicky jde o situace, kdy motorista nesklopí zpětná zrcátka, nesundá či nesklopí střešní anténu nebo nezavře okno,“ vysvětluje Jan Marek, mluvčí Generali České pojišťovny. V takových případech jde o pochybení motoristy v souvislosti s údržbou vozidla a na takové případy se havarijní pojištění nevztahuje.

Z havarijního pojištění lze naopak hradit škody, které vzniknou vlastním pohybem auta v myčce. „Setkali jsme se případem, kdy majitel škodovky na konci procesu mytí s autem nacouval do ramene mycí linky. Následkem toho si rozbil nejen zadní okno, ale promáčkl si i dveře a nárazník. Škoda na voze přesáhla 50 000 korun,“ popisuje praxi Jan Marek z Generali České pojišťovny.

Pro tyto případy se havarijní pojištění hodí například v situaci, kdy motorista při vjíždění do myčky nedobrzdí nebo najede do její konstrukce. Pokud by u auta došlo pouze k rozbití skla, je možné událost hradit z připojištění skel. Škodu, která vznikne na technologii myčky (ramena, kartáče, trysky apod.), hradí pojišťovna dle pojistných podmínek z povinného ručení motoristy.

Škody na autech vznikají i provozem samotné myčky. V takových případech je potřeba se obrátit na jejího provozovatele a situaci s ním řešit. Především je nutné se před vjezdem do myčky řídit pravidly, která provozovatel zpravidla viditelně umístí před samotný vjezd. Pokud se jimi motorista nebude řídit a kartáč mu například zničí střešní anténu, protože si ji nesundal, bude požadovat odškodnění marně. V praxi přitom nejčastěji dochází k poškození zadního stěrače. „Škody, které hradíme z odpovědnosti provozovatele myčky, se nejčastěji týkají její poruchy,“ upřesňuje Jan Marek.

Stejná pravidla platí i pro samoobslužné mycí boxy, kde největší potíže může napáchat zacházení s wapkou. I tady je nutné dodržovat návod provozovatele.



EU má pochopení

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

Dialog má výsledek. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová reaguje na kritiku zpřísněných limitů CO₂ a navrhuje zmírnění pravidel. Limitní hodnoty budou uvolněny a zákaz spalovacího motoru pro rok 2035 bude včas přezkoumán.

Nyní si mohou vydechnout ti, kteří se již připravili na masné pokuty na konci roku 2025. Spravedlivější je nestanovit „dobu trestu“ na jeden kalendářní rok, ale prodloužit ji na tři roky – zvláště nyní ve fázi všeobecné nejistoty.

Nicméně ti, kteří si splnili svůj domácí úkol a mohou dodržet limity pro rok 2025, se cítí podvedeni. Hodně do toho investovali. Carlos Tavares, ještě jako šéf Stellantisu, si loni v Paříži stěžoval: „Pak ti, kteří se nesnažili, budou odměněni.“ Ale Tavares už tam není a Stellantis nyní vítá zmírnění.

Pro automobilky je to nejhorší zažehnáno. Nyní mohou platit postupně jako na účet. Měnou je snížení CO₂. Důležité je jen být do konce roku 2027 v čisté pozici.

Tvrďší cenová konkurence v sektoru elektromobilů se však nemusí uklidnit. Protože automobilky nechtějí jednoduše zrušit elektrické cíle jen proto, že je více času. Cílem výrobců zůstává uvádět na trh vozidla bez emisí, která splňují mezní hodnoty. Tlak na maloobchodníky zůstává vysoký.

Brusel pochopil. V dobrých časech by pravidla ochrany klimatu pravděpodobně zůstala tak, jak byla. Ale časy nejsou dobré. Automobilový průmysl proto nyní potřebuje politickou podporu, aby nezůstal pozadu. Závisí na tom příliš mnoho pracovních míst, příliš mnoho prosperity. Cíl zůstává stejný: propojená, automatizovaná a bezemisní mobilita pro všechny. Jedině tak nevznikne tolik škody.



日産自動車株式会社 社長兼 CEO

内田 誠

NISSAN
MOTOR CORPORATION

Déjà vu s poklesem Tesly

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters.

Donald Trump uvalil cla na Kanadu a Mexiko a poté stáhl cla na automobily jakmile bylo jasné, že tím zvýší ceny pickupů populárních v červených amerických státech, a odloží je o měsíc.

Pokud jde o Teslu, historie má tendenci se opakovat. Již dřív jsme viděli vrcholy a pády akcí jako na horské dráze, takže nedávný pokles hodnoty společnosti po povolebním nárůstu tržní kapitalizace na 1,5 bilionu dolarů je tak trochu povědomý. Tržní kapitalizace Tesly nyní klesla pod 715 miliard dolarů a investoři se dohadují, zda je i na této úrovni stále předražená. Vzato historickou optikou cena akcí Tesly nikdy nedávala smysl. V pátek, kdy Tesla měla hodnotu 845 miliard dolarů, byla její tržní kapitalizace stále vyšší než dalších devíti nejhodnotnějších velkých výrobců automobilů dohromady. Ti v loňském roce společně prodali 44 milionů vozů, zatímco Tesla 1,8 milionu...

Investoři se nyní obávají, že kromě prodejních důsledků Muskova objetí s pravicovými stranami tráví příliš mnoho času tím, že se se sekerou zaměřuje na ministerstva USA namísto toho aby řídil Teslu. Muskovo prohlášení, že své podniky řídí „s velkými obtížemi“, zatímco pracuje pro Trumpa, pravděpodobně nervy investorů neuklidní.

Od chvíle, kdy ztroskotala snaha Nissanu o spojení s Hondou, vypadal generální ředitel Makoto Uchida jako zničený muž. Nebylo proto

překvapením, že Nissan Uchidu sesadil a nahradil ho plánovacím ředitelem Ivanem Espinosou. Uchida společnost vedl od konce roku 2019. Dnes má Nissan málo elektromobilů aby mohl konkurovat v Číně a málo hybridů pro USA. Espinosa byl považován za náhradu místo Uchidy. Nyní stojí před nelehkým úkolem vrátit Nissan do hry.

Toyota začala v Číně prodávat chytrý elektromobil za 20 000 USD (460 000 Kč) s pokročilými funkcemi podobnými čínským konkurentům, protože zvyšuje úsilí o znovuzískání podílu na největším světovém automobilovém trhu. Na trhu, kterému dominují místní značky, jako je BYD, má Toyota s dosavadními elektromobily zatím jen omezený úspěch. Toyota a její čínský partner, státní Guangzhou Automobile Group (GAC), poprvé představili Bozhi 3X na loňském autosalonu v Pekingu. Společný podnik uvedl, že do hodiny od zahájení prodeje bylo přijato víc než 10 000 objednávek.

Prodej aut v Číně se v prvních dvou měsících roku 2025 oproti stejnému období roku 2024 zvýšil o 1,3 %, protože rozšířený program zákaznických dotací podnítl poptávku po autech.

Čínský výrobce EV Xpeng zvažuje investovat až 100 miliard jüanů (13,8 miliardy USD) do humanoidních robotů.

Společnost Volvo Cars může v závislosti na clech přesunout část výroby do USA, ale stále plánuje koncem tohoto roku export svého modelu SUV EX30 vyráběného v Evropě do Spojených států.