

COMFORT

ČÍSLO 2
PODZIM 2021



Téma
**V hlavní roli
auto**

str. 20



NOVÁ ŠKODA FABIA SEBEVĚDOMĚ SVÁ



Nová ŠKODA FABIA se pyšní unikátním designem, velkorysým prostorem a řadou vyspělých technologií, díky kterým bude každá vaše jízda ještě pohodlnější a bezpečnější. Stačí jen vyrazit!

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA FABIA: 5,0–6,0 l/100 km, 113,2–136,4 g/km

Ilustrativní fotografie

Váš autorizovaný prodejce vozů ŠKODA:

PŘEROST A ŠVORC AUTO
Veleslavínská 39
162 00 Praha 6
Tel.: 800 101 212
www.prerost-svorc.cz

PŘEROST A ŠVORC AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

38



Závod bez dunění motorů

Na letošním ročníku ECO Rally
v Českém Krumlově poměřily
síly elektromobily

Rozhovor s Petrou Ochovou



10

Povídali jsme si třeba o přátelské atmosféře, která se v LeasePlanu nezměnila ani za 24 let. A také o tom, jak se za dobu jejího působení mění přání a očekávání našich klientů

20



Auta v záři filmových reflektorů

Zavzpomínejte s námi na
ta nejkoničtější filmová
auta i slavné honičky

Comfort Obsah 3



Milí přátelé,

dlouhé pošmourné podzimní a zimní večery jsou ideální čas, kdy se můžete ponořit do nového vydání Comfortu. Doufáme, že vás jeho upřímný, pestrý a autentický obsah bude bavit i tentokrát. Číslo, které držíte v rukou, vás přenese do oslňující záře hollywoodských filmových reflektorů. Auta v něm tentokrát opravdu hrají tu hlavní roli. Zjistíte také, jaké jsou nejčastější novinky z automotivní světa, jak si vedly elektromobily v jedinečném závodu nebo co se v LeasePlanu nezměnilo za 24 let, co v něm pracuje Petra Ochová. Odpočinout si potom můžete u porce lifestyleového obsahu psaného podzimem a zimou na tělo.

Děkujeme, že nám v době plně změn zachováte přízeň a že společně můžeme prožívat všechny malé i velké věci.

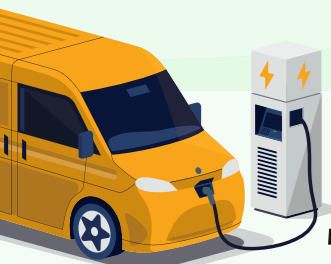
Příjemné čtení přeje
Martin Brix, *Generální ředitel*

TIRÁŽ:
Název periodického tisku: Comfort / Periodicita: 2x ročně / Místo vydání: Praha / Číslo 2/2021, datum vydání: 15. 10. 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.agency, tel. 244 023 201 / Fotografie mohou být ilustrační / Tiskové chyby vyhrazeny

Který elektromobil dojede dál?

Porovnali jsme dojezd oblíbených modelů podle evropské metodiky WLTP. Zjistěte, jak si vedl váš favorit.

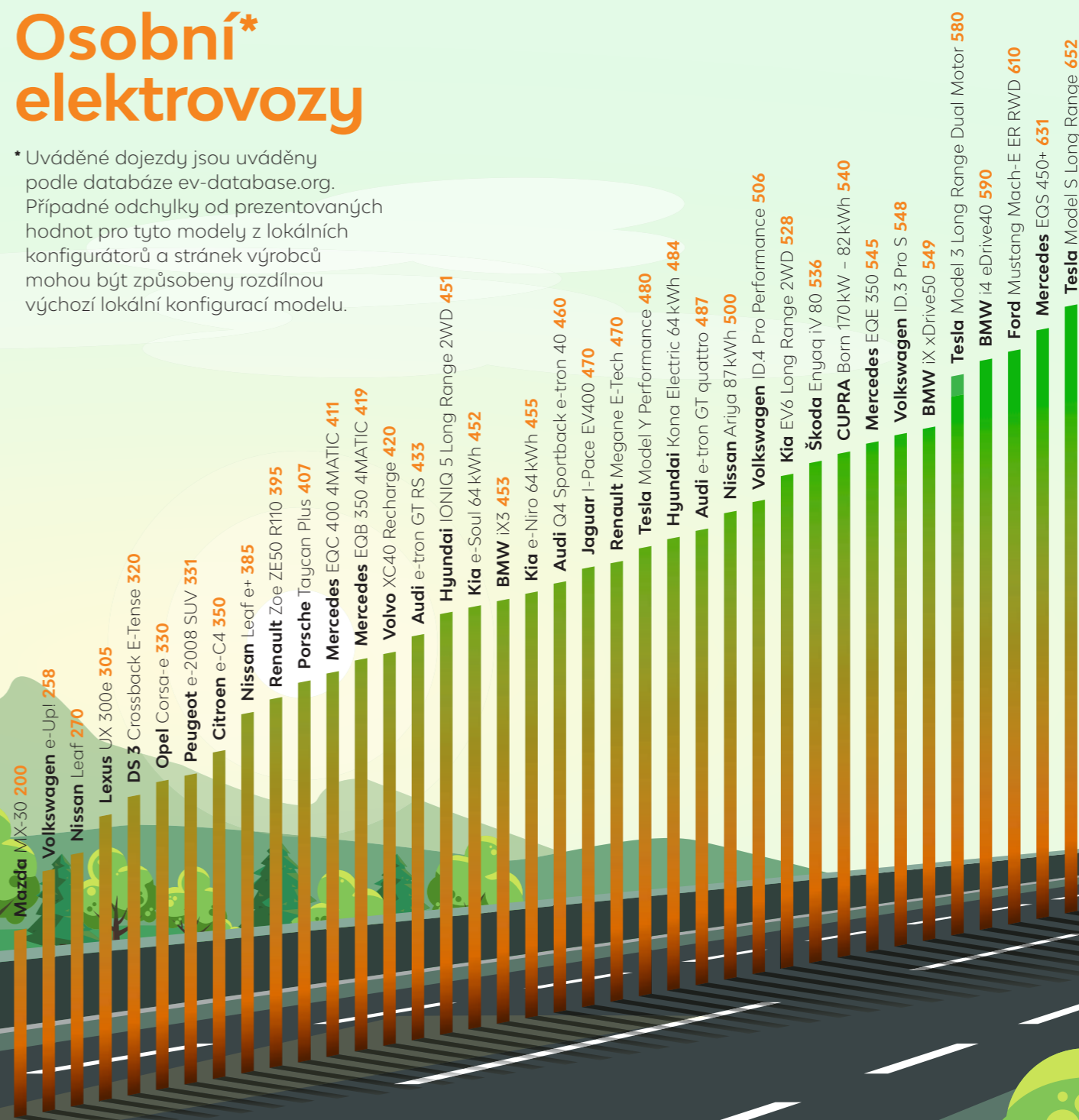
LCV* elektrovozy



Fiat eDucato	235
Nissan E-NV200	200
Volkswagen eCrafter	173
Mercedes Benz eSprinter	150

Osobní* elektrovozy

*Uváděné dojezdy jsou uváděny podle databáze ev-database.org. Případné odchylky od prezentovaných hodnot pro tyto modely z lokálních konfiguratůr a stránek výrobců mohou být způsobeny rozdílnou výchozí lokální konfigurací modelu.





kolem
95%
vodíku vzniká
parní reformací
fosilních paliv

VODÍK jako pohon budoucnosti?

Vodík vzbuzoval zájem vývojářů bezemisních vozů odjakživa a zejména výrobci velkých nákladních vozů k němu stále vzhlíží jako k jedné z mála technologií umožňujících ukončení závislosti na spalovacích motorech.

Jeho zavádění však brzdí řada problémů, které se navíc neomezuji pouze na technologii vozů. Největší výzvu představuje stavba distribuční infrastruktury (vodík je extrémně lehký a náchylný k únikům) a také samotné získávání plynu. Většina vodíku – kolem 95 % – dnes totiž vzniká parní reformací fosilních paliv, a je tedy zatížen vysokou uhlíkovou stopou. Aby se jí vodíková energetika zbavila, musí přejít na tzv. zelený vodík získávaný rozkladem vody pomocí elektrického proudu z obnovitelných zdrojů. V současnosti „zelený“ vodík vyrábí hlavně velká větrná a solární pole, která tím zužitkovávají

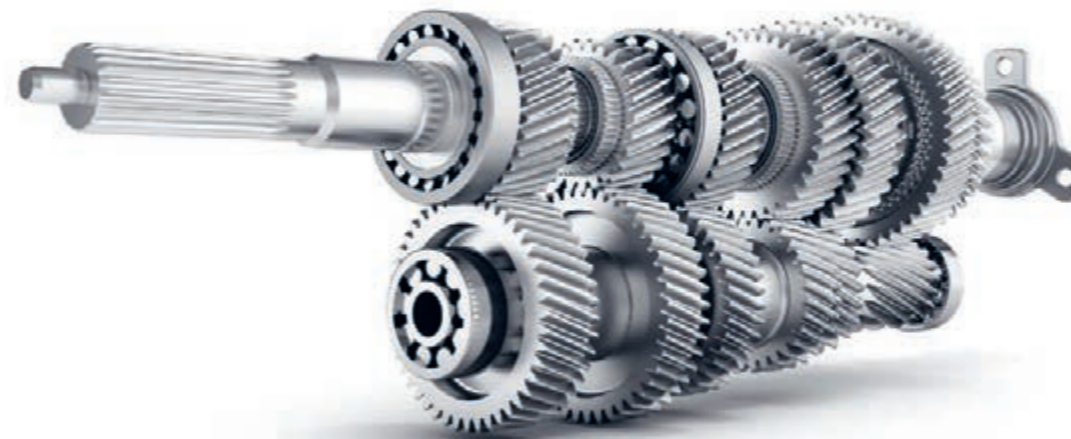
nadprodukcí elektřiny ve výrobních špičkách (například Energiepark Mainz v německé Mohuči ukládá přebytečnou elektřinu z okolních větrných elektráren do „zeleného“ vodíku už od roku 2015). Jinde jeho produkci brání především cena, která závisí na výrobní ceně energie z obnovitelných zdrojů (ta tvoří asi 60 % celkových nákladů). Odhaduje se však, že požadované hladiny 20 USD/MWh už do konce dekády dosáhnou země s ideálními podmínkami pro využívání OZE, jako je Chile, Austrálie nebo Saúdská Arábie. Do konce roku 2040 by vodík mohl být čistou cestou vyráběn na celém světě.

NOVÉ KONCEPTY UŽITKOVÝCH VOZŮ SLIBUJÍ SNÍŽENÍ NÁKLADŮ PRO MALÉ FIRMY

Během pandemie se ukázala důležitost tzv. last-mile delivery companies. Společně s řemeslníky, opraváři a dalšími malými firmami potřebují odjakživa ke svému provozu spolehlivé užitkové vozy s velkým nákladovým prostorem. Jelikož se jejich provoz odehrává v centrech městských aglomerací, přibyl k nárokům požadavek bezemisního pohonu. Na segment malých užitkových vozů s tímto zadáním se upírá zájem mnoha firem a nejde pouze o velké automobilky. Jeden z nejzajímavějších konceptů představil například losangeleský startup Canoo. Všechny jejich vozy jsou stavěné na jednotné ploché „skateboardové“ platformě, která tvoří samostatnou nosnou jednotku a skrývá jak baterii, tak všechny ostatní komponenty, které vůz potřebuje pro provoz (řízení i brzdění je řízeno elektronicky). Na ni pak lze postavit jakoukoliv nástavbu, libovolně upravovanou potřebám zákazníků. Firma Canoo navíc obchází tradiční trh tím, že auta neprodává, ale pronajímá formou měsíčního předplatného. To zahrnuje vše od registrace přes údržbu po pojištění a lze ho kdykoliv bezplatně ukončit. Malým firmám se tak razantně snižují náklady spojené s provozem vozu. Výsledky malého startupu vzbudily zájem předních světových automobilek a po vyjednávání se Canoo spojil s firmou Hyundai.



Korejský gigant si od investice slibuje, že mu umožní mimo jiné právě vývoj malých, cenově dostupných „purpose built vehicles“ na elektrický pohon.



MANUÁLNÍM PŘEVODOVKÁM ZVONÍ HRANA

S tím, že ukončení prodeje vozů se spalovacím motorem bude znamenat i rozloučení se starou dobrou řadič pákou, se tak nějak počítá. Díky vysokému točivému momentu elektromotory těžkou a komplikovanou převodovku zkrátka nepotřebují. Konec manuálních převodovek ale pravděpodobně nastane ještě dříve, a to z důvodů čistě ekonomických.

Automobilky postupně omezují vývoj nových řad vozů se spalovacím motorem a u zbývajících modelů se jim nevyplácí vyrábět varianty s automatickým i manuálním řazením. Ruční varianta v tomto souboji prohrála s rychlou a přesnou dvouspojkovou automatickou převodovkou, která ostatně řadič páku rychle vytlačovala z vozů již od svého nástupu v první dekádě nového tisíciletí. Velcí výrobci už postupně manuálním převodovkám mávají na rozloučenou. Například Volkswagen oznámil, že od roku 2023 budou všechny nové modely uváděné na evropský trh už pouze v automatu. Od roku 2030 pak ukončí montáž manuálního řazení i v automobilech pro čínský a americký trh (kde kupodivu zájem o manuály přetrvává).

NOVÉ TECHNICKÉ PRŮKAZY

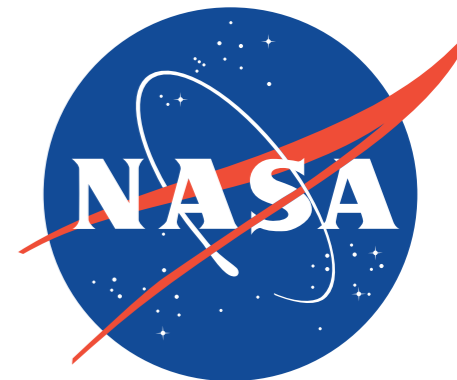
Nové technické průkazy oznámila vyhláška už v roce 2019, než ale výrobci a úřady dobrali staré tiskopisy, stačily uběhnout dva roky. Nový velký technický průkaz se tím pádem začal objevovat poměrně nedávno a rozdíl poznáte na první pohled.

Na rozdíl od tradičního skládacího „leporela“ má formát A4 běžný ve všech členských státech EU. Menší formát však znamená i méně kolonek a hlavní redukce nastala v záznamech

o minulých vlastních – ze čtyř majitelů na pouhé dva. Důvodem ke změně byl podle Ministerstva dopravy podnět Úřadu pro ochranu osobních údajů, který zohlednil nové směrnice obecného nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR). Předpokládá se, že se změna dotkne hlavně trhu s ojetými vozy, kde měla auta s původním, nepopsaným technickým průkazem kompletně prokazatelnou historii. Očekává se proto zvýšení zájmu o auta od renomovaných prodejců, kteří budou historii vozu schopni dohledat podle vlastních interních záznamů.

IZRAELSKÝ STARTUP S PODPOROU NASA SLIBUJE RYCHLÉ NABÍJENÍ ELEKTROMOBILŮ

Největší nevýhoda elektrických motorů – tedy dlouhá doba dobíjení akumulátoru – by se mohla brzy stát minulostí. Izraelský startup StoreDot totiž oznámil, že rekonfigurací lithium-iontové baterie a použitím anody vyrobené z nanočástic polokovů nejenom zvýšil bezpečnost a životnost akumulátoru, ale zkrátí i dobu dobíjení na několik málo minut.



Firma se sídlem ve městě Herzliya u Tel Avivu získala investice od německé automobilky Daimler, britské olejářské korporace BP a elektronických gigantů Samsung a TDK. První baterie jsou již na trhu a vzbudily pozornost i americké NASA, která se StoreDot začala spolupracovat na vývoji baterií pro Mezinárodní vesmírnou stanici.



Digitální předávací protokol nově podepíšete elektronicky

Pokud vracíte auto na operativní leasing od LeasePlanu, čeká vás příjemná novinka. Digitální předávací protokol, jejž vyplňuje komisař, který auto přebírá, si nově prostudujete on-line a podepíšete ho elektronicky. Pokud vracíte vůz na odstavnou plochu nebo objednáváte svoz, přistane vám předávací protokol v e-mailu v češtině i angličtině. Věříme, že tato novinka celý proces vrácení zpříjemní.

NEJVYŠŠÍ ČAS OBJEDNAT SE NA PŘEZUTÍ PNEUMATIK

Zima klepe na dveře a kapacity v pneuservisech se brzy začnou plnit. Jako každý rok si i letos všichni řidiči najednou vzpomenou, že by potřebovali vyměnit letní pneumatiky za zimní. Objednejte se ještě dneska a buďte připraveni na první mrazíky a další rozmazy podzimního a zimního počasí.



ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI PŘI TELEFONNÍM KONTAKTU

V letošním roce jsme implementovali nový SW podporující IP telefonii, která nám umožňuje efektivněji komunikovat s našimi partnery. Začátek žádného projektu se neobejde bez porodních bolestí, nám se je však podařilo překonat a IP telefonii jsme úspěšně spustili.

LeasePlan je díky tomu dostupnější a hovory kratší, protože volající budou spojeni přímo se zodpovědnou osobou. Odpadlo tak složité propojení přes recepci. Zároveň máme k dispozici detailní statistiky o provedených hovorech a o dostupnosti jednotlivých týmů. Díky tomu můžeme operativně alokovat kapacity tam, kde jsou potřeba. V oblasti digitalizace nás čeká práce na dalších novinkách, jako je chatovací okno, chatbot nebo systémové zpracování e-mailové komunikace.

RYCHLEJŠÍ objednání do servisu

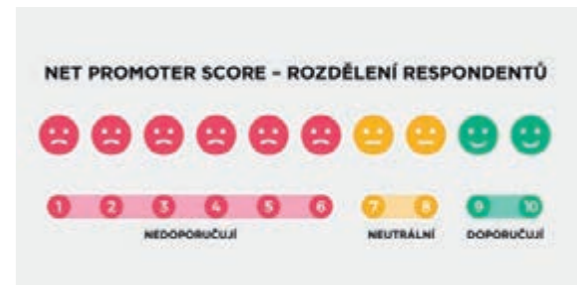
Do servisu pohodlně a bez dlouhých čekacích dob. To zní jako pohádka, nejenom když se chystáte přezout na zimní sezónu. Pro řidiče Lease Planu je připraveno 149 volných slotů týdně.



Místo standardní dvou- až tří-týdenní lhůty se na vás ve spolupráci s našimi dealery dostane řada během 72 hodin, a to pro všechny typy závad automobilu. Autoservisy s volnými sloty zatím fungují pro značky Škoda a Volkswagen. Od září také slotové objednávání testujeme v Praze pro značku Ford, která přibyla ke značkám Škoda a Volkswagen.

už do
72
hodin
jste na radě

Funguje to vlastně tak, že naše smluvní autoservisy drží kapacitu pro vozy LeasePlan. Dohromady máme zatím k dispozici 149 slotů ve 14 servisech. A budou přibývat. Obsazenost těchto slotů je 70–80%, takže se na vás dostane. Každý smluvní servis také poskytuje zdarma vyzvednutí auta v okolí do vzdálenosti kolem 30 km a základní mytí interiéru a exteriéru.



Zajímá nás, jak jste s námi spokojeni

Také letos si vás, naše klienty, dovolíme požádat o pár minut vašeho času. Během listopadu od nás obdržíte e-mail s dotazníkem spokojenosti. Dejte nám vědět, co si myslíte, že funguje, a která oblast služeb by naopak potřebovala péči.

Vaše odpovědi nám řeknou, jaké je naše NPS (Net Promoter Score), tedy míra zákaznické loajality. Do celkového výsledku se zaznamenávají pouze hodnocení v rozmezí 0–6 v případě méně spokojených zákazníků a hodnoty 9–10 v případě té spokojenější části publika.

Hodnocení 7 a 8, které by vám možná přišlo velmi pozitivní, se do výsledku nezapočítává, a tím pádem hodnocení nijak neovlivní.

Samozřejmě počítáme také s prostorem pro vaše komentáře, které jsou pro nás inspirací pro další zkvalitňování našich služeb.

Petra Ochová

Snažíme se, aby klienti vnímali změny pozitivně

Text Jiří Holubec Foto Václav Jedlička

Musela jsem se pořád učit a zkoušet něco nového. A také na sebe brát riziko neúspěchu.

Na každou firmu je možné pohlížet zvenčí a zevnitř. Vnímat ji ze zkušenosti klienta nebo znát její interní fungování, vědět, jaké v ní probíhají procesy a vznikají nové produkty. S Petrou Ochovou jsme si povídali o tom, jaké to je, vidět LeasePlan z obou perspektiv najednou.

S LeasePlanem jste svázala v podstatě celou svou profesní kariéru.

V LeasePlanu už pracuji tak dlouho, že se tím snažím neprezentovat, aby si o mně lidé nemysleli, že jsem nějaký „dinosaurus“ (směje se). Ve firmě jsem sice už čtyřicet let, ale neseděla jsem celou dobu na jedné pozici. Pracovala jsem v mnoha různých odděleních a část mé práce souvisela vždy s change managementem a rozvojem procesů a služeb. Musela jsem se proto pořád učit a zkoušet něco nového. A také na sebe brát riziko neúspěchu.

Předpokládám, že i firma samotná se za celou tu dobu hodně změnila.

To rozhodně. Měnila se struktura firmy, její kultura, procesy, IT platformy, standardy, požadavky a očekávání klientů, systém péče o ně. Vážím si toho, že firemní kultura je u nás celou tu dobu na vysoké úrovni, jsme jeden tým a panuje tu přátelská atmosféra. Pamatuji

si dobu, kdy každé auto LeasePlanu mělo v driver setu jako nouzovou linku číslo na můj mobilní telefon. Od toho jsme se posunuli k prvnímu call centru, k telefonnímu stromu, k systému interaktivní hlasové odezvy až do dneška, kdy klienti chtějí vše vyřizovat přes mobilní aplikace.

O požadavcích klientů máte přehled, protože kromě project managementu máte na starosti i jejich zpětnou vazbu.

Občas se mě lidé ptají, proč mám na starosti jak zpětnou vazbu, tak projekty. Jestli si tyto dvě funkce neodporují. Mně naopak připadá, že se výborně doplňují. Zpětná vazba nám dává nejenom možnost zlepšovat existující služby. Inspiruje nás i k novým projektům. Dává nám možnost vidět firmu z jiného pohledu a příležitost ji posouvat dál. Díky tomu, že mám dohled nad samotnou realizací projektů, přesně vím, proč jsme který z nich zaváděli a jak probíhá. Pak si vyhodnotím

Přání zákazníků se vyvíjí v čase. Díky tomu, že zpětnou vazbu sledujeme opravdu bedlivě, víme, po čem aktuálně nejvíc prahnou.

1 Neustálá dostupnost služeb
Naši klienti mají často náročná a společensky odpovědná povolání. Potřebují mít svůj časový harmonogram pevně v rukou. Tomu je potřeba vycházet maximálně vstříc.

2 Samoobslužnost
Nikdo už nechce volat na call centrum a týdny nevědět, jak na tom stav jeho objednávky je. Klientům vyhovuje si požadavek vyřídit prostřednictvím aplikace třeba uprostřed noci a kdykoliv sledovat, jak se věci dávají do pohybu.

3 Individuální přístup
Přestože by se zdálo, že jde přes aplikace a moderní technologie vyřídit už téměř cokoliv, víme, že některé specifické situace chtějí klienti řešit raději s člověkem než s robotem.



informace z našeho kontaktního centra pro řidiče a vidím jasně, jak se nastavený proces osvědčuje v praxi. Co se klientům líbí, co ne a proč.

Dá se všem požadavkům klientů vyjít vstříc?

Bohužel nedokážeme předvídat poruchu či nehodu. Pohybujeme se pořád v reálném světě. A tyto okamžiky jsou pro klienty nejcitlivější. Jakmile je omezena mobilita, naruší jim to denní program. Každý to tak máme. Máte domluvené schůzky nebo rozvoz zboží, musíte vyzvednout děti ze školy.

Jakmile k této situaci dojde, nejdůležitější je přesná a aktuální informace o řešení. A to je naším cílem. Poskytnout klientovi dočasné řešení mobility, komunikovat s ním o vývoji opravy a co nejrychleji vrátit jeho původní vozidlo na cestu.

Jaké hlavní požadavky od klientů v současnosti slyšíte?

Hlavní očekávání, jako je dostupnost a rychlost, jsou pořád stejná. Velkým trendem je samozřejmě využití moderních aplikací a možnost objednat či vyřídit si požadavek samoobslužně. Odráží to aktuální trend, který každý z nás zažívá v každodenním životě. Objednáte si jídlo online, podáte zásilku... Se stejným očekáváním přistupují klienti i k našim službám.

Což musí být náročné...

Samozřejmě, ale to je pochopitelné. Vždyť zajištění mobility je pro klienta to nejdůležitější. Vezměte si například distributora léků, kterému se porouchá vůz. Je to člověk, který pracuje v nějakém přesně rozplánujícím časovém harmonogramu, a my mu musíme být schopni poskytnout maximum informací o tom, jak se ten harmonogram bude vyvíjet. Chce mít přehled o tom, kdy bude mít k dispozici náhradní vozidlo, jak dlouho bude trvat oprava, kdy se zase bude moci vrátit do normálu.

Když ty informace od nás dostane, bude se moci podle nich zařídit. Dobrá služba spočívá v přesnosti a aktuálnosti informací. A to je naším cílem.

Je reálné všechny požadavky řešit aplikací?

Je to složité, protože aplikace by měla být jednoduchá, intuitivní a rychlá na ovládání. Přílišné zjednodušení ale zase neumožňuje postihnout všechny požadavky či jejich kombinace, které u klienta mohou nastat. Toto je asi největší výzva při využívání samoobslužných aplikací. Udržet jednoduchost a zároveň poskytnout individuální přístup. U některých oblastí to jde ještě méně. Zejména u těch, kde je klient vystaven stresovým situacím, jako je např. škodní událost se zraněním či porucha. V těchto případech raději preferujeme využití aplikace jako podpůrného nástroje k přenosu např. fotek a dokumentů než jako hlavního komunikačního nástroje k řešení události.



PETRA OCHOVÁ
customer experience
and projects director

Do LeasePlanu nastoupila po škole a po krátké praxi na pozici obchodníka s komoditami na pražské burze. Během působení ve firmě prošla pozicemi od předávání vozidel přes pojistnou agendu, nákup až po vedení projektů a management kvality služeb. V současnosti spadá do její agendy kontrola kvality a project management.

Kultura se v LeasePlanu za ty roky nezměnila, pořád jsme skvělý tým.

přímo na místě. V těchto okamžicích je individuální přístup operátora největším přínosem.

Nepomůže vám v tom příchod inteligentních technologií?

My už pracujeme s inteligentními algoritmy a autonomními chatboty, ale zatím se nám nepodařilo najít uspokojivé řešení. Primární použití virtuálních agentů, chatbotů vidím spíše pro rychlejší směrování klienta ke specialistovi. Nedovedu si zatím moc dobře představit, že dokážu obsloužit klienta po telefonu bez účasti operátora. Z tohoto pohledu více fandím různým aplikacím než robotu na telefonu. Ale vše se vyvíjí neskutečnou rychlostí, takže neříkám, že to není v budoucnu možné.

Jak si udržujete přehled o tom, jak vaše služby fungují?

Kanály zpětné vazby máme několik. Ať už to jsou přímo postřehy z provozu, informace ze stížností, či z transakčních dotazníků. Jejich výhoda spočívá v tom, že na ně klienti odpovídají v okamžiku, kdy mají zkušenost ještě čerstvě v paměti. To nám přináší nejcennější informace a podněty ke zlepšování našich služeb.

Sbíráte informace i zevnitř vaší firmy?

Samozřejmě že nečekáme na stížnost či vyplnění zpětné vazby. Dobře nastavený reporting a data jsou základem pro měření a vyhodnocování kvality a efektivity. Ať už je to měření reakčních časů, či pokročilá korelační analýza. Data jsou také důležitá pro dlouhodobé zlepšování procesů. Každý proces je monitorován a neustále zlepšován pomocí metodiky LEAN Six sigma nebo jiným způsobem.

Jaké novinky pro klienty připravujete?

Letos jsme jich již zavedli celou řadu a do konce roku budou další přibývat. Jednou z těch velkých je nový digitální DriverPass. Ke každému vozidlu si řidič může stáhnout jeho kartu a okamžitě má k dispozici vše, co potřebuje pro objednání do servisu, přivolání odtahové služby atd. Zároveň na tyto karty řidiči posíláme důležité notifikace o stavu vozidla, stavu vyřízení jeho požadavku atd. Nastavili jsme nové směrování hovorů, a tak klient bude

rychleji obsloužen. Po zavedení identifikace volajícího se zkrátí i doba hovoru. Digitalizujeme dokumenty k vozidlu. Zaměřili jsme se na obsluhu anglicky hovořících klientů a připravili jazykové mutace ve všech komunikačních kanálech.

Z které novinky máte největší radost?

Jsem ráda za všechny, které pomohou klientům a řidičům. Největší radost mám z většího a většího objemu objednávek do servisu přes tzv. sloty. V minulém roce jsme začali předjednat volné kapacity servisu pouze pro klienty LeasePlanu. V dnešní době máme na vybrané značky každý týden 149 volných míst na servis vozidel. Pokud to nakombinujete s online objednávkou přes DriverPass, tak na několik kliknutí si objednáte servis včetně zajištění služeb, jako je pick-up či náhradní vozidlo.

Je to největší výzva, před kterou stojíte?

Myslím si, že největší výzva se opět pojí s dostupností a kvalitou služby. Udržovat a rozvíjet vztahy s našimi partnery, kteří pro naše klienty službu zajišťují. Používat moderní komunikační nástroje atd. Samostatným tématem je využití telematiky při zajištění služeb.

Zbývá vám při perspektivě takto nabitě blízké budoucnosti pomyslení na koníčky, na odpočinek?

Snažím se ho nezanedbávat. Většinu volného času trávím s rodinou, jezdíme na výlety atd. Navíc máme psa, který nám dělá společníka, a kdybych náhodou naše společné aktivity zanedbávala, tak mi to umí důrazně připomenout.



Náš největší úkol je být pro naše zákazníky neustále dostupní.

Přece

NEZABALÍTE
SVÉ PODNIKÁNÍ

kvůli nedostatku aut

5+1

při objednávce
na půl roku měsíc
zdarma



Peugeot Boxer

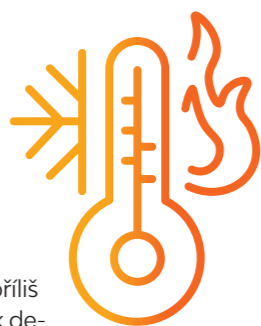
Budte flexibilní. Auta pro nové zaměstnance, sezónní výkyvy nebo nárazové zakázky, na které nemáte kapacitu, vyřeší **FlexiPlan**. Krátkodobý operativní leasing osobních i lehkých užitkových vozů se všemi službami a bez omezení nájezdu. Prostě SuperPlan!

Je vaše baterie v kondici?

Elektromobily si konečně našly cestu také na české silnice. Debata o tom, jak je efektivně provozovat a starat se o ně, je tedy namístě. Nejdražší (a tudíž i nejcennější) součástí elektromobilu je lithium-iontová baterie.

Text Ondřej Novák

Výrobní náklady akumulátorů sice za posledních deset let klesly asi desetkrát a experti odhadují, že pád bude nadále pokračovat, ale i tak se cena nových článků bude nejspíš stále pohybovat vysoko nad hranicí 100 tisíc korun. Nemluvě o ekologických dopadech výroby a následné likvidace vysloužilých baterií. Pokud jste šťastnými vlastníky elektromobilu, jistě se vám bude hodit následujících pár rad, jak životnost akumulátoru prodloužit.



KLÍČOVÁ JE TEPLOTA

Baterie jsou velmi citlivé jak na vysoké, tak i příliš nízké teploty. Oba extrémy jim škodí a vedou k degradaci lithium-iontových článků. V létě proto vyhledávejte spíš parkování ve stínu nebo v podzemní garáži, kde na vůz nebude pražit slunce a na články nebude sálat horko z rozpáleného asfaltu (většina výrobců umísťuje baterie k podvozku). Podobná pravidla platí i v zimě. Většina automobilů disponuje systémy na automatické vyhřívání baterií, aby články nepromrzly. Nejenže to zkracuje jejich životnost, ale akumulátory se v chladu i rychleji samovolně vybíjejí. Problém nastává, když v člancích zbývá příliš málo energie na vyhřev nebo když auto zůstane na mrazu zcela vybité. Pokud elektromobil podporuje funkci předehřátí baterie a rekuperačního zařízení, rozhodně ji v zimě před jízdou využijte. Baterie zahřátá na správnou provozní teplotu výrazně efektivněji hospodaří s naakumulovanou energií a podává lepší výkony.

MÉNĚ SOUČÁSTEK, MENĚ PROBLÉMŮ

Ačkoliv logistika okolo správného dobíjení může znít složitě, věřte, že vlastnictví elektromobilu vás naopak spousty starostí může i zbavit. Elektromobily mají obecně mnohem méně součástek než vozy se spalovacími motory. Obejdou se například bez převodovky, mají podstatně jednodušší motory a obecně disponují menším počtem pohyblivých součástek. Nemusíte tak myslet třeba na doplňování oleje. A pokud auto půjčíte kamarádovi nebo rodinnému příslušníkovi, nestane se, že by místo dieselu natankoval benzin a naopak. Elektromobil je navíc mnohem jednodušší na řízení, jízda s ním je

plynulejší, a pokud máte správný kabel, nabijete ho v podstatě kdekoli, kde je k dispozici elektrická zástrčka. U těchto vozidel však zároveň platí, že každý model se může chovat jinak a může mít jiné optimální provozní podmínky. Trh s elektromobily se teprve rozvíjí a výrobci hledají nejlepší cesty k tomu, aby vozy podávaly obdobné výkony jako ty se spalovacími motory. V případě údržby se proto důkladně držte pokynů výrobce, a i když je v autech méně mechanických součástek, které se mohou pokazit, nepodceňujte pravidelné návštěvy autorizovaného servisu.



NABÍJEJTE S ROZUMEM

Tím se dostáváme k doporučenému dobíjecímu cyklu baterií. Podobně jako u osobní elektroniky, jako jsou telefony, tablety nebo notebooky, tak i u elektromobilů s lithium-iontovými články se důrazně nedoporučuje vybité akumulátory úplně nadoraz. Do zásuvky byste jej měli připojit, pokud kapacita klesne zhruba k 15 až 20 procentům. Také byste ale neměli příliš často nabíjet akumulátor na 100 procent. Ideální provozní rozpětí pro co nejdelší životnost baterie je mezi 20 a 80 procenty. Navzdory stále populárnějšímu trendu rychlonabíječek se také doporučuje „tankovat proud“ spíše pomaleji. Rychlé nabíjení bateriím v elektromobilech, stejně jako třeba v telefonech, nesvědčí, protože akumulátory se přehřívají. Samozřejmě, pokud vyrazíte občas na delší cestu po Česku nebo k moři do Chorvatska (i tam se dá navzdory rozšířeným mýtům už s elektromobilem pohodlně dojet), je volba rychlé nabíjecí stanice logická. V běžném provozu preferujte spíš pomalejší dobíjení přes noc. Navíc i počet nabíjecích cyklů hraje u elektromobilů velkou roli. Pokud tedy denně spotřebujete třeba 20% akumulátoru, nabíjejte jednou za 3–4 dny.

IDEÁLNÍ
INTERVAL
2x
TÝDNĚ



Naučte se pracovat týmově

Text Jana Bohutínská



V týmu člověk funguje jak sám za sebe, tak zároveň jako součást složitějšího organismu, v němž plní určitou roli. Podstatou každého týmu je vzájemná spolupráce vedoucí k úspěšnému zvládnutí přidělených úkolů. Jaké podmínky musí být splněny, aby náš tým šlapal a odvedl práci, kterou bychom jako jednotlivci sami určitě nezvládli?

V první řadě potřebujeme, aby v týmu nepracovali sólisté a lidé s příliš velkým egem, ale týmoví hráči schopní přijmout a plnit svou úlohu. To je nutný, nikoliv však postačující předpoklad dobré týmové spolupráce. Řekněme si, jaké další náležitosti by si měl tým vyřešit předtím, než se pustí do práce.

PROPOJTE SILNÉ STRÁNKY LIDÍ A CÍLE

Základem úspěchu je dobře si nastavit nejen role, ale i kompetence. Způsob, jakým se práce, kompetence i zodpovědnosti dělí, by měl vycházet na jedné straně ze silných stránek členů týmu, z jejich zkušeností a dovedností, na druhé straně z cílů, které má tým nastavené a kterých potřebuje dosáhnout. Měli bychom mít jasně dané kontrolní mechanismy a být schopni jeden druhého v případě potřeby zastoupit, zároveň je ale nutné respektovat ostatní a nezasahovat jim do jejich práce, pokud pro to není závažný důvod.

KOMUNIKUJTE A VSAĎTE NA FÉROVOU ZPĚTNOU VAZBU

Nezbytnou součástí fungování každého týmu je schopnost lidí spolu komunikovat a naučit se efektivně a bez emocí řešit i případné spory a konflikty. S tím

souvisí i potřeba správně si v týmu nastavit způsob poskytování zpětné vazby. Ta se týká odvedené práce a splněných úkolů, stejně jako mezilidské stránky týmové spolupráce a usměrnění snahy o manipulaci nebo nefér jednání, pokud někdo v týmu propadne pokusem prosazovat se na úkor druhých.

To, že by se nikdo neměl prosazovat na úkor druhých, neznamená, že by se neměl prosazovat vůbec.

Pokud zapojíme svou snahu vydat ze sebe to nejlepší a předvést vlastní schopnosti ve prospěch celku, bude taková aktivita vítaná a inspirující. Oproti tomu boj o pozice, zásluhy či cokoliv jiného, stejně jako manipulace druhými narušují atmosféru uvnitř týmu a znesnadňují spolupráci. Proto je důležitou zodpovědností týmového lídra, aby objektivně posuzoval zásluhy jednotlivců a nikoho neprávem nevzdvihoval či neupožadoval. Jenom tak bude mít za sebou soudržný tým, a nikoliv spolek navzájem si konkurujících individualit.

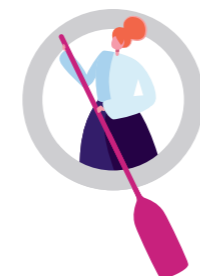


KDO JE KDO V TÝMU?

Záleží na tom, v jaké oblasti tým pracuje, obecně však sestává ze tří základních typů lidí, přičemž někteří zvládají plnohodnotně fungovat na všech třech úrovních, u většiny z nás však určitá dovednost dominuje.



» **VIZIONÁŘI** – přicházejí s nápady a vizemi



» **REALIZÁTOŘI** – odvádějí práci nutnou k realizaci určitého nápadu



» **KRITICI** – dokážou věci zhodnotit, zanalyzovat a odhalit mouchy, na nichž je ještě potřeba zapracovat



HYBRIDNÍ KOLO 2.0







DESIGNOVÉ OCELOVÉ KOLO

VHODNÉ NA ZIMU

IDENTICKÉ ROZMĚRY S ORIGINALNÍMI OCELOVÝMI KOLY

NEZAPISUJE SE DO TECHNICKÉHO PRŮKAZU VOZIDLA

KOLO VČETNĚ STŘEDOVÉ KRYTKY

VYROBENO VE ŠVÝCARSKU

3D Konfigurator kol
www.alcar.cz



ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

V hlavní roli AUTO

Myšlenka, že by automobil mohl mít ve filmu podobně důležitou roli jako herec, se může zdát na první pohled šílená. Jenže když se zamyslíte, určitě si na pár případů vzpomenete a nemusíte se při tom omezovat jen na animované disneyovky s Bleskem McQueenem. Fungoval by například Bullittův případ bez ikonického zeleného Mustangu GT 390? Mohli by protagonisté Svěrákovy Jízdy brázdit jižní Čechy v něčem jiném než ve staré mazdě s uříznutou střechou? Podobně zásadních automobilů je kinematografie plná a některé z nich se trvale zapsaly do historie jak filmové, tak motoristické.

Text Jiří Holubec Ilustrace Shutterstock



PONTIAC TRANS AM

legendární honičky kvůli pašovanému pivu

Polda a bandita (Smokey and the Bandit) je u nás méně známý, ale o to zásadnější film, ve kterém se dva řidiči – Bandit (Burt Reynolds) a Snowman (Jerry Reed) – řítí americkými dálnicemi s nákladem pašovaného piva. Zatímco Snowman řídí kamion, Bandit mu „čistí“ cestu a odvádí pozornost policie v Pontiacu Trans Am 1977. Celý děj se v podstatě skládá z jedné velké automobilové honičky, kde černo-zlatý Trans Am řeže zatáčky, skáče přes propadlé mosty a dovádí šerifa jménem Buford T. Justice k naprostému šílenství. Film režíroval kaskadér a kamarád Burtu Reynoldse Hal Needham (podle jejich vztahu mimochodem napsal Quentin Tarantino postavy Ricka Daltona a Cliffa Bootha do svého filmu **Tenkrát v Hollywoodu**). Svěrázný filmařský styl a uvolněná atmosféra udělaly z Needhamova filmu neočekávaný hit a z Pontiacu Trans Am kultovní auto. Po uvedení do kin poskočily prodeje během jediného roku o 30 tisíc kusů.



DODGE CHARGER

rychlý, zběsilý a tak trochu zabiják

I co do zářezů v kinematografii má tahle americká klasika s přehledem navrch. Na svém kontě má tak ikonické role, jako je „General Lee“ z kultovního sedmdesátkového seriálu **Mistři hazardu** (The Dukes of Hazzard), zahrál si s Peterem Fondou ve filmu **Dirty Mary, Crazy Larry** a Quentin Tarantino do něj posadil Kurta Russella v trashovém **Autu zabijákovi** (Death Proof). Výčet rolí Chargeru by ale nebyl úplný bez

prvního dílu nekonečné série **Rychle a zběsile** (The Fast and the Furious), kde mu Vin Diesel v souboji s Toyotou Supra Paula Walkera pálí pneumatiky a zároveň ho staví „na zadní“. Scéna sice vzbuzuje u znalců automobilů smích, ale černý Charger s širokými zadními koly, obřím motorem a sáním kompresoru trčícím agresivně z kapoty je neoddiskutovatelně cool.

PROBLÉMY S BEZPEČNOSTÍ

Zatímco v minulosti museli technici pro účely natáčení auta posilovat a přidávat bezpečnostní prvky, dnes mají problémy přesně opačné. Moderní vozy jsou totiž tak nabitě bezpečnostními opatřeními, že s nimi nic nezmůže ani sebeagresivnější kaskadér. Když studio Marvel natáčelo honičku ve filmu **Černý Panther** (Black Panther), musela Toyota zároveň s Lexusem 500 F Sport poslat i firemního programátora, aby přepsal zabezpečovací algoritmy palubního počítače a auto se mohlo před kamerou trochu hýbat. Tentýž problém řešila produkce i u natáčení **Baby Driver**. Na plac musel být povolán programátor z Daimleru, aby vypnul bezpečnostní systémy Mercedesu třídy S. Ne proto, aby ve scénách mohl konkurovat starému Subaru WRX STi, ale aby s ním Kevin Spacey mohl vůbec do něčeho narazit.



MUSTANG GT 390

kůň pro Steeva McQueena

Filmoví fandové se často přou o nejlepší automobilovou honičku v dějinách kinematografie. Asi největším favoritem je dvanáctiminutová scéna z **Bullittova případu** (Bullitt), kdy detektiv Frank Bullitt pronásleduje svým Mustangem GT padoucha v Dodge Chargeru strmými silnicemi San Francisca. Se Stevem McQueenem za volantem samozřejmě vypadá každé auto o hodně líp, za svůj drsný půvab ale GT 390 vděčí především produkční improvizaci. Pro účely natáčení měli totiž filmaři k dispozici mustangy dva, které ale dorazily od dealera v odlišných úpravách. Aby byly v různých záběrech k nerozeznání, musel je šéfmechanik Max Balchowsky očesat doslova na kost. Vozům vyztužil šasi, posílil řízení a odpružení, převrtal válce motoru, upravil zapalování a karburátor a výsledné dílo pak posadil na pneumatiky Firestone American Racing Torq-Thrust. Lahvově zelený model Bullitt Mustang se už dočkal dvou obnovených limitovaných edicí. Při představení té druhé se na pódiu detroitského veletrhu 2019 skvěl zrestaurovaný originál, který přežíval léta zapomenutý v garáži v New Jersey. Vloni byl v aukci vydražen za 3,47 milionu dolarů.



JAK SE TOČIL BULLITTŮV PŘÍPAD

Až do nástupu 70. let minulého století neměli filmaři moc příležitostí se při natáčení aut a honiček pořádně vyřádit. Vše se změnilo v okamžiku, kdy kameramani dostali do rukou Arriflex 35BL – lehkou, tichou ruční kameru schopnou snímat rychlostí až 100 snímků za vteřinu a simultánně s obrazem nahrávat i zvuk. Jedním z prvních režisérů, kteří ji využili v plné míře, byl Peter Yates, autor legendárního snímku **Bullittův případ**. Sebral kameramana Williama Frakera a Steva McQueena, zašel za producenty z Warner Brothers a oznámil jim, že pro vyznění filmu bezpodmínečně potřebuje nové arriflexy. Kameraman mohl najednou sedět na místě spolujezdce, kamera mohla být připevněna na zadní sedadlo, v úchytu se vézt přímo na autě nebo na doprovodném vozidle, které se často řítilo pouhých pár centimetrů od snímaného vozu. Studio bylo původně proti a svolilo až na nátlak samotného McQueena, který se kvůli tomu vzdal smlouvy garantující mu další čtyři filmy s Warner Brothers. On sám se pak dočkal zklamání, protože i když byl velmi zručný řidič, náročné scény nezvládl odřídit a musel ho nahradit jeho kamarád, kaskadér a jeden z nejlepších řidičů v historii Hollywoodu

Bud Ekins. Natáčení honičky trvalo dva týdny – celou šestinu času vymezeného na celý film. Výsledek je ale tak nabitý energií, že když předložili hotový střih skladateli Lalo Schifrinovi, aby k němu zkomponoval hudbu, mistr soundtracků (složil například hudbu k **Mission: Impossible**) prohlásil, že nejlepší hudbou je samotné hřmění motorů a kvílení pneumatik.





PLYMOUTH FURY 1958

krásné a elegantní vraždící monstrum

Jestli hledáte film, ve kterém auto do slova hraje jednu z hlavních rolí, určitě sáhněte po **Christine**. Film je natočen podle románu Stephena Kinga a Christine není dívka, ale zlým duchem posedlý Plymouth Fury. Premisa se může zdát trochu divná, ale pod režijním vedením mistra hororu Johna Carpentera je vraždící automobil na plátně opravdu děsivý. Hodně tomu napomáhají praktické speciální efekty, díky kterým se Christine dokáže sama zregenerovat i po nejtěžších haváriích. Filmaři kvůli tomu nahradili kovovou karosérii plastovými díly, které napojili na systém hydraulických pump. Těmi mohli pružné panely buď vtáhnout dovnitř vozu a navodit tak iluzi pomačkaných plechů, anebo je naopak nafouknout a karosérii tak přímo před očima diváků „zahojit“. Během natáčení bylo kvůli scénám havárií přesto zničeno přes dvacet vozů.



Nejrychlejších 60 sekund s

MUSTANGEM SHELBY GT500 1967

Jméno Eleanor se poprvé objevilo v kultovním filmu **60 sekund** (Gone in 60 Seconds), který v roce 1974 napsal, zprodukoval, zrežiroval, odehrál a odřídl automechanik, obchodník a kaskadér Henry „Toby“ Halicki. Scénář je jednoduchý – během jednoho dne musí hlavní hrdina ukrást 48 automobilů, včetně supersilného Fordu Mustang přezdívaného Eleanor. V díle proslulém čtyřicetiminutovou honičkou ulicemi LA zničil Halicki skoro sto aut (naštěstí vlastnil vrakoviště a odtahovou službu

a také vlastní zdraví. Při závěrečném skoku za volantem Eleanor si vážně poranil páteř a trvale pak kulhal. Při natáčení pokračování v roce 1989 došlo k ještě vážnější nehodě, která ho bohužel stála život. Remaku se film dočkal až v roce 2000, kdy si hlavní role zahráli Nicolas Cage a Angelina Jolie a v roli Eleanor se objevil Mustang Shelby GT500, ročník 1967. Stejně jako původní i nová Eleanor si zaslouží (jako jedině auto v historii) své jméno v závěrečných titulcích filmu.

FILMAŘSKÉ AUTOTRIKY

Pokud jde o honičky, filmaři odjakživa používají jednoduchý trik – auta jezdí nižší rychlostí a pomaleji jede i kamera. Problém ovšem nastává, když se auta řítí ulicemi plnými lidí, jejichž zrychlené pohyby by filmový trik prozradily. Bullittova jízda San Franciscem nebo honička Paříží ve filmu **Ronin** proto musely být natáčeny v reálné rychlosti. Aby bylo možné zároveň s jízdou snímat i řidiče, používá se občas vůz s řízením na pravé straně. Právě v Roninovi řídí Peugeot z pravé strany kaskadér, kdežto na spolujezdcově sedadle točí falešným volantem Robert DeNiro a kameraman může bez problémů snímat jeho detaily i scénérii za okny. Ještě větší svobodu poskytují filmařům takzvaný bisquit, což je vlastně velký automobil bez karosérie. Namísto ní posadí filmaři celé auto s herci, obestaví ho podle libosti kamerami a celé monstrum pak řídí kaskadér z kabiny v přední části vozu. Jméno bisquit dostalo toto zvláštní auto proto, že bylo poprvé použito pro natáčení scén koňské jízdy ve filmu **Seabisquit**. Rychle si ale získalo oblibu právě mezi specialisty na automobilové scény. Výsledky můžete obdivovat třeba v sérii **Pařba ve Vegas** (The Hangover) nebo v adrenalínovém **Baby Driverovi**.

ŠKODA 110 SUPER SPORT

pije svým řidičům krev

Když jsme narazili na hororový žánr, nemůžeme nezmínit jeden z nejzvláštnějších snímků české kinematografie. Film **Upír z Feratu** natočil podle povídky Josefa Nesvadby Juraj Herz, hudbu složil Petr Hapka a hlavní roli si v něm zahrál Jiří Menzel i Dagmar Veškrnová (prominou) mladoboleslavský prototyp Škoda 110 Super Sport. Pravděpodobně nejkrásnější škodovka v historii vzbudila přímo poprask na bruselském autosalonu v roce 1972 a o sporták s futuristickou vyklápěcí kapotou byl u nás i v zahraničí obrovský zájem. Komunističtí plánovači proto samozřejmě rozhodli, že ho pošlou k ledu, a vůz dodnes existuje v jediném exempláři. V roce 1981 si ho vzal do parády Theodor Pištěk a vytvořil z něj černý krvežíznivý přízrak, který uvádí řidiče do omamné extáze a zároveň jim plynovým pedálem saje z chodidla krev. Film sice utrpěl cenzorskými zásahy, ale dodnes patří ke kultovním dílům a zasloužil by si režisérský sestřih a obnovenou premiéru.



JSEM MARTIN, ASTON MARTIN DB5

Není dost dobře možné psát o filmových autech a nezmínit aspoň jeden z vozů Jamese Bonda. Za šest desítek let fungování téhle franšizy seděl agent 007 za volantem spousty značek od Alfy Romeo po VAZ. Žádný z jeho vozů se ale nestal takovým kultem jako stříbrošedý Aston Martin DB5, do kterého Bond zasedl hned v prvním filmu **Goldfinger**. Britský krasavec je uměleckým dílem sám o sobě. Přidejte mu beranidlo v nárazníku, kulomety, vystřelovací sedadlo, chrlíče kouře a oleje a navigační systém z dílny mechanika Q, za volant posadte Seana Conneryho a máte nehynoucí legendu. O tom, jakou popularitu dobrodružná série automobilce přinesla, svědčí fakt, že poptávka po modelu DB5 od 60. let dodnes v podstatě neklesla. Aston Martin čas od času uvede na trh limitovanou sérii. Poslední se objevila v roce 2020, čítala 25 kusů a cena se vyšplhala na 3,5 milionu dolarů. Kdybyste však zatažili po originále, tak si musíte ještě připlatit. Jeden z automobilů použitých při natáčení **Goldfingera** se nedávno prodal za 4,6 milionu dolarů. Pro srovnání – futuristický Lotus Esprit z dílny Špion, který mě miloval koupil nedávno Elon Musk za „pouhý“ milion.



Všestranný DriverPass se o řidiče postará

Elektronická karta vozidla, kterou mají řidiči jednoduše uloženou v mobilu. Pomůže ve většině situací, do kterých se řidiči auta od LeasePlanu mohou dostat. Můžou si díky ní stáhnout Doklad o pojištění vozidla a dají se skrze ni vyřídit i složitější věci, jako je nahlášení pojistné události.



„Digitální karta založená na platformě Your Pass poskytne řidičům velmi rychlé a přímé spojení s LeasePlanem. Snadno si na ní vyhledají potřebné informace. Nemusejí se přitom obávat, že by jim zabrala hodně místa v paměti telefonu, protože není koncipována jako samostatná aplikace. To je její podstatná výhoda.“

Martin Brix, generální ředitel společnosti LeasePlan

DriverPass je vlastně taková přímá linka mezi řidiči a LeasePlanem. Můžete tak mít jistotu, že nikdy nepřijdete o žádnou důležitou informaci, a kdykoli budete potřebovat, budeme ve spojení. Na českém trhu je DriverPass unikát.

Můžete si ho představit jako takovou digitální kartu vozidla. DriverPass dokonce ani není potřeba stahovat jako aplikaci. Stačí načíst QR kód a uložit ho do virtuální peněženky, vedle platebních karet, letenek nebo lístků do divadla. DriverPass vás ihned začne informovat o všem, co by vám nemělo ujít. Nepůjde ale o žádné generické zprávy, které se vás netýkají. DriverPass přesně ví, jaké máte v rámci své smlouvy služby, novinky a užitečné informace tedy přizpůsobuje přímo na míru vašemu autu.

VŠECHNO UŽITEČNÉ POD JEDNOU KAPOTOU

Na digitální kartě najdete užitečné odkazy, skrze které můžete třeba přivolat silniční asistenci, objednat auto do servisu či nahlásit škodní události nebo které využijete při vrácení vozidla po skončení leasingu nebo při ztrátě

dokladů od auta. Některé volby vás nasměrují na telefonní nonstop linku LeasePlanu, jiné automaticky otevřou předvyplněný elektronický formulář, který stačí doplnit a jednoduše odeslat, další vedou na webové stránky s podrobnějšími informacemi.



Každý řidič nalezne na kartě výčet služeb, které má sjednané, může aktualizovat stav najetých kilometrů, vyhledat si pneuservis, případně si prostudovat podrobnější popis jednotlivých služeb. Nechybějí nezbytné kontakty včetně relevantních odkazů na Facebook, LinkedIn a webové stránky. DriverPass bude užitečný pomocník, ať už máte v pronájmu jedno služební auto, nebo celou flotilu.

DRIVERPASS A ŽHAVÉ NOVINKY

Skrze elektronickou kartu vozidla DriverPass si nově řidiči také stáhnou doklad o pojištění (tzv. zelenou kartu). To ušetří spoustu práce fleet managerům, kteří nebudou muset zelené karty tisknout pro všechny řidiče a distribuovat je. Když řidič objedná auto do servisu, dostane od DriverPassu notifikaci, kdy si servis vozidlo vyzvedne a kam ho má řidič přistavit.



Otevřeli jsme nový showroom CarNext by LeasePlan, přijďte si vybrat zánovní auto po operativním leasingu

CarNext by LeasePlan, naše prodejní platforma, která nabízí auta vrácená z operativního leasingu, otevřel ve Vestci u Prahy zcela nový showroom. Ten je součástí celoevropské digitální platformy CarNext, která vedle online prodeje zahrnuje i kamenné prodejny. Areál ve Vestci, který přiléhá k jihovýchodnímu okraji hlavního města, si svou prostorostí nezadá se značkovými autosalony pro nové vozy.

KOMPLETNÍ SERVISNÍ HISTORII MŮŽE V CARNEXTU DOLOŽIT KAŽDÝ VŮZ

CarNext nabízí vozidla ukončená po operativním leasingu, proto může u všech z nich doložit jejich kompletní servisní historii. K vozům máme veškerou dokumentaci včetně faktur za opravy. Kupující ví, že o auto bylo po celou dobu provozu řádně pečováno, protože součástí operativního leasingu je pravidelný servis i údržba

a případné opravy probíhaly ve smluvních servisech. O tom všem máme doklady, zákazník si tak o voze snadno vytvoří objektivní obrázek.

Pro zákazníky, kteří preferují výběr auta v kamenné prodejně, jsme ve Vestci vytvořili nadstandardní prostředí, kde si za asistence našeho kvalifikovaného personálu mohou jednotlivé vozy osahat, případně se jimi projet a poté u kávy vyřídít potřebnou administrativu.

PETER ŠKODA PROZRADÍ, CO V CARNEXTU NAJDETE

- » Vozy pouze od prvního majitele.
- » Staré méně než 5 let.
- » S omezeným počtem najetých kilometrů.
- » Standardem je 12měsíční záruka.
- » Každé auto prošlo důkladnou předprodejní prohlídkou a přípravou na prodej.
- » V kontrole jsou zahrnuty všechny komponenty.
- » Garantovaný stav tachometru.

„Velkou výhodou je rozloha celého areálu, v nabídce máme 300 vozidel. U příležitosti otevření nového showroomu jsme zároveň přepracovali náš web s důrazem na uživatelský komfort, přehlednost a funkčnost.“

Peter Škoda,
ředitel CarNext v České republice



PŘEROST A ŠVORC AUTO

JEDEN Z NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH AUTORIZOVANÝCH PARTNERŮ ZNAČKY ŠKODA

Jaké je podle vás současné postavení značky ŠKODA na trhu?

Dlouhodobě patří automobily značky ŠKODA k nejvýhodnějším vozům na českém trhu. Z řady nezávislých studií vycházejí vozy ŠKODA s výborným hodnocením poměru užitná hodnota – pořizovací cena. Mohou za to příznivé servisní náklady, výhodné ceny náhradních dílů, široká servisní síť v Česku i po celé Evropské unii a nadprůměrná spolehlivost vozů. Modely značky ŠKODA tak slaví úspěchy ve velkých institucích i malých firmách. Aktuálně nabízíme zvýhodněné velkoodběratelské podmínky již od nákupu dvou vozidel za rok. Naš obchodní i servisní tým je připravený postarat se o zákazníky jednotlivce, živnostníky i velké společnosti s vozovými parky v řádu 100 a více osobních a dodávkových vozidel.

Jak hodnotíte letošní první pololetí?

Po období covidového útlumu začal letošní rok optimističtěji, firemní klientela i retail začaly opět nakupovat nejen nové, ale i ojeté vozy. Servisní činnost zaznamenala drobný pokles v sektoru

firemních vozů. Důvodem bylo přetrvávající odstavení části firemních flotil, služebních vozů zaměstnanců, kteří dlouhodobě zůstávají na home office, ale věříme, že se tyto firemní vozy brzy vrátí zpět do provozu. Velký zájem je o novou generaci vozů ŠKODA FABIA.

Jak dlouho spolupracujete s leasingovou společností Lease Plan?

Naše spolupráce trvá více než 20 let. Od té doby se obě strany snaží co nejlépe starat o naše společné klienty, o jejich spokojenost. To je naše priorita.

Co zahrnuje vaše servisní nabídka?

Péče o našeho zákazníka nekončí předáním nového vozu. Máme vybudovaný systém servisních služeb zahrnujících záruční i pozáruční servis, pneuservis, včetně velkokapacitního „pneuhotelu“ připraveného uskladnit sezónní pneumatiky našich zákazníků, autoklempířské pracoviště s lakovacími boxy, likvidaci pojistných událostí nebo STK. Součástí areálu je myčka a autopůjčovna.

Od roku 1996 působí firma v Praze 6, Veleslavinské ulici, kde za uplynulých 25 let vybudovala moderní prodejní a servisní areál s komplexní nabídkou služeb pro vozy značky ŠKODA a VOLKSWAGEN.

Co je u vás ve firmě nového?

Ráda bych se zmínila i o programu ŠKODA PLUS. Tady se musíme pochlubit zcela novou prodejnou, kterou jsme dokončili a začali provozovat v loňském roce, ale kvůli covidové situaci jsme ji slavnostně otevřeli až letos na počátku srpna. Celý areál získal novou multifunkční budovu, která kromě zmíněné prodejny zahrnuje krytou prodejní plochu pro ojetá vozidla, další kryté parkovací plochy pro skladové vozy, sklad sezónních pneumatik, dílny na předprodejní servis a přípravu ojetých vozů, moderní pracoviště geometrie, prostor pro tepování a čištění vozidel a také moderní firemní kantýnu pro naše zaměstnance.

Závěrem bych chtěla poděkovat všem našim zákazníkům, o které se společně se společností LeasePlan staráme, za jejich důvěru a popřát jim spoustu bezpečně ujetých kilometrů. Naš tým je i nadále připravený se o vás a vaše vozové parky postarat.

Ing. Ingrid Škomová,
prokuristka a vedoucí prodeje ve společnosti PŘEROST A ŠVORC AUTO



Hrdinové na čtyřech kolech

Málokterému oboru se v poslední době dostává tak velké pozornosti jako logistice ve zdravotnictví. O tom, jak je důležité mít spolehlivého leasingového partnera, jsme si povídali s ředitelem české pobočky švýcarského koncernu Axon Lab Milanem Šimkem.

Text Jiří Holubec



Mohl byste v krátkosti představit vaši firmu?

Axon Lab je mezinárodní firma s třicetiletou historií. Centrálu má ve Švýcarsku, pobočky fungují v osmi zemích Evropy. Zabýváme se výrobou a distribucí zdravotnických potřeb, lékařských a diagnostických technologií a přístrojů. Spolupracujeme s nemocnicemi, soukromými ordinacemi, laboratořemi i výzkumnými ústavami.

Vyplývají z vašeho oboru nějaké další speciální nároky na vozový park?

Naše firma vyrábí například testovací sady antigenních testů. Jejich rychlá a plynulá distribuce je v současnosti pochopitelně velmi důležitá, a spolehlivý vozový park je tedy pro nás zásadní. Můžeme ale řešit i jednotlivé neočekávané případy. Může se třeba stát, že nám zavolají v zimě z nemocnice někde na horách, že potřebují co nejrychleji dovézt přístroj. Ten může být drahý, choulostivý, citlivý na otřesy.

Takže je dobré mít za sebou leasingovou společnost, která vám s tím pomůže...

Ano, je dobré, když si v takovém případě můžeme rychle půjčit třeba Ford Ranger, který si s terénem a počasím poradí. Nejde ale jen o takovéto náročné případy. Služby LeasePlanu oceňujeme i při péči o naši standardní flotilu, kde je pro nás rozhodujícím faktorem poměr cena-výkon. Máme jedenáct vozidel a plánujeme navýšení počtu. Ročně najezdíme 50–70 tisíc kilometrů, takže pro nás už jen spotřeba činí velkou položku v rozpočtu. Díky LeasePlanu máme k dispozici hybridní Toyoty poslední generace, jejichž provozními náklady jsem nadšený.

Zmínili jste, že Axon Lab je pobočka švýcarské firmy. Je spolupráce s LeasePlanem založená na mezinárodních smlouvách, nebo jste si ho vybrali sami?

Vím, že s LeasePlanem naši kolegové v některých evropských zemích spolupracují, a naše mateřská firma nám ho doporučila jako osvědčeného dodavatele. My jsme si ho nicméně vybrali sami na základě výběrového řízení. Naše spolupráce trvá už šest let a opakovaně vychází jako nejlepší.

Plánujete rozjet s LeasePlanem nějaké novinky? Přejdete z hybridů na elektromobily?

Naši kolegové ve Švýcarsku už elektromobily jezdí. My jsme pojali hybridy jako mezikrok, abychom si na nové technologie zvykli, a jakmile bude k dispozici dostatečně hustá síť dobíjecích stanic, na elektromotory pravděpodobně přejdeme. Do budoucna uvažujeme i o pohonu na vodík, který jsme si mohli vyzkoušet při předváděcí akci Toyoty Mirai. Celkově se chceme chovat jako firma co nejekologičtější, a proto je pro nás výhodné spolupracovat se společností, jako je LeasePlan, která má v nabídce to nejnovější, co na trhu s auty je.



AKCE MÍSTO SLOV.



T H E



#bornelectric

Nové BMW iX. Spotřeba elektrické energie pro BMW iX xDrive50 je 19,8–23,0 kWh/100 km a elektrický dojezd až 630 km. Měřeno podle testovacího cyklu WLTP. Fotografie je pouze ilustrativní.

Rozumí si LCV a elektromobilita?

Na toto téma jsme si na začátku září vyslechli názory odborníků v rámci interaktivního setkání Elektromobilita a LCV. Celé dopoledne 1. září patřilo v MAKRO akademii těm, které tohle téma pálí a zajímá.

Po pauze na kávu přišlo na řadu i testování nového LCV elektromobilu Maxus.



O elektromobilitě máme zajímavá čísla a nebojíme se o ně podělit.

Vrtulník i škola smyku

takové byly letošní srovnávací jízdy

Na tradiční akci se naši klienti a partneři letos opravdu nenudili. Kromě testování těch nejzajímavějších aut si účastníci mohli vyzkoušet také školu smyku, off road park nebo trenážer postřehu při řízení pro piloty Formule 1. Pro klienty byla připravená také soutěž o netradiční ceny a kdo v ní měl štěstí, proletěl se třeba vrtulníkem. K tomu všemu bylo připravené i bohaté občerstvení, počasí přálo a účastníci si tenhle zářijový den opravdu užili.



Vznést se malým vrtulníkem chtělo pořádnou dávku odvahy.



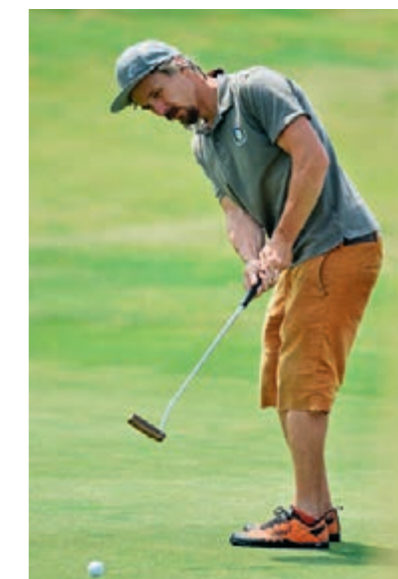
A připomenout si školu smyku se před zimním obdobím také hodí.



Návštěvníci zjišťovali, jak by si vedli jako piloti Formule 1.



Na off-road dráze bylo pořád plno.



Mít dobrou mušku nemusí vždycky stačit.

Vítězové se z výhry radovali zaslouženě.



Pozvali jsme klienty na golf na Karlštejně

Náš tradiční golfový turnaj se i tentokrát odehrál v romantických kulisách Karlštejna. Kromě klientů a partnerů si s námi přišli poměřit síly na greenu také lyžaři Ondřej a Tomáš Bankovi nebo volejbalista Marek Pakosta.

V Mitsubishi jsou připravení na budoucnost

O novinkách, změnách i turbulentních pandemických časech jsme se povídali s generálním ředitelem Kamilem Šilhavým.



Na rekapitulaci roku je ještě brzy, co pro vás bylo přesto letos zásadním momentem?

Za nás to byl především rok, kdy jsme uváděli na trh novinku, na kterou jsme dlouho čekali – nový Eclipse Cross plug-in hybrid. Kvůli pandemii jsme totiž nevěděli, kdy a jak budeme moci vůz uvést pro česká a slovenská média a také pro dealerskou síť. Nakonec jsme to zvládli. Je to model, který nás hodně baví, a věřím, že i naše zákazníci.

Co nového modernizace modelu Eclipse Cross přinesla?

Známe auta se spalovacími motory, známe auta, kde jsou hybridy. Tento vůz je přece jen trochu jiný. Může totiž sloužit i jako zdroj energie. Představte si, že vás nejenom doveze, kamkoliv potřebujete, ale současně je schopen například zásobovat váš dům energií a zároveň funguje jako její úložiště. Umí ji nejenom dávat, ale také přijímat. Čistě teoreticky může toto vozidlo v dostatečném počtu na trhu sloužit i místo vyrovnávacích nádrží Dlouhé stráně v Jeseníkách. Bohužel ani nám se nevyhnul problém s dodávkami vozidel a nedostatkem různých čipů. Nicméně doufám, že se to v průběhu dalších měsíců zlepší a v příštím roce už budeme schopni uspokojit všechny zákazníky.

Jak je na tom vybavení vozu?

Je to první vůz, který je vybaven head up displejem, má širokospektrální adaptivní tempomat. Dále samozřejmě běžně nabízíme všechny bezpečnostní prvky, které jsou na trhu k dispozici. Vůz samotný je de facto konstruován a postaven jako elektromobil, tedy i technologie a výbava funguje jako elektromobil. Jedním z důležitých prvků je třeba elektrické topení. Vůz můžete klidně vytápnět čistě elektricky, tedy ekologicky, aniž musí startovat motor. Velmi nadstavbové je dálkové ovládání vozu přes mobilní aplikaci. Vůz je Wi-Fi sítí propojen mobilním telefonem a přes mobil a aplikaci je možné vůz ovládat. Topit, chladit, nastavovat nabíjení a další parametry vozu, sledovat v mobilu, v jakém stadiu je nabití, atd. Je to obrovská inovativní komplexní technologie, která souvisí s plug-in hybridní technologií.

Jak jste ustáli pandemií, naučili jste se něco nového během uplynulého roku a půl?

Ustáli jsme ji se ctí. A hodně jsme se naučili, v pozitivním slova smyslu. Naše dealerství byla nějaký čas zavřená nebo omezená v provozu, prodejci se tedy pochopitelně museli naučit, co to znamená realizovat případné obchody online, nebo jet za zákazníkem domů nebo do firmy. Věřím tomu, že to teď bude častější, a jsem přesvědčen, že je to správně. Pamatuji si, kdy se prodalo auto jenom proto, že zákazník chtěl vědět, jestli se mu vejde do garáže. Je to jakási další přidaná hodnota vůči zákazníkovi. Role dealerů se tak možná do budoucna trochu promění, ale bude i nadále nepostradatelná.

Před necelým rokem jste uvedli také novou verzi modelu L200.

To je náš tradiční leader prodeje, dobře přijatý na trhu s množstvím loajálních zákazníků. Na začátku letošního roku jsme také uvedli jeho výkonnější variantu Plus. Potěší zákazníky, kteří ocení výrazné zvýšení točivého momentu, to znamená ze 400 Nm na 502 Nm, což je špičková hodnota v segmentu.

Jaké máte plány do budoucna, můžeme očekávat nějaké novinky v příštích dvou letech?

V příštích dvou letech chystáme mnoho překvapení. Jsme součástí Aliance Mitsubishi-Renault-Nissan a dá se předpokládat, že v dohledné době využijeme synergii této aliance tak, abychom rozšířili portfolio námi nabízených modelů o některé novinky, které dneska k dispozici nemáme. Nabídneme tak zákazníkům větší svobodu volby jejich nového vozu. Velmi pravděpodobně budou obsahovat plug-in hybridní technologii, která nám připadá optimální. Zatím to vypadá na rok 2023.

Co budoucnost obecně? Bude patřit elektromobilům?

Český zákazník je přece jen konzervativnější a trvá mu, než nové technologie přijme. Ten trend se ale mění. Kdybyste se zeptala před pěti lety, co si lidé myslí o elektromobilech, možná by se hodně lidí zeptalo, co to je. Ve statistikách prodeje je vidět, že podíl takto koncipovaných vozů rapidně stoupá, i když z malého základu. Před třemi lety jsme

Do budoucnosti hledí Kamil Šilhavý a s ním i celé Mitsubishi s optimismem.



se bavili o desetinách procenta, dnes jsme na úrovni procent z celkového trhu. Za dva tři roky se budeme pohybovat zase v jiné rovině. Mitsubishi začalo s elektrickými vozy už v roce 2008, takže jsme v tomto ohledu průkopníky. Mitsubishi obecně věří, že technologie plug-in hybrid v takovém pojetí, jako je Eclipse Cross PHEV, je jedna z cest.

Působíte v automobilovém průmyslu už několik desítek let, vzpomenete si na nějaký opravdu silný zážitek?

Už jsem zažil ledacos, ale jestli mě něco překvapilo a dodnes na to vzpomínám, byl to případ, kdy jsem se s vozem nacházel uprostřed lávového pole na Islandu. Všude kolem mě v okruhu padesát kilometrů byla láva a uprostřed cedule, která hlásala, že nejbližší čerpací stanice je 350 kilometrů. Hlavou se mi honilo: kolik takové auto v lávovém poli se všemi zapnutými redukcemi vlastně baští? Kolik mám v nádrži a je 350 kilometrů moc, nebo to možná vyjde?

Tipy pro malé a střední podniky

SLUŽBY ZAHRNUTÉ V MĚSÍČNÍ SPLÁTCE*

1. Letní a zimní pneumatiky, pneuservis a uskladnění.
2. Povinné ručení a havarijní pojištění (s 5% spoluúčastí / min. 5000 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 SUPERB

COMBI 2.0 TDI / 147 KW / DSG / 4X4 / L&K*
(od 15740 Kč měsíčně bez DPH)



Základní výbava: Čalounění kůže s ventilací | Matrix-LED přední světlomety | Adaptivní podvozek (DCC) | El. víko kufru a virtuální pedál | Panoramatický kamerový systém | Bezpečnostní leptání skel (VIN) | Telematická jednotka | Povinná výbava | Remote access + Infotainment online 3 roky

1

ŠKODA OCTAVIA

COMBI 1.5 TSI / 110 KW / STYLE
(od 8299 Kč měsíčně bez DPH)



Základní výbava: Infotainment Bolero 10" | Vyhřívání předních sedadel | 17" kola z lehké slitiny Rotare Aero | Přední mlhové LED světlomety | Kessy - bezklíčové zamykání a startování | Parkovací senzory vzadu | Paket Style Plus | Remote access 3 roky | Bílá Moon metalíza | Bezpečnostní leptání skel (VIN) | Telematická jednotka: skladem

2

HYUNDAI SANTA FE

2.2 CRDI / 149 KW / 4X4 / COMFORT
(od 10731 Kč měsíčně bez DPH)



Základní výbava: Zadní parkovací senzory | Volba terénních režimů | 17" kola z lehké slitiny | LED denní světla | Přední Bi-LED světlomety | Střešní ližiny | Asistent pro sjíždění ze svahu | Asistent pro rozjždění do kopce | Systém bránící převrácení vozu | Asistent pro vedení vozu v jízdních pruzích | Nastavitelný kůží potažený volant | Dvouzónová automatická klimatizace | Přístrojový panel s 4,2" TFT LCD displejem | Rádio s 8" dotykovým displejem

3

* Uvedené ceny jsou kalkulovány s nájazdem 15 000 km/ročně. Nabídka je platná pro podnikatele. O informace ohledně dostupnosti nabízených vozů volejte 222 829 399.

Zbrusu nové modely

BMW i4

Odborníci považují tento model za jediného vážnějšího konkurenta Modelu 3 od Tesly. A pokud jste si mysleli, že nájezd elektromobilů končí kolem 450 kilometrů, nechte se tímto miláčkem publika vyvést z omylu. Tento elektrický sedan vás na jedno nabití doveze až 590 kilometrů daleko.



HYUNDAI IONIQ 5

Úžas vzbudil i tento nováček. Automobilka sama ho dokonce neváhá srovnávat s ikonickou Teslou. Pravdou je, že nadčasový design, ultrarychlé nabíjení s 800V architekturou, dojezd dlouhý 480 km a spousta inovací ho mezi elektromobily posunuly do popředí. Vyberte si velikost baterie 58 kWh nebo 73 kWh, zvolte pohon a vyrazte.

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV

Říkájí o něm, že je atlet. Technologie a kompaktní balení jsou jeho druhá jména. Jde teprve o druhý plug-in hybridní model, který Mitsubishi uvedl na český trh. Toto moderní sportovní SUV vyřeší všechny požadavky moderního člověka stylově a s grácií. Proto má čestné místo mezi našimi novinkami.



Adrenalin

i bez vůně benzínu

**Český Krumlov přivítal
soutěž elektroaut**



V Českém Krumlově se letos po pěti letech uskutečnila rallye. Jednalo se o 9. ročník Czech New Energies Rallye. Ta propojuje oblast motoristického sportu s prezentací technických novinek automobilového průmyslu. Na startu se představilo celkem 33 soutěžních posádek s alternativními pohony, přičemž 29 z nich bylo s čistě elektrickými vozy!

Text Anna Jurečková Foto Petr Skřivánek



Je předposlední květnový pátek, krátce před polednem. Tolik aut na jednom místě v Českém Krumlově dlouho nikdo neviděl. Pár kolemjdoucích se možná podiví, většina diváků však tuší, že již za necelou hodinu odstartuje dlouho očekávaný závod těch nejmodernějších elektromobilů.

Soutěž Czech New Energies Rallye se v uplynulých osmi ročnících vždy jezdila jako doprovodný podnik Rallye Český Krumlov, ta však letos byla odložena na podzimní termín. Pro pořadatele 9. New Energies Rallye ale přesunutí nepřipadalo v úvahu, proto si původní termín ponechali a rallye pro elektrická auta se po loňské covidové pauze ve dnech 21. a 22. května uskutečnila.

Kdo se těšil na řev motorů, tak byl možná zklamaný. Závod, který nás čekal, byl jiný. Pro ty z vás, kteří o Czech New Energies Rallye slyšíte poprvé, připomeňme pravidla a základní informace. Akce je určena pro auta s alternativním druhem pohonu, ať už vozidla poháněná pouze elektřinou, CNG nebo hybridy. Elektrické vozy převažují, v Pivovarské zahradě jich parkovalo 29 z celkových 33.

Přestože akce nese název rallye,

rychlost v tomto případě není až tak důležitá. Hlavními aspekty hodnocení jsou udržení rychlostního průměru a spotřeba.

Posádky mají na trati určený rych-

Nejde tedy o to, kdo bude nejrychleji v cíli, jede se na přesnost.

lostní průměr, který musí po celou dobu dodržovat. Ten se však v průběhu mění, přičemž každá odchylka jedné desetiny od ideálního průměru v přepočtu na čas je penalizovaná jedním trestným bodem.

ZA VOLANT TRADIČNĚ USEDLY I ČESKÉ CELEBRITY

Většina účastníků je z Česka. Soutěž je ale zařazena do světového poháru, a tak tu potkáme i několik zahraničních týmů. Jedna skupina jede v rámci světového poháru FIA e-Rally Regularity Cup a druhá



CZECH NEW ENERGIES RALLYE V ČÍSLECH

381 km

Tak dlouhá byla trasa letošního závodu.

33

Tolik posádek na letošním ročníku závodu odstartovalo.

10/12

To je poměr ženských a mužských účastníků závodu.

Herci Roman Vojtek a Radim Fiala se starali o tu správnou atmosféru.



Náležitě polepené auto je základ úspěchu.

v rámci hodnocení ÚAMK Česká trofej v ECO Rallye. V následujících dvou dnech soutěžící čekala trasa dlouhá 381,17 km, z toho 217,08 kilometru měřených ve zkouškách pravidelnosti. Jak upozorňuje sám ředitel akce Pavel Kacerovský, velký díl odpovědnosti leží na spolujezdci neboli navigátorovi. „Musí podle itineráře přesně navést svého jezdce tam, kudy se má jet, a zároveň hlídat průměrnou rychlost. Není jednoduché to všechno dohromady skloubit,“ popisuje.

Soutěže vozů s alternativními pohony nespočívají jen v závodění a případné výhře. Pomáhají především přiblížit veřejnosti moderní technologie a pro značky jsou příležitostí prezentovat svou vizi elektromobility. Z čistě elektrického segmentu jsou tu k vidění modely jako Audi e-tron GT RS, Mazda MX-30 nebo Jaguar I-Pace. Posádka LeasePlanu složená z Martina Racmana a Kateřiny Landové reprezentuje hybrid Audi

V historických kulisách Českého Krumlova měli všichni povznesenou náladu.



I během pandemií osekávaného programu zbyl čas na společné chvíle.

A3 Sportback 40 TFSI e, a je tím pádem hodnocena pouze v rámci České trofeje.

Kromě sportovního využití se posádky i organizátoři každoročně těší na společenský aspekt rallye. Letos bohužel situace společnému hodování či prohlídce kulturních památek nepřála. Protipandemická opatření do organizace soutěže bohužel promlouvají. Organizátoři museli na akci získat výjimku Ministerstva zdravotnictví se souborem opatření, která musíme všichni dodržovat.

Navzdory osekávanému programu a nepočetnému zastoupení zahraničních týmů jste na očekávané českokrumlovské akci mohli narazit hned na několik známých tváří. Jak už je zvykem, i letošního ročníku soutěže se totiž účastní hrstka celebrit. A pozor, nejen jako diváci či zástupci jednotlivých značek. Do elektromobilů dnes usedne Roman Vojtek, Radim Fiala nebo Jan Dolanský. Pozornost zde tento víkend ale přitahuje nejenom trojice herců,



KATEŘINA LANDOVÁ V ROLI NAVIGÁTORA

„Byla to pro mě první navigátorská zkušenost v životě a byla to výzva! Sice se nejelo rychle, bylo ale potřeba sledovat road-book, aplikaci a ještě trať, kterou dopředu neznáte. Cesta na přesnost byla těžká, nakonec jsme byli v cíli dokonce o minutu dřív. Byl to velký zážitek, příští rok to musíme zopakovat!“



nůbrž také jediná ryze ženská posádka soutěžící pod jménem Dlouhonožky. Tu tvoří Helena Švejdová a Jaroslava Musilová s vozem Kia e-Niro.

VÝZVU PŘEDSTAVUJE NAVIGACE I NEJISTÝ TERÉN

A teď už zpátky na náměstí Svornosti. Posádky se šinou napříč celým historickým centrem z Pivovarské zahrady. Je pátek po poledni a závod právě startuje. Před sebou mají jednotlivé týmy šest zkoušek pravidelnosti, druhý den je čeká dalších šest. Dojezd do cíle je naplánován na sobotu na 14.50 opět na hlavní českokrumlovské náměstí. Je na co se těšit.

Přestože auta jedou relativně pomalu, čeká je trasa po různých stezkách a silnicích třetí třídy. Terén je navíc po nedávných deštích značně rozmočený. Zpestření představuje například průjezd brodem, prudké kopce či vyhýbání se protijedoucím vozidlům na příliš úzkých vozovkách. Závod probíhá v běžném provozu, není tedy nouze



Rozesmátá vítězná posádka si přebírá cenu.



ani o řadu nepřijemných situací, se kterými se řidič na silnici běžně setkává, během závodu ale dokážou pořádně rozhodit. Soutěžící tak nesmí zapomenout na povinné dodržování dopravních předpisů, zejména maximální rychlosti ve vesnicích. Za tyto přestupky je totiž čekají nejen trestné body, ale i finanční pokuta.

Některé posádky bloudí. Sjezdem z vymezené trati jim naskakují desítky až stovky trestných bodů a připravují je o naději na slušný výsledek. Celkový výsledek je kombinací výsledků z pravidelnosti i spotřeby. Všechna vozidla však nakonec s lepším či horším skóre dojedou bez větších komplikací do cíle, kde je v půl šesté čeká slavnostní vyhlášení.

A už tu máme výsledky. První a druhé místo jsou v obou soutěžích stejné. Nejvyšší příčku dvakrát obsadila posádka ve složení Michal Žďárský a Jakub Nábělek s modelem Kia e-Niro. Stříbrnou trofej získal tým Vojtěch Formánek a Pavel Huňáček s vozem

Kia e-Soul. Pro třetí místo v rámci ÚAMK Česká trofej v ECO Rally dojezdili Marek a Miroslav Tomiškovi s Mazdou MX-30. A konečně bronz ve FIA E-Rally Regularity Cup získala italská posádka Guido Guerrini a Francesca Olivoni s Volkswagenem ID.4 Pro Performance.

„Po sportovní i organizační stránce jsme letošní ročník vyhodnotili jako nejpovedenější. Trať vedla hezkými jihocheskými lokalitami, takže si ji soutěžící užili nejen po řidičské stránce. Všechno vyšlo, jak jsme plánovali, a věřím, že všichni účastníci odjžděli domů spokojení,“ konstatoval na závěr akce s úsměvem Pavel Kacerovský.



Poznávání kouzla
rozpadajícího se světa

URBEX

Z hovoru s někým, kdo se věnuje urbexu, tedy prozkoumávání opuštěných objektů vzniklých lidskou činností, snadno získáte dojem, že se jedná o kombinaci cestování, zkoumání industriální architektury a umělecké fotografie.

Text Jiří Holubec



Pokud byste se na místa chtěli vypravit, pamatujte na to, že urbex není tak úplně legální ani úplně bezpečná záležitost.



VYSNĚNÁ LOKALITA URBEXERŮ

Jeden rok jsou to opuštěné vesnice ve španělských horách, další sezónu se urbexeři sjíždí do Švédska na lesní hřbitovy automobilů. Katka má prý nejsilnější zážitky z focení v opuštěném komunistickém paláci na vrchu Buzludža v Bulharsku (buzludža-project.com). „Palác se stavěl se strašlivými náklady pro sjezdy bulharské komunistické strany. Sešli se tam jednou, těsně před převratem, a od té doby ten kolos chátrá. Uvnitř je monumentální výzdoba, mozaiky a vypadá to tam naprosto neuvěřitelně. Paradoxně se kvůli urbexu stal jednou z nejvyhledávanějších památek v Bulharsku. Jezdí tam spousta lidí, další spousta lidí jim brání, aby se dostali dovnitř, a jiní se dali dohromady a snaží se unikátní výzdobu zachránit,“ vysvětluje Katka.

1901, která byla ve 30. letech přestavěna do funkcionalistické podoby podle projektu architekta Františka Fialy.

PŘÁDELNA JOHANNA PRIEBSCHE VE SMRŽOVCE Přímo nádherný industriální objekt, kterému se kvůli štukovým fasádám a zdobnému, věž připomínajícímu vysokému komínu od nepaměti přezdívá Klášter.

PODZEMNÍ NACISTICKÁ TOVÁRNA RICHARD U LITOMĚŘIC Jedna z nejděsivějších urbex lokalit u nás sice oplývá nadírou genia loci, ale její třicetkilometrový labyrint hroutících se podzemních chodeb je velmi nebezpečný. Rozhodně tedy obdivujte jen zvenčí.

„Kdybychom lokality nehledali a nefotili, tak by se nikdo nedozvěděl, kolik je u nás krásných míst, která chátrají a která za chvíli pravděpodobně někdo zbourá. Spousta z těch domů přitom má úžasnou historii,“ říká urbexerka Katka Havlíková. Sama díky své zálibě v opuštěných místech procestovala celý svět a spolu s kolegyní Bárou Faiglovou a dalším urbexerem přezdívaným DiverZant sestavili z fotografií dvě knihy: **Krásna zánika a Opuštěná místa v Čechách**.

JOSEFOV U JAROMĚŘE Nejsnadnější cíl svátečních urbexerů. Opevněné město z dob Josefa II. bylo později využívané jako kasárna. Dnes zeje většina domů, vojenských objektů i podzemních chodeb prázdnotou. Působí zde ale spolek nadšenců, kteří je opravují a rádi vás po nich bezpečně provedou.

SCHICHTOVY LÁZNĚ VE STŘEKOVĚ Monumentální lázeňskou budovu nechal postavit ve 30. letech továrník Johann Schicht pro své zaměstnance a střekovskou veřejnost. Byly v ní vanové koupele, sauna, masérny, holičské a kadeřnické salony a plavecký bazén napájený ohřivanou vodou z Labe.

PLICNÍ SANATORIUM V KOSTELCI NAD ČERNÝMI LESY Chátrající objekt bývalé léčebny plicních chorob z roku

POHUBOVÉ POKLDY

V Česku roste odhadem asi 10 tisíc druhů hub. Některé z nich jsou jedlé a velice lahodné, a tak není divu, že s oblibou končí v kuchyních a na talířích gurmánů. Je však spousta hub, které moc lidí nezná, a proto jsou při houbaření neprávem opomíjené.

Text Jana Bohutínská

Čirůvce havelce se někdy říká šedivka. Najdete ji v jehličnatých lesích s písčitou půdou a mezi jedlými čirůvkami patří k nejlahodnějším. Holubinka mandlová roste v lesích na prosluněných a sušších místech. V její chuti ucítíte sladkost, mandle a oříšky, proto se hodí i do sladkých pokrmů. Sírovec žlutooranžový je chorošovitá houba rostoucí na kmeni listnáčů. Sbírejte jen mladé plodnice. Ryzec syrovinka má specifickou aromatickou vůni. Když z houby kus odlomíte, vytéká z ní lepkavé mléko. Výborně se hodí k přípravě rychlé večeře. Dobrou chuť!

ČIRŮVKOVÁ POLÉVKA

Čirůvky havelky očistěte a nakrájejte na kousky, stejně tak brambory a cibuli. V kastrolu rozpusťte máslo, nechte zesklovatět cibuli, přidejte brambory, houby, kmín a opečte. Následně vlijte horkou vodu, přidejte sůl a pepř a vařte doměkka. Vmíchejte smetanu a nechte přejít varem. Polévku posypte pažitkou a doladte plátkem opečené slaniny.

HUBNÍK NA SLADKO

Sušené holubinky mandlové namočte a pak uvařte. V 1,5 litru trochu osoleného mléka uvařte 220 gramů krupice do husté kaše. Když kaše vychladne, vmíchejte do ní umleté ořechy, nasekané mandle, křížaly, rozinky, pokrájené sušené švestky, šest vajec, 2 lžičky cukru a vanilkový cukr a samozřejmě holubinky. Vymažte pekáč a vše do něj nalijte. Můžete posypat perníkem. Pečte dorůžova.

SÍROVEC NA KARI

Kromě mladých plodnic sírovce a kari koření je potřeba kuřecí nebo jiný vývar, sladká smetana, cibule, hladká mouka, máslo, pepř a sůl. Houby nakrájejte na kostičky a v osolené vodě uvařte doměkka. Na másle opečte cibulku, přidejte uvařené houby, zalijte vývarem a pět minut vařte. Smíchejte smetanu a mouku, vmíchejte je do vývaru, do zhoustlé omáčky dodejte kari, pepř a sůl. V krémové konzistenci pak podávejte s rýží, těstovinami či knedlíky.

RYZEC (PRAVÝ ČI SYROVINKA) UPEČENÝ S KMÍNEM

Očištěné kloboučky ryzce zespodu osolte, posypte drceným kmínem a opečte na oleji či másle. Houby při opékání pustí šťávu, proto je v pánvi neobracejte a opečte je, dokud zespoda nezžhnou. Houby dejte na talíř i se šťávou, podávejte s chlebem nebo francouzskou bagetkou.

NAKLÁDANÉ VÁCLAVKY

Smíchejte jeden díl octa se 2 až 3 díly vody, podle chuti oslaďte a okořeňte bobkovým listem, kuličkami pepře, novým kořením a hořčičným semínkem, vše svařte. Václavky očistěte, nakrájejte a asi 5 minut vařte v osolené vodě. Poté houby propláchněte, vložte je do zavařovaček spolu s kolečky cibule a plátky česneku, zalijte je připraveným nálevem. Sterilizujte asi 30 minut při 90 °C.



Na hory funkčně & stylově

I když na hory míříme většinou za sportem, záleží nám na tom, jak vypadáme. Jak se ale stylově obléknout na svahy a kopce a přitom zařídit, aby oblečení i doplňky byly funkční a ochránily před nepřízní počasí i nebezpečím?

Text Pavlína Jelínková

Nemusíte dělat kompromisy, stačí se řídit pár jednoduchými pravidly. Pryč jsou doby, kdy jsme se v osmé třídě na lyžáku museli stydět na tlustou vyrudlou kombinézu po starším sourozenci, která se nacucala vodou, kdykoliv se člověk dotkl mokrého sněhu. Technologie i design pokročily a my dnes můžeme i při náročných horských sportovních aktivitách vypadat k světu. O to se dnes už stará spousta velkých i menších oděvních značek, takže je z čeho vybírat.

Prvotřídní střihy a materiály budoucnosti. Takhle kombinace vás na horách udrží v teple a mimo hledáček módní policie.



Když budete správně vrstvit, můžete v teplotách hluboko pod nulou strávit klidně celý den.

Správné vrstvení je základ

1 FUNKČNÍ PRÁDLO
První vrstva, kterou si oblékáme přímo na kůži, by měla odvádět pot a udržovat nás v tepelném komfortu. U dobrého funkčního prádla vůbec nevíte, že ho máte na sobě, ani vás nijak neomezuje v pohybu.

2 HEZKY V TEPLE
Druhá vrstva slouží k tomu, aby nám jednoduše nebyla zima. Triko s dlouhým rukávem či lehká mikina na zip by měly dobře zadržet teplo, které vyprodukuje naše tělo. Máme na výběr z kvalitních syntetických či přírodních materiálů.

3 BOJ S VĚTRNÝMI MLÝNY
Třetí vrstva by nás měla spolehlivě ochránit proti větru a nepřízní počasí, zároveň stále odvádí pot. Musí být pohodlná, nebránit v pohybu a být také odolná proti dešti. Funkci třetí vrstvy dobře zastoupí softshell.

4 PROTI ZIMĚ
Poslední a neméně důležitá vrstva chrání proti samotnému chladu. V lehké bundě s nízkou hmotností, v níž se snadno pohybujete celý den, jste to určitě vyhráli.

TAJNÝ TIP! Značky, které v sobě snoubí styl i nejlepší technické parametry, už se našťestí na českém trhu vyskytují. Oblíbený je třeba český svérázný brand Vagus, který vyrábí luxusní lyže a vybavení na ně, nebo severská klasika Peak Performance.

Foto: Peak Performance

4 vychytávky na hory

Nezáleží na tom, jestli vyrážíte na běžky, zimní trek či skialpy. S těmito vychytávkami si z hor odnesete ještě víc zážitků. Uváděné ceny platily ve vybraných e-shopech v polovině srpna, kdy jsme pro vás magazín připravovali.

Text Pavlína Jelínková



LAVINOVÝ SET BARRYVOX PACKAGE

O lavinovém nebezpečí se v kontextu českých hor příliš nemluví, ale tato svatá trojice může zachraňovat životy. Přibalte ji s sebou pokaždé, když vyrážíte na skialpy nebo freeride. Set váží jen něco přes kilo, takže ho určitě uvezete. Obsahuje teleskopickou sondu, lavinový vyhledávač a lopatu.

» ferrino.cz, 8 361 Kč



CHRÁNIČ PÁTEŘE POC VPD AIR+ TEE

Věděli jste, že nemusíte balit zvlášť páteřák a zvlášť spodní vrstvu oblečení? S tímto integrovaným chráničem páteře to máte 2 v 1. Nízká váha, odvětrávání i ostatní parametry z něj dělají skvělého společníka na všechny (nejen zimní) sporty. Pohodlí a volnost pohybu ve spojení s bezpečím, to je dost přesvědčivá kombinace.

» kola-radotin.cz, 6 490 Kč



DJI MAVIC MINI FLY COMBO

Úžasná videa vysokých hor z ptačí perspektivy ohromí při rodinném setkání víc než diáky. Dron s kamerou má skvělé technické parametry a přitom váží pouhých 249 g, takže ho snadno přibalíte do batohu při každé cestě za dobrodružstvím. Ve vzduchu vydrží i půl hodiny a vypustit jej můžete až na dvoukilometrovou vzdálenost.

» alza.cz, 9 999 Kč



LYŽAŘSKÁ PŘILBA VAGUS KEVLAR MEGASPEED

Další stylovka, která vám může zachránit život. A přitom se nemusíte bát, že by vás na lyžích brzdila v rozletu. Při testech v aerodynamickém tunelu se totiž zjistilo, že golfové prolisy nejen skvěle vypadají, ale zlepšují i vaši rychlost na sjezdovce. Sice ne o moc, ale potěší to.

» bevagus.com, 8 990 Kč

Ceny i dostupnost zboží platily v době uzávěrky časopisu a mohly se mezitím změnit.

EQS

TOTO JE PRO VÁS, PRO MILOVNÍKY BUDOUCNOSTI.

Nová forma pro novou dobu: plně elektrické EQS s černou mřížkou chladiče a vzorem Mercedes-EQ, až 22" koly a elegantním jednoobloukovým designem pro ikonický tvar.



EQS od Mercedes-EQ, kombinovaná elektrická spotřeba 15,7–20,4 kWh/100 km, kombinované emise CO₂ 0 g/km. Hodnoty emisí CO₂ 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.

NEJSLAVNĚJŠÍ AUTA TELEVIZNÍCH OBRAZOVEK, JAK DOBŘE JE ZNÁTE?

1. Nejslavnější britský komik Mr. Bean se ve svých skečích vozil v:
a. Volkswagenu Beetle
b. Leylandu Mini
c. Chrysleru Sebring

2. Černý Pontiac Firebird Trans Am, parťák Davida Hasselhoffa ze seriálu Knight Rider, se jmenoval:
a. Kitt
b. Arnold
c. Bitt

3. Batmobil je fanouškovská klasika. V průběhu let jich slavný ochránce Gotham vystřídal celkem:
a. 3
b. 7
c. 20

4. Úspěch filmu Návrat do budoucnosti udělal přes noc celebritu z vozu:
a. Peugeot 205
b. Škoda 1000 MB
c. DeLorean DMC-12

5. Ford Gran Torino byl natolik ikonický, že je po něm pojmenovaný celý film z roku 2008. Hlavní postavu stárnoucího veterána z korejské války v něm hraje:
a. Clint Eastwood
b. Robert De Niro
c. Charlie Sheen

V tajence se skrývá název toho nejcennějšího, co můžeme od našich klientů dostat.

	UDIVENÝ	TISKOVÁ KANCELÁŘ	LÁTKA S NEPRAVID. ZRNIT. POVRCHEM	ODMÍTNUTÉ ZBOŽÍ	LÉČIVÁ ROSTLINA	DESET CENTIMETRŮ	KARNACE	ZKR. NAŠÍ TELEVIZE
POTOM				OTEC DOMÁCKY EDUARD				
SMLOUVA								
TAJENKA								CITOSLOVCE OPOVRŽENÍ
	NÁRODNÍ PARK HLUBOKÉ ŽENSKÉ HLASY			ČLEN ŘECKOKATOLICKÉ CÍRKVE SVĚTOVÝ POHÁR				
ANGL. PŘEDLOŽKA			SPZ STRAKONIC POLNÍ ROSTLINA		PANÍ (ANGL. ZKR.) ŽÁDNÝ ČLOVĚK (SLOV.)			
DAREBÁK				OPAKOVANÝ ZÁPOR INICIÁLY MALÍŘE SPALY				
CITOSLOVCE ZVUKU TRUBKY				VINUTÁ				NÁPOVĚDA: REBUT, OMAN, INKARNÁT, AGREEMENT, UNIAT
DLOUHOSRSTÝ TIBETSKÝ SKOT				ŠKRTNUTÍ				

VÝSLEDEK KVÍZU 1b. / 2a. / 3b. / 4c. / 5a.
TAJENKA FEEDBACK

Lehké

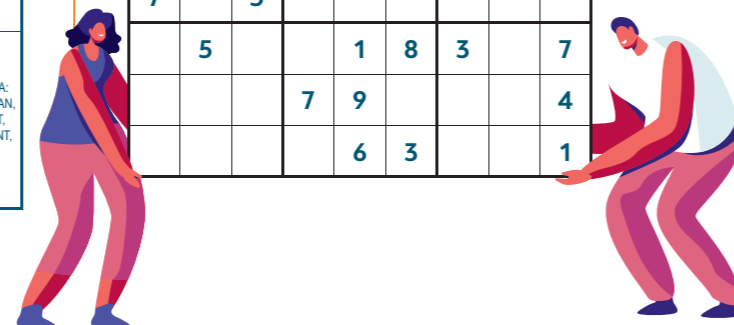
			8	3		2		
		6		7	5			9
			1					6
9	2							8
				2		7	5	
	5				1	4		
5			9			8	1	
3		7						4
6	8	9				5		

Střední

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

Těžké

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



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



Kombinovaná spotřeba paliva Volvo XC60: 2,4–9,6 l / 100 km, emise CO₂: 54–216 g/km.

Volvo Car Czech Republic s.r.o.

Marek Chvojka, Fleet Sales
K Chotobuzí 333, 251 01 Čestlice

Tel.: +420 724 580 869
E-mail: marek.chvojka@volvocars.com



PEUGEOT 508

Plug-in hybrid

Dojezd až 54 km ve 100% elektrickém režimu –
kompletní dobití za méně než 2 hodiny

5 LET*
ZNAČKOVÉ
ZÁRUKY

PEUGEOT DOPORUČUJE TOTAL Spotřeba a emise CO₂ v kombinovaném provozu (podle WLTP) 1,3–1,4 l/100 km, 28–32 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.