

37. týden 2024



# AutoTablet.cz

novinky z [www.autoweek.cz](http://www.autoweek.cz)



Gateway to  
Automotive



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



## Renault Symbioz pro rodinu i firmy

Renault s crossoverem Symbioz dále posiluje svou přítomnost v segmentu kompaktních vozů. S hybridním pohonem E-Tech slibuje hospodárnou jízdu a se zavazadlovým prostorem o objemu až 624 l chce oslovit především rodiny. Renault ovšem s tímto modelem myslí i na fleetové zákazníky.

Renault ve své modelové ofenzivě, odstartované v roce 2021, zvolil originální strategii s oddělením modelů s čistě elektrickým pohonem a se spalovacími motory doplněnými hybridním systémem. Symbioz s délkou 4413 mm (rozvor náprav 2638 mm) je hybridní protiváhou elektrického modelu Scénic, což se projevuje i podobností designu obou modelů. Do značné míry je i nástupcem modelu Mégane

se spalovacími motory a hlásí se i k odkazu legendárního R 16 s velkými zadními dveřmi a variabilním interiérem.

Symbioz byl postaven na prodloužené verzi platformy CMF-B, kterou používají modely Clio a Captur (segment B) i Arkana (segment C). Modulární koncepce se standardně dodávaným podélně posuvným zadním sedadlem v rozsahu 160 mm vytváří zavazadlový prostor o objemu 492 l až 624 l, při úplném sklopení zadních sedadel až na 1582 l.

Symbioz přichází na trh v jediné verzi E-Tech full hybrid 145, která využívá osvědčenou hybridní technologii. Ta spojuje zážehový čtyřválec 1,6 l/69 kW (94 k) se dvěma elektromotory - hlavním o výkonu 36 kW a startér/generátorem HSG o výkonu 18 kW - v kombinaci s inteligentní vícerežimovou převodovkou a akumulátorem o kapacitě 1,2 kWh. Největší výkon systému je 105 kW (143 k). Dvě mild-hybridní pohonné jednotky budou k dispozici ve druhé polovině roku 2025.

Symbioz E-Tech full hybrid 145 v úrovni Techno, která je základem nabídky, je dostupný od 729 000 Kč. Na fleetovou klientelu orientovaná výbava Evolution bude i s cenou představena až 17. září. Na vozy se poskytuje záruka na 5 let resp. 100 000 km. Symbioz se vyrábí ve španělském Valladolidu.

**Víc na str. 10**



# Škoda naznačuje podobu kompaktního SUV Elroq

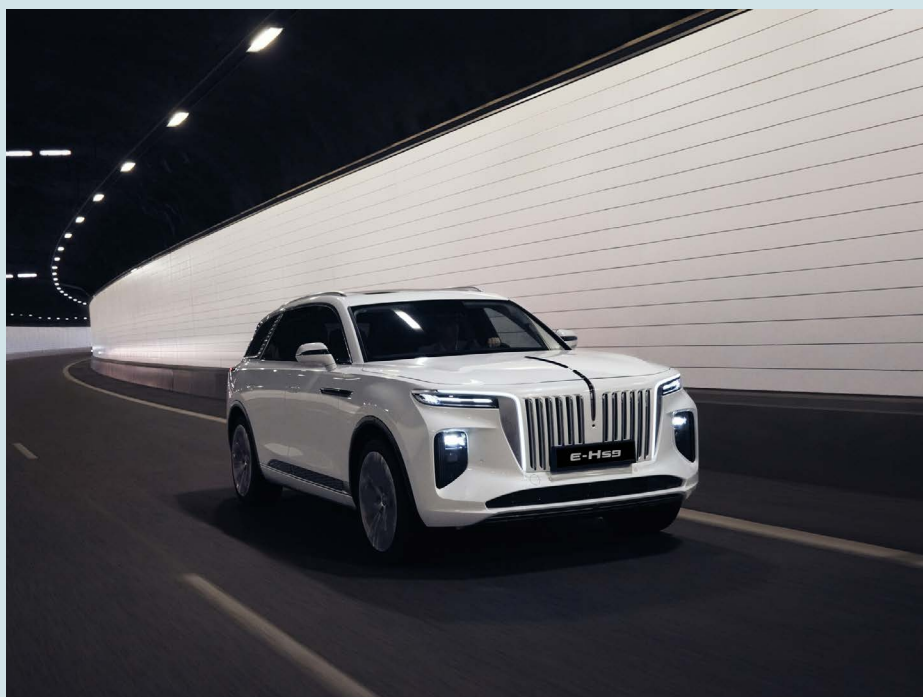
Světová premiéra nového čistě elektrického modelu Škoda Elroq se uskuteční v Praze v úterý 1. října 2024. Při příležitosti Světového dne elektromobilů Škoda v předstihu odhalila designové detaily prvního modelu značky s designovým jazykem



Modern Solid. Klíčovým prvkem je zde široká plochá přední Tech-Deck Face, která nahrazuje klasickou masku chladiče. Užší horní část dělených světlometů Matrix-LED plynule přechází do blatníků. Na kapotě je nápis Škoda v odstínu Dark Chrome. Zád' zdobí výrazný střešní spoiler a úzké LED zadní svítlny. K dalším zajímavostem

patří prvky v odstínu Dark Chrome, jako je nápis umístěný uprostřed pátých dveří a logo Škoda zdobící středové kryty kol. Také interiér je v souladu s designovým jazykem Modern Solid. Zachovává si klasickou symetrickou architekturu s výraznými horizontálními liniemi a 13" dotykovým displejem infotainmentu.

## Automobilka Hongqi přichází do České republiky



Prémiová čínská automobilka Hongqi oznamuje svůj vstup na český trh. Od roku 2025 si čeští zákazníci budou moci pořídit luxus a inovace této exkluzivní značky. Od zahájení prodeje v České republice bude k dispozici vrcholný model, luxusní elektrické SUV s pohonem všech kol se dvěma trakčními motory Hongqi E-HS9 dlouhý 5209 mm (rozvor náprav 3110 mm). V průběhu roku 2025 se připojí další dva elektrické modely - SUV střední třídy E-HS7 dlouhé 4995 mm (rozvor náprav 2920 mm) a luxusní sedan střední třídy E-H7.



## Elektromobily z Číny na veletrhu Automechanika

Navzdory tomu, že čínský automobilový průmysl v Evropě čelí hrozícím obchodním překážkám, na veletrhu Automechanika 2024 ve Frankfurtu své produkty předvádí 900 čínských dodavatelů s největším výrobcem akumulátorů na světě CATL.

Velké množství čínských dodavatelů - téměř dvojnásobný než počet domácích německých - ukazuje jejich rostoucí roli v globálním dodavatelském řetězci. Přitom čínští výrobci automobilů stále víc plánují místní výrobu v Evropě i jinde po světě, aby obešli obchodní cla omezující dovoz.

Studie PwC varuje, že snižující se dostupnost vlastního kapitálu s ohledem na nákladovou efektivitu ztěžuje německým dodavatelům investice do inovativních technologií. Podle této studie čínské společnosti, často se státní podporou, víc utrácely za vylepšení akumulátorů

a softwaru, čímž získaly podíl na trhu na úkor německých a japonských výrobců.

Čínská rada pro podporu mezinárodního obchodu a Automotive Sub-Council (CCPIT-Auto) spolu s pořadatelem veletrhu Automechanika Messe Frankfurt jako přidanou výstavu k akci, která se obvykle zaměřuje jen na dodavatele, iniciovaly Electric Vehicle Expo, kde své elektromobily ukázaly automobilky jako Avatr, BYD, Geely, Hongqi nebo GAC.

BYD zde kromě elektrického Sealu U poprvé ukázal i plug-in hybridní verze Seal U DM-i s průlomovou inteligentní plug-in hybridní technologií Super DM (Dual Mode) pro zákazníky, kteří cestují na dlouhé vzdálenosti i v regionech, kde ještě není dostatečně rozvinutá nabíjecí infrastruktura.

Geely Auto Group představila nejnovější produkty tří značek: Zeekr, Lynk & Co a Geely Auto. Lynk & Co uvedla SUV 01 s průlomovou technologií plug-in hybridního pohonu EM-P E-Motive s dlouhým elektrickým dojezdem až 245 km. Značka Geely Auto se do Frankfurtu vrátila po 20 letech s elektrickým SUV EX5, které je nositelem pokročilých technologií, jako jsou deskový akumulátor LFP, integrované inteligentní elektromotory 11 v 1 a technologie CTB (cell to body).



# Drivalia EXPO & Flotila roku 2024 - největší akce o podnikových autoparcích

Lídr na poli firemní mobility Drivalia a odborný magazín Flotila pořádají největší akci o podnikových autoparcích u nás Drivalia EXPO & Flotila roku 2024. Proběhne v úterý 17. září a středu 18. září na Výstavišti Letňany jako součást veletrhu For arch. Na ploše před vstupem do areálu bude vystavena víc než stovka nejnovějších modelů. První den setkání bude určen pozvaným zástupcům klientů a dalších obchodních partnerů společnosti Drivalia, kteří si budou moci vyzkoušet přistavené osobní automobily, seznámit se s vystavenými užitkovými vozidly, zapojit se do hlasování v anketě Flotilové auto roku a vyhrát některou se zajímavých cen. Druhý



den Drivalia otevře akci široké veřejnosti. Vstup je zdarma bez nutnosti zakoupit si vstupenku na veletrh For arch. Jedním z taháků druhého dne bude futuristický elektrický pick-up Tesla Cybertruck.

## DS skládá hold legendě SM

Automobilka DS Automobiles pečuje o dědictví legendárních modelů Citroën. Její nejnovější designová studie, která je k vidění na akci Chantilly Arts & Elegance, je inspirovaná futuristickým Citroënem SM. Extravagantní exkluzivní

dvoudveřový Grand Tourer Citroën SM se představil v roce 1970 jako nejnovativnější francouzský automobil své doby. Bylo jich vyrobeno jen 13 000 kusů a dnes jde o sběrateli ceněný kultovní model. Studie SM Tribute si zachovává proporce SM s délkou 4940 cm metru (+30 mm) a výškou 1340 mm (+20 mm), je ale výrazně širší o 140 mm. SM Tribute jezdí na 22" kolech s aerodynamickými kryty. Profil studie zachovává charakteristické linie SM, které harmonicky vedou proudění vzduchu z široké předě do užší zádě.





EU 2024-2025 target calculation based on current weight

## Automobilky v EU čekají miliardové pokuty

Generální ředitel Renaultu Luca de Meo, který je také prezidentem Asociace evropských výrobců automobilů ACEA, varuje: „Nízká penetrace elektromobilů ohrožuje výrobce automobilů pokutami ve výši až 15 miliard eur. Rychlost elektrického náběhu je poloviční oproti tomu, co bychom potřebovali k dosažení cílů, které by nám umožnily neplatit pokuty.“

Výrobci automobilů budou v roce 2025 čelit přísnějším cílům EU v oblasti emisí CO<sub>2</sub>, protože strop průměrných emisí z prodeje nových vozidel klesne na 93,6 g/km ze 116 g/km, který vstoupil v platnost v roce 2021. Překročení limitu průměrných



emisí CO<sub>2</sub> z nově registrovaných vozů přinese pokutu ve výši 95 eur za každý gram CO<sub>2</sub> na km vynásobených počtem prodaných vozidel.

„Pokud prodej elektrických vozidel zůstane na dnešní úrovni, evropský průmysl bude muset zaplatit 15 miliard eur na pokutách nebo se

vzdát výroby 2,5 milionu vozidel. Všichni mluví o roce 2035, ale měli bychom mluvit o roce 2025. Stanovovat lhůty a pokuty, aniž bychom byli schopni to splnit, je velmi nebezpečné,“ řekl de Meo.

Zpráva Dataforce uvedla, že výrobci automobilů musí dramaticky zvýšit prodej elektrických a hybridních vozů, aby splnili cíle pro rok 2025. Ford a Volkswagen jsou od splnění svého cíle nejdál. Naopak nejbliž je Toyota, která sice prodává jen velmi málo elektromobilů, ale dodává velký počet hybridních vozů. Z velkých producentů jen Geely (Volvo) a Tesla plní své cíle pro rok 2025.

Nejrychlejší cestou k dosažení souladu s emisními cíli EU by bylo zvýšení prodeje elektromobilů. Druhou možností je drastické omezení prodeje aut se spalovacími motory. Společnost Dataforce uvedla, že automobilka bez full hybridů bude muset prodat 37 % elektromobilů a plug-in hybridů, zatímco automobilka prodávající 55 % plně hybridních vozů by tento podíl mohla snížit na 23 %.

Analytik Dataforce Benjamin Kibies varuje: „**Tlak EU na automobilky, aby zvýšily podíl prodávaných elektromobilů a plug-in hybridů, bude mít dopad na zvyšování cen aut se spalovacími motory.**“

## Nejmodernější prodejna Würth je v Ostravě-Kunčicích

Společnost Würth, světový lídr v oblasti montážních materiálů a potřeb pro řemeslníky, po rozsáhlé modernizaci znovu oficiálně otevírá pobočku v ostravské části Kunčice. Nová prodejna přináší nejen dvojnásobnou prodejní plochu, ale především revoluční design, který zde byl použitý poprvé na světě a v budoucnu by na něj měla přejít řada prodejen Würth. Nový design dosud nejmodernější pobočky společnosti ve střední Evropě přináší inovativní prvky pro zpříjemnění nákupu. Patří k nim dotykový panel s informacemi o produktech, testovací zóna či možnost potisku oblečení. Novinkou je také rozdělení zboží do přehledných zón dle zaměření, v nichž se nachází regály s přibližně 3500 artikly. V prodejně je i testovací stanice produktů. Prodejna se nachází na adrese Serafinova 1/729 a je otevřena každý všední den od 6:00 do 16:00.



## Automechanika 2024: trendy utvářející trh s náhradními díly

Transformace se stále víc projevuje i na trhu s náhradními díly. Hlavní trendy, které budou v budoucnu určovat podobu odvětví, také dominovaly veletrhu Automechanika 2024. Nejistota spotřebitelů ohledně elektromobility vede k neochotě nakupovat. Autoservisy jsou díky tomu plné, takže jsou někdy dlouhé čekací doby. Podle Ústředního svazu německého automobilového průmyslu ZDK bylo využití času v autoservisech v prvních sedmi měsících na 87 %. Dramatické změny v tomto odvětví se projevují i na trhu s náhradními díly. Pokud servisy chtějí být úspěšné, nesmí se na svou dosavadní hlavní činnost spoléhat

příliš dlouho. Přejít od spalovacích motorů k elektromobilům pokračuje, i když pomaleji, než mnozí očekávali. Má masivní dopad na podnikání servisů - bez spalovacího motoru a výfukového systému dramaticky klesne prodej dílů a údržby. Digitální sítě si rychle nacházejí cestu do vozidel, což znamená, že se prosazují prediktivní údržba, bezdrátové aktualizace a servis na dálku. Zásadní pro úspěch na trhu s náhradními díly je přístup k údajům o vozidle. Asistenční systémy dělají vozidla složitější a prodražují opravy. Pokud chtějí být servisy na špičkové úrovni, musí se přizpůsobit digitalizaci, která ovlivňuje všechny fáze práce se zákazníkem.

## Výjimečný konstruktér a manažer Petr Hrdlička slaví 90 let

Životní příběh Petra Hrdličky je úzce spojený s tuzemským automobilovým průmyslem a značkou Škoda. Narodil se 12. září 1934 v Praze. Kádrové posudky mu kvůli působení jeho otce na pozici ředitele automobilky za 2. světové války znemožnily přijetí na vysokou školu, a tak nastoupil do Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Díky schopnostem jej v roce 1954 přece jen přijali na ČVUT. Po promoci v roce 1959 nastoupil do automobilky Škoda do oddělení konstrukce přípravků.

Již v roce 1959 dostal úkol vypočítat soukolí zadní nápravy pro připravovaný model 1000 MB. Jeho práce se projevila i u dalších komponent. V druhé polovině 70. let pracoval jako vedoucí útvaru Vědeckotechnického rozvoje v ÚVMV, kde založil i oddělení inovací, které se zabývalo i modernizací modelů Škoda 742 a 743. Přispěl zejména k vývoji vlečené zadní nápravy, ale zasadil se i o aplikaci hřebeného řízení, výkonnější brzdové soustavy či úpravy čtyřrychlostní převodovky na pětirychlostní.

Jako ředitel technického vývoje pracoval v Mladé Boleslavi od března 1983 do března 1990. Nejvíce je spjatý s modelem Favorit, jenž přinesl



přechod na koncepci s pohonem předních kol. Na počátku byl strůjcem kontraktu s designérem Nucciem Bertone. Díky své technické erudici ovlivňoval u veškerých komponent jejich vývoj, konstrukci i případné dodávky od subdodavatelů, u nichž prosadil zavedení moderních technologií. Týmu kolem Petra Hrdličky se podařilo projekt Favorit dokončit v rekordním čase - nový vůz se představil v září 1987. Moderní koncepcí a zavedením nových technologií přispěl k modernizaci automobilového průmyslu v Československu a položil základy pro rozhodnutí koncernu Volkswagen o vstupu do české automobilky v roce 1991.



S automobilkou Škoda je sága rodiny Hrdličkových spjata již od ledna 1929, kdy se otec Petra Hrdličky Karel stal náměstkem závodního ředitele a záhy ředitelem automobilky. V této pozici setrval až do roku 1942. Za jeho éry Škoda poprvé zavedla sériovou výrobu v novém moderním závodě. V rodinné tradici pokračuje syn Petra Hrdličky Martin, který působí jako vedoucí vývoje podvozku a agregátu.



# 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@mail.com)

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](https://www.autoweek.cz/cs-news_letter)

## Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

[vladimir.rybecky@gmail.com](mailto: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:

### Renault Symbol – efektivita pro rodinu i firmy

Nový Renault Symbol je malý závodník a ziskový nástroj na vašem pracovišti. V jeho nabídce je 130 speciálních služeb pro rodinu i firmu. Symbol nabízí až 1000 km dojezd za tankování 40 litrů benzínu. Symbol je vybaven 1000 km dojezdu za tankování 40 litrů benzínu. Symbol je vybaven 1000 km dojezdu za tankování 40 litrů benzínu.

Model	Motor	Dojezd (km)	Cena ( Kč)
Symbol 1.2	1.2	1000	1000
Symbol 1.6	1.6	1000	1000
Symbol 1.8	1.8	1000	1000

### EU sníží navrhovaná cla na elektromobily od Tesly a Geely

Evropská komise navrhla snížit cla na elektromobily od Tesly a Geely. To znamená, že tyto vozy budou levnější a dostupnější pro spotřebitele. Komise navrhla snížit cla na elektromobily od Tesly a Geely.

### Lumici ... zelená ideologie ... útes

Lumici představují zelenou ideologii v automobilovém průmyslu. Jejich vozy jsou ekologičtější a šetrnější k životnímu prostředí. Lumici představují zelenou ideologii v automobilovém průmyslu.

### Šéf VW Oliver Blume: Situace, jaká tu nikdy předtím nebyla

Oliver Blume, šéf VW, komentuje aktuální situaci v automobilovém průmyslu. Situace je podle něj neobvyklá a vyžaduje nové řešení. Šéf VW Oliver Blume: Situace, jaká tu nikdy předtím nebyla.

### Elektromobily zařadily zpátečku

Elektromobily se stávají stále více oblíbenými. Jejich dojezd a výkon se neustále zlepšují. Elektromobily zařadily zpátečku.

## Renault Symbol – efektivita pro rodinu i firmy

## EU sníží navrhovaná cla na elektromobily od Tesly a Geely

## Lumici ... zelená ideologie ... útes

## Šéf VW Oliver Blume: Situace, jaká tu nikdy předtím nebyla

## Elektromobily zařadily zpátečku

## EU sníží navrhovaná cla na elektromobily od Tesly a Geely

## Šéf VW Oliver Blume: Situace, jaká tu nikdy předtím nebyla



## Renault Symbioz – efektivita pro rodinu i firmy

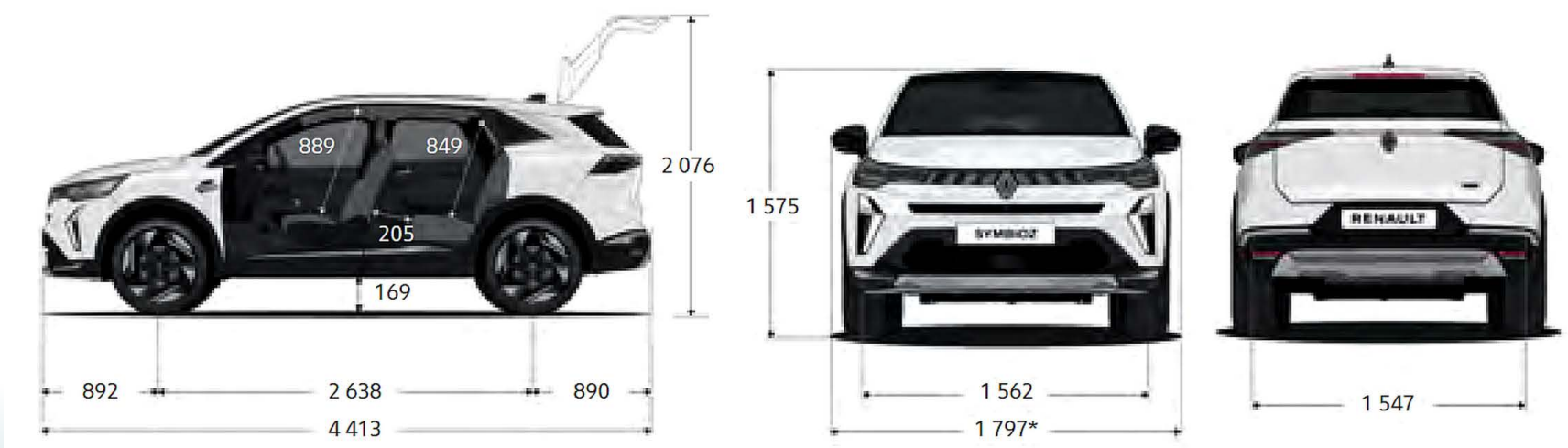
Nový Renault Symbioz by měl zabodovat u rodin, ale i u fleetových zákazníků ve firemních parcích, které hledají elektrifikaci a nízké celkové náklady na vlastnictví vozu (TCO). S hmotností 1423 kg a hybridním pohonem E-Tech Hybrid 145 k – 400 V totiž Symbioz slibuje mimořádně hospodárnou jízdu. V městském provozu je s ním možné jezdit až 80 % času s elektrickým pohonem. Při spotřebě WLTP 4,7 l/100 km s nádrží na 48 l benzínu teoreticky umožňuje dojezd kolem 1000 km na jednu nádrž.

Centrální 10,4" vertikálně orientovaný dotykový displej s už známou grafikou najdeme u všech verzí. Druhý displej 10,25" je umístěn naproti řidiči a zobrazuje informace o jízdě. Od úrovně Techno je Symbioz vybaven multimediálním systémem OpenR Link s integrovanými službami Google

založeným na systému Android Automotive 12. V jejich nabídce je i 30 speciálních služeb pro Renault.

Panoramatická střecha Solarbay od společnosti St. Gobain umožňuje nastavení průhlednosti pomocí technologie PDLC (Polymer Dispersed Liquid Crystal), založené na posunu molekul vyvolaném elektrickým polem.

verze	ceniková cena	cena včetně výkupního bonusu
<b>TECHNO</b>		
E-Tech full hybrid 145	729 000	669 000
<b>ESPRIT ALPINE</b>		
E-Tech full hybrid 145	779 000	719 000
<b>ICONIC</b>		
E-Tech full hybrid 145	829 000	769 000





## EU sníží navrhovaná cla na elektromobily od Tesly a Geely

EU pokračuje v revizích mimořádných cel na elektromobily dovážené z Číny. Tarifní sazba Tesly klesne na 7,8 % z 9 %. Pro Geely by nová sazba činila 18,8 % místo předchozích 19,3 %. Pro BYD se 17% tarif nemění.

EU uskutečnila revize kvůli novým informacím, které společnosti poskytly. Čínské společnosti dostaly 10 dnů na předložení připomínek k novým clům a Evropská komise je při stanovení revidovaných sazeb vzala v úvahu. Dodatečné poplatky se připočítávají nad rámec stávajících 10% cel, kterým již vývozci z Číny podléhají.

Nejvyšší sazba ve výši 35,3 % se bude vztahovat na SAIC a další společnosti, které nespolupracují při antisubvenčním šetření EU ohledně elektrických vozidel vyrobených v Číně. Společnost SAIC obviňuje EU, že po ní požaduje důvěrné informace o dodavatelských řetězcích, takže se ve skutečnosti jedná o průmyslovou špionáž.

Komise již v srpnu snížila cla na sedany Tesla Model 3 vyvážené do Evropy z továrny automobilky v Šanghaji na 9 % z původně oznámených 20,8 %. Tesla požádala o přepočítání své sazby, protože údajně obdržela od čínské vlády méně dotací ve srovnání s jinými výrobci elektromobilů v zemi.

Sazby by se zřejmě mohly i nadále upravovat s tím, jak pokračují diskuse mezi EU a příslušnými automobilkami a objevují se nové informace. O návrhu konečných celů bude hlasovat 27 států EU. Definitivní pravidla mají být schválena po 30. říjnu a budou platit pět let, pokud proti nebude hlasovat kvalifikovaná většina 15 členů EU zastupujících 65 % obyvatel EU. Několik zemí, v čele s Německem a Maďarskem, se vyjádřilo proti novým clům, ale dosažení potřebné většiny je nepravděpodobné.



## Lumíci ... zelená ideologie ... útes

Přinášíme výtah z textu *Why Industry is Fucked* (Proč je průmysl v prdeli - autor se omlouvá za expresivní výraz v názvu, ale situace je příliš pokročilá na diplomatické vyjadřování), který vydal David Zaruk pod pseudonymem *the Risk-Monger*. Vybrali jsme část věnovanou automobilovému průmyslu.

Průmysl je často sám sobě největším nepřítelem a někdy si říkám, jak je možné, že některá odvětví zaměstnávají ty nejchytřejší a nejlepší hned po škole, platí jim nejvyšší platy a pak je nechají tak špatně řídit. Řízení průmyslu bylo nejhorší v tom, jak slepě následovalo zelený ekologický příběh přímo do záhuby.

Poslední skutečný průmyslový titán Jack Welch zdůraznil význam integrity, inteligence a zralosti v obchodní sféře. Jsem si téměř jistý, že Welch nikdy neřekl, že vedoucí pracovníci musí identifikovat současné společenské narativy a přetvořit svůj průmysl tak, aby vyhovoval ideologiím několika samozvaných. Nyní je vedení odvětví definováno investičními bankéři a technologickými „zázračnými chlapci“, kteří se více starají o hromadění osobního bohatství tím, že se přizpůsobují novým společenským trendům.

**Nejhorším příkladem běsnících lemplů je automobilový průmysl.** Někdo zašeptal, že elektromobily jsou budoucnost, a tak politici začali vyhlašovat příliš ambiciózní termíny přechodu a vytvářeli pobídky, aby celý průmysl

v příštím desetiletí přešel od spalovacích motorů k elektromobilům. Všechny automobilky začaly přestavovat své továrny, aby tyto termíny splnily. Pouze Toyota se bránila přechodu na plně elektrické vozy a byla hojně kritizována za to, že se rozhodla zůstat u hybridní strategie, kterou úspěšně zavedla před více než deseti lety.

**Nikdo z vedoucích představitelů automobilového průmyslu nenaslouchal zájmům svých zákazníků** (snad kromě manažerů firemních vozových parků, kteří museli plnit cíle ESG). Žádný z vedoucích představitelů automobilového průmyslu (s výjimkou Toyoty) neudělal nic víc, než že tančil podle ideologicky vnucených zelených not. Nejsem si jistý, kolik západních výrobců automobilů bude v příštím desetiletí ještě fungovat, ale jen málo z nich si zaslouží záchranu z útesu, po jehož okraji slepě kráčí.

Postavili se vedoucí představitelé průmyslu na obranu přístupu ke spolehlivé a cenově dostupné energii (tj. energii z fosilních paliv)? Bojovali dostatečně tvrdě proti regulačním omezením, která poškozovala nejen jejich životaschopnost, ale i spotřebitele a životní prostředí? Postavili se aktivistickým skupinám a ukázali, jak by jejich špatně koncipované alternativy byly neudržitelné? Vyzvali marxistické snílky, kteří tkají postkapitalistický příběh nebo pozvedli skleničku v Davosu pro teorii nerůstu? Vedli nebo je jen slepě následovali jako lumíci přes zelený útes?



## Šéf VW Oliver Blume: Situace, jaká tu nikdy předtím nebyla

Krise ve Volkswagenu je vážná. Jeho generální ředitel Oliver Blume v rozhovoru pro německá média použil hodně drastická slova a obhajoval snižování pracovních míst ekonomickými tlaky. Ekonomickou situaci ve Volkswagenu za alarmující. Situace u značky Volkswagen je podle něho tak vážná, že není možné jen tak nechat, aby vše pokračovalo jako dřív. „Celý evropský automobilový průmysl je v situaci, jaká tu ještě nebyla. Ekonomické prostředí se opět zhoršilo, zejména pro značku Volkswagen. Současná ekonomická situace je tak vážná, že nemůžeme jednoduše pokračovat tak, jako dosud,“ řekl Blume.

„Žádné jednoduché řešení tu nebude. V Evropě se prodává méně aut a na trh se agresivně tlačí noví konkurenti z Asie. Dort se zmenšil a u stolu máme víc hostů,“ řekl Blume.

„Jsme pevně oddáni Německu jako našemu sídlu, protože Volkswagen formoval celé generace. Máme zaměstnance, jejichž dědové už pracovali ve Volkswagenu. Chci, aby zde stále mohla pracovat i jejich vnoučata,“ prohlásil Blume.

Největší evropský výrobce automobilů uvedl, že potřebuje ušetřit 4 miliardy eur a s ohledem

na zhoršující se situaci zpřísní úsporná opatření přijatá u klíčové značky koncernu tím, že bude snižovat počet pracovních míst a současně dal najevo, že v Německu nemůže vyloučit uzavření továren.

Vedoucí podnikové rady odborů Daniela Cavallová okamžitě ohlásila tvrdý odpor. Za krizi ve Volkswagenu podle ní nemohou zaměstnanci, ale vedení firmy. Úsporné plány představenstva označila jako „indikaci chudoby“ a „vyhlášení bankrotu“.

Rozhodnutí Volkswagenu snížit pracovní místa vyvolalo ostrou kritiku i ze strany levicových politiků, kteří jsou zvláště pobouřeni nedávnou výplatou dividendy ve výši 4,5 miliardy eur. Janine Wisslerová, předsedkyně postkomunistické strany Die Linke, označila tento krok za špinavý a tvrdí, že akcionáři Volkswagenu by neměli mít profit, zatímco zaměstnanci čelí potenciálnímu propouštění. „Je nepřijatelné, aby pracovníci a daňoví poplatníci nesli tíhu špatného hospodaření,“ řekla Wisslerová a vyzvala společnost, aby přehodnotila své priority.



## Elektromobily zařadily zpátečku

Komentáře Reuters o automobilovém průmyslu.

Ve vystoupení finančního ředitele Volkswagenu Arna Antlitz, který obhajoval snižování nákladů, vynikla jedna věc: roční prodej automobilů v Evropě se bude pohybovat kolem 14 milionů, což znamená propad z předcovidové úrovně 16 milionů. To je velký pokles, zvláště když noví čínští účastníci znamenají, že se všichni honí za kousky ze zmenšujícího se koláče.

Manažeři velkých automobilek už léta říkají, že lidé nebudou v budoucnu kupovat auta, protože všichni budou využívat krátkodobé pronájmy nebo služby sdílení aut. Ale 14 milionů aut ročně zní hodně daleko za utopii předplacených služeb.

Zpomalení poptávky po elektromobilech způsobilo, že automobilky v posledních měsících šláply na brzdu aby změnily kurz. Ani minulý týden nebyl výjimkou, když Toyota snížila plán výroby elektroaut pro rok 2026 o třetinu. Nyní si klade za cíl vyrobit 1 milion elektromobilů namísto plánovaných 1,5 milionu, což znamená pokles výroby ekvivalentní uzavření jednoho nebo dvou montážních závodů.

Akumulátorová jednotka Volkswagenu PowerCo kvůli slabé poptávce postaví

pouze jednu ze dvou plánovaných výrobních linek v Salzgitteru v Německu, zatímco nový výrobce akumulátorů Northvolt zastaví výrobu katodového aktivního materiálu ve Švédsku, protože se snaží snížit náklady.

Zatímco ostatní výrobci automobilů ustupovali od ambiciózních cílů pro elektromobily, Volvo se drželo plánu, že jeho prodej bude do roku 2030 100% elektrický. Už to neplatí. Také Volvo ustoupilo a uvádí, že do roku 2030 budou 90 až 100 % jeho prodeje aut tvořit elektrické nebo plug-in hybridní modely.

Republikánský kandidát na prezidenta Donald Trump řekl, že pokud vyhraje listopadové volby, má práci pro generálního ředitele Tesly Elona Muska: povede novou vládní komisi pro efektivitu. Trump řekl, že nová komise odstraní „podvody a nesprávné platby“ do šesti měsíců od svého vytvoření. Musk, který v roce 2021 přijal skromný titul „Technoking of Tesla“, reagoval na Trumpův návrh prohlášením, že mu bude ctí sloužit a dodal: „Není potřeba žádný plat, žádný titul, žádné uznání.“

Vzhledem k tomu, že investoři již reptají na to, kolik času Musk tráví mimo Teslu a soustřeďuje svou pozornost své sociální platformě X, splnění tohoto cíle by mohlo přinést další nepopulární rozptýlení.