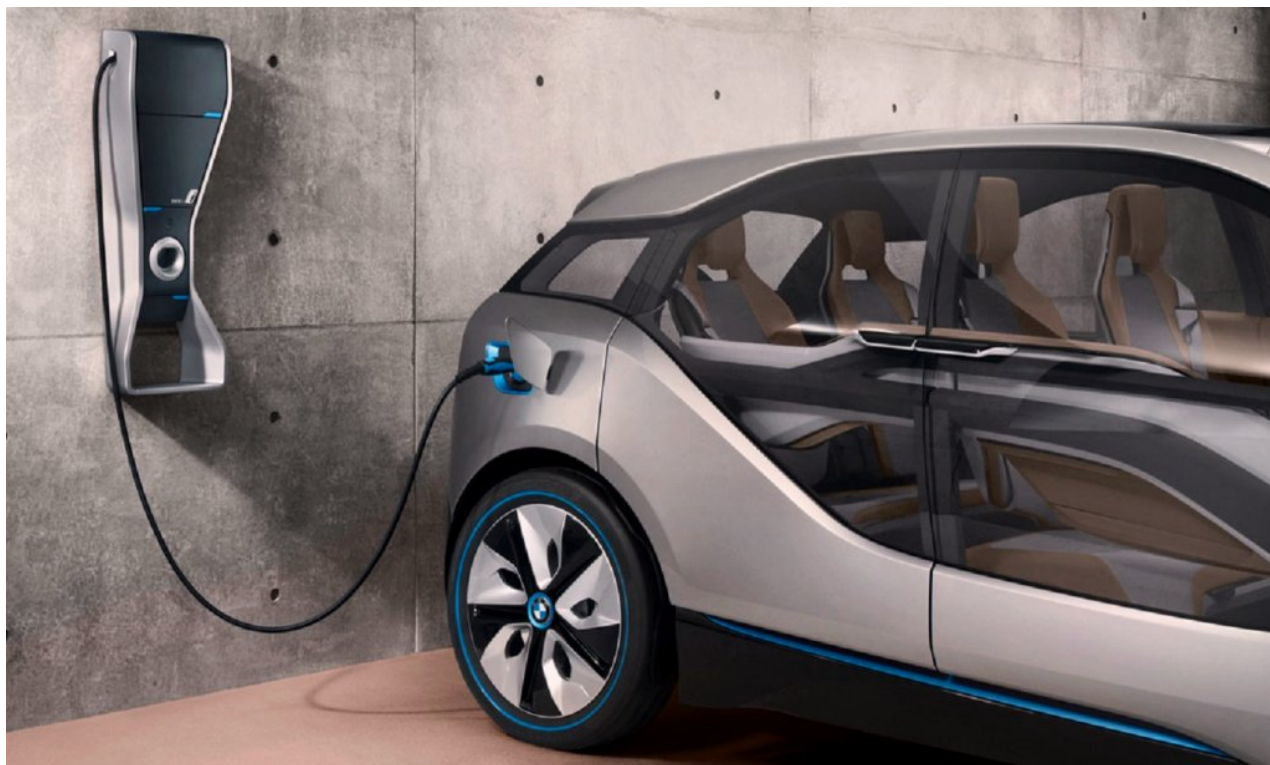


Výrobci elektromobilů krachují jeden po druhém, zaseté automobilky mohou skončit úplně stejně

svobodny-svet.cz/vyrobci-elektromobilu-krachuji-jeden-po-druhem-zajete-automobilky-mohou-skoncit-uplne-stejne

12. února 2023



PETR PROKOPEC

S velkou pompou odhalují své investory i nové modely, po někdy i mnoha letech vývoje ale odchází s nepořízenou. Důvod je v podstatě vždy stejný a byť zaseté značky jsou v lepší pozici kvůli vlastní historii i alternativám, po přechodu na ryzí elektromobilitu mohou dopadnout stejně.

V roce 2016 došlo na spojení čínského konglomerátu Tencent se společností Foxconn a dealerstvím Harmony New Energy Auto, jenž se specializuje na luxusní vozy. Vznikla tak nová společnost Future Mobility, která plánovala, že od roku 2020 začne vyrábět plně autonomní prémiová elektrická auta. Rok po svém zrodu přitom byla přejmenována na Byton a těšila se i zájmu komunistických vůdců Číny, neboť nemalé peníze do ní napěchovala státem vlastněná automobilka FAW.

Pouhé dva roky po svém zrodu se Byton pochlubil elektrickým SUV M-Byte, jenž dostalo do vínku masivní 48palcový displej nahrazující celou palubní desku. Premiéru konceptu v brzké době následovaly i prototypy, pročez se zdálo, že sen má již velmi blízko k realitě. Jenže v roce 2019 opustil značku její šéf a spoluzakladatel Carsten Breitfeld, o rok později byla propuštěna polovina zaměstnanců a předloni německá pobočka Bytonu ohlásila bankrot.

Čínská centrála se ještě chvíli držela, i kvůli příslibu Foxconnu, že do ní napěchuje dalších 200 milionů dolarů (cca 4,4 mld. Kč). Ovšem tchajwanská společnost nakonec investici odvolala, čímž Byton víceméně zamířil k ledu. Stihl jej tak stejný osud, jaký je spojen s řadou dalších automobilek, které se dříve nebo později začaly orientovat na elektromobilitu – Borgward, Mindset, Think, Unit nebo nejnověji i Lightyear šly či jdou ke dnu.

Proč tomu tak je, nedávno do jisté míry prozradil britský miliardář Jim Ratcliffe. Ten chtěl pod licenci pokračovat s výrobou původního Land Roveru Defender, dohoda s britskou značkou však padla. Na zcela nový projekt pak Ratcliffe vynaložil již více než 37 miliard korun, zatím však zákazníkům předal jen 62 aut. Letos pak sice počítá s navýšením výroby, stejně jako je v plánu další expanze, na tu však padne dalších 107 miliard korun.

I když Ratcliffe do projektu hodlá investovat třetinu svého majetku (a jeho očekávání jsou spíše nerealistická), oproti čínským start-upům ještě zůstává stát nohama pevně na zemi. Svůj projekt vidí jako dlouhodobý, přičemž ony investice a vzestup jsou naplánovány do roku 2030. Značka Ineos Automotive přitom byla založena v roce 2018 a v rámci motorového prostoru těží ze spolupráce s BMW.

Jinými slovy, uchytit se v natolik konkurenčním prostředí, jakým je automobilový píseček, chce obrovské investice, jejichž návratnost leží v daleké budoucnosti. Zároveň potřebujete i trochu štěstí jako Tesla a

někoho jako Elon Musk, kdo dokáže poblouznit davy. A v neposlední řadě špičkovou technologií. To je ovšem natolik unikátní konstelace hvězd, že k ní dochází jednou za... no, několik dekad?

Pravděpodobnější je spíše osud Bytonu, Borgwardu či Lightyear. Poslední zmíněná značka chtěla posunout technologickou laťku co nejdále, a proto spárovala bateriový pohon se solárními panely. Ta předposlední pak sice začínala s SUV se spalovacím pohonem, s nimiž dosahovala i relativně slušných prodejů, ovšem jejím cílem bylo stát se jedním z dominantních výrobců elektromobilů na světě.

Právě sázka na bezemisní pohon je vedle přehnaných očekávání a podcenění investic dalším pilířem podepírajícím neúspěchem většiny start-upů, mezi něž patří i německá firma Sono Motors. Ta sice bankrot zatím ještě nevyhlásila, ovšem nejspíše k němu nemá daleko. Nedávno totiž posunula nejzazší možný termín, do kterého potřebuje získat minimálně 100 milionů Eur (2,37 mld. Kč).

Solární elektromobil Sion je tedy nadále realitou, přičemž zákazníci by měl stát dokonce méně než Volkswagen ID.3 po velkorýsých dotacích. To ale již v kontrastu s investicemi, jaké do své značky napěchoval Ratcliffe, který se navíc opírá o již vyvinuté jednotky BMW, působí jako holá utopie. A i kdyby se Sono Motors povedlo výrobu spustit, po pár kusech může skončit jako Lightyear.

Na nízkou cenu ostatně lákala i společnost Unity One. Švédský start-up ovšem nakonec nepostavil ani plně automatizovanou továrnu na minimálně 300 tisíc aut ročně, ani třímístný elektromobil s futuristickým designem a dojezdem 300 km. Místo toho v roce 2021 vyrukovala s modelem Zero, který není ničím jiným než přeznačkováným levným čínským elektromobilem Zhidou D3.

Nové firmy se ale rodí a umírají, klíčovou otázkou nyní je, jak se v důsledku sázky striktně na elektromobilitu povede zavedeným automobilkám, jako je Ford. Jistotou totiž je, že bateriový pohon nezlevní na takovou úroveň, která byla ještě

nedávno spojená s tím spalovacím. Základní modely modrého oválu tak budou stejně jako třeba u Škody či Volkswagenu stát více než 500, dokonce možná i přes 600 tisíc korun.

To je nicméně pro většinu lidí nedosažitelná úroveň, řeč je navíc o malých vozech typu Fabie, Pola nebo Fiesty. Tradiční výrobci proto ostatně již nyní souběžně s řečmi o elektrifikaci zmiňují, že se hodlají zaměřit na klientelu s vyššími příjmy. Té je ale pochopitelně málo, což může být ta pravá chvíle pro drtivý nástup čínských výrobců, kteří nestřílejí tak bezhlavě.

V tomto ohledu je třeba zmínit zejména automobilku BYD, která byla založena před 20 let. Ovšem jako součást již existujícího koncernu, který měl letité zkušenosti s vývojem baterií. Jako taková se letos nejspíše stane králem mezi výrobci elektrických aut, a to zatím bez jakéhokoli zapojení v Evropě. Starý kontinent ale může vzít stejnou zteč jako jiné.

| [Petr Prokopec](#)

■ ■ ■ ■ ■ (1 votes, average: **5,00** out of 5)

>> Podpora

Svobodný svět nabízí všechny články zdarma. Náš provoz se však neobejde bez nezbytné finanční podpory na provoz. Pokud se Vám Svobodný svět líbí, budeme vděčni za Vaši pravidelnou pomoc. Děkujeme!

Číslo účtu: 4221012329 / 0800

>> Pravidla diskuze

Než začnete komentovat článek, přečtěte si prosím [pravidla diskuze](#).

>> Jak poslat článek?

Chcete-li také přispět svým článkem, zašlete jej na e-mail: redakce (zavináč) svobodny-svet.cz. Pravidla jsou uvedena [zde](#).

