

5. SEPTEMBRA 2025 12:05

Volkswagen predstavil elektromobil pre masy, ktorým chce zabojovať proti čínskej expanzii



Tomáš Zemko



ODOBERAŤ



ID.Polo. Zdroj: Volkswagen

- Volkswagen pri predstavení modelu ID.Polo ohlásil návrat k úspešným názvom svojich áut so spaľovacím motorom.
- Viaceré európske automobilky začali ponúkať relatívne dostupné elektromobily ako reakciu na expanziu čínskych značiek.
- Európske clá síce spomalili prienik čínskych elektrických áut, no úplne ho nezastavili.

Keď Volkswagen pred 50 rokmi prvýkrát predstavil model Polo, cielil na masového spotrebiteľa a konkurentov ako Ford Fiesta či Renault Clio. Odvtedy sa ho predalo viac než 20 miliónov kusov.

Teraz chce najväčší európsky automobilový koncern na tento úspech nadviazať. V stredu totiž predstavil ID.Polo, ktorý má byť ľudovým elektromobilom do 25-tisíc eur.

Zároveň oznámil zmenu názvov svojich elektrických áut – niektoré dostanú označenia známych a úspešných predchodcov so spalovacím motorom. „Naše názvy modelov sú pevne zakorenené v mysliach ľudí. Model ID.Polo je len začiatok,“ vyhlásil riaditeľ koncernu Thomas Schafer. Pôvodne sa malo toto auto volať ID.2all.

Elektrifikáciou známeho modelu nemecký gigant demonštruje, že chce svoju silu v oblasti áut so spalovacími motormi preniesť aj do éry batériových vozidiel.

Ide o doteraz najlacnejší plne elektrický mestský model nižšej triedy. Spolu s technickými detailmi ho predstavia budúci týždeň na autosalóne v Mníchove. Predávať sa začne od budúceho roka.





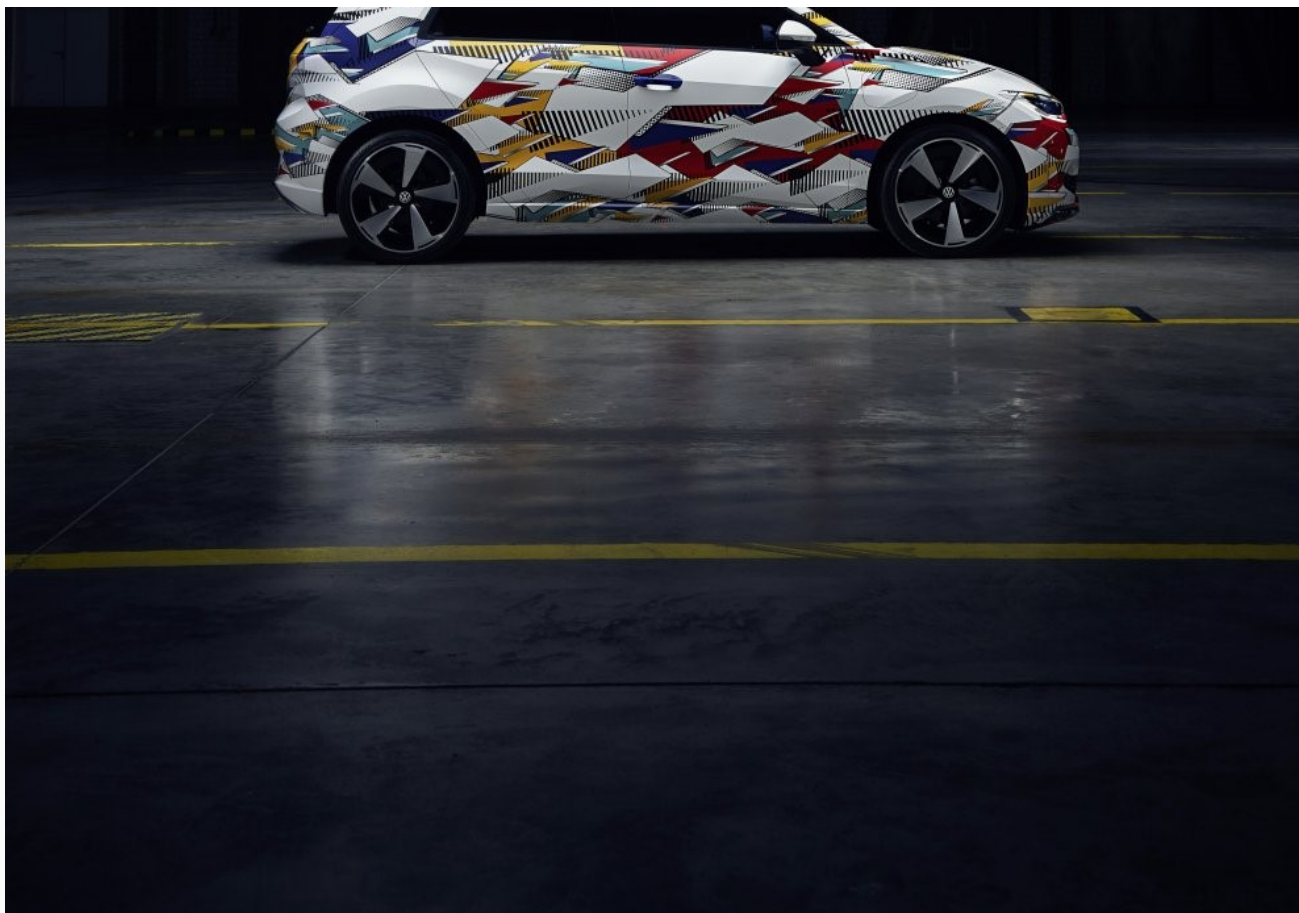
ID.Polo. Zdroj: Volkswagen

Michal Karpat z Autožurnálu vysvetľuje, že motor, nabíjanie, riadiaca elektronika či pohon kolies budú v prednej časti najmä kvôli šetreniu nákladov.

„Softvérovo auto ponúka všetko aktuálne, to najmodernejšie a najnovšie, čo na 400-voltovej platforme majú k dispozícii. Vráťane všetkých najnovších asistenčných systémov,“ dodáva.

Koncom roka 2026 uvedie na trh aj elektrickú verziu menšieho SUV T-Cross s názvom ID.Cross. Zrejme budú nasledovať aj ďalšie elektrické modely pomenované po Golfe či Passate. „Premiéra menších elektrických áut Volkswagenu znamená začiatok novej éry – elektrické jazdenie bude dostupnejšie,“ ohlasuje nemecká automobilka.





ID.Polo. Zdroj: Volkswagen

„Pre Volkswagen je tento model mimoriadne dôležitý najmä na domácom trhu a vo veľkej časti Európy,“ hovorí globálny riaditeľ produktu čínskej automobilky Aito Juraj Pleško. Segment áut veľkosti Pola je populárny a ID.Polo môže byť úspešné, ak cena ostane pod 25-tisíc eurami a bude mať dobrý softvér, dodáva.

Ťažký prechod na elektromobilitu

Nový model prichádza v čase, keď Volkswagen zápasí s vysokými nákladmi, klesajúcim záujmom o nové autá a prechodom na elektromobilitu. Nedávno automobilka uvažovala o krokoch, ktoré na domácej pôde ešte nikdy neurobila – zatvárala fabriky a prepúšťala. Situácia vzbudila veľký ohlas a stala sa symbolom problémov, ktorým čelí celý nemecký priemysel.

V poslednom čase však koncern zaznamenal aj dobré správy. Predaj elektrických áut v Európe v druhom štvrtroku medziročne vzrástol o 73 percent a prispeli k tomu aj modely VW ID.5, Audi Q4 e-tron či Škoda Enyaq.

Volkswagen profitoval z vylepšeného softvéru a z toho, že časť zákazníkov sa odvracia od Tesly pre politické aktivity Elona Muska.

Takmer každé tretie predané auto v EÚ patrí do skupiny Volkswagenu, ktorá zastrešuje značky Škoda, Cupra, Audi, Seat či Porsche.

Mesačne predáva viac ako štvrt' milióna áut, pričom najúspešnejšou značkou je Volkswagen – zhruba každé desiate predané auto v EÚ nesie jeho logo. Druhou najúspešnejšou je Škoda s viac než 7-percentným podielom.

Aké modely ponúkajú európske značky

Európske automobilky začali ponúkať lacnejšie elektromobily len nedávno, prinútili ich k tomu tohtoročné prísnejšie emisné normy. Ceny aj modely sa rôznia v jednotlivých európskych štátoch.

Podľa analytickej spoločnosti [JATO Dynamics](#) patrí medzi najpredávanejšie elektromobily s cenou okolo 30-tisíc eur Volkswagen ID.3, ktorého sa v prvom polroku predalo približne 35-tisíc kusov. Nasleduje Kia EV3, ktorej cena presahuje 30-tisíc eur.

Dobrymi výsledkami sa môže pochváliť aj Škoda so svojim Enyaqom, ktorého predaje medziročne vzrástli takmer o 40 percent, a novým modelom Elroq. Väčšie SUV Enyaq stojí vyše 40-tisíc eur, Elroq viac ako 35-tisíc eur. V budúcom roku chce priniesť na trh ešte lacnejší elektromobil Epiq.

Konkurenciou pre Škodu je Hyundai Inster s cenou od 23-tisíc eur a Kona od 35-tisíc eur. O niečo drahší elektromobil bZ4X ponúka Toyota.

Koncern Stellantis predáva elektromobily Citroën ë-C3 od 24-tisíc eur, Opel Frontera od 29-tisíc či Peugeot 208 od 32-tisíc alebo Peugeot 2008 od 36-tisíc.

Renault 5 sa predáva od 27-tisíc eur. Jeden z najdostupnejších elektrických modelov na trhu je Dacia Spring, ktorú možno kúpiť už od 17-tisíc eur.

Na prvých priečkach predajov sa však stále držia aj drahšie modely. Suverénne im dominuje Tesla Model Y s takmer 69-tisíc predanými kusmi, hoci medziročne jeho predaje spadli o 33 percent. [Okrem Nórska](#) sa však Tesle vôbec nedarí a jej predaje v najväčších štátoch padajú o [desiatky percent](#).

Model/Počet predaných kusov za 1. polrok 2025/medziročná zmena

1.	Tesla Model Y	68,801	-3 %
2.	Volkswagen ID.4	40,335	+38 %
3.	Tesla Model 3	39,864	-33 %
4.	Volkswagen ID.7	38,113	+573 %
5.	Volkswagen ID.3	37,421	+29 %
6.	Kia EV3	35,023	Nové
7.	Renault 5	34,206	Nové
8.	Škoda Elroq	34,076	Nové
9.	Škoda Enyaq	32,806	+38 %
10.	BMW iX1	31,337	+27 %
11.	Audi Q6 e-tron	25,802	–
12.	Volvo EX30	23,927	-40 %
13.	BMW i4	23,712	-1 %
14.	Citroen C3	22,664	–
15.	Cupra Born	22,024	+24 %
16.	Audi Q4 e-tron	21,76	-9 %
17.	Mercedes EQA	20,647	+9 %
18.	Renault Scenic	18,963	+282 %
19.	Dacia Spring	18,939	+72 %
20.	Ford Explorer EV	18,822	–

ZDROJ: JATO Dynamics

Ako pokračuje čínsky prienik

Zatiaľ čo európski výrobcovia bojujú s prechodom na elektromobilitu, Číňania na ňu stavili už dávno a teraz z toho ťažia. Európske clá čínske značky iba spomalili, ale nezastavili.

Ak rátame všetky typy pohonov, v lete ich podiel na trhu po prvý raz presiahol 5 percent a medziročne sa zdvojnásobil. Už prekonal trhový podiel Fordu a dorovnali Mercedes.

V elektromobiloch a plug-in hybridoch dosiahli čínske značky 10-percentný podiel a v klasických hybridoch taktiež 10 percent.

Automobilkám ako BYD, Geely, Saic, Leapmotor či Xpeng síce v prvých mesiacoch tohto roka nerástli predaje elektromobilov tak rýchlo, ako si predstavovali.

Dohnali to však inými typmi pohonov, ktoré nie sú zatažené clami, teda najmä hybridmi. „Zaujímavé je, že od začiatku roka dosiahli dovozy iných typov pohonov v júni 214-tisíc kusov, čo je o 116 percent viac než pred rokom – takmer na úrovni dovozov batériových elektromobilov,“ hovorí Jens Hörning zo spoločnosti PWC.

Iná situácia je v USA, kde platia 100-percentné clá na čínske autá, čo im prakticky zablokovalo cestu na trh. Naopak, v regiónoch ako Južná Amerika alebo juhovýchodná Ázia, kde chýbajú domáci výrobcovia, čínske značky napredujú ešte rýchlejšie.

Na domácom trhu vedú cenovú vojnu a bojujú o väčší podiel agresívnymi zľavami, aj na úkor ziskov. „Očakávame, že rastúca cenová výhoda a nadbytočné kapacity ešte viac posilnia snahu čínskych výrobcov o predaj áut v EÚ aj napriek vysokým clám,“ tvrdí odborník na automobilový priemysel.

Svetová jednotka v predaji elektrických vozidiel BYD, plánuje v Európe preraziť s modelom Dolphin Surf, ktorý začína na 23-tisíc eur. Pre porovnanie, v Číne sa základná verzia s nižšími parametrami predáva za necelých 8-tisíc eur. Číňania na bohatom európskom polmiliardovom trhu nemajú dôvod výrazne podliezať ceny

Donatoim europskomi pommaruovom tina nemaju dovou vyrazne pouhezai ceny. Napriklad na Slovensku BYD zatiaľ ponúka dve elektrické SUV za takmer 50-tisíc eur, čo sú vysoké sumy pre priemerného zákazníka.

„Čínske značky berú útokom aj slovenský trh. Len počas leta pribudla každý mesiac aspoň jedna a ďalšie vstúpia na jeseň. Už tu máme oficiálne zastúpenie MG, Xpeng, Chery, BYD, SAIC, DR Automobiles, Dongfeng, Leapmotor a prídu Omoda a Jaecco,“ dodáva automobilový novinár Karpát.

Pleško by sa čínskej konkurencie v segmente menších áut zatiaľ veľmi neobával. „Väčšina čínskych značiek v Európe stavia skôr na prémiovejšie a väčšie modely,“ dodáva.

Máte pripomienku alebo ste našli chybu? Prosíme, napíšte na pripomienky@dennikn.sk.