



Quo vadis, **Apple Car?**

Magazín ■ Marek Hajn

Deset let. Deset miliard amerických dolarů. Desítky zmařených životů... To už samozřejmě přeháním. Ale první dvě informace jsou pravdivé. Tak dlouho se Apple věnoval vývoji svého auta a tolik utratil peněz. Za nic. Ale opravdu za nic? Nemyslím si. Nenabízím vám rekapitulaci toho, co Apple nejspíš dělal směrem k vývoji svého auta, ale spíš svůj osobní pohled na to, proč to dopadlo, jak to dopadlo a proč jsem s tím v míru.



Hned v úvodu je potřeba říct, že projekt vývoje auta s logem nakousnutého jablka Apple nikdy oficiálně neohlásil a ani nekomentoval. Spekulovalo se o něm dlouhých 10 let. Objevovaly se úniky informací z různých více či méně spolehlivých zdrojů. Oficiálně ale nikdy nic. Jen zpráva o ukončení projektu začátkem letošního roku. A ani ta nebyla oficiální. Byla od dobře informovaného zdroje.

Mohli bychom s klidem říci, že to celé byl jen blud v hlavách pár pomatených jedinců, honících se za slávou. Hoax. Konspirace. Nicméně na to to bylo celé až moc velké. To, že Apple opravdu vyvíjel v nějaké podobě své vlastní auto, je dnes už jasné. Detaily se ale nejspíš nikdy nedozvíme.

Celá sága měla začít někdy během roku 2014, kdy Tim Cook měl schválit tento projekt. Postupem času do něj mělo být zapojeno přes dva tisíce zaměstnanců Apple a firma z Cupertino si zároveň přetáhla odborníky z automobilového průmyslu. Včetně talentu od Tesly, což celkem pochopitelně rozzlítlo Elona Muska a jak víme, ten si na sociálních sítích nebere servítky.

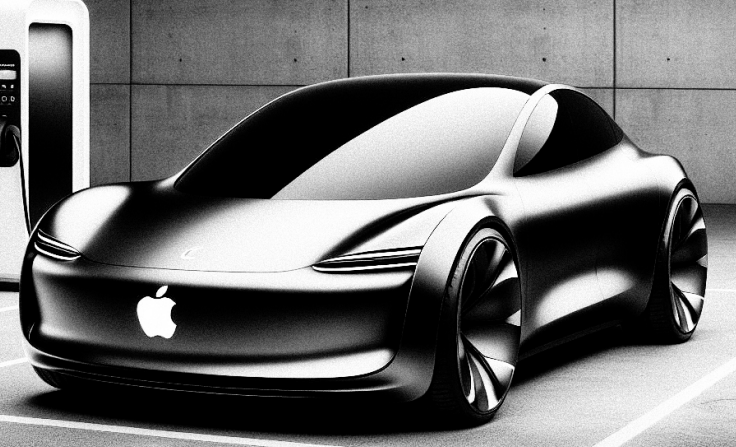
Spekulovalo se o zcela autonomním elektrickém autě. Bez volantů a pedálů (taková představa mě upřímně dost děsí). Pak o autě, které by mělo být autonomní na úrovni toho, co už roky slibuje Elon Musk pro svá vozidla. Spekulace se objevovaly

i okolo vzhledu auta. Některé rendery vypadaly futuristicky a zajímavě, jiné zase spíš úsměvně. Nejlepší na celém projektu je, že by se s klidem mohl zařadit mezi Akta X. Pravdu se totiž nejspíš nikdy nedozvíme, a tak můžeme dál jen spekulovat a fantazírovat.

Proč ale celý projekt skončil v propadlišti dějin? Můžeme jen spekulovat a snažit se pochopit pohledem na celkový stav automobilového průmyslu a jeho části zaměřené na elektrická vozidla. To je totiž segment, do kterého se Apple údajně chtěl pustit. Měl snad v úmyslu konkurovat Tesle a dalším relativně mladým výrobcům jako je Rivian, Fisker a další? Nejspíš ano. Těžko si dovedu představit auto od Applu s pěkně uřvaným osmiválcem. To k filozofii firmy vůbec nesedí.

Když necháme tradiční výrobce automobilů stranou a podíváme se právě na tyhle nováčky, narazíme na určité společné prvky. Ať už je to zpoždění výroby a dodávek, nesplněné sliby, problémy s kvalitou, servisem či dodávkami náhradních dílů. Automobilový průmysl je očividně dost tvrdá hra a ne každý má předpoklady k tomu se prosadit. Peníze, jak vidno, nestačí.

Vezmeme si jako příklad Fisker. Ten je na trhu již delší dobu a jeho auta byla dlouhou dobu pod pomyslným radarem širší veřejnosti. Ať zvedne ruku ten,



kdo si pamatuje, nebo dokonce někdy v provozu viděl Fisker Karma. Auto, které přišlo na trh v roce 2012 a designoval ho sám Henrik Fisker, který stojí nejen za BMW Z8, ale i Aston Martin DB9.

Nedávno firma uvedla na trh nový model Fisker Ocean. Známý technologický YouTuber Marques Bronwlee aka MKBHD chtěl auto otestovat pro svůj YouTube kanál zaměřený na auta. Výrobce mu auto nepůjčil a tak se MKBHD domluvil s jedním z autorizovaných prodejců. Na fiasko bylo zaděláno. Celý příběh pak dokreslilo video, ve kterém MKBHD poukázal na značné nedostatky nejen v kvalitě automobilu. Skočíme kus dopředu. Ne, že by MKBHD snad měl takový vliv, ale jeho video určitě bylo dalším hřebíkem do rakve tohoto výrobce, který stojí v podstatě před krachem. V době psaní tohoto článku Fisker v USA zlevnil model Ocean o 14 až 24 tisíc dolarů, v závislosti na výbavě, doufaje, že navýšení prodejů odvrátí nejspíš nevyhnutelný krach firmy. Kde nastal problém? Těžko říct. Pravděpodobně v rámci vývoje vozu, který byl vyloženě silou urychlen na pouhé dva a půl roku. Což je polovina až čtvrtina toho, co to běžně trvá konkurenci. Důsledky už je snadné si domyslet.

Fisker může být jeden příklad za všechny. Nicméně určitě jste slyšeli o problémech s kvalitou, se kterými se roky potýkala Tesla. Tyto problémy by

údajně měly být pryč. Nedokážu posoudit. Asi bude něco na tom, že jsou stále rozdíly v kvalitě aut vyrobených v Evropě a USA. A upřímně ani Cyber Truck zatím nevypadá jako kvalita, kterou byste za tu cenu očekávali.

Dalším příkladem budiž Rivian. Tuto značku sleduji roky, od momentu kdy představila svůj truck R1T a SUV R1S. Mám pro jejich design určitou slabost. Za prvé jsem si udělal rezervaci na nedávno představený R2S a bezhlavě jsem se zamiloval do souběžně představeného modelu R3. A za druhé zcela vážně uvažuji nad tím, že koncem roku koupím ženě R1S. Je to auto, které přesně odpovídá tomu, co budeme v té době potřebovat. Otázkou je, zda na to vůbec dojde. Informace se různí, ale podle dostupných zdrojů Rivian v posledním kvartále roku 2023 prodělával 33 tisíc amerických dolarů na každém prodaném autě. Za tu částku byste pořídili elektrický Ford F-150 Lightning v základní výbavě. A Rivian svých aut neprodává zrovna málo. V roce 2023 to bylo lehce přes padesát tisíc aut. Na to, že se prodávají jen na severoamerickém trhu a jde v podstatě stále o startup, to vůbec není špatné.

Rivian je na tom ale ještě dobře. Určitě jste zaznamenali další automobilku vyrábějící elektrická auta, Lucid. Jejich sedan Lucid Air vypadá

skvěle. Jde o luxusní konkurenci pro Tesla Model S nebo Mercedes EQS. Lucid uvádí na trh SUV Gravity, které vypadá také skvěle. Nicméně i tato automobilka se potácí nad pomyslnou propastí. Lucid vykázal za poslední čtvrtletí roku 2023 monumentální ztrátu ve výši 630 milionů amerických dolarů. Na každém vyrobeném autě tak ztratil zhruba 227 tisíc dolarů. Za to dnes v USA pořídíte Porsche 911 GT3 RS.

Proč tohle všechno píšu? Snažím se ilustrovat fakt, že podnikat v automobilovém průmyslu fakt není pr... (čtenář promine). O tom, jaké mají problémy tradiční výrobci s elektrickými automobily, bychom mohli napsat hodně dlouhý seriál. Na jednu stranu se blýská na lepší časy. Viděli jste Volkswagen ID.7, nebo ještě lépe BMW i5 M60?

Tradiční výrobci jako Toyota, Volkswagen, koncern Stellantis a další mají desítky let zkušeností s výrobou aut se spalovacími motory či hybridními pohony.

Na druhou stranu v posledních měsících to vypadá, že se poptávka po elektrických vozech zpomalila navzdory tomu, že ceny nových aut klesají a na některých trzích (např. USA) se dostaly na úroveň před pandemií a prodejci si konečně přestali účtovat nesmyslné přírázky nad doporučené ceny.

Tradiční výrobci jako Toyota, Volkswagen Group, koncern Stellantis a další mají desítky let zkušeností s výrobou aut se spalovacími motory či hybridními pohony. To už je prověřený proces. Nechci říkat, že zvládají všechno skvěle, ale v mnoha ohledech mají výrobu a dodavatelský řetězec zvládnuté. A ani pro ně není výroba elektrických aut zrovna lehký úkol. Proti tomu stojí tihle nováčci, jako je Tesla, Rivian, Lucid, Fisker a další, kteří se pustili do vývoje a výroby technologicky mnohem náročnějších strojů. A ukazuje, že i přes všemožné úspěchy tohle není jednoduchý byznys a téměř všichni v nějakém ohledu strádají. A ne málo.

Mohlo by tohle být za rozhodnutím Apple ukončit projekt Titan? Apple je zvyklý operovat s vysokými maržemi a v rámci automobilového odvětví se ta hra přeci jen hraje jinak. Apple je zároveň zvyklý uvádět na trh téměř perfektní a vysoce kvalitní produkty. Hlavně hardware a nakonec software také.

Berme to s rezervou, není tomu tak vždycky, ale víte jak to myslím. A postavit auto, které by bylo ekvivalentem iPhone, to není tak jednoduché. Zvlášť, když je na trhu zavedená konkurence. Jedna věc je snaha konkurovat někomu, jako je Tesla, pro kterou kvalita zpracování není na prvním místě.

Trochu jiný příběh je postavit se proti ikonám jako je Porsche. Které mimochodem nejen modernizovaným Taycanem, ale hlavně Macanem EV dává najevo, že tenhle segment bere vážně. A vsadte se, že Macan EV se bude prodávat jako housky, a po něm přijde Cayenne EV. Se spalovacími motory jsou tyhle dvě auta těmi, která postavila Porsche zpět na nohy a dovolují automobilce hrát si s různými limitkami modelu 911. Elektrické varianty na tom nebudou jinak.

Mohlo za tím rozhodnutím Apple být ale cokoliv jiného, pravděpodobně pak kombinace více faktorů, včetně těch mnou uvedených. Svůj podíl na tom jistě má i AI. Trend do kterého se konkurenti pořádně opřeli a veřejnost začala koukat směrem k Apple, co tedy jako bude nebo jestli si ten vlak opravdu nechají ujet.

Dle zprávy od Bloomberg by Apple měl větší část lidí, kteří pracovali na projektu Titan, přesunout právě do AI úsilí. Co z toho bude, uvidíme pravděpodobně na WWDC v červnu.

Co si z toho všeho můžeme vzít jako výstup nebo ponaučení? Na jednu stranu by se dalo říct, že Apple ztratil deset let času a vyhodil z okna deset miliard dolarů. Osobně si to ale nemyslím. Vsadím se, že to byla cenná lekce, ze které si Apple odnáší opravdu hodně pro svoje další směřování v rámci automobilového průmyslu. Včetně faktu, že pro tradiční výrobce není jednoduché vyvinout dobře udělaný a spolehlivý software a infotainment nových aut. A zde do hry vstupuje nové CarPlay, které se Apple tvrdě snaží prosadit a které nejen tradiční výrobci, ale i ti noví, odmítají nasadit. Nejen Tesla, ale ani Rivian ve svých autech CarPlay nebo Android Auto nenabízejí. Jejich oficiální důvody se různí. Společným jmenovatelem ale je, že nechťejí Applu odevzdat nadvládu nad svými auty a daty, která auta nejen za jízdy sbírají.

Myslím si, že nemusíme smutnit nad tím, že auto od Apple nebude. Za prvé, šance, že by se kdy dostalo na český trh, je podle mě nulová. A za druhé, kdo ví, jak by to nakonec dopadlo. Přijde mi jako mnohem lepší varianta, že se Apple bude soustředit na CarPlay a pokud nastaví spolupráci s výrobci aut správně, nabídne mnohým řidičům lepší uživatelský zážitek. Já se do této skupiny neřadím, ale to je na jinou debatu. Třeba někdy příště. 