

39. týden 2024



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



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



Modernizace pro Nissan Qashqai

Dovozní organizace Nissanu na český trh, společnost Grand Automotive CE, usiluje o návrat značky do postavení, které jí náleží. Při zvyšování tržního podílu i objemu prodeje hraje zásadní roli model Qashqai společně s rozšiřováním nabídky lehkých užitkových vozidel. O tom, že se její cíl začíná dařit, svědčí to, že letos se podařilo meziročně zvýšit dodávky nových vozů o 75 % a narostla síť prodejců ze sedmi na 16, přičemž na dalším rozšiřování se intenzivně pracuje.

Nissan připravuje ještě letos uvedení nového užitkového Interstaru, před koncem roku 2025 přijde nový Leaf a pak budou následovat nová Micra, elektrická verze Juke a nový X-Trail.

Speciálně pro Evropu vyvinutý Qashqai patří k průkopníkům kompaktních crossoverů. Od uvedení na trh v roce 2007 se jej prodalo víc než 4 miliony kusů. Nyní, po třech a půl letech a 350 000 prodaných vozech třetí generace, přichází v modernizované podobě. Proměnila se především nápadná maska chladiče v japonském stylu a s integrovanými světly v rozích lichoběžníkové přídě. Délka vozu je 4425 mm při rozvoru 2665 mm. Objem zavazadlového prostoru je 436 až 504 l (podle výbavy a použité zadní nápravy) resp. až 1440 l.

Qashqai je prvním evropským modelem Nissanu, který přináší integrované služby Google.

Nabídka pohonů se nijak nemění. Základem je zážehový čtyřválec 1,3 l turbo s mild hybridním systémem a výkonem 103 kW (140 k) nebo 116 kW (158 k), přičemž výkonnější verzi lze volit i s pohonem všech kol. Na vrcholu nabídky je unikátní systém pohonu 1,5 VCT e-Power poskytuje výkon systému 140 kW (190 k).

Akční cenová nabídka se slevou 150 000 Kč začíná na 599 990 Kč za mild hybrid 1,3 DiG-T/103 kW v základní verzi Acenta. Poprvé je pohonná jednotka 1,5 VCT e-Power dostupná také v základní výbavě Acenta za cenu od 769 990 Kč. Nissan Qashqai se i nadále vyrábí v anglickém Sunderlandu.

Víc o systému e-Power, službách Google a ceny na str. 10



Nové varianty Volkswagenu Caddy

Volkswagen Užitkové vozy rozšiřuje nabídku v modelové řadě Caddy o její první plug-in hybridní pohon a o novou variantu výbavy Flexible. Caddy eHybrid je vybaven druhou generací plug-in hybridního pohonu. Díky sadě akumulátorů o kapacitě 19,7 kWh dokáže ujet čistě na elektřinu až 122 km. Pohon obstarává zážehový motor 1,5 TSI evo2 a elektromotor. Poskytují nejvyšší výkon systému 110 kW (150 k). Caddy Flexible přináší novou konstrukci třímístné lavice ve druhé řadě. Tu lze odklopit, čímž se promění ve stabilní přepážku pro oddělení nákladového prostoru, jehož objem se tak zvětší na 2,5 m³, resp. 3,1 m³ u Caddy

Maxi Flexible s dlouhým rozvorem náprav. Caddy Flexible lze registrovat jako užitkový vůz kategorie N1 ve spojení s pohony TDI, TSI i eHybrid.



Invelt představil BMW řady 5 Touring a Mini Cooper

Vůbec poprvé společnost Invelt představila novinky od BMW a Mini bok po boku. Zákazníci měli možnost



vidět nové BMW řady 5 Touring a Mini Cooper. Oba modely byly představeny se spalovacím motorem i elektrickým pohonem. Během slavnostního debutu se zákazníkům prezentovala čtveřice vozů – nové BMW řady 5 Touring zastupovala vznětová verze 540d xDrive Touring i vrcholná elektrická varianta i5 M60 xDrive Touring. Spolu s rodinným kombi BMW se během večera odhalila i nová generace Mini Cooperu. Invelt si pro svou klientelu připravil porovnání dvou variant – standardní Cooper S se spalovacím motorem i elektrickou verzí Cooper SE. Na slavnostní odhalení čtyř nových vozů se přišlo podívat 100 pravidelných zákazníků společnosti Invelt, která má své prodejní i servisní pobočky v Praze a Plzni.

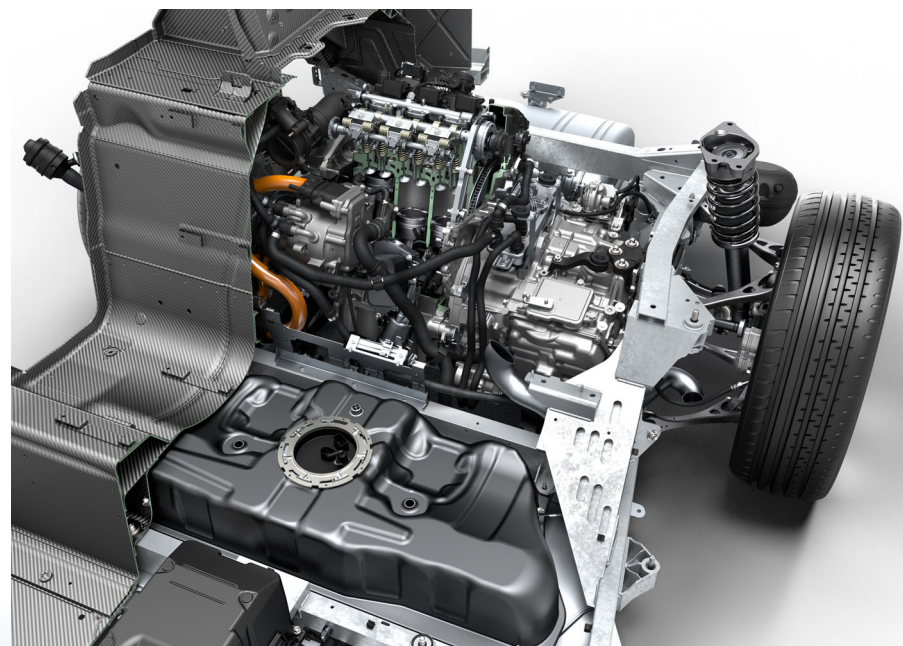
Itálie chce dřívější revizi zákazu spalovacích motorů

Italský ministr průmyslu Adolfo Urso požaduje urychlenou revizi zákazu spalovacích motorů, který má v EU vstoupit v platnost od roku 2035. Přezkoumání je v současnosti naplánováno na rok 2026. Urso věří, že má dostatečnou podporu členských států EU, aby mohl tento krok uskutečnit. Itálie si pro jeho návrh údajně zajistila podporu devíti zemí EU.

„Několik zemí v Radě již vyjádřilo své názory ohledně našeho návrhu. Zatímco některé tak učinily na dvoustranných jednáních, která jsem pořádal – mám konkrétně na mysli Rumunsko, Slovensko, Lotyšsko, Maltu, Kypr, Polsko, Českou republiku – hovořil jsem také se Španělskem a Německem,“ řekl Urso po zasedání Rady EU pro konkurenceschopnost. Celkový počet členských států EU, které by mohly podpořit jeho návrh, tak činí deset (včetně Itálie).

„Domnívám se, že existuje dostatečná většina zemí, která je připravena prostřednictvím zprávy, kterou připravujeme, požádat, aby doložka o revizi – v současnosti stanovená na konec roku 2026 – byla uplatněna dříve. Navrhujeme její přesunutí na první polovinu roku 2025,“ dodal Urso.

Italský návrh nezpochybňuje samotný zákaz spalovacích motorů od roku 2035, ale požaduje víc společných finančních zdrojů na podporu zeleného přechodu, otevírá prostor pro biopaliva



– proti kterým se v současnosti staví Evropská komise i Německo – a vodík, což by mělo přispět k technické neutralitě při přechodu na elektrická vozidla.

Německá vláda je odhodlána nadále směřovat k vyřazení spalovacích motorů do roku 2035. *„Diskutovali jsme o těchto opatřeních s německým vicekancléřem Robertem Habeckem a on zopakoval, že pro Německo musí cíl do roku 2035 zůstat cílem, jejich vlajkovou lodí. Ve skutečnosti mluvíme o cestě, která by mohla tento cíl udržet a vytvořit podmínky pro jeho dosažení,“* řekl Urso.

„Přezkum dopadů zákazu prodeje nových aut se spalovacími motory musí proběhnout dříve, aby byla udržena konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu, zachována pracovní místa a zajištěna dostupnost dopravy. Připravujeme poziční dokument, pro který bychom chtěli získat koalici podobně smýšlejících států, tak jak tomu bylo v případě revize normy Euro 7,“ připojil se k italské iniciativě i český ministr dopravy Martin Kupka, který před tímto prohlášením v Berlíně jednal s německým ministrem dopravy Volkerem Wissingem.

Volkswagen končí s výrobou Pola ve Španělsku

Volkswagen po 40 letech ukončil výrobu malého vozu Polo v Evropě, aby připravil svou továrnu ve španělské Pamploně pro výrobu cenově dostupných plně elektrických malých vozů. Prodej Pola v Evropě v posledních letech klesal, protože zákazníci přešli na malá SUV. Za prvních osm měsíců letošního roku se



prodalo 90 107 vozů Polo. To je polovina objemu prodeje malého hatchbacku před deseti lety. Polo zůstane v Evropě v prodeji, ale výrobu převzala továrna v jihoafrické Karieze. Španělský závod začne v roce 2026 vyrábět dvě malá elektrická SUV – Volkswagen ID. 2all SUV a Škoda Epiq s cenou, která má začínat na 25 000 eurech (625 000 Kč). Obě budou založena na zkrácené verzi platformy MEB s pohonem předních kol. Tato platforma bude také základem malého elektrického hatchbacku Volkswagen ID.2, který se bude vyrábět ve španělském Martorellu spolu s vozem Cupra Raval. Cílem VW Group u těchto čtyř modelů je sdílet co nejvíc dílů.

Koncept elektrické dodávky Renault Estafette

Renault na veletrhu IAA Transportation představil svou vizi městské elektrické dodávky budoucnosti Estafette Concept. Vizuálně čerpá z minulosti – s kompaktními rozměry a kulatými světly vychází z historického vozu Estafette, který se vyráběl v letech 1959 až 1980. Koncept Estafette ukazuje vizi Renaultu pro řešení logistiky posledního kilometru a za dva roky se stane sériovým produktem. Je prvním vozem s elektrickou platformou FlexEVan, vyvinutou společností Flexis. S délkou 4870 mm, srovnatelnou s Kangoo L2 (délka 4910 mm) má objem nákladového prostoru 7,1 m³, což odpovídá kapacitě vozu Trafic L1H2. V kokpitu je jediné otočné sedadlo. Kabina je oddělena od nákladového prostoru posuvnými dveřmi. Namísto klasických dveří na zádi má stahovací roletu. Estafette Concept

využívá elektronickou architekturu SDV (Software-Defined Vehicle) na platformě FlexEVan, vyvinuté společností Ampere, a je plně propojený.



Hlas rozumu z CDU

Člen výkonného výboru německé konzervativní strany CDU Jens Spahn viní z problémů Volkswagenu jeho bývalé šéfy. „Někteří bývalí vedoucí pracovníci VW, možná ve snaze odvedení pozornosti od Dieseldate, bohužel vsadili všechno na kartu elektromobilu. Troufám si tvrdit: bývalých šéfů VW by německý automobilový průmysl nebyl v takové bídě, v jaké se nyní nachází,“ řekl v rozhovoru pro Neue Osnabrücker Zeitung. „BMW bylo chytrější a spoléhalo na nové spalovací motory, auta na vodík i na elektromobily a chystá se v Evropě prodat víc elektromobilů než Tesla. Nadále doufám, že my v EU se rozloučíme s katastrofálním povinným používáním elektromobilů. Na průmyslu spalovacích motorů závisí statisíce pracovních míst. Zákaz spalovacích motorů byl chybným



rozhodnutím EU a my ho chceme vzít zpět. Zákaz je špatný a musí být zrušen. Cílem je klimatická neutralita a nikoli elektromobilita jako cíl sám o sobě. Můžeme vyrábět auta se spalovacími motory bez šroubku z Číny, ale nemůžeme vyrábět elektromobily bez vstupních produktů z Číny,“ řekl Jens Spahn.

Volkswagen by mohl v Německu zrušit až 30 000 pracovních míst

Generální ředitel VW Group Oliver Blume považuje za reálné ve střednědobém horizontu snížení počtu zaměstnanců společnosti v Německu



o 10 %, tedy o 30 000 zaměstnanců. Řekl to pro hospodářský magazín Manager Magazin. Závodní rada VW k tomu uvedla: „Číslo 30 000 nemá žádný základ a je prostě nesmysl.“ Škrty by měly být nejhlubší ve výzkumných a vývojových aktivitách automobilky, kde by došlo ke ztrátě 4000 až 6000 pracovních míst ze 13 000 zaměstnanců výzkumu a vývoje v Německu. Bývalý generální ředitel VW Group Herbert Diess už v roce 2021 varoval, že 30 000 pracovních míst v Německu může být ohroženo v důsledku přechodu k elektromobilitě. Varování poškodilo Diessovy vztahy s odbory a bylo jedním z faktorů, které ho následně stály místo.

Birne představuje inovativní operativní leasing

Birne uvádí inovativní řešení, které kombinuje výhody operativního leasingu s možností výhodného odkupu vozu. Tento nový produkt umožňuje vyzkoušet si automobil na 6 měsíců a poté se rozhodnout, zda pokračovat v leasingu, vůz vrátit nebo jej odkoupit se slevou až 30%. „U mnoha zákazníků jsme zaznamenali zájem o odkup vozidla po krátkodobém leasingu. Proto jsme vytvořili produkt, který vychází vstříc jejich potřebám a zároveň

jim umožňuje významně ušetřit,“ říká Milan Pospíšil, technický podporovatel z Birne. Operativní leasing tak není jen pouhý pronájem auta, ale může se stát nástrojem pro výhodný nákup automobilu. „Klient se sám rozhodne, zdali auto vrátí, bude pokračovat ve stejném tarifu prostřednictvím operativního leasingu nebo vůz se slevou odkoupí. Je to produkt budoucnosti, který může Čechům přinést významné úspory,“ uvádí Pospíšil.

FERDUS na veletrhu Automechanika Frankfurt 2024

Předloňská účast firmy FERDUS na největší akci v EU se nadmíru povedla. K dokonalosti jí chybělo jen umístění stánku v hale číslo 8. To se letos po dlouhých měsících vyjednávání s Messe Frankfurt podařilo napravit. A vyplatilo se. Ke stávajícím obchodním partnerům, jako jsou například Kart, Snit, Safe, Gaither Tool nebo KTL Tools Europe, měla česká jednička v produkci vybavení pro pneuservisy podstatně blíž a stejně tak blíž k ní měli i potenciální zájemci. O kompletní výrobní program se tak například nově rozšíří nabídka sortimentu na maďarském trhu prostřednictvím velkoobchodního distributora Bárdi Autó, stroje FERDUS zase poputují po nových trasách do Lotyšska a Slovinska. Změny čeká i vlastní sortiment. Největší radost nakonec udělala účast



na galapředstavení skupiny Nexion, kde chropýňská reprezentace obdržela ocenění Technical Advisor od Bright Automotive Equipment jako projev uznání za dlouholetou spolupráci při vývoji a zdokonalování pneuservisního strojního vybavení.



Změny v povinném ručení od října 2024

Od října 2024 začínají platit novinky týkající se povinného ručení. Úprava se týká především zelených karet a okamžiku vzniku pojistné smlouvy.

Od října již nebude nutné mít u sebe zelenou kartu, která sloužila jak potvrzení o sjednaném povinném ručení. Nyní si v případě kontroly vše dohledá online přímo policie z evidence České kanceláře pojistitelů. Pozor ovšem, když vycestujete za hranice. Výše uvedené platí jen na území ČR. V zahraničí bude nutné se zelenou kartou nadále prokázat.

Mění se princip toho, od jakého data začíná povinné ručení platit. Sjednáte-li si pojištění například od 1. 11. 2024, je potřeba jej uhradit tak, aby měla pojišťovna připsané peníze nejpozději k 1. 11. 2024. Ideální je proto využít platební brány pojišťoven, které umožní platbu online kartou nebo okamžitým bankovním převodem. Platba je tak připsána hned a smlouva začíná platit od požadovaného počátku. Sjednáváte-li pojištění, které má platit v ten samý den, je potřeba jej

uhradit kartou nebo okamžitým bankovním převodem ihned po jejím sjednání.

Pokud se s platbou opozdíte, začne pojištění platit až k datu připsání platby. Podobná situace může nastat, pokud se rozhodnete zaplatit převodem, ale máte banku, která nepodporuje okamžitý převod.

Za nepojištěné dny vám ČKP vyměří nedoplatek, který budete muset doplatit. Kromě toho vám hrozí také pokuta od Policie ČR, pakliže při kontrole zjistí, že nemáte platné povinné ručení. Nejhorším scénářem je však situace, že v této době způsobíte dopravní nehodu. Pak půjdou způsobené škody za vámi v plné výši.

Dejte si tedy pozor na včasné zaplacení smlouvy a uhradte ji ideálně platební kartou či okamžitým bankovním převodem ihned po jejím sjednání. Vzhledem k online kontrole toho, zda je auto pojištěno, je nyní nutné myslet na to, že musí být smlouva zaplacená včas, tedy před požadovaným počátkem platnosti.



Unikátní systém pohonu pro Nissan Qashqai e-Power drive

Vrcholná verze Nissanu Qashqai používá unikátní systém pohonu 1,5 VCT e-Power. Na rozdíl od hybridních vozidel, kde část hnacího momentu přichází od spalovacího motoru, zde kola vždy pohání jen elektromotor a spalovací motor pohání generátor pro nabíjení akumulátoru.

Systém kombinuje zážehový tříválcový turbomotor 1,5 l /116 kW (158 k) a trakční elektromotor s výkonem 140 kW (190 k) a točivým momentem 330 N.m při 2400/min. Akumulátor o kapacitě 2,1 kWh stačí na ujetí jen okolo 10 km jako elektromobil.

Od představení v září 2022 již jezdí 160 000 vozů Qashqai a X-Trail s tímto systémem. Zatímco v X-Trailu jej volí 95 % kupujících, u víc na cenu orientované klientely Qashqai je to 30 až 40 %.

Qashqai přináší integrované služby Google. Kromě Google Maps je zde i Google Assistant. Informační systém NissanConnect s 12,3" displejem je standardní výbavou. Přístrojový panel tvoří 12,3" displej a v nabídce je i 10,8" Head-Up displej.

Vrcholem je Around View Monitor s novou 3D funkcí umožňující vybrat si z osmi různých perspektiv kamery nebo pohled na okolí vozu z ptáčích perspektiv. Poprvé u standardní značky je nabízena funkce „pohled pod kapotu“, která umožňuje pohled na přední kola při přesném manévrování v úzkých prostorech, a širokoúhlý výhled před vůz.

	1,3 DIG-T mHEV 140 k 2WD	1,3 DIG-T mHEV 158 k 2WD	1,3 DIG-T mHEV 158 k 4WD	e-POWER 190 k 2WD
palivo	B (MHEV)	B (MHEV)	B (MHEV)	B/E
výkon (kW/k)	103 (140)	116 (158)	116 (158)	140 (190)
točivý moment (N.m)	240	260	270	330
převodovka	6M	6M/CVT	CVT	-
rychlost (km/h)	196	206/199	198	170
0-100 km/h (s)	10,2	9,5/9,2	9,9	7,9
spotřeba (l/100 km)	6,3-6,5	6,3-6,5/6,2-6,4	6,9-7,1	5,1-5,3

CENÍK

Akční nabídka – sleva až 150.000 Kč
Ceníková cena

Motor	Výkon	Převodovka	ACENTA	N-CONNECTA	N-DESIGN	TEKNA	TEKNA PLUS
1.3 DIG-T MHEV 2WD	140 k 103 kW	6ST Manuál	599.990 Kč 749.990 Kč	689.990 Kč 819.990 Kč		749.990 Kč 879.990 Kč	
1.3 DIG-T MHEV 2WD	158 k 116 kW	6ST Manuál	619.990 Kč 769.990 Kč	709.990 Kč 839.990 Kč		769.990 Kč 899.990 Kč	814.990 Kč 944.990 Kč
1.3 DIG-T MHEV 2WD	158 k 116 kW	Automat X-Tronic	659.990 Kč 809.990 Kč	749.990 Kč 879.990 Kč	839.890 Kč 969.890 Kč	809.990 Kč 939.990 Kč	854.990 Kč 984.990 Kč
1.3 DIG-T MHEV 4WD	158 k 116 kW	Automat X-Tronic		789.990 Kč 919.990 Kč	879.890 Kč 1.009.890 Kč	849.990 Kč 979.990 Kč	894.990 Kč 1.024.990 Kč
e-POWER	190 k 140 kW	Automat	769.990 Kč 919.990 Kč	859.990 Kč 989.990 Kč	949.890 Kč 1.079.890 Kč	919.990 Kč 1.049.990 Kč	964.990 Kč 1.094.990 Kč

více na
www.autoweek.cz



Střet VW s odbory ukazuje problémy evropských automobilek

Přezkoumání údajů o využití kapacity továren v Evropě podle agentury Reuters ukazuje, že VW pokud jde o nedostatečně využívané továrny je na tom lépe než někteří jeho konkurenti. Podle údajů, které sestavila společnost GlobalData, Renault a Stellantis mají nižší průměrné míry využití výrobní kapacity.

Agentura Reuters získala údaje pro automobilky v osmi hlavních evropských zemích vyrábějících automobily: čtyři ve státech s vyššími náklady – Francii, Německu, Itálii a Spojeném království – a čtyři v zemích s nižšími náklady – České republice, Slovensku, Španělsku a Turecku. Tyto údaje ukázaly, že existuje jasná tendence k vyššímu využití továren ve střední a východní Evropě, kde jsou náklady nižší.

Údaje ukazují, že v Evropě bylo využití kapacity továren, vyrábějících osobní automobily, v roce 2023 60 %, což je pokles ze 70 % v roce 2019. V zemích s nižšími náklady klesla míra využití jen mírně na 79 % z 83 %, ale v zemích s vyššími náklady kleslo využití na 54 % z 65 %. Míra využití kolem 70 % je považována za minimum

pro dosažení zisku a 80 až 90 % je považováno za nákladově efektivní, což poskytuje určitou flexibilitu pro změny modelů a údržbu.

„Tlak německých odborů a politiků, aby Volkswagen vyráběl své elektromobily doma, má zajistit budoucnost pracovních míst, ale pro VW je zhoubou. Znamená, že využívá nejdražší lokality k výrobě nákladných elektromobilů, které se neprodávají v očekávaném objemu,“ řekl Justin Cox ze společnosti GlobalData.

„Prémiové náklady a mobilita pro všechny nejsou kompatibilní. To se týká zejména německých závodů, které v současnosti vyrábějí většinu našich elektrických vozidel,“ potvrdil pro agenturu Reuters finanční ředitel VW Arno Antlitz.

Německo mělo v roce 2022 podle německého automobilového sdružení VDA nejvyšší mzdy pro tovární dělníky v automobilovém průmyslu v mezinárodním srovnání ve výši 59 eur (1483 Kč) za hodinu, na rozdíl od 21 eur (530 Kč) za hodinu v České republice a 16 eur (400 Kč) v Maďarsku. V Číně se mzdy podle analýzy agentury Reuters pohybují kolem pouhých 3 USD (80 Kč) za hodinu.



V USA nechtějí propojená čínská auta

Jak uvádí agentura Reuters, administrativa amerického presidenta Joe Bidena navrhuje zákaz čínských automobilů s technologií „propojených vozidel“ na silnicích ve Spojených státech.

Americké ministerstvo obchodu navrholo zakázat čínský software a hardware v připojených vozidlech na amerických silnicích kvůli obavám o národní bezpečnost. To je krok, který by čínským automobilům zakázal vstup na americký trh. Nařízení by přimělo americké a další výrobce v předstihu odstranit klíčový čínský software a hardware z vozidel prodávaných ve USA.

Administrativa presidenta Joea Bidena vyjádřila obavy ohledně shromažďování dat připojenými čínskými vozidly o amerických řidičích i infrastruktuře a potenciální zahraniční manipulaci s vozidly připojenými k internetu a s navigačními systémy.

Navrhované zákazy by zabránily testování samořiditelných aut na amerických silnicích čínskými výrobci automobilů a rozšířily by se na software a hardware vozidel vyráběných Ruskem a mohly by být rozšířeny i na další americké nepřátele. Jenže čínské technologie v testovacích vozidlech používají i američtí výrobci (autonomní vozidla Waymo společnosti Alphabet vyrábí čínský Zeekr patřící Geely).

Zákaz softwaru by platil od modelového roku 2027 a zákaz hardware by byl zaveden v modelovém roce 2030 nebo od ledna 2029. Pravidla by se vztahovala na silniční vozidla, ale vylučovala by zemědělská nebo těžařská vozidla nepoužívaná na veřejných komunikacích, stejně jako drony a vlaky.

„Když naši zahraniční protivníci vytvářejí software pro výrobu vozidla znamená to, že jej lze použít pro sledování a lze jej ovládat na dálku, což ohrožuje soukromí a bezpečnost Američanů na cestách. V extrémní situaci by zahraniční protivník mohl vypnout nebo převzít kontrolu nad všemi jejich vozidly provozovanými ve Spojených státech, způsobit nehody a blokovat silnice,“ prohlásila ministryně obchodu Gina Raimondová.

Do USA se dováží jen velmi málo čínských automobilů. Raimondová uvedla, že ministerstvo jedná dřív, než se výrobci automobilů a komponent spojení s Čínou nebo Ruskem stanou běžnými: *„Nebudeme čekat dokud se naše silnice nezaplní auty z Číny a Ruska a toto riziko se stane extrémně významným.“*

Téměř všechny novější automobily jsou „propojené“ s integrovaným síťovým hardwarem pro přístup k internetu, což umožňuje sdílení dat se zařízeními uvnitř i vně vozidla a jejich aktualizaci na dálku.



Spotřebitelé v Evropě ignorují drahé elektromobily

Evropa v závodech elektromobilů ztrácí tempo, protože výrobci v regionu bojují s přechodem k elektromobilitě a politici se obávají frustrace voličů. Uvádí to ve své analýze agentura Bloomberg.

Volkswagen Group, Mercedes-Benz a Volvo radikálně omezily své velké ambice postavit se v oblasti elektromobility Tesle a novým čínským rivalům. Důvody jejich neúspěchu jsou dva: nenabízejí dostatek dostupných modelů, které by oslovily i jiné než bohaté zájemce, a vlády omezily prodejní pobídky. Výsledkem je prudký pokles tržeb.

V EU mezi politiky existuje široká shoda, že osobní doprava se musí odklonit od fosilních paliv, aby se zastavily nejhorší dopady změny klimatu. Jenže prodej elektromobilů v celém regionu měsíc od měsíce klesá zejména kvůli dramatickému propadu zájmu zákazníků v Německu, největším trhu v EU. Vývoj zaskočil výrobce a vedl k nesouladu mezi investičními plány a realitou trhu.

„V Evropě stále rychleji ztrácíme nákladové výhody. Výsledkem je, že Čína bude nadále rozšiřovat své přirozené konkurenční výhody v oblasti elektromobilů a nákladové struktury v Evropě budou i nadále zaostávat,“ řekl

Ferdinand Dudenhöffer, ředitel CAR-Center Automotive Research v Bochumi.

„Při stanovování cílů pro elektromobily výrobci automobilů dostatečně nezávážili, jaké ceny budou lidé ochotni za elektromobily zaplatit, a dostatečně nezajistili, aby byly ziskové,“ řekl Wolfgang Bernhart z poradenské společnosti Roland Berger.

Evropští politici jsou citlivější na obavy z propouštění a automobilový průmysl v regionu i po globální finanční krizi nadále podporoval vysokonákladové výrobní závody. Evropští výrobci automobilů v čele s VW agresivně prosazovali elektromobily aby splnili emisní předpisy a dohnali náskok Tesly.

„Přechod k elektromobilitě je pro německé výrobce automobilů obrovským problémem. Ve zpětném pohledu byl Volkswagen příliš rychlý na to, aby opustil spalovací motory. Tato chyba musí být nyní napravena, i když je to za vysokou cenu,“ řekl Reinhard Houben, předseda hospodářského výboru v dolní komoře německého parlamentu a člen vládní SPD.

„Politici musí nabídnout řešení, aby si normální domácnosti s normálními příjmy mohly dovolit elektromobil,“ konstatoval Thorsten Gröger z německého odborového svazu IG Metall.



Giorgia to říká nahlas

Agentura Reuters přináší aktuality z automobilového průmyslu.

Další týden a další připomínka toho, jak těžké je uspět se ve světě elektromobilů, zvláště pokud se snažíte honit desítky let asijských investic a dominance výroby akumulátorů.

Společnost Northvolt snížila o pětinu počet svých zaměstnanců a upustila od plánů na rozšíření továrny ve Švédsku pouhé dva týdny poté, co oznámila, že se vzdává výroby katodového aktivního materiálu pro články akumulátorů pro elektromobily. Northvolt získal 15 miliard dolarů, ale navzdory tomu zůstává faktem, že rozšíření výroby akumulátorů je drahé a nesmírně obtížné.

Dříve nebo později k tomu muselo dojít, ale italská premiérka Giorgia Meloniová se stala prvním vůdcem země Evropské unie, která zhatila plán bloku zakázat prodej vozidel na fosilní paliva od roku 2035. „*Tento zákaz pro rok 2035 je jedním z nejzjevnějších příkladů sebedestruktivního přístupu k průmyslu,*“ řekla v Římě.

Od té doby, co poptávka po elektromobilech upadla a centristické strany ztratily půdu ve volbách do Evropského parlamentu ve prospěch krajně pravicových stran nekonečně skeptičtějších vůči elektromobilům, bylo jasné, že se rýsuje boj o rok 2035. To, že to odstartovala Itálie, není žádným překvapením, protože země

je domovem mnoha dodavatelů automobilek, kteří jsou stále závislí na technologii spalovacích motorů. Toto je jen úvodní gambit. Jak daleko lze EU do roku 2035 posunout, aniž by ztratila cennou důvěryhodnost při stanovení omezení silničního provozu, se teprve uvidí.

Stellantis začal hledat nástupce Carlose Tavarese, kterému vyprší smlouva na začátku roku 2026. Ještě před pár měsíci by to bylo nemyslitelné. Stellantis zdůraznil, že je normální začít s hledáním nového generálního ředitele nyní a je možné, že s Tavaresem prodlouží smlouvu i po lednu 2026. Tavares je považován za těžkou váhu v automobilovém průmyslu. Po zlepšení ziskovosti a výkonu v PSA se Stellantis, zrozený fúzí s FCA, pod jeho vedením chlubil ziskovými maržemi, o kterých si ostatní výrobci automobilů mohli nechat jen zdát. Ale lesk se vytratil, protože skupina vykázala v prvním pololetí výsledky, které ukazují nafouknuté zásoby a klesající tržby v Severní Americe, která byla doposud pro Stellantis spolehlivou dojnou krávou.

Čínský výrobce elektromobilů Leapmotor začne v Evropě přijímat objednávky na malý městský vůz a SUV, protože automobilka a její partner Stellantis nabízejí levnější elektromobily v naději, že přilákají více kupujících. Malý vůz T03 se začne prodávat za ceny od 18 900 eur (475 000 Kč).