

ELEKTROMOBILITA



Konečně dostupnější

Bateriový vůz jen pro bohaté? Dnes je tu generace aut, jejichž cena startuje pod milionem.

Ojeté elektromobily

Tak prudký nárůst zájmu o čistě elektrická auta autobazary ještě nezažily. Které modely nabízí?

Test

Hyundai šlape do elektromobility na plné obrátky. Ioniq 9 je to nejlepší, co nabízí.

BYD

DOKONALOST INSPIROVANÁ PŘÍRODOU

Čistý výkon bez kompromisů



BYD SEAL

BYD SEALION 7

10 LET SERVISU A 1 ROK NABÍJENÍ **ZDARMA**

Spotřeba WLTP: 16,6–21,9 kWh/100 km, CO₂ 0 g/km, dojezd 456–570 km WLTP. Dojezd a nabíjení ovlivňuje styl jízdy a podmínky.
10 let servisu zahrnuje 5 předepsaných prohlídek (do 150 000 km), nezahrnuje opotřebitelné díly.
Rok nabíjení je poskytován formou příspěvku 25 000 Kč. Akce je časově omezena. Vyobrazení vozů je ilustrativní.
Více informací u autorizovaných prodejců nebo na www.byd.com/cz

OBSAH

Téma

04-07

Koupě nového elektromobilu byla ještě nedávno brána jako něco, co si běžný zájemce nemůže dovolit. Dnes je tu ale generace aut, jejichž cena startuje hluboko pod milionem korun.



Bazar

18-22

Tak prudký nárůst zájmu o čistě bateriová auta autobazary ještě nezažily. Vývoj na sekundárním trhu s elektromobily je letos výjimečný i kvůli drahým pohonným hmotám.

Konkurenceschopnost

24-28

Koncern Volkswagen spustil ve Španělsku projekt malých elektromobilů, který má prověřit, zda může být tento segment ziskový i v Evropě. Seat a Cupra se poprvé stávají koordinátorem vývoje a nákupu pro více značek najednou, konkrétně Škody a Volkswagenu.

MAGAZÍN Elektromobilita – PŘÍLOHA HOSPODÁŘSKÝCH NOVIN (11. 6. 2026). Ředitel speciálních projektů Aleš Mohout • Art director Jan Stejskal • Editorka Markéta Prokšanová (marketa.proksanova@economia.cz) • Grafika vizuální studio mediálního domu Economia • Adresa redakce PORT7, Pod Dráhou 1637/2, Holešovice, 170 00 Praha 7 • Tisk Triangl, a.s., Beranových 65, 199 02 Praha 9 • Samostatně neprodejně • <http://www.hn.cz>

Inzerce

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

LEEF
TECHNOLOGIES

FORUM ELEKTROMOBILITA 2026

Děkujeme partnerům!

forumelektromobilita.cz

PLATINUM PARTNER

PARTNEŘI GOLD

PARTNEŘI SILVER



BATERIOVÉ AUTO JAKO NEDOSTUPNÝ LUXUS? VÝROBCI SE POUČILI

Koupě elektromobilu byla ještě donedávna brána jako něco, co si běžný zájemce o nové auto nemůže dovolit. Nahrávaly tomu samotné automobilky, které dlouho chrlily jedno velké několikamilionové SUV za druhým. Poslední dobou se ale zdá, že taková doba odezněla a i mezi vozy na baterky přišla různorodost. A to včetně té cenové.

První moderní vlna elektromobilů byla složená převážně z velkých, těžkých a drahých SUV. Důvod byl vcelku jednoduchý, právě do takových aut nejlépe schováte drahou a velkou technologii, která se potřebuje zaplatit. A jako výrobce na ní potřebujete ideálně něco vydělat. V malých a levných autech obecně neleží kdovíjak vysoké marže, tím spíše v těch elektrických. Naopak SUV jsou právě ta auta, která vydělávají na levnější modely.

Značky také čekaly, až technologie postupně zlevní, a tím se stane finančně únosnější pro širší vrstvy zákazníků. A jakkoliv ještě nejsme v době, kdy by nastala parita mezi cenou spalovacího a elektrického auta, poslední zhruba dva roky už se z elektromobility pomalu stává i záležitost pro masu.

Po generaci aut typu Jaguar I-Pace, Porsche Taycan, Audi e-tron nebo Mercedes-Benz EQC, jejichž cena atakovala nebo rovnou přesahovala dva miliony korun, je tu totiž generace aut jako Renault 5 či 4, Fiat Grande Panda Electric, Hyundai Inster nebo Škoda Elroq. To jsou modely, které startují hluboko pod milionem korun, některé dokonce blízko půl milionu. O miniautech jako Dacia Spring, Dongfeng Box nebo Leapmotor T03 nemluvě.

Neujedou sice papírově na jedno nabití 500 kilometrů, ani nezvládají rychlonabíjení, na dru-

hou stranu ale díky menším rozměrům zaparkují všude, třeba v případě Elroqu bezpečně odvezou celou rodinu, a hlavně otevřou elektromobilitu širšímu spektru zákazníků. Ta pak ztratí přirozený strach z nové technologie, rozšíří také počet aut na sekundárním trhu a dojde tím k další popularizaci modelů do zásuvky tak, jak si to před časem automobilky načrtly. Jen rychlost trhu byla trochu proti nim.

A elektromobilů s cenou v intervalu zhruba mezi 500 až 750 tisíci korunami bude v nejbližší době přibývat. Pro českého zákazníka je v tomto ohledu asi nejvděčnější Škoda Epic, malé SUV vyvinuté spolu s trojicí sourozenců od Cupry a Volkswagenu. Okřídlený šíp slibuje základní cenu na úrovni 619 tisíc korun. A to čistě tabulkově není cenově tak daleko od podobně velkého, vybaveného a silného benzinového Kamiq s automatickou převodovkou.

Nebude to ale jen o koncernových čtyřčatech (více o nich najdete na str. 24). Jak dokazuje přehled horkých novinek, dostupnější elektromobil už dnes neznamená jen prcka do města, ale klidně i kompaktní model na úrovni VW Golf. Navíc už dávno není pravidlem, že musí jít o modely, s nimiž se budete bát vyrazit na delší cestu a maximálně si v nich užijete „cestu kolem komína“. A co je také dobrá zpráva, všechny zamířily nebo zamíří i na český trh. Dočkáme se konečně tolikrát vzývané elektrické revoluce?

“

Po modelech, jejichž cena atakovala nebo rovnou přesahovala dva miliony Kč, je tu generace aut, která startují hluboko pod milionem.



▼ JAC E30X – OD 585 900 Kč

I na český trh přijela celá řada neznámých čínských značek, skutečně levných elektromobilů ale přivezly pomálu. Jednou z výjimek je JAC, které v rámci sedmičky modelů, s nimiž vstupuje na trh, přivezlo i čtyřmetrový malý hatchback E30X s cenou od 585 900 korun. Kromě plné výbavy bez příplatků má takové auto i 100kW elektromotor a dojezd 374 kilometrů. Limitem může být pomalé nabíjení, z 30 na 80 procent to trvá hodinu. A také neznámost značky, která ale ve své domovině spolupracuje třeba s Volkswagenem.



▼ LEAPMOTOR B05 – OD 620 000 Kč

Leapmotor to dál zkouší agresivní cenovou politikou a nejnovějším počinem je v tomto ohledu kompaktní hatchback B05. Ten se při uvedení na trh prodává za akční cenu 620 tisíc korun, ujede přitom 401 kilometrů. Výhodou je kromě bohaté výbavy a vnitřního prostoru i rychlé nabíjení, které u konkurence nebývá obvyklé. Celkem na českém trhu nabízí dovozce dvě velikosti baterie, výkon elektromotoru je vždy 160 kW a zájemce může také vybírat ze dvou výbavových stupňů.



▲ CUPRA RAVAL – OD 649 900 Kč

Španělská variace koncernových čtyřčat a sourozenec Škody Epiq z nich má být tou nejsportovnější. Cupra Raval začíná na 649 900 korunách za akční verzi, která ale nebude dostupná dříve než na podzim. Její technika? 85kW elektromotor a dojezd kolem 300 kilometrů. Čtyřmetrový hatchback do města je aktuálně dostupný za nejméně 879 900 korun ve verzi s výkonem 155 kW a větší ze dvou baterek s dojezdem až 446 kilometrů. Počítejte ale také s nadprůměrnou výbavou a i na tak malé auto překvapivě dospělými jízdními vlastnostmi.



▲ KIA EV2 – OD 659 980 Kč

Kia má dnes jednu z nejkompaktnějších nabídek elektromobilů a jejím základním kamenem je 4060 mm dlouhé hranaté SUV EV2. Odpovídá tomu i cena od 659 980 korun, za niž je dostupné auto s dojezdem 312 kilometrů. Celkem pak má korejský model dvě velikosti baterie, každá má jinou chemii a je spojená s jinak naladěným elektromotorem. Paradoxně menší baterka je spojená s vyšším výkonem. Aby toho výběru nebylo málo, nabízí Kia čtyři různé výbavové stupně a verzi se čtyřmi nebo pěti místy k sezení. Rozdíl? Třeba posuvná zadní sedadla u čtyřmístné verze.



▼ NISSAN MICRA – OD 599 000 Kč

Že vypadá japonský hatchback povědomě? To proto, že nová Micra je vlastně jen Renault 5 s lehce odlišným designem a nižší cenou, v základu od 599 tisíc korun. Technika je přitom stejná: to znamená dvě velikosti baterie, dojezd 317 nebo 416 kilometrů a dvě výkonové verze elektromotoru maximálně se 110 kW. Dohromady nabízí Nissan tři různé výbavy, do budoucna pak bude z R5 kromě něj vycházet i malý elektrický Ford.

▲ MG4 EV URBAN – OD 599 990 Kč

Levný elektromobil už nemusí být jen malé auto, nebo dokonce prcek do města. Jedním z důkazů je i čínské MG4 EV Urban, které přichází jako nástupce původního MG4. Na délku má bezmála 4,4 metru a v kufru i s obřím boxem pod podlahou až 568 litrů prostoru. Přitom základní cenovka bez desetikoruny 600 tisíc by se ani mezi o třídu menšími modely neztratila. Čínská automobilka nabízí celkem dvě velikosti baterie s dojezdem 325 nebo 416 kilometrů, k tomu dvě výkonové verze elektromotoru a dva výbavové stupně.



▼ ŠKODA EPIQ – OD 619 000 Kč

Nejočekávanějším levnějším elektromobilem je pro letošní rok určitě Škoda Epiq. U ní automobilka slibuje základní cenu 619 tisíc korun, má to ale háček. Na takovou verzi si budete muset počkat přinejmenším do posledního čtvrtletí letošního roku. A i pak to bude malé SUV s výkonem 85 kW a dojezdem 315 kilometrů. Aktuálně je u dealerů dostupná jen vrcholná verze se 155 kW a větší ze dvou baterek s dojezdem 441 kilometrů. Cena jinak velmi prostorného a dobře vybaveného Epiqu tak rázem vyskočí na 779 tisíc korun. V nabídce jsou celkem tři výbavové stupně a tři výkonové verze elektromotoru.

▲ RENAULT TWINGO – CCA OD 485 000 Kč

Elektrický Renault stejně drahý jako benzínové Clio? Už brzy to bude realita i v Česku, kam novodobé Twingo přijede nejspíše před koncem letošního roku. Jako indikaci ceny zatím můžeme brát třeba Německo, tam se sotva 3,8 metru dlouhý prcek prodává v přepočtu za necelých 485 tisíc korun. Že jde především o auto do města, dokazuje kromě rozměrů i technika s výkonem 60 kW a dojezdem 263 kilometrů. Hlavní zbraní nakonec bude retro design v kombinaci s variabilním interiérem, protože Twingo stejně jako kdysi dostane posuvná zadní sedadla.





▼ VOLKSWAGEN ID.3 NEO – OD 749 000 Kč

Podobně jako v případě MG4 EV Urban platí, že i omlazený Volkswagen ID.3 s přídomkem Neo spadá mezi kompaktní elektromobily, které zvládnou i úlohu jediného auta v rodině. Rozsáhlý facelift přinesl změny, po nichž zákazníci dlouho volali, včetně třeba nového interiéru, kam se nastěhovala retrografika displejů. I základní model za 749 tisíc korun zvládá na jediné nabití 417 kilometrů, celkem VW nabízí až tři velikosti baterie, každá má jinak výkonově naladěný elektromotor. Tři jsou také dostupné úrovně výbavy, u nejdražších už cena přesahuje milionovou hranici.



▲ VOLKSWAGEN ID. POLO – CCA OD 607 000 Kč

Třetím ze čtyř levných elektromobilů Volkswagenu je VW ID. Polo (v létě ho doplní ještě SUV ID. Cross, to ale zatím nebylo odhaleno), které ale doposud nemá české ceny. Víme, že v Německu bude základní model s dojezdem 315 km stát v přepočtu asi 607 tisíc korun, stejně jako třeba u Epiq je to ale hudba blízké budoucnosti. Zatím se prodává jen varianta s větší baterkou a dojezdem 454 km, která už ale stojí v přepočtu přes 800 tisíc. Celkem nabídne VW dvě velikosti baterie a tři výkony elektromotoru, uspět bude chtít i vnitřním prostorem a kufrem s objemem 441 litrů.

Inzerce

IVECO

VÁŠ krok správným směrem.

**SUPER
eJOLLY**

HN066360



**KAMION UŽ NEBUDE
PRODUKT, ALE SLUŽBA**

Evropskou nákladní dopravu čeká proměna. Kombinace přísnějších emisních pravidel, recyklační regulace, pomalé budování infrastruktury a nástup autonomního řízení ovlivňuje celý dosavadní model fungování odvětví. Výrobci už nebudou jen prodávat vozidla, ale stále více přebírat odpovědnost za jejich provoz i konec životního cyklu. Z kamionu se stane nástroj, v podstatě jakási služba, a z výrobců budou pronajímatelé.

N

„Neprodáme kamion a tím to končí. Průmysl míří k modelu provozovatele,“ říká v rozhovoru šéf MAN Truck & Bus Alexander Vlaskamp. K tomuto modelu podle něj firma směřuje na základě všech faktorů, které tento byznys ovlivňují. Tedy regulace CO₂, tlak na dekarbonizaci, digitalizace, autonomní řízení i recyklace. „Jsme nyní ve fázi, kdy se nemění jen technologie, ale celý obchodní model. A víme, že to neřešíme jen my v MAN, ale de facto všichni výrobci,“ dodává.

Dá se tomu rozumět tak, že klasický model „vyrobíme kamion, prodáme ho a ten pak po pár letech zmizí z Evropy a prodá se do zemí třetího světa“ přestává fungovat?

Ano, to je přesně ten směr, kterým se odvětví posouvá. Dnes je běžné, že kamiony po několika letech provozu v Evropě odcházejí na exportní trhy mimo EU. Jenže tento model bude postup-

ně čelit stále větším omezením. Jednak kvůli přísnější recyklační regulaci, která mění odpovědnost výrobce za celý životní cyklus vozidla. A jednak kvůli tomu, že evropská legislativa stále více tlačí na to, aby se řešil i konec životnosti vozidel uvnitř systému.

To znamená, že už nepůjde jen o to vozidlo vyrobit a prodat.

Výrobce bude muset nově řešit i to, co se s vozidlem děje po zhruba deseti letech provozu. Tím se omezuje jednoduchý export starších kamionů mimo Evropu, například do Afriky či jiných regionů, a celý systém se posouvá směrem k evropskému recyklačnímu cyklu. Zásadně se tak mění ekonomika odvětví a z jednorázového prodeje se stává dlouhodobý vztah, v němž výrobce přebírá odpovědnost za vozidlo po celý jeho životní cyklus a postupně se více posouvá do role poskytovatele služby než čistého výrobce.



Alexander Vlaskamp

generální ředitel společnosti MAN Truck & Bus

A člen výkonné rady Traton Group. Do čela nastoupil na konci roku 2021. Pod jeho vedením se výrobce užitkových vozidel vrátil na úspěšnou cestu.

Dříve pracoval jako ředitel poprodějího servisu pro společnost Scania v Německu a Rakousku. Také byl generálním ředitelem společnosti Scania Polska.

Vystudoval Univerzitu aplikovaných věd HAN.



Výrobce přebírá odpovědnost za vůz po celý jeho životní cyklus a posouvá se do role poskytovatele služby.

Pokud se tento model naplní, znamená to, že výrobci jako MAN, ale i další firmy, budou čím dál méně prodávat kamiony a čím dál víc je pronajímat nebo provozovat jako službu?

Ano, to je velmi pravděpodobný vývoj. Už dnes zákazníci nechtějí jen samotný produkt, ale celý balík služeb, který jim zjednoduší provoz – od servisu přes digitalizaci až po školení řidičů. Pokud k tomu přidáme autonomní řízení, klíčové se stává maximální využití vozidla, nikoli jeho jednorázový prodej. Tím se mění i samotný obchodní model: vozidla se začnou více pronajímat, například podle ujetých kilometrů.

Velkým tématem, o kterém se v oblasti nákladní dopravy mluví už roky, je autonomní řízení. To by mohlo celý byznysmodel také podstatně změnit. V jaké je fázi?

Technologie je připravená, sama o sobě už dnes v testovacím prostředí funguje. My nyní testujeme úroveň autonomie Level 4, kdy vozidlo řídí samo, bez zásahů řidiče, na německých dálnicích, a projekt dále vylepšujeme. Co dnes reálně brání tomu, aby autonomní kamiony jezdily komerčně, je ale jinde. Klíčový problém není technický, jsou to tři věci současně: regulace, infrastruktura a ekonomika. Evropa má velmi silný regulační rámec, ale proces je pomalý a spíše teoretický. Infrastruktura, zejména energetická a digitální, není připravená na masový provoz. A ekonomika zatím nevyhází ve všech scénářích.

Představme si budoucnost, kdy už autonomní kamion jezdí. Co se vlastně všechno změní i z pohledu provozu?

Rozdíl je zásadní. U klasického kamionu se bavíme o určitém omezeném denním využití, protože je v něm vždy řidič a vozidlo má přirozené limity provozu. Řidič najede zhruba 120 až 140 tisíc kilometrů ročně. Je to dané tím, že musí odpočívat, má přestávky, existují legislativní limity. Kamion tak většinu času stojí. U autonomního kamionu se tahle bariéra zásadně mění. Pokud odstraníte řidiče, můžete dramaticky zvýšit využití vozidla. V podstatě může jezdit nepřetržitě, bavíme se o nájedzu třeba 250 tisíc kilometrů ročně. A to už není drobná změna, to je úplně jiná ekonomika.

Za čtyři až pět let může takové auto najet klidně milion kilometrů, to mění jeho životnost.

Přesně tak. A v tu chvíli už nedává smysl uvažovat o klasickém modelu, kdy kamion po 10 nebo 15 letech odchází z Evropy někam do druhého života. Spíš dává smysl ho po intenzivním využití stáhnout, rozebrat, recyklovat materiály a znovu je použít.

O takových projektech se ale mluví už opravdu léta. Některé dřívější koncepty, například jízda kamionů v konvoji, se nakonec neprosadily. Proč tento model nefungoval?

Protože ekonomicky nedával smysl. Úspory byly příliš malé vzhledem k nákladům na technologii.

A zároveň to neumožňovalo výrazně zvýšit využití vozidel. Pokud nezvýšíte využití kamionu, nelepšíte jeho ekonomiku. A pak ani technologické řešení nepřinese návratnost investice. Proto zůstalo u testování, ale ne u sériového nasazení.

Pojďme k tématu, které hýbe nákladní dopravou nejvíce, a tím je elektromobilita. Evropa má ambiciózní cíle do roku 2030, ale reálná infrastruktura a přijetí technologií za nimi zaostávají. Není to problém pro celý sektor?

Ano, je to zásadní napětí. Na jedné straně máme cíle dekarbonizace, které tlačí na rychlou změnu. Na druhé straně ale není dostatečně rychle budovaná infrastruktura, chybí kapacita sítí, povolovací procesy jsou pomalé. To znamená, že jednotlivé části systému nejsou synchronizované. A pokud nejsou synchronizované, vzniká problém, například v tom, že investice do elektrických vozidel nebo bateriových továren nenacházejí odpovídající poptávku.

Jak do této transformace zapadají alternativní pohony, třeba LNG nebo vodík? Vidíte v nich budoucnost, nebo spíš okrajový segment?

V současnosti vidíme, že jejich podíl na trhu je velmi omezený. U plynu se pohybujeme jen v jednotkách procent trhu a navíc není jasný dlouhodobý růst. U vodíku je zase zásadní problém cena a infrastruktura. Proto v tuto chvíli vidíme jako hlavní cestu bateriovou elektromobilitu. Ale ta je plně závislá na infrastruktuře a ekonomických podmínkách, protože trh je malý a investice se nevrací tak rychle.

Uvažujete i o rozšiřování výroby vlastních baterií?

Ne. A popravdě dnes ani nevidíme důvod takové rozhodnutí dělat. Kapacita našeho bateriového závodu v Norimberku zatím není plně využita. To souvisí s tím, že adopce elektrických kamionů je mnohem pomalejší, než se před několika lety očekávalo. Celý evropský trh je dnes někde kolem dvou procent. Před čtyřmi nebo pěti lety si mnozí mysleli, že do roku 2030 budeme na 30 až 40 procentech.

Kde vidíte největší příčiny, proč se nedaří přejít na elektrifikovanou kamionovou dopravu tak rychle?

Stále nejsou synchronizované tři klíčové věci. Za prvé infrastruktura, za druhé ekonomika provozu a za třetí regulace. Dnes máme elektrické kamiony připravené, u MAN nabízíme bateriové vozy od 12 do 50 tun. Jenže zákazníci často nemají kde nabíjet. Byl jsem se tu během návštěvy v Praze podívat u zákazníka, který chce rozšířit distribuční centrum a nasadit elektrická vozidla pro rozvoz po hlavním městě. Problém není kamion, problém je získat připojení k elektrické síti. A pak je tu ekonomika. Elektrický kamion je dnes stále dvaapůlkrát dražší než diesellový. Pokud jezdíte hodně kilometrů a máte vysoké ceny

“

Z pohledu emisí by možná dávalo větší smysl motivovat firmy k vyřazování starých vozidel než jen tlačít nové technologie.

nafty, může se investice vrátit za tři roky. Když však ceny nafty klesnou, návratnost je pět let, a to už je pro mnoho dopravců příliš dlouho.

Jste tedy toho názoru, jako většina výrobců nákladních vozidel, že Evropská unie tlačí příliš rychle?

Myslím, že problém není samotný cíl dekarbonizace. I já s ním de facto souhlasím. Problém je, že Evropa tlačí na výrobce, aniž by stejně intenzivně řešila infrastrukturu a ekonomické podmínky. Všichni velcí výrobci kamionů jsou evropské firmy. Pokud na nás uvalí obrovské pokuty a regulační náklady, budeme mít méně peněz na inovace a horší schopnost konkurovat Americe nebo Číně. Říkáme proto, že EU může být ambiciózní, ale je potřeba používat zdravý rozum.

Pořád ale investujete i do dieselových motorů. Nečekal průmysl před pár lety jejich rychlejší konec?

Ano, tehdy panovala jiná očekávání, ale realita je odlišná. Nový motor D30 výrazně snižuje spotřebu i emise CO₂. A nesmíme zapomenout, že průměrné stáří kamionů v Evropě vzrostlo z 11,5 na 14,2 roku. Z pohledu emisí by možná dávalo větší smysl motivovat firmy k vyřazování starých vozidel než jen tlačít nové technologie.

Dopravou nyní hodně zahýbal konflikt v Íránu a kolísající ceny ropy, a tedy i pohonných hmot. Jak moc dnešní vysoké ceny nafty mění chování dopravců?

Výrazně. Dopravci se mnohem víc soustředí na efektivitu. Opravdu řeší, zda je každá jízda nutná, jak omezit prázdné kilometry nebo jak školit řidiče. U některých zákazníků vidíme, že snížením rychlosti o tři až čtyři kilometry v hodině dokážou ušetřit 10 až 15 procent paliva. Zároveň ale vysoké ceny energií znamenají vyšší náklady prakticky na všechno, na výrobu oceli, plastů nebo hliníku. Pokud situace vydrží delší dobu, promítne se to do inflace.

Když to celé shrneme, která oblast dnes kamionovou dopravu mění nejvíc a bude tím zásadním hybatelem její proměny? Je to tedy zmíněná autonomní doprava, elektrifikace, recyklace, nebo vámi zmiňovaná změna obchodního modelu?

Já bych řekl, že vše výše zmíněné. Na vše se dá nějak připravit, největší riziko je nesoulad. Evropa má jasně definovaný směr, ale pokud se nesejdou regulace, infrastruktura a ekonomická realita, transformace se zpomalí. Proto říkáme, že cíl nestačí. Je potřeba také zajistit, aby byl technicky a ekonomicky dosažitelný.

Inzerce

HN066323

mybox
CHARGING STATIONS

Ideální řešení firemního nabíjení elektromobilů

nabíjecí stanice / řídicí software /
dynamické řízení výkonu / projekce / instalace / servis

mybox.eco



KIA SE VYDALA CESTOU HRAN. EV5 POTĚŠÍ KOMFORTEM A PŘEKVAPÍ PROSTOREM

Evropské nabídce elektromobilů Kia dlouho chyběl jeden článek. Mezi kompaktním modelem EV3 a velkým modelem EV9 totiž zela velká propast. Korejci se ji sice snažili vyplnit EV6, to ale není plnohodnotné SUV typu Škoda Enyaq, spíše moderní crossover. Rival českého elektromobilu v podobě Kia EV5 přijel na místní trh až v letošním roce a rozhodně se za ním otočí nejedna zvědavá hlava.

Přestože konkurenti s elektrifikací zpomalují, Kia uvedla modelem EV5 na trh už sedmý čistě elektrický vůz. Navíc do třídy, která je momentálně jednou z nejkompetitivnějších. Posuďte sami: EV5 čeká boj o zákazníka se Škodou Enyaq, Teslou Model Y, Volkswagenem ID. 4, Hyundai Ioniq 5, BYD Sealion 7, Peugeotem e-3008 nebo Fordem Explorer. A to jsme pěknou řádku rivalů nevzpomněli.

Korejský model má na startu jednu možná malou konkurenční výhodu: výrazný a nezaměnitelný design. Kde drtivá většina soupeřů sází na aerodynamicky vděčnější obliny, rozhodli se jít v Koreji cestou hranatější karoserie s vyšší stavbou.

Dokonce by někdo mohl novinku zaměnit za drsnější off-road, než jakým reálně je. Ať už v dobrém, nebo ve zlém, EV5 si zkrátka vizuálně zapamatujete.

Stačí se podívat na komplikovaný tvar předních světel, která ale s téměř kolmou čelní maskou fungují překvapivě dobře. Vždy mimochodem dostanete plně diodová světla s automatickým přepínáním dálkových světel. Škoda že pokročilejší Matrix LED svícení nenabízí EV5 ani za příplatek. Plně diodová jsou i skupinová zadní světla, tentokrát mnohem méně divoká než ta vpředu.

Robustní design dále podporují blatníky s černým lesklým obložení, které je ale poněkud

náchylnější na drobné poškrábání. Třeba v kartáčové myčce. Kola mají standardně 18, ve vrcholné výbavě GT-Line 19 palců. A ještě jeden detail bychom si dovolili vypíchnout: kliky dveří jsou schované, což zlepšuje obtékání vzduchu. V základu se ale vyklápějí manuálně, elektricky se tak děje až od prostředního výbavového stupně.

Dvě tuny solidní dynamiky

Dobrou zprávou je, že robustnímu vzhledu může částečně sekundovat i technika. EV5 je možné objednat i ve verzi s pohonem všech kol, a tedy dvěma elektromotory. Celkový výkon je pak 195 kW, jenže ta se do showroomů dostane až později.

Na test jsme proto dostali předokolku, která má maximální výkon 160 kW. Baterie u obou verzí má stejnou kapacitu 81,4 kWh, a tak se díky výkonu a hmotnosti (druhý elektromotor znamená zhruba 80 kilo navíc) liší jen dojezd: předokolka papírově zvládá až 530 kilometrů, čtyřkolka 491 kilometrů.

Mírnou nevýhodou třeba oproti EV6 je použití jednodušší 400V verze elektrické architektury E-GMP. To znamená kabeláž včetně nabíjecího portu orientovanou dopředu a především nižší maximální nabíjecí výkon na úrovni 150 kW. Oproti zbytku konkurence však nejde o zásadní nedostatek, 800V architekturu má jen Ioniq 5, a ač třeba Enyaq umí vyšší nabíjecí výkon, EV5 se u stojanu nezdrží zásadně delší dobu.



Automobilka udává, že z 10 na 80 procent se baterka dostane za půl hodiny. Podle našeho měření na 400kW stojanu to je o chloupek déle, nicméně na maximálních 150 kW se během nabíjení auto skutečně dostane. Předehřev baterky se dá zapnout manuálně, funguje ale i po zadání nabíjecí stanice jako cíle do vestavěné navigace.

Jestliže nabíjení je v rámci rivalů standardní (dodejme, že palubní nabíječka má 11 kW), přítomnost obousměrného nabíjení zatím stále nikoliv. Z EV5 tak můžete udělat pojízdnou powerbanku, díky adaptéru umí poskytovat výkon až 3,6 kW. A bez problémů tedy zvládne napájet třeba elektrický gril.

Ačkoliv se bavíme o dvoutunovém SUV, díky zmíněným 160 kW netrpí Kia rozhodně ani dynamicky. Papirový údaj říká, že z 0 na 100 km/h mu to trvá 8,4 vteřiny a rozjede se až na 165 km/h. Maximální rychlost jsme sice nezkoušeli, zrychlení je ale skutečně svižné: nezatačí vás do sedačky, což u rodinného auta ani nechcete, ale zároveň je auto natolik schopné, že se nemusíte bát ani předjíždění do kopce.

Kde už je to horší, to je spotřeba elektrické energie. V technických údajích se dočtete o kombinovaných 16,9 kWh / 100 km až 17,8 kWh / 100 km u provedení GT-Line na 19palcových kolech. Kia jsme testovali v polovině dubna, kdy teploty byly velmi příjemně jarní, a stejně palubní počítač ukazoval na konci týdne hodnotu 21,3 kWh / 100 km. S autem jsme jezdili po všech

Hlavně ve městě oceníte pádla na volantu pro nastavování rekuperace od ovládnání jedním pedálem až po úplné plachtění. Jen asistenty rychlosti či pozornosti jsou jako v každé Kie velmi citlivé a hlasité. Dají se však vypnout.

možných typech silnic včetně dálnice, v praxi bychom tak na jedno nabití zvládli necelých 400 kilometrů. Nutno doplnit alespoň to, že testovaný vůz měl ještě obuté zimní pneumatiky a jezdil na 18palcových kolech.

Jízdně je jinak Kia EV5 příjemně komfortní, podvozek si i díky vyšší bočnici pneumatik poradí s většinou nerovností. V zatáčkách je SUV jisté a hlavně ve městě také oceníte pádla na volantu pro nastavování rekuperace od ovládnání jedním pedálem až po úplné plachtění. Jen asistenty rychlosti či pozornosti jsou jako v každé Kie velmi citlivé a hlasité. Dají se však vypnout.

Obřík pro rodinu

Velkou pochvalu zasluží vynikající výhled ven jak velkými zpětnými zrcátky, tak i širokým zadním oknem nebo trojúhelníkovými okénky v zadních sloupcích. Dobrou službu dělá řidiči i hranatá karoserie, díky které má dobrý přehled o tom, kde auto skutečně končí třeba při parkování. A to se při délce 4680 mm a šířce 1875 mm opravdu hodí.

Kia EV5 je primárně rodinným SUV. Proto komfortní podvozek, proto relativně střídmé – ale naprosto dostačující – dynamické vlastnosti. Vnitřní prostor EV5 dokáže vykompenzovat mnohé nedostatky. Před kolony vzadu je místa tolik, že si menší postavy bez problémů dají nohu přes nohu. Zadní opěradlo má navíc pohodlatelný sklon. Díky hranaté karoserii s vyšší



Kia EV5 Launch Edition

- Délka: 4610 mm
- Šířka: 1875 mm
- Výška: 1675 mm
- Rozvor: 2750 mm
- Kufr: 566/1650 + 44 l
- Pohotovostní hmotnost: 2019 kg
- Výkon: 160 kW
- Točivý moment: 295 Nm
- Kapacita baterie: 81,4 kWh
- Dojezd dle WLTP: 530 km
- Spotřeba energie:
16,9–17,8 kWh/100 km
- Maximální rychlost: 165 km/h
- Zrychlení 0–100 km/h: 8,4 s
- Základní cena vozu:
1 184 980 Kč





Hlavně ve městě oceníte pádla na volantu pro nastavování rekuperace od ovládání jedním pedálem až po úplné plachtění. Jen asistenty rychlosti či pozornosti jsou jako v každé Kie velmi citlivé a hlasité. Dají se však vypnout.

stavbou bez snah hrát si na rádoby SUV kupě je vzadu spousta místa i nad hlavou. A třeba mezi předními sedadly je hluboká a široká odkládací police.

Zavazadlový prostor má objem 566 litrů, k tomu nastavitelnou výšku podlahy a ještě pod ní malou schránku třeba na povinnou výbavu. Nabíjecí kabely pak pohodlně složíte do 44litrového frunku pod přední kapotou. Po sklopení zadních opěradel vznikne rovná ložná plocha a prostor s objemem 1650 litrů. Po stranách kufru je několik praktických háčků, nechybí 230V zásuvka nebo průvlak na lyže.

Kdo někdy seděl v moderní Kie, palubní deska mu bude ihned povědomá: skládá se z 12,3palcových budíků, pětipalcového displeje ovládání klimatizace a 12,3palcového multimediálního systému s integrovanou navigací.

Popravdě řečeno přítomnost displeje na ovládání klimatizace je trochu záhada. Jednak proto, že je za věncem volantu utopený, jednak proto, že teplotu stejně změníte fyzickými tlačítky na středovém panelu. Výchřev volantu a sedadel, respektive ventilace sedadel se zase zapínají ve dveřích.

Odezva multimediálního systému by mohla být místy rychlejší, grafika je však bez výhrad. Škoda že se obraz navigace nedá promítat před

řidiče do digitální obrazovky budíků. V testované prostřední výbavě Launch Edition potěší třeba třízónová automatická klimatizace nebo už zmíněná ventilovaná sedadla, která nejen v této kategorii nejsou zdaleka běžným standardem. Zamrzí ale absence 360stupňové kamery, kterou má jen vrcholné provedení GT-Line, a ještě ve volitelném paketu.

Zároveň třeba tepelné čerpadlo je standardem právě až od testovaného stupně Launch Edition, který je ale jinak napěchovaný skutečně po střechu. Nechybí veškeré asistenční systémy včetně sledování mrtvých úhlů, vyhřívání dokonce i zadních sedadel, bezklíčové odemykání a startování, přední i zadní parkovací senzory, couvací kamera či elektrická přední sedadla.

Základní cena EV5 je 1 094 980 korun, testovaná výbava začíná na 1 184 980 korunách. Zájemci o čtyřkolku si od prostřední verze Launch Edition připlatí dalších sto tisíc.

Můžeme také porovnávat, protože třeba Enyaq začíná na 1 015 000 korunách, ale se srovnatelně velkou baterkou stojí od 1 130 000 Kč.

Nejlevnější Tesla Model Y sice pořídíte za 1 004 990 korun, ale za větší baterku už zaplatíte navíc 225 tisíc. A třeba Ford Explorer stojí od 879 900 Kč, ale s větší baterkou už nejméně 999 900 korun.

Inzerce

HN066322



DKV Card + Charge Dobíjecí karta, která umí víc!

Usnadněte si správu vozového parku s jednou kartou pro tankování, dobíjení, mytí vozidel a nákup autopříslušenství.

- > 76 000 čerpacích stanic a více než 1,2 milionu veřejných dobíjecích bodů v Evropě
- > 1 600 čerpacích stanic v Česku – úspora díky vyhlášeným cenám
- > V tuzemsku pokryto 95 % dobíjecích bodů
- > Jedna faktura, méně papírování, náklady pod kontrolou
- > Snadné vykazování emisí CO₂e



Proměna čerpacích stanic: energie, služby i zázemí na cestách

Čerpací stanice v Česku procházejí proměnou. Roste nabídka doplňkových produktů a občerstvení, digitálních služeb a rozšiřuje se nabídka pohonů. Ředitel sítě čerpacích stanic Orlen v Česku Rostislav Moravec popisuje, proč se z čerpacích stanic stává místo, kde řidiči tráví více času, a předpovídá, že v budoucnosti budou čerpací stanice nabízet různé druhy energií. Od fosilních přes biopaliva až po elektromobilitu.

Požadavky na infrastrukturu se rychle mění a elektromobilita je podle Rostislava Moravce jedním z hlavních faktorů, které dnes ovlivňují podobu čerpacích stanic. „Elektromobilita se postupně stává jedním z klíčových faktorů dalšího rozvoje. Nejde jen o dobíjení, ale o změnu chování zákazníků během zastávky,“ říká Moravec. Zároveň ale neočekává rychlý ústup spalovacích motorů. Český i evropský trh podle něj zůstane ještě řadu let kombinací více technologií. „I když budou vedle sebe dlouhodobě fungovat různé typy pohonů, právě elektromobilita dnes nejvíce ovlivňuje směr, kterým naši nabídku rozvíjíme,“ dodává.

Dobíjení míří nejdříve na hlavní tahy

S rostoucím počtem elektromobilů roste význam výkonu, spolehlivosti a dostupnosti dobíjení, zejména na hlavních tazích. Orlen po spuštění první vlastní lokality Orlen Charge v Průhonicích na dálnici D1 rozvíjí síť ultrarychlého dobíjení především na dálničních trasách a v místech napojených na transevropskou dopravní síť (TEN-T). V dubnu 2026 společnost uvedla do provozu čtyři další lokality – Cheb, Kladruby, Velkou Dobrou a Starovičky –, kde je nyní v provozu celkem 22 dobíjecích bodů. Do konce roku 2026 plánuje provozovat deset vlastních lokalit s ultrarychlým dobíjením a postupně přidat další místa, například v Berouně nebo na dálniční stanici v Osicích.

Provozní data zároveň ukazují, jak se elektromobilita promítá do fungování stanic. Průměrná doba jednoho dobíjení činí 24 minut, což zvyšuje význam zázemí stanice, občerstvení i doplňkových služeb. Při jedné návštěvě zákazníci v průměru dobijí 34 kWh, tedy energii odpovídající zhruba 200 kilometrům dojezdu. Přibližně pětina zákazníků



platí za dobíjení přímo kartou, což podle Orlen potvrzuje zájem o transparentní model i bez předchozí smlouvy nebo registrace. Nejvyšší zaznamenané dobíjení dosud dosáhlo 517 kWh, tedy přibližně patnáctinásobku běžného průměru. Data zároveň naznačují, že se na českých dálnicích začínají pravidelně objevovat i elektrická nákladní vozidla. Tento segment tak může být do budoucna důležitý pro rozvoj dobíjecích hubů na dálnicích a hlavních tazích.

Rostislav Moravec

ředitel maloobchodní sítě Orlen v České republice

V maloobchodu a řízení prodejních sítí se pohybuje přes 25 let. Kariéru začal ve společnosti Ahold, kde strávil 17 let na manažerských pozicích v oblasti obchodu a provozu. Působil také v OMV Česká republika a ve skupině Metro/Makro, kde se podílel na rozvoji konceptu convenience prodejen.

Před nástupem do skupiny Orlen pracoval také ve společnosti Sportisimo. Od listopadu 2024 vede maloobchodní síť Orlen v Česku s více než 440 čerpacími stanicemi. Věnuje se transformaci sítě, rozvoji dobíjecí infrastruktury a alternativních paliv i posilování nepalivového prodeje.



Rozvoj sítě má zároveň dlouhodobý rámec. V roce 2027 chce Orlen rozšířit síť o dalších 30 lokalit. „Do roku 2030 máme ambici vybudovat dobíjecí stanice na 130 lokalitách a do roku 2035 až na 285 lokalitách. V přepočtu na dobíjecí body to znamená více než 600 vysokorychlostních dobíjecích bodů do roku 2030 a až 1700 bodů do roku 2035,“ říká Moravec.

Nepalivový prodej dorovnává prodej paliv

Proměna stanic se neodehrává jen v oblasti pohonů, ale i v obchodním modelu. Orlen vedle dobíjecí infrastruktury rozšiřuje zázemí a služby – od občerstvení a rychlých nákupů po další doplňkové formáty. „Nepalivový prodej se v české síti stal plnohodnotným pilířem byznysu: příjmy z tohoto segmentu na čerpacích stanicích již vyrovnaly příjmy z prodeje paliv,“ říká Moravec. S nástupem elektromobility tento trend dále posiluje, protože delší pobyt zákazníků na stanicích zvyšuje význam kvalitního zázemí, gastronomie i doplňkových služeb. Orlen proto dále rozvíjí svůj občerstvovací koncept Stop Cafe, rozšiřuje nabídku privátních značek a testuje i různé samoobslužné formáty. „Samoobslužné koncepty jsou u nastupující generace zákazníků velmi oblíbené a další zákazníci se přidávají. Proto zavádíme nové služby i v této oblasti. V Průhonicích u Prahy funguje na čerpací stanici pizzamat nebo prádlomat, v Panenském Týnci u dálnice D7 je samoobslužná stanice se samoobslužnou prodejnou Coop a připravujeme další novinku v naší síti, kterou bude květinomat,“ odhaluje Rostislav Moravec.

Paliva zůstávají, mix se rozšiřuje

Proměna stanic podle Moravce neznámá ústup tradičních paliv. „Paliva zůstávají důležitou součástí naší nabídky, jejich mix se ale postupně rozšiřuje. Vedle tradičních paliv proto vidíme prostor i pro pokročilá alternativní paliva, zejména pro HVO100. Jde o motorovou naftu vyráběnou z obnovitelných surovin, která pro kompatibilní dieslová vozidla

nabízí okamžitě využitelné řešení bez nutnosti měnit vozový park nebo budovat novou infrastrukturu. Právě proto je HVO100 zajímavé jak pro dopravce a firemní flotily, tak pro běžné řidiče, kteří hledají dostupnou alternativu k běžné naftě,“ říká Moravec. Orlen toto palivo nabízí na vybraných čerpacích stanicích na klíčových tranzitních tazích napříč Českou republikou.

Aplikace propojuje platby a služby

S proměnou stanic roste i význam digitálních služeb. Mobilní aplikaci Orlen v Česku používá více než milion lidí a část uživatelů ji využívá také k platbám, například přímo u stojanu. Síť Orlen počítá i s integrací plateb za dobíjení. Cílem je zjednotit obsluhu pro zákazníky a propojit věrnostní program s platbami i dalšími službami na stanicích.

Udržitelnost jako součást provozu

Udržitelnost je podle firmy spojena nejen s novými technologiemi, ale i s každodenním provozem. Patří sem energetická efektivita čerpacích stanic, nakládání se zdroji i vybrané komunitní projekty. U nově budovaných lokalit se standardně počítá s prvky, jako jsou rekuperace, fotovoltaické panely nebo retenční nádrže na dešťovou vodu. Pozornost síť věnuje také omezení potravinových ztrát. Ve spolupráci s platformou Nesněženo dostávají neprodané, ale plnohodnotné produkty druhou šanci a zákazníci se mohou do tohoto řešení aktivně zapojit. K omezení množství neprodaných potravin přispívají také časově omezené nabídky Happy Hours.

Stanice jako víceúčelová zastávka

Čerpací stanice se tak postupně mění z míst určených především pro tankování na body, kde se propojuje více typů pohonu a širší nabídka služeb. „Chceme, aby stanice zůstaly přirozenou zastávkou – bez ohledu na to, s jakým typem pohonu zákazník přijede. Musíme reagovat na vývoj mobility a tomu přizpůsobovat zázemí,“ uzavírá Moravec.

Do roku 2030 má Orlen ambici vybudovat dobíjecí stanice na 130 lokalitách a do roku 2035 až na 285 lokalitách.

S nástupem elektromobility řidiči tráví delší pobyt na čerpacích stanicích. To zvyšuje význam kvalitního zázemí, gastronomie i doplňkových služeb.



BATERIE UŽ NENÍ STRAŠÁKEM. TRH S OJETÝMI ELEKTROMOBILY LETOS PRUDCE ROSTE



Autobazary si mnou ruce, tak prudký nárůst zájmu o čistě bateriová auta ještě nezažily. Vývoj na sekundárním trhu s elektromobily je letos výjimečný i kvůli drahým pohonným hmotám. Analytici však vidí potenciál dalšího růstu prodeje bez ohledu na politické výkyvy.

Před nákupem elektrické ojetiny je dobré se informovat o typických závadách konkrétního modelu a jejich řešení. Například u starších vozů Hyundai Ioniq 6 často selhává řídicí jednotka ICCU, což vede k vybití 12V baterie. Výrobce kvůli tomu auta svolával do servisu a závadu řešil v rámci záruky.



Naše vozidla každý den přepraví miliony lidí.
Od městských ulic po železnici přiváží komfort,
spolehlivost a bezemisní dopravu.

 **ŠKODA** | Škoda Group

ČLEN SKUPINY

PPF

NÁŠ GENETICKÝ KÓD? ENERGIE, KTERÁ SPOJUJE.

S uchá statistika Svazu dovozců automobilů hlásí, že od ledna do dubna letošního roku přibylo do registru 4260 čistých elektromobilů z druhé ruky. Jejich podíl mezi všemi typy pohonu vzrostl na 8,16 procenta, ještě loni to bylo o tři procenta méně. Typická elektrická ojetina byla Tesla s 1092 registracemi, následovaná Volkswagenem (879) a Škodou (497). „Od počátku války s Íránem pozorujeme výrazný nárůst prodeje ojetých elektromobilů. Trend je jednoznačný, nárůst obrovský, ať už na celém sekundárním trhu, nebo u nás v AAA Auto,“ říká generální ředitel Aures Holdings Petr Vaněček.

V reálných číslech to znamená, že se prodeje bateriových aut v české divizi AAA Auto za první čtyři měsíce meziročně více než zdvojnásobily z 391 na 912 vozů, tedy o 133 procent. „Troufáme si predikovat další růst. Během tří let se čistě elektrická auta mohou dostat až k desetiprocentnímu podílu na trhu, zatímco hybridy se budou držet kolem osmi procent,“ odhaduje Vaněček. O důvodech má jasno: Mnozí zákazníci se rozhodli ukončit jednou provždy stres spojený se sledováním cen u čerpacích stanic a přišli si do „Áček“ pro svůj první elektromobil. „Podle takzvaných konverzí vidíme, že více než polovina z nich se už dříve na našich stránkách o bateriová auta zajímala, až nyní však pro ně nastal ten správný čas.“

Podobně jako kamenný autobazar AAA Auto vidí situaci na sekundárním trhu i online platforma Carvago. Ta nadprůměrný zájem o elektromobily eviduje dlouhodobě, už předloni mělo čistě elektrický pohon každé desáté auto, které si zákazníci jejím prostřednictvím koupili. Uplynulé týdny však podle mluvčího Carvaga Jiřího Červenky přinesly bezprecedentní akceleraci. „Hlavním spouštěčem této změny byla eskalace geopolitické situace na Blízkém východě a s ní spojené skokové zdražení pohonných hmot na čerpacích stanicích. To zjevně zlomilo psychologickou bariéru u velké části dřívějších elektroskeptiků,“ míní.

Zatímco za celý rok 2024 měl čistě elektrický pohon zhruba každý desátý vůz prodaný na Carvagu, v roce 2025 už tento podíl celkově vzrostl na 16,4 procenta. Letošní rok začal na úrovni kolem 18 procent, v březnu ale poptávka podle Červenky doslova explodovala: Ve dvanáctém týdnu roku podíl elektrických aut na celkových objednávkách vyskočil na 22,7 a na konci března dosáhl hodnoty 26,4 procenta. Jde přitom o souhrnný údaj za všech devět zemí, kde Carvago působí. Česko je navíc tahounem poptávky, ve vrcholném období třináctého týdne letošního roku překročil počet objednávek bateriových aut od českých zákazníků magickou hranici 30 procent.

Mohlo by se zdát, že náhlé probuzení náklonnosti Čechů k elektroautům souvisí jen s momentální situací na trhu fosilních paliv. Petr Knap, senior advisor v poradenské firmě Ernst & Young, si to ale nemyslí. „Osobně předpokládám, že růst bude dále pokračovat. Dočasné po-



Tesla Model Y patří vedle Modelu 3 k neúspěšnějším elektrickým ojetinám. Je to mimo jiné proto, že oba vozy jsou na trhu mnoho let a jejich nabídka je široká.

vzbuzení zdražováním pohonných hmot není zas až tak zásadní faktor, byť krátkodobě pomůže.“ Větší vliv má podle Knapa rostoucí nabídka ojetých vozů s dobrým stavem baterie. „Nabídka se bude dále rozšiřovat, jak se budou dostávat na trh vozy po leasingu. A střednědobě bude držet nízké ceny rozšiřující se nabídka levnějších nových modelů,“ dodává Knap s tím, že podle něj není potenciál bateriových aut v Česku ani zdaleka vyčerpán.

Od Nissanu Leaf ke Škodě Elroq

Zatímco ještě nedávno trhu s elektrickými ojetinami vládli Nissan Leaf nebo BMW i3, modelová skladba se v poslední době výrazně rozšiřuje – podle toho, jak postupně na sekundární trh přicházejí auta, která se jako nová prodávala před dvěma až pěti lety.

Například v AAA Auto se letos nejlépe daří Tesle Model 3, za kterou následuje Škoda Enyaq a Volkswagen ID.3. Na Carvagu je nejpočetněji zastoupen Volkswagen ID.4, kterému je v patách Tesla Model 3 a Volkswagen ID.3. „Z hlediska modelových preferencí vidíme dominanci koncernu Volkswagen, modely ID.4 a ID.3 si pro sebe v březnu ukrojily více než třetinu všech objednávek. Obrovským hitem zůstává také Tesla Model 3, u které zákazníci masivně využívají široké nabídky levnějších kusů dovážených zejména z Nizozemska a Německa, kde se nejčastěji prodávají v cenové hladině kolem 500 tisíc korun. V posledních měsících se derou nahoru elektrické verze menších Peugeotů,“ vyjmenovává Červenka.

Typickým elektromobilem, který zákazníci v současnosti na Carvagu poptávají, je čtyřletý vůz s nájedem kolem 55 tisíc kilometrů za cenu v průměru 632 tisíc korun. Nejdražším, jaký kdy tato platforma prodala, bylo Audi e-tron GT s nájedem pouhých 50 kilometrů za 2,9 milionu korun.

ZCELA NOVÉ **MG4 EV URBAN**

Již od **599 990 Kč**



Zjistit více



Stylově vybavené
Prostorné
Stvořené do ulic

● DOJEZD AŽ 416 KM PODLE WLTP

● OBJEM ZAVAZADELNÍKU AŽ 577 LITRŮ

● 12,8" DISPLEJ

Seznamte se se zcela novým MG4 EV Urban
Obsah je víc než slova

Bezdrátové tam, kde to dává smysl. S tlačítky, kde je přirozeně hledáte. Logické, ne? 16 asistenčních systémů hlídá, co nevidíte. 577 litrů zavazadelníku pojme vše, co váš den přinese. Městské auto, které se k cestujícím chová jako k lidem. Jak příjemné.

Kombinovaná spotřeba MG4 EV Urban 15,3-15,5 kWh/100 km, emise CO₂ 0 g/km.
Uváděné hodnoty jsou vypočteny za zkušebních podmínek. Tyto údaje slouží pouze pro účely srovnání a nemusely odrážet výsledky v reálném provozu.
Skutečný dojezd se může lišit v závislosti na různých faktorech, jako jsou povětrnostní podmínky, styl jízdy, zatížení vozidla nebo dodatečně nainstalované příslušenství.





Česko plné elektroaut z Německa

Na rozdíl od prodeje nových aut se dá vývoj na sekundárním trhu dobře odhadnout. Zákazníci si zkrátka musí koupit přesně ty modely, které už si před nimi koupil někdo jiný. Pro českého zákazníka je přitom tradičním zdrojem ojetin Německo, odkud jich sem proudí nejvíce.

Německo coby největší evropský automobilový trh profituje ze své centrální polohy. Přibližně dva miliony ojetých aut odtud každoročně míří do dalších zemí Evropské unie, přičemž toto číslo neustále roste – mezi lety 2015 a 2024 každým rokem v průměru o 2,5 procenta. Každá čtvrtá ojetina od našich západních sousedů směřuje do Polska, ale 130 tisíc jich podle údajů oborového týdeníku *Automobilwoche* každým rokem skončí v Česku.

Letošní velký zájem Němců o nová elektroauta je přitom evidentní: Podle Spolkového úřadu pro motorovou dopravu bylo v Německu do konce dubna registrováno 223 980 čistě elektrických aut, přičemž podíl bateriových elektromobilů na všech nově registrovaných osobních vozech činil přibližně 24 procent. Jen za duben registrovali Němci 64 350 nových elektromobilů, což představuje nárůst o 41 procent ve srovnání s dubnem 2025.

A jaké elektrické modely k nám budou za pár let z Německa proudit? Na vrcholu letošních prodejů stojí Škoda Elroq následovaná Volkswagenem ID.3, Teslou Model Y, Volkswagenem ID.7 a Škodou Enyaq.

Volkswagen ID.7 je prostorné elektrické kombi, které je v Evropě mimořádně úspěšné. Také tento model se ve velkém počtu na sekundární trh teprve chystá.

Stav baterie pod lupou

Životnost lithium-iontové trakční baterie je u elektromobilů často přetřásané téma, které je vděčně živeno několika přešlapy elektromobilů první generace. Jenže moderní elektromobily už mají sofistikovaný management, který dbá na to, aby se teplota bateriových článků pohybovala v optimálním pásmu. Nehrozí tak jejich přehřívání ani omezení výkonu nabíjení. Výrobci se zároveň podařilo optimalizovat chemické složení tak, aby degradace postupovala co možná nejpomaleji.

Výsledkem je taková spolehlivost, že někteří výrobci upustili od dělení baterie do menších celků a zcela rezignovali na možnost ji jakkoliv rozebírat či opravovat. Typickým příkladem je nové BMW iX3, jehož trakční baterie sestává z několika stovek cylindrických článků napevno zalisovaných do jednoho velkého modulu. Ten u iX3 zároveň slouží jako podlaha.

Velcí prodejci ojetin souhlasí, že s bateriemi elektroaut bývá problém jen výjimečně. „Naše praktické zkušenosti z prohlídek CarAudit potvrzují, že vady trakční baterie jsou raritní úkaz. Narazili jsme na ně u pouhých 0,3 procenta prověřovaných elektroaut,“ říká Jiří Červenka z Carvaga.

V AAA Auto u každého elektromobilu provádějí hloubkový test baterie pomocí technologie Aviloo, která obratem zasílá výsledek ověřený podle mezinárodních standardů elektroniky. Jako bonus pak bazar nabízí další hloubkový test po roce užívání auta zdarma. „Baterie většiny našich vozů jsou stále v záruce výrobce a pro ty ostatní často nabízíme vlastní rozšířenou záruku na baterii i technický stav,“ vypočítává Petr Vaněček. Kdo by se snad obával delší cesty s elektromobilem do zahraničí, tomu v „áčkách“ poskytnou cenově zvýhodněnou zápůjčku spalovacího auta.

Ojetý elektromobil nebývá bez chyb

Zatímco trakční baterie zlobí u elektroauta výjimečně, jiné části vozu dokážou potrápít. Například německé stanice technické kontroly TÜV hlásí, že velké množství relativně mladých Enyaqů neprojde prohlídkou kvůli brzdám. Ne snad, že by byly opotřebované, ale naopak proto, že se kvůli rekuperaci používají až příliš málo. To může vést k jejich korozi a nesprávné funkci.

Jiří Červenka z Carvaga uvádí, že u populární Tesly Model 3 technici často narážejí na neprofesionální opravy, prasklé panoramatické střechy a celkově zanedbaný stav. Tomu může nahrávat fakt, že Tesla nepředepisuje vozům pravidelné servisní prohlídky, jak bývá u jiných značek běžné.

U starších ročníků Audi e-tron se zase objevují finančně náročné poruchy ložisek motorů, u elektromobilů z koncernu Stellantis pro změnu notoricky zlobí palubní nabíječky. I když jsou bateriová auta konstrukčně jednodušší než spalovací, mají své specifické problémy. Prověření technického stavu před koupí ojetiny by tedy mělo být samozřejmostí.

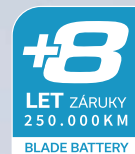
BYD

OBJEVTE VOZY BYD JIŽ OD **649 000 Kč**



Jezděte levněji s technologií Super Hybrid DM-i
a spotřebou od 1,8 l/100 km

Akční cena 649 000 Kč vč. DPH platí pro model BYD ATTO 2 DM-i (verze Active). Ceny ostatních modelů se liší. Vyobrazené vozy: komb. vážená spotřeba paliva 1,8–3,2 l/100 km, emise CO₂ 41–71 g/km, komb. spotřeba elektřiny 15,8–22,5 kWh/100 km (dle WLTP). Skutečné hodnoty se mohou lišit v závislosti na stylu jízdy a podmínkách. Ilustrativní foto. Nabídka je časově omezená. Více informací u autorizovaných prodejců nebo na www.byd.com/cz.



ŠPANĚLSKÁ DIVOKÁ KARTA. TEĎ SE UKÁŽE, ZDA JE MALÝ ELEKTROMOBIL UŽ ZISKOVÝ



Volkswagen ID. Polo, Cupra Raval, Škoda Epiq a Volkswagen ID. Cross (po směru hodinových ručiček) jsou čtyři elektromobily postavené na stejném základu.

Koncern Volkswagen spustil ve Španělsku projekt malých elektromobilů, který má prověřit, zda může být tento segment ziskový i v Evropě. Seat a Cupra se poprvé stávají koordinátorem vývoje a nákupu pro více značek najednou, konkrétně Škody a Volkswagenu. Projekt je zároveň testem evropské schopnosti konkurovat čínským bateriovým autům a udržet výrobu na kontinentu.

U

Uvnitř Volkswagenu se v posledních letech odehrává změna, která přepisuje rozložení sil v koncernu. Dobře je to vidět na projektu malých elektrických čtyřčat. Není to jen produktová řada, ale pokus přepsat způsob, jakým evropský automobilový průmysl funguje a jak se mění vliv jednotlivých značek i v největším německém koncernu.

Změnilo se toho hodně – kdo rozhoduje, kde se vyvíjí, kde se vyrábí a jak se vůbec dá vydělat na nejnižším patře elektromobility. V centru toho všeho stojí Španělsko a iniciativa Future: Fast Forward, pod kterou Seat a Cupra dostaly do rukou roli, jakou v historii koncernu Volkswagen dosud tyto značky neměly. Nejde jen o výrobu, ale hlavně o vývoj, nákup, koordinaci dodavatelů a v praxi i o to, že část strategických rozhodnutí se přesouvá z Německa do Martorellu, Pamplony a Valencie.

Co zákazník nevidí, je stejné. To, co vidět je, má DNA dané značky

Výsledkem jsou čtyři modely aktuálně nejmenších elektroaut v nabídce, které se na první pohled tváří jako klasická koncernová variace na jedno téma: Cupra Raval, Škoda Epiq a Volkswagenu ID. Polo a ID. Cross. Technicky jsou si blízko, stojí na nové generaci malé elektrické platformy MEB+, sdílejí klíčové komponenty i výrobní logiku. Ale strategicky představují něco, co Volkswagen v takové čistotě nikdy nezkusil: rozdělené značkové identity na maximálně sdíleném technickém základu.

Jistě, německý koncern vždycky sdílel díly například značkami a modely, ale tentokrát jde o skutečně maximální synergii, kdy prakticky všechno, co zákazník nevidí, je pro všechna auta stejné,



V parametrech se drobně liší, design se ale jednotlivé značky snažily zachovat co nejvíce individuální. Nejlevnější Epiq má stát 619 tisíc korun.



Kufr Epiqu, stejně jako sesterského ID. Cross, nabízí 475 litrů. To je nejvíce ve třídě.



zatímco to, co vidět je, se upravuje pro každou značku zvlášť.

Ještě důležitější ale je, kde vznikají. Tato čtyřčata se budou vyrábět v továrnách ve Španělsku. Konkrétně hatchbacky Raval a ID. Polo v Katalánsku (Martorell) a crossovery Epiq s ID. Cross v provincii Navarra (Pamplona). A k tomu výrobní řetězec doplní bateriová továrna PowerCo ve Valencii.

Je to výsledek průmyslové strategie, která má vytvořit jeden z největších evropských hubů elektromobility mimo tradiční německé centrum.

Bez státu a podpory výstavby gigafactory by projekt nevznikl

Začátek projektu popisuje Marc Riera, viceprezident Seatu, člen představenstva zodpovědný za nákup a zároveň předseda sdružení Future: Fast Forward. „Vznikl v době covidu, kdy Evropská unie spustila dotační program Next Generation EU. Jde o celoevropský fond obnovy zaměřený na nastartování ekonomiky. Tehdy začalo být jasné, že transformace automobilového průmyslu nebude jen technologická, ale i politická a regionální soutěž o to, kdo si udrží výrobu. Řekli jsme si, že to je pro Seat jedinečná příležitost,“ říká.

Právě na přelomu let 2021 a 2022 se podle něj v Evropě začalo naplno ukazovat, že přechod na elektromobilitu nebude rovnoměrný a některé regiony získají investice, jiné je ztratí. Španělsko se rozhodlo, že nechce být mezi poraženými, a vedle značky jako takové to pochopila především tamní vláda, která je projektu od počátku nakloněná.

Iniciativa Future: Fast Forward spojila automobilku, dodavatele, energetické firmy i stát. Cíl byl ambiciózní, vytvořit ve Španělsku kompletní ekosystém elektromobility od baterií přes komponenty až po finální výrobu vozů.

„S tímto plánem Seatu jsme pak šli do konkurnu Volkswagen. Konkurence byla samozřejmě obrovská a nebylo jednoduché projekt získat,“ přiznává Riera, který pracuje v německém koncernu 27 let. Nakonec rozhodla kombinace faktorů: schopnost Španělska nabídnout průmyslové zázemí, politickou podporu a především mobilizaci kapitálu a aktivní využití evropských fondů.

Důležitý detail, který Riera opakuje, je role španělského státu. Bez veřejné podpory by projekt podle něj v této podobě nevznikl. A nejde jen o přímé dotace, ale o celý balík investičních pobídek, infrastruktury a podpory výstavby včetně gigafactory PowerCo ve Valencii.

“

Transformace automobilového průmyslu nebude jen technologická, ale i politická a regionální soutěž o to, kdo si udrží výrobu.

Inzerce



Huawei FusionCharge

photomate.cz

Ultra-Fast Charging

Ultra-rychlé nabíjení

Max. 500 A
5 min@200 km

Kapalinové chlazení

Životnost 10 let
0,2% poruchovost
výkonových modulů

Nízká hlučnost

50dB(A)

Vysoká míra využití

sdílení výkonu + plánovací algoritmus



Čistě elektrický IONIQ 6.

Power your world.

NLine



Dojezd až
680 km

Nabije až 426 km za

15 min



IONIQ 6 přijíždí v ještě působivější podobě – s precizně propracovaným designem včetně sportovní verze N Line, prodlouženým dojezdem až 680 km a výkonem 325 k. Díky inovativnímu 800V bateriovému systému nabízí jedno z nejrychlejších nabíjení na trhu – za pouhých 15 minut získáte až 426 km dojezdu. Nechybí ani digitální klíč 2.0 Premium pro startování a přístup chytrým telefonem či hodinkami, funkce V2L pro napájení externích spotřebičů, digitální zpětná zrcátka či vysokovýkonná palubní dobíjecí síť USB-C.

 **HYUNDAI**

8 - LET
Záruka
na baterii / 160 000 km

5 - LET
Hyundai
Assistance

IONIQ 6 N Line – kombinovaná spotřeba elektrické energie 13,4–15,9 kWh/100 km, emise CO₂ 0 g/km dle WLTP.

Právě PowerCo je v celé rovnici důležitá. Baterie tvoří nejdražší část elektromobilu a jejich lokalizace je zásadní pro to, aby malé vozy vůbec mohly ekonomicky fungovat. Automobilky se po letech globalizace znovu vracejí k regionalizaci výroby.

Mzdové náklady sice hrály roli, ale podle Riery nejsou vyloženě rozhodující. „Samy o sobě nestačí. Klíčová je kombinace faktorů, jako jsou energie, infrastruktura, flexibilita, politická podpora a schopnost dodavatelského řetězce reagovat,“ říká.

Regulací vynucený segment, nebo funkční byznys?

Celý projekt koncernových „městských čtyřčat“ ale není jen o geografii. Je i o tom, zda se dá změnit ekonomika segmentu, který byl dlouho považovaný za ten, do kterého elektromobilita vstoupí později – až ji zaplatí zisky z velkých a dražších bateriových vozů. Malá auta na baterky se doposud považovala za nejméně ziskovou část trhu i proto, že se musí nabízet za nižší ceny, kde je prostor pro marži omezený, a přitom mají rovněž drahou baterii jako auta o třídu větší.

Riera ale tvrdí, že se tato rovnice mění. „Právě to je jeden z nejdůležitějších momentů celého projektu. Díky poklesu cen baterií a optimalizaci výroby se podařilo dostat ekonomiku vozů na úroveň, která umožňuje dosáhnout u těchto ve Španělsku vyráběných elektroaut lepších marží než u některých větších elektromobilů koncernu Volkswagen,“ tvrdí.

Konkrétní čísla neuvádí, ale zdůrazňuje změnu trendu: segment, který evropské automobilky označovaly donedávna spíše jako prodělečný, má díky změně výrobní strategie automobilkám generovat zisky.

To je zásadní posun nejen pro koncern Volkswagen, ale pro celý evropský trh. Pokud se ukáže, že malé elektromobily už jsou rovněž profitabilní, mění to strategii celého přechodu na elektromobilitu. Už to není jen regulací vynucený segment, ale funkční byznys.

Z produktového hlediska je projekt postavený na extrémní míře sdílení techniky, ale zároveň bylo zásadní ponechat každé značce její osobitý charakter. Cupra Raval má být nejvíce emotivní, Škoda Epiq má představovat praktickou, dostupnou a objemově efektivní variantu. Volkswagen ID. Polo a ID. Cross pak cílí na mainstreamového zákazníka, který hledá konzervativnější vstup do elektromobility.

Tahle strategie je reakcí na zkušenost první generace elektromobilů koncernu. Modely jako VW ID.3 a Cupra Born byly příliš blízko a rozdíl mezi značkami nebyly dostatečně čitelné. Nový projekt má tento problém eliminovat.

Auta zvládnou nabíjet externí spotřebiče

Jednotlivé modely se postupně odhalují a zveřejňují se parametry, které se liší v některých drobnostech. Elektrická čtyřčata jsou výhradně předpokolky, bez ambicí na pohon všech kol.

Veškerá technika je soustředěná vpředu, včetně nabíjecího portu umístěného vpravo, což zjednodušuje kabeláž i výrobu. Zajímavým signálem je i zavedení funkce V2L, tedy možnosti napájet externí spotřebiče z baterie vozu.

Z českého pohledu je samozřejmě důležitá Škoda Epiq. Ta na délku měří 4171 mm, při porovnání se spalovacím ekvivalentem, kterým je Kamiq, je kratší o 70 mm, ale díky proporcím, sklonu čelního skla a práci s plochami působí robustněji, blíže větším SUV než městskému crossoveru. Kufr nabídne 475 litrů, v této třídě jeden z největších. Oproti Kamiqu přidává 75 litrů navíc. Stejný velkovýběh má samozřejmě sesterský Volkswagen ID. Cross.

Technicky nabídnou vždy dvě baterie a tři výkonové verze, přičemž parametry se tu a tam mírně liší, stejně jako přesná čísla kilometrového dojezdu.

V případě Škody Epiq základ tvoří menší akumulátor s LFP chemií s využitelnou kapacitou 38 kWh. S ní budou spojené elektromotory s 85 nebo 99 kW. Škoda uvádí dojezd okolo 310 kilometrů. Nejvýkonnější varianta s 51,5 kWh baterií typu NMC má až 155 kW i delší dojezd až 440 kilometrů.

Zásadní je samozřejmě cena. Ceník Škody Epiq se zveřejnil v polovině května, kdy nejsilnější varianta, která bude v prodeji od samého začátku, vyjde na 772 tisíc korun, vyšší výbavy na 869 a 923 tisíc. Nejlevnější verze s nejmenší baterií se má objevit až později a tu si Škodovka cení na 619 tisíc korun.

Také Cupra už zveřejnila ceník, nejlevněji se dá pořídit za 649 900 korun, tedy o 30 tisíc draž než Škoda. Akční model Rookie má v útrokách identickou 37 kWh baterii v kombinaci s 85 kW elektromotorem. Jakmile ale akční verze z ceníku zmizí, základní cena Ravalu se stejnou kombinací baterie a elektromotoru bude 719 900 korun. Ceny pak šplhají až k 909 900 korunám za nejsportovnější verzi VZ s velkou baterkou a výkonem 166 kW.

Volkswagen má modely dva, kompaktní hatchback ID. Polo a crossover ID. Cross, kdy premiéra ID. Polo proběhla ze všech čtyřčat nejdříve. Světu se ukázalo na začátku května, jeho předprodej začne teď v červnu, k prvním zákazníkům dorazí auto se základní cenou těsně pod 25 tisíc eur v říjnu. České ceny během přípravy článku ještě zveřejněny nebyly.

Model ID. Cross pak oslaví světovou premiéru 15. července, předprodej by měl v Česku začít letos na podzim. První auta pak přijedou se začátkem příštího roku.

Celý projekt těchto malých elektroaut je zároveň reakcí na rostoucí tlak čínských výrobců, kteří v segmentu malých elektromobilů dokázali dramaticky zrychlit vývoj a snížit náklady. Riera otevřeně říká, že Evropa se musí od Číny učit, a to hlavně v rychlosti rozhodování a industrializace. „Čínské firmy jsou extrémně rychlé. A právě proto dnes Volkswagen mění způsob fungování i v Evropě,“ říká. To je v kontextu tradičně pomalého evropského vývoje zásadní přiznání.



Díky poklesu cen baterií a optimalizaci výroby se podařilo dostat ekonomiku vozů na úroveň, která umožňuje dosáhnout u těchto ve Španělsku vyráběných elektroaut lepších marží.

Elektrická řada vozů Kia

Již od

659 980 Kč.



Movement that inspires

Více zde



Nová generace elektromobilů Kia posouvá hranice mobility díky dojezdu až 633 km. Špičkové technologie a důraz na efektivitu zaručují, že z každého dobití vytěžíte maximum. Široká nabídka elektromobilů Kia sahá od kompaktních městských modelů až po prostorná a luxusní SUV, takže si každý může vybrat vůz, který nejlépe odpovídá jeho potřebám a životnímu stylu. Vybrané modely jsou k dispozici také s pohonem všech kol (4x4) a podporují rychlé dobíjení. Váš vůz navíc zůstane stále aktuální. Díky OTA aktualizacím a službě Kia Upgrades si můžete funkce infotainmentu kdykoli snadno přizpůsobit svým potřebám. Více o modelech EV2, EV3, EV4, EV5, EV6, EV9 naleznete na kia.com. Pro rychlý přístup použijte QR kód.

Kombinovaná spotřeba elektrické energie dle WLTP: Kia EV2: 15,1–16,3 kWh/100 km, emise CO₂: 0 g/km (uvedené hodnoty spotřeby nejsou finální a mohou se změnit). Kia EV3: 14,9–16,2 kWh/100 km, emise CO₂: 0 g/km. Kia EV4: 14,3–14,9 kWh/100 km, emise CO₂: 0 g/km. Kia EV5: 16,9–18,2 kWh/100 km, emise CO₂: 0 g/km. Kia EV6: 15,9–17,0 kWh/100 km, emise CO₂: 0 g/km. Kia EV9: 19,5–22,3 kWh/100 km, emise CO₂: 0 g/km. Spotřeba a emise byly stanoveny podle metodiky měření dle nařízení (EU) 2017/1153, včetně zkušební postupu WLTP. Hodnoty se mohou lišit v závislosti na reálných podmínkách, stylu jízdy a dalších faktorech. Uvedená cena 659 980 Kč vč. DPH platí pro model EV2 ve verzi Light (4místný) AC elektromotor, 42,2 kWh, pohon předních kol, 146 k/108 kW. Nabídka platí do 30. 6. 2026 nebo do odvolání. Vybavení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.

TEST

KORÁB, KTERÝ SI NA NIC NEHRAJE. IONIQ 9 JE TO NEJLEPŠÍ OD HYUNDAI



Zatímco některé automobilky s elektromobilitou brzdí, Hyundai do ní šlape na plné obrátky a kromě malých a kompaktních aut do zásuvky má i velké luxusní SUV. Jmenuje se Ioniq 9 a na silnici si ho s ničím jen tak nespletete. Navíc je to téměř ideální společník na dlouhé přesuny po celé Evropě.

Doby, kdy Hyundai dělalo nenápadná auta, jsou už řadu let minulostí. Teď naopak designéři korejské automobilky často udávají trendy v oboru a je to dobře vidět právě na Ioniq 9: největším nejen z elektromobilů, ale i z celé nabídky Hyundai.

Od první chvíle budí auto svým designem na silnici respekt, zároveň také trochu klame tělem. Působí totiž menší, než ve skutečnosti je. Šířku má skoro dva metry, ani délku 5060 mm byste mu – na rozdíl od sesterské Kie EV9 – skoro určitě nehádali.

A když jsme u rozměrů, časté cestovatele a návštěvníky podzemních garáží potěší, že s výškou 1790 mm nebudou mít prakticky nikde problém zaparkovat. Pokud se tedy s tak dlouhým autem dokážou v úzkém prostoru vytočit.

Přední částí dominuje světlá lišta přes celou šířku vozu, složená z diodových pixelů. Obecně jsou pixelová světla v posledních letech jedním z poznávacích znamení modelů Hyundai. Potkávací a dálkové světlomety jsou níže v nárazníku, v testované nejvyšší výbavě Calligraphy s technologií Matrix LED: to znamená stále dálkové svícení s vykrýváním protijedoucích vozidel. Jsou k nezaplacení, když fungují tak skvěle jako tady.

Také vzadu jsou pixely. Třetí brzdové světlo je navíc propojeno s klasickými skupinovými svítilnami, a tak se při brzdění rozzáří pomyslný „oblouk“ kolem pátých dveří.

Protože je Ioniq 9 opravdu velké elektrické auto, vyřadili se na něm kromě designérů i aerodynamičtí experti. Nechybí proto výsuvné kliky, různě poschovávaná malá křídélka a za příplatek 30 tisíc korun i digitální zpětná zrcátka. Zlepšují sice obtékání vzduchu, jenomže kvality klasických zpětných zrcátek nedosahují.

Především v šeru je viditelnost omezená a i úhel, pod nímž lze obraz natočit třeba při couvání, není takový jako u běžného zrcátka.

Zkušenost zajímavá, s příplatkem bychom však hodně váhali.

Skoro jako v byznys jetu

Naopak sáhnout po šestimístném provedení – u výbavy Calligraphy za 30 tisíc – bychom neváhali ani minutu. Protože kapitánská křesla ve druhé řadě nejsou vůbec vzdálená od komfortu luxusních byznys jetů. Nechybí vyhřívání, ventilace, obě sedadla mají individuální loketní opěrky a velmi příjemné čalounění jemnou kůží Nappa.

Prostřední řada sedadel je navíc otočná proti směru jízdy, takže si klidně vzadu vytvoříte malou konferenční místnost. Pokud, jako v případě testovaného auta, ne zvolíte relaxační sedadla s vlastním elektrickým nastavením nebo výsuvnou podnožkou. Pak je sice neotočíte, komfort ale ještě naroste.

A toho místa... Při rozvoru 3130 mm by to nemělo být překvapením, ale některá velká auta s prostorem pracovat neumí. Tady to neplatí. A to i když máte prostřední sedadla posunutá úplně dopředu. Ioniq 9 přesně ví, čím chce být, a hrátkami s prostorem to dává dostatečně najevo.

Platí to i pro třetí řadu sedadel, kde sice už nějaký ten kompromis udělat musíte, i tak tam ale dospělý zvládne i občasně delší cestování. Zvláště když je druhá řada posunutá více dopředu, to je pak i před kolena spousta místa. Potěší polohovatelný sklon opěradla, nechybí vlastní držáky nápojů, USB-C nabíjecí porty nebo výdechy klimatizace. Mimo chodem dvě zadní řady mají vlastní automatickou klimatizaci. Laciněji působí jen některé plasty.

Kufr i v plném obsazení zůstává s 338 litry docela solidně velký. Sklopená třetí řada sedadel znamená přes 900 litrů místa, pouze přední sedadla pak zavazadlový prostor vystřelí na 2419 litrů. Sklápění sedadel se mimochodem děje plně elektricky. K tomu je i prostor pod



Ioniq 9 od první chvíle budí svým designem na silnici respekt, zároveň také trochu klame tělem. Působí totiž menší, než ve skutečnosti je.



Hyundai Ioniq 9 Power Caligraphy 6 míst

- Délka: 5060 mm
- Šířka: 1980 mm
- Výška: 1790 mm
- Rozvor: 3130 mm
- Kufr: 338/908/2419 l + 52 l
- Pohotovostní hmotnost: 2610 kg
- Výkon: 226 kW
- Točivý moment: 605 Nm
- Kapacita baterie: 110,3 kWh
- Dojezd dle WLTP: 600 km
- Spotřeba energie: 20,6 kWh/100 km
- Maximální rychlost: 200 km/h
- Zrychlení 0-100 km/h: 6,7 s
- Základní cena vozu: 2 184 990 Kč





TATRA VÁS DOSTANE DÁL

**TATRA
FORCE**
e-DRIVE

**TATRA FORCE e-DRIVE STAVÍ NA OSVĚDČENÉ TATROVÁCKÉ KONCEPCI
A OTEVÍRÁ CESTU ALTERNATIVNÍM Pohonům NOVÉ GENERACE**

Vyvíjíme elektrické, hybridní i vodíkové technologie pro budoucí nasazení v nejtěžších podmínkách.



přední kapotou: zadokolka s 88 litry, testovaná čtyřkolka s 52 litry.

Nečekané překvapení

Překvapivě ve městě umí být Ioniq 9 navzdory provozní hmotnosti kolem 2,7 tuny až nečekaně úsporné auto. A vlastně ani na dálnici – vzhledem k tomu, čím je – není Ioniq 9 žádný propadák. Za týdenní testování, převážně právě po dálnici při rychlostech kolem 120 až 130 km/h (v Německu klidně i o kousek více), zkrátka tak, jak byste jeli třeba s naftovým Audi nebo BMW, si auto řeklo o 26,5 kWh/100 km. Na jaře, při ještě stále nízkých teplotách...

Přítom se bavíme o verzi s pohonem všech kol, která má celkem 226 kW a z 0 na 100 km/h zrychluje za 6,7 vteřiny (dostupná je i rychlejší 314 kW verze). Ani takový obřík tedy není žádný loudal.

Na papíře se díky 110,3 kWh baterii (jde o využitelnou kapacitu) dokáže Hyundai přiblížit dojezdu 600 km. Čistě dálniční realita je spíše kolem 300 km, i při spotřebě v rámci testu bychom ale teoreticky překonali hranici 400 kilometrů. Na takové auto hodnota nadprůměrná.

A pak je tu nabíjení. Ioniq 9 stojí na platformě s 800V elektrickou architekturou, která umožňuje nabíjení nejvýše 233 kW. Ale hlavně dává autu naprosto ukázkovou nabíjecí křivku: tak třeba na 150 kW nabíjecí stanici jde mezi 10 a 80 procenty v podstatě o rovinku, až po překročení 80 procent začne výkon klesat.

Podobné je to i na nabíjecí stanici s výkonem 350 kW: tam pro změnu dává Ioniq 9 po většinu nabíjení maximálních 230 kW, až kolem 70 procent přijde propad na zhruba 190 kW. Udávaný čas z 10 na 80 procent za 24 minut tak není vycucaný

Prostřední řada sedadel je otočná proti směru jízdy, takže si klidně vzadu vytvoříte malou konferenční místnost. Pokud, jako v případě testovaného auta, ne zvolíte relaxační sedadla s vlastním elektrickým nastavením nebo výsuvnou podnožkou. Pak je sice neotočíte, komfort ale ještě naroste.

z prstu. Předehřev baterie je manuální, případně automatický po zadání stanice jako cíl v navigaci.

Na AC nabíjení zvládá SUV 11 kW, standardně má od prostřední výbavy také funkci V2L: z auta během chvíle uděláte pohyblivou powerbanku.

Jízdní vlastnosti Ioniq 9 jsou veskrze komfortní, k čemuž napomáhají třeba i sice 21palcová kola, ale s pneumatikami s vyššími bočnicemi. Nečekejte žádné přehnané rázy od nerovností. Také aerodynamický šum je překvapivě, vzhledem ke stavbě karoserie, nízký. Tady pomáhají zase dvojíta boční okna. Auto se velmi dobře řídí, není tolik citlivé na boční vítr a svou hmotnost a velikost dá znát až při prudším průjezdu zatáčkou. V běžném provozu se ale dobře maskuje.

Na sportovní ambice zapomeňte, však Ioniq 9 ani nemá „sportovní“ verzi N Line jako zbytek nabídky. Profil zájemce o tento vůz má Hyundai jasně definovaný. Potěší i nastavitelná rekuperační, protože na dálnici umí auto plachtit, ve městě pak pro změnu zvládá řízení jedním pedálem.

Škoda pár detailů

Stejně jako luxusně působí prostor pro cestující, působí draze i provedení interiéru kolem řidiče. Palubní deska se skládá ze dvou 12,3palcových displejů: jeden patří přístrojovému štítu, druhý multimediálnímu systému s navigací. Digitální rozhraní funguje spolehlivě a docela logicky, podobně jako u dalších aut z nabídky Hyundai nám ale chybí třeba obraz z navigace promítaný do přístrojového štítu. I reakce na některé povely by mohla být svižnější. Systém je zkrátka funkční, graficky i uživatelsky příjemný, ale na nejlepší mu něco chybí.

Naopak pochvalu zaslouží panel klimatizace s velkými fyzickými tlačítky. Teplotu, úroveň foukání nebo vyhřívání či ventilaci sedadel nemusíte lovit v palubním menu. Škoda jen, že panel trochu překáží pravému kolenu řidiče.

Další pochvala míří k materiálům i zpracování, v Ioniq 9 si připadáte jako v luxusním voze. Třeba už jen proto, že Hyundai se ještě nezbalilo koženého čalounění. Skvělé je i množství odkládacích prostor a nejednoho majitele pak u nejvyšší výbavy Caligraphy potěší dezinfekční schránka na mobil s UV zářením. A abychom nezapomněli, také sedadla jsou skvěle pohodlná i na delších trasách. Ani po 800 kilometrech prakticky na jeden záťah z nich neboli záda.

Naopak hlava trochu může bolet z přecitlivělých asistentů sledujících pozornost řidiče nebo rychlost překročenou byť o půl kilometru (a to má systém čas od času špatně uložené rychlostní limity). Před každou jízdou je potřeba je vypnout.

Luxus, komfort a pohodlí Ioniq 9 ale nejsou zadarmo. Hlavní tvář Hyundai začíná na 1 764 990 korunách, nicméně jde o zadokolku v sedmimístné verzi a se sice velmi slušnou, ale rozhodně ne nejvyšší výbavou. Nejlevnější čtyřkolka už totiž stojí přes dva miliony a testovaná vrcholná verze Caligraphy 4x4 se šesti sedadly přijde na 2 184 990 korun. S příplatky za digitální zrcátka a matný lak karoserie už to je přes 2,2 milionu.



ČISTÁ
ENERGIE
ZITŘKA

futurego



Dobíjecí kabel futurego

Oceněné řešení pro
moderní firemní mobilitu

Moderní design, jednoduché použití a rychlé nabíjení pro každodenní provoz elektromobilu. Oceněno Red Dot Award za design.

Se sítí futurego máte energii vždy nablízku

- 1 000+ stojanů po celé ČR
- 110 000+ dobíjecích bodů v Evropě
- až o 17 % levnější ultrarychlé dobíjení
- registrace v aplikaci zdarma do 3 minut



reddot winner 2026
vehicle accessories design

www.futurego.cz

SKODA Explore



Vaše cesta k elektromobilitě

Vyzkoušejte si elektromobil na víkend, týden nebo 14 dní

Poznejte, jak vypadá Váš skutečný život s elektrickými modely **Škoda Enyaq**, **Škoda Enyaq Coupé** nebo **Škoda Elroq**. Seznamte se zblízka s jejich provozem, dobíjením nebo jízdními vlastnostmi na **testovací jízdě dlouhé, jak budete potřebovat**. Více informací Vám rádi sdělíme u některého z našich autorizovaných prodejců nebo na webu skoda-auto.cz.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Elroq: 15,1–17,5 kWh/100 km, 0–0 g/km
Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Enyaq a Enyaq Coupé: 14,7–16,6 kWh/100 km, 0–0 g/km

Ilustrativní fotografie