

# COMFORT

ČÍSLO 1  
JARO 2021



Reportáž

**Dovezeme vám  
auto až domů**

str. 40





# NOVÝ PEUGEOT 3008

Plug-in hybrid

Pohon 4 x 4 – výkon 300 k – dojezd až 59 km ve 100% elektrickém režimu –  
kompletní dobití do 2 hodin

**5** LET\*  
ZNAČKOVÉ  
ZÁRUKY

PEUGEOT DOPORUČUJE TOTAL Spotřeba a emise CO<sub>2</sub> v kombinovaném provozu (podle WLTP) 1,3 /100 km, 29 g/km. \*Pětiletá značková záruka se skládá z běžné dvouleté záruky a následně ze servisní smlouvy Optiway Garance na další 3 roky / do najetí 60 000 km. Foto je pouze ilustrativní.

36



## Dakar na vlastní kůži

S novinářem Honzou Červenkou na nejtěžší rallye světa

## Rozhovor Jan Petráň



10

S manažerem LCV vozidel jsme si povídali, v čem je tento segment vozů a zákazníků specifický a jak k němu přistupovat

## Proč si pořídit elektromobil?

Nejčastější důvody, které vedou ke koupi auta na elektřinu → 4

## Servis

Služba CarSharing šetří firmě peníze → 26

## Reportáž

Se službou Home delivery vám auto dorazí domů čisté a převázané mašlí → 40

## Móda

Oblékáme se na formální příležitosti → 46



20

## Komu patří slavné značky?

Udělejme si jasno v tom, pod koho dnes spadají tradiční i nové značky aut



## Milí přátelé,

už druhý rok jsme kvůli koronaviru nuceni fungovat v nestandardních podmínkách. Na rozdíl od států se většinou firem a společností daří na vzniklou situaci rychle a pružně reagovat a v rámci možností se s ní vyrovnat. Jsem rád, že to platí i o LeasePlanu, který drží jak kontinuitu služeb, tak aktivní vztahy s obchodními partnery. Situace však rozhodně není jednoduchá. Řadu firem v současnosti trápí jak pokles odbytu, tak vysoké náklady na provoz. LeasePlan může v takové situaci pomoci zejména s náklady na provoz firemního autoparku. Neváhejte se proto na nás obrátit, rádi vám s optimalizací nákladů na firemní flotilu pomůžeme. Máme zkušenosti a znalosti, jak jejich růst nákladově zabrzdit. Taktéž umíme nabídnout krátkodobý nájem tam, kde není jistota dlouhodobého provozu, nebo dokážeme převzít zákaznickou flotilu a snížit tak zátěž spojenou s financováním majetku.

O spoustě našich služeb se také dočtete v novém vydání magazínu Comfort, stejně jako o změnách probíhajících kolem vlastnictví automobilových značek, o zákulisi Rallye Dakar či o dress codu pro formální příležitosti.

Užijte si příjemné čtení a buďte zdraví.

Martin Brix, *generální ředitel*

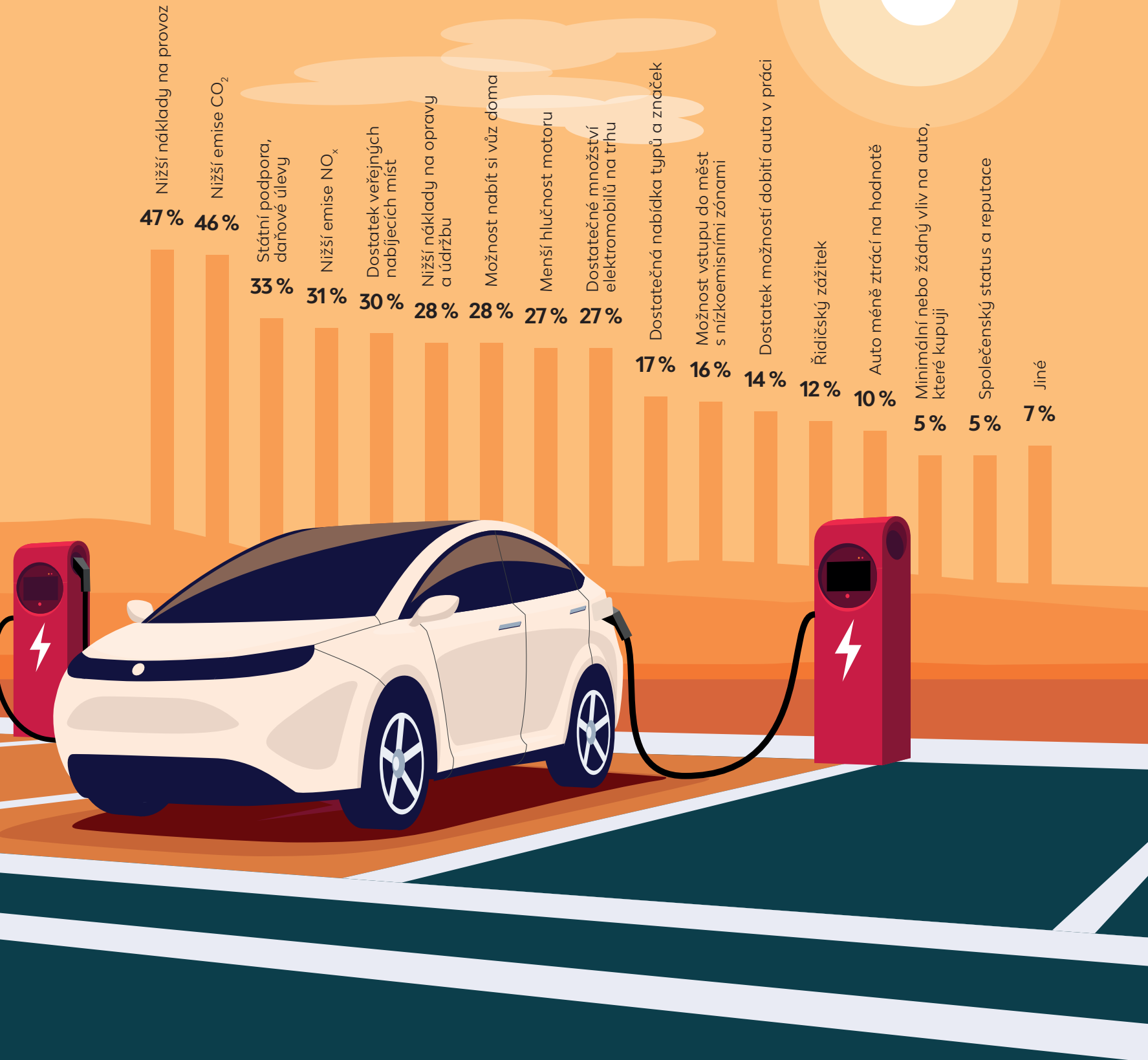
## TIRÁŽ:

Comfort / Periodicita: 2x ročně / Místo vydání: Praha / číslo 1, datum vydání: 14. 4. 2021, údaje jsou platné ke dni vydání / Evidenční číslo: MK E23897 / Vydavatel: LeasePlan Česká republika, Bucharova 1423/6, 158 00 Praha 5 / Výroba: © Boomerang Communication s.r.o., Praha 7 - Troja, Nad Kazankou 708/37, PSČ 171 00, IČ 264 47 657, mail: info@boomerang.co.com, tel. 244 023 201 / Fotografie mohou být ilustrační / Tiskové chyby vyhrazeny

# Důvody pro koupi elektromobilu

LeasePlan udělal ve spolupráci s renomovanou agenturou Ipsos průzkum mezi řidiči a řidičkami ve 22 zemích světa. Přinášíme vám z něj přehled nejčastějších důvodů, proč si lidé pořizují elektromobil.



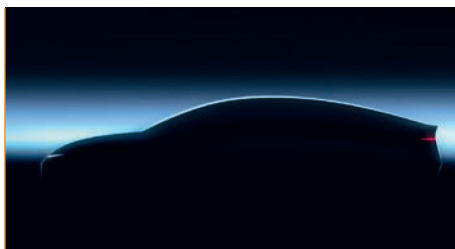


## Jedno z nejhezčích aut historie ožívá

Vyráběl se v letech 1951 až 1953 a proslul výjimečnými aerodynamickými tvary podle návrhu designéra Malcolma Sayera. **Jaguar C-Type** vyhrál čtyřicetihodinovku v Le Mans hned během své premiéry v roce 1951. Bylo to první z celkových sedmi vítězství Jaguaru v tomto slavném francouzském závodě. A legenda ožívá, k sedmdesátému výročí přichystalo oddělení Jaguar Classic limito-



vanou sérii nově vyrobených vozů, které vyjedou z továrny Classic Works v Coventry. Osm nových exemplářů C-Type Continuation bude postaveno před slavnostní a závody inspirovanou akcí naplánovanou pro budoucí majitele na rok 2022. Každý nově vyrobený kus vznikne podle specifikace z roku 1953 včetně kotoučových brzd nebo řadového šestiválcového motoru o objemu 3,4 litru osazeného trojicí karburátorů Weber 40DCO3 a naladěného na 220 koní.



### TRINITY DALŠÍ MILNÍK OD VOLKSWAGENU?

**Bude to plochý, dynamický sportovní sedan.** Naznačují to alespoň první skici projektu Trinity, který chce wolfsburská automobilka vyrábět od roku 2026. Měl by být do značné míry převratný – především co se dojezdu, rychlosti nabíjení a digitalizace týká. V plánu je rovněž autonomní jízda úrovně 4. Na tu bude vůz při svém startu technicky připraven, v praxi bude reálná úroveň 2+. Velkých změn dozná také výroba, která bude inteligentní a plně propojená. Trinity ukazuje vozy budoucnosti, které se budou vyrábět v mnohem menším počtu verzí než dnes a budou více standardizované. V podstatě budou mít veškerou výbavu „na palubě“ z výroby a zákazníci si jednotlivé prvky budou nechávat aktivovat na přání. Významně by to mělo zjednodušit dnešní velice komplexní výrobní postupy.

## Práce na silnici v bezpečí

Ať spravují porouchané auto na krajině, zacelují výtluky ve vozovce, pracují na vodovodním či plynovém potrubí, nebo montují svodidla na dálnicích, jsou pracovníci pohybující se v provozu ve velkém ohrožení. Aby o sobě dali ostatním vědět, používají dnes různé reflexní panely, které pomáhají především za dlouhých, tmavých zimních nocí. Potřebují však osvětlení od ostatních vozidel, navíc mohou být špatně viditelné například za zatáčkou, kdy je světlomety svými paprsky nezasažou. **Ford nyní na své dodávky Transit a Custom montuje nové světelné panely,** jejichž pruhy svítí díky elektrickému proudu, který prochází tenoučnou vrstvou fosforeskujícího plynu. Tato technologie už se používá například v kokpitech letadel nebo obrazovkách zdravotnických či vojenských přístrojů.



## Z Mercedesu platíte za palivo bezkontaktně

Mercedes spouští u devíti set německých benzinek novou službu **Fuel & Pay**. Jde o bezkontaktní placení za palivo na dálku, bez nutnosti chodit k pokladně. **Službu lze používat prostřednictvím aplikace Mercedes me** nebo z **palubního systému MBUX**. Když vůz zastaví u vybraného stojanu, systém na základě zbývajících paliva v nádrži a ceny spočítá maximální sumu za natankování, kterou řidič potvrdí a zablokuje. Jediné, co stále musí udělat „fyzicky“, je vlastní načerpání paliva. Po něm se automaticky strhne platba, řidič dostane potvrzení do aplikace nebo e-mailu a může ihned pokračovat v cestě. Služba je zatím k dispozici v Německu, do konce roku by měla fungovat i v Rakousku, Nizozemsku, Belgii a Švýcarsku.

## VOLVO C40 RECHARGE

### MILNÍK NA CESTĚ K ELEKTROMOBILITĚ

Švédská automobilka už nějakou dobu razí cestu směrem k čistě elektromobilitě. Posledním příspěvkem je nový model C40 Recharge, kompaktní SUV, vůbec první Volvo vyvinuté už od začátku jako čistě elektrický vůz. Výrobce plánuje, že už v roce 2025 bude polovina nově prodaných

aut plně elektrická, zbytek výhradně hybridní. V roce 2030 by pak všechna Volva měla být bez spalovacího motoru. Kokpitu modelu C40 Recharge dominuje špičkový infotainment vyvinutý ve spolupráci s Googlem založený na operačním systému Android. Díky neomezené konektivitě bude vůz dostávat na dálku updaty softwaru všech řídicích jednotek. O pohon se stará dvojice elektromotorů, jimž elektřinu dodává 78kWh baterie, kterou lze dobít na osmdesát procent kapacity za zhruba čtyřicet minut. Maximální dojezd by měl činit 420 kilometrů.



### PORSCHE UVÁDÍ ELEKTRICKÝ UNIVERZÁL CROSS TURISMO

Německá automobilka rozšiřuje portfolio svého prvního čistě elektrického sportovního modelu o praktickou „off-roadovou“ verzi. Stejně jako model Taycan, z nějž vychází, disponuje i Taycan Cross Turismo inovativní elektrickou 800voltovou architekturou a špičkovým podvozkem s pohonem všech kol. Adaptivní vzduchové tlumiče navíc nabídnou i jistotu mimo zpevněné cesty (na přání lze objednat o 30 milimetrů vyšší podvozek). Pasážeri na zadních sedadlech si mohou užívat o 36 milimetrů více místa na hlavu a zavazadelník pojme přes 1 200 litrů nákladu. Na výběr jsou tři výkonové verze (280, 360, respektive 460 kW), dojezd na jedno nabití činí 388 až 456 kilometrů. Všechny varianty jsou osazeny akumulátory o kapacitě 93,4kWh.



## Octavia upravená pro Čínu je delší

S více než 1,4 milionu v Číně prodaných kusů představuje Škoda Octavia klíčový model značky na jejím největším jednotném trhu. Proto mladoboleslavská automobilka čtvrtou generaci bestselleru místním zákazníkům přizpůsobila. Vůz se bude prodávat s přídomkem PRO a nejviditelnější změnou je prodloužení: rozvor narostl o 44 milimetrů na celkových 2 730 mm, vůz je delší o 64 mm (4 753 mm celkově). Co se designu týká, dynamický vzhled podtrhují přední a zadní nárazníky ve stylu sportovní verze Octavia RS v kombinaci s černou střechou, černými vnějšími zpětnými zrcátky a koly z lehkých slitin o průměru až 18 palců. Přední i zadní světlomety mají ostré rysy s typickými krystalickými prvky značky a jsou standardně vybaveny technologií LED.





# Nové kanceláře LeasePlanu

## VÁM POTVRDÍ, ŽE JEDNÁTE S ODBORNÍKY!

Reprezentativní prostor a příjemná atmosféra, praktičnost a udržitelnost. Díky novému rozvržení prostoru, zařazení akustických prvků a využívání nejmodernějších technologií jsme spolu stále v kontaktu v kancelářích i na home office. Poskytujeme stimulační a motivující pracovní prostředí, ať už je potřeba tichá místnost, kde se můžeme soustředit na práci, či prostor pro skupinové kreativní diskuse. To vše slouží hlavně pro vaši maximální spokojenost s našimi službami. Zůstáváme s vámi v kontaktu, i když zatím jen online. Už se ale těšíme, až vás v nových prostorách přivítáme!

## DÁLNIČNÍ ZNÁMKY UŽ JEN ELEKTRONICKY

Od začátku letošního roku skončily klasické papírové dálniční známky, které si řidiči lepili na přední sklo vozu. Zavádějí se známky elektronické, jež si můžete koupit a jejichž platnost si vzápětí můžete zkontrolovat na webu [edalnice.cz](http://edalnice.cz) (více o dálničních známkách viz článek na str. 19). Pokud s námi máte sjednanou službu Dálniční známka, nemusíte se o nic starat, vaše vozy elektronickou dálniční známkou vybavíme sami. V případě, že zatím tuto službu nemáte, můžete si ji sjednat u své kontaktní osoby v LeasePlanu.



## Vysílá studio LeasePlan

Pandemie covidu-19 si žádá nová řešení a jedno takové jsme si vyzkoušeli i my v LeasePlanu.



V únoru úspěšně proběhl náš premiérový virtuální meeting vysílaný ze studia. První pokus jsme vyzkoušeli sami na sobě, šlo o akci pouze pro zaměstnance, do budoucna však plánujeme podobná virtuální setkání i s našimi klienty. Natáčelo se před zeleným pozadím (tzv. green screen), jako se to dělá například v televizi při vysílání počasí. Studio tvořila zelená podlaha i stěny a pro vedení LeasePlanu nebylo jednoduché se v takovém prostředí pohybovat. Zvládli to však na výbornou.





## ZAOSTÁVÁME V PŘÍPRAVĚ NA ELEKTROMOBILITU

Letošní EV Readiness Index, což je analýza, kterou pravidelně zveřejňuje LeasePlan, nevystavila České republice ohledně přípravy na přechod na elektromobilitu úplně nejlepší vysvědčení. Spolu se Slovenskem a Rumunskem jsme se mezi 22 sledovanými zeměmi zlepšovali vůbec nejpomaleji. EV Readiness Index zahrnuje tři hlavní kritéria: **počet nových registrací elektrických vozidel v dané zemi, vyspělost infrastruktury nabíjení a také rozsah vládních pobídek.** „Právě úroveň vládních pobídek je u nás a také na Slovensku vůbec nejslabší. Zatímco většina vyspělých ekonomik pracuje se systémem dotací na nákup elektromobilů, v naší zemi zatím řidiči s takovým stimulem počítat nemohou,“ říká Martin Brix, generální ředitel společnosti LeasePlan Česká republika.



## Od února pracujeme s transakčními dotazníky

**8,9**  
BODU Z 10

Vždycky se snažíme získávat od klientů co nejlepší zpětnou vazbu, abychom mohli neustále zlepšovat naše služby. K ročním průzkumům, u nichž pracujeme s NPS skórem a ptáme se zákazníků, jak jsou s LeasePlanem spokojeni a jestli by jej doporučili svým známým, nyní nově přidáváme ještě tzv. transakční dotazník. Má tu výhodu, že na zpětnou vazbu nemusíme čekat až rok, ale dostaneme ji téměř vzápětí a můžeme s ní rovnou začít pracovat. Tento průzkum jsme spustili od února a zatím dotazníky posíláme zákazníkům, kteří se objednali na servis nebo si od nás převzali vozidlo na leasing. Získáváme tak nejen rychlejší, ale také přesnější zpětnou vazbu, protože otázky směřují přímo na jednotlivé úkony v rámci dané služby. Konkrétní podněty pak zpracováváme na měsíční bázi a připravujeme na jejich základě akční plán změn. Potěšitelnou zprávou pro nás je, že za měsíc únor činila průměrná zpětná vazba 8,9 z možných 10 bodů. Děkujeme všem, kteří nám transakční dotazník vyplňují a pomáhají nám tak nacházet další prostor ke zlepšení.



## Objednání do servisu je teď ještě pohodlnější


Pro své klienty jsme zavedli dvě významné novinky ve službě **Objednání do servisu.**

Připravili jsme pro vás nový **interaktivní formulář s integrovaným mapovým podkladem**, přes nějž se pohodlně objednáte do vámi zvoleného servisu. Najdete ho v aplikaci MyLeasePlan a také na našich webových stránkách, v sekci Informace pro řidiče, služba Údržba a opravy. Druhou novinkou je **možnost online objednání**, kdy se závazně objednáte v určitém termínu a vybranému servisu automaticky odchází objednávka servisních prací. Tuto službu poskytujeme ve vybraných servisech velkých měst, ve kterých máme u vybraných značek pro naše klienty exkluzivně zarezervované kapacity.

Jan Petráň

# Zákazníci mají na služby kolem LCV specifické požadavky

Text Jiří Holubec, Foto Václav Jedlička



## Zastřešuji vlastně veškeré aktivity, které se v LeasePlanu týkají segmentu LCV.

Když Jan Petráň nastupoval vloni v srpnu do LeasePlanu, stál před úkolem zastřešit novou pozicí rychle se vyvíjející segment LCV. O tom, co jeho funkce obnáší, jaká specifika se k „elcévéčkům“ pojí a co přesně tato zkratka znamená, jsme si povídali v následujícím rozhovoru.

### **Jak byste v krátkosti popsal náplň své práce?**

Jakožto LCV product manager jsem součástí obchodního oddělení, což může být trochu zavádějící, protože moje funkce se zdaleka netýká jenom obchodu. Kolegům obchodníkům a jejich zákazníkům poskytuji konzultační podporu, přičemž pomáhám identifikovat příležitosti a rizika související s používáním vozů v jednotlivých oborech. Společně pak také vybíráme nejlepší dodavatele, sestavujeme strategie financování, analyzujeme náklady na servis vozů a pracujeme na způsobech jejich odprodeje. Zastřešuji vlastně veškeré aktivity, které se v LeasePlanu týkají segmentu LCV. Říkám „zastřešuji“, protože LCV oddělení tvořím vlastně jenom já sám.

### **Co přesně zkratka LCV znamená?**

Je to zkratka z anglického termínu Light Commercial Vehicles, správný český výraz pro „elcévéčko“ by tedy byl lehké užitkové vozidlo. Jsou to vozy, které české zákony znají jako kategorii N1. Jsou určeny primárně pro účely přepravy nákladu, ale nepřesahují hmotností 3,5 tuny. Spadají sem tedy menší

## 3 zásady, jak pracovat s LCV

1

### Umět doporučit správný vůz

Musíme proto mít dobrý přehled o funkcích i technických specifikách jednotlivých modelů.

2

### Perfektní technická podpora a asistenční servis

Na včasném doručení zboží závisí klientův byznys, v případě potřeby proto musíme rychle zajistit náhradní vozidlo.

3

### Rychlý a spolehlivý servis

Naši zákazníci většinou používají LCV pro své podnikání, potřebují je proto mít co nejrychleji k dispozici.



kombi vozidla, „vany“, pickupy, vozidla v provedení furgon s pevnou plechovou nástavbou i vozy s šasi, na které se staví speciální nástavby (sklápěcí, skříňové a podobně).

### Jak velkou část představují tyto vozy v celkovém sortimentu LeasePlanu?

Naše společnost má na silnicích pět tisíc vozidel této kategorie. Poptávka na trhu však po nich rychle roste nejenom u nás, ale i v zahraničí a kolegové z vedení LeasePlanu je vnímají jako velmi důležitý segment. Vlastně i vznik separátní funkce LCV product managera byl podmíněn rostoucím zájmem našich zákazníků o pronájem vozů této kategorie. Zákazníci navíc mají na služby kolem LCV specifické požadavky a celá jejich oblast funguje v trochu jiném režimu než třeba vozy osobní.

### V čem ten rozdíl spočívá?

LCV jsou vlastně nákladní vozy a často je využívají firmy, jejichž hlavním byznysem je nejen logistika nebo přeprava zboží. Je proto důležité, abychom měli dobrý přehled o funkcích i technických specifikách jednotlivých modelů a dokázali jim poradit, který vůz je pro jejich potřeby nejvhodnější. V neposlední řadě je naprosto klíčové, aby u LCV fungovaly perfektně servis, technická

podpora a asistenční služby. Na včasném doručení zboží na místo určení totiž často závisí obchodní výsledek našich klientů – firem, které těmito vozidly přepravují například potraviny, léky nebo jiné citlivé zboží. Jakákoliv porucha musí být okamžitě řešena se servisem a v případě potřeby musíme být schopni zajistit náhradní vozidlo. Je to náročné, ale naši klienti tenhle přístup oceňují. Když vezete napříč republikou například náklad chlazených potravin, tak chcete mít za sebou spolehlivého partnera, který se postará o to, že je opravdu na místo určení dovezete v pořádku.

### Z vašeho profilu na LinkedInu je vidět, že máte v oboru nákladních vozidel bohaté zkušenosti...

Zkušenosti mám opravdu letité. Původním vzděláním jsem technik, vystudoval jsem ČVUT a na první pracovní pozici jsem nastoupil do jablonecké LIAZ jako konstruktér motorů. Kariéra se mi ale brzy překlápěla k obchodu a pak i k servisní činnosti. Pracoval jsem s velkými nákladními vozy pro firmy SCANIA nebo Mercedes, i s menšími u IVECA nebo Renault Trucku. Část svého profesního života jsem strávil i na opačné straně jako nákupčí ve velké logistické firmě HOPI, kde jsem





### JAN PETRÁŇ

LCV product manager

Narodil se v Liberci, kde vystudoval místní gymnázium. Po absolvování oboru spalovací motory na pražské ČVUT nastoupil v roce 1986 jako konstruktér motorů do automobilky LIAZ. Třináct let působil ve značce Scania, z toho šest let na pozici obchodního ředitele. Má za sebou zkušenosti z automobilek i logistických firem. Na pozici LCV product managera v LeasePlanu nastoupil vloni v srpnu.

Téměř všechno, co jsem kdy dělal, teď využívám v LeasePlanu.

zastřešoval mimo jiné i nákup a investice. Jak do aut, tak třeba i do nemovitostí či energií. Byla to velmi zajímavá zkušenost.

#### **Jak jste se nakonec dostal do LeasePlanu?**

U HOPI se mi začalo stýskat po nákládácích, tak jsem šel pracovat do společnosti Fraikin, kde jsem se seznámil se systémem pronájmu užitkových vozidel. Už tehdy jsem začal komunikovat s Peterem Tölgyesim a bavili jsme se o pozici LCV product managera, kterou chtěli v LeasePlanu zavést. Nabídka mě zaujala, ale naše jednání se kvůli různým okolnostem poněkud protáhla, takže jsem nastoupil až vloni v srpnu.

#### **Bylo složité přijít do firmy a zakládat nové oddělení, navíc o jednom člověku?**

Jednoduché to samozřejmě nebylo. Moc mi ale pomohlo prostředí LeasePlanu a dobře nastavené firemní procesy. Já nejsem v přístupu k práci založením revolucionář. Vždy se snažím nejdříve pochopit, jak která firma funguje, a svou činnost s ní sladit. To v LeasePlanu nebyl problém. Přehlednost a profesionalita všech oddělení ve firmě mi velmi usnadnila období, kdy jsem se do firmy začleňoval. Co mi naopak situaci ztížilo, byla a bohužel stále je probíhající pandemie covidu-19 a omezená možnost se potkávat s klienty a kolegy. Já jsem vždy zastával názor, že základem dobrého fungování firmy i vztahů se zákazníky je osobní jednání. Potkávání se, diskuze a výměna názorů, což teď dost dobře nejde. Abych parafrázoval klasika – tento způsob léta i zimy se mi zdá poněkud nešťastným.

#### **Mluvili jsme o tom, že segment LCV roste. Vyvíjí se i jinak než kvantitou? Probíhají zde vývoje technologií, pohonů a podobně?**

Vývoj a požadavky na LCV hodně ovlivňuje trend, který probíhá ve způsobu distribuce zboží. Ten v poslední době doznává opravdu velkých změn. Obrovsky narostlo využívání e-shopů a s tím spojený rozvoz malých zásilek velkému množství zákazníků, tedy obor, kterému se říká „last mile delivery“. Daleko více nyní operujeme s vozidly, která zajíždí do měst, pohybují

se v centrech, musí zvládat přepravu různých druhů zboží, specifický způsob nakládky i vykládky. Výrobci to zohledňují jak v konstrukci vozů, tak ve způsobu jejich pohonu. Od toho všeho se odvíjí i naše stále důležitější funkce zákazníkova konzultanta. Musíme se svými klienty být v daleko užším kontaktu, mít dokonalý přehled o jejich byznysu a neustále jim být schopni doporučit nejlepší řešení přepravních nároků. Klienti tyto služby stále více využívají, na druhou stranu nám nepřeje situace, kdy je setkávání a jednání s nimi složité, nebo dokonce nemožné.

#### **Věříte, že se s tím dokážete vypořádat?**

Samozřejmě! Já jsem se vlastně na svou současnou funkci připravoval celý svůj profesní život. Téměř všechno, co jsem dělal – od obchodu přes servis, financování až po sladění technických vlastností vozů s požadavky zákazníků –, dnes využívám v LeasePlanu.

#### **Váš profesní život jsme probrali dopodrobna, jak ale vypadá ten soukromý? Točí se také kolem automobilů?**



Musíme být s klienty v daleko užším kontaktu.

Auta jsou můj koníčkem, ale radši jezdím na dvou kolech. Dříve jsem se dokonce věnoval cyklistice závodně, hodně jsem jezdil na horském kole a závodil jsem i na silnici. Jelikož jsem rodák z Liberce a vyrůstal jsem kousek od Jizerek, tak jsem si také zamiloval zimní sporty. Mám už dospělé děti, takže máme s manželkou čas jezdit na kolo nebo na lyže. Letos to bohužel se sjezdovkami nebylo slavné, ale běžky jsme si užili.

VYBERTE VÁŠ NOVÝ RODINNÝ VŮZ  
Z AKČNÍ NABÍDKY SKLADOVEK  
A S VÝHODNÝM FINANCOVÁNÍM  
BEZ NAVÝŠENÍ

PRÉMIE AŽ  
**35 000 Kč**  
LIMITOVANÁ NABÍDKA  
XV 1.6I ACTIVE

Řidičovy druhé oči  
**EyeSight**  
Driver Assist Technology

**SUBARU**  
FINANCE



## NEOBYČEJNĚ BEZPEČNÉ I ZDATNÉ

Jako kompaktní SUV je naše XV jako žádné jiné - je jedinečné. Všestranné na silnici i mimo ni, díky ve standardu dodávanému poctivému pohonu všech kol Symmetrical AWD a vysoké světlé výšce 220 mm vás s přehledem doveze vždy dále... Velkorysý prostor v interiéru komfortní kabiny, vyvýšená poloha sedadel s vynikajícím výhledem z vozu do všech stran zaručují jak pohodlí, tak i příkladnou bezpečnost. EyeSight, váš druhý pár očí hlídá provoz před a kolem auta. A přestože je stavbou vyšší, má XV nízké těžiště a skvělý podvozek k tomu. To se to řídí! Navštivte nás na dealerstvích, [subaru.cz](http://subaru.cz), [zazijsubaru.cz](http://zazijsubaru.cz) a [subaru-butik.cz](http://subaru-butik.cz)!

Kombinovaná spotřeba paliva 6,2-7,0 l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 140-159 g/km. Obrázek je pouze ilustrativní.

## BEZPEČNÉ A ZÁBAVNÉ SUBARU XV e-BOXER

 [subaru.cze](http://subaru.cze)  [subarucz](http://subarucz)  [subarucz](http://subarucz)



**SUBARU**

Confidence in Motion

# Zpytujte svědomí: děláte to taky?

Každý majitel automobilu si jistě přeje, aby mu jeho vůz dlouho, věrně a bez poruch sloužil. Řada lidí si však na potíže zadělává špatnými návyky. Přinášíme přehled nejčastějších chyb, jimiž svá auta ničíme.

Text Štěpán Vorlíček

## PNEUMATIKY

Kontrolujete pravidelně tlak v pneumatikách? Dobře děláte. Podhuštěné pláště zbytečně zvyšují spotřebu a také výrazně zhoršují jízdní vlastnosti auta. Navíc se pneumatiky i rychleji a nerovnoměrně sjíždějí. Kontrolovat tlak je vhodné aspoň jednou měsíčně a ideálně u co nejméně zahřátých pneumatik. A pokud máte v autě systém na sledování tlaku, nepodceňujte varování a vždy hodnoty přeměřte. Pouhým pohledem podhuštěný plášť nepoznáte.

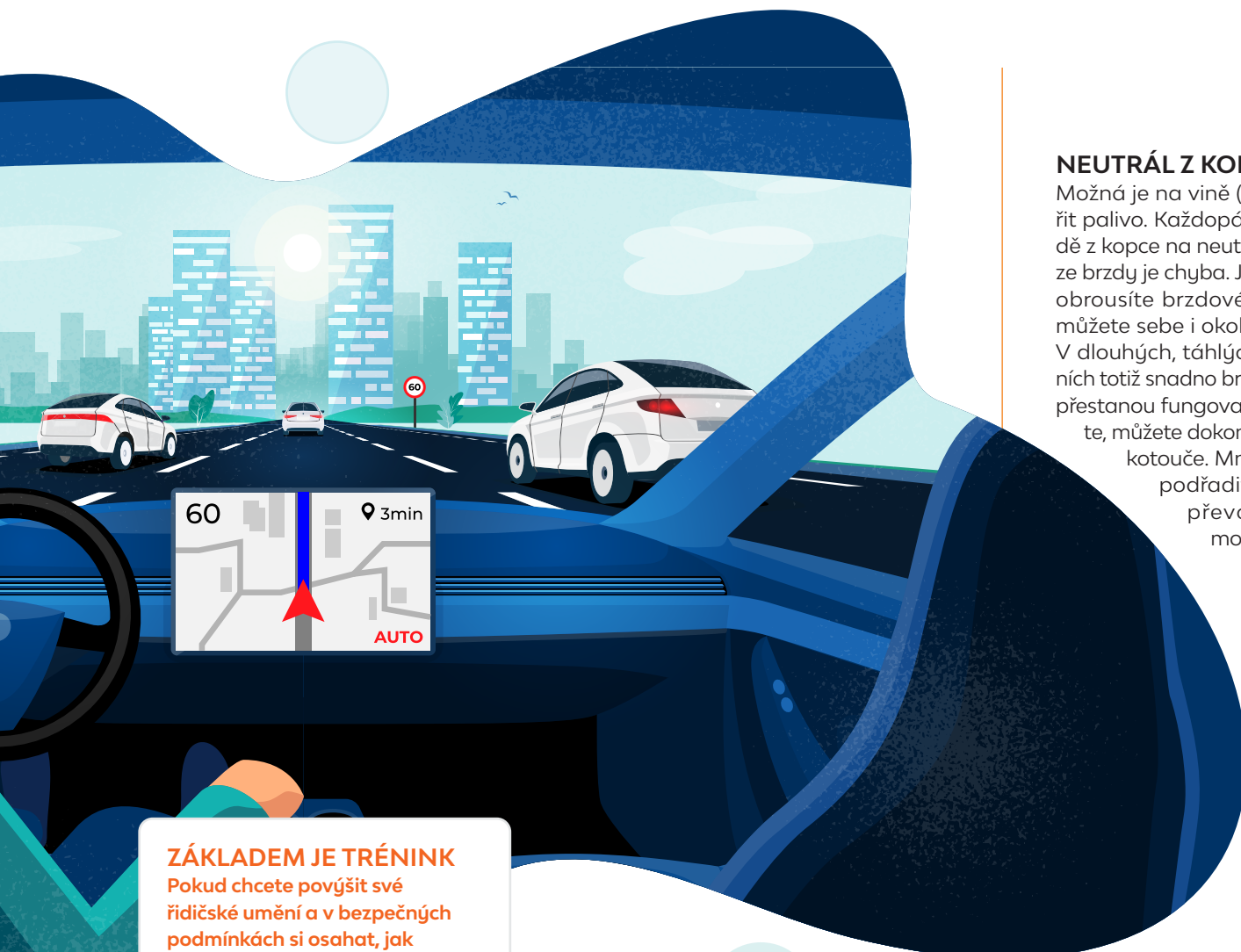


## SPOJKA

Nešvarem je při jízdě nechávat levou nohu na spojkovém pedálu místo toho, abychom ji odložili na místo k tomu určené hned vedle. Spojku ničí rovněž to, když ji při stání v koloně nebo na červenou necháme sešlápnutou – šetrnější je vyřadit na neutrální a pedál uvolnit. Velkou chybou při rozjezdech do kopce je „držet auto na spojce“, tedy spojkou a plynem udržovat auto v klidu, když například čekáme na křižovatce v kopci. Tohle všechno jednotlivé díly spojky velice namáhá a výrazně zkracuje jejich životnost.







## ZÁKLADEM JE TRÉNINK

Pokud chcete povýšit své řídičské umění a v bezpečných podmínkách si osahat, jak se vůz chová v hraničních situacích, sáhněte po kurzu bezpečné jízdy. Třeba po tom na mosteckém autodromu. Kurzy tu probíhají celoročně a využívají plochy polygonu, který patří k nejkomplexnějším a nejmodernějším zařízením u nás. Svou dispozicí, instalovanými technologiemi a dalšími navazujícími aktivitami nabízí jedinečné podmínky pro výuku a výcvik řidičů ve všech oblastech řízení. Kurzy vám rádi zařídíme, stačí se obrátit na vaši kontaktní osobu v LeasePlanu.



## PŘÍLIŠ OSTRÝ ROZJEZD V ZIMĚ

V létě to moc řešit nemusíte, ale v zimě byste měli být k autu ohleduplní a nerozjíždět se moc zostra, tedy s velkou dávkou plynu. Olej totiž v nízkých teplotách ztuhne a chvíli trvá, než se rozteče do všech zákoutí, která má promazat. Začnějte tedy zvolna a motor nevytáčejte do otáček, aby se nejen motor, ale i převodovka, diferenciál nebo tlumiče dostatečně zahřály na provozní teplotu.

## NEUTRÁL Z KOPCE

Možná je na vině (mylná) snaha šetřit palivo. Každopádně vyřadit při jízdě z kopce na neutrálu a používat pouze brzdy je chyba. Jednak velice rychle obrousíte brzdové destičky, jednak můžete sebe i okolí ohrozit na životě. V dlouhých, táhlých horských klesáních totiž snadno brzdy „utavíte“ tak, že přestanou fungovat. Když to přezene, můžete dokonce zkroutit brzdové kotouče. Mnohem lepší je tedy podřadit (i u automatické převodovky) a brzdit motorem.

## PÉČE V SERVISU

Aby auto dlouho a bez poruch sloužilo, potřebuje pravidelný servis. Pokud nejezdíte na pravidelné předepsané kontroly, nebo dokonce zanedbáváte výměnu oleje, koledujete si o průšvih. Malé nevýznamné drobnosti se sčítají a po čase se projeví mnohem větší závadou. Dodržujte proto kilometrové i časové servisní intervaly. A pokud si olej měníte sami, nešetřete na jeho kvalitě. Vyplatí se to.



TIPY NA APLIKACE,  
DÍKY KTERÝM BUDETE  
V KONTAKTU



Klasikou pro videohovory a videokonference jsou aplikace **Microsoft Teams**, **Google Hangouts**, **Zoom** nebo **Skype**. K dispozici je také třeba **Jitsi Meet**, což je součást souboru svobodných programů **Jitsi**.

Oblíbený **WhatsApp** si svou pověst nedávno pošramotil novými uživatelskými podmínkami, proto ho někteří uživatelé opouštějí a nahrazují třeba aplikací **Viber** nebo open source aplikací **Signal**. Tu ve svém tweetu doporučil i **Elon Musk** z **Tesly**.

**Slack** zase používá spousta firem hlavně pro interní komunikaci a jako platformu nahrazující **Microsoft Teams**.

# Zvládejte videohovory

## s lehkostí a noblesou

Text Jana Bohutínská

Videohovory a videokonference se v současné době staly naší každodenní rutinou. Osvojte si proto pravidla, jež vám usnadní komunikaci na dálku, kterou je potřeba brát stejně vážně jako osobní setkání. Vůbec přitom nezáleží na tom, zda zrovna pracujete z kanceláře nebo jste třeba na home office.



Na videohovor nebo videokonferenci se především dobře připravte. Rozmyslete si, co chcete říci a sdílet. Vytvořte si materiály v potřebných formátech, s předstihem zapněte a vyzkoušejte mikrofon, kameru a internetové připojení, naučte se ovládat zvolenou aplikaci. Zkontrolujte si pozadí, aby se v něm nevyskytovalo nic, co nechcete, aby ostatní viděli. Přesvědčte se také, že je na místě dostatečné osvětlení a že tedy budete dobře vidět. Postarejte se, aby vás nikdo nerušil, a k videohovoru nebo konferenci se také připojte včas.

### PŘES ÚSPORNOST NEZAPOMEŇTE NA SLUŠNOST

Videohovory a videokonference svádí k tomu, nažehlit si jen košili a od pasu dolů navléci tepláky a pohodlné domácí papuče. Tento nedbalý styl sice není vidět, ale stejně ovlivní vaše momentální rozpoložení a může se odrazit i na vašem výkonu.

I když komunikace na dálku vede k úspornosti, nezapomeňte ani na slušnost. Pozdravte, poptejte se, jak se lidem daří, ujistěte se, že vás všichni dobře slyší a vidí, mluvte zřetelně a pomalu. A také si předem domluvte pravidla – co chcete probrat, kdy kdo mluví, kdo setkání řídí a uděluje slovo, jak dlouho bude trvat, kdo pořizuje zápis. Pokud potřebujete udržet pozornost svou i ostatních účastníků, neplánujte mnohahodinové

akce. Spíše se snažte hovory jasně tematicky cílit, rozdělit je na několik kratších nebo alespoň dělejte přestávky.

### UDRŽUJTE POZORNOST A NEDÍVEJTE SE JINAM

Při videohovoru byste měli mít zapnutou kameru, ale vypnutý mikrofon, pokud tedy samozřejmě zrovna nemluvíte nebo se na to nechystáte. Nezapomeňte ani na emoce a neverbální komunikaci. Obojí je na monitorech notebooků, či dokonce na mobilech hůře čitelné, proto se víc usmívejte, dávejte v řeči jasněji najevo souhlas, častěji rekapitulujte, abyste se ujistili, že si všichni zúčastnění rozumíte. Udržujte i oční kontakt a rozhodně při videokonferenci nevyřizujte SMS nebo e-maily.

Jako je nevhodné se beze slova zvednout z normální schůzky, když vám zazvoní mobil, a jít telefonovat, dodržujte i při videohovoru nebo konferenci pravidlo, že upozorníte ostatní, pokud se potřebujete vzdálit. Určitě není dobrý nápad vypnout si kameru a mikrofon a předstírat, že se stále schůzky účastníte. Může vám utéci něco důležitého, nebo po vás někdo bude chtít reakci, které nebudete schopní. A také se na konci setkání na dálku nezapomeňte ujistit, že jste kameru a mikrofon vypnuli dřív, než půjdete seřvat děti, proč dělají takový brajgl, když máte pracovní videohovor.



# Na dálnice bez kuponu

Se začátkem letošního roku přišla „dálniční revoluce“. Po 25 letech si motoristé přestávají na čelní skla lepit papírové dálniční známky. Vše probíhá elektronicky. Jak to přesně funguje?

Text Štěpán Vorlíček

Jakmile si elektronickou dálniční známku koupíte (viz box), je vaše registrační značka zaevidovaná v databázi. Systém je navázaný na stacionární nebo pevné kamery, které umějí rozpoznat registrační značku – a automaticky je porovnává s databází. Zároveň dokáže poznat i to, zda má vůz platnou technickou kontrolu, je řádně pojištěn nebo zda není kradený.

## V ČR VÁS MUSÍ ZASTAVIT HLÍDKA

Pevné kamery jsou nainstalované na 32 mýtných branách z celkových 84. Mobilní sady, které sestávají z tabletu a kamery, najdeme ve 43 policejních vozzech a patnácti autech hlídek celní správy. Možná vás napadne, zda systém automaticky posílá pokuty, pokud prodějete mýtnou branou bez zaplacení. Tak to funguje například na Slovensku, u nás tomu však brání chybějící legislativa. Pokutu tedy můžete dostat pouze v případě, že vás přímo v provozu zastaví hlídka. Ty policejní za prvních sedm dní fungování systému, tedy od 1. do 7. února, řešily 641 přestupků, za které na místě uložily pokuty za 540 600 korun.

## DOKLAD NEPOTŘEBUJETE

Je nutné mít u sebe nějaký doklad, že jsme si známku koupili? Podle mluvčího policejního prezidia Davida Schöna není: „Řidič nemusí při kontrole prokázat, že uhradil poplatek za použití dálnice, neboť principem elektronického systému je, že uhrazení poplatku je vyhodnocováno automaticky. K zastavení a kontrole ze strany policistů dojde právě proto, že systém zjistí, že poplatek zaplacen nebyl.“

## ODPOVĚDNOST MÁ ŘIDIČ

A co když jedete autem, které nevladníte, máte ho například na leasing? „Pokud řidič jede půjčeným vozidlem, které nemá poplatek uhrazen, je to jeho odpovědnost a případný postih jde za ním. Ověření uhrazení poplatku lze provést online před jízdou. Majitel vozidla, který poplatek zaplatil, má k dispozici také e-mail s potvrzením úhrady. Ten se generuje automaticky po zaplacení,“ dodává David Schön.

## KDE KOUPIT?

Při nákupu nové elektronické známky stačí na webu [eDálnice.cz](http://eDálnice.cz) zadat zemi registrace vozidla, RZ, vybrat druh e-známky a stanovit datum začátku platnosti. Nové elektronické roční známky už nemají platnost kalendářního roku jako dříve, ale flexibilní. Úhradu je možné provést platební kartou či bankovním převodem. Ten lze využít pouze v případě, že začátek platnosti e-známky je přinejmenším pět dní od zadání platby. Pokud někdo chce vyjet ihned, zaplatí kartou. Koupit dálniční známku můžete také v jednom z dvanácti samoobslužných kiosků. Ty jsou rozmístěny především v příhraničních oblastech a úhradu přijímají pouze platební kartou.



**Jaká hrozí pokuta?** Řidič, který vjede na zpoplatněný úsek dálnic a kterého u toho chytí hlídka policie či celní správy, může při prodějání na místě dostat pokutu do pěti tisíc korun. Pokud přestupek později projednává správný orgán, sankce se může vyšplhat až na dvacet tisíc korun.



# Značky zůstávají, majitelé se mění a nikdo se v tom nevyzná



Co může být angličtější než Jaguar – klasická britská značka, kterou máme zafixovanou jako ekvivalent tradiční Británie hned vedle buřinky s deštníkem a čaje o páté? Tahle ikona starého dobrého Albionu přitom nemá s Anglií už třicet let nic společného. Stejně tak Volvo není švédské, Jeep americký a Lamborghini italské. Když se zkrátka zahloubáte do spleťtých vztahů značek, jejich výrobců, skupin a konglomerátů, čeká na vás nejedno překvapení.

**Text** Jiří Holubec, **Ilustrace** Martin Zach, Shutterstock

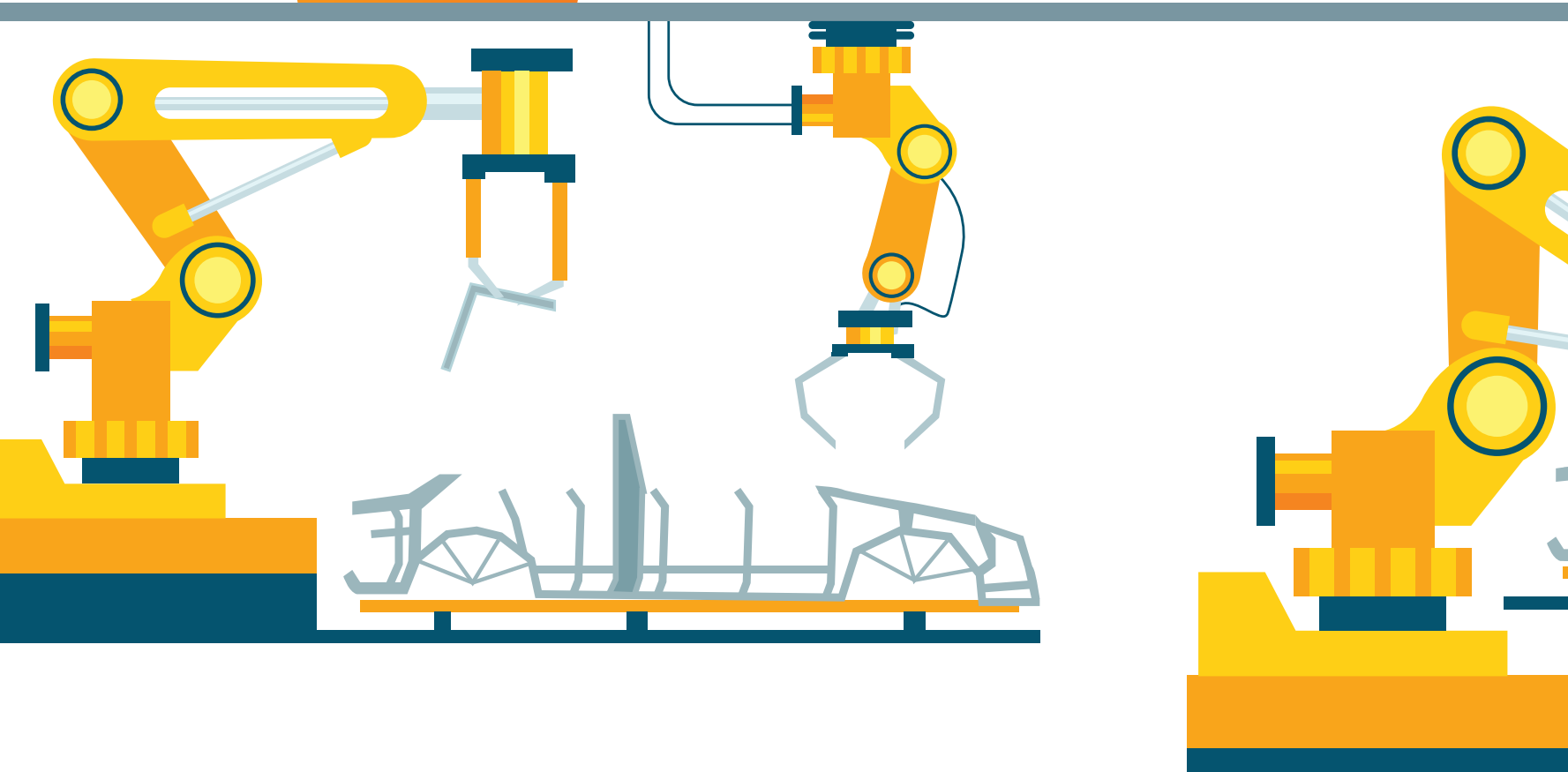


Značky automobilů měnily majitele od samého počátku své historie. Stejně tak jejich výrobci procházeli obdobími konjunktury, krizemi, krachy a návraty na scénu. Tento neustálý koloběh vzletů a pádů postupně vytvořil nepřehledný labyrint, ve kterém není jednoduché se vyznat. Ještě loni se vám tak mohlo stát, že jste si jako zapřísáhlý odpůrce francouzských aut a milovník německé důkladnosti a spolehlivosti pořídili třeba Opel Insignii, aniž jste tušili, že značku Opel ve skutečnosti vlastní Francouzi (koncern PSA).

### RODINA, CO NEDRŽÍ POHROMADĚ

Věřili byste, že crossover SUV Fiat 500X a Jeep Renegade jsou v podstatě stejný vůz? Na první pohled sice vypadají odlišně – zatímco Fiat se drží zaoblených linií připomínajících legendárního Brouka, Jeep stále míří k vojenské hranatosti. Když však nakoukneme pod kapotu, zjistíme, že oba vozy stojí na stejném šasi, mají stejný motor i převodovku a že shod je daleko více než rozdílů. Jak k tomu došlo?

Značku Jeep si ve 40. letech nechala patentovat továrna Willys-Overland, která společně s Fordem dodávala automobily pro americkou armádu ve II. světové válce. Po válce však neslavil Willys-Overland s civilními modely moc úspěchů a v roce 1953 značku koupila za 60 milionů dolarů skupina Kaiser Motors. O sedmáct let později se Kaiser stal součástí AMC (American Motor Company), do které na konci 70. let začal investovat francouzský Renault, který chtěl prodávat jeepy na evropském trhu. Zároveň si však na atraktivní značku začala dělat chutě americká Chrysler Corporation. Ta v 60. letech skupovala i evropské značky, a to



takovým tempem, že Chrysler Europe skočil nakonec v bankrotu a v roce 1978 ji koupil PSA Peugeot Citroën za jeden dolar. Americká část krizi přečkala a v roce 1987 koupila celou skupinu AMC i s Jeepem.

Už o dvanáct let bylo všechno jinak. Chrysleru hrozil úpadek a zachránit ho měla fúze s německou firmou Daimler-Benz. Ta se však nepovedla. DaimlerChrysler se přejmenoval zpět na Daimler AG, zatímco Chrysler koupili v roce 2007 investiční dravci Cerberus Capital Management. Aby to nestačilo, přišla krize a o pouhé dva roky později Chrysler vyhlásil bankrot, ze kterého ho vykoupily vlády USA a Kanady, akcionáři penzijního fondu odborového svazu United Auto Workers a italský FIAT. Ten postupně vykoupil podíly všech ostatních zachránců a od roku 2014 jsou Jeep i Fiat jedna rodina, a je tedy logické, že pod kapotou obě značky sdílí stejnou DNA.

### JAK UŠETŘIT PŮL MILIONU

Ptáte se, proč stojí za to, takové složité rodokmeny rozplétat? Jednak se v nich skrývá hodně zajímavých příběhů,

jednak vám přehled v korporátních propleteních může pomoci uspořít dost peněz. Když padne ve vaší rodinné radě rozhodnutí pořídit si SUV a zalíbí se vám Acura MDX, zjistíte, že se tenhle krasavec s 3,5litrovým motorem dá koupit za nějaké dva miliony. Honda Pilot se stejným motorem, ze stejného roku a ve stejném stavu vás však přijde o půl milionu laciněji. Jde totiž o téměř stejný vůz vyráběný skupinou Honda. Značka Acura vznikla v 60. letech speciálně pro potřeby vývozu do USA, kde se japonské zboží a japonské značky netěšily dobré pověsti. Dnes už to sice neplatí, ale strategie vést Acuru jako luxusní řadu Hondy přetrvává. Pilot je tedy prodáván jako rodinné, kdežto Acura jako luxusní SUV. Technicky a vybavením se liší pouze v detailech, rozdíl ceny je naopak velmi markantní. Aby vás takové nástrahy nepřekvapily, máme pro vás na následující dvoustraně přehled současného rozvrhu značek, jejich majitelů a důležité kapitoly z jejich historie.

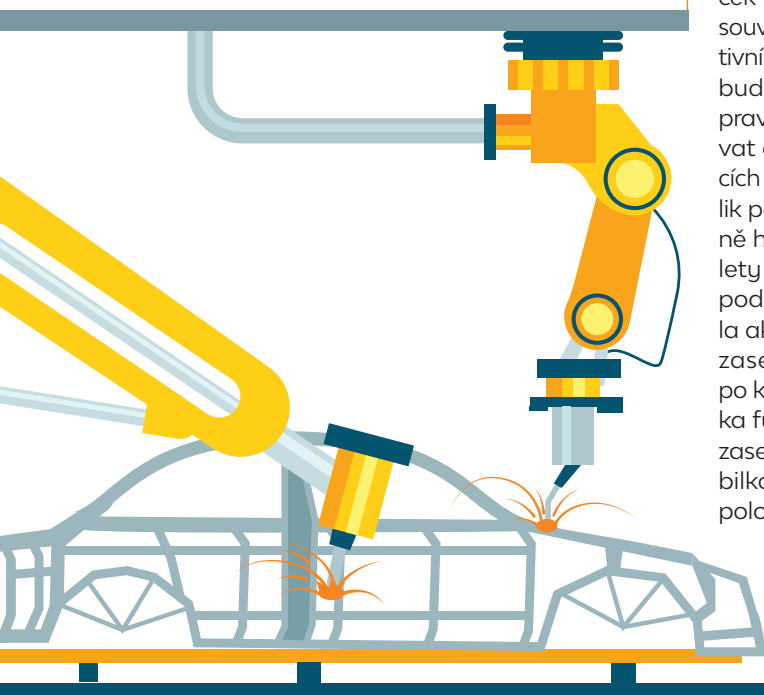
### NEZÁVISLÉ ZNAČKY

Co čeká svět automobilových značek v příštích letech? Současný vývoj související s vývojem vozů na alternativní pohon naznačuje, že jejich počet bude narůstat, ale výroba se bude pravděpodobně i nadále konsolidovat do velkých skupin spolupracujících firem. Nezávislost si drží jen několik posledních mohykánů. Patří mezi ně hlavně **Suzuki**, ve které sice mezi lety 2009 a 2015 držel Volkswagen podíl 19,9 %, ale firma později získala akcie zpět. V automobilce **Mazda** zase měl třetinový podíl Ford, ale po krizi v roce 2008 ho prodal a značka funguje dále nezávisle. **Ferrari** je zase finančně provázáno s automobilkou FIAT, která oficiálně vlastnila polovinu akcií až do roku 2014. Akcie supersportáků **McLaren** a **Aston Martin** si rozdělili nezávislí investoři a **Tesla** patrně navždy zůstane hračkou majitele Elona Muska.



### DOBRODRUŽNÝ ŽIVOT ŠÉFA AUTOMOBILKY

Carlos Ghosn je francouzský multimilionář narozený v Brazílii, vychovaný v Bejrútu a jedna z nejmocnějších postav automobilového světa. Kariéru začal jako inženýr v továrně na pneumatiky, v roce 1999 přišel jako šéf akvizic Renaultu do Japonska, kde převzal skomírající značku Nissan. Propustil 21 tisíc dělníků, zavřel několik továren, reorganizoval nákupy a všechny úspory reinvestoval během tří let do 22 nových modelů osobních i nákladních automobilů. Pod jeho vedením nejenže skupina přečkala krizi v roce 2008, ale o 8 let později koupila i značku Mitsubishi a v prodejích porážela giganty typu Toyoty nebo Volkswagenu. V Japonsku byl Ghosn oslavován jako hrdina a dočkal se dokonce vlastního manga komiksu. V roce 2018 si pro něj však přišla policie, která ho obvinila z mnohamilionových úplatků distributorovi v Ománu. Nissan ho propustil a přidal k žalobě vlastní obvinění ze zpronevěry firemních fondů. Ghosn zaplatil kauci v přepočtu přes 200 milionů korun a strávil 108 dní v domácím vězení pod neustálým dozorem kamer. Přesto se objevil zničehonic na silvestra 2019 v Libanonu. Japonské vyšetřování odhalilo dokonale naplánovanou tajnou operaci, během které bývalého bosse automobilového průmyslu najatí agenti propašovali ze země schovaného v obrovském kufří. Vzhledem k tomu, že Ghosn je v Libanonu něco jako lokální hrdina a jeho portrét si dokonce otiskli na poštovních známkách, je celkem nepravděpodobné, že se do Japonska vrátí.



# Přehled koncernů a jejich značek

## BMW

Výrobce motorů Rapp se na Bayerische Motoren Werke přejmenoval v roce 1917 a o pět let později se spojil s výrobcem letadel Bayerische Flugzeug-Werke.

### Vlastní značky

- » **BMW**
- » **MINI**
- » **Rolls Royce**

## GENERAL MOTORS

Americký gigant vznikl před 110 lety v Detroitu, kde dodnes sídlí. Jeho první značkou byl Buick, postupně přebíral další výrobce a expandoval do zahraničí.

### Vlastní značky

- » **Pontiac**
- » **Saturn**
- » **Oldsmobile**
- » **Hummer**
- » **Saab**
- » **Holden**
- » **Chevrolet**
- » **Daewoo**
- » **Buick**
- » **Cadillac**
- » **GMC**

## FORD

Kromě samotné značky Ford už dnes patří do kdysi mnohem početnější rodiny značek jen luxusní vozy Lincoln a brazilské offroady Troller.

### Vlastní značky

- » **Ford**
- » **Lincoln**
- » **Troller**

## RENAULT NISSAN MITSUBISHI ALLIANCE

Skupina s francouzskými kořeny dnes kontroluje podíly v automobilkách napříč celým světem, největší akvizici provedla v Japonsku.

### Vlastní značky

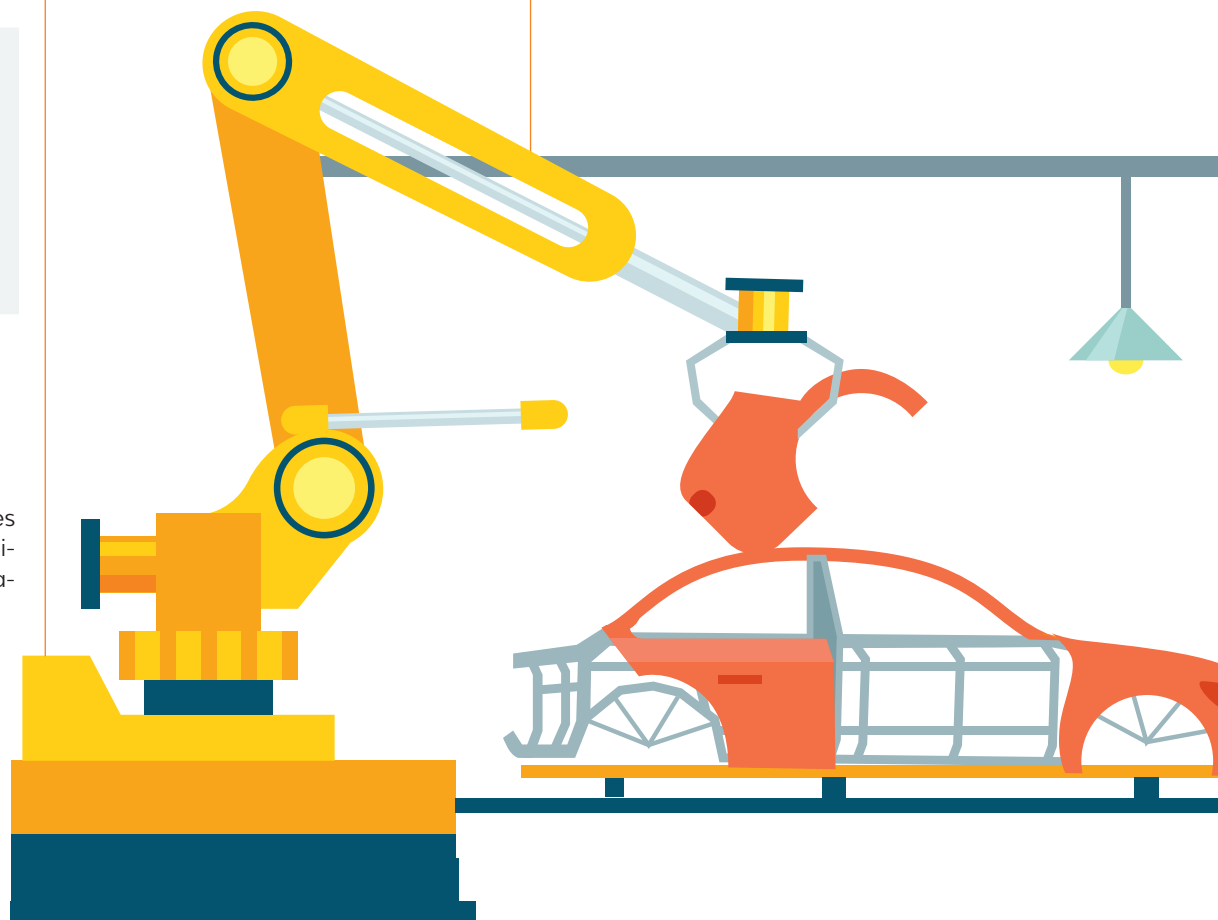
- » **Renault**
- » **Alpine**
- » **Dacia**
- » **Samsung Motors**
- » **Lada**
- » **VAZ**
- » **Nissan**
- » **Mitsubishi**

## STELLANTIS

Zbrusu nová superskupina vznikla před pár měsíci spojením dvou gigantů FCA a PSA. Důvodem pro toto spojení je hlavně spolupráce na výrobě elektromobilů.

### Vlastní značky

- » **Dodge**
- » **Ram**
- » **Jeep**
- » **Lancia**
- » **Maserati**
- » **Alfa Romeo**
- » **DS Automobiles**
- » **Ferrari**
- » **Peugeot**
- » **Citroën**
- » **Opel**
- » **Vauxhall**
- » **Abarth**





## TOYOTA

Jméno zdělila Toyota po legendárním průmyslníkovi Kiičiró Tojodovi. Bývalá továrna na tkací stavby dnes vyrábí kolem deseti milionů vozů ročně.

### Vlastní značky

- » Toyota
- » Hino
- » Lexus
- » Daihatsu
- » Subaru

## TATA MOTORS

Automobilová odnož obřího indického konglomerátu Tata Group vznikla jako lokomotivka v roce 1945. První automobily odsud začaly vyjíždět o devět let později.

### Vlastní značky

- » Daewoo
- » Jaguar
- » Land Rover
- » Daimler
- » Lanchester

## DAIMLER AG

Vznikl spojením Daimler-Motoren-Gesellschaft se společností Benz & Cie Daimler-Benz AG. Jeho vlajkovou lodí je značka Mercedes.

### Vlastní značky

- » Smart
- » EQ
- » Freightliner
- » Western Star
- » Mercedes
- » Maybach
- » AMG

## VOLKSWAGEN GROUP

Značka založená ve 30. letech německou vládou s cílem vyvinout vozidlo dostupné každému Němci. Od roku 1994 pod něj spadá i česká Škoda.

### Vlastní značky

- » Audi
- » Seat
- » Škoda
- » Bentley
- » Lamborghini
- » Buggati
- » MAN
- » Scania
- » Cupra

## HYUNDAI MOTOR GROUP

Odnož jihokorejského gigantu specializovaná na výrobu aut, jejíž výrobní závod v Ulsanu je největší automobilkou na světě.

### Vlastní značky

- » Hyundai
- » Kia
- » Genesis Motor
- » Ioniq

## GEELY

Automobilka čínského miliardáře Li Šu-fu, které však v přístupu na západní trhy dlouho bránila nedobrá pověst výrobce orientovaného na kopírování designů a technologií.

### Vlastní značky

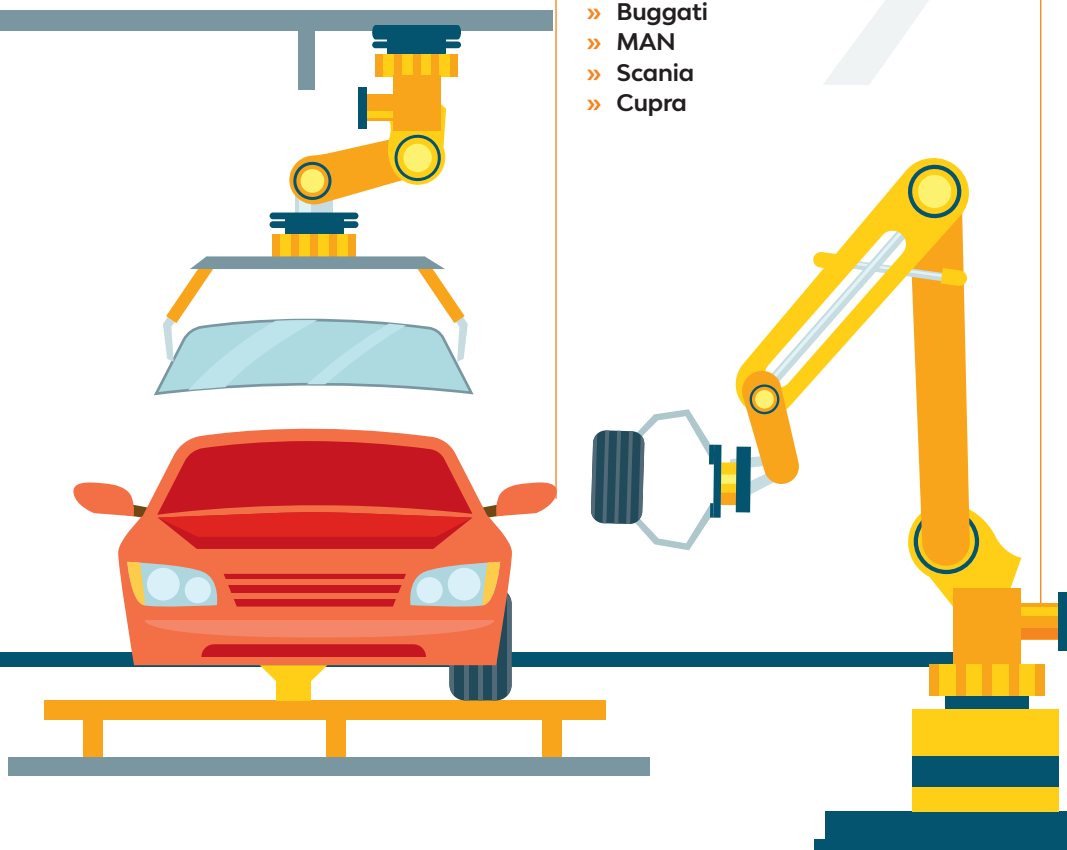
- » Geely
- » Lotus
- » Volvo
- » Polestar
- » Lynk & Co
- » Terrafugia
- » London EV Company

## HONDA MOTOR COMPANY

Až do 60. let se společnost specializovala na motocykly, jako první automobil představila v roce 1963 miniakladák T360 a krátce nato sportáček S500.

### Vlastní značky

- » Honda
- » Accura



# Firemní auta můžete i sdílet

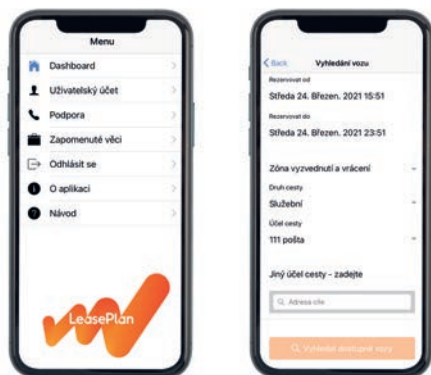
Potřebujete, aby vaši zaměstnanci mohli pracovně jezdit, ale nevyplatí se, aby každý měl svůj vlastní vůz? Co takhle vyčlenit pro ně auta, která mohou sdílet?

Nějakou pracovní cestu musí čas od času absolvovat téměř každý zaměstnanec. Přitom své vlastní služební auto má k dispozici podle průzkumů zhruba jen třicet procent lidí, taxislužby jsou drahé a ne vždy se dají využít prostředky hromadné dopravy, jako jsou vlaky, autobusy či tramvaje.

Nasnadě jsou sdílené automobily, které si zaměstnanci půjčují jen na konkrétní cesty, na pár hodin, na den. Jenomže flotilovému manažerovi z toho jde hlava kolem – předat klíče, převzít je zpět, knihy jízd, plánování, kdo a kdy si který automobil chce půjčit...

## ŘEŠENÍ TU JE

Pro firmy ve výše popsané situaci se jako ideální řešení jeví sdílené automobily neboli služba CarSharing. Jde o jakousi nadstavbu klasického operativního leasingu, která díky technologickému řešení celou koncepci střídání řidičů v jednom autě výrazně zjednodušuje. Flotilový manažer, který se stará o menší či větší počet takzvaných poolových aut, má díky tomuto řešení výrazně usnadněnou práci. Ve zkratce jde o to, že se do vybraných vozů nainstaluje elektronická jednotka, která umožňuje odemčení auta prostřednictvím mobilní aplikace. V ní si sami zaměstnanci auta dopředu zarezervují – dveře se tak odemknou pouze uživateli, který si auto na danou chvíli zamluvil.



## PŘEDNOSTI SDÍLENÍ AUTOMOBILŮ BY SE DALY SHRNOU DO ČTYŘ HLAVNÍCH OBLASTÍ

### 1. Je to jednodušší

Vůz rezervujete přímo z mobilní aplikace LeasePlan CarSharing, nemusíte nikde skladovat klíče ani malý technický průkaz. Auto lze vyzvednout i vrátit kdykoliv, čtyřadvacet hodin denně. V rámci služby Plus rovněž odpadají starosti s jeho mytím, čištěním interiéru, pravidelnými servisními prohlídkami nebo s veškerými opravami.

### 2. Méně práce pro správce flotil

Díky této službě využijete sdílené automobily efektivněji. Máte dokonalý přehled o všech nákladech na mobilitu a nestane se vám, že vás překvapí nějaký nečekaný účet. Dostáváte jednu pravidelnou měsíční fakturu.

### 3. Všechno máte pod kontrolou

To, jakým způsobem ke sdílení automobilů vaše firma přistoupí, záleží čistě na vás. Snadno vše nastavíte, třeba i včetně toho, jak si představujete optimální obsazenost jednotlivých aut. Navíc máte na jednom místě přehled o všech zápůjčkách, využití i řízení jednotlivých aut.

### 4. Děláte něco pro planetu

Sdílení automobilů je ekologické. Snižuje se totiž jejich počet na silnicích. A tím i objem CO<sub>2</sub> vypouštěného do ovzduší při jejich výrobě a provozu. Systém lze využít v rámci celé flotily, tedy i pro hybridní nebo čistě elektrické automobily.



Systém usnadní život rovněž vedoucím, kteří své lidi vysílají na pracovní cesty či různé kratší pojižďky. Snadno vše v aplikaci dopředu naplánují a mají neustálý přehled o vytižených a volných vozech. Sdílení umožňuje automobil rezervovat v podstatě neomezeně, lze tak plánovat jízdy na několik dnů (ale i týdnů a měsíců) dopředu s jistotou, že v danou chvíli bude vozidlo k dispozici. Odpovědní manažeři tak mohou velice efektivně plánovat vytižení menšího počtu aut a jejich rozdělení mezi zaměstnance.

### JAK TO FUNGUJE V PRAXI

- » Automobil si odemknete pomocí mobilní aplikace (telefonem přes technologii Bluetooth) a tím zahájíte zápůjčku. V autě je nainstalována CarSharing jednotka. S tou je propojený klíč a palivová karta – oba najdete v přihrádce u spolujezdce. Klíčem vůz nastartujete a rovněž během zápůjčky zamknete, pokud se od něj potřebujete vzdálit.
- » Když potřebujete natankovat palivo, nejprve v mobilní aplikaci CarSharing zvolíte požadavek na tankování, načte se vygeneruje unikátní jednorázový PIN. Naplníte nádrž a při platbě tankovací kartou (kterou najdete ve voze) zadáte právě tento jedinečný kód. Pak kartu vrátíte zpět do přihrádky na palubní desce na straně spolujezdce.
- » Když zápůjčku končíte, vypnete motor a palubní klíč připojíte ke konektoru v přihrádce u spolujezdce. Vůz

pak opět zamknete prostřednictvím mobilní aplikace ve vašem telefonu.

### JAK DLOUHO TO TRVÁ?

Nejprve je potřeba podepsat dodatek k rámcové smlouvě se společností LeasePlan. Následuje objednání vybraného vozu; jakmile ten dorazí k dealerovi, objedná se třetí „palubní“ klíč a namontuje se speciální jednotka. Vůz je pak předán klientovi a člověk, který se o sdílení ve firmě bude starat, absolvuje zaškolení. Pak je ve vozidle aktivován systém CarSharing a po proškolení jednotlivých zaměstnanců lze sdílení začít využívat. Celková doba dodání je oproti běžnému leasingu zhruba o tři týdny delší.

### CO TO OBNÁŠÍ?

Služba CarSharing je aktuálně k dispozici ve dvou úrovních: Standard a Plus. V základu jsou asistenční služby, autorizovaná servisní síť nebo zapůjčení náhradního automobilu. Varianta Plus s přidávanými službami je dostupná zatím pouze v Praze, chystá se její rozšíření do Brna a Ostravy. Pokud vás tato služba zaujala, požádejte svoji kontaktní osobu o více informací.

### AUTO JEN NA NĚKOLIK MĚSÍCŮ? JDE TO

Často se stává, že nastoupí nový zaměstnanec, který potřebuje služební vůz, nebo se objeví nová zakázka či projekt vyžadující několik služebních aut. Kde je rychle a flexibilně vzít, a navíc bez rizika, když se nováček

nemusí osvědčit a může ještě ve zkušební době odejít, nebo projekt může být časově omezený a za určitou dobu skončí. Brát si v těchto případech automobil na klasický operativní leasing nedává smysl – hrozí, že automobily by zůstaly ležet ladem, případně by bylo nutné platit penále za předčasné ukončení leasingu.

Pro tyto případy nabízí LeasePlan prostřednictvím programu FlexiPlan střednědobé pronájmy na minimálně 1 měsíc až na dva roky. V praxi to funguje tak, že zákazník poptá vozidlo vybrané kategorie a LeasePlan mu vybere adekvátní vůz na základě momentální dostupnosti. Automobil je v podstatě okamžitě k dispozici.

Zákazník pak platí měsíční splátky, které jsou neměnné po celou dobu pronájmu a počítají s neomezeným nájездem. To znamená, že po skončení pronájmu nejsou účtovány žádné nadlimitní kilometry. Po dvou měsících užívání může klient auto kdykoliv bez penalizace vrátit.

Měsíční splátka pokrývá všechny nezbytné služby, které souvisejí s provozem automobilu: vedle financování vozu také jeho kompletní servis, sezonní pneumatiky, pojištění, asistenci, silniční daň, dálniční známku nebo koncesionářský poplatek za rádio.

Nově jsme kategorie tohoto produktu rozšířili o SUV vozy a během tohoto roku také plánujeme do FlexiPlanu zahrnout LCV. V ten moment se FlexiPlan stane plnohodnotnou možností pro všechny naše klienty.

#### VERZE STANDARD I PLUS OBSAHUJÍ

- Asistenci PLUS
- Výhradní Driver's Service
- Autorizovanou síť pro údržbu
- Náhradní vozidlo s přefakturací

**Dostupnost služeb PLUS aktuálně v Praze** (na základě poptávky je možné zajistit služby i v Brně a Ostravě)

#### CARSHARING STANDARD

- Jednotka CS vč. zajištění montáže
- Elektronická kniha jízd
- Webová aplikace
- Mobilní aplikace pro iOS a Android
- Osobní školení fleetového manažera

**550 Kč/měsíčně**

1

#### CARSHARING PLUS

- Varianta STANDARD
- + Řešení běžné údržby
- + Řešení pojistných událostí
- + Sezonní přezouvání pneu
- + Čtvrtletní mytí vozidla včetně interiéru

**1 850 Kč/měsíčně**

2

# Auto s vůní kávy

**Specifický obor, ve kterém společnost Dallmayr působí, klade nároky nejenom na jejich vozový park, ale i na služby, které od LeasePlanu využívají. O distribuci kávy i modernizaci firmy se staletou tradicí jsme si povídali s ředitelem české pobočky René Sionem.**

Text Jiří Holubec

## Můžete ve stručnosti popsat činnost vaší firmy?

Firma Dallmayr byla založena v Bavorsku před více než třemi sty lety a za tu dobu se vypracovala v jednoho z nejvýznamnějších světových zpracovatelů a distributorů kávy. Kromě tří velkých pražírén v Německu a dalších specializovaných divizí – jako světoznámé lahůdkářství, catering, HORECA – má naše firma divizi označenou jménem Vending & Office. Ta je zaměřená na nápojový servis ve firmách a institucích prostřednictvím kávovarů, ale také samoobslužný prodej nebo výdej potravin a dalších nápojů. Distribuujeme a spravujeme automaty na kávu, potraviny a nápoje umístěné například na čerpacích stanicích, letištích, ale i ve výrobních podnicích a kancelářích.

## Jak se tradiční firmě vašeho typu daří vypořádat s nároky moderní doby?

Dallmayr držel krok s vývojem technologií odjakživa a tento trend promítáme do všech oblastí naší činnosti. Jedním z posledních projektů bylo například rozšíření skladovacích a distribučních kapacit naší centrály v Jesenici, kde jsme na logistické centrum nainstalovali fotovoltaickou soustavu s bateriovým úložištěm. Během slunečných dnů je tak centrum energeticky soběstačné, a dokonce dodává přebytky do veřejné distribuční sítě. Směrem k zákazníkům jsou to moderní bezhotovostní platební a identifikační systémy, automatizace všech administrativních procesů objednávek a dodávek, online tiketovací call centrum a další.

## Předpokládám správně, že i na váš byznys v poslední době dopadla světová pandemie?

Samozřejmě nás zasáhla, hlavně co se týče firemního života a života našich zaměstnanců. Více než 180 techniků a obsluh, kteří se starají o naše přístroje a automaty, musí každý den dojíždět do podniků a firem a fungovat v rámci všech ochranných opatření. Čistě v byznysu se nám díky šíří záberu podařilo její dopad zmírnit. Obory HORECA zaznamenaly absolutní propad, na druhou stranu nám stouply prodeje navázané na obory, u nichž se naopak krize projevila růstem jejich odbytu. Prodeje kávy do maloobchodu šly celosvětově nahoru téměř o 30%. V průměru vývoj našeho byznysu v podstatě kopíruje pohyby ekonomiky každé země, kde pracujeme.

## Jak vypadá váš vozový park?

Náš vozový park čítá v současnosti asi 130 vozidel, 90 jich máme pronajatých od LeasePlanu na operativní leasing. Jednu třetinu z toho tvoří velká užitková vozidla, třetinu malá užitková vozidla, pickupy a třetinu vozy osobní. Co se týče značek, poslední dobou jsme zakotvili u PSA. V naší nákladní flotile jezdí hodně boxerů a jumperů. Citroëny jsme používali i jako osobní auta, pak jsme začali využívat i hybridní Toyoty. Pro pohyb v centrech měst jsou ekologičtější a měly

také výhodu, že s nimi bylo možné snadno parkovat, což je pro péči o naše zákazníky významný benefit. Tuto podporu bohužel například v Praze magistrát z neobhájitelných důvodů zastavil, uvidíme tedy, jestli budeme dražší hybridy nadále využívat.

## Hodí se vám tedy, že můžete díky LeasePlanu skladbu parku pružně měnit?

Ano, to je určitě výhoda. Snažíme se však přesouvat i automobily v rámci společnosti a vždy tak využít plnou délku leasingového období.

## Má váš obor podnikání nějaké další speciální nároky na vozový park?

Část vozidel musí být uzpůsobená převozu potravin. Především jde o chlazené vestavby nebo instalované chladicí boxy, kam ukládáme zboží, které doplníme do našich automatů.

## Jak dlouho už vaše spolupráce s LeasePlanem trvá a jak jste s ní spokojeni?

Spolupracujeme už asi deset let, což samo o sobě svědčí o naší spokojenosti. Vždy je však co zlepšovat. Jako každý obor tak i náš má svá specifika, takže jako zákazník potřebujeme kromě běžných leasingových služeb například i konzultace. Doporučení, jaké vozy a jaké technologie na trhu by pro nás mohly být přínosem. Oceňujeme, že kolegové z LeasePlanu jsou většinou proaktivní a sami přicházejí s návrhy řešení. Nečekají, až se na ně začneme ptát my. Víťame rozšíření profesionálního týmu o specialisty na dodávkové vozy a jejich potřeby provozu a správy, které jsou od osobních vozů přece jen odlišné.



# Subaru Outback

SKUTEČNÁ HODNOTA



Nová generace Subaru Outback je příkladnou ukázkou evoluce. Zachovává si vlastnosti, které z něj udělaly ikonu kategorie crossover, a současně přidává všechny nové technologie, jež na moderních autech tak milujeme.



**K**aždý automobil má svoji charakteristickou kombinaci vlastností. Pro Subaru Outback ale platí, že bylo postavené pro co možná největší univerzálnost. Nová generace má rozměry tak akorát, aby odvezla všechno, co potřebuje čtyřčlenná rodina na hory, a současně není obudná, abyste si ve městě nepřipadali jako slon v porcelánu. Skvěle se do něj nastupuje a nabízí potřebný výhled, ale přitom to není neohrabané SUV. Se světlou výškou 213 mm, chytrým pohonem všech kol Symmetrical AWD a režimy X-Mode má průchodnost terénem jako skutečný off-road, ale přitom dokáže poskytnout komfort, stabilitu a potěšení z jízdy jako prestižní limuzíny. A to nemluvíme o revolučním interiéru s chytrými bezpečnostními asistenty, které dokážou předvídat.

Subaru Outback je prostě univerzální vůz, který v nové generaci svoji koncepci celkově posunuje na novou úroveň. I když má zvenku povědomé tvary s trochu ostřejšími rysy než dosud, je postaven na zbrusu nové a extrémně pevné globální platformě Subaru a do ní má vloženou svoji typickou techniku – plochý motor Boxer, bezestupňovou převodovku Lineartronic s osmi virtuálními stupni a symetricky vyvážený pohon všech kol. Jestliže vás technika příliš nezajímá, potom nám prostě věřte, že je základem pro bezpečné a zároveň fantastické svezení na silnici i v terénu.

Nová generace Outbacku doslova ohromuje zbrusu nově navrženým interiérem. Jeho dominantním prvkem je na první

pohled obrovský 11,6" dotykový displej, ale jakmile se uvnitř zabydlíte, zjistíte, že je především důmyslně navrženým prostředkem ke všem funkcím. A ještě mnohem více unesení budete z použitých materiálů, praktických detailů a v neposlední řadě z **kvality komfortních sedadel, potahovaných nově i kůží Nappa**. V případě **zavazadelníku** pak výrobce **slibuje objem 522 litrů**, což je o rovných deset litrů více než u dosavadní generace. Dveře zavazadelníku mají praktickou vychytávku – i s plnými rukama je otevřete pouhým přiblížením lokte před znak Plejád.

Špičková výbava, samozřejmě s bezpečnostním kamerovým systémem EyeSight, doplňuje skutečný hardware navržený pro dlouhou životnost a houževnatost. Atmosféricky plněný čtyřválec 2,5 litru s výkonem 169 koní je důstojným motorem, který vydrží věky. Jistě i on je jedním z důvodů, proč u nového Outbacku očekáváme vysokou zůstatkovou hodnotu, jako tomu bylo u všech jeho pěti předchozích generací.



# Elektromobilem kolem ČR za

# 24

# hodin



Čerstvě faceliftovaná Hyundai Kona Electric disponuje výkonem 150 kW a ukrývá akumulátor o kapacitě 64 kWh. Papírový dojezd je 484 km a z 10 na 80% se umí nabít za 47 minut. Cesta v hlubokých mrazech se značným převýšením přinesla i tak velmi slušnou průměrnou spotřebu 16,5 kWh/100 km.



Trasa vytyčená Českou asociací pro elektromobilitu měří přesně 1 285,4 km. Směr cesty ani její počáteční bod není striktně předepsaný. Každá posádka se jen pokaždé musí po zdolání kompletní trasy vrátit na původní místo startu.



Posádka magazínu Flotila startovala a končila u nabíjecí stanice E.ON u Vystrkova. Zdejší ultrarychlá dobíjecí stanice je první stanicí v ČR, která poskytuje nabíjení čistě zelenou energií.



Do dobítí zbývá

1 h 11 m (100%)

52%

23mins (80%)

⚡ 76 kW

Cestu posádka absolvovala se třemi zastávkami k dobíjení, během kterých bylo z rychlodobíjecích stanic odčerpáno 54,3; 52,4 a 61,6 kWh, a to při době trvání nabíjení 1 hod a 13 min, 1 hod a 34 min a 1 hod a 46 min.



Do cíle posádka dorazila v čase 23 hodin a 52 minut, přičemž samotná jízda zabrala 19 hod a 13 minut. Na nabíjecích stanicích auto strávilo v součtu 4 hodiny a 33 minut. Jízda znamenala celkovou spotřebu 212 kWh a útratu při využití dražšího rychlého dobíjení 1 272 Kč. Jeden ujetý kilometr tak v nákladech vyšel těsně pod 1 Kč.

# AHOJ ID.

Volkswagen sází na elektromobilitu s modely rodiny ID.: kompaktní ID.3 s dojezdem přes 500 kilometrů nově doplňuje SUV ID.4, které koupíte pod milion korun, můžete za něj zapřáhnout vlek a umí být 4 × 4. A také s vámi bude mluvit!



Nová éra mobility je tady. Jmenuje se **elektromobilita**. O tom, že auta už nejezdí jen na benzin, naftu či plyn, už ví fakt každý. Přesto se elektromobility spousta lidí bojí. Proč? Možná jen ještě nepoznali, jak skvěle může fungovat elektromobil od Volkswagenu: ID.3 nebo ID.4.

A právě tohle **elektrické SUV** dokáže být ideálním firemním vozem pro služební účely přes týden a pro rodinné využití o víkend. S cenou začínající na 991900 korun včetně DPH se s rezervou vejde do milionového budgetu a nabízí prostor pro rozsáhlou individualizaci.

**Volkswagen ID.4 vypadá skvěle.** Na 21" kolech jako z Touaregu dokáže ID.4 reprezentovat, dvoubarevné lakování dává vozu šmrnc, stejně jako chromované prvky a zapuštěné kliky dveří

s ovládním „na jeden prst“ dotváří supermoderní atmosféru spolu s inteligentními Full LED světly IQ Lights, které vás mile přivítají. Volkswagen ID.4 je přitom s délkou necelého 4,6 metru ideálním kompromisem tak, aby byl ve městě a garážích obratný a přitom jeho kabina dokázala nabídnout prostornost pětimetrového SUV.

A protože **SUV má být především praktické**, pohled na střechu prozradí první benefit: podélné střešní nosníky s nosností 75 kg schopné instalace střešního boxu, což u elektromobilů rozhodně není pravidlem, stejně jako těžné zařízení, ukryté v zadním nárazníku. Elegantly ho vyklopí elektromotor a vy pomocí parkovací kamery krásně nacouváte až k oji přívěsu, který může vážit (včetně nákladu) až 1 000 kilogramů. Anebo na „kouli“ můžete umístit držák

Po sklopení zadních sedadel nabízí vůz velkorysý prostor i pro přepravu objemnějšího nákladu.



na kola – a to také každý elektromobil neumí...

V interiéru budete jako doma hlavně díky absolutní nekomplikovanosti. Vše začíná snadným nástupem na zvýšená sedadla, která mohou být i v dokonalé Top-Sport verzi s integrovanými hlavovými opěrkami, elektricky nastavitelná ve 12 směrech, vyhřívaná a s masážní funkcí. **Digitální doba dává prostor několika displejům:** centrálnímu mozku ID.4 na středovém panelu o obří velikosti 12" (30,5 cm), informačnímu přehlednému před řidičem a pak je tu ještě head-up a rozšířená realita. Tou s vámi ID.4 komunikuje, třeba když s ním mluvíte, když vás naviguje k cíli nebo signalizuje příchozí hovor. Jak intuitivní!

Všechno tady funguje pro to, aby **ste ID.4 ovládali co nekomfortněji a nejsnadněji**. Tak třeba: jdete s plnými taškami v rukou, potřebujete naložit do kufru. Stačí se jen přiblížit k vozu, máchnout nohou pod zadním nárazníkem a Easy Open otevře víko. Uložíte nákup, sáhnete na kliku dveří, bezklíčově se dostanete dovnitř, sednete na sedadlo řidiče, kde je senzor, a nemusíte ani startovat – stačí sešlápnout brzdu, zvolit směr jízdy a šlápnout na plyn. Pardon, akcelérátor. Z místa jste na padesátce v mžiku, stokilometrové rychlosti dosáhne ID.4 za 8,5 sekundy, a když vám to situace dovolí, zastaví vás omezovač až na 160 km/h.

## **ALE CO DOJEZD? DOBÍJENÍ? PROVOZNÍ NÁKLADY? KLID. VE VŠEM JE ID.4 NA ÚROVNI:**

- » **Dojezd** špičkové verze se 77 kWh baterií dosahuje až 522 km. Základní provedení s menší sadou akumulátorů 52 kWh zvládne 340 km.
- » V ideálním případě **nabíjíte**, když ID.4 nepotřebujete – přes noc wall-boxem ID. Charger. Střídavým proudem zvládne 11 kWh, takže za 7 hodin máte teoreticky k dispozici plnou kapacitu. Pokud potřebujete dobít třeba při delší cestě a najdete hypercharger, máte vyhráno – ID.4 díky chytrému





Elegantnímu interiéru vévodí barevně odlišený volant a velký, přehledný palubní displej.

managementu baterií zvládá nabíjecí výkon 125 kWh. V praxi jste na 80% kapacitě akumulátorů za nějakých 20 minut, takže po kávě a vyřízení několika e-mailů můžete jet další stovky kilometrů dál.

- » Se **spotřebou** 15,5 kWh na 100 kilometrů se pohybujete na nějakých 60 haléřích za kilometr (když nabíjíte za obvyklé 4 Kč/kWh), což je v porovnání s výkonově srovnatelným naftovým SUV méně než polovina. Skvělé. A to nepočítáme servisní náklady, které jsou u elektrického ID.4 doslova zanedbatelné. Elektromobil totiž nepotřebuje měnit motorový ani převodový olej či jeho filtry, brzdy elektromotorem, rekuperuje energii a brzdy prakticky nepotřebuje, takže za toto všechno u něj ušetříte. Absence dálniční známky je pak jen příjemným bonusem, bezplatné parkování na modrých zónách v Praze však dokáže váš rozpočet šetřit významně.
- » Využijete při svých cestách pohon všech kol? Pokud ano, tak ID.4 vám tuto techniku nabídne také, verze **ID.4 GTX** s pohonem **4Motion** již brzy doplní nabídku tohoto modelu. Přední kola bude v tomto případě pohánět další elektromotor. Kromě perfektní trakce tak počítejte rovněž s větší porcí výkonu. Sebevědomou dynamiku zajistí impozantních 225 kW.

Kdo nepotřebuje velký rodinný vůz ani SUV, má možnost volby kompaktního **ID.3**. Tento novodobý Brouk, přelomový elektromobil Volkswagen, postavený na zcela nové architektuře MEB stejně jako ID.4, nabízí tytéž přednosti



jen v menším balení. Jeho cenu importér dokázal stlačit na 895 900 Kč včetně DPH.

**Startovací provedení City** přitom ve výbavě má i 10" navigaci Discover Pro, vyhřívaná sedadla i volant, který je potažený kůží, 18" kola, telefonní rozhraní, LED světlomety vpředu i vzadu, ambientní osvětlení interiéru a balík jízdních asistentů, včetně adaptivního tempomatu ACC, do velké míry automatizujících jízdu. Sériová výbava obsahuje samozřejmě i nabíjecí kabely jak do klasické domácí zásuvky 230 V, tak do veřejné nabíječky (Mennekes).

Dostupnější **Volkswagen ID.3 nebyl nijak ochuzen v rychlosti nabíjení** a zvládne rovněž nabíjecí výkon až 125 kWh dostupný například v síti hyperchargerů Ionity, na jejímž vývoji a instalaci se Volkswagen v rámci celé Evropy zásadně podílí.

Pro městský provoz bohatě stačí základní verze ID.3/110 kW s bateriovou sadou 45 kWh a spotřebou 14,9 kWh/100 km, což znamená kombinovaný dojezd podle WLTP 350 km. Silnější ID.3/150 kW v nabídce figuruje také s většími akumulátory 57 kWh, přičemž vrchol tvoří cestovatelská **špičková specifikace Tour 77 kWh**, s níž Volkswagen ID.3 zvládne až 542 km na jedno nabití. A s tím už se dá jet i na dovolenou – zavazadelník o objemu 385 litrů, průvlak do kabiny a prostorové poměry srovnatelné s Passatem dokážou zajistit slušný komfort.

Cesta k elektromobilitě není tak komplikovaná, jak v různých diskuzích zaznívá. Elektromobily Volkswagen ID.3 a ID.4 jsou toho jasným důkazem.

# Nabídka pro podnikatele a malé firmy

## \*SLUŽBY ZAHRNUTÉ V MĚSÍČNÍ SPLÁTCE:

1. Letní a zimní pneumatiky, pneuservis a uskladnění
2. Povinné ručení a havarijní pojištění (s 5% spoluúčastí / min. 5 000 Kč)
3. Dálniční známka
4. Garanční servis
5. Asistenční služba s náhradním vozem až na 10 dní
6. Silniční daň a rozhlasový poplatek
7. Pojištění GAP
8. Palivové karty se slevou na tankování (na vyžádání)

## ŠKODA KAROQ

1.5 TSI / 110 KW / DSG / STYLE  
(od 8 308 Kč měsíčně bez DPH)\*



**Výbava vozu:** Adaptivní tempomat | Parkovací senzory vpředu a vzadu | LED přední světlomety s funkcí AFS | LED mlhové světlomety s corner funkcí | 17" kola z lehké slitiny Ratikon | KESSY – bezklíčové zamykání a startování | Vyhřívaná přední a zadní sedadla | Vyhřívavý volant | Infotainment Amundsen 8" s navigací | Elektricky sklopná zrcátka s osvětlením nástupního prostoru | Virtuální kokpit | Metalická barva dle dostupnosti  
**Dostupnost:** Skladem

## ŠKODA KODIAQ

SPORTLINE  
2.0 TDI / 147 KW / DSG / 4x4  
(od 12 289 Kč měsíčně bez DPH)\*



**Výbava vozu:** Sportovní nárazník | Sportovní přední sedadla | Off Road režim | Adaptivní tempomat | LED hlavní světlomety | Zadní parkovací kamera | Infotainment Amundsen 8" s navigací | KESSY – bezklíčové odemykání, zamykání a startování | Vyhřívání předních sedadel | Vyhřívavý multifunkční volant | Sklopné tažné zařízení | Virtuální kokpit | Litá kola z lehké slitiny 20" Vega leštěná | Látkové čalounění černé z Alcantary  
**Dostupnost:** Duben/Květen

## KIA CEED

SPORTSWAGON  
1.0 / T-GDI / 74 KW / FRESH  
(od 5 354 Kč měsíčně bez DPH)



**Výbava vozu:** Parkovací senzor vzadu | Tempomat s omezovačem rychlosti | Systém sledování únavy řidiče (DAW) | Manuální klimatizace | Ovládání audiosystému na volantu | Bluetooth handsfree | Palubní počítač | Podélné střešní ližiny | Denní svícení LED | Asistent pro rozjezd do kopce HAC | Brzdový asistent BAS | 15" ocelové disky kol | Centrální zamykání s dálkovým ovládním + sklopný klíč | Barva Modrá Flame, Lunar Silver, Casa White, Black Pearl  
**Dostupnost:** Skladem

# Doporučujeme nové modely

## KIA EV6

Crossover s originálním a na vozy této značky dost netradičním vzhledem v duchu nové designérské filosofie spojených protikladů je prvním modelem nové řady elektromobilů, s nimiž Kia v nejbližších letech přijde na trh. Vůz je postaven na modulární platformě E-GMP vyvinuté koncernem Hyundai Kia výhradně pro potřeby elektromobilů a poprvé vyzkoušené na úspěšném modelu Hyundai Ioniq 5.



## NISSAN ARIYA

Nový a velice povedený počín Nissanu na poli elektromobilů potěší futuristickým designem a prostorným, otevřeným a světlým interiérem poskytujícím všem uvnitř maximální pohodlí. Po úspěchu modelu Leaf bude mít Ariya všechny jeho skvělé vlastnosti, jako například ProPILOT Assist nebo e-Pedal pro jednoduché zrychlení a zpomalení vozu. Na našem trhu by se Nissan Ariya měl objevit koncem roku.



## AUDI E-TRON GT QUATTRO

První plně elektrický model značky Audi vás zaujme impozantním zrychlením, výkonem blížícím se sportovním vozům i moderním a zároveň elegantním designem. Díky pohonu všech čtyř kol, nízko položenému těžišti a perfektně rozložené hmotnosti si za volantem Audi e-tronu užijete parádní řídičský zážitek.



# Jel jsem Dakar

aneb život novináře na nejtěžší  
dálkové rallye na světě

Tři týdny z domova. Spaní ve stanu při teplotách těsně nad nulou. Ujetých 8 000 kilometrů, přičemž jemný písek mám v botách i v počítači ještě dnes. Všechny tyhle útrapy však vyvažují tak úžasné zážitky, že netoužím po ničem jiném než jet na Dakar zas!

Text Honza Červenka Foto ASA

Je půl čtvrté ráno. Dva metry od hlavy mi právě nastartoval 12,8litrový naftový šestiválec doprovodného kamionu. Mané mě napadne, že když Petr špatně zařadí, tak mě přejede. Pak si ale uvědomím, že mám k dobru dalších třicet minut spánku, a zavrtám se ještě hlouběji do spacáku. Do konce Dakaru zbývají ještě tři dny a já jsem fakt unavený...

## UŽ JSME TI REZERVOVALI LETENKU

Nabídka jet na Dakar se neodmítá. Dostal jsem ji vloni, rok předtím jsem absolvoval podobný maratonský závod Africa Eco Race. Jenže jak správně tušíte, letos už to všechno tak lehké nebylo. Ten telefon zazvonil někdy v říjnu a na druhé straně byl Martin Prokop. Závodník, šestinásobný účastník dakarské rallye a taky kamarád.

„Hele, jel bys s námi zase na Dakar?“  
„No jasně že jell!“ „Tak to je dobře, protože už jsme ti rezervovali letenku.“

Jak už v to podobných případech bývá, těch informací na začátku nebylo mnoho. Matně jsem tušil, že odlet bude ještě pár dní před silvestrem, vrátíme se někdy v druhé půlce ledna a že bych si měl vzít o trochu teplejší spacák, pár triček s dlouhým rukávem a šortky klidně jen jedny, protože vloni na Dakaru mrzlo. Letos se jel druhý ročník v Saúdské Arábii, a i když jste na poušti a sluníčko se do vás opírá celý den, tak večer bývá fakt zima. Přibližná trasa Dakaru byla zveřejněna už někdy v létě, ale stejně je pro vás důležité jen to, že vlastně pojedete celou Saúdskou Arábii kolem dokola.



Organizátoři mají tři kompletní bivaky, které během závodu točí. Jeden se bourá, v dalším se bydlí a třetí se staví.



Emoce v cíli... Musíte zvládnout 5 400 závodních kilometrů, ale vyřadí vás chyba na jednom metru.

## PILOTA ANI NAVIGÁTORA NENAHRADÍŠ

Je 28. prosince. Dva negativní testy na covid-19 v kapse, na obličejí respirátor a dezinfekce je náš nejlepší kámoš. Jsme na letišti v Praze a čekáme, až přistaví charterové letadlo, které veze do Džidy skoro všechny závodníky ze Slovenské i České republiky. Dohromady je nás víc než 160 lidí, Česko mělo na letošním Dakaru třetí největší počet závodníků hned po Francii a Španělsku. A v letadle jsou nejen závodníci, ale i mechanici a členové doprovodných aut. Saúdové před pár dny zavřeli hranice, ale máme diplomatickou výjimku. Všichni moc dobře víme, že v tomto případě bude výhra nejen vidět cíl, ale taky se vůbec postavit na start. Čekají nás tři dny v karanténě, pak další testování a teprve potom budeme moct vystřičit nos z hotelu.

Ptám se různých českých posádek, jak to mají zařízené, kdyby měl někdo na poslední chvíli pozitivní test. Skoro všichni mají záložní plán a náhradní řešení, když onemocní někdo z mechaniků nebo členů doprovodného týmu, ale kdyby byl nemocný někdo z jezdců,

byl by to průšvih. „Jeden z mechaniků zůstal doma, měl pozitivní test na covid, místo něj jede náhradník,“ říká Qurin Muller, týmový manažer českého MP-Sports. „Máme pět mechaniků, což je luxus na jedno auto, to kdyby měl někdo pozitivní test na místě a nemohl rallye jet. Kdybych onemocněl já, tak se taky nic neděje, stejně jako kdyby onemocněl kdokoliv další z týmu. Kdyby však onemocněl Martin Prokop nebo jeho navigátor Viktor Chytka, byl by to neřešitelný problém a konec účasti pro nás všechny,“ popisuje Muller. Raději se ani neptám, jestli bych se závodu mohl zúčastnit já. Jedu totiž s týmem MP-Sports a jsem na ně de facto odkázaný. Mou úlohou je nejen psát články, ale taky občas řídit obytné auto Martina Prokopa. A ten kdyby nejel...

Z celé česko-slovenské výpravy byl nakonec pozitivní jen slovenský motorkář Ivan Jakeš, který strávil celý Dakar 2021 zavřený v hotelovém pokoji. „Všichni jsme věděli, že se to může stát komukoliv, ale zároveň jsme



Třída malých bugin je na vzestupu, její obsazenosti odpovídá i vysoké tempo.

## RALLYE DAKAR 2021: ZÁVĚREČNÉ VÝSLEDKY PO 12. ETAPĚ

### Motocykly

K. Benavides (Arg./Honda)

### Automobily

Peterhansel, Boulanger  
(Fr./X-Raid Mini)

### Čtyřkolky

Andujar (Arg./Yamaha)

### SSV

Lopez Contardo, Latrach  
Vinagre (Chile/Can-Am XR5)

### Lightweight Vehicle

Lopez Contardo, Latrach  
Vinagre (Chile/Can-Am XR5)

### Kamiony

Sotnikov (Rus./Kamaz)

### Classic

Douton, Etienne  
(Fr./Buggy Sunhill 1979)

všichni doufali, že se to nestane," řekl mi Martin Macík, závodník týmu Big Shock, v předvečer startu závodu. „Taky jsme měli různé varianty, ale kdyby se to opravdu stalo, byl by to průšvih. Pořadatel by nám sice převedl startovní do příštího ročníku, ale to je tak všechno. Byly by to obrovské ztráty nejen sportovní, ale i finanční," uzavřel Macík.

## RŮZNÉ NÁRAMKY, STEJNÉ SNÍDANĚ I VEČEŘE

Tři dny trávené v karanténě v hotelu byly nekonečné. A o to zrychleněji pak ale působily ty následující. Vyzvednout auta a kamiony v přístavu, přebalit věci, napsat úvodní reportáže. Už vloni jsem si všiml, že na těchhle velkých a náročných rallye je to jako na vojně. Buď pořád na něco čekáte, nebo nestíháte. Najednou zjišťuji, že jsem v poušti na duně, na kolenou počítač, připojení mám přes internet v mobilu a nahrávám fotky na server v Praze. Místní datová simka na 100 GB stojí necelé dva tisíce korun a následující týdny to bude nejen moje jediné spojení s domovem, ale taky s foťákem a notebookem hlavní pracovní pomůcka. Je shakedown, tedy poslední testování před ostrým startem, organizátoři posílají další a další e-maily, kde být, co zařídit a co bychom měli vědět, pár metrů ode mě burácí závodní auta, kamiony a motorky. Usmívám se. Konečně to všechno začalo!

Den první. Závodníky čeká 622 kilometrů, ale z toho jen 277 je ostrých, tedy měřených. Zbytek zabere přejezd. Takhle to tady chodí často, z celkových 7464 etapových kilometrů se závodí „jen“ na 4 767 kilometrech. Sedím za volantem obyčného auta, polykám kilometry po široké dálnici společně s ostatními dakarskými doprovody a výsledky českých jezdců sledujeme online na mobilu.

Co se základních potřeb týče, je jedno, jestli jste na Dakaru jako novinář, mechanik či jezdec. Máte sice různé barevné náramky na ruce, ale pro všechny pořadatelé zajišťují shodné snídaně a večeře, mobilní toalety a sprchy. Není to nic světoborného, ale najíte se a vyčistíte si zuby. Jídlo je sice trochu jednotvárné a čistota sprch stejně kolísavá jako teplota vody, ale tohle je přece Dakar.

Jsem moc rád, že jedu právě s MP-Sports. Kuchař má s sebou zásobu konzerv a v nich připravené polotovary, ze kterých uprostřed použít kouzlí vynikající česká jídla. A v doprovodném kamionu je bojler a vedle kamionu sprcha. Teplá teče, jen musí být dost vody.

## PRÁCE V POLNÍCH PODMÍNKÁCH

Jako novinář bych mohl pracovat v médiu stanu, ale za celý Dakar jsem tam byl pořádně vlastně jen jednou. S respirátorem na nose jsem sice necítil toho upoceného chlapíka vedle u stolu, ale poté, co se na mě opakovaně lepí, jdu psát raději ven na židli. Ani tady ale nejsou zrovna ideální podmínky. Já jsem sice na vzduchu, ale můj notebook trpí. Fouká totiž silný vítr a ve vzduchu je spousta jemného prachu, který se dostává úplně všude. Vloni mi tady počítač zkolaboval a opravil jsem ho spíš zázkramem, letos mám pro jistotu radši dva.



Dakar bolí. Někdy vás vyřadí banální chyba, jindy se nestane vůbec nic.

Nevadí mi chodit pozdě spát, ale nemám rád ranní vstávání. A při těch dlouhých přejezdech se na Dakaru vstává často hodně brzy. Jako jediný z týmu spím ve stanu, zbytek má teplá místa v obyčném autě nebo ve spacáku. Když jsem ale viděl kolegy natažené na tvrdé podlaze ve stanu pro novináře, velebím skládací lehátko, které mi půjčil náš doktor. Na druhou polovinu závodu si do hor kupuji na benzince malý teplomet. Funguje skvěle, ale jen do doby, než mechanici vypnou elektrocentrálu.

Ve vzpomínkách mi všechny ty dny trochu splývají, ale deníček mluví jasně. Stejně jako dva roky předtím přestávám zhruba po týdnu řešit, co se děje doma i ve světě, a žiju jen Dakarem. Spaní, práce, jídlo. Každý podvečer si dávám procházku bivakem, zastavuji se u českých týmů, ptám se a koukám mechanikům pod ruce. Potom dlouho do noci píšu.

A najednou je tu poslední etapa a cíl. Češi si vedli skvěle, Dakar byl přesně takový, jaký si všichni přáli, tedy těžký a tvrdý. Přeju si, ať mi letos v říjnu znovu zazvoní telefon. Byl to (zase) zážitek!



# Neprodáváme jen vozy, ale i svoji pověst

Přijíždíme do obce Vestec v okrese Praha-západ, kde sídlí CarNext, divize LeasePlanu starající se o prodej ojetých vozidel. Na parkovišti si nás přichází vyzvednout retail sales manager Jan Veselý a odvádí nás do kanceláře v novotou vonící budově, kam se CarNext nově stěhuje. Budeme si povídat o službě, na jejíž budoucnost by si u nás ještě před rokem asi vsadil jen málokdo, a poté si ji pojedeme prohlédnout zblízka.

Text Rudolf Král, Foto Blanka Novotná



„Když jsem byl v lednu 2019 v Miláně, kde zástupci naší holandské matky představovali prodej aut přes internet eCommerce flow, byl jsem k tomu skeptický,“ přiznává Jan poté, co se usadíme u stolu a dáme si kávu. „U nás v České republice nemají ojetá auta kvůli praktikám místních autobazarů tak dobrou pověst jako v západní Evropě. Lidé jsou vůči nim podezíraví i v případě, že si auto mohou prohlédnout a projet se v něm. Představa, že si ho budou ochotni koupit online jako třeba tričko, mi tehdy připadala ne-reálná,“ popisuje Jan.

## ZNÁT HISTORII AUTA A UMĚT HO DORUČIT KUPUJÍCÍMU

Na tom, že se nakonec prodej vozů přes internet chytil, má podíl několik faktorů. Nepochybně k tomu přispěla pandemie covidu-19, kdy se do online prostředí přesunul veškerý obchod s výjimkou základního sortimentu. Pro kupující představuje riziko, protože mají ze zákona 14denní záruku na vrácení vozu a roční záruku na skryté vady. „Ani my se toho nebojíme, protože víme, že máme kvalitní produkt,“ vysvětluje Jan Veselý. „Prodáváme totiž pouze vozy z našeho majetku, takže známe veškerou jejich historii. Vždy je prvním majitelem LeasePlan a hned druhým aktuální kupující, přičemž veškeré do té doby provedené servisní úkony šly přes LeasePlan, takže o nich máme záznam. Prodáváme nejen naše vozy, ale také svoji pověst, proto jsou všechny nabízené vozy v perfektním stavu,“ popisuje Jan.

Poté, co se za pomoci kolegů z Nizozemska podařilo připravit kompletně celé IT řešení, nachystal proces prodeje a vše ošetřil legislativně, zůstal ještě jeden dost zásadní problém. Bylo potřeba vymyslet způsob, jak auto dostat k zákazníkovi. „Loni, v prvním roce služby Home delivery, jsme využívali klasickou přepravu, letos ale přicházíme s lepším a elegantnějším způsobem,“ říká tajemně Jan před tím, než nás odvede zpátky na parkoviště před budovou.



## AUTO PŘIJEDE KRÁSNĚ ČISTÉ A SAMI SI HO ROZBALÍTE

Už z dálky vidíme u chodníku stát elegantní tmavě šedé Audi Q7 s připojeným ohromným balíčkem převázaným širokou oranžovou stuhou. Když přijedeme blíž, samozřejmě poznáme, že to je šikovně graficky upravená plachta přehozená přes přepravní box, ale když něco takového budete míjet na silnici, zaručeně vás to pobaví. „Je to vlastně taková reklama na kolečkách zdarma,“ pochvaluje si Jan Veselý. „Má taky samozřejmě mnohem větší šmrnc, když vám to auto přijede krásně čisté, bez mušek na skle a dalších nečistot nachyтанých cestou a spolu s řidičem si ho třeba i sami rozbalíte,“ usmívá se.



Zatímco se loučíme s Janem Veselým, sundává dopravce z firmy, která pro CarNext službu externě zajišťuje, plachtu a připojuje k dopravnímu boxu nájezdové plošiny. Netrvá to ani čtvrt hodiny a černý Volkswagen Touran už trůní zafixován na svém místě. Zbývá jen spustit plachtu, upevnit ji a vyrazit směr Kladno.

„Máte štěstí, že jste chytli takhle blízko destinaci. Obvykle si auta nechávají posílat ze vzdálenějších lokalit,“ směje se náš řidič. „Hodně jezdíme





Zlínsko, Ostravsko, služba je sice dostupná jenom v rámci České republiky, ale už jsme párkrát vezli auto i Slovákům. Museli jsme si s nimi domluvit předání na nějakém místě na moravsko-slovenském pomezí a přes hranice už si ho převezli sami," popisuje.

### O NÁKLADY SE LEASEPLAN SE ZÁKAZNÍKEM PODĚLÍ

Ještě než vyjždíme z Vestce, ukáže se, že máme štěstí i na počasí. Z mraků se vyloupne sluníčko a na druhou polovinu února se udělá příjemné teplo. „Tohle je pohoda, ale jezdit na Moravu, když napadl sníh a byla ta příšerná slota, to byla jiná písnička," vzpomíná dopravce na dobu před pár týdny. Zajímá nás, jak se s takovým nákladem jezdí a jestli má řízení auta s vlekem nějaká specifika. „Musíte počítat s delší brzdovou dráhou a komplikovanějším zatáčením a otáčením. Jinak se samozřejmě snažím jezdit co nejúsporněji, přece jen

jde o podnikání a výnosnost zakázky," dodává. Když jsme u ekonomických otázek, vzpomeneme si, že jsme se zapomněli zeptat Jana Veselého, na kolik služba Home delivery zákazníka přijde. „V roce 2020 jsme tuto službu testovali, jestli o ni bude zájem. V rámci testování byla tato služba zdarma, veškeré náklady nesl LeasePlan. V roce 2021 jsme tuto službu úspěšně implementovali a stanovili cenu dopravy na 8 Kč za kilometr plus DPH, což je stále ze strany LeasePlanu výrazně dotovaná cena."

Cesta na velké kladenské parkoviště lemované ulicemi Italská, Americká a Švýcarská nám trvá zhruba čtyřicet minut. Zaparkujeme podélně přes pět parkovacích míst, naštěstí je ale v době koronavirové epidemie většina okolních obchodů zavřená a všude okolo se nachází dost dalších volných míst. S novým majitelem vyřešákováného Touranu máme sraz před nedalekým McDonaldem. Ptáme se ho, jestli neměl

### CO SE DĚJE S AUTEM, NEŽ JDE DO PRODEJE

1. Auto, kterému skončil leasing a které si klient nechce odkoupit, se dostává k pricing managerovi CarNextu, který rozhodne, jestli je auto vhodné pro retailový prodej v showroomu CarNextu, nebo půjde do elektronické aukce.
2. Udělá se technická prohlídka a odstraní se případné technické závady.
3. Vůz se vyčistí a nafotí ve firemním fotostudiu, z čehož vznikne 3D prezentace interiéru a exteriéru, aby si zákazník mohl o všem udělat detailní představu.
4. Auto se vloží do nabídky na stránkách [carnext.com](http://carnext.com), kde čeká na svého kupce.

**500**

Vozy **prodané online** v období  
1. 4. 2020 – 28. 2. 2021

**240**

Vozy **dodané klientovi až domů**  
prostřednictvím služby **Home delivery**



Klient jenom podepíše nezbytné dokumenty, převezme si klíčky a užije si první jízdu v nablýskaném a vyčištěném autě.

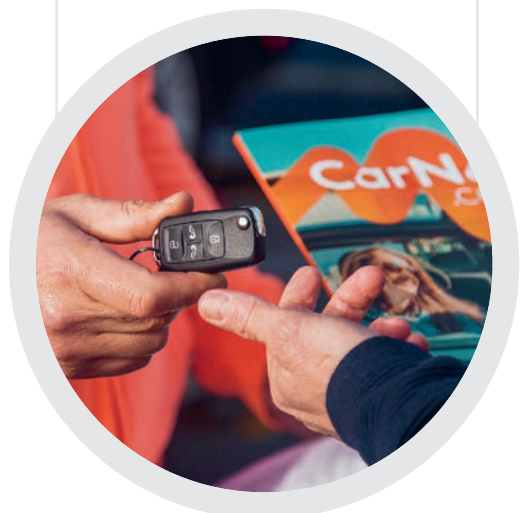
strach koupit si auto přes internet. „Já se v autech stejně nevyznám, takže bych musel shánět automechanika, který bude ochotný se mnou k tomu prodejci zajet a na místě vůz prohlédnout,“ krčí rameny Richard, který po narození potomka potřeboval pro rodinu větší auto, a pokračuje, „takhle strčím zítra toho Tourana do servisu, kde mi ho proklepnou. Když něco najdou, můžu auto do 14 dní bez udání důvodu vrátit.“

Vzpomenu si, jak mi Jan Veselý s hrdotí v hlase ve Vestci říkal, že za minulý rok takto vrátila koupený vůz jenom jedna paní, a to ještě proto, že se jí nelíbila jeho barva. Richard si zatím spolu s řidičem spokojeně rozbaluje svůj balíček.



## JAK FUNGUJE PŘEVOD VOZIDLA

Při online nákupu se klientovi vygenerují tři formuláře: kupní smlouva, plná moc pro převod vozidla a formulář pro odstoupení od kupní smlouvy. Kupní smlouvu klient „podepisuje“ elektronicky, tedy stiskem tlačítka při nákupu vozu. Na plné moci nechá po vytištění úředně ověřit svůj podpis (službu poskytuje CheckPoint, notářství či místní úřad) a originál předá prodávajícímu. Následně plná moc putuje na dopravní odbor a slouží k přihlášení vozu na nového majitele. Vše zařizuje prodávající prostřednictvím své externí společnosti SPZ Servis.



# Cestujte po světě, ale přitom v Česku

Nenechte si zavřenými hranicemi kvůli globální pandemii covidu-19 zkazit náladu a chuť k cestování. Když se trochu zahlubáte do mapy České republiky, zjistíte, že se dá vidět doslova celý svět a přitom nepřekročit státní hranice.

Text Jiří Holubec

Za impozantními Bílými (nebo též Sloními) kameny se vypravte do Lužických hor.



## SKORO JAKO U MOŘE

Sice ho u nás nemáme, ale když si uděláte výlet na Pálavu, budete mít k dispozici překrásnou Věstonickou nádrž a díky všudypřítomným vinicím, skalním stepím a bílým vápencovým skalám se budete cítit jako v Řecku. Atmosféru Riviéry s horami, borovicovými lešy a písčnou pláží zase zažijete u Hamerského jezera u Stráže pod Ralskem, zatímco na sever Itálie se můžete podívat na pomezí středních a jižních Čech, v okolí města Sedlec-Prčice. Zdejší kotlina ho prý natolik připomíná, že se jí začalo říkat Český Merán (podle města Merano).

## NA SAHARU I ZA MOTÝLY

S pouští kompromisy dělat nemusíte, protože u města Bzenec kousek od Hodonína najdete autentickou Moravskou Saharu, jejíž písčná vrstva má místy sílu až 30 metrů. Až si projdete zdejší naučnou stezku Váté písky, můžete vyrazit na další „skoro poušť“. Jednu najdete na písčném přesypu u Vlkova u řeky Lužnice, další pak kousek od Hradce Králové u obce Rokytno, u Pístů u Nymburka nebo nedaleko Přelouče. Na zdejším Semínském přesypu žije na ploše půl druhého hektaru 60 druhů motýlů.

## MORAVSKÉ DEŠTNÉ PRALESY

Jedno z nejexotičtějších míst naší země najdete poblíž trojmezí Moravy, Rakouska a Slovenska. Soutok Moravy a Dyje zde vytváří deltu zvanou Moravská Amazonie, kde stejně jako v té jihoamerické žije spousta vzácných rostlin, živočichů a ptáků včetně černého čapa a orla mořského.

## DEJTE SI MOUNT EVEREST

Na Šumavě si můžete zkusit, jakou dá práci vyšlápnout na nejvyšší horu světa. Když

od infocentra v Horní Plané dojdete k přívozu, vystoupáte na Knížecí stolec, vyšlápnete Moldaublick, Olšinu, Plechů, Smrčinu, Třístoličnick a Špičák, budete mít v nohách přesně 8 848 metrů jako na Everestu. Aby vám to kamarádi věřili, nechte si na začátku vystavit vrcholový pas a na každém z vrcholů si ho orázkujte.

## SOPKY A TAJEMNÉ OSTROVY

Sopek u nás máme dost v Českém středohoří, Doupovských i Lužických horách, ale jsou (naštěstí) vyhaslé. Jestli však máte slabost pro oheň a dým, zamiřte do Ostravy. Na břehu Ostravice se zde tyčí Ema – halda vytěžené hlušiny, jejíž útroby se v 60. letech vznítily a hoří dodnes. Vnitřní teploty dosahující až 1 500 °C vytváří na povrchu unikátní mikroklima, které svědčí stepním rostlinám a zvířeně. Tajuplné sochy jako na Velikonočním ostrově můžete prozkoumat na Kokořínsku u obce Želízky. Do zdejších pískovcových skal tu před osmdesáti lety tesal reliéfy sochař Václav Levý. Jeho Čertí hlavy mají na výšku přes devět metrů, tedy dvojnásobek slavných Moai.

Na provazovém mostě přes Dyji se budete cítit jako v dobrodružném filmu odehrávajícím se kdesi v Amazonii.



S bezmasou dietou u nás nemáme příliš zkušeností. Ještě před pár lety byli vegetariáni v našich končinách odkázaní na smažák, popřípadě na experimentování se „sójovým masem“. I když se nabídka podstatně rozrostla, naše snahy omezit konzumaci masa ztroskotají jednoduše na tom, že nám začne chybět jeho chuť. To se však velmi rychle mění.

Text Jiří Holubec

Vypadá jako maso,  
chutná jako maso,

ale není to

# maso

## MASO ZE ZKUMAVKY

Kultivace svalových buněk v laboratorních podmínkách je metoda, kterou známe již desítky let. Až nedávno jsme se však od pěstování miniaturních kousků tkání posunuli do fáze, kdy se výsledek snažení vědců dá hodit na gril. Jako první to dokázal tým profesora Marka Posta z Maastrichtské univerzity, jehož firma Mosa Meats už v roce 2013 představila první hamburger, kvůli jehož přípravě nemuselo zemřít žádné zvíře. Přípravu se chopil šéfkuchař Richard McGeown, který se musel při přípravě zapotit, protože karbanátek na jeho pánvi měl tehdy cenu čtvrt milionu eur.

Dnes už technologie pokročila natolik, že se maso ze zkumavky prodává v restauracích. První z nich otevřela firma Eat Just v Singapuru. Bistro 1880 má v nabídce křupavé kuře v sezamové krustě s bao bulkou a jarní cibulkou, taštičku z listkového těsta s kuřetem a pyré z černých fazolí a křupavou vafli s javorovým sirupem, kořeněným kuřetem a ostrou omáčkou. Cena kuřecího masa připravovaného ve speciálních kultivátorech spadla natolik, že ochutnávkové menu vás přijde jen asi na 600 korun.

## MASO BEZ MASA

Druhá větev výzkumu dokonalé náhražky masa se rozhodla živočišný svět úplně opustit a pracovat pouze s rostlinami. Což je možné. Tým vynálezce Pata Browna a jeho firmy Impossible Foods totiž pečlivým laboratorním rozbořením chuťových složek masa zjistil, že jeho typickou chuť vytváří molekula jménem hem. V těle

živočichů je přítomna hlavně v krvi, kde je zodpovědná za přenos kyslíku. Najít se však dá například i v kořenech luštěnin a Brownův tým přišel na způsob, jak ji produkovat ve velkém pomocí geneticky upravených kvasinek. Stejně jako chuť výzkumníci rozebrali na molekuly i vůni. Pomocí chromatografického spektrometru i citlivých nosů nejlepších světových sommelierů dokázali z rostlinných složek vytvořit látku s dokonalou vůní masa. Chuťové i vonné složky pak přidali do směsi proteinů z obilí, špenátu a brambor, protkané vložkami kokosového tuku a svázané vláknou rostlinného enzymu. Výsledkem je od pravého masového karbanátku nerozeznatelný Impossible Burger. Na pánvi vám krásně zhnědne, syčící a voní. V USA je v prodeji již dlouho a nabízí ho například i řetězec Burger King. V EU ještě čeká na potřebná povolení, ale až zase po zimě rozpálíte na chatě gril, tak na něj můžete hodit „hambáč“ druhé největší firmy Beyond Meat nebo zkusit výrobek některé z desítek dalších firem.

Profesor Mark Post doufá, že jeho firma Mosa Meats brzy obdrží všechna potřebná povolení a během příštího roku pustí do běžného prodeje burgery z kultivovaného hovězího za cenu kolem devíti eur.





# Formální styl

Jednou ta chvíle možná nastane. Otevřete poštovní schránku a najdete tam pozvánku na prestižní společenskou akci. Na ples, premiéru v opeře, galavečer, firemní nebo jiný večírek v nějaké lepší společnosti. Prostě na akci, pro kterou platí formální dress code. Jak se obléci, abyste se vyhnuli faux pas a udělali dobrý dojem?



Pokud chce hostitel podtrhnout vybranost akce, nepamene na pozvánce uvést požadovaný dress code. Pokud jej někdo nedodrží, nejen že si utrhe ostudu, ale na akci ho dokonce ani nemusí pustit. Pojďme se proto podívat, co může být na takové pozvánce napsáno a co to pro nás znamená.

**Text** Jana Bohutínská



### WHITE TIE NEBO ULTRA FORMAL

Vyžaduje se od vás to nejformálnější oblečení a obutí. Nezbude než obléknout černý frac včetně vesty a košile se stojáčkem, chybět nesmí černé lakýrky a bílý motýlek, který dal tomuto dress codu název. Náramkové hodinky nechte pro tentokrát doma, luxusní dojem můžete podtrhnout kapesními hodinkami na řetízek po pradědečkovi. Po dámách se žádají dlouhé večerní šaty, rukavičky nad lokty a malá společenská kabelka. Jako obutí stejně jako u zbylých stylů lodičky.



### BLACK TIE

Pokud se chystáte například na galavečer, operu nebo na ples, bude na pozvánce nejspíše jako dress code uvedeno black tie. Znamená to vzít na sebe smoking (na rozdíl od klasického saka má kontrastní, lesklé klopy), bílou košili s klasickým límečkem a černým motýlkem, kalhoty s lampasy, šerpu kolem pasu a černé lakýrky nebo lesklé kožené oxfordky. Ženy oblékají večerní toaletu, případně kvalitní koktejlky v midi délce či mírně nad kolena a do ruky psaníčko.



### BLACK TIE OPTIONAL NEBO CREATIVE BLACK TIE

Umožňuje místo smokingu zvolit kvalitní černý oblek, bílou košili a případně nahradit motýlka černou kravatou. Ještě volnější je pak creative black tie, ale setkáte se s ním spíše například v uměleckém prostředí. Oblečení by sice stále mělo být na vysoké úrovni a formální, ale může být kreativní co do materiálu, vzorů a barev. Paní a dívky, zvolte elegantní šaty, případně společenské kalhoty s luxusnějším vrškem.



### SEMI FORMAL

Na firemní párty se nakonec hodí semi formal, poloformální oděv. Tedy modrý, béžový či šedý oblek na den a tmavý na večer. Košile může být i barevná a doplněná kravatou nebo motýlkem, barvy je možné různě kombinovat. I když tento styl může v případě obutí svádět k nejružnějším výstřelkům, určitě obujte kvalitní kožené boty. Pro něžnější pohlaví znamená tento styl koktejlky nebo malé černé, ideálně mírně nad kolena.

# 4 Pomůcky pro sport



## ELEKTRICKÝ LONGBOARD

Když si chcete užít trochu adrenalinu, vyzkoušejte elektrický longboard. Dokáže jet rychlostí až 35 km/h, a dokonce vyjede i docela prudký kopec. Zároveň se při jízdě z kopce nabíjí, takže s ním zvládnete ujet i 30 km.

» [hoverboardshop.cz](http://hoverboardshop.cz), 9 450 Kč

V době, kdy vzniká toto číslo magazínu Comfort, jsme sice všichni zavření doma a můžeme tak maximálně do práce nebo na nákup, ale věříme, že to nepotrvá věčně. Až tahle doba pomine, můžete třeba vyrazit na pořádnou túru nebo se prohánět venku na elektrickém longboardu. A kdyby to přece jen nebylo tak brzy, přinášíme i dva tipy, jak se protáhnout alespoň doma.

Text Rudolf Král

## SOFT-BELL ČINKA SPORTAGO

Oblíbili jste si cvičení s populárními kettlebell činkami, ale nechce se vám kupovat si jich domů celou sadu? Tak si pořídte tuto nastavitelnou a máte po starostech. Váhu, kterou chcete zvedat, si sami poskládáte ze dvou 1,35kg kotoučů a ze dvou 2,85kg kotoučů.

» [sportago.cz](http://sportago.cz), 889 Kč



## BALANČNÍ PODLOŽKA INSPORTLINE DOME UNI

Perfektní pomůcka pro cvičení doma nabízející širokou škálu cviků, kterou můžete ještě obohatit pomocí dvou přibalených expandérů (odnímatelné šňůry s madly). Balanční podložka pomůže protáhnout a posílit svaly, a navíc vám ještě zlepší držení těla a rovnováhu.

» [insportline.cz](http://insportline.cz), 1790 Kč



## TREKOVÉ HOLE FIZAN COMPACT

Vybavte se na vysokohorské túry i na méně náročné výlety třeba do Českého středohoří. Trekové třídílné teleskopické hole s rukojetí z materiálu EVA a neoprenovým poutkem jsou prý nejlehčí svého druhu na světě, jedna váží jen 158 gramů.

» [trek-sport.cz](http://trek-sport.cz), 1546 Kč



EQA

# PRO NOVOU GENERACI.

Plně elektrické EQA s dlouhým dojezdem  
a inteligentními možnostmi nabíjení.



EQA 250, kombinovaná spotřeba elektrického proudu 15,7 kWh/100 km, kombinované emise CO<sub>2</sub> 0 g/km.  
Hodnoty emisí CO<sub>2</sub> byly naměřeny a jsou uváděny v souladu se směrnicí 1999/94/ES. Údaje se nevztahují na konkrétní vozidlo  
a nejsou součástí nabídky, slouží výhradně pro porovnání s jednotlivými typy vozidel. Foto je pouze ilustrativní.

# VYZNÁTE SE VE ZNAČKÁCH A VÝROBCÍCH?

## 1. Po kom byla pojmenována auta Mercedes?

- Po postavě z opery Carmen (přítelkyně hlavní hrdinky)
- Po dceři prodejce vozů Daimler Emila Jellineka
- Po argentinské zpěvačce Mercedes Sosa

## 2. Jaký sortiment se původně vyráběl pod značkou Toyota?

- Vodní čerpadla
- Luxusní jachty
- Tkací stavby

## 3. Který výrobce jako první na světě zavedl sériovou výrobu aut?

- Ford
- Volkswagen
- Renault

## 4. Ikonické vozy Ferrari mají na kapotě znak ve tvaru...

- Býka
- Koně
- Lva

## 5. V Čechách narozený konstruktér Ferdinand Porsche navrhl slavný model...

- VW Brouk
- Fiat 500
- BMW 507

## 6. Komu dnes patří legendární britská značka Jaguar?

- Francouzskému kolosu PSA
- Americkému General Motors
- Indickému Tata Motors

## V tajence se tentokrát skrývá název naší služby, kterou jsme vám představili i v tomto čísle Comfortu

	NĚMECKÝ TY	KREVŇÍ FAKTOR	2. DÍL TAJENKY	DOMÁCKÝ ALEXEJ		PŘEDLOŽKA	1. DÍL TAJENKY	OSOBNÍ ZÁJMEMO	TU MÁŠ
NÁŠ SPISOVATEL						OCAS			
NEDOKONALE SPÁLENÉ DŘEVO						ITALSKÁ DÁMA BIKARBONÁT			
	TELEVIZE	PROROSTLOU OBLASTÍ SPZ RYCHNOVA NAD KNĚŽNOU						BRITSKÝ OSTROV	BĚLORUSKÝ SPISOVATEL
SPORTOVNÍ ÚBOR						ZNAK RODU OCASATÝ OBOUŽIVELNÍK			
VELMI KRÁTKÉ VLNY				ZKR. DECIMETRU SPOJ PROVEDENÝ ŠITÍM			ANGL. NEBO SPZ OPAVY		
	SPZ ROŽŇAVA	VOJENSKÉ VLAKY ZN. IRIDIA							
FRANCOUZSKÝ SMÍCH						MEXICKÉ SÍDLO			
ZARYTÍ						ANGLICKÝ KLÍČ			EŠALONY, RIRE, OPAL, DU, RONAY, BRYL, RH

VÝSLEDEK KVÍZU 1b./ 2c./ 3a./ 4b./ 5a./ 6c.  
TAJENKA HOME DELIVERY

Lehké

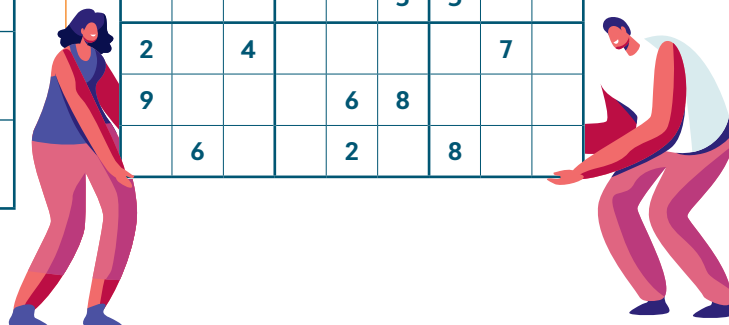
6			1	8	2		3
	2			4			9
8		3			5	4	
5		4	6	7			9
	3						5
7			8	3	1		2
		1	7			9	6
	8			3			2
3			9	4			5

Střední

6	4		9					
				1	3			
							2	
	3					9	6	
1						7	5	
	2			8	5		1	
					8			
							9	7
2	7	9					6	4

Těžké

		1		3			5	
			5	9				7
	7					1		6
		8	2					
5	3						1	8
					3	5		
2		4					7	
9				6	8			
	6			2		8		



V O L V O

# Ještě chytřejší Volvo XC60

Legendární Volvo XC60 přijíždí s celou řadou vylepšení, novým infotainment systémem s OS Android a integrovanými aplikacemi Google.

**volvocars.cz**



Předběžná kombinovaná spotřeba paliva Volvo XC60: 2,4–9,4 l / 100 km, emise CO<sub>2</sub>: 54–213 g/km.

# Nové Mitsubishi ECLIPSE CROSS PHEV 4X4

TECHNOLOGIE  
V2H



## NOVÉ HYBRIDNÍ SUV OD KVĚTNA NA TRHU!

špičková technologie plug-in hybrid | priorita elektromobilu |  
osvědčený pohon 4x4 S-AWC | jedinečná kombinace 2 elektromotorů |  
unikátní technologie V2H - záložní zdroj napájení domu

[www.mitsubishi-motors.cz](http://www.mitsubishi-motors.cz)

Kombinovaná spotřeba 2,0 l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 46 g/km (dle normy WLTP)  
Údaje dle směrnic a nařízení EU nebo předpisů EHK. Obrázky jsou ilustrativní.

**8**

LET ZÁRUKA  
PHEV  
160 000 km  
NA BATERII  
POHONU



**MITSUBISHI  
MOTORS**

Drive your Ambition