

COMFORT

ČÍSLO 1
JARO 2022



Téma
Udržitelně,
ale s nadhledem
str. 20





NOVÝ PEUGEOT 308 HYBRID

Jedinečný

Dojezd až 74 km ve 100% elektrickém režimu – kompletní dobítí do 2 hodin – emise < 27g CO₂/km



PEUGEOT doporučuje TOTAL Spotřeba a emise CO₂ modelu 308 hybrid v kombinovaném provozu 1,1–1,2 l/100 km, 24–27 g/km. Dojezd až 74 km je měřený dle metody WLTP v městském provozu pro 308 HYBRID 180 e-EAT8. Foto je pouze ilustrativní. *Nad rámec běžné dvouleté záruky je o Peugeot 308 HYBRID kompletně postaráno v rámci servisní smlouvy OPTIWAY SERVIS na 5 let či do najetí 50 000 km. Více na peugeot.cz.

44



Dakar ve veteránech

Pod horkým africkým sluncem se statečnou posádkou, která vyrazila za svými sny.

Soft skills

Zkuste nahajpnout svůj skill a naučte se mluvit s teenagery. → 18

Interview LP

S Janou Faltovou o tom, proč má elektromobilita v LeasePlanu zelenou. → 30

Cestování

Nejbližší velehory a skrytá perla usazená mezi Evropou a Asií. Vyrazte objevovat Kavkaz. → 52

Knihy

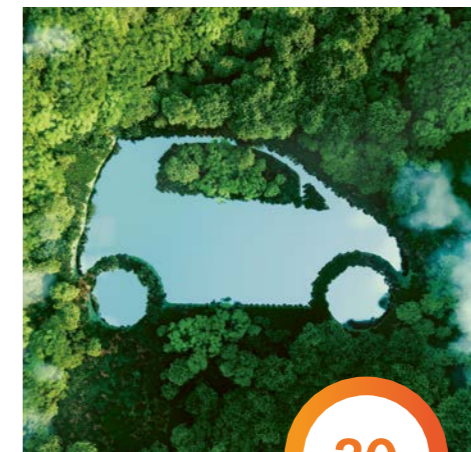
S našimi knižními tipy se neztratíte v tramvaji ani na dovolené. → 50

Rozhovor



10

S profesorem Janem Mackem z Centra vozidel udržitelné mobility ČVUT o budoucnosti dopravy.



20

Téma

Udržitelná mobilita není jen módní téma poslední dekády. Zjistěte, jak vypadaly třeba první československé elektromobily.



Milí klienti,

přinášíme vám další číslo magazínu Comfort, které je nabitě tématy, které vás nenechají v klidu. Hlavní roli bude tentokrát hrát udržitelnost a mobilita. V rozhovoru s profesorem Mackem z ČVUT mluvíme mimo jiné o tom, proč by elektromobilita neměla podle něj být jediná cesta. A v hlavním článku tématu se zase přesvědčíme, že udržitelná mobilita není žádná novinka. Jak jsme se ale od aut, která jezdila na použitý olej z fritéz, dostali až k těm na vodíkový pohon? Nakousneme také téma krize v automobilovém průmyslu a dostupnosti nových aut. A od vážných témat si můžete odpočinout třeba na bohem zapomenutém Kavkaze, v českých bistrach a restauracích, které stojí za to ochutnat, nebo s jednou z knižních novinek z našeho výběru.

Pěkné čtení a také sílu a pevné nervy vám přeje

Martin Brix, generální ředitel

TIRÁŽ:

Comfort / Periodicita: 2x ročně / Místo vydání: Praha / číslo 1/2022, datum vydání: 29. 4. 2022, 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 708/57, PSČ 171 00, IČ 264 47 657, mail: info@boomerang.co.com, tel. 244 023 201 / Fotografie mohou být ilustrační / Tiskové chyby vyhrazeny

Postře sledovaných auto influencerů

Řídí automobilový segment mnohem víc, než bychom si byli v minulosti ochotní připustit. Mají skvělou reputaci, obrovské publikum a automobilové koncerny se přetahují o jejich pozornost. Testují, postují, věnují se ale také osvětě i charitě. Kdo jsou ti nejsledovanější auto/moto influenceri světa?



1

@supercarblondie

Alex Hirshi

46 milionu

9,9 milionu

7,69 milionu



2

@kblock43

Ken Block

7 milionu

6,6 milionu

1,7 milionu



3

@salomondrin

Salomondrin

3,9 milionu

2,8 milionu

1,6 milionu



4

@shmee150

Tim Shmee

2,7 milionu

1,5 milionu

2,3 milionu



5

@adam_lz

Adam LZed

1 milion

1,4 milionu

3,4 milionu



7

@manguswalker

Mangus Walker

395 tisíc

768 tisíc

68 tisíc



8

@chrisforsberg64

Chris Forsberg

472 tisíc

533 tisíc

48 tisíc



@madmike.123

Mike Whiddett

2 milionu

1 milion

124 tisíc



6

@streetspeed717

Mike

445 tisíc

1,2 milionu



9

Elektronická superstar

Po úspěšném SUV Enyaq iV odhalila česká automobilka Škoda i elegantní provedení Enyaq Coupé iV. Díky karoserii ve stylu SUV-kupé je Enyaq Coupé iV jednou z nejkrásnějších škodovek současnosti. A je také jednou z nejdynamičtějších, protože právě s touto karoserií debutuje i provedení RS s výkonem 300 koní, které zrychlí z 0 na 100 km/h za 6,5 sekundy a maximální rychlost má oproti ostatním provedením posunutou ze 160 na 180 km/h. Enyaq Coupé iV se také chlubí lepší aerodynamikou než u standardní verze, což zlepšuje dojezd až na hodnotu 545 kilometrů.

Kombinace čistých linií, sportovní duše a vysoké funkčnosti dělá z nového modelu opravdovou hvězdu silnic. Přináší více emocí, má elegantní interiér, vysokou bezpečnost, velký dojezd a krátké dobíjecí časy. Zkrátka všechno, co očekáváte od auta budoucnosti.

300

koní, z nuly na sto za 6,5 sekundy



NOVÁ ÉRA V MOTORSPORTU

Královské disciplíny motoristického sportu vstoupily v poslední době do nové éry, která slibuje dramatictější podívanou. Seriál vytrvalostních závodů WEC, kde je hlavní událostí slavná čtyřadvacetihodinovka v Le Mans, má nová pravidla od loňska, letos startují zbrusu nové vozy ve světovém šampionátu v Rallye (WRC) a zcela nová auta jsou k vidění i ve Formuli 1. Pravidla se ve všech disciplínách soustředí kromě moderních technologií i na vyrovnanost startovního pole a první závody ukazují, že o dramata nebude nouze.

Japonský patent na dvoutakt

Japonská automobilka Mazda je známá tím, že dělá po technické stránce věci trochu jinak. Nepřekvapí proto, že před časem jí byl přiznán patent na neobvyklý dvoutaktní motor. Má totiž přepřehování kompresorem a umí fungovat v režimu vznětového spalování homogenních směsí benzínu. Archaické přepouštěcí kanály tradičních dvoutaktů tu nahrazuje propracované variabilní časování ventilů.

KIA ZE ŽILINY S ODVÁŽNÝM DESIGNEM

V závěru loňského roku odhalila korejská automobilka Kia novou generaci svého tradičního kompaktního SUV Sportage. Ta se teď dostává k prvním zákazníkům, kteří si ji v Česku mohou koupit za ceny od necelých 600 000 korun. Kia tedy nadále u své novinky klade velký důraz na vysokou užitnou hodnotu za příznivou cenu, zároveň však vsadila na výrazný a docela odvážný design s neobvyklou grafikou světlometů. Pod kapotou najdeme benzinové i vznětové motory a k dispozici je i plug-in hybrid.



NOVÉ TESTY V AUTOŠKOLÁCH

Testy v autoškolách prošly v letošním roce změnami. Po loňských 35 nových otázkách přichází dalších 35 nových otázek i letos, a navíc je tu novinka v podobě tří nových videootázek. To je mimochodem trend, který chce ministerstvo dopravy rozvíjet i do budoucna, tři videootázky jsou tedy zatím jen jakési první vlničky. Další sada nových otázek se v testech objeví v průběhu druhého čtvrtletí.



Hippie

dodávka je zpět plně elektrická



AUTO ROKU

TITUL EVROPSKÉ AUTO ROKU 2022 ZÍSKALA KIA EV6

Špičkový elektromobil korejské značky. Kia zvítězila ve finále soutěže nad pěti dalšími elektromobily a jedním modelem se spalovacím motorem. Druhé místo v anketě, ze které těsně před vyhlášením pořadatelé vyřadili hlasy motoristických novinářů z Ruska, obsadil Renault Mégane E-Tech Electric. Třetí je Hyundai Ioniq 5, čtvrtý právě jediný zástupce spalovacích motorů, Peugeot 308. Škoda Enyaq iV skončila pátá, šesté místo patří Fordu Mustang Mach-E a sedmá skončila Cupra Born.

5.

místo připadlo vozu Škoda Enyaq iV

ID.Buzz. Po letech ukazování různých konceptů představil Volkswagen sériové provedení své novodobé interpretace legendárního „Sambabusu“, tedy Volkswagenu Transporter T1, který si v minulosti oblíbily mimo jiné i „květinové děti“. Novinka stojí na plně elektrické platformě MEB a vedle osobního provedení bude k dispozici i čistě užitková verze. Standardní verze je pětimístná a uveze až 2 205 litrů nákladu, v roce 2023 přijde až sedmimístné prodloužené provedení.

Volkswagen ID. Buzz rezonuje mezi staromilci i modernisty. Má totiž z obou trochu. Okouzluje i nového ambasadora značky herce Ewana McGregora. Ten je nadšeným příznivcem volkswagenů už léta. Má dokonce vlastní sbírku historických aut, z nich jedno si dokonce sám předělal na elektromobil. Pro misi udržitelné mobility je to tedy ten nejlepší parták.

Toyota bere elektromobily vážně

Japonská Toyota se dlouho soustředila především na hybridní auta a rozvoj vodíkového pohonu, teď však vsadila i na kartu bateriových elektromobilů. Kompaktní SUV s nezvyklým názvem bZ4X slibuje díky baterii s kapacitou 71,4 kWh dojezd i více než 450 kilometrů na jedno nabití a Toyota slibuje špičkovou životnost baterie: i po 10 letech nebo ujetí 240 000 kilometrů má mít pořád 90% původní kapacity. Novinku si zákazníci mohou objednat kompletně on-line.





Protokol při převzetí nového vozu je nově elektronický

V rámci digitalizace jsme nahradili stávající papírový předávací protokol k novému vozu digitálním. Protokol je primárně upravený pro použití v mobilních zařízeních – tabletech a smartphonech.

Od 1. února 2022 při předání nového vozu přebírající uživatel podepíše pouze elektronický formulář, který je hned odeslán do e-mailové schránky řidiče, fleet manažera i LeasePlanu.

Elektronický předávací protokol

- 1 zrychlí celý proces předávání,
- 2 sníží administrativní zátěž s papírovou verzí (scan, kopírování, rozesílání, archivace),
- 3 ušetří i naše životní prostředí.

Elektronický předávací protokol postupně rozšiřujeme a brzy se bude týkat všech našich dealerů.

DriverPass má nové užitečné funkce

Digitální karta řidiče DriverPass se o řidiče, kteří mají operák od LeasePlanu, stará už skoro rok. A za tu dobu se pořádně posunul. Najdete v něm všechny užitečné informace o svém autě a sjednaných službách a nepřijdete o žádnou novinku. DriverPass za vás také pohlídná termíny, upozorní vás na blížící se konec platnosti STK nebo zobrazí novou zelenou kartu.

Digitální kartu řidiče si snadno stáhnete do telefonu přes Your Wallet v Androidu či Apple Wallet v iPhonu. Stačí se zaregistrovat na <https://kartavozu.leaseplan.cz/>, 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 – notifikace a užitečné informace tedy přizpůsobuje na míru přesně vašemu autu.

Jde o takový virtuální most mezi LeasePlan a jeho klienty. Většinu věcí, které řidiči auta na operák řeší, skrze digitální kartu řidiče odbavíte rychleji,

např. přes předvyplněné formuláře, než kdybyste museli psát e-maily, volat na infolinku, nebo si dokonce domlouvat schůzku.

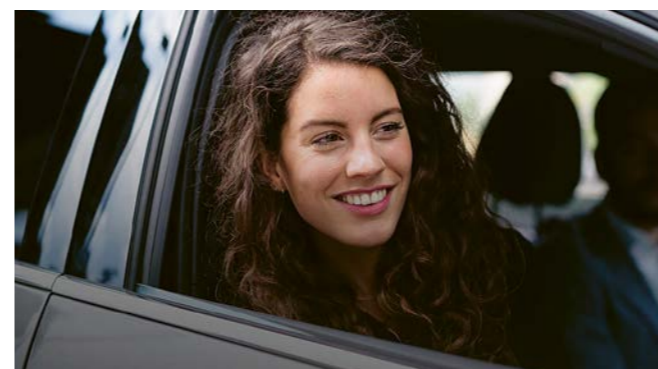
Každý řidič najde na kartě výčet služeb, které má sjednané, může aktualizovat stav najetých kilometrů, objednat se do servisu, nahlásit pojistnou událost, přivolat si asistenci nebo si případně prostudovat podrobnější popis jednotlivých služeb. Nechybějí ani nezbytné kontakty.



Zelená karta je nyní elektronická

Zelenou kartu, která je vlastně (černo-) bílá, už stačí mít u sebe pro předložení (při silniční kontrole v České republice) i elektronicky. Potvrdila to Česká kancelář pojistitelů i Ministerstvo financí ve svém závazném stanovisku.

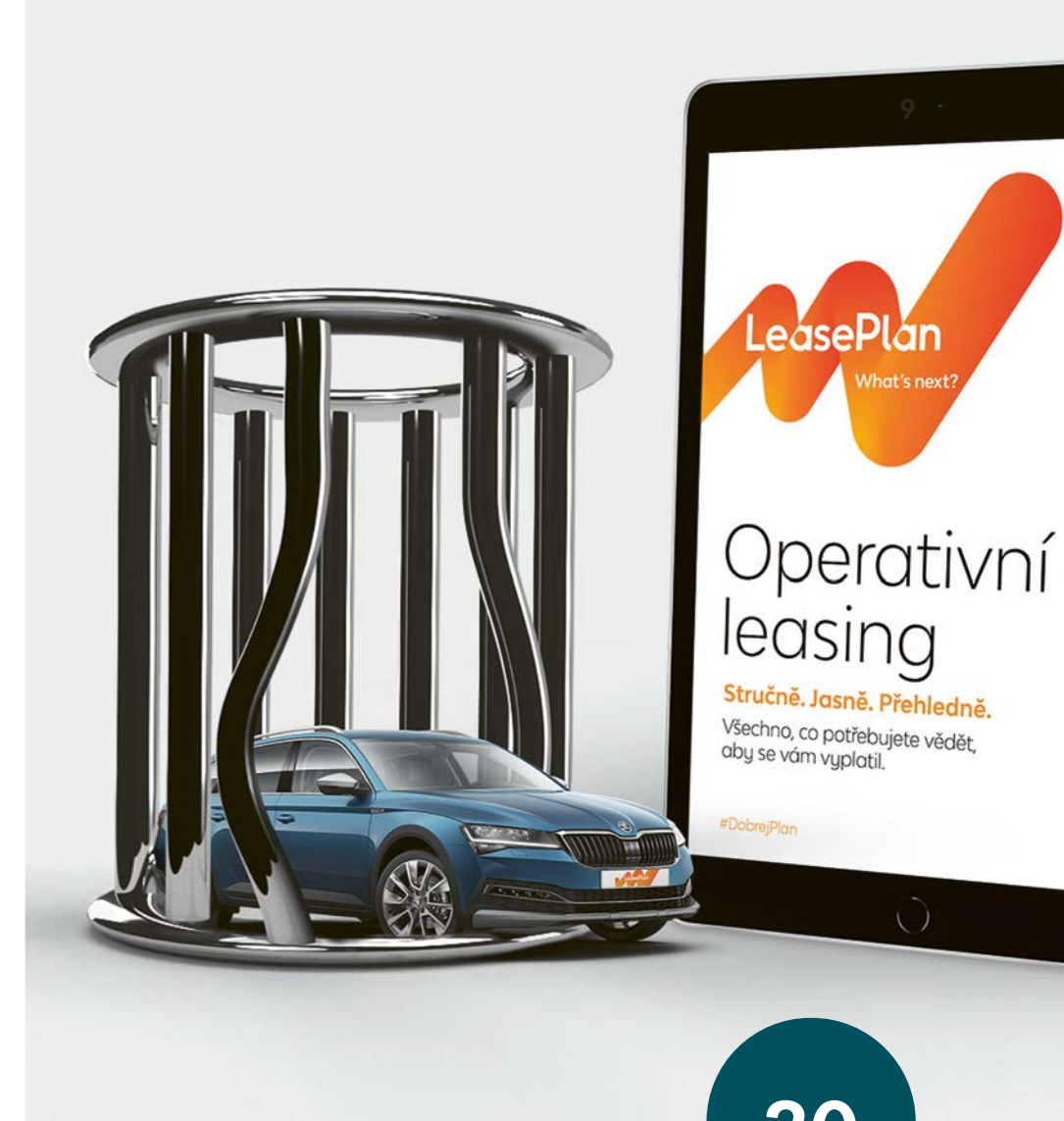
Nejefektivnější je stáhnout si Zelenou kartu do mobilu díky kartě řidiče DriverPass. Zejména na cesty do zahraničí ale Česká kancelář pojistitelů doporučuje mít Zelenou kartu stále v autě v papírové podobě.



FlexiPlan pro všechny, kdo si nepotrpí na závazky

Nabíráte nové zaměstnance, rozšiřujete byznys nebo jen čekáte na nové auto? Nemusíte ztrácet flexibilitu. S naší novou službou FlexiPlan to není sen. Auto si s ní můžete objednat třeba jen na měsíc, i tak ale máte v ceně splátky všechny služby. Nemusíte hlídat ani ujeté kilometry, účtovat vám je nebudeme. A auto dostanete hned, žádné průtahy nebo čekání.

Podnikatelé tak mohou snadno pokrýt sezonní výkyvy nebo jednorázové zakázky, na které nemají kapacitu. Nebo třeba když si operák chcete vyzkoušet bez zbytečných nákladů. Nevadí, jestli si ho vezmete na měsíc, či na půl roku, podmínky zůstávají stejné.



20

minut čtení
a máte
jasno

Záhada operativního leasingu vyřešena

Chtěli jsme vyložit karty na stůl, nechat nahlédnout pod pokličku a odpovědět na všechny zvědavé dotazy, které české podnikatele k operativnímu leasingu napadají. Možná, že naši korporátní klienti už v operáku umějí chodit, my jsme ale chtěli pomoci i malým a středním podnikatelům. A tak vznikl náš nový e-book.

Za dvacet minut čtení se dozvíte spoustu zajímavých faktů, čísel, otázek a odpovědí. Třeba jak připravit auto na vrácení, jak porovnávat jednotlivé nabídky nebo v jaké cenové relaci můžete operativní leasing na českém trhu pořídit.

Stáhněte si PDF a pusťte se do čtení



Cesta k udržitelné mobilitě

nevede jen jedním směrem

Profesor Jan Macek z Centra vozidel udržitelné mobility ČVUT je v médiích často citován jako „vědec, který varuje před elektromobily“. Když se s ním ale dáte do řeči, zjistíte, že se snaží varovat před tím, abychom se během náročného úkolu přechodu na udržitelnou mobilitu nepouštěli jen jedním směrem.

Text Jiří Holubec, Foto Luboš Wiśniewski



Co to vlastně je udržitelná mobilita? Co máme v plánu udržet?

Pojem udržitelnost si každý vykládá trochu jinak. Podle mě je mobilita udržitelná, když závažným způsobem neovlivňuje životní prostředí, a přitom stále splňuje svůj účel. Udržuje svět v pohybu.

To ale nechává široké pole pro diskusi, kde se mez udržitelnosti nachází.

Ano, jistě. Podle mého názoru ji ale musíme hledat v reálném světě, ve kterém žijeme. Nemůžeme dost dobře tvrdit, že ideální formou udržitelné mobility jsou online konference. Jsou sice šetrné pro životní prostředí, ale v předchozích letech se ukázalo, že přeprava lidí není zbytečný přepych a někdy se zkrátka lidé setkávat osobně musí. Stejně tak nemůžeme znenadání opustit dálkovou kamionovou dopravu, protože naše podniky fungují v režimu linkové výroby, kde klasické sklady nahradily „sklady na kolech“. Udržitelnost musí mobilita splňovat nejen v šetrnosti k životnímu prostředí. Udržovat musíme i ekonomiku, komunikaci, celou naši společnost. Zásadní otázka spočívá v tom, kde na udržení mobility získat energii a jak ji co neúčelněji využít.

Jak na tuto otázku odpovídá Centrum vozidel udržitelné mobility ČVUT, ve kterém pracujete?

Naše centrum se snaží odpověď hledat pomocí objektivních dat. Pokud bych je měl stručně shrnout, tak v oblasti dálkové nákladní dopravy zatím vychází jako nejlepší varianta spalovací motor. Ve městech vidíme ideální prostředí pro využití vozů s elektrickým pohonem. V oblasti přepravy osob se zaměřujeme na více směrů, které se obecně dají popsat jako hybridizace. Od čistě elektrických vozů přes hybridní motory, vozy využívající vodík – ať přímo k pohonu, nebo pro výrobu energie v palivových článcích – až po vozy se spalovacími motory. Ze všech těchto technologií se snažíme najít ideální mix, ve kterém by mohla udržitelná mobilita co neúčelněji fungovat.

Nedá mi to nezeptat se vás na jednu věc. Výstupy a zprávy vašeho centra používají často jako argumenty lidé, kteří se v médiích cíleně a velmi ostře staví proti zavádění elektromobility. Vy ji ale jmenujete jako důležitou složku udržitelné mobility.

Já o tom vím a osobně mě to mrzí. My se snažíme přinášet striktně nezaujaté a daty podložené informace. Nejsem vůbec rád, když je někdo používá v kontextu prosazování svých jednostranných názorů, nebo dokonce politických cílů. To naprosto odmítám.

Elektromobilita nicméně je velmi diskutované téma a zároveň oblast, ve které se odehrává velká část technologického vývoje. Jak na ni nahlížet?

Vozy poháněné elektřinou zastávají v udržitelné mobilitě důležitou pozici. To nikdo nemůže zpochybnit.

Zároveň bychom ale neměli při určování této pozice přehlížet jejich nedostatky. Dnešní vozy sice mají již slušný dojezd, ale dosahují ho tím, že s sebou vozí extrémně těžkou baterii. Jsou zatížené velkou uhlíkovou stopou, ačkoliv je v úředních nařízeních považujeme za bezemisní. Jsou také velmi drahé na výrobu. Zákazník to tolik nepocituje díky tomu, že jejich prodej dotují buď státy, anebo samy automobilky. Ty cenu sanují maržemi z prodejů standardních automobilů, aby se vyhnuly pokutám za překročení flotilových limitů emisí CO₂. To je mimochodem obecný problém současné energetiky. Putují do ní tak velké objemy různých dotací, že vlastně nevíme, co nás co stojí.

Není to tak, že se do uhlíkové stopy elektromobilů ve velké míře promítá oblast energetiky?

To jistě ano, co se samotné spotřeby pro jízdu týče, ale to nic nemění na faktu, že také energetická náročnost výroby elektromobilu je v současnosti v porovnání s klasickým automobilem asi dvojnásobná. Jejich produkce má ale více oblastí, které se do jeho udržitelnosti promítají. Velkou roli například hraje to, kde se vyrábí jednotlivé díly a součástky. V současnosti ve výrobě baterií takřka bezkonkurenčně dominuje Čína a komponenty pro jejich výrobu se proto dováží právě odsud. Čína má přitom energetiku postavenou převážně na fosilních palivech.

Nicméně asi platí, že čím více budeme vyrábět energie z obnovitelných zdrojů, tím menší bude uhlíková stopa provozu elektromobilu a tím rychleji se smaže rozdíl energetické náročnosti jeho výroby.

Ano. Nesmíme ale zapomínat na to, že pro napájení elektromobilů budeme muset navýšit celkovou produkci energie. A pokud budeme chtít udržet status elektromobilu jako vozidla s bezemisním provozem, tak i toto navýšení budeme muset pokrýt z obnovitelných zdrojů. Výrobci energie sice tvrdí, že to zvládnou, ale můj osobní dojem je, že trochu počítají s tím, že se počet elektromobilů nikdy nedostane na předpokládaná čísla. Že jich nebudeme muset napájet tolik, kolik v současnosti předpokládáme.

Kolik odhadujete, že jich bude jezdit?

Myslím si, že pokud budeme počítat s jejich nasazením převážně v oblasti městské mobility, kde vidím jejich užitečné uplatnění, pak se bude jejich podíl v celkovém mixu pohybovat někde kolem 15 %. Což se asi zvládnout dá. Stejně tak nám ale zůstává další řada úkolů, které musíme vyřešit. Například dostatečnou kapacitu přenosové sítě, dostatečný výkon umožňující rychlé nabíjení a tak dále. Na to všechno musíme myslet, pokud chceme elektromobilitu skutečně efektivně využívat.

Prof. Ing. Jan Macek, DrSc.

Po studiu na Fakultě strojní ČVUT pracoval ve Výzkumném ústavu ČKD PRAHA a vyučoval na ČVUT v Praze na katedře automobilů, spalovacích motorů a kolejových vozidel, kterou později vedl. Působil také na pozici děkana Fakulty strojní ČVUT a proděkana pro vědeckou a výzkumnou činnost. Při ČVUT zakládal Centrum vozidel udržitelné mobility a vede Národní centrum kompetence J. Božka pro pozemní vozidla.



Jaké další technologie do celkového mixu udržitelné mobility patří?

Určitě vodík, který dokážeme využívat jako přímé palivo ve spalovacích motorech i v palivových článcích. Myslím, že například Toyota Mirai s oběma z nich dosahuje zajímavých výsledků. Vodík s sebou ovšem opět nese problémy. Pro využití v palivových článcích je například potřeba zachovat vysokou čistotu a obecně se vodík také složitě přepravuje. Tyto problémy se ale dají řešit přeměnou vodíku na syntetická paliva. Odpadají u nich problémy s distribucí, dají se používat v současných automobilech, nevyžadují velké zásahy do existující infrastruktury. Vyžadují sice velké investice v energetice a palivářském průmyslu, ale technologii jejich výroby známe.

Proč se jim nedostává více pozornosti?

Podle mého názoru nám chybí skutečně systematický přístup. Pracujeme v prostředí, kdy se nedává dostatečný čas výzkumu, dělají se rychlá rozhodnutí, vynakládáme obrovské prostředky na technologie, které pak zase opouštíme. Jako inženýra mě to skutečně trápí. Energetika je složitý obor, ve kterém se nedá spěchat a ne všechno se také dá spočítat. Vývoj nové technologie, ověření její funkčnosti a efektivity vyžaduje čas. Tak to zkrátka je.

V úvahách o udržitelné mobilitě se často objevuje tvrzení, že bude muset dojít k posunu vnímání automobilu. Že ho přestaneme považovat za nezbytný majetek a symbol statusu a budeme si ho jen pronajímat v případě potřeby. Angažuje se vaše Centrum udržitelné mobility i v této oblasti?

Ano, je to důležitá oblast, kde v současnosti připravujeme projekt společně s kolegy z fakulty elektrotechnické a dopravní. I zde se ale musíme vyrovnat s okolnostmi reálného světa. Na jedné straně se snažíme optimalizovat přepravu, na druhé straně se v dnešní době dováží obrovské množství zboží z jihovýchodní Asie a opačným směrem putují kontejnery prázdné. Do slibně rozjetých projektů carsharingu zase



zasáhl covid a lidé zcela pochopitelně nechtěli sdílet jedno auto s třemi dalšími lidmi. Takže opět – musíme se tím zabývat, protože přepravovat každého člověka jedním autem nedává smysl. Když vidím v kolonách prázdná SUV s jedním člověkem za volantem, tak mě berou čerti. Můžeme ale něco takového zakázat a nařídit auta sdílet? Tím si nejsem jistý.

Mluvili jsme tu převážně o problémech. Jste optimista? Dokážeme je zvládnout a k udržitelné mobilitě se dopracovat?

Věřím, že ano. Pokud budeme realisté, budeme se při sestavování mixu mobility řídit racionálními daty a budeme se věnovat všem cestám, které máme k dispozici. Žijeme ve světě, kde každý člověk má jiné potřeby, představy a možnosti. A my musíme najít řešení, které bude přijatelným kompromisem pro všechny. Přejichod na udržitelnou mobilitu je obrovsky náročný úkol a nemůžeme si dovolit vsadit vše jen na jednu kartu.

O Centru udržitelné mobility

Centrum se zaměřuje hlavně na koncentraci prostředků a technologií, které vedou k výzkumu nových řešení a následně k optimalizaci koncepcí pístových motorů pro vozidla i energetiku. Dalším sektorem, kam v rámci činnosti výzkumného centra směřuje pozornost, jsou hnací agregáty včetně elektrických a hybridních a jejich integrované řízení s ohledem na účinnost, šetrnost k životnímu prostředí, užitnou hodnotu z hlediska mobility a konečně z toho vyplývající konkurenceschopnosti firem spojených s tuzemským průmyslem. Přímé výstupy výzkumného centra jsou již nyní použitelné v průmyslu a jejich cílem je inovace a optimalizace automobilních pohonů, které jsou založeny na spalovacích motorech či elektrických pohonech s akumulací energie.

MERCEDÉS-EQ

PRO NOVÉ ROZMĚRY.

V budoucnosti je místo pro každého.
Novému EQB nechybí až 7 sedadel,
flexibilní prostor a pohodlí v každé dimenzi.



EQB od Mercedes-EQ, kombinovaná elektrická spotřeba: 19,4 – 18,1 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.

Notorické chyby řidičů

a jak se jich vyvarovat

Provoz nejen na našich silnicích někdy připomíná skutečnou džungli. S dodržováním pravidel si řada řidičů hlavu neláme a je otázkou, zda je horší to, že někteří je porušují záměrně, nebo to, že se jiní dopouští chyb nevědomky. Přitom se stačí vyvarovat několika základních chyb a provoz na silnicích by vypadal daleko přívětivěji. Přispějte tedy k bezpečnosti i plynulosti provozu. I když se domníváte, že řídíte skvěle, mrkněte do našeho seznamu nejčastějších chyb řidičů a zamyslete se nad tím, zda náhodou také takové chyby neděláte.

Text Luděk Okáč

100% POZORNOST

Řízení motorových vozidel je v dnešní uspěchané době vlastně čím dál náročnější. Na druhou stranu mají řidiči k dispozici silnější a bezpečnější auta než v minulosti, takže se často nechají uchláchnit a nevěnují řízení takovou pozornost, jakou by měli. To je podle našeho názoru vlastně ta úplně nejčastější chyba, ze které pramení všechny ostatní. Řízení bychom skutečně měli věnovat 100 % své pozornosti; když tak nečiníme, tu zapomeneme dát směrovku, tady se nestihneme rozjet na semaforech nebo jinde „přehlédneme“ námrazu v notoricky známé zatáčce. Takových chyb se přitom dá snadno vyvarovat.

TIP

Jako bonus je tu samotné výškové nastavení sedadla: čím níž sedíte, tím lépe vnímáte pohyby auta a limity přilnavosti, samozřejmě to však nemůže být na úkor výhledu z vozu. Když najdete ideální pozici za volantem, naučte se také své auto ovládat. Řada řidičů spoléhá na stabilizační systémy a další asistenty, kteří jsou sice fajn, ale ve skutečné krizi už pomoci nemusí. S limity souvisí i jízda po paměti: mnoho řidičů jezdí obzvlášť jim notoricky známými místy pořád stejně, bez ohledu na to, jaké zrovna panuje počasí a jaké jsou další okolnosti. Nedělejte to: vozovku vždy „čtěte“ a přizpůsobte rychlost a styl jízdy aktuálním podmínkám.



SPRÁVNĚ ZA VOLANT

Vše začíná už samotnou pozicí za volantem a ovládáním vozu. Mnoho řidičů totiž sedí v autě ve zcela nevhodné pozici, která v důsledku znesnadňuje ovládání auta. A je vlastně jedno, zda takový řidič sedí „nalepený“ na volant, nebo zda má pozici „na dlouhou ruku“, v krizové situaci v takovém případě není řidič schopen správně zareagovat jednoduše proto, že v tu chvíli neovládá volant a další prvky tou správnou silou, nemá v rukou ten patřičný cit ani patřičnou pohyblivost.

Nevhodná pozice za volantem také znesnadňuje výhled z vozu, který je přitom dnes tak oblíbeným „zaklínadlem“, které často zdůvodňuje koupi vozů SUV. Najděte si tedy ideální pozici za volantem: trup by měl být ve vzpřímené pozici (ale ne úplně kolmo), nohy musí na pedály dosáhnout bez problémů a i při jejich plném prošlápnutí by neměla být noha zcela natažená, ruce položené na volantu mají být v pozici tři čtvrtě na tři a paže mírně pokrčené (pomůckou je, že při natažené paži by se vrchu věnce volantu mělo dotýkat zápěstí).

Plynule & s ohledem

Bezpečnosti a plynulosti silničního provozu nejlépe pomůžete tím, že budete jezdit plynule a předvídavě a budete **ohleduplní k ostatním**. Ta ohleduplnost začíná už třeba svícením. Je fajn, že vy momentálně vidíte dobře, ale vaše auto tak dobře viditelné pro ostatní být nemusí. I když to stále ještě vypadá, že stačí světla pro denní svícení, nebojte se rozsvítit ta klasická potkávací. A naučte se skutečně správně využívat mlhovky.

Častým nešvarem českých řidičů je **nevyužívání směrovek**: ty dávejte opravdu vždy při změně směru jízdy – i když třeba pokračujete po hlavní silnici. Pamatujte, že při odbočování je dobrým zvykem nejprve dát směrovku a pak začít brzdit, řidiče za vámi brzdění tolik nepřekvapí. Vždy také mějte kompletní přehled o dění kolem vozu, sledujte tedy zpětná zrcátka, spousta řidičů na ně zapomíná. Dodržujte bezpečný odstup, ten ostatně pomůže i plynulejší jízdě: v případě nenadálého dění nemusíte brzdit tak prudce. Ale nebojte se v krizi brzdit skutečně naplno, ani to spousta řidičů neumí.



Komunikace s teenagery?

Hlavně je respektujte

Generace se od sebe lišily svými postoji a náhledy na svět ještě dřív, než jsme jim začali říkat X, Y nebo Z. A tak ani mezigenerační komunikační šumy vyhrocené pubertou nejsou novinka. Komunikovat s teenagerem není vždy jednoduché, vzpomeňte si na sebe v tom věku. Dospělý však může přispět k tomu, aby komunikace úplně nezamrzla.

Text Jana Bohutínská

Základem dobré komunikace je respekt a partnerský přístup. To platí pro teenagery, pro malé děti i dospělé. Znamená to, že postoje teenagerů bere dospělý vážně. Oproti mocenskému přístupu to vyžaduje cítit pravidlo rovnocennosti, respektovat důstojnost mladého člověka a nenechat se při komunikaci zmítat vlastními emocemi. Respektovat druhé znamená (podle „bible“ demokratické výchovy Respektovat a být respektován) nedovolit si k nim nic, co nechceme, aby si oni dovolili k nám. A také se jednou provždy smířit s tím, že se od nás druzí liší, aniž to cokoliv vypovídá o tom, kdo je lepší či horší.

ZAJÍMEJTE SE A NASLOUCHEJTE

Ani další zásady komunikace s mladými se až tak neliší od toho, když chceme úspěšně komunikovat s kýmkoliv jiným, bez ohledu na věk. Vedle respektujícího přístupu je potřeba dát najevo upřímný zájem o druhého a naslouchat mu. Bez empatie, která lidem umožňuje dostat se pomyslně do kůže druhého člověka a pochopit jeho uvažování i cítní, se neobejdete.

Lepší je teenagerům věci vysvětlovat než autoritativně zakazovat a přikazovat. Natož je shazovat. Uspějete spíš tehdy, když vyzdvihnete silné stránky mladého člověka, než když ho budete pérovat za slabiny a nedokonalosti. A také pokud mu svěříte zodpovědnost, čímž mu dáte důvěru. To se může projevit i tím, že se budete víc ptát, co si o věcech váš teenager myslí, než abyste mu vnucovali vlastní stanovisko s pocitem, že právě vaše vidění světa je správné. A když zrovna teenager komunikovat nechce, nerozrážejte zavřené dveře a ukažte trochu trpělivosti.

KAPESNÍ SLOVNÍČEK TEENAGEROVŠTINY

V komunikaci s teenagery také vadí jazyková bariéra. Slovník mladých je dnes logicky jiný, než mají jejich rodiče. Je ovlivněný angličtinou a online světem. Teenagerovštinu si ale hravě osvojíte, začnete s naším kapesním slovníčkem.

LEAVNOUT

Pokud chce teenager leavnout, už ho možná trochu nudíte a radši zmizí.

GLHF

Tak ho později překvapte esemeskou GLHF – hodně štěstí a dobře se bav.

BANÁN

Ale pozor na banán na sociálních sítích, znamená ban, blokaci vašeho účtu.

PRANK

To by se také mohl uchýlit k prankování, což znamená, že si z vás vystřelí.

HAJPNI TO

A když to vyhajpuje, bude kolem toho fakt rozruch.

CHÁLKO VAT

Najíst se

ČILO VAT

Být v klidu



BIOKLIMATICKÁ
PERGOLA
ARTOSI

ISOTRA®

DOKONALÁ SOUHRA

HLINÍKOVÁ PERGOLA ARTOSI
SCREENOVÁ ROLETA ALFA-ZIP

Hliníková pergola ARTOSI a screenová roleta ALFA-ZIP, to je dokonalé souznění moderního designu a praktičnosti. Samonosná bioklimatická pergola ARTOSI i exteriérová látková roleta ALFA-ZIP jsou ryze české výrobky přicházející přímo z vývojového oddělení společnosti ISOTRA. Díky tomuto jedinečnému spojení bude Váš čas strávený na zahradě či terase ještě delší a komfortnější.

www.artosi.cz



Sestavte si pergolu na míru a odešlete nezávaznou poptávku na www.artosi.cz

30
1992
2022
LET S VÁMI

Udržitelně, ale s nadhledem

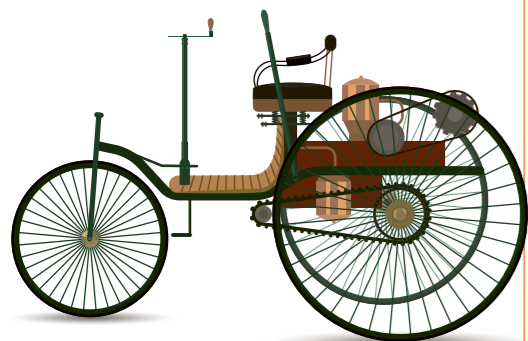


Na udržitelnou dopravu jsme si zvykli nahlížet jako na obor, kde se současnost potkává s náměty sci-fi románů. Ve skutečnosti jsou ale alternativní pohony pevně zakořeněné v automobilové historii. Když do ní nahlédneme, najdeme nejen zajímavý příběh.

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

PREHISTORIE

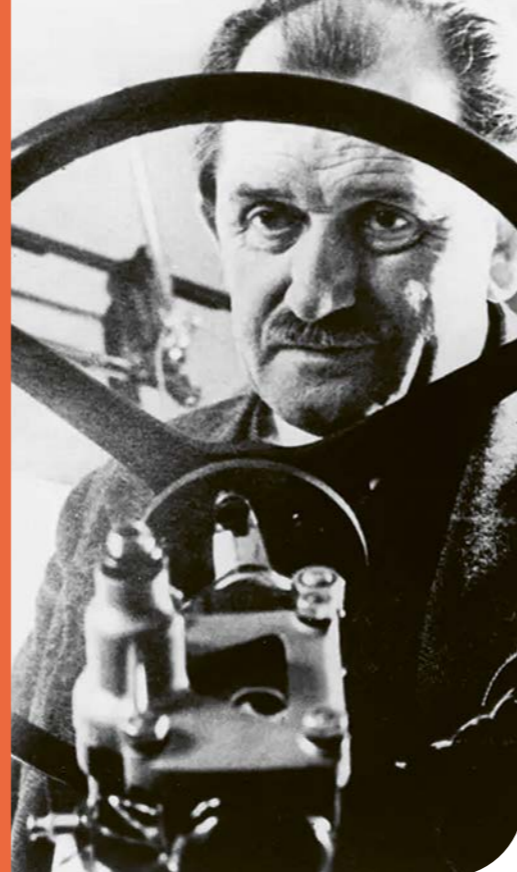
Když začnete v historii pátrat, pravděpodobně se dočtete, že praotcem automobilismu je francouzský dělostřelecký důstojník Nicolas Cugnot. Ten v roce 1770 sestrojil něco jako kočár poháněný parním strojem a proháněl se s ním ulicemi Paříže rychlostí asi tři kilometry v hodině. Jelikož pod kotlem hořelo dřevo, dal by se jeho fardier à vapeur považovat i za první vůz s ekologicky udržitelným pohonem. Ve skutečnosti ale



monsieur Nicolas prvenství nedrží ani v automobilismu, ani v obnovitelném pohonu. O celá tři století ho totiž v obou jím předstihl Leonardo da Vinci, který si už někdy kolem roku 1478 nakreslil do svého skicáku koncept samohybného vozu poháněného pružinami a setrvačnickem. Ředitel Muzea historie vědy v italské Florencii Paolo Galluzzi dokázal za pomoci týmu inženýrů podle nákresu sestavit a otestovat funkční model a zjistil při tom spoustu zajímavostí. Na jednu stranu dává i sebesilnější pružina vozu maximální dojezd kolem 40 metrů a na výlet k moři bylo asi lepší zapřáhnout do kočáru koně. Na druhou stranu ale da Vinci skutečně sestrojil nejenom první samohybný vůz (tedy auto-mobil), ale i první bezemisní dopravní prostředek ze 100% recyklovatelných materiálů (dřevo + ocel). Aby toho nebylo dost, jeho automobil uměl díky systému nastavitelných převodů sám zatáčet. Sice jen doprava, ale to prý v systému jednosměrných florentských ulic stačilo.

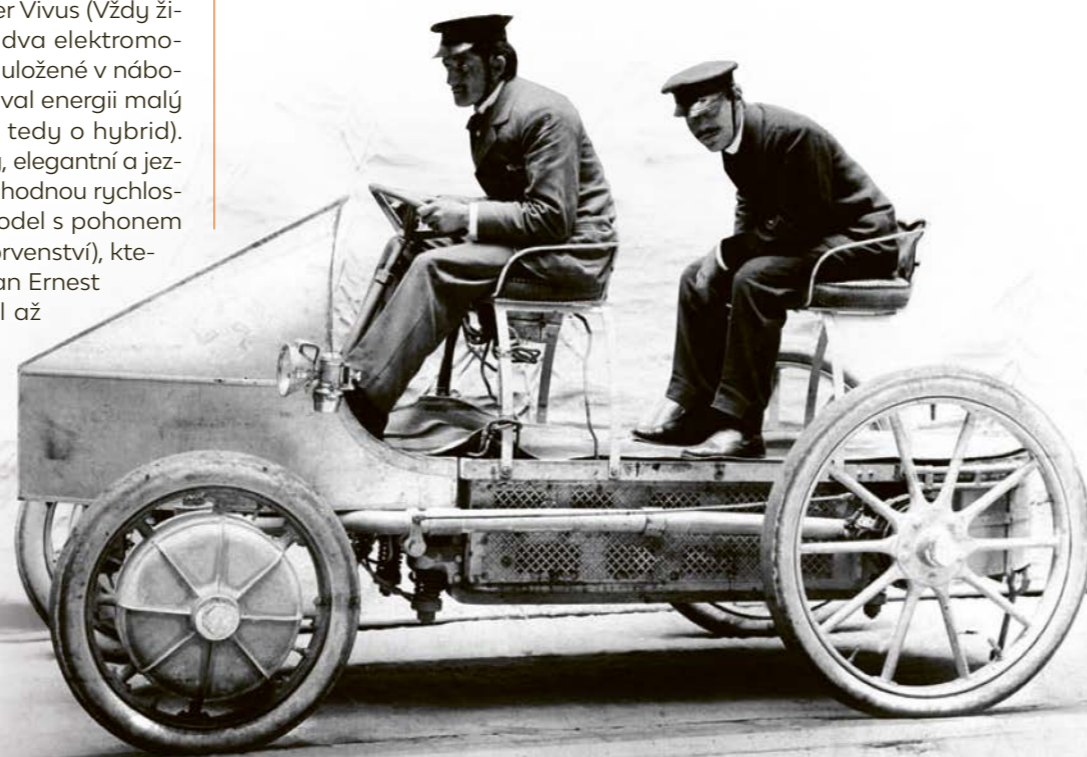
Ferdinand Porsche

Největší automobilový konstruktér se narodil v zemích českých! Ferdinand Porsche, který má na svědomí třeba i konstrukci slavného „lidového“ modelu Volkswagen Brouk, přišel na svět v roce 1875 ve Vratislavicích nad Nisou.

**ZAČÁTKY**

První spalovací motory byly hlučné, zapáchaly, startování pomocí kliky bylo (často i smrtelně) nebezpečné a účinnost motoru přímo mizivá. Není tedy divu, že řada pionýrů automobilismu raději sahala k osvědčenému elektromotoru. Patřili k nim i vídeňský stavitel kočárů Jacob Lohner a rodák z českých Vratislavic Ferdinand Porsche, kteří na Světové výstavě v Paříži 1900 představili vůz Semper Vivus (Vždy živoucí). Poháněly ho dva elektromotory o výkonu 1,8 kW uložené v nábojích kol, kterým dodával energii malý spalovací motor (šlo tedy o hybrid). Vůz byl relativně tichý, elegantní a jezdil na svou dobu úctyhodnou rychlostí 5 km za hodinu. Model s pohonem všech čtyř kol (další prvenství), který si objednal Angličan Ernest William Hart, uháněl až šedesátkou. Věčně živoucí život nicméně netrval věčně. Už o čtyři roky později se v USA rozjela sériová výroba automobilů v závodech

Henryho Forda a spalovací motor vylepšený jeho vývojáři začal elektromobily i hybridy vytlačovat z trhu. Sempre Vivus se prodalo pouhých 300 kusů a ani americké elektromobily (na trhu na přelomu století působilo asi 12 výrobců) nedokázaly konkurovat rychlostí a dojezdem spalovací konkurenci. Nezmyslely však napořád.



EMA budila senzací nejen v Československu.

KAUZA EV1

Vůz EV1 sestrojili v dílnách General Motors lidé, kteří stáli za vývojem „lidového“ elektromobilu Electrovette z roku 1977 a konceptu The Sunraycer poháněného sluneční energií. Výsledkem jejich úsilí bylo futuristické kupé z kompozitních materiálů a laminátu se dvěma elektromotory v předních kolech. Prototyp poháněný 32 olověnými akumulátory zvládl podle tvrzení GM ujet až 190 km, z nuly na 100 akceleroval za 8 sekund a jel rychlostí až 160 km za hodinu. Tyto údaje vzbudily zájem jak veřejnosti, tak úřadů a v Kalifornii vznikla dokonce i legislativa vyžadující povinné zavádění vozů s nulovými emisemi do provozu. Všechny automobilky na americkém trhu se proto vrhly na vývoj elektromobilů... a postupně všechny ztroskotaly na příliš těžkých akumulátorech s malou kapacitou. Za sliby zaostávaly i malosériové modely GM EV1, které automobilka pronajímala za 500 dolarů měsíčně. Když v novém tisíciletí přišly na trh hybridy vedené Toyotou Prius, GM nechal všech 117 kusů stáhnout z trhu a sešrotovat (pár výjimek přežívá v muzeích a jeden údajně zachránil Francis Ford Coppola). O důvodech se dodnes spekuluje.

NOVÝ ZÁJEM

Zhoršující se ovzduší ve velkých městech, obnověný zájem o přírodu a životní prostředí a ropná krize. Tyto tři fenomény konce 60. let vdechly udržitelné mobilitě nový život. Renesance bohužel netrvala dlouho a vývoj většiny modelů zamrzl u prototypů. Nebylo jich však málo.

- **BMW** představilo model 1600 vybavený elektromotory Bosch.
- **Toyota** kontrovala s konceptem RAV-4EV, který se dostal do omezené sériové výroby.
- **Chrysler** vyvíjel TEVan.
- **Honda** EV Plus.
- **Nissan** zase Altru.
- **Ford** měl ve vývoji dokonce několik modelů: pickup Ecostar, terénní Ranger EV a městské vozítko Comuta. Tomu poslednímu se neočekávaně objevila konkurence v Československu.

EMA

Jediný tuzemský elektromobil jménem EMA se zrodil koncem 60. let v laboratořích Výzkumného ústavu elektrických strojů točivých a Vysokého učení technického v Brně. Poháněly ho dva olověné akumulátory, dojezd měl 30–50 km a rychlost do 50 km v hodině. Díky elegantní samonosné karoserii designéra Milana Pařenici vzbudila EMA na mezinárodní výstavě IEMA 1970 doslova poprask. Když ji nakonec komunističtí plánovači hodili přes palubu, vnímali to motorističtí nadšenci jako malou tragédii. Daleko větší se ale odehrála za oceánem.



I takhle mohly vypadat začátky udržitelné mobility.



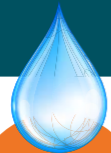
Konspirační dokument Who Killed the Electric Car? například tvrdí, že se úspěchu elektromobilů zalekli ropní magnáti. Realističtější je ale názor, že vůz byl astronomicky drahý a v GM ho vyráběli pouze jako úlitbu úřadům. Jakmile byly zákony chránící ovzduší po nástupu hybridů uvolněny, poslala automobilka celý projekt k ledu. Vlastně do šrotu.

ODBOČKA K VODÍKU

Snaha o bezemsní mobilitu přinesla v 60. letech i další průlom – první vůz poháněný vodíkem. GM Electovan z roku 1966 byl heroický počín konstruktérů, kteří do modelu GM Handivan nainstalovali nádrže s podchlazeným kyslíkem a vodíkem, 170litrovou nádrž s elektrolytem, palivový článek používaný v kosmických raketách a vše propojili 160 metry potrubí. Dodávka vážila skoro 4 tuny, vešli se do ní s bídou dva pasažéři a jen platinové obložení palivového článku stálo jako flotila obyčejných handivanů. Extrémně lehký vodík navíc unikal netěsnícími spoji a hrozil každou vteřinu výbuchem (k několika i došlo, naštěstí nikdo nebyl zraněn). GM Electovan byl nicméně nejen prvním autem s pohonem na vodík, ale také v praxi ilustroval všechny problémy, které brání širšímu využití vodíkového pohonu dodnes.

Proč vážně vodík?

Současné vodíkové technologie však než spalovací motory využívají téměř výhradně palivové články. Proto většina odpůrců argumentuje bezpečností. V nich se prostřednictvím reakce vodíku s vodou vyrábí elektrický proud, který vozidlo pohání. Vodíkové auto je tak v podstatě typ elektromobilu. Během provozu nejsou produkovány žádné emise a jediným vedlejším produktem je voda. Doplnění paliva, tedy vodíku, trvá prakticky stejně dlouho, jako natankovat benzin nebo naftu, podobný je i dojezd vozů.



H₂

Modely, které posunuly udržitelnou mobilitu do mainstreamu, se zrodily v 90. letech.

ZNOVUZROZENÍ

Zatímco se v USA mořili s EV1, v Japonsku se rodil automobil, který posunul udržitelnou mobilitu do mainstreamu. Model Prius vznikl díky výzvě viceprezidenta Toyoty Akihira Wady, který v roce 1994 pověřil designéry, aby během tří let sestavili vůz s poloviční spotřebou než konkurenti. Zdánlivě nemožný úkol vývojáři zvládli a vůz kombinující spalovací a elektrický motor se stal v roce 2000 prvním celosvětově prodáváním hybridem. V těsném závěsu za ním následovala Honda Insight a Accord Hybrid, v roce 2004 představil Ford hybridní SUV Escape a další modely rychle přibývaly. Opravdový převrat však nastal až v okamžiku, kdy malý startup ze Silicon Valley jménem Tesla Motors oznámil, že začíná s malosériovou výrobou luxusního, plně elektrického sportáku, který na jedno nabití ujede více než 320 km. Na rozdíl od GM dokázala Tesla své sliby splnit. Díky jejím úspěchům v oblasti automobilů i baterií se do vývoje pustily v podstatě všechny automobilky. Mobilita se konečně vydala směrem k udržitelnosti.



Jiné koncepty udržitelnosti

Změní tenhle vůz podobu mobility navždy?



700
kilometrů
dojezd



SLUNCE

Automobil na sluneční pohon je snem všech nadšenců pro udržitelnost. Dobrá zpráva je, že nejde o námět sci-fi románu. Solární vozy existují a mají dokonce své mistrovství světa. World Solar Challenge se například Austrálii jezdí už od roku 1987 a za 35 let se z kapotovaných jednomístných dvoukolek staly poměrně normální vozy. Třeba Stella Vie (vítěz ročníku 2017) uveze bez problémů čtyřčlennou posádku a australskou pouští frčela průměrnou rychlostí 60 km/h. Její konstruktéři z týmu Solar Team Eindhoven si založili startup Lightyear, nabrali lidi z Tesly a z Ferrari a v roce 2019 pustili na trh malosériový vůz Lightyear One. Solární panely pokrývající celou karoserii dodají za hodinu do akumulátoru energii dostačující

na dojezd 12 km (vůz má samozřejmě i klasickou nabíječku a dojezd přes 700 km). O připravovaném modelu Lightyear Two se hovoří jako o vozu, který může obor udržitelné dopravy navždy změnit.



Hranolky radši ne, auta prý jezdí nejlépe na olej z asijských restaurací.

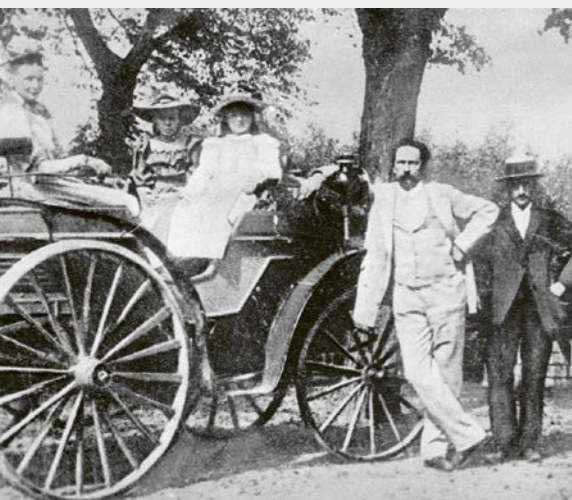
BIOPALIVA A OLEJ Z FRITÉZ

Upravený olej z burských oříšků poháněl už v roce 1900 vůz, se kterým Rudolph Diesel vyhrál hlavní cenu Světové výstavy v Paříži. Rostoucí objemy těžby ropy ale brzy odsunuly biopaliva na vedlejší kolej. Vzpomněli jsme si na ně až během ropné krize a opravdový nástup „biodieselu“ jsme zažili až v 80. letech. Jeho využívání jak jako paliva, tak jako příměsi způsobilo vysokou poptávku. Farmáři nalákání vysokými výkupními cenami začali olejiny upřednostňovat před ostatními plodinami a rostoucí ceny potravin vyústily v debatou, pro kterou se vžil název „Food vs. fuel“ (Jídlo, nebo palivo). Jelikož jídla není nikdy dost, začala se biopaliva 2. generace vyrábět z odpadů zemědělské výroby, domácího bioodpadu a experimentuje se dokonce s oleji produkovanými řasami a geneticky upravenými bakteriemi. Výjimkou mezi biopalivy je v tomto ohledu olej na smažení. Restaurace (hlavně řetězce rychlého občerstvení) ho každý den likvidují stovky tun. Jde tedy o levnou a dostupnou surovinu, kterou lze po vyčištění použít buď pro výrobu biopaliva, nebo přímo pro pohon automobilů. Kvůli vysoké viskozitě se musí nejdříve olej předeřhřát, pak je možné ho vstříknout přímo do dieselového motoru. Původně šlo o aktivitu pár nadšenců, dnes nabízí úpravy motorů specializované firmy a řetězce typu McDonald's si využívání oleje dávají do plánů korporátní udržitelnosti. Pokud by vás zajímaly typy zkušených olejojezdců, tak nejlepší je podle nich palivo odebírat z asijských restaurací – jejich řepkové a sojové oleje mají nižší viskozitu a je nejsnazší je přefiltrovat. Pro tento účel jsou prý ideální staré džiny.

Řidičáky v dějinách a dějiny řidičáků

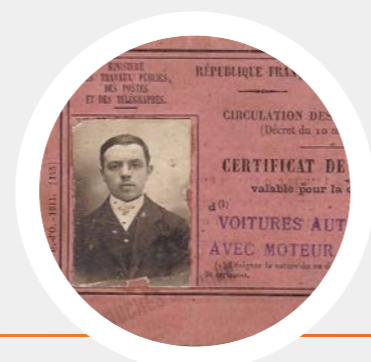
Autoškola je stejně důležitým bodem našeho dospívání jako taneční kurz a získání řidičského průkazu pro mnohé z nás znamená složení zkoušky dospělosti. Pojdme se spolu podívat, jakou historii za sebou kartička v naší peněženke vlastně má.

Text Jiří Holubec



1888

Německý vynálezce Karel Benz dostává **první úřední souhlas, že se svým strojem smí vyjet na ulici**. O řidičské způsobilosti tady ale ještě nemůže být řeč.



1903

Od tohoto roku se s největší pravděpodobností **vydávají řidičáky**, jak je známe dnes. První pocházely z Pruska.

První řidičské průkazy nebyly vydávány jako důkaz způsobilosti řídit motorové vozidlo, ale jako úřední souhlas, že majitel páchnoucího a hlučného stroje smí na ulici vůbec vyjet. Jako první si takové potvrzení nechal vystavit v roce 1888 Karl Benz. Zatímco budoucí automobilový magnát směl na základě oprávnění obtěžovat své spoluobčany pouze v rodném Mannheimu, jeho kolega Léon Serpollet si ve stejném roce pořídil povolení jezdit po celé Francii.

Když se na přelomu století začaly automobily množit, zaměřily se úřady naopak na jejich řidiče, kteří do té doby

křížovali silnice Evropy a Ameriky bez jakéhokoliv oprávnění. Vedou se diskuse, kdo první řidičské průkazy zavedl. Většina zdrojů tvrdí, že to bylo v Prusku v roce 1903. Lze se ale dočíst i o snahách pařížského policejního rady Louise Lépina, který chtěl už v roce 1893 podmínit řízení motorového vozidla získáním „certificat de capacité de conduit d'un véhicule moteur“. Uchazeč musel dokázat, že umí vůz ovládat, že rozumí jeho konstrukci a funkcím, a pak přežít zhruba desetiminutovou zkušební jízdu.

Amerika za Evropou zaostávala. Jako první zavedl řidičská oprávnění



1910

Řidičské oprávnění se dostává i do Ameriky, která za Evropou trochu zaostávala.

pro profesionální řidiče stát New York až v roce 1910. O tři roky později začala platit povinnost složit zkoušky pro všechny řidiče v sousedním New Jersey. Ostatní státy USA se přidávaly postupně.

Řidičské průkazy pronikly brzy i do českých zemí. První předzvěst byl tzv. regulační předpis c. k. místodržitelství v Království českém č. 109351 z roku 1903, kterým se „vydávají prozatímní ustanovení o jízdě vozy automobilními a koly motorovými na veřejných silnicích a cestách pro Čechy s výjimkou Prahy“. O tom, že bývali Čechové nejen zdatní jonáci, ale



1933

Vysvědčení způsobilosti ku samostatnému řízení osobních i nákladních automobilových vozů s motory výbušnými, 1933, vydané okresním úřadem v Uherském Hradišti.

i automobilisté, svědčí fakt, že jsme byli druhou zemí v Rakousko-Uhersku, kde byl podobný předpis vydán.

Jednotlivá zemská nařízení v roce 1905 nahradilo celorakouské „Bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu automobilů a motorových kol“. V něm už bylo jasné stanoveno, že řidičům musí být minimálně 18 let a musí se prokazovat úředním povolením zvaným „jízdna licence“. Na webových stránkách Muzea policie České republiky si můžete prohlédnout jednu z prvních takových licencí. Císařsko-královské okresní hejtmantství ve Slaném ji udělilo v roce 1906



13

km/h
byla rychlost
prvního
automobilu

Z let padesátých...

Tenhle řidičák vydal **Ctiradu Mašínovi** krajský národní výbor v Pardubicích v březnu roku 1950.

1935

Až do té doby platila v Československu pravidla, která se zavedla ještě za starého mocnářství.

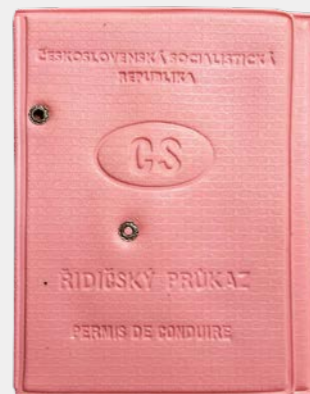
královskému policejnímu komisaři Karlu Hronovi z Leuchtenberka.

V roce 1909 sjednotila řidičské předpisy v Evropě Pařížská úmluva. Rakousko-Uhersko ji o rok později zohlednilo výnosem ministerstva vnitra o „bezpečnostních ustanoveních policejních pro jízdu jízdních silostrojů (automobilů, motorových vlaků a motorových kol“.

V Československu platila rakouská pravidla až do roku 1935, kdy vydávání řidičských průkazů ošetřil zákon o jízdě motorovými vozidly. Získat oprávnění nebyla podle všeho žádná hračka. Uchazeč musel absolvovat

Doma v Evropě

Aby bylo uznávání řidičských průkazů napříč zeměmi Evropské unie jednodušší, evropská legislativa podmínky pro udělování, ale i odebírání řidičských oprávnění harmonizovala. Od roku 2013 máme společná unijní pravidla a na svém řidičáku tak najdete i vlajku Evropské unie.



1950

Kolektivizace se nevyhnula ani autoškolám.

školení v předpisech, seznámit se se zásadami první pomoci, být proškolen v údržbě, obsluze a opravách vozu. Praktická část pak zahrnovala minimálně 120 km naježděných na silnicích, ve městech a v noci i zvládnutí krizových situací jako smyk, nebo dokonce požár vozidla. Ani finančně nešlo o maličkost. Za žádost o získání oprávnění se platilo 30 Kč plus 3,20 Kč za samotný okolkovaný doklad. I slušný úřednický plat se tehdy pohyboval kolem 1 000 Kč, dělníci brali sotva polovinu.

Poválečná léta se nesla ve znamení kolektivizace a autoškoly nebyly

výjimkou. V roce 1950 byly sjednoceny nejdříve pod Autoklub a o rok později pod Svazarm. Rozvoj a výstavba poválečného Československa se odrazily ve velké poptávce po profesionálních řidičích a jejich školení byla věnována velká pozornost. Československý systém, kam od 60. let patřila i jízda na trenažérech, dálkově ovládaných vozech a motocyklech s dvojitým řízením, patřil k nejlepším na světě.

V roce 1964 se v Československu začaly vydávat legendární růžové řidičáky. Rozkládací třídičné „leporelo“ vozili řidiči v autech celých 22 let. Poslední byl vydán v roce 1986.

2004

Dnešní plastové kartičky jsou součástí našich peněženek od roku 2004.

Po růžové stálíci následovalo rychle po sobě 6 dalších druhů řidičských průkazů. Jeden z nich, model 1992, platil jen jeden rok (do doby, kdy se Československo rozdělilo na dvě republiky). Dnešní plastová kartička se začala vydávat v roce 2004, a je tedy s 18 lety druhou nejdéle platnou variantou řidičáku.

KOLA DĚLAJ AUTO

Kola v originálních rozměrech nebo s Typovým listem



Sicuplus

Bezpečnostní šrouby/matice



ZDARMA!

K sadě kol AEZ a DOTZ
(Sicuplus musí být součástí objednávky)
Od 1. 3. do 30. 6. 2022



AEZ ATLANTA black
17", 18", 19", 20"



AEZ ATLANTA titan
17", 18", 19", 20"



AEZ Porto black
18", 19", 20", 21"



AEZ Porto dark
18", 19", 20", 21"



DOTZ Tanaka black
18", 19", 20", 21"



DOTZ Tanaka dark
18", 19", 20", 21"

3D Konfigurátor kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

Usnadňujeme našim klientům přechod na elektromobilitu

Elektromobilita je téma, které čím dál tím více hýbe světem dopravy, logistiky a byznysu obecně. Na to, jak se s jeho rozvojem vypořádává LeasePlan, jsme se zeptali business performance managerky Jany Faltové.

Text Jiří Holubec, Foto Václav Jedlička

Jak v současnosti vidíte pozici LeasePlanu v oblasti elektromobility?

Elektromobilita je velké téma a její důležitost bude jak pro nás, tak pro celou společnost nadále růst. Vystupujeme převážně v roli konzultanta a snažíme se našim klientům přechod na elektromobilitu co nejvíce usnadnit. Elektromobilitě jsme přizpůsobili také naše služby – například nabízíme leasing wallboxů, chytré nabíjecí kabely nebo karty pro nabíjení na většině veřejných nabíječek v ČR. LeasePlan také vydává EV Readiness Index, poměrně detailní studii o připravenosti na elektromobilitu a její stav v jednotlivých zemích, kde LeasePlan působí. Máme v této oblasti dvě velké výhody. První spočívá v tom, že můžeme čerpat inspiraci a zkušenosti od našich kolegů v zahraničí, kteří mají s rozvojem elektromobility mnoho praktických zkušeností. Druhá vychází z portfolia našich klientů, kteří zavádí nebo plánují zavedení elektromobilů a hybridů do svých flotil.

Dá se nějak vymezit, jaké firmy mají o přechod na elektromobilitu zájem?

Jako první se nám začaly ozývat firmy z několika specifických oblastí, hlavně z energetického a technologického sektoru, tedy ty, které se elektromobilitou samy zabývají, například vyrábí nebo prodávají komponenty

do nabíjecí infrastruktury, samotnou elektřinu nebo software. V poslední době se už o toto téma zajímá široké spektrum společností.

Bavíte se s klienty, odkud vychází motivace k zavádění elektromobility?

V naprosté většině jde o snížení uhlíkové stopy firmy. V době měsíčního paušálu za nabíjení se dokonce elektromobil některým klientům vyplatil, například rozvážkovým společností, které mají roční nájezd i 50 000 km. Nicméně TCO (celkové náklady na provoz) vychází u elektromobilů i plug-in hybridů většinou stále ještě vyšší než u automobilů se spalovacím motorem. Vzhledem k emisním cílům pro automobilky, a tedy tlaku na prodej nízkoemisních vozidel, očekáváme, že se TCO vyrovná a následně obrátí ve prospěch elektromobilů.

Poskytuje LeasePlan i služby v oblasti nabíjení a podpůrné infrastruktury?

I přesto, že poskytujeme především služby spojené s provozem vozidla, kam výstavba a instalace infrastruktury nespadá, umíme zajistit financování wallboxů a také doporučit spolehlivou firmu, která instalaci provede. Diskuse o infrastruktuře doporučuji zahájit před samotným objednáním

nabíjecích vozidel, nejen pro prověření technických možností budovy, ale firma má i lepší představu o nákladech i načasování.

Jaký sledujete rozvoj poptávky? Ozývají už se i firmy z jiných oborů, než o kterých jsme mluvili?

Poptávka opravdu roste, a to poměrně rychle. Je to dobře vidět i na struktuře našich služeb. Předchozí dva roky jsme fungovali především v roli konzultantů. Radili jsme klientům s rozdílným využitím elektromobilů či plug-in hybridů, s jejich specifiky, výhodami a nevýhodami. Dnes už u konzultací ale nekončíme a vidíme výrazný nárůst objednávek. Podíl objednaných elektromobilů v našem portfoliu narostl za rok z 0,5 % na 3 %. Český trh je specifický tím, že kopíruje nabídku automobilky Škoda. Každý nový model – elektrické Citigo, plug-in hybridní Superb nebo elektrický Enyaq – se skokově projevil v poptávce.

Předpokládám, že specifickou oblastí elektromobility je i servis elektromobilů a hybridů. Jak ho LeasePlan zajišťuje?

Před pár lety se občas stávalo, že servisy neměly ve svých týmech potřebné specialisty se zkouškami pro práci na elektrických částech vozidel. Stalo se nám, že nám vůz poslali



ze servisu zpět, protože si s ním zkrátka nevěděli rady. Dnes už je situace jiná. Naše partnerská síť servisů elektromobilů zajistí opravu a řidiče to nijak neomezí.

Řešíte v souvislosti s e-mobilitou ještě nějaké specifické problémy?

Stává se nám například, že si klienti objednájí plug-in hybrid, aby mohli parkovat v Praze zdarma, ale „EL“ registrační značku nakonec nedostanou. Tady je důležité se poradit s dealerem, některé doplňky, jako třeba střešní okno, tažné zařízení nebo větší rozměr pneu mají vliv na výši emisí CO₂, základní model se může vejít do 50 g/km, a tedy mít „EL“ značku, ale s doplňky už se vejít nemusí. Elektromobily mají mnoho specifik, na která je dobré myslet – například nižší valivý odpor pneumatik pomáhá zvýšit dojezd, ale může prodloužit brzdovou dráhu, těžiště vozidla je jiné, na to je dobré myslet zejména v prudkém projíždění zatáček, samostatnou kapitolou jsou dopady poškození vozidla, kdy nešťastná kombinace i drobnější nehody může způsobit totální škodu. Máme i zábavnější případy, poměrně často nám řidiči volali, že jim vozidlo nejde nastartovat, nastartováno měli, jen ze zvyku čekali na zvuk motoru.

Jana Faltová

BUSINESS PERFORMANCE MANAGER

Po absolvování pražské VŠE a dvou letech práce pro Institute for International Research nastoupila do společnosti ČEZ. Zde pracovala jako analytička a projektová manažerka zodpovědná za spouštění nových produktů, mimo jiné operativního leasingu pro zaměstnance. Do LeasePlanu nastoupila v roce 2018 a působí na pozici business performance managerky.



Horší dostupnost aut? Pro klienty máme řešení

14

měsíců je
zpoždění
automobilek

Špatná dostupnost nových aut je v automobilovém světě dnes asi nejdiskutovanějším tématem. Automobilky nevládají nová auta dodávat ať už kvůli dopadům „čipové“ krize v důsledku covidové pandemie, nebo výpadku dodávek z Ukrajiny. Nedostatek aut samozřejmě pociťuje i LeasePlan, společnost má ale pro klienty vhodná řešení a doporučení, která mohou dopady nedostatku nových vozidel zmírnit.

Dodací lhůty nových aut se v uplynulých měsících v mnoha případech prodloužily až několikanásobně. Výjimkou dnes nejsou ani roční a delší dodací lhůty. To má samozřejmě i dopad na dostupnost aut prostřednictvím operativního leasingu. „**Naší výhodou oproti dodavatelům aut, kteří často nemají co prodávat, je fakt, že naše auta u klientů jsou prostě na silnici,**“ říká Peter Tölgyesi, commercial director společnosti LeasePlan Česká republika.

„V případě nedostatku nových aut můžeme vcelku jednoduše prodloužit životnost těch stávajících,” vysvětluje.

PRODLOUŽENÍ SMLOUVY I AUTO NA VYKRYTÍ VÝPADKŮ

Zákazník, který tedy shání náhradu za stávající vůz ve vozovém parku, může používat stávající vozidlo o něco déle, než plánoval. Stále však platí, že nové auto je v případě potřeby důležité objednat co nejdříve a neotálet. Zároveň je





dobré si u LeasePlanu dohodnout způsob, jak komplikaci v podobě prodloužení dodacích lhůt pokrýt, například právě tím, že bude klient stávající vůz využívat do doby, než dorazí vůz nový.

Tento postup není samozřejmě ideálním řešením vždy. „**Prodloužit životnost auta takto můžeme jen po určité době, nebo do určitého nájezdu. Od jistého věku, nebo třeba od nájezdu 150 000 kilometrů, totiž pozorujeme výraznější nárůst servisních nákladů na auto,**“ vysvětluje obchodní ředitel českého LeasePlanu úskalí delšího využívání stávajícího vozu. Nicméně LeasePlan má řešení pro zákazníka i v takové situaci. V takovém případě je k dispozici produkt FlexiPlan. Ten původně vznikl jako taková dlouhodobější „půjčovna“, řešení třeba pro klienty, kteří potřebují auto pro nového zaměstnance logicky hned, ale nový vůz objednaný pro něj dorazí až za několik měsíců. Nyní se ale FlexiPlan hodí právě i na pokrytí různých výpadků v dodávkách nových aut.

Pro službu FlexiPlan má přitom LeasePlan aut vyčleněných dostatek. Firma do ní totiž zařazuje mimo jiné i kvalitní vozy vrácené z krátkodobého operativního leasingu. „**Navíc jsme se prozíravě pro službu FlexiPlan předzásobili i novými auty a pravidelně objednávané i auta na obnovení této flotily,**“ vysvětluje Peter Tölgyesi.

Přiznává, že taková auta nemusí vždy zcela odpovídat konkrétní car policy dané firmy nebo nárokům daného jednotlivce. Nicméně jako řešení mobility určitě zafungují. „**FlexiPlan z tohoto hlediska také možná představuje způsob, jak si mohou klienti vyzkoušet i něco trochu jiného, než na co jsou zvyklí,**“ říká Peter Tölgyesi.

ZMĚNA NÁROKŮ STOJÍ ZA ÚVAHU

Právě změna car policy či obecných nároků na daný vůz jsou také možnými cestami, jako mohou firmy (ale i soukromí zákazníci) zmírnit dopady horší dostupnosti nových aut. Aktuálním nedostatkem komponent totiž byly některé automobilky – ale mnohdy i konkrétní modely vozidel – zasaženy výrazněji, jiné méně. A tomu odpovídají i rozdíly v jejich dodacích lhůtách. Situace se ale často mění, takže je vhodné konzultovat dostupnost jiných značek s odborníky. Přitom není nutné změnit značku zcela, stačí pouze diverzifikovat portfolio. „**Nebojte se aut jiných značek vyzkoušet. Máme řadu klientů, kteří se rozhodli rozšířit portfolio značek ve svém vozovém parku a jsou velmi spokojeni,**“ naznačuje Peter Tölgyesi.

Totéž platí třeba o změně nároků na konfiguraci auta. „**Vzhledem k dlouhým dodacím lhůtám nemusí být výjimkou ani to, že se konfigurace auta**

v průběhu výroby změní,“ naznačuje obchodní ředitel LeasePlanu jeden z důsledků aktuálního prodloužení dodávek. Firmy by tedy podle něj obecně měly některé podmínky, které si z hlediska konfigurace aut kladou, zmírnit. Čekat „na to právě“ auto dnes jednoduše už není tak strategické jako v minulosti.

Vyčkávání se tedy opravdu nemusí vyplatit. Rostou jak ceny nových aut, tak samozřejmě ceny operativního leasingu. Je to v důsledku nárůstu cen všech vstupů od cen servisu, pneumatik i pojištění až po samotný růst cen aut. Pro samotnou leasingovou společnost je aktuálně velkou výzvou zůstatková hodnota nových aut v budoucnu. „**Nikdo vlastně neví, kam se bude trh vyvíjet, a to nejen kvůli nedostatku aut. Roli hrají také elektromobily, jejich zůstatková hodnota je velkým otázkem stejně jako to, jak elektromobily do budoucna ovlivní hodnotu vozů se spalovacími motory,**“ nechává Peter Tölgyesi nahlédnout pod pokličku přípravy služeb operativního leasingu. LeasePlan přitom v rámci kalkulace svých produktů garantuje klientovi zůstatkovou hodnotu auta na řadu let dopředu. V případě prodeje vozu za vyšší než tuto garantovanou cenu z toho profituje klient, když se vůz prodá za cenu nižší, pokrývá ztrátu LeasePlan.



V pekařině stojí úspěch na silné vůli

Jedno pondělní ráno jedu páteřní pražskou tramvají číslo 22 z Vinohrad na Břevnov. Mým cílem je malé voňavé pekařství Pivák podnikatele Marka Studeného. Jedno ze tří pekařství, které v Praze provozuje. Zákazníky přitom obsluhuje ze své vinohradské pekárny, se kterou má i další podnikatelské plány.

Text Jana Bohutínská
Foto Shutterstock, Malá velká pekárna

Marka Studeného, majitele společnosti Pivák, která stojí za řemeslnou Malou velkou pekárnou, přivedla téměř před dvaceti lety k pekařině náhoda. Dostal zkrátka nápad otevřít si prodejnu s pečivem. Chleba, rohlíky, housky, dala-mánky, koláče i jiné moučníky a další slané a sladké pekařské výrobky jsou od té doby srdcem jeho podnikatelského příběhu. A u jednoho obchodu s pečivem zdaleka nezůstalo. Nyní má Malá velká pekárna pod sebou pekárnu na Korunní ulici na Vinohradech, od níž odebírají pečivo sedm dní v týdnu restaurace, bistra, kavárny, hotely a penziony, obchody, školky, školy a jídelny, benzinky i cateringové firmy. A provozuje také tři vlastní voňavé

pekařské obchůdky, které v hlavním městě svírají pomyslný trojúhelník. Dva jsou na protilehlých kopcích nad Pražským hradem, a to na Břevnově a v proslulé vilové čtvrti Ořechovka, a jedna dole v Holešovicích, jen kousek od řeky Vltavy.

PIVÁK, PIVAS, PIVASKA

Jak Marek vysvětluje, pekařina přitom vůbec není snadný obor. „Člověk musí mít hodně silnou vůli, aby pekárnu mohl provozovat. Její 24hodinový provoz je opravdu náročný,“ odpovídá na otázku, co je pro něj hlavní ingrediencí jeho podnikatelského úspěchu. Ačkoliv má jeho Malá velká pekárna za sebou spoustu důležitých



30 tisíc
kusů pečiva
ročně

Řemeslný chléb Pivas je pořád základ.



kroků, kdy dál rostla, za největší milník označuje její majitel moment, kdy svou firmu přestěhoval z malých prostor v Bohnicích do obrovských prostor ve dvoře činžovních domů na Korunní ulici. Když jdete okolo, zřejmě byste neuhodli, co se tu ve vinohradském vnitrobloku, skrytém očím kolemjdoucích, vlastně odehrává.

Symbolem Malé velké pekárny jsou rohlík Pivák a houska Pivaska či řemeslný chléb Pivas. A právě rohlík Pivák je s Markem téměř od samého začátku jeho podnikání. „Když jsem provozoval původní prodejnu pečiva, kde jsem sám i prodával, vozili mi tam super rohlíky z pekárny z Ořechovky. Všiml jsem si, že pekárna je vozí jen na Praze 6, tak jsem oslovil majitele pekárny a recepturu a technologický postup jsem od něj koupil s tím, že na Prahu 6 vozit rohlíky nebudu. Pak jsem rohlík nazval Pivák a podle něj i celou firmu. Pivas a Pivaska následovaly,“ vypráví o historii svých výrobků. Později se situace změnila a dnes má právě na pražské „šestce“ dvě ze svých tří malých pekařství.



REPREZENTATIVNÍ PRODEJNA JE NA OBZORU

Rohlík Pivák a řemeslný chléb Pivas patří stále k těm výrobkům, na nichž si Markovi zákazníci nejraději pochutnávají. Ke stálícím se však přidaly třeba i obložené máslovo-sádlové pletýnky a další dobrotky. A na čem si nejvíc pochutná sám majitel? „Mám rád naši škvarkovou placku a naše úžasné koblížky. Domů si беру pravidelně náš řemeslný chléb Pivas,“ prozrazuje.

Kolik kusů a kilogramů pečiva jeho pekárna vlastně denně upeče? Tipněte si... Je to zhruba 30 tisíc kusů pečiva, což je kolem 2 000 kilogramů! A to i přesto, že během pandemických restrikcí

a mnoha omezení podnikání, které byznys sužují poslední dva roky, musel celou firmu restrukturalizovat a pekárnu také opustilo hodně lidí z řídicích funkcí. Tým se zmenšil a teď všechnu práci zastane okolo třicítka zaměstnanců. Mezi nimi je i spousta pracovníků původem z Ukrajiny. „Soucítím s nimi, a pokud mohu, pomáhám jim,“ dodává Marek s odkazem na nynější situaci v jejich rodné zemi.

Všechny výrobky sice proudí za zákazníky z vinohradského vnitrobloku, kolemjdoucí si tu ale zatím nenakoupí. A právě se samotnou pekárnou má Marek Studený i další podnikatelské plány. „Chtěl bych totiž u nás v pekárně vybudovat naši reprezentativní prodejnu, která už bude zcela podle mých představ a bude nabízet všechny trendy výrobky a jídlo,“ spřáhá další plány, na které se jako obyvatelka Vinohrad opravdu těším. S rozvojem firmy ostatně souvisí i spolupráce s LeasePlan. Nyní má od nás pekárna jedno velké auto, plánuje si však vzít další. Marek si přitom na spolupráci pochvaluje především perfektní komunikaci a služby.



LONG STORY SHORT HOSTEL & CAFÉ

Nejlepší nocleh a snídaně

Britský deník The Guardian ho před třemi lety zařadil mezi deset nejlepších nových hostelů světa. Long Story Short je ale víc než jen hostel. **Unikátní koncept nedaleko historického centra Olomouce** nabízí návštěvníkům kromě stylového a cenově dostupného ubytování také kavárnu, restauraci a pekárnu. A to vše pod jednou střechou. Kombinace historických prostorů a moderního minimalistického designu zcela proměňuje zkušenost, kterou si v sobě většina z nás nese z návštěv hostelů.

A zdejší kavárna patří k nejlepším v Olomouci. Navštívit ji může kdokoliv bez ohledu na to, jestli se plánuje ubytovat, nebo jen projíždí. K dostání je zde káva ze zrněk brněnské pražírny Rusty Nails, samozřejmě jsou také zákusky a pečivo.

PIVOVAR NERATOV

Spirituální uhašení žízně

Malý pivovar **v srdci Orlických hor** předchází pověst celé vesničky Neratov. Poutní místo docela při hranici s Polskem má dva klíčové prvky – kostel Nanebevzetí Panny Marie s prosklenou střechou a právě pivovar Neratov známý svým nefiltrovaným pivem Prorok. O tom se traduje, že obsahuje zázračnou vodu z místního mariánského pramene. Obě architektonické dominanty spojuje osobnost faráře Josefa Suchára, který do vysídlené obce vrátil život, zasloužil se o rekonstrukci rozbořeného kostela a je také majoritním vlastníkem pivovaru.

Poutníci i turisté mohou uhasit žízeň a zahnat hlad v bistro, které je jeho součástí. Tři druhy sladů vyrobených z hanáckých ječmenů doplňuje nabídka kávy a občerstvení. Zakoupením místních produktů návštěvník navíc podpoří rozvoj sociálního podnikání Sdružení Neratov. Horská vesnice je totiž známá tím, že pečuje o lidi s postižením a dává jim práci. Nalahvované pivo je možné zakoupit i v obchodech v okolních obcích.



5 podniků, kvůli kterým se vyplatí si třeba i zajet

Ve Štatlu vám to zamíchají



BAR & RESTAURANT ELEMENT

Nejlepší „michači“ drinků

Brno se pyšní skvělými kavárnami, pražírny, bary a bistry. Restaurace Element otevřela teprve nedávno, během prvního roku pandemie. A i přes těžší startovací pozici si za relativně krátkou dobu stihla vydobýt místo mezi nejlepšími podniky v moravské metropoli.

Zdejší kuchyni vystihují tři slova – evropská, moderní a sezonní. Například kachní prso tu servírují s řepou a černým rybízem. Prostor je laděný v industriálním stylu, moderní interiér s otevřenou kuchyní a tlumenými světly poslouží stejně dobře romantické večeři jako byznys obědu.



RESTAURANT PAPILIO

„Finedinning“ z Újezdu

Ve Vysokém Újezdě, obci nedaleko Prahy, by zážitkovou restauraci asi jen tak někdo nečekal. Designem i nabídkou pokrmů má nakročeno přitáhnout náročné návštěvníky z celé republiky.

Jako první v Papiliu zaujme estetické řešení. Kombinace skla, nerez a bílé a šedé barvy nicméně umocňuje pocit luxusního zážitku. Šéfkuchař Jan Knedla svoji zkušenost ze světových michelinských restaurací představil v menu, kde hosté najdou třeba jesetera v šampaňské omáčce s černým kořenem a kaviárem.



HOSTINEC NA KOPEČKU

Jako u babičky

Na první pohled nenápadná chaloupka u silnice v **Horním Maršově** je povinnou zastávkou na cestě do Krkonoš nebo zpátky. Interiér je zařízen v rurálním duchu – nechybí vyskládaná polínka, retro talíře a dřevěné obklady. K dokonalosti venkovského espritu chybí už jen kožešina z divočáka.

Toho návštěvníci najdou alespoň v nabídce hotovek v podobě kančího guláše. Spolu s tradiční svíčkovou, kachním stehnem nebo vepřovými výpečky. Nechybí ani borůvkový blboun, protože co by to bylo za výlet do hor bez ovocných knedlíků s pořádnou vrstvou másla a tvarohu.

S elektromobilem na dovolenou

Přestože jste za volantem elektrického automobilu jako doma, představa dlouhé cesty do zahraničí může vyvolávat obavy. Každá země má trochu jinou dobíjecí infrastrukturu, úroveň pokrytí se navíc dost liší. Nic z toho vás ale nezaskočí, když se pořádně připravíte. Co plánovat dopředu a kolik si připravit peněz? Zeptali jsme se ostříleného elektromobilisty Michala Žďárského.

Text Anna Jurečková

S cestováním elektromobilem v zahraničí má Michal Žďárský bohaté zkušenosti. Jen v minulém roce najezdil napříč Evropou přes 25 tisíc kilometrů, a to s modely různých značek. Dobíjecí infrastrukturu tak ozkoušel například ve Valencii, v Portugalsku, v Monte Carlu, ale i na Slovensku a v řadě dalších evropských zemí. Šéfredaktor magazínu Flotila se s námi o své poznatky z cest podělil.

CO VYŘEŠIT JEŠTĚ DOMA

Každá země má svoje specifika, proto neexistují univerzální rady nebo doporučení. Obecně platí, že směrem na sever je síť nabíjecích stanic hustší. Norsko je dokonce první zemí na světě, kde se prodalo víc elektromobilů než aut na benzinový, naftový či hybridní pohon. Příkladem ostatním jde i Nizozemsko, které vede v počtu dobíjecích bodů. Relativně bez problému lze ale vyrazit vstříc všem evropským zemím, jen je v některých případech nutný důkladnější průzkum a včasná příprava.

„Z našich cest vyplývá, že úplně na jiném levelu je třeba Německo, ale uspokojující je situace i ve Francii či Rakousku. Takové Španělsko je na tom velmi podobně jako Česká republika. Pokud by se majitel

elektromobilu rozhodl pro nějakou exotičtější destinaci, je určitě dobré si zjistit, jak lze u místních poskytovatelů nabíjet a jak zprovoznit a zaplatit nabíjení. Většinou je to však otázka jedné registrace v nějaké aplikaci,“ upozorňuje Žďárský. Právě registrace, nabíjecí karta a případná aplikace tvoří základní výbavu cestovatele, který se rozhodne brázdít Evropu na elektřinu.

Kromě aplikací jednotlivých sítí (například E.ON Drive nebo Ionity), které usnadňují platbu a zpravidla zobrazují odpovídající dobíjecí stanice v okolí, je možné stáhnout si také další vychytávky. Určitě se vyplatí mít v telefonu připravené Google mapy, které pomohou nejen s navigací, ale informují zároveň o obsazenosti nabíjecích stanic. Užitečnými nástroji jsou také Chargemap, PlugShare nebo plánovač tras A Better Routeplanner, kde si nastavíte model vozu a cílovou destinaci. Aplikace na základě toho vypočítá přesnou trasu jízdy včetně nutných zastávek na nabíjení.

NA CESTĚ

Obvykle platí, že pokud míříme do turistických destinací, ceny jdou nahoru. Nabíjení se ale ve srovnání s Českem

prodražit vůbec nemusí. „V takové chvíli záleží na tom, na jakého poskytovatele a aplikaci řidič vsadí. Velmi by se cesta například prodražila tomu, kdo by chtěl bez jakékoliv registrace nabíjet za běžnou cenu na stojanu. Zde se dostáváme ze základních 7,50 Kč/kWh v síti Ionity třeba i na 25 Kč. Je určitě zapotřebí být u poskytovatele registrován nebo mít kartičku například od zvolené automobilky,“ radí Žďárský.

Automobilky takové služby již běžně nabízejí. Příkladem může být Charge myHyundai v případě Hyundai nebo PowerPass u značky Škoda. Zde se podle Žďárského vyplatí zvolit třeba jen základní tarif a nabíjet tak za slušné ceny. Jízda pak vyjde v závislosti na spotřebě vozu i při maximálním využívání hyperchargerů na 1,40 Kč na 1km.



Elektro lifehacks

- dobře plánujte trasu
- mějte přehled o nabíječkách
- počítejte i s časem stráveným v kolonách
- nenechte baterii vybit pod 20 %
- využijte čas nabíjení k odpočinku nebo průzkumu okolí

„Což je částka, na kterou se se spalovacím autem už nedostanete. Samozřejmě je třeba mít na mysli i to, že cena za elektřinu se liší v závislosti na rychlosti nabíjení. Levné je pomalé AC nabíjení, dražší rychlé DC nabíjení a nejdražší je DC hypercharger nabíjení. Kromě samotných značek je na trhu celá řada poskytovatelů, kteří sdružují všechny či dřívou většinu poskytovatelů napříč Evropou,“ dodává.

Posledním důležitým bodem je správné rozvrhnutí vzdáleností, které elektromobil zvládne ujet na jeden zátah. Zatímco před pár lety to mohl být trochu oříšek, dnešní modely se nejen nabíjí mnohem rychleji, ale také zvládnou urazit větší distanci. Předpokládaný dojezd navíc průběžně ukazuje palubní počítač. Obsazenosti

se obávat nemusíte. Lepší je však zaměřit se v plánování trasy na tzv. nabíjecí huby, kde je k dispozici často více než šest nabíjecích bodů.

„Při našich cestách si dáváme cca 30minutové nabíjecí pauzy proložené sprinty v rozsahu 300–400 km. Po takové době se člověk stejně potřebuje protáhnout, odskočit si, občerstvit a za chvilku může jet nabitý na 80 % dál. To je asi můj poslední tip a rada. Vzhledem k nějakému průběhu nabíjecí křivky se nevyplatí vybit auto na takové cestě do 0 % a stejně tak se zdržovat nabíjením na 100 %. Pro optimalizaci cesty je vhodné jet v režimu cca 10–80 % stavu nabití baterie. Zbytek je z pohledu optimalizace času neefektivní,“ uzavírá Michal Žďárský.



Tipy pro malé a střední podniky

SLUŽBY BASIC ZAHRNUTÉ V MĚSÍČNÍ SPLÁTCE:

1. Povinné ručení a havarijní pojištění (s 10% spoluúčastí / min. 10 000 Kč)
2. Garanční servis
3. Pojištění GAP
4. Likvidace pojistných událostí
5. Registrace vozu
6. Palivová karta (volitelně)
7. Silniční daň a poplatek za rádio

CUPRA Formentor

1.5 TSI / 110 kW / DSG / STYLE
od 11084 Kč měsíčně bez DPH
60 měsíců / 15 000 km ročně
dostupnost: skladový vůz



Základní výbava: Climatronic | Rádio | 18" kola z lehkých slitin Dynamic | Tempomat | Cupra Connect | Cupra Drive Profile | Sportovní kožený multifunkční volant | Sportovní nárazníky | Střešní spoiler | LED světlomety | Turn Assist | Vyhřívání předních sedadel | Podélné střešní nosiče | Barva metalická podle dostupnosti | Prodloužená záruka celkem 60 měsíců / 100 000 km | Bezpečnostní leptání skel (VIN) | Interiér černý, polokožená sportovní sedadla | Telematická jednotka | Zadní parkovací kamera

HYUNDAI i30 Kombi

1.5i CVVT / 81 kW / COMFORT / MANUÁL
od 5480 Kč měsíčně bez DPH
12 měsíců / 30 000 km ročně*
dostupnost: skladový vůz



Základní výbava: Tempomat | Parkovací senzory | Line Assist | Autonomní nouzové brzdění | Manuální klimatizace | Střešní ližiny | LED denní světla | LED brzdové světlo v zadním spoileru | Sportovní anatomicky tvarovaná sedadla | Kůží potažený volant | Sekvenční řazení pádly pod volantem | Rádio s 8" dotykovým displejem | Android Auto a Apple CarPlay | Barva metalická | Látkové čalounění černé | Litá kola 16" kola z lehkých slitin | Bezpečnostní leptání skel (VIN) | Telematická jednotka | Povinná výbava

OPEL Movano L3H2

FWD EDITION / 3500 / 2.2 CDTI / 103 kW
od 14455 Kč měsíčně bez DPH
60 měsíců / 15 000 km ročně*
dostupnost: Q2 / 2022



Základní výbava: ABS | Rádio | Klimatizace | Tempomat | Parkovací senzor | Centrální zamykání | Dálkové ovládání centr. zamykání | Loketní opěra | ESP | Barva bílá nemetalická ICY | Látkové čalounění černé Darko Black | Bezpečnostní leptání skel (VIN) | Povinná výbava | Telematická jednotka | Dřevěná podlaha a obložení nákladového prostoru | Sada gumových koberců | Paket Exteriéru: LED denní svícení | Elektricky sklopná zrcátka | Airbag spolujezdce | Zadní parkovací kamera

Nabídka je platná pro podnikatele. Více informací o nabízených vozech na telefonním čísle 222 829 399 nebo na www.leaseplango.cz.

Doporučujeme nové modely

ALFA ROMEO TONALE

Nezaměnitelný italský design je mimořádně věrný původnímu konceptu. Model doplňují nejmodernější technologie, software a systémy elektrifikace, které byly vytvořeny tak, aby rozvíjely DNA značky a poskytovaly doslova celý svět inovativních služeb zaměřených na zákazníka. Má poslání znovu objevit sportovního ducha v elegantním designu pro 21. století.



CUPRA BORN

Nová, plně elektronická Cupra je nabitá inovacemi a výrazně posouvá mobilitu na cestě k udržitelnosti. Exteriér překvapí mnoha detaily. Vše je precizně tvarováno, aby vzbudilo maximum emocí. Je také plná intuitivních technologií, které řidiče propojí s nejmodernějšími funkcemi vozu.



KIA SPORTAGE

Pátá generace modelu Kia je plná překvapení. Zbrusu nová Kia Sportage představuje nejmodernější řidičsky zaměřený interiér, navržený speciálně pro evropské zákazníky. Prvořadé zaměření na tento aspekt je v rámci 28leté historie uvedeného modelu novinkou. Kabina městského SUV umně spojuje vyspělé technologie, luxusní prvky výbavy, prémiové materiály i moderní styl a interaktivní konektivitu.



Dakar

Classic



I ti, kdo nikdy nesešli za volantem, pravděpodobně vědí, co je to Dakar. Na nejslavnějším rallye závodě na světě je něco fascinujícího. Jsou to nevyzpytatelné písečné duny, nebo jeho dlouhá historie? Legendární dakarská rallye se původně jezdila v Africe. A přestože se před dvěma lety přesunula do Saúdské Arábie a přibyla řada dalších novinek, ani po bezmála půlstoletí neztrácí svoji auru nebezpečného a napínavého dobrodružství.

Text Anna Jurečková, Foto archiv Petra Fialy



Letos v lednu se uskutečnil 44. ročník Rallye Dakar. Svůj křest ohněm si v něm v rámci Dakar Classic zažil automobilový nadšenec Petr Fiala se svým synem Tomášem. Iniciátorem a koučem celočeské výpravy týmu Vintage Racing se stal pětinasobný účastník Dušan Randýšek. I toho navigoval jeho syn, čerstvě osmnáctiletý František. Převážně rodinnou výpravu doplnili bratři Albert a Štěpán Panceovi

a Zdeněk Ondráček s Vlastimilem Forejtem. V loni vzniklé veteránské kategorii se spolu s Vintage Racing představilo dalších sedm českých posádek.

Přestože Dakaru se Petr zúčastnil poprvé, zkušenosti tento milovník klasických vozů sbíral přes dvacet let na nejrůznějších veteránských rallye. **„Když se v roce 2020 jel první ročník Dakaru Classic, jako fanoušci veteránů i celé té monstrózní akce jsme ho**

se známými velice bedlivě sledovali. Načez jsme se rozhodli, že je to přesně to, co chceme prožít, protože jde o kombinaci velké světové události s veteránským přístupem, který je naším velkým koníčkem," popisuje, jak to celé začalo.

Petr s Tomášem, ale i většina členů týmu Vintage Racing, usedli za volant Land Roveru Series II ze šedesátých let minulého století. Tedy vozu jen o něco málo staršího, než je Dakar sám. V závodě pro vozy do roku výroby 2000 nejde o rychlost. Je to rallye pravidelnosti, tedy měření a dodržování určených průměrných rychlostí na danou vzdálenost, která se jede vedle ostrého Dakaru. A přestože stárí a nízký výkon vozidel neumožnily jejich posádkám závodit v pravém slova smyslu, posloužila výpravě celou řadou jiných benefitů.

„Když jsme se rozhodovali, jakým autem pojedeme, naším hlavním limitem byl finanční rozpočet. Rozhodli jsme se jet variantu bez jakékoliv asistence, protože je opravdu nákladná. Na základě toho jsme zvolili veterány ze začátku 60. let, vozy čistě mechanické, velmi odolné, zrožené pro terénní jízdy. Závod jsme pojali expedičním způsobem. Naším záměrem bylo celou trasu projet a dojet do cíle,“ vypráví Petr. To se také všem členům posádky podařilo. Ale nepřebíhejme.

DAŇ ZA CESTU BEZ ASISTENCE

Čtveřice landroverů vyrazila ze saúdskoarabského města Hail vstříc sedm tisíc kilometrů dlouhému dobrodružství 1. ledna. To, co následovalo, předčilo Petrovy nejdivočejší sny a očekávání. **„Nejkrásnější bylo, když jsme ve dvou etapách projížděli duny. Terén, který závodníci ‚opravdového‘ Dakaru mají naservírovaný v obrovském množství. Classic má trať**

Vintage Racing Team na Dakaru

Hlavními osobnostmi celého projektu jsou pětinasobný účastník Rally Dakar Dušan Randýšek a jeho dlouholetý přítel Petr Fiala. Na Dakar Classic 2022 se Dušan Randýšek a Petr Fiala vydali se svými syny a vozy Land Rover Series II ze šedesátých let minulého století.



Střípky z historie Dakaru

Francouzský závodník Thierry Sabine se v roce 1977 na tři dny ztratil na Libyjské poušti. Když se vrátil, napadlo ho uspořádat závod Afrikou. Dlouhý, extrémně těžký a dobrodružný. Už v roce 1978 odstartoval první ročník. Dakar je dodnes považovaný za nejtěžší vytrvalostní závod v terénu. Účastnit se mohou motorky, osobní vozy, čtyřkolky i kamiony.



121.

místo
je úspěch

Ta radost, že jsme dojeli, byla obrovská.

jednodušší, ale v těchto dvou etapách bylo dun dost. Sjíždět příkré svahy, zažívat obrovské náklony auta a žasnout, co všechno vydrží, byl nezapomenutelný zážitek," vzpomíná.

Kilometry ubíhaly, někdy rychleji, jindy pomalu. Vždy ale v přátelské atmosféře v týmu i mezi ostatními soutěžícími. Široké travnaté pláně střídaly skalnaté přejezdy průsmyků a zrádné bahno. Auto však vzhledem ke svému stáří podávalo obdivuhodný výkon a bez zapadnutí zvládlo i zmíněný průjezd dunovým polem.

„Veterány se dlouhodobě zabývají i z pohledu renovací, zkušenosti s přípravou auta jsme tak využili i v rámci Dakaru. Auto v terénu dostává zabrat, ale vše jsme průběžně kontrolovali. Trasu jsme projeli bez problémů, až jsme byli sami překvapeni. Jedinou výjimkou byla jižnější oblast Saúdské Arábie, kde už bylo větší teplo a začal nám pění benzín. To jsme nakonec vyřešili pořízením přídatné elektrické pumpy," pokračuje Petr. Ne všem členům posádky však přálo štěstí. Bratři Panceovi se během

jízdy museli vypořádávat s jedním technickým problémem za druhým.

Ze 157 zúčastněných vozidel pamatovaly jen tři vozy posádky Vintage Racing 60. léta. Další čtyři byly ze 70. let, drtivá většina však pocházela z let 90. Konkurovat novějším v rychlosti tak bylo kvůli slabému výkonu aut pro Petra a jeho přátele takřka nemožné. Fialovi však 14. ledna se ctí dorazili do cíle a nakonec se umístili na krásném 121. místě.

„Měli jsme obrovskou radost, že jsme dojeli. Naše auto sice všechno zvládlo, ale kvůli nedostatku výkonu jsme nebyli schopni dosáhnout průměrných rychlostí, které se měřily, a zapojit se do hodnocení. Byli jsme výrazně pomalejší, zatímco celá rallye se oproti loňskému ročníku dost zrychlila. To byla daň za to, že jsme jeli bez asistence, s jednoduchým autem bez elektroniky. Nicméně jen to, že jsme všichni dojeli do cíle, byla obrovská odměna. Dakar byl životní zážitek, který v oblasti motoristického sportu nemá obdoby," uzavírá Petr Fiala.

ARGUMENTŮ PROČ si pořídit právě Mitsubishi Eclipse Cross PHEV 4x4



Tento stylový a nepřehlédnutelný crossover se schopnostmi vozů SUV a špičkovým pohonem 4x4 S-AWC, který vás nenechá ve štychu nabízí díky své unikátní technice a promyšlené koncepci jinde nevídanou kombinaci vlastností. Chcete zjistit, v čem je tak výjimečné? Přečtěte si těchto sedm argumentů.

1 UNIKÁTNÍ POHON

Světově unikátní kombinace dvojice elektromotorů, zážehového motoru 2,4 litru a akumulátoru umožnila vznik velmi efektivní hnací soustavy s celkovým výkonem 138 kW (188 k). EV charakter vozu pak mluví za vše. Nejenže dokáže ujet až 55 km čistě na elektřinu, ale umí také doslova po kapkách hospodařit s palivem a rekuperovat kinetickou energii. Na dálnici přitom zapojí svůj účinný spalovací motor a nabídne v praxi „neomezený“ dojezd, jako je tomu u běžných vozů spalujících ve svých útroubách benzin. Ve městě pak jezdíte čistě elektricky bez emisí. Rafinovanost celého řešení ukazuje i přítomnost pohonu všech kol nebo chytře navržený systém umožňující, aby řidič, když chce, mohl ovlivnit hospodaření s elektřinou v akumulátoru.

2 VŠESTRANNÉ A RYCHLÉ NABÍJENÍ

Mitsubishi Eclipse Cross PHEV 4x4 je plug-in hybrid, tedy vůz s možností vnějšího nabíjení. I když dává možnost volby, platí, že čím více se nabíjí, tím levněji a ekologičtěji jezdí. Možností nabíjení je hned několik. Můžete využít běžnou domácí zásuvku, ale také rychlonabíjení, při němž se akumulátor na 80 % kapacity nabije za 25 minut a nabíjet také můžete pohodlně za jízdy.

3 UNIVERZÁLNOST

Mitsubishi techniku plug-in hybridního pohonu do vozu integrovalo tak, že nijak neomezuje vnitřní prostor či prostor pro zavazadla. Ten při obsazení pěti osobami nabízí snadno využitelných až 471 l. Univerzálnost Eclipse Cross PHEV 4x4 ale spočívá také ve schopnosti vydat se z běžných silnic a cest do terénu. Elektrický pohon všech kol ohromí oka-

mžitě dostupnou silnou i účinným rozdělováním hnací síly mezi jednotlivá kola. Řidič má navíc k dispozici i několik terénních jízdních režimů.

4 POJÍZDNÝ ELEKTRICKÝ GENERÁTOR

Akumulátor vozu vystačí až na 55 km elektrické jízdy, nicméně jeho 13,8 kWh lze využít i jinak, a to doslova podle libosti. Jednoduše k vozu připojíte jakýkoliv elektrický spotřebič s příkonem do 1500 W, 230 V a můžete jej používat. Jen pro před-



stavu, uvedená energie stačí například na přibližně devět hodin provozu motorové pily či elektrického grilu, 170 hodin svícení 80W zdrojem světla nebo třeba na téměř 1300 nabití mobilního telefonu. A když potřebujete energie více, stačí zapnout spalovací motor a jede se dál. Prostě ideální vůz na kempování v přírodě. Díky jedinečné technologii V2H pak můžete klidně napájet celý rodinný dům, a to se vyplatí.

5 NEJDOSTUPNĚJŠÍ PLUG-IN HYBRID NA TRHU

To mluví za vše. K tomu je potřeba přičíst v reálném světě nízkou spotřebu paliva, která může mít až nulovou hodnotu, když zvládnete všechny své cesty absolvovat na elektřinu. Zapomenout nesmíme ani na nízké servisní náklady a dlouhé záruky, včetně 8leté (do 160 000 km) na akumulátor.

6 PARKOVÁNÍ A DÁLNIČE ZDARMA

Možná detail, ale s Eclipse Cross PHEV 4x4 můžete díky nároku na registrační značky „EL“ ve vybraných městech parkovat zdarma. Jezdíte zdarma po dálnicích a v případě firemního vozu nemáte povinnost platit silniční daň.

7 NEJMODERNĚJŠÍ ASISTENTI A KONEKTIVITA

V Mitsubishi Eclipse Cross PHEV 4x4 si můžete být jisti, že je o vás postaráno také z pohledu bezpečnosti a komfortu. K dispozici jsou nejmodernější systémy v podobě adaptivního tempomatu, 360stupňového kamerového systému, head-up displeje nebo zrcadlení telefonů Apple CarPlay a Android Auto.

Který z těchto 7 argumentů oslovil právě Vás? V Mitsubishi Eclipse Cross PHEV 4x4 je máte připravené všechny najednou.

NEJraději knihu!

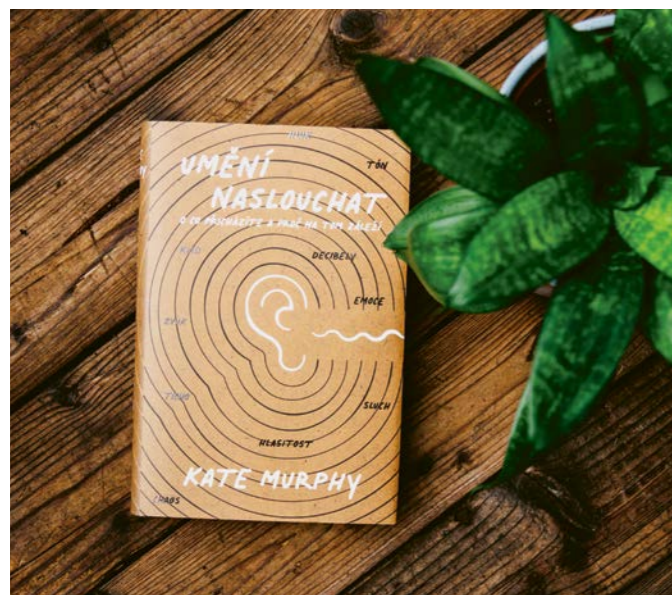
Nezáleží na tom, jestli jste příležitostní čtenáři, nebo zarytí knihomolové. Trocha inspirace, od čerstvých novinek po zavedené trháky, se hodí vždycky. Podívejte se, co zajímavého se v knižním světě tentokrát urodilo.

Text Jana Bohutínská

Umění naslouchat KATE MURPHY

Jděte do sebe: „Kdy naposledy jste někomu naslouchali? Opravdu naslouchali a nepřemýšleli u toho, co byste chtěli říct, utekli pohledem k displeji telefonu nebo mu skočili do řeči, abyste mu sdělili svůj názor? A kdy naposledy někdo skutečně naslouchal vám?“ Těmito sugestivními otázkami otevírá svou knihu *Umění naslouchat* (Via 2022) zkušená americká novinářka Kate Murphy.

Místo toho, abychom naslouchali, stále podle Kate Murphy mluvíme. Naslouchání je přitom podle ní cennější než mluvení, píše dokonce o zapomenutém umění naslouchat. Právě to, že lidé zapomněli druhým naslouchat, spojuje s nárůstem pocitu osamělosti, izolace a s úpadkem tolerance. Ve své knize si



bere na pomoc poznatky z psychologie, neurověd i sociologie, aby ukázala, o co člověk přichází, když lidem nenaslouchá, a proč na tom opravdu záleží. Podrobně svou komunikaci upřímně reviduje a nechte se inspirovat také mistry naslouchání, jako je třeba barman, agent CIA nebo jeden úspěšný prodáváč nábytku.



Srdce Evropy PAVLA HORÁKOVÁ

Nový román Pavly Horákové nabízí pozoruhodný dialog dvou vyprávěcích hlasů, které dělí více než sto let: z naší přítomnosti se ozývá učitelka Anežka, která se snaží vyznat ve vlastních



TIP
redakce

zmatcích i ve zmatené době a přitom přemýšlí nad rukopisnými pamětmi moravské venkovanky Kateřiny, svérázné, sebevědomé ženy, která nedostatek formálního vzdělání vynahrazuje vrozenou bystrostí a vnímavostí.

Mezi mnoha tématy, jež obě roviny vyprávění spojují, vyniká jedno: fascinace, kterou obě ženy pociťují tvář v tvář Vídní, tomuto zvláštnímu amalgámu světáctví a provincialismu, hektické současnosti a nostalgie po nenávratně uplynulé minulosti, cizího a důvěrně známého – a svého času také druhému největšímu českému městu.

Kdo mířil na Hrad? JANA ČECHUROVÁ

V byznysi je jméno podnikatele Jana Antonína Batí známé, méně už se však zřejmě ví, že byl svého času také potenciálně spojován s postem československého prezidenta. Historička Jana Čechurová, která se věnuje moderním a soudobým dějinám, se ve své knize *Kdo mířil na Hrad?* (Kniha Zlín 2022) věnuje prezidentským kandidátům i lidem, o nichž se na prezidentský post vážně uvažovalo. A to jak v předválečných i poválečných časech, tak po roce 1989. Prezidentský úřad ale nakonec neobsadili. Mezi nimi je jen jediná žena, Marie Kristková, která se o prezidentskou roli ucházela při volbě v roce 1992, tedy při volbě, kterou kniha také končí. Vedle známějších tváří, jako je právě Baťa nebo Jan Masaryk či Rudolf Slánský, jsou tu i lidé, kteří v obecném historickém



povědomí tolik nezakotvili. V době, kdy je téma prezidentské volby ve veřejném prostoru poměrně aktuální, není od věci si připomenout i její historii a vývoj, který se přes nesvobodné období zase vrátil k demokracii.

Indie: Návod k použití ILIJA TROJANOW

Kulturně nesmírně rozmanitá Indie nepřestává být pro tuzemece turisticky atraktivní, tajemnou a dobrodružnou destinací. Německý spisovatel, překladatel a nakladatel bulharského



původu Ilija Trojanow v Indii několik let žil a ve své knize *Indie: Návod k použití* (Akropolis 2022) se zaměřuje na tamní všední život. Vedle osobní zkušenosti, kdy kromě severovýchodu země procestoval křížem krážem všechny indické regiony, k tomu má ostatně i vysokoškolskou přípravu. Studoval totiž nejen práva, ale i etnologii neboli srovnávací studium kultur a společností. Na paškál si v knize bere všemožná klíšé i pokroucené evropské vnímání země, která je se svou více než miliardovou populací druhou nejlidnatější zemí na světě. Dočtete se tu o lidech, místech, o kořeni i o cestování – třeba o tom, proč není radno se na cesty připravovat předem. Tentokrát ale udělejte výjimku. Snad jedinou skvrnou na kráse českého vydání je fakt, že v němčině kniha vyšla už před šestnácti lety.

V Gruzii najdete i nejvýše položenou vesnici kontinentu.



Kavkaz

divoká příroda na hraně Evropy a Asie

Kavkaz je místo překrásné neponičené přírody, historických památek i dobrých cen. Ocení ho každý, kdo si rád mákne na vysokohorské túře, i ten, kdo nepohrdne exotickými památkami nebo relaxem u sytě modrých horských jezer.

Text Jana Bohutínská, **Foto** Unsplash, Shutterstock a redakce

Podle řecké mytologie bůh Zeus přikoval Prométhea ke skále, kde se jeho denně dorůstajícími játry živil orel. Potrestal tak Prométhea za to, že lidem přinesl oheň. Místem jeho trestu byly podle bájí velehory Kavkaz. Táhnou se zhruba na 1 500 kilometrech mezi Černým a Kaspickým mořem. A jsou předmětem sporu o to, zda patří ještě do Evropy, nebo už do Asie. A tak se o nich mluví jako o konci východní Evropy a začátku jihozápadní Asie, jako o hranici mezi Evropou, Asií a Blízkým východem nebo jako o hranici mezi křesťanstvím a islámem.

VELEHORY I PAMÁTKY UNESCO

Zároveň se název Kavkaz užívá i pro celou kavkazskou oblast od ruské Kumomanyčské propadliny až po severní hranici Íránu. Složitá geopolitická situace je to, co turismus na Kavkaze komplikuje. To však nic nemění na tom, že jde o destinaci, kterou oceňují milovnice a milovníci dobrodružství, nezničené přírody a vysokohorských treků, horolezci, vodáci, ti, kdo vyhledávají zimní sporty, ale i zájemci o lázeňský relax nebo kulturní památky,

kteří jsou zapsané na seznamu UNESCO. Příkladem je ázerbájdžánská Qobustanská archeologická rezervace, v níž jsou až 4 000 let staré skalní kresby, nebo architektonický komplex Haghpat v Arménii, cenný jako směs byzantské církevní architektury a tradiční lidové architektury Kavkazu.

JESKYNNÍ REKORDY A JEZERNÍ BOHATSTVÍ

Nejvyšší kavkazská hora, neaktivní sopka se dvěma vrcholy Elbrus, se tyčí v ruské části Kavkazu do 5 642 metrů nad mořem a není zdaleka jedinou kavkazskou pětitisícovkou. Přírodně velmi rozmanitá oblast Kavkazu nabízí subtropické nížinné bažiny, horské lesy, polopouště, ledovce i vysokohorské pustiny, je zde spousta rostlin a živočichů, které nikde jinde na světě nepotkáte, ať už jsou to lomikameny, nebo kosatce, či – z fauny – kozorožec kavkazský. Součástí pestrosti Kavkazu jsou i cenné krasové oblasti – jeskyně Voronija v pohoří Gagra v gruzínské Abcházii je se svou hloubkou přesahující dva kilometry druhou nejhlubší jeskyní světa. Pohoří je bohaté i na řeky



V Gruzii si chuťové pohárky budou libovat.



a jezera, kterých je tu kolem dvou tisícovek. Největším z nich je arménské jezero Sevan se sytější modrou hladinou, další, Karcachi na hranicích Gruzie a Turecka, je zase významnou ptačí lokalitou.

PRO ZELENÁČE JE NEJLEPŠÍ ZAČÍT V GRUZII

Před pěti lety přešla česká cestovatelka Viktorka Hlaváčková Kavkaz po celé délce, od Černého moře po Kaspické. Na jejích cestách je zajímavé, že cestuje s vybavením na trek ne těžším než sedm kilo. Takže koho od vysokohorských túr odradí vláčeni těžkého batohu na zádech, už nemusí. Podle cestovatelů je nejlepší infrastruktura pro vysokohorskou turistiku, nejsnazší přístup k informacím i nejlepší značení pro trekky v Gruzii. Jde třeba o trekky z městečka Kazbegi (Stepancminda) nebo v národním parku Bordžomi-Charagauli, kde jsou dobře značené trasy. V Arménii vznikají nové trasy, z těch stávajících stojí za pozornost třeba možnosti v národním

parku Dilidžan. Ázerbájdžán je bez tras, takže se nabízí spíše pro zkušené cestovatele nebo pro ty, kteří hledají divočejší dobrodružství. Stanování nadivoko je na Kavkaze povoleno.

KULINÁŘSKÉ ZÁŽITKY, KTERÉ PODPORÍ DLOUHOVĚKOST

Na Kavkazu nepřijde zkrátka ani ten, kdo rád vyráží na cesty za kulinářskými zážitky. Co se konkrétních chutí a dobrot týče, záleží na tom, kde se zrovna zastavíte. Ázerbájdžánská kuchyně, ovlivněná tureckou, arabskou i ruskou kuchyní, je plná ovoce, zeleniny, aromatických bylin i exotického koření a je prý jedním z důvodů, proč se místní lidé dožívají vysokého věku. Gruzínská kuchyně má mnoho regionálních variant, speciální doporučení zní užít si gruzínské sýry, jichž se tu vyrábí přes dvě stovky, a také gruzínské víno, které má velmi dlouhou historii. V Arménii ochutnejte třeba jehněčí maso a místní tradiční nekynutý chléb lavaš.



Na arménském chlebu lavaš si pochutnáte.



Strhující scenerie, milí lidé a opravdu divoká příroda

4 nejlepší vychytávky pro děti



Potřebujete rychle zabavit svoje ratolesti? To se hodí mít nějaké eso v rukávu, díky němuž se pobaví celá rodina. A zírání do tabletu či telefonu už nehrozí. Stejně jako nuda. Vyzkoušejte, co tyhle hračky dovedou.

Text redakce

PRO MILOVNÍKY PREHISTORIE

Vajíčko s překvapením

Toto krásné kropenaté maxi vajíčko potěší všechny děti. Ve vajíčku je ukryto překvapení ve formě dinosaura. Aby se ale z vajíčka vyklubal, je nutné jej ponořit do misky s teplou vodou na cca 48 hodin. Postupně pak mohou děti pozorovat, jak začíná skořápka prskat a z vajíčka se líhne dinosaurus. Bude to T-Rex, stegosaurus, nebo brontosaurus?

» alza.cz, 510 Kč



NEJEN PRO MALÉ PŘÍRODOVĚDCE

Mravenčí kolonie

V tomhle působivém antquariu můžete sledovat vlastní rodinnou mravenčí kolonii. Jak vyrábějí tunely, zásobárny na jídlo a žijí společenským životem.

» mall.cz, 785 Kč



PRO NADŠENCE DO POHYBU I HÁDANEK

Balanční bludiště

Pro nadšence do pohybu i hádanek Balanční bludiště Nezabloudit a zároveň udržet rovnováhu je úkol, s nímž si neporadí někdy ani dospělí. Zjistěte, komu z rodiny to jde nejlíp.

» skolkyaskoly.cz, 2372 Kč



PRO UMĚLECKÉ DUŠE

Mobilní projektor

Pro umělecké duše Projektor na obkreslování z mobilu s touhle vychytávkou se můžou dívat velké věci, když se dostane do správných rukou. Staňte se umělcem.

» deminas.cz, 519 Kč

Nový Hyundai TUCSON N Line.

Vždy středem pozornosti.



S novým Hyundai TUCSON N Line nikdy nezůstanete bez povšimnutí. A to nejen díky dravému zevnějšku, ale i sportovní podstatě s až 265 koňmi pod kapotou. Široká paleta moderních pohonných jednotek zahrnuje vedle benzínu a dieselu i verze Mild Hybrid, Hybrid a Plug-in Hybrid. Snadno si tak vyberete svou vlastní cestu do budoucnosti.

www.hyundai.cz



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



TUCSON – kombinovaná spotřeba 1,5–7,8 l / 100 km, emise CO₂ 34,9–178 g/km.

UDRŽITELNÁ MOBILITA, UHLÍKOVÁ STOPA NEBO KLIMATICKÁ ZMĚNA. VYZNÁTE SE?

- První elektromobil na světě byl vyrobený v roce
 - 1950
 - 1835
 - 1978
- První československý elektromobil se jmenoval
 - EMA
 - ETA
 - EVA
- Z celé Evropy mají nejmenší uhlíkovou stopu domácnosti v
 - Finsku
 - Řecku
 - Rumunsku
- Průměrný Čech ročně osobním automobilem najezdí
 - 100 tisíc kilometrů
 - 10 tisíc kilometrů
 - 1 000 kilometrů

Tajenka prozrazuje, jaký svět má šanci přežít klimatickou změnu...

	TAK NĚJAK	SOKOLSKÁ SLAVNOST	ZN. MOUKY	TAJENKA		CHRONICKÉ AUTOIMUNITNÍ ONEMOCNĚNÍ	ŠKOLNÍ POUZDRO	PŘEMÍRA
EXISTUJÍ					ZN. NAAUTĚ			
SVOBODNÝ STATEK					OBRUBA VYČKÁVATI			
KÓD KENI			ÚSLOVÍ ANGL. ZKR. OTÁČEK ZA MINUTU					
ROKLE					SLOVEN. POLNÍ MÍRA TUK (NÁŘEČ.)			
	BOJOVÁ LÁTKA	MALÁ FLÉTKA AFR. ZPĚVÁČ. POP-MUSIC (CESARIA)						
KŘÁŽEM KŘÁŽEM						EGYPTSKÉ BOŽSTVO	SKOTSKÉ SÍDLO	
AKADEMIE VĚD			ČÁST ZÁVODU					
MPZ RUMUNSKA			KUSY PAPIRU OLYMPIJSKÉ HRÝ					
ANGL. ŽELEZO					KYRGYZSKÁ ŘEKA			
NEOBLEČENÝ					CITOSLOVCE ÚDIVU			NÁPOVĚDA: KE, TAR, EVORA, RPM, SLE, PTAH, AYR

Lehké

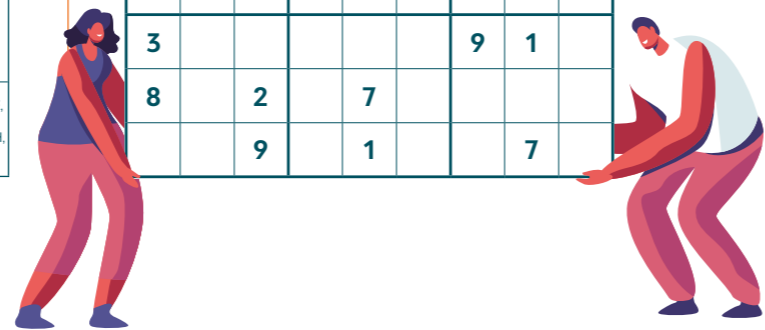
			4				7	6
		4		7	9			
				3			2	4
2	7				8		1	
1								5
	4		1				6	7
6	3			4				
			9	6		5		
9	8				5			

Střední

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

Těžké

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



VOLVO

Budoucnost má novou podobu. 100% elektrické C40 Recharge

Dojezd až 444 km. Technologie Pixel Light. Interiér bez kůže. Integrovaný Google.
Poznejte budoucnost vozů Volvo: plně elektrické C40 Recharge.



Předpokládaná spotřeba Volvo C40 Recharge: emise CO₂ 0 g/km, spotřeba 18,2–19,4 kWh / 100 km (WLTP).
Předpokládaný dojezd 406–444 km (WLTP). Tyto technické údaje jsou pouze předběžné a budou upřesněny později.



bmw.cz

THE 4



BMW M440i xDrive Gran Coupé: Spotřeba paliva v l/100 km (kombinovaná): 8,5-8,0. Emise CO₂ v g/km (kombinované): 194-181. Měřeno dle metrik WLTP. Obrázek je ilustrativní.

