

WORLDWIDE

COMFORT

A vintage-style illustration for a magazine cover. The top half shows a biplane flying over a landscape. The bottom half features a classic red car with several people around it, including a pilot and passengers. The overall style is reminiscent of early 20th-century advertising.

ČÍSLO 2
PODZIM 2022

Téma

Autá v marketingu
str. 20

Zjistěte, jak jsme se od vintage reklamy na Ford, jaká zdobí titulní stranu, dostali k těm supermoderním.





NOVÝ PEUGEOT 308 SW

Jedinečný

Nový infotainment PEUGEOT i-CONNECT – inovativní technologie nejnovější generace –
benzinový, dieselový i plug-in hybridní pohon

5 LET*
ZNAČKOVÉ
ZÁRUKY

PEUGEOT doporučuje TOTAL Spotřeba a emise CO₂ modelu 308 SW v kombinovaném provozu 4,5–5,8 l/100 km, 118–131 g/km. Foto je pouze ilustrativní. *Pětiletá značková záruka se skládá z běžné dvouleté záruky a následně ze servisní smlouvy Optway Garantie na další 3 roky / do najetí 60 000 km.

36



Soft skills

Ovládněte svůj strach z mluvení na veřejnosti. → 18

Interview LP

S generálním ředitelem LeasePlan o aktuální situaci v automotive segmentu. → 30

Cestování

Vydat se v zimě do teplých krajin bude možná levnější než topit doma. Tady je pár tipů na neokoukané destinace. → 52

Knihy

Knihy, které je radost číst. → 50



Milí klienti,

nové číslo Comfortu je od kol po anténu na střeše nabitě čerstvou porcí novinek a zajímavostí nejen ze silnic a dálnic. Historie dopravního značení začala kamenem u cesty. Jak jsme se od něj dostali až k dnešním moderním dopravním značkám? Rubrika Jídlo tentokrát přinese tipy sladké jako cukrkandl. A náš inspirativní klient Wienerberger zase ukázal, jak dostat elektromobilitu do firmy.

Pěkné čtení a také sílu a pevné nervy vám přeje

Martin Brix, *generální ředitel*

Srovnávací jízdy

Na největším eventu roku to žilo.

Rozhovor



Milion elektromobilistů je ambiciózní cíl youtubera Electro Dad.

10



20

Téma

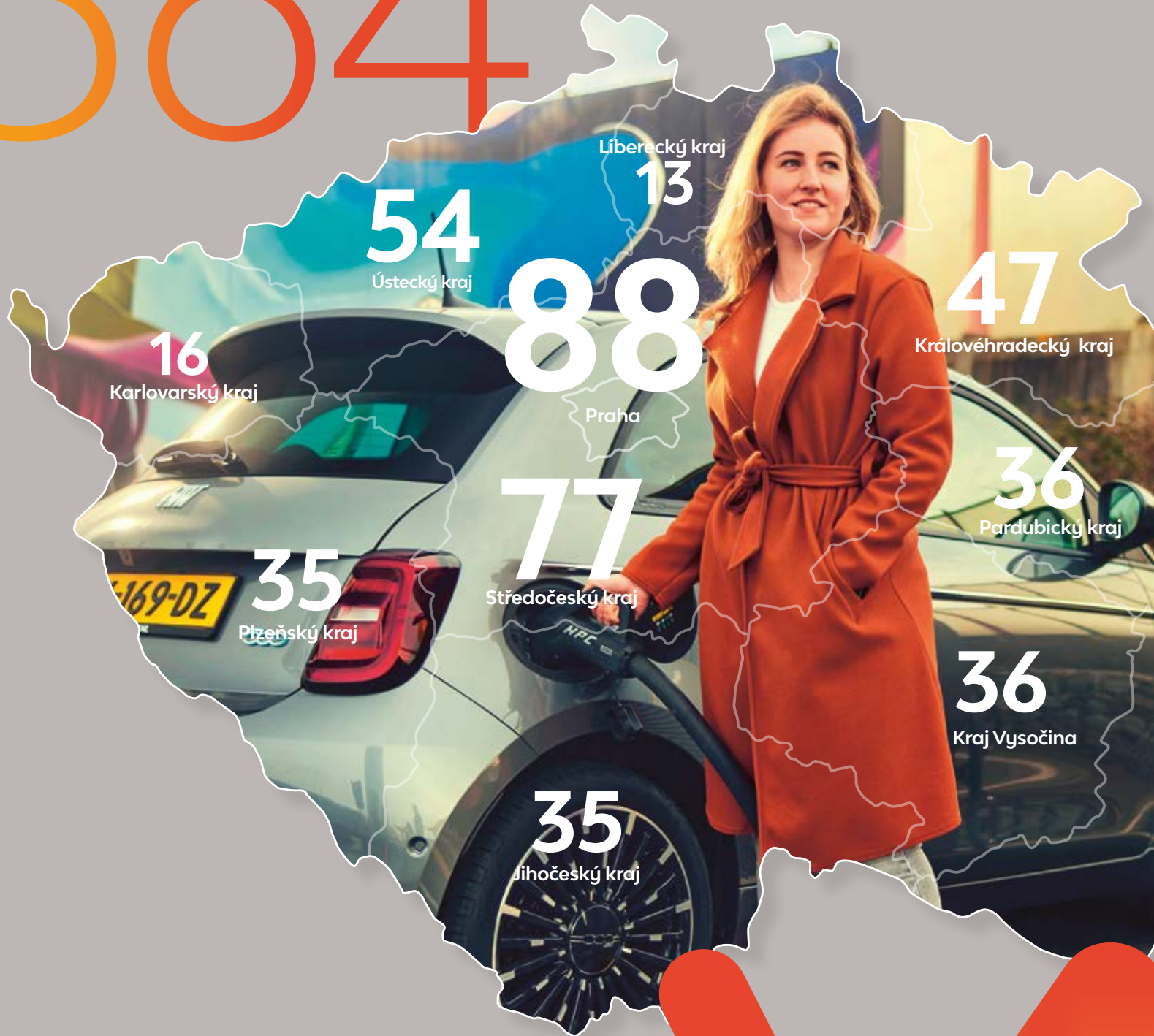
Jak se měnily reklamy na auta v průběhu věků? A které byly ty nejbizarnější? Máte tu článek, který vám přinese odpovědi.

→ Na obálce je reklama na Ford V8 Saloon De Luxe z roku 1938. (UK)

TIRÁŽ:

Comfort / Periodicita: 2x ročně / Místo vydání: Praha / číslo 2/2022, datum vydání: 30. 10. 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 708/37, PSČ 171 00, IČ 264 47 657, mail: info@boomerang.co.com, tel. 244 023 201 / Fotografie mohou být ilustrační / Tiskové chyby vyhrazeny

564



Rychlých nabíječek v Česku přibývá

Podívejte se, jak je na tom zrovna váš kraj. A jestli hledáte konkrétní místo, naskenujte QR kód.



Rychlonabíjecí stanice poskytují elektromobilům stejnosměrný proud, který si mohou auta rovnou uložit do svých akumulátorů. Není tak potřeba žádných převodů, díky čemuž jsou rychlonabíječky oproti těm standardním několikanásobně rychlejší. V Česku je bohužel zatím limitem výkon 50 kW (nepočítáme-li Tesla Superchargery), který dokážou využít, až na výjimky, všechny běžné elektromobily.



1

NASKENUJTE QR KÓD.

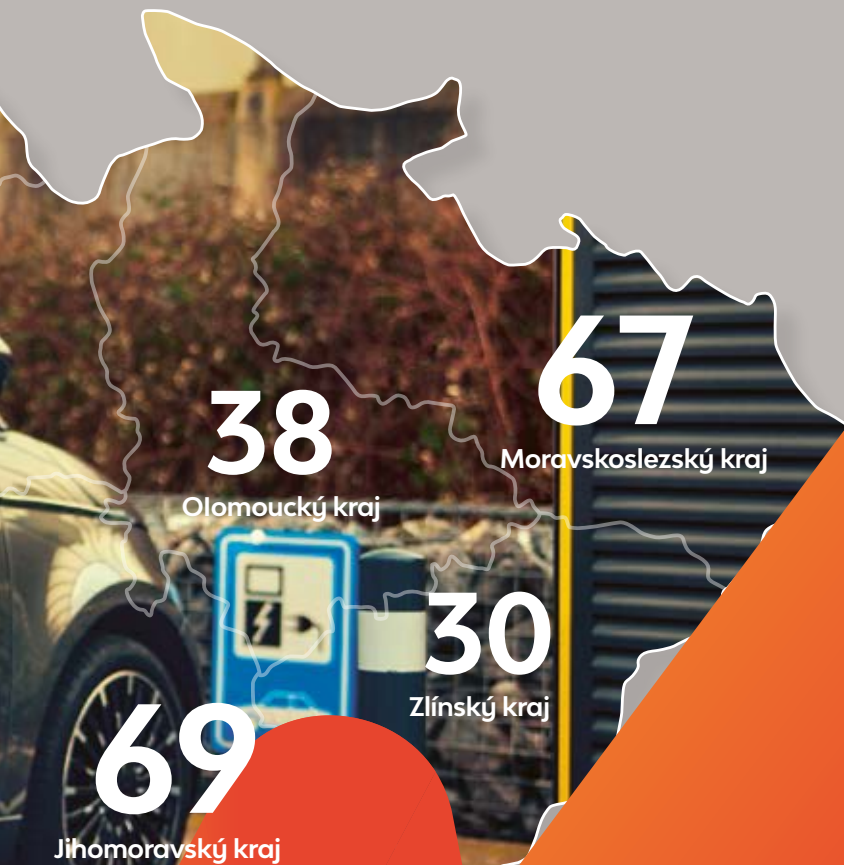
2

OTEVŘETE MAPU.

3

ZJISTĚTE, KTEROU RYCHLODOBÍJEČKU MÁTE NEJBLÍŽ.

Tato infografika znázorňuje počet rychlonabíječek v jednotlivých krajích v republice. Všechny dobíječky i rychlodobíječky v republice najdete na: fdrive.cz/mapa-nabijecich-panic.



Škoda má nové logo

Česká automobilka Škoda se odhodlala ke změně svého loga a vůbec celého branding. Namísto tradičního loga s okřídleným šípem bude teď i na kapotě vozů a třeba v interiéru používat nápis Škoda s netradičně „zabudovaným“ háčkem. Okřídlený šíp bude značka používat i nadále zejména v různých komunikačních materiálech nebo v digitálním prostoru, za tímto účelem dostalo logo nový plochý design. Automobilka bude nově v komunikaci používat také dva odstíny zelené barvy.



Změny na nejvyšších místech

V koncernu Volkswagen došlo v uplynulých týdnech a měsících k významným změnám na nejrůznějších vedoucích pozicích. Z českého pohledu je nejzajímavější přesun dosavadního šéfa Škody Auto Thomase Schäffera do vedení značky Volkswagen. Schäffer zároveň zodpovídá za objemovou skupinu značek (VW, Škoda, Seat), je členem představenstva koncernu a členem dozorčí rady Škody. Vedení české značky převzal Klaus Zellmer. Koncern také vyměnil nejvyššího šéfa, Herberta Diesse nahradil dosavadní šéf Porsche Oliver Blume.



80 %

kapacity za
pouhých
10 minut

Elektrický elegant

Korejská značka Hyundai rozšiřuje svou paletu elektrických vozů. Na prozatímní vrchol nabídky míří model Ioniq 6 s elegantním designem s výrazně aerodynamickou siluetou. Vůz vychází z konceptu Prophecy představeného před dvěma lety a stojí na platformě E-GMP s 800V elektrickou architekturou. To slibuje vysoké nabíjecí výkony a nabití z 10 na 80 % kapacity za pouhých 10 minut. Hyundai nabídne Ioniq 6 se dvěma kapacitami baterie (53 a 77,4 kWh), s pohonem zadních, nebo všech kol a ve dvou výkonech (228 a 325 koní). Dojezd je až 610 kilometrů.

DAUHÁ MÍSTO ŽENEVY

Slavný ženevský autosalon zatím nedovede po vynucené covidové pauze vstát z mrtvých. Organizátoři tradičního mezinárodního autosalonu potvrdili, že se v Ženevě nebude výstava konat ani v příštím roce. Namísto toho se chystá náhrada, v listopadu 2023 má proběhnout výstava Geneva International Motor Show Qatar. Namísto v domácí Ženevě, na kterou odkazuje název akce, se bude autosalon konat v katarském Dauhá. Tam se má výstava konat každé dva roky. Zda se vůbec někdy autosalon vrátí do svého domovského města, není jasné.



Dálniční známka na jeden den

Státy EU, které využívají zpoplatnění dálnic pomocí dálničních známek (časových kuponů), budou muset povinně řidičům nabídnout možnost zakoupení jednodenní známky. Letos zkraye roku to schválil Evropský parlament, povinnost má začít platit do dvou let. Cena se má odvíjet od množství emisí CO₂, které daný vůz vypouští. Státy si mohou zkusit vyjednat z povinnosti výjimku. A některé možná přejdou na mýto i u osobních aut, jelikož u těch nákladních a dodávkových bude mýto povinné napříč EU.



Oblíbené SUV v novém

Lexus představil pátou generaci svého velkého SUV RX. Ta přináší inovovaný design a zejména zbrusu novou hybridní techniku. Pod kapotou bude vždy čtyřválec, u nás vždy ve spojení s elektromotorem, čistě spalovací verzi RX 350 nabídne Lexus jen na některých trzích. Verze RX 350h má čtyřválec 2,5 litru a výkon 180 kW, provedení RX 450h+ je plug-in hybrid se stejným motorem a systémovým výkonem 225 kW. Vrcholem je verze RX 500h s přeplňovaným čtyřválcem 2,5 litru a celkovým výkonem 273 kW.



Prémiová kompaktní dodávka

Kompaktní dodávky jsou univerzální auta, která dovedou hrát roli užitkových i rodinných vozů. Že je často volí rodiny namísto téměř „vyhynulých“ vozů kategorie MPV, ví i Mercedes-Benz, který představil vůz třídy T. Model je civilnější alternativou k užitkovému Citanu a stejně jako ten vychází z Renaultu Kangoo. Mercedes-Benz T má komfortní vuvavu, elegantní designové prvky a moderní asistenty. Pod kapotou najdeme naftový nebo benzinový čtyřválec v několika výkonových verzích a v budoucnu přijede i čistě elektrická verze EQT.

Výměna pneumatik, snadnější placení faktur i nové možnosti v opravě skel.

Zjistěte, co je nového v LeasePlanu.

Máme pro vás řešení pro nabíjení elektřiny do vašich vozidel

LeasePlan nabíjecí karty už několik desítek klientů používá, na jejich pokrytí a aktuální ceník se můžete podívat na webu. Věděli jste, že LeasePlan vám umí zajistit i řešení pro vykazování soukromého nabíjení elektromobilů např. doma nebo na chatě vašich řidičů? Jednou z takových možností je chytrý nabíjecí kabel POWER2Go, který má několik redukcí pro domácí i průmyslové zásuvky, praktický kufřík a hlavně poskytuje přehled nabíjení.



Placení bez námahy

Faktury od nás nově obsahují QR kód pro snadnější placení. Už žádné zdlouhavé opisování platebních údajů – stačí sken QR kódu a všechny platební údaje se vyplní automaticky.

Jednodušší scelování

Na začátku června spustili naši opravci autoskel nový mobilní tým dedikovaný pouze pro opravy skel scelením. Tento



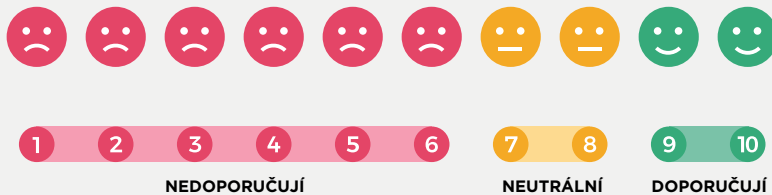
mobilní tým je jednočlenný a obsluhovaný výhradně malými vozidly (v blízké budoucnosti i malými elektromobily). Snahou je nejen zkrátit termíny objednání na opravu scelením na minimum, ale i přiblížit se k zákazníkům, které je aktuálně poněkud problematické obsloužit běžnými vozidly mobilních týmů (např. v podzemních garážích, parkování v centrech měst atd.).

Tato služba bude prozatím fungovat v Praze a středních Čechách a následně bude rozšířena i do dalších oblastí republiky. LeasePlan ČR se dlouhodobě a úspěšně snaží zvyšovat podíl tzv. scelovaných oprav poškozených čelních skel na vozidlech svých klientů. Kromě výrazné úspory finančních prostředků klientů a příznivého vlivu na škodní průběh pojištění je velkou výhodou hlavně to, že nedochází k žádnému zásahu do samotného vozidla, sklo se nemusí demontovat a samotná oprava je otázkou pár minut. Samozřejmostí je vystavení potvrzení o provedeném, certifikovaném scelení.

Hodnocení spokojenosti

I v letošním roce si vás, naše klienty, dovolíme požádat o hodnocení spokojenosti s našimi službami. Během listopadu od nás obdržíte e-mail s dotazníkem, který později vyhodnotíme přes tzv. NPS skóre, jež v sobě skrývá jednu drobnou záludnost. O co přesně jde?

NET PROMOTER SCORE - ROZDĚLENÍ RESPONDENTŮ



Net Promoter Score, zkráceně NPS, vyjadřuje obecně míru loajality zákazníků. Výpočet NPS se provádí na základě vašich hodnocení, kdy dostanete například otázku: „Jak pravděpodobné je, že byste doporučili (společnost / produkt / službu...) příteli nebo kolegovi?“ Hodnotíte na škále 0 (zcela nepravděpodobné) až 10 (zcela pravděpodobné).

Do celkového výsledku se zaznamenávají pouze hodnocení v rozmezí 0–6 v případě méně spokojených zákazníků a hodnoty 9–10 v případě té spokojenější části publika. Hodnocení 7 a 8, které by vám možná přišlo velmi pozitivní, se do výsledku nezapočítává, a tím pádem hodnocení nijak neovlivní.

Budeme samozřejmě rádi, pokud jste s našimi službami spokojeni a přikloníte se k zeleným hodnotám, ale prosíme vás o zvažení a nezávislé hodnocení, které nám pomůže se dále zlepšovat. Samozřejmě počítáme také s prostorem pro vaše komentáře, které jsou pro nás inspirací pro další zkvalitňování našich služeb. Na jejich základě jsme tento rok aplikovali tyto novinky:

- **Online objednání do servisu – vyberete si místo, termín a doplňkové služby.**
- **Předjednané kapacity v servisní síti LP.**
- **DriverPass – digitální karta pro řidiče.**
- **Nový systém na zpracování dotazů.**

Moc děkujeme za vaši účast v hodnocení.

1.

listopadu
musíte mít
„přezuto“



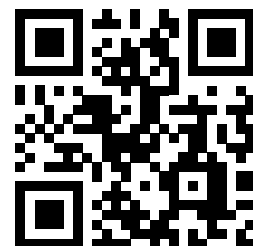
Nejvyšší čas objednat se na výměnu pneumatik

Zima klepe na dveře a kapacity v pneuservisech se brzy začnou plnit. I letos si všichni řidiči najednou vzpomenou, že by potřebovali přezout pneumatiky. Objednejte se ještě dnes a zima vás nezaskočí.



Vyberte si místo, termín i doplňkové služby.

Objednejte se zde →



Chci

inspirovat

milion lidí





k přechodu na čistou mobilitu

Každý z nás tráví volný čas jinak. Někdo pěstuje rajčata, jiný chodí do divadla, další se věnuje sportu. Jan Staněk věnuje veškerý volný čas natáčení videí o elektromobilitě a udržitelné energetice. Proč se ekonom s úspěšnou kariérou v kapitálové firmě rozhodl inspirovat milion lidí k přechodu na elektromobilitu, se dozvíte z našeho rozhovoru.

Text Jiří Holubec, **Foto** Vašek Jedlička

V záhlaví vašeho webu electrodad.cz stojí moto: „Hodlám inspirovat milion lidí k přechodu na elektromobil a čistou energii.“ Jak jste k tomu rozhodnutí dospěl?

Dospěl jsem k němu během pracovního pobytu v Číně. Pracoval jsem tehdy pro pobočku firmy Moravia IT, která sídlila ve třináctimilionovém městě Nanking, asi 300 kilometrů od Šanghaje. Člověk, který v něm žije, nevidí kvůli znečištěnému ovzduší osmadvacet dní ze třiceti oblohu. Místo řek tam plynou mrtvé stoky, voda z kohoutku občas páchne a lidé jedí rýži, která se suší vedle věčně ucpaných silnic. Je to zkrátka prostředí, kde se cítíte provinile, že jste tam přivedl rodinu. Když jsme se vrátili zpátky na Moravu, měli jsme radost, že znovu vidíme slunce, hvězdy a můžeme venku normálně dýchat. Ta radost ale skončila, když jsem si uvědomil, že v přepočtu na hlavu vypouštíme do ovzduší dvakrát více CO₂ než Čína. A taky, že ty kouřící továrny v Číně vyrábí všechny elektronické hračky, kterými se obklopujeme a které si někteří lidé navíc objednávají přes AliExpress.

A řekl jste si, že s tím něco uděláte?

Řekl jsem si, že jsem v situaci, kdy si vedle práce můžu dovolit dělat něco jen proto, že mi to dává smysl. A taky proto, že mě to baví. Bez toho by to nešlo, protože finančně se Electro Dad rozhodně nevyplatí.

Proč jste si vybral právě elektromobilitu?

Měl už jsem zkušenosti s elektromobilem Nissan Leaf první generace. Bylo to takové škaredé auto, které na nabití ujelo jen asi 150 kilometrů. Jenže i ono jelo tiše, nepáchlo a dokázali jsme ho nabíjet ze solárních panelů na střeše domu. V mém životě to znamenalo velký posun a prozření, že elektromobilita je reálná cesta, jak svůj dopad na životní prostředí můžeme omezovat. Zároveň jsem k němu dospěl v době, kdy česká média o elektromobilitě psala až na výjimky hanlivě a automobilky se tomu nebránily, protože doufaly, že nadšencům bude stačit pár Tesel a ony budou moct dál vyrábět auta se spalovacími motory.

V jednom rozhovoru s vámi jsem četl, že pokud milion lidí přejde na čistou mobilitu, zachrání tím tisíc životů. Je to pravda?

Když si projedete statistiky, tak zjistíte, že u nás jezdí 6,3 milionu osobních automobilů. Ministerstvo zdravotnictví odhaduje, že na následky chorob způsobených emisemi z dopravy umírá 6 až 10 tisíc lidí ročně. Řekl jsem si, že když přesvědčím milion lidí, aby přeseďlali na elektromobil, zachráním tím život tisícovce lidí. To přece za trochu snahy stojí.

Proč jste zvolil formát videoblogu na YouTube?

Ještě během pobytu v Číně jsem začal o životě tam psát blog na iDNES. Dal jsem si závazek, že napíšu jeden týdně. Za těch 2,5 roku jsem jich publikoval jedenáct, protože psaní mě stojí spoustu energie a zkrátka jsem se k tomu nedonutil. Pak jednoho dne dala moje tehdy jedenáctiletá dcera na YouTube video „Moje sbírka slizů“ a druhý den mělo deset tisíc zhlédnutí. Řekl jsem si proto, že o elektromobilitě a obnovitelné energetice začnu dělat videa. Dělán to čtvrtým rokem a publikuji dvě videa týdně. Už jich vzniklo téměř 400.

Kolik vám to zabere času?

Můj rozvrh vypadá tak, že čtyři dny v týdnu věnuji práci a jeden den mám vymezený čistě jen na YouTube. Ten den ale většinou zabere logistika, půjčování aut na testování, nabírání rozhovorů, přejezdy a podobně. Samotná tvorba videí většinou připadne na víkendy a večery. Celkem to dělá zhruba 30 hodin týdně.

Už jste zmínil, že se Electro Dad finančně nevyplatí. Platíte ho tedy sám ze svých peněz?

Dnes už ne. Malý příjem generuje YouTube reklama a další peníze mi chodí z Patreonu, kam mi posílají drobné příspěvky fanoušci kanálu. Dohromady to dělá zhruba 30 tisíc měsíčně. Ty ale obratem investuji do techniky, do přípravy a výroby dalších videí, správy webu a sociálních sítí, na čemž se podílí tým šesti lidí. Kdybych to měl spočítat, tak ekonomicky jsem na tom „šul-nul“, ale já jsem kanál Electro Dad nikdy nevnímal jako něco, co by mi mělo vynášet zisk.

Spousta lidí se ale YouTube videi živí a elektromobilita je dnes žhavé téma. Nesnaží se vás nějaká firma zlanařit do marketingové spolupráce?

Já si velmi striktně hlídám, abych byl naprosto nezávislý kanál. Pokud se u mě objeví zástupce nějaké firmy a moji tvorbu finančně podpoří, tak je to proto, že jde o odborníka/srdcaře v dané oblasti. Zároveň se sám snažím podporovat jiné nezávislé subjekty. Pravidelně spolupracuji například s neziskovkou Fakta o klimatu nebo s Hnutím DUHA. Jestli z tvorby videí něco mám, tak je to pověst člověka, který věnuje svůj volný čas nějaké přesahové činnosti. Vedu kapitálovou společnost, která investuje do startupů. Můžu říct, že taková pověst dokáže otvírat dveře u kvalitních firem, kterým záleží na životním prostředí a, jsou otevřené jednání s lidmi, kteří jejich filozofii sdílí.

Příznivci elektromobility u nás tvoří stále poměrně malou komunitu a patří do ní především finančně dobře zabezpečené lidi. Není ale pro



Jan Staněk

Po absolvování brněnského VUT pracoval jako IT konzultant ve finančním sektoru. Během práce pro společnost Moravia IT strávil téměř tři roky v Číně. Dnes vede společnost Purple Ventures, která se věnuje investicím do technologických startupů. Volný čas věnuje třem dětem a tvorbě YouTube kanálu Electro Dad zaměřenému na elektromobilitu a udržitelnou energetiku.

masové rozšíření elektromobility důležité, aby se stala přístupná a srozumitelná každému?

Souhlasím s tím, že cena je zásadní bariérou, která u nás rozšíření elektromobility brání. To je mimochodem jeden z důvodů, proč mám za cíl inspirovat právě milion lidí. Odpovídá to zhruba počtu příslušníků střední třídy, kteří najedou i přes 30 tisíc kilometrů ročně, mají přístup k nabíjení doma či v práci a elektromobil se jim tím pádem vyplatí. Zkusme si ale vzpomenout na dobu, kdy začínaly mobilní telefony. Byly velké, nepraktické a strašlivě drahé. Stačilo pár let a každá babička nosí v kabelce smartphone. S auty je to stejné. Automobily musí investovat do rozjetí výroby elektromobilů miliardy a zpočátku budou opět dostupné jen té malé skupině movitějších nadšenců. Díky nim se ale rozjede masová výroba a elektromobily budou následovat cenový vývoj telefonů nebo solárních panelů. Tam během poslední dekády spadla cena na desetinu.

Máte představu, kdy se toho dočkáme?

Když jsem s kanálem Electro Dad začínal, byl jsem si vědom, že přesvědčit milion lidí je běh na dlouhou trať. Že to bude trvat dejme tomu do roku 2030 až 35. Jsem ale optimista a věřím, že velký zlom u nás nastane ve druhé polovině této dekády. Na trhu se objeví kvalitní vozy s cenovkou kolem 700 tisíc a ceny aut po skončení leasingu tím pádem spadnou na úroveň kolem

300 tisíc, což je dnešní průměrná cena ojetin. Jakmile se prodejnost nových elektromobilů dostane nad hranici 5 % trhu, začne prodej exponenciálně růst a elektromobily se dostanou do celé společnosti.

Na kolika procentech jsme dnes?

Zhruba na dvou. Německo prodává elektromobilů přes 20 %, v Norsku se letos v červnu prodalo 93 % elektrifikovaných vozů.

Obejdeme se bez státní podpory, která v těchto zemích elektromobily širší veřejnosti zpřístupnila?

Neexistence podpory je samozřejmě problém. Hlavně proto, že v okolních zemích funguje a automobilky mohou držet ceny na úrovni, která je pro českého zákazníka příliš vysoká. Bohužel se nezdá, že by se mělo v dohledné době něco změnit, protože ani současná vláda nepovažuje elektromobilitu za velké téma. I přesto se u nás děje hodně pozitivních kroků. Masově se například staví dobíjecí infrastruktura. Upravily se podmínky financování služebních vozů, kde se v případě elektromobilů zaměstnancům zvyšuje měsíčně základ daně jen o půl procenta hodnoty vozu. Elektromobily mohou v řadě měst zadarmo parkovat, neplatí dálniční známky a podobně. Zdá se mi ale, že si pořád neuvědomujeme, jak moc elektromobil přispěje ke zkvalitnění života celé společnosti. V blízkosti komunikací žije cca 90 % našich obyvatel. Představte si, jak se jim změní život, když nebudou neustále vnímat hluk způsobený vozy a budou dýchat celý den čistý vzduch.

Je to důvod, proč jste si zvolil způsob prezentace z pohledu otce rodiny?

Popravdě řečeno jsem nad tím ani nepřemýšlel. Přišlo mi to přirozené. Máme tři děti a sám tak elektromobilitu přirozeně vidím. Určitě v tom nebyl kalkul nebo snaha zaplnit nevyužitá místa mezi kolegy youtubery. Já ty české vlastně až na výjimky ani nesleduji, kvůli tvůrčí originalitě.



Napadlo mě, jestli ten váš velmi civilní přístup nepřispívá k eliminaci vyhrocených polemik v sekci komentářů. U vás se sice diskutuje, ale i uživatelé, kteří s vámi nesouhlasí, se vyjadřují většinou slušně a často i velmi zasvěceně.

To ale není náhoda. Já se cítím za prostředí svého videokanálu odpovědný a kromě tvorby obsahu pracuji jako kurátor diskuzního fóra. Odhaduji, že jsem za celou dobu jeho trvání odpověděl na nějakých 100 tisíc komentářů. Nebráním se ani v nejmenším opačným názorům. Dostávám díky nim spoustu užitečných podnětů a zpětné vazby. Pokud tam ale někdo přijde ostatní uživatele urážet a je vulgární, tak ho jednoduše zablokuji. Na Streamu, kde tuto možnost nemám, ani do sekce komentářů nechodím.

Které téma se ukázalo jako nejkontroverznější?

Rozhovor s Ludkem Niedermayerem o tom, že nepotřebujeme další jaderné elektrárny.

A které se vám nejvíce povedlo?

Já mám osobně nejradši díl Fotovoltaika za pár kaček, kde jsem doma u kolegy youtubera, který si říká Ampérák. Je to obrovský srdač, kutil, vystudovaný elektroinženýr a zapálený bastlíř, co si doma na kolena sestavil z různých součástek fungující fotovoltaiku. Těším se taky na díl Čtyři roky

s fotovoltaiou, který brzy pustíme mezi lidi. Moji přispěvatelé na Patreonu, kteří ho už viděli, tvrdí, že je to můj nejpovedenější díl.

Jste optimista? Věříte, že se vám podaří přesvědčit milion lidí a zachránit tisíc životů?

V tomto jsem optimista. Věřím, že elektromobilita bude za několik let samozřejmostí. Jenže to samo o sobě nestačí. Tím, že vyměníme 6,5 milionu aut za těžká bateriová SUV, se nestaneme automaticky udržitelnou společností. Budeme muset automobilovou dopravu omezit. Uvolnit ve městech místa pro cyklisty, pro chodce, získat zpět místa, kde dnes parkují auta. Začít přemýšlet, jestli potřebujeme neustále létat letadly a vozit zboží přes půl planety. Uvědomovat si, odkud bereme energii a jak ji využíváme. Co jíme a odkud se to jídlo bere. Pokud nemá lidstvo vlastní vinou zaniknout, bude zkrátka muset změnit způsob, kterým funguje. Tady jsem bohužel zatím spíše pesimista. I kdyby se nám to nakonec povedlo, čeká nás ještě velmi dlouhá cesta. Myslím si ale, že přestat vnímat auto jako hlučný a páchnoucí stroj je na té cestě dobrým prvním krokem. **c**

@electrodad_cz

▶ 25,7 tisíc

@ 1500



EQE

PRO VŠECHNY SMYSLY.

Nové EQE posouvá limity elektrické mobility a luxusní jízdy. Rozšiřte svou komfortní zónu a vydejte se na uklidňující jízdu pomocí špičkové technologie HEPA filtru, který dokáže vyčistit vzduch od těch nejmenších částic, nebo digitálních světel, která obohatí váš zážitek z cest a učiní je bezpečnější.



EQE od Mercedes-EQ, kombinovaná elektrická spotřeba: 19,3 - 15,7 kWh/100 km; kombinované emise CO₂ 0 g/km. Spotřeba energie a hodnoty emisí CO₂ byly naměřeny podle metodiky WLTP a jsou uváděny v souladu s nařízením (ES) 715/2007. Údaje se nevztahují na konkrétní vozidlo a nejsou součástí nabídky, slouží výhradně pro porovnání s jednotlivými typy vozidel.

Poprvé v elektromobilu?

Možná vás překvapí i startování

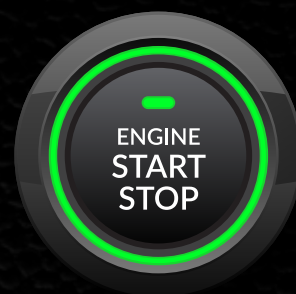
Elektromobily jsou v podstatě běžná auta, která jen místo na naftu nebo na benzin jezdí na elektřinu. Obzvlášť ti, kdo jsou zvyklí na auto s automatickou převodovkou, budou za volantem elektroauta jako doma. Přesto dovede elektromobil některými detaily překvapit i zkušené řidiče. Nenechte se tím při prvním usednutí překvapit ani odradit.

Text Luděk Okáč, Foto Shutterstock

Startování aut fungovalo v minulosti v podstatě podle jednoduchého vzoru: zasunout klíček do spínací skříňky a jednoduše jím otočit. Zádrhelů v tom bylo (když pomíneme vůbec ochotu vozu naskočit) pomálu, snad jen některá auta dovedla řidiče překvapit umístěním oné spínací skříňky. Třeba vozy Porsche jsou proslulé tím, že ji mají (v našich končinách) nalevo od volantu. Elektronika to však změnila a dnes drtivou většinu vozů startujeme bezklíčkově, převážně tlačítkem. To někteří výrobci ponechali na tradičním místě spínací skříňky na sloupku řízení, jiní ho přesunuli třeba do středu palubní desky, nebo na středový tunel. Porsche si ponechalo ovladač nalevo od volantu, Ferrari, ale i jiné značky mají tlačítko na volantu. A takové Lamborghini dovede i ze startování tlačítkem udělat rituál: před jeho stiskem je totiž potřeba odklopit červenou krytku, která vypadá jako ze stíhačky.

Zdá se, že většinu nezvyklých způsobů startování dnes mají různá exotická auta, která se tak snaží vystoupit z řady. Ale další změnu v tom přináší mnohé elektromobily, a to i ty určené pro širokou motoristickou veřejnost. I tady se často setkáme se startovacím tlačítkem. Takové Porsche Taycan ho ponechalo nalevo od volantu, BMW i3 ho má chytře umístěné ve voliči jízdního režimu na sloupku volantu. Ale mnohé elektromobily žádné startovací tlačítko nemají. Proslulé tím jsou vozy Tesla, stejně to mají ale třeba elektromobily koncernu Volkswagen na platformě MEB, od modelu ID.3 třeba po českou Škodu Enyaq iV. Stačí jednoduše nasednout do auta a to se automaticky „probudí“, pak už jen „zařadit“ a rozjet se.

K nejnovějším vozům Tesla se mimochodem i onen klíček pro přístup do auta dodává za příplatek: standardně slouží k identifikaci uživatele, a tedy i odemknutí auta aplikací



TIP

Elektromobil má jako auta s automatem dva pedály – akcelerátor a brzdu. Při nastartování, nebo spíš zapnutí auta nic neuslyšíte. Nápis na palubní desce vám dá najevo, že je auto připravené hnout se z místa.



v mobilním telefonu. Elektromobily mají i další specifika a opět je v nich často „průkopníkem“ Tesla. I když moderní auta obecně čím dál víc v ovládání všemožných funkcí spoléhají na velké a většinou dotykové displeje, právě elektromobily v tomto vedou a Tesla eliminovala tlačítka v interiéru prakticky úplně. Občas to chce trochu zvyku, stejně jako některá specifika funkcí auta: po rozjezdu se Tesla automaticky zamkne, po zařazení parkovací polohy opět odemkne, teprve tehdy se objeví na displeji ikona zámku, kterou se lze i v zaparkovaném voze „ručně“ zamknout.

Záludnosti ovládání některých funkcí aut nutně nenáleží jen elektromobilům (vzpomeňte si, když se třeba Jeremy Clarkson snažil nastartovat TVR Tuscan 2). Co určitá specifika daná pohonem vozu má, je samotná jízda. Kromě toho, že jedou krásně plynule, využívají elektromobily často intenzivní rekuperaci. To v praxi znamená, že elektromobil často po uvolnění pedálu akceleračního (tedy „sundání nohy z plynu“) sám

brzdí. Fungování a úroveň rekuperace se dá často nastavit (třeba i pádly pod volantem), jiná auta zase spoléhají na rekuperaci pouze při sešlápnutí brzd, každý elektromobil (nebo i jeho uživatel) to může mít nastavené trochu jinak. Zmatek v tom ale není, na chování vozu si téměř každý rychle zvykne.

No a pak je tu nabíjení. Pomiňme teď nabíjecí časy a řešení dojezdu, hlavní je mít vůbec jak auto nabít. To znamená vozit s sebou v autě patřičný nabíjecí kabel, nebo mít aktivní službu, která umožňuje nabíjení na rychlonabíjecích stanicích. Proč to na veřejných nabíječkách nefunguje stejným stylem jako u benzinové stanice, tedy „kolik načerpám, tolik zaplatím“, teď asi nevyřešíme. Nicméně platí, že s prostou platební kartou u řady veřejných nabíječek uživatel nepochodí, většinou je potřeba registrace u daného poskytovatele, nebo dokonce i fyzická karta nebo čip. Univerzální řešení se postupně rozšiřují, ale než začnete elektromobilem jezdit, určitě si možnosti nabíjení nastudujte. **c**

Ten diskutovaný dojezd...

V zájmu nestranného porovnávání se dojezd elektromobilů měří v celé Evropě jednotnou standardizovanou metodou. Dříve to byla norma NEDC.

Nedávno byla tato metoda nahrazena objektivnější normou WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicle Test Procedure).

WLTP zahrnuje:

- Realističtější jízdní dynamiku a vliv vnější teploty
- Delší testovací trasu
- Vyšší průměrné i maximální rychlosti během měřicího cyklu
- Méně času stání
- Více brzdění a akcelerace

12 183

registrovaných osobních
bateriových elektrických vozidel

944

veřejných dobíjecích stanic s

1 841

dobíjecími body

bylo k 30. červnu 2022
v České republice.

Bojíte se mluvit před lidmi?

Otužujte se

Krátí se vám dech, třesete se, jste ve stresu, pociťujete úzkost, paniku a trému, srdce vám tluč zrychleně? Můžeme vás ujistit, že jestliže tyto příznaky důvěrně znáte, protože máte strach mluvit na veřejnosti, nejste v tom zdaleka sami. Dá se s tím pracovat, zjistěte jak.

Text Jana Bohutínská

Jestli jsou pro vás konference, velké prezentace projektů nebo celotýmové schůzky noční můra, když na nich máte přede všemi promluvit, ujišťujeme vás, že je na tom podobně nejeden váš kolega. Fobie z mluvení na veřejnosti má dokonce svůj odborný název: glossofobie. Rad, jak se s tím vypořádat, najdete nepřeborně. Když to zhušíme, v první řadě zaujměte věcný postoj a zaměřte se na to, co a proč chcete říct, co chcete publiku předat, co ho bude zajímat, a to místo toho, abyste donekonečna pitvali svoje pocity a strach. Přepněte zkrátka svou pozornost na přípravu obsahu.

NEMUSÍTE BÝT PERFEKTNÍ

To však neznamená, že na vás nezáleží, naopak. Vezměte si na sebe takové oblečení, ve kterém se budete cítit dobře, v klidu a zhluboka dýchejte, protáhněte se, narovnejte záda. Mezi publikem zachyťte dobře naladěné vstřícné tváře, na ně se při mluvení zaměřte místo toho, abyste bedlivě pozorovali lidi, kteří se netváří zrovna podpurně.

Nemusíte být perfektní, zkuste být hlavně přirození. Uvědomte si jednu věc – to, jak se při mluvení cítíte, a to, co vidí ostatní, jsou dvě hodně rozdílné věci. Určitě se vám to stalo mockrát, byli jste pekelně nervózní, ale nikdo to

ve skutečnosti vůbec nepoznal. Tak se tím zbytečně netrapte.

DRAPNĚTE PO KAŽDÉ PŘÍLEŽITOSTI

A hlavně, otužujte se. Klidně i studenou vodou, jestli chcete, ale hlavně mluvením na veřejnosti. Platí to u všeho, člověk se něco naučí pouze tehdy, když vyleze ze své bezpečné komfortní zóny. Jen tak zjistíte, že zatímco si v hlavě žijete strach, skutečnost zpravidla vůbec tak hrozná není a je možné k ní zaujmout relaxovanější přístup. Využívejte každou příležitost k tomu, abyste na veřejnosti mluvili. Jestli se nemůžete donutit, dejte si to jako cíl, závazek a připravte si akční plán. Ten s někým sdílejte a referujte mu o svém progresu. Trénink je také to, když se naučíte užít si improvizaci v nečekaných situacích a budete schopní se i v takové chvíli uvolnit a užít si to. Těšte se zároveň i na to, co vám nezní úplně příjemně, najděte si něco, co vás baví a vzrušuje i ve chvíli nervozity, když máte promluvit před lidmi. Může to být nadšení sdílet svou práci s druhými, možnost získat zpětnou vazbu od většiny množství lidí nebo třeba radost z narušení pracovní rutiny, což mnohdy veřejná prezentace je. A když se něco přece jen nepovede, neberte to jako konec světa, neuzírejte se tím. Je to možnost posunout se a příště to zkusit zase. **c**

3 V, KTERÁ VÁM PŘED VEŘEJNÝM VYSTOUPENÍM POMOHOU:

VIDEOZÁZNAM

Pokud si chcete mluvení na veřejnosti natrénovat, vyzkoušejte fintu, která se používá při trénincích. Sezvěte si nanečisto ke své prezentaci pár posluchačů a natočte se na video. Vidět se při mluvení a dát sám sobě zpětnou vazbu je k nezaplacení.

VIZUALIZACE

Na někoho zabere, když si vizualizuje nejhorší scénář a zjistí, že to přesto není až taková katastrofa, pro jiného je lepší motivovat se důsledně spíš tím, jak bude vypadat úspěch, jak budou lidé tleskat a stát frontu, aby si s vámi mohli podat ruku a osobně probrat doplňující otázky.

VODA

Nenalévejte se před vystoupením kávou ani čajem, abyste se nakopli. Vysušují, a když se sucho v puse znásobí stresem, bude vám to při mluvení dělat potíže. Pijte raději vodu.



Nechte Hyundai pohánět váš svět.

Od elektrické současnosti k mobilitě zítřka.



Hyundai znamená mnohem víc než jen přemístování z bodu A do bodu B. Přenesete vás z dneška do zítřka. S vozy, jako je IONIQ 5, vítěz World Car of the Year 2022, budete jezdit déle a dobíjet rychleji. Dojezd až 507 km a nabití na 100 km jen za 5 minut. Pokud vás už tohle zaujalo, pak se těšte i na cestování po obloze zcela bez emisí s Urban Air Mobility. Nebo na setkání se SPOTem, agilním mobilním robotem, který se nikdy neunaví a je vždy připraven pomoci. Věřte, že nebudete čekat dlouho. Více informací na www.hyundai.cz/budoucnost

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.



5 LET
Záruka
bez omezení km

8 LET
Záruka
na baterii/160 000 km

*Cílem této reklamy je propagovat očekávané trendy budoucí mobility. Kombinovaná spotřeba elektrické energie pro Hyundai IONIQ 5 s kapacitou akumulátoru 77,4 kWh, pohonem 4x4 a 20" koly z lehké slitiny je 19,1 kWh / 100 km; kombinované emise CO₂ 0 g/km (WLTP). ¹Dojezd vozidla se může mírně lišit v závislosti na stavu vozovky, vašem jízdním stylu, klimatických podmínkách či typu pneumatik. ²Doba nabíjení se může lišit v závislosti na výkonu nabíjecí stanice, celkové kapacitě a teplotě trakčního akumulátoru či okolní teplotě v místě nabíjení. ³Hyundai na většinu svých modelů poskytuje 5letou záruku bez omezení počtu kilometrů, která se vztahuje na vozidla distribuovaná autorizovaným prodejcem Hyundai koncovému zákazníkovi. ⁴Koncovým zákazníkem je osoba, společnost nebo jakýkoli jiný subjekt, který kupuje nové vozidlo Hyundai od autorizovaného prodejce Hyundai nikoli za účelem jeho dalšího prodeje. Trakční akumulátory jsou navíc chráněny zárukou po dobu 8 let nebo 160 000 km, podle toho, co nastane dříve. Pro více informací se obraťte na svého nejbližšího autorizovaného prodejce značky Hyundai.



2
originály Aston
Martin DB5
a 8 replik
hrály ve filmu
Není čas
zemřít.

Natáčení filmu Není čas zemřít, 2019. Pro Aston Martin skvělá reklama.

Marketing na plný plyn

Automobily a reklama k sobě patří už od samotných počátků. Pojďme se podívat na ty nejikoničtější, nejnovativnější, nejdražší i nejbláznivější autoreklamy v historii.

Text Jiří Holubec, Foto LeasePlan, Shutterstock

ZBAVTE SE KONÍ!

„Naše reklamy nikdy nebudou chytřit,“ sliboval na začátku 20. let minulého století Henry Ford. Průkopník automobilové velkovýroby to pravděpodobně myslel upřímně. Reklamy na první vozy neměly za cíl nic jiného než přesvědčit nedůvěřivou veřejnost, že ty podivné kočáry, které jezdí bez koní a vypouštějí do ovzduší oblaka modrého dýmu, nejsou vynálezem ďáblůvým. Zdálo se, že nejlepším způsobem je soustředit se čistě na výčet praktických



DISPENSE WITH A HORSE
and save the expense, care and anxiety of keeping it. To run a motor carriage costs about 1/2 cent a mile.

THE WINTON MOTOR CARRIAGE
is the best vehicle of its kind that is made. It is handsomely, strongly and yet lightly constructed and elegantly finished. Easily managed. Speed from 3 to 20 miles an hour. The hydrocarbon motor is simple and powerful. No odor, no vibration. Suspension Wire Wheels. Pneumatic Tires. Ball Bearings. 50" Send for Catalogue.

Price \$1,000. No Agents.

THE WINTON MOTOR CARRIAGE CO., Cleveland, Ohio.

<https://en.wikipedia.org>

kých předností. Tímto směrem se vydala i historicky první reklama, kterou si v Ohiu nechala otisknout firma Winton Motor Carriage. „Zbavte se koní a ušetřete náklady a starosti spojené s jejich chovem. Cestování motorovým vozem vás přijde na 1/2 centu za míli,“ hlásala hrdě a vyjmenovávala přednosti nového dopravního prostředku, „snadné ovládní. Rychlost od 3 do 20 mil za hodinu. Silný uhlovodíkový motor. Bez zápachu a vibrací. Pneumatická kola. Kuličková ložiska. Napište si o katalog!“ A Američané si o katalog psali. Zatímco v roce 1900 bylo v USA registrováno pouze 8 tisíc vozidel, o dvacet let později už jich po cestách burácelo 7,5 milionu a v garáži ho tedy měl každý čtrnáctý Američan.



IN MY MERRY
OLDSMOBILE
I takhle můžu
reklamy na auto
znít.



PRVNÍ PRODUCT PLACEMENT

Jak opadávala nedůvěra veřejnosti a narůstala konkurence, výrobci už nestačilo

inzerovat své produkty pouhým černobílým obrázkem a poznámkou o kuličkových ložiscích. Příkladnou ukázkou tvorby tehdejších marketérů byl krátký animovaný film z roku 1931, který vznikl díky spolupráci General Motors a studia Paramount Pictures. Animátoři z Fleischer Studios, známého díky příběhům Pepka Námořníka, Betty Boop a Supermana, vytvořili na zakázku trochu bizarní a i z dnešního pohledu velmi oplzlý příběh, kde hrdina a jeho spolehlivý Oldsmobile zachraňují dámu před nemravným dotěrou. Z šestiminutového filmečku se stal hit a promítal se dlouhé měsíce v kinech před začátkem hlavního programu. Animátor Shamus Culhane se údajně nechal slyšet, že jeho výtvar viděli diváci tolikrát, že se jim nakonec začal zajídat a zasloužil se o úpadek celého žánru animovaných reklam. I dobrého marketingu zkrátka může být někdy příliš.

SYMBOL STATUSU

V předválečných letech už automobil nebyl žádnou novinkou a rychle se z něj stával symbol životního stylu. Tento trend byl patrný opět hlavně v USA, kde každá velká automobilka vyráběla několik modelových řad zaměřených na různé příjmové vrstvy. Na různé cílové skupiny se zaměřovaly i reklamy. Masově vyráběné modely Chevrolet a Ford se na obrázcích vyskytovaly v kontextu míst, kam jezdily na výlety nízkopříjmové rodiny – v lesech, u jezer nebo u barů. Ze závodních vozů vycházející modely – jako například Auburn Speedster – bývají vyobrazeny na koňských dostizích nebo na závodních dráhách při trháni rychlostních rekordů. U nejdražších značek často inzerenti zobrazovali ze samotného vozu pouze detail v kontextu luxusního prostředí společenské smetánky. K úplné dokonalosti tento koncept dotáhla značka Duesenberg. Od slavného ilustrátora Paula Gerdinga si objednala



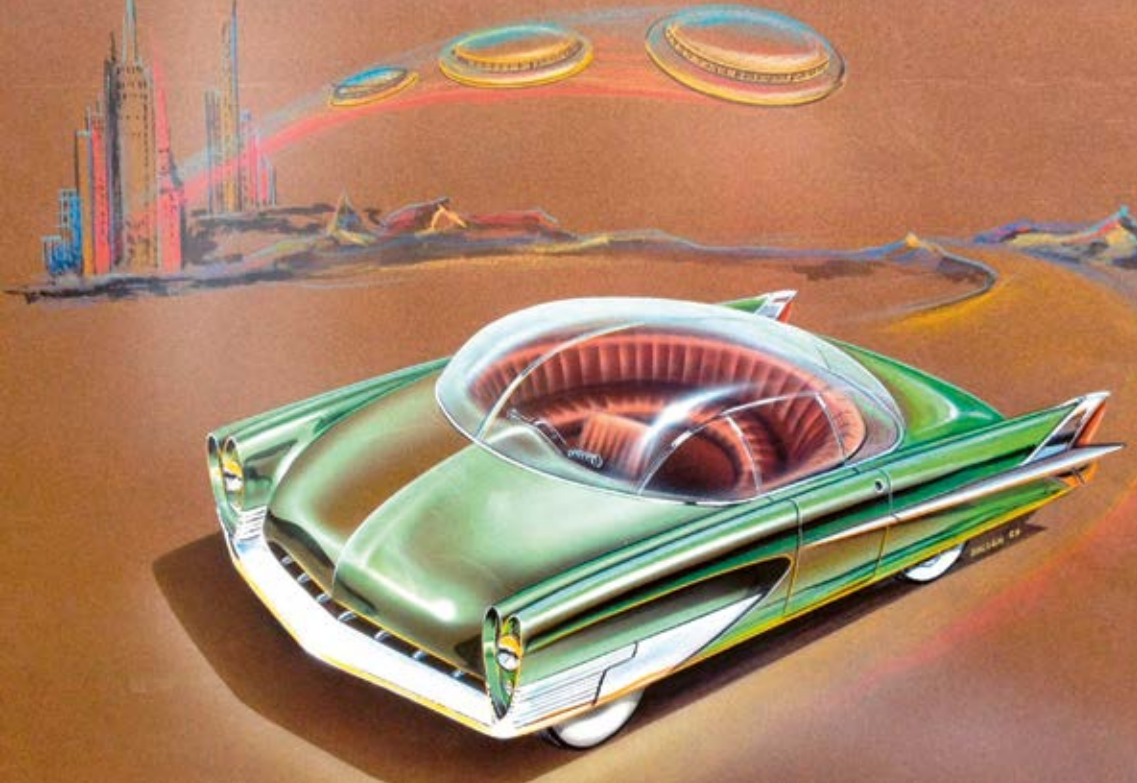
Duesenberg Ad (April, 1934): She Drives a Duesenberg - Illustrated by Paul Gerding

*She drives a
Duesenberg*

sérii černobílých obrazů krásných mužů a žen postávajících u honosných sídel, na honech či v luxusních salonech. Vůz samotný v reklamách vůbec nevystupuje. Místo něj se v zápatí obrazu skví nápis: He (she) drives a Duesenberg.

ABY TO BYLO JAKO ZE ŽIVOTA

Abychom se nepohybovali jen v USA, pojďme se podívat do našich zemí. Ve 20. a 30. letech už u nás byla reklama na automobily dobře zavedená a výrobci vozů hledali stále nové způsoby, jak své výrobky propagovat. Na rozdíl od USA se u nás stále dbalo hlavně na praktičnost a spolehlivost. Ideálním a velmi populárním způsobem tedy bylo vyslat mladou krasavici na jízdu po republice, během které se nechala na naplánovaných zastávkách fotit do společenských žurnálů. Když bylo potřeba přitvrdit, vyslaly automobilky své zástupce na závody, dálkové a terénní jízdy a u novinářů si objednávaly články oslavující spolehlivost a odolnost jejich výrobků. Neměli bychom však podlehnout dojmu, že šlo o klamavou reklamu. Nakonec pánové Zikmund a Hanzelka jeli se svou tatroou doslova kolem celého světa.



POVÁLEČNÉ SCI-FI

Po válce se celý svět snažil zapomenout na prožitě hrůzy a hledět výhradně k světlým zítřkům. Díky válečnému snažení mělo lidstvo k dispozici atomovou energii, raketový motor, umělé hmoty a všem se zdálo, že během několika let budeme žít v realitě sci-fi románů. Smysl pro fantazii projevovali i marketéři automobilek. Ford například zřídil celé zvláštní oddělení jménem Advanced Styling Studio. Designéři zde požívali plné tvůrčí svobody a vytvářeli koncepty aut s průhlednými střechami připomínajících létající talíře a se sedačkami do kruhu usnadňujícími konverzaci během jízdy. Většina nápadů byla použita jen v propagačních materiálech, některé se dostaly do fáze prototypů (např. Ford Beatnik Bubbletop). Jejich odkaz však přežívá dodnes. Například ikonický design filmů Blade Runner, Aliens nebo Tron spoluvytvářel návrhář Syd Mead, který si za mládí brousil styl právě ve Fordově Advanced Styling Studio.

THINK SMALL

Jestli vám připadá, že se ve vyprávění o autoreklamě soustředíme na USA, není to náhoda. Boom automobilového průmyslu a jeho propojení s reklamou a marketingem se skutečně odehrával především na novém kontinentu. Jen během prvního poválečného desetiletí se počet vozů na zdejších silnicích zdvojnásobil na 50 milionů. Benzin byl laciný, ekologie bylo neznámé slovo a heslem doby byla „čím větší a hranatější, tím lepší“. Pokoušet se v tomto prostředí propagovat malé vozítko připomínající brouka se mohlo zdát jako šílenství. Zvlášť když vyjždělo z továrny v německém Wolfsburgu, na které lpělo stigma válečné výroby. Jak málo Volkswagen věřil v úspěch VW Beetle na americkém trhu, dosvědčuje fakt, že agentura Doyle Dane Bernbach (DDB) dostala celkový rozpočet pouhých



800 000 dolarů. Art director Helmut Krone a textař Julian Koenig se toho nezalekli. Namísto drahé barevné reklamy pustili do novin takřka prázdnou černobílou fotografii, v jejímž levém horním rohu se krčí tmavý brouk. Namísto bombastických titulků reklama v několika strohých větách konstatuje, že auto není krásné ani rychlé, ale je spolehlivé, odolné a že odmítnutí kultu velkých bouráků z majitele nedělá chudáka, ale chytrého individualistu. Slogan „Think small“ je dodnes považován za jeden z nejlepších v historii reklamy a do sedmi let jezdilo po USA brouků milion.

KDYŽ IKONA TVOŘÍ PRO IKONU

Podobný, ale zároveň zcela odlišný příběh se zhruba ve stejné době odehrával i v Evropě. Místo lidového minivozítka v něm figuruje luxusní značka Rolls-Royce, která chtěla v roce 1957 povzbudit prodejnost svého nejúspěšnějšího modelu Silver Cloud. Zakázky se chopil sám velikán reklamní historie David Ogilvy, který (údajně) osobně napsal a otestoval 26 různých sloganů, až se nakonec rozhodl pro větu: „V 60 mílech za hodinu vychází nejhlasitější zvuk nového Rolls-Royce z jeho elektrických hodin.“ Reklama, která jí byla uvedena, zvýšila prodeje vozu za jediný rok o 50 %.





CHRYSLER
BORN OF FIRE
× EMINEM

Nejdražší autoreklama v historii

S novým tisíciletím přišel dojem, že horní hranice rozpočtů reklam pro automobilky neexistuje. Výrobci se doslova předhánějí v tom, jakou celebrity posadí za volant a jaké vizuální orgie během několika málo minut divákům připraví. Kia za reklamu na model K900 stylizovanou do podoby filmu Matrix utratila 8 milionů dolarů. Jaguar stejnou částku investoval do spotu Britští padouši, ve kterém se objeví Mark Strong, Tom Hiddleston a Ben Kingsley. Chrysler investoval dokonce rekordních 12 milionů do reklamy, ve které Eminem projíždí ulicemi Detroitu a medituje o drsné historii města, kde se z „nejžhavějších ohňů rodí nejsilnější ocel“. I tyto částky však blednou před náklady na product placement ve slavných filmech. Známa je přetahovaná mezi BMW a Fordem o to, či vůz bude řídit agent 007. Německá automobilka zaplatila za tuto výsadu ve filmech Golden Eye, Zítřek neumírá a Jeden svět nestačí hezkých 80 milionů dolarů. Bondův ikonický Aston Martin se vrátil až s Danielem Craigem ve filmu Dnes neumírají majitelé značky – automobilku Ford – to přišlo údajně na 35 milionů.

ÉRA TELEVIZE

V 80. a 90. letech se souboj automobilových kampaní přesunul z tisku do televize. A bylo se na co dívat. Ford například posadil za volant nového modelu Cougar Dennise Hoppera a nechal ho závodit se svým mladším já jedoucím na ikonickém Harley z filmu Bezstarostná jízda. O pár let později zase v reklamě použili záběry z kultovního filmu Bullit a sestříhali je tak dovedně, že se zdá, jako by se Steve McQueen proháněl ulicemi San Francisca v modelu Puma (McQueen byl tehdy již po smrti). Volkswagen se dokonce v roce 1987 nezdáral využit podobnosti modelky Pauly Hamilton s lady Dianou, která se tehdy právě rozvedla s princem Charlesem. Reklama sleduje hrdinku, jak rozzlobeně odchází z luxusního sídla, odhazuje brilantový prsten i norkový kožík a nakonec si z bývalého života ponechá jen svůj Volkswagen Golf. V něm odjíždí vstříc lepším zítřkům se sloganem: „Kdyby tak bylo na všechno v životě spolehnutí jako na Volkswagen.“ Asi nejlepší ukázkou této zlaté televizní éry je slavná reklama na vůz Land Rover, který poslední etapu své jízdy po souši i ve vodě absolvuje šplháním po takřka kolmé stěně přehradní hráze.



Ze spotu Land Rovera

ÉRA VIRÁLŮ

V éře sociálních sítí přestalo platit, že čím vyšší rozpočet, tím lepší reklama. O úspěchu či neúspěchu dnes rozhoduje hlavně to, jestli se z kampaně stane „virál“. Ten se dá zařídit často jen vtipným nápadem. Jedním z prvních byl spot propagující řídicí systémy nákladů Volvo, ve kterém předvede Jean-Claude van Damme svůj slavný rozštěp, zatímco stojí na zpětných zrcátkách dvou couvajících kamionů. Spot Epic Split posbíral snad všechna ocenění v reklamní branži. Za pouhých 9 dní ho zhlédlo 40 milionů diváků a s rozpočtem 4 miliony vygeneroval obrát 170 milionů. Co do sledovanosti mu může konkurovat pouze spot Volkswagenu The Force, ve kterém chlapeček v kostýmu Darth Vadera silou vůle nastartuje VW Passat.



Fotografie: Photo Agency / Shutterstock.com

PŘEŠLAPY A PRŮŠVIHY

Volkswagen platí ve světě reklamy za ikonu a v našem výčtu se objevil mnohokrát. To neznámá, že také nedokázal pořádně šlápnout vedle. Například když automobilka inzerovala levné náhradní díly a dostupný servis po haváriích sloganem: „Dřív nebo později bude domů řídit vaše žena.“ Anebo když v reklamě na leasingové služby Škodovky na obrázku ženich rozmýšlí, jestli by nemohl nevěstu vrátit tatínkovi a vyměnit ji za mladší model. Nejstrašnější lapsus v historii autoreklamy má pravděpodobně na svědomí Ford India. V reklamě propagující prostornost modelu Ford Figo je vidět řidič, nápadně podobný italskému premiérovi Silviu Berlusconi, jak spokojeně shlíží do zavazadlového prostoru, ve kterém se krčí tři spoutané, spoře oděné dámy s roubíky v ústech. Ford se sice omluvil a vysvětloval, že šlo pouze o návrh a že reklama neměla nikdy jít do médií. Uvěřitelnosti omluvy ovšem nepomohl fakt, že reklama existuje i ve dvou dalších verzích, na kterých Paris Hilton unáší sestry Kardashianovy a Michael Schumacher své rivaly z F1 Sebastiana Vettela, Fernanda Alonsa a Lewise Hamiltona. **c**

nokian[®]
TYRES

STVOŘENÁ PRO ZIMU

ZROZENÁ VE FINSKU
1934
VYNÁLEZCE ZIMNÍ PNEUMATIKY

PŘILNAVOST OD VYNÁLEZCE ZIMNÍ PNEUMATIKY

Zimní pneumatika **NOKIAN TYRES SNOWPROOF** se zrodila v arktických podmínkách, ale doma je na každé evropské silnici. Jedinečná kontrola nad vozidlem a spolehlivost i na samotné hranici přilnavosti a mimořádná bezpečnost ve všech jízdních podmínkách.



Od kamene u cesty

Historie dopravního značení

Nikdo už asi nezjistí, který poutník začal značit cestu záseky v kůře stromů ani kdo vystavěl na křižovatce nebezpečné cesty pyramidu z kamení, aby varoval ostatní pocestné. Projděte se s námi po časové ose lidských cest po těch největších mílnících dopravního značení.

Text Jiří Holubec, Foto Shutterstock, Profimedia



Deska v překladu říká „První milník Via Appia z Kapitolu“.

Kapitol je nejznámější a nejmenší ze sedmi římských pahorků, centrum a symbol moci starověkého Říma.

Jedna římská míle čítala 1 478,5 metru.

Starověk

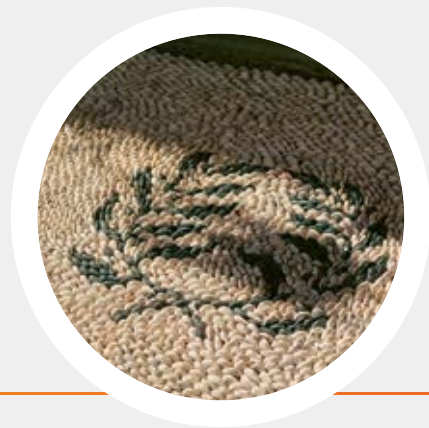
Via Appia (312 př. n. l.)

Cestu začal stavět Appius Claudius Caecus, po němž je pojmenována. Vedla z Říma do Brindisi (téměř 600 km).

Od tohoto pramení pořekadlo:
„Všechny cesty vedou do Říma“.

Starověk

Poutníci, poslové, vozkové a vůdci karavan spolu komunikovali pomocí různých symbolů a značek odnepaměti. Výstražné symboly z kamení, záseky v kůře stromů nebo konstrukce z tyčí a větví dokázaly pocestnému sdělit překvapivé množství informací. Většinou však byly srozumitelné jen zkušeným cestovatelům nebo členům jedné zasvěcené skupiny. Za opravdový začátek dopravního značení, tedy systému, který je srozumitelný všem, se považují milníky a rozcestníky. I za nimi se musíme vypravit hodně hluboko do historie. Do dob, kdy pouštěmi severní Afriky putovaly karavany a oblast kolem Středozemního moře začaly proplétat dlážděné



Město **Rhodos (Řecko)** bylo založeno v roce 408 př. n. l. Dnes patří k nejlépe zachovaným středověkým městům v Evropě, a je proto od roku 1988 zapsáno na seznam světového dědictví UNESCO. Za pozornost stojí unikátní dlažba cest města z oblázků. Mohly také sloužit jako rozcestníky?

silnice antických impérií. Jsou to právě Římané a jejich tendence zavádět i v nejdlehlších provinciích jednotné pořádky, komu za nejstarší dochované dopravní značení vděčíme. První milníky totiž podél cest začali stavět právě oni. Vybavuje se vám pořekadlo, že všechny cesty vedou do Říma? Tehdy to platilo doslova, a navíc všichni císařovi poddaní věděli, jak daleko se od věčného města nacházejí.

Novověk

Stejně jako ostatní věčné říše ani ta římská netrvala navěky. Hodně nápadů však po jejich zákonodárčích zůstalo a dopravní značení je jedním z nich. Když se koncem středověku



Novověk



1886

Dvometrový kámen **Baba** stojí v blízkosti obce **Slavětín**, 6 kilometrů východně od Loun. Při průzkumu v roce 1896 bylo zjištěno, že kámen je ve skutečnosti zasazen hluboko do země zřejmě stejně velkou částí, jako je ta nadzemní.

(foto: kudyznudy.cz)

začal rozmáhat mezinárodní obchod, poštovní služby a přibývalo stálých cest, rozrůstal se i počet orientačních označení. V 17. a 18. století mohli cestovatelé díky systémům kamenných sloupků putovat napříč Evropou i Ruskem. Na nejméně frekventovaných křižovatkách se dokonce začaly objevovat i dřevěné „křižové značky“, které při troše fantazie můžeme klidně považovat za předchůdce dnešních návěstí před křižovatkou.

Milníky, kilometrovníky a rozcestníky – tedy předchůdci orientačních značek – nebyly jediným značením, které na silnicích cestující potkávali. Mezi historicky úplně nejstarší formy značení patří takzvané brzdové

17. st.

Budování křižových cest bylo oblíbené v baroku. Připomíná 14 nebo 15 událostí, tzv. zastavení, z posledního dne života Ježíše Krista. Bývají zbudovány jako řada kaplí nebo božích muk a zpravidla vedou do kopce.

Klokoty (Tábor)



kameny neboli pozorky. Tato prastará forma výstražného dopravního značení sloužila jako varování před prudkým klesáním. Koňmi tažené kočáry a formanské vozy totiž nedisponovaly účinným brzdovým mechanismem.

První auto s benzinovým motorem byl meďour, i když název Mercedes-Benz přijali až v roce 1901. Vyrobene v roce 1885 a patentované 1886.

Mercedes-Benz 1886 Patent Motorwagen

Aby se povoz příliš nerozjel, musel vozka na vrcholu kopce na kola nasadit takzvané šupky (čuby, barky neboli korýtce), které kolo zablokovaly, a vůz z kopce jel smykem. Když budete všímaví, několik kamenných sloupů s reliéfem šupky podél silnic stojí dodnes. Jeden z nich je například v Radčicích u staré silnice mezi Vodňany a Protivínem.

Moderní značení

Když zvony odbily začátek 20. století a svět vykročil do moderního věku, bylo jasné, že je potřeba nastolit v dosud regionálně odlišném dopravním značení jednotu. V roce 1908 se proto v Paříži sešel Mezinárodní silniční



1900

Technická revoluce a 19. století přinášely do organizace dopravy nové výzvy. Jak si poradit s neorganizovanou změť lidí, povozů, vlaků nebo vzducholodí?

Paris, France –
Boulevard des Capucines

kongres, ze kterého vzešla o rok později takzvaná Pařížská konvence o provozu motorových vozidel a jednotném značení. Za vzor si evropsští úředníci zvolili britský systém značek ve tvaru kruhů a trojúhelníků. Ten se na ostrovech používal už od roku 1903 a začal se ujímat například i v Itálii nebo v Německu. Trvalo to sice ještě více než dvě dekády a několik mezinárodních kongresů, ale v březnu 1931 byla v Ženevě na Evropské konferenci o jízdě silniční uzavřena Mezinárodní úmluva o sjednocení silničních značek a silniční signalisaci. Signatáři se zavazovali odstranit staré dopravní značení a přijmout jednotný systém červeno-bílých výstražných a příkazových značek. Tento krásný příklad mezinárodní spolupráce trochu kazí fakt, že

1975

„STOPKA“: Nejprve modrý, červeně orámovaný trojúhelník s bílým nápisem STOP byl v roce 1951 změněn na kruh s trojúhelníkem uprostřed a černým nápisem. Dnešní osmiúhelník se objevil až v roce 1975.

po dlouhých debatách byly přijaty značky pouze čtyři: varování před příkopem, před prudkou zatáčkou, před přejezdem přes železnici a návěstí před křižovatkou. Ostatní návrhy, například varování před nebezpečným klesáním, přerušением silnice či povinností zastavit, neprošly. Sjednocené nebylo ani informační značení. Bylo ponecháno na místních zvyklostech, a proto se v různých státech poněkud liší i dnes.

Jaké to bylo u nás?

V našich zemích se orientační značení začalo ve větší míře objevovat na

začátku 18. století a značení vzdálenosti od velkých měst pomocí kamenných sloupků bylo dokonce zaneseno do zákonů. V Řádu policie silniční pro veřejné nestátní silnice, vydaném ve Slezsku v roce 1878, se píše: „Cestníky, jichž jest zapotřebí, aby se ukázalo, kam silnice jde, budtež na obecních silnicích postaveny od obcí a na okresních od správy silniční, již se týče.“ Na zbytku území Čech a Moravy bylo značení sjednoceno až v roce 1909, kdy se na státních silnicích objevily betonové či kamenné sloupky s jednou zkosenou hranou pro označení směru či vzdálenosti od města.

České země byly v přijímání nových standardů dopravního značení velmi aktivní. Ne všechna nařízení se podařilo do praxe zavést. Neujal se například nápad rozlišovat státní silnice pomocí sedmi různých barev na kilometrovnicích (silnice z východu na západ měla být značena červeně, severo-jihní modře a podobně). O něco úspěšnější byl nápad vysazovat na křižovatkách stromy a přibíjet na ně orientační cedulky. Jelikož však byla o kov nouze, značky na stromech často nevydržely dlouho.

V roce 1935 se dokonce dopravní značky poprvé ocitly i ve sbírce zákonů. Šlo o čtyři základní značky přijaté na výše zmíněné ženevské konferenci – tedy varování před zatáčkou, křižovatkou, dírou v silnici a železničním přejezdem či jiným nebezpečím. Další, jako například „stopka“, přibývaly postupně a jejich vzhled se měnil. Původní podoba byl modrý, červeně orámovaný trojúhelník s bílým nápisem STOP. V roce 1951 byl změněn na kruh s trojúhelníkem uprostřed a černým nápisem. Dnešní osmiúhelník se objevil až v roce 1975.

Případ semafor

V systému pravoúhlých ulic ve městech Spojených států funguje doprava poněkud jinak než u nás a pro její řízení se osvědčil tříbarevný světelný semafor. Do Evropy se tento vynález rozšířil až ve 20. letech 20. století a u nás se poprvé rozsvítil v roce 1927 na křižovatce Hybernské, Dlážděné a Havlíčkovy ulice (tedy v místě dnešního Masarykova nádraží). Stál u něj však i nadále strážník a barvy přepínal ručně. **c**

Nové MG EHS

Plug-in hybrid



Since 1924



150 000 km



od **887 940 Kč**

Vyzkoušejte si nové EHS i vy

Nové MG EHS vám na první pohled ukazuje své SUV schopnosti. Při vývoji v Evropě byla věnována nejvyšší pozornost kvalitě a výběru špičkových materiálů a technologií. Asistenční systém MG Pilot disponuje prvky autonomního řízení a ke sledování prostoru před a kolem vozu využívá nové EHS kombinace kamer a radaru. K pohonu slouží plug-in hybridní hnací jednotka se systémovým výkonem 258 koní a nabíjet můžete při jízdě, při stání, nebo prostřednictvím nabíjecí stanice i domácí zásuvky. Čistě elektrický dojezd na jedno nabití je 52 km. Nové EHS nabízí skvělou kombinaci prvotřídní kvality a bohaté výbavy na vašich cestách.

Kombinovaná spotřeba 1,8/100km, emise CO₂ 43 g/km (dle normy WLTP).
Údaje dle směrnic a nařízení EU nebo předpisů EHK. Obrázky jsou ilustrativní.

www.mgmotor-czech.cz

Automobilový trh se zmítá v problémech

Až skončí pandemie, vrátí se trh s automobily do normálu, očekávali experti. Jenže se tak nestalo. K problémům stávajícím se přidaly nové, včetně tak často skloňované inflace. Jak mohou klienti toto nelehké období překonat, popisuje v rozhovoru Martin Brix, generální ředitel společnosti LeasePlan.

Text Lucie Kettnerová, Foto Matěj Třešňák

O problémech na automobilovém trhu se mluví již delší dobu. Co tuto oblast nyní nejvíce trápí?

Souhrnně bych mohl tyto problémy definovat jako přechod od spalovacích motorů k elektrickým, zvyšující se náklady na pořízení a provoz vozidel a celosvětová nedostupnost nových aut.

S nedostatkem nových vozů se potýkáme už od počátku pandemie, utlumení výroby na tak dlouho však nikdo nepředpokládal...

Za tímto nedostatkem jsou stále pokračující výkyvy v dodavatelském řetězci. Jednou jsou to čipy a podruhé dveře, polovodiče nebo plasty, které schází kvůli vyhoření továrny u Mladé Boleslavi. Další příčinou je velká poptávka po elektromobilech, a to zejména v zemích, které tyto vozy daňově zvýhodňují. Tyto důvody se v čase mění, a tak se výrobu stále nepodařilo za více než dva roky optimalizovat. Zlepšení očekávám až v roce 2024, kdy automobilky zvýší své kapacity, neboť plánují představit nové modely elektromobilů nebo vozů se spalovacím motorem po faceliftu.

Pokud dnes do LeasePlan přijde klient, který potřebuje pro svou firmu flotilu dvaceti vozů, hrozí, že odejde s prázdnou? Na nové auto se nyní čeká rok i déle.

Pro každého klienta se snažíme sestavit takové řešení, aby nemusel svůj byznys omezovat. Pokud potřebuje auta opravdu rychle, musí ovšem počítat s tím, že si nebude moci vybírat značku vozu nebo místo nového vozu odjede s vozem použitým. Připravit se také musí na vyšší cenu, než kterou by získal, pokud by byl čas a prostor vyjednat slevu. Ale mobilitu jeho firmy zajistíme v každém případě, a to dnes klienti oceňují. S obdobnou prosbou se na nás nyní obracejí třeba firmy, které montují fotovoltaické panely, po nichž je velká poptávka. Rychle potřebují zvýšit počet dodávkových vozů, aby vyšly svým zákazníkům co nejdříve vstříc, a my jsme schopni jim s tím i v tomto složitém období pomoci.

Klienti mohou mít obavu i z rostoucích úrokových sazeb. Zajímají se už o to, co nastane, až jim skončí operativní leasing?

Těchto dotazů je nyní hodně a my se

snažíme hledat modely, jak se vyhnout výraznému zvýšení úrokových sazeb, za nímž stojí Česká národní banka. Řešením může být nastavit si nejprve variabilní úročení a ve chvíli, kdy dojde k poklesu tržních úroků, přejít na fixaci. Domluvit se lze i na prodloužení stávajícího kontraktu, kde výsledná úroková sazba nemusí být tak vysoká.

Jako jeden z dalších problémů jste zmínil přechod na elektromobilitu. Jaký má tento udržitelný trend dopady na firmy?

V první řadě je to stále poměrně vysoká pořizovací cena elektromobilů, která se následně propisuje i do provozování těchto aut. Mám pocit, že vláda v oblasti elektromobility úplně zaspala. Nejenom že elektromobily finančně nezvýhodňuje, jako to dělají jiné země, ale ani nevysvětluje, proč jsou pro budoucnost důležité. Budování sítě dobíjecích stanic hodila jen na bedra jednotlivých výrobců. Není tedy divu, že Česko patří spolu s Polskem k zemím, kde je po elektromobilech nejnižší poptávka. My se snažíme naše klienty alespoň edukovat a připravujeme pro ně například odborné snídane, kde o tomto tématu diskutujeme.

Jak zatím firmy reagují na zvyšující se náklady na provoz flotily a jak jim může LeasePlan s tímto problémem pomoci?

Přirozeně reagují omezením vozového parku, případně sdílením flotily v rámci firmy. Trápí je totiž nejen rostoucí



ceny za pořízení auta, ale také stoupající náklady související s jeho provozem, jako jsou náklady na leasing, pojištění či opravy.

Inflační dopady pomáháme klientům zbrzdít řízením objednávky a jejím směřováním k dodavatelům, kteří jsou schopni ji pokrýt za rozumnou cenu, a to samozřejmě při zachování kvality. Dalším naším přínosem klientům je zapojování nových technologií do provozu aut. Využíváme například řešení stojící na telematických jednotkách, které dokážou online číst hlášky, jež vozidlo vysílá svému řidiči. Řidičům, kteří automobilům tak úplně nerozumí, navíc pomáháme tyto hlášky i dešifrovat.

Můžete uvést konkrétní příklad?

Řidiče včas upozorníme, že auto potřebuje údržbu, a dokonce ho do autoservisu rovnou i objednáme. Tím zamezíme poškození vozidla, které by se odrazilo ve snížení jeho hodnoty nebo zkrácení životnosti. Naše zkušenosti ukazují, že řidiči se k vypůjčenému vozidlu nechovají s takovou péčí jako k autu vlastnímu a například oddalují doplnění oleje. Jsou-li řidiči „pod naším dohledem“, má to pozitivní vliv na provoz auta a firmě to přináší nezanedbatelné úspory. Důležité je v této souvislosti říct, že nikdy nesledujeme

osobní údaje řidiče ani jeho trasu, ale jen a pouze stav vozidla.

Objevují se při i poskytování operačního leasingu nové trendy?

Novinkou při poptávce financování je, že nám dává klient větší volnost, se kterým dodavatelem kontrakt sjednáme. Dříve si vybíral konkrétního dealera, protože ho měl například blízko své firmy. Dnes požaduje garanci kvality a ceny, ale o konkrétním dodavateli nelicituje. Věří, že pro něj vybereme toho nejlepšího. A vyplácí se mu to.

V tom je totiž naše vysoká přidaná hodnota. Máme vyvinutou strukturu procesu, která zajistí stabilní a pro klienta výhodnou spolupráci. A netýká se to jen pořízení vozu. V případě poruchy auta dokážeme velmi rychle zajistit servis, protože spolupracujeme jen s kvalitními a motivovanými servisy. Klient tak ušetří za zapůjčení náhradního vozidla a také často za samotnou opravu.

Dalším trendem současného trhu je digitalizace, na níž jsme ve firmě opravdu zapracovali. Díky tomu se nám uvolnily ruce na péči o klienty. Náš tým nyní stojí na práci expertů, kteří dokážou firmu rozvíjet a s klienty úspěšně spolupracovat. Na náš tým jsem právem pyšný. **c**

Martin Brix

MANAGING DIRECTOR LEASEPLAN

Do české pobočky nadnárodní leasingové společnosti LeasePlan nastoupil po studiích na pražské VŠE v roce 1999. Nejdříve působil na pozici risk manažera, poté byl jmenován finančním ředitelem.

V roce 2007 jej centrála skupiny pověřila rozjezdem rumunské pobočky. Během necelých pěti let se stala jedničkou na trhu. V roce 2012 se Martin Brix vrátil do České republiky na pozici finančního ředitele. Za rok 2016 obdržel prestižní titul Finanční ředitel roku.

Od roku 2018 je Generálním ředitelem LeasePlan ČR.

LeasePlan Centrum: nové jméno, stejná služba

Už je to více než dva roky, co jsme pro vás ve Vestci u Prahy otevírali centrum pro prodej ojetých vozidel CarNext. To si celou dobu drží kvalitní a pestrou nabídku vysoce kvalitních ojetých aut po prvním majiteli – LeasePlanu.



Pokud jste do Vestce zavítali v posledních týdnech, možná jste si všimli drobné změny. CarNext se přejmenoval na LeasePlan Centrum. Jeho služby však zůstávají bez změny. Značka CarNext se osamostatnila a opustila český trh. Nově vzniklé LeasePlan Centrum pouze přebírá štafetu v prodeji kvalitních ojetých vozidel.

Vybrat si tedy můžete z té nejlepší nabídky vysoce kvalitních ojetých vozů od společnosti LeasePlan, tedy prvního majitele vozu. Auta jsou před dodáním kvalitně servisovaná a procházejí důkladnou kontrolou.

Služby, na které se můžete těšit:

- 1** **Fixní cena vozidla**
– jediný poplatek před registrací, žádné další skryté poplatky
- 2** **Kompletní servisní historie**
– detailní servisní historie včetně všech pojistných událostí
- 3** **Dvoutýdenní záruka vrácení peněz**
– auto můžete do 14 dnů vrátit bez udání důvodů
- 4** **1. majitel**
– prodáváme pouze námi vlastněná vozidla

KRIZE V AUTOMOBILOVÉM PRŮMYSLU A DLOUHÉ ČEKACÍ LHŮTY?

Kvality ani šíře naší nabídky se to zatím netýká. Přijďte se přesvědčit a třeba zjistíte, že kvalitní ojeté auto po prvním majiteli může být to nejrychlejší a nejekonomičtější řešení.



BMW X1



Ideální člen vaší firemní flotily

- Dvojice plug-in hybridních modelů, čistě elektrická iX1, ale i zážehové a vznětové modely vykazují velice nízkou spotřebu.
- Po ojetých BMW X1 je tradičně vysoká poptávka, tudíž můžete očekávat vysokou zůstatkovou cenu, a tedy celkovou cenu vlastnictví (TCO) konkurenceschopné i vůči vozům mainstreamových značek.
- Plug-in hybridní modely a čistě elektrická varianta se řadí mezi nízkoemisní vozidla. Podle zákona upravujícího podporu nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících se pro uživatele zdanění služebních nízkoemisních vozidel snižuje o 50 %.
- Okamžitě dostupná radost z jízdy v podobě prémiového vozidla je ideálním benefitem pro vaše zaměstnance.



Již v říjnu 2022 bude na trh uvedeno nové BMW X1, které díky výraznějšímu designu, posílené elektrifikaci a progresivní konektivitě posouvá úspěšnou koncepci vozů Sports Activity Vehicle (SAV) prémiového kompaktního segmentu do budoucnosti utvářené udržitelností a digitalizací. Zpočátku budou k dispozici dvě zážehové a dvě vznětové varianty. Hned poté bude následovat další zážehový a jeden vznětový model, ke kterým se přidá čistě elektrické BMW iX1 xDrive30 a dvojice plug-in hybridních modelů.

FUNKČNÍ VARIABILITA V MODERNÍM PRÉMIOVÉM PROSTŘEDÍ

Kompaktní člen modelové řady BMW X nyní vyniká větší mohutností, zatímco čistý a zjednodušený designový jazyk odráží výraznější charakter definovaný větším vnitřním prostorem, moderní prémiovou atmosférou, udržitelností a digitalizací. Rozsáhlé použití digitalizace umožnilo výrazně snížit počet tlačítek, ovládacích prvků a přepínačů, přesto je ovládání ještě intuitivnější než v minulosti. Bezrámečkový skleněný BMW prohnutý displej, který je mírně nakloněn směrem k řidiči, přináší do vnitřního prostoru modernost.

NEJMODERNĚJŠÍ TECHNOLOGIE ZVYŠUJÍ KOMFORT A BEZPEČNOST

Nové BMW X1 se sportovně agilní ovladatelností v podmínkách každodenního používání, schopností jezdit i mimo zpevněné silnice a přesvědčivým komfortem na dlouhých cestách přináší příjemně vyvážený a mimořádně uspokojivý zážitek z jízdy v každé situaci. Kompaktní člen modelové řady BMW X je standardně vybaven LED světly pro potkávací a dálková světla. Volitelně dodávané adaptivní LED světla zahrnují také odbočovací světla, neoslňující matrixová dálková světla a režimy pro město, dálnici a špatné počasí. Pokud jde o funkčnost a dostupnost, patří automatické jízdní a parkovací systémy, kterými je nové BMW X1 vybaveno, k nejlepším na trhu. Tyto asistenční systémy podporují řidiče nebo mu ulehčují práci v nejrůznějších jízdních situacích a při parkování a manévrování díky technologiím, jako je aktivní ukazatel vzdálenosti při parkování (PDC) se senzory vpředu a vzadu. Ve standardní výbavě je také couvací kamera a couvací asistent, který je schopen vycouvat s vozidlem na vzdálenost až 50 metrů tak, že je vede po stejné trase, po které se pohybovalo vpřed. **c**



Do
Humpolce
na Gočára
i prvotřídní
sladké



CAFE 8SMIČKA

Nejen sladké umění

Na půl cesty mezi Prahou a Brnem se vyplatí sjet do **Humpolce**. Tedy města, kterému pomáhal dát moderní tvář slavný architekt Josef Gočár a pro své postavení v soukenickém řemesle dostalo přezdívku Český Manchester. Dnes je ve městě magnetem 8smička, galerie a kulturní centrum, které vzniklo po vedenou konverzí brownfieldu, někdejšího soukenického a později textilního areálu. Kromě toho, že je teď v budově galerie se zajímavou dramaturgií a knihkupectví věnované uměleckým i dětským knihám, nechybí ani kavárna.

A právě tam nasměrujte své kroky. Cafe 8smička je totiž vyhlášená svými dortíky, ale i tím, že si odsud můžete odvézt také výborný kváskový chléb. Ze sladkostí nabízejí českou klasiku, jako je větrník, věneček nebo kremrole, můžete si však vybrat i zákusek, který v sobě odráží světové cukrářské trendy. Budte si jisti, že všechno bude z másla, a když z vanilky, tak jediné pravé. K tomu připravují kávu z pražské rodinné pražírny Ala Coffee.

WERICHOVA VILA

Luxus po francouzsku

„Jsem ráda, že nad mými dezerty dochází k žádostem o ruku, že se u nich scházejí celé rodiny, že mi klienti píšou, že se moje práce stala jejich rodinnou tradicí,“ vyznává se Iveta Fabešová na svém webu. Iveta je vyhlášená cukrářka, kterou chytila vášeň pro cukrářinu v dětství a už ji nepustila. Cukrářnu pod svou značkou IF teď provozuje ve slavné **Werichově vile na pražské Kampě**, a jestli jste její výtvořky, které vycházejí z francouzského řemesla, ještě neochutnali, máte co dohánět.

Její zákusky jsou na pohled tak krásné, že to může chvíli trvat, než se do nich člověk zakousne. Zde malá ukázka z nabídky: pistáciový entremet pro milovnice a milovníky zelených oříšků, golden egg z kokosové pěny, ananasu, manga, vanilky a čokolády nebo klasická francouzská eclairka z odpalovaného těsta. Nechybí ani barevné macarons neboli makronky. Je těžké odsud odejít! Objekt Werichovy vily má 450letou historii a kromě Jana Wericha, který byl jejím asi nejznámějším obyvatelem, je spojena s básníkem Vladimírem Holanem, který ve vile žil a tvořil dvacet let.



CAFÉ BUDÍK

Čokoládové orgie

Nejen lišky a husity to táhne na jih do **Tábora**, je to i jasný směr pro každého, kdo si neumí svůj život představit bez čokolády a čokoládových pralinek. Pod křídly pralinkové značky Bon Bon je v Táboře nejen Café Budík, ale hned naproti přes ulici i Muzeum čokolády a marcipánu. Z velké části ručně vyráběné pralinky jsou v Café Budík k výběru spolu s dorty a zákusky a také s horkou čokoládou do hrnečku asi ve dvaceti verzích. A aby těch místních věcí nebylo málo, kávu připravují ze zrn z tábořské pražírny Zdeňka Plášila.

S pusou od čokolády je nejlepší vyrazit rovnou na prohlídku města. V historickém centru jsou zachovalé křivolaké uličky s gotickou atmosférou, k vidění jsou renesanční i barokní stavby. A ve Staré radnici sídlí zdejší „must-see“, Husitské muzeum věnované tábořské historii.



Cesta do sladkého ráje vede přes dorty, zákusky a pralinky



PEPE BAKERY & COFFEE

Dort a drink na horách

Ostravice je jeden z možných výchozích bodů pro výlet na Lysou horu, královnu a nejvyšší horu Moravskoslezských Beskyd. Cesta měří osm a půl kilometru a vede po červené turistické značce. Na cestě jsou úchvatné výhledy do krajiny, třeba ze skalního útvaru Horní Mazák je vidět Smrk, druhá nejvyšší hora Moravskoslezských Beskyd. V zimě se dá po horách běhat na běžkách po Beskydské magistrále.

Ale zpět k Ostravici. Kromě toho, že jde o strategické výchozí místo pro beskydskou turistiku, je také důležitá na mapě každého, kdo má rád lahodnou kávu a domácí zákusky. V PePe bakery & coffee nabízejí jak dorty, tak třeba cupcakes. Stačí si opakovat „čokoládový piškot nadýchaný jako obláček, na něm jemný tvarohový krém a to vše zabalené v čokoládové polevě“ a sbíhají se sliny. A navíc tu špičkově točí pivo a míchají i jiné drinky, což se může jako tečka za sladkým občerstvením nebo sportovním výkonem dost hodit.



SORRY – PEČEME JINAK

Ke kávě mech a cvrčci

Brno je vyhlášeným centrem kávy, kávy i sladkostí. Nespěchat, poseďte a trochu se rozmazlit sladkým, to je fajn brněnský program. Tedy vedle toho, že si ve městě říká o návštěvu například slavná funkcionalistická Vila Tugendhat, skvost od německého architekta Ludwiga Miese van der Rohe s onyxovou stěnou, nebo Technické muzeum v Brně, kde je mezi expozicemi také jedna věnovaná motoristickému sportu, včetně historie a vývoje Masarykova okruhu.

A pak je v Brně... mechový dort. Emblematický dort od Sorry – pečeme jinak dobře napoví, co to „jinak“ vlastně znamená. Šokující a zábavný dort, který sestává ze špenátovopistáciových korpusů promazaných krémem z domácího sýru a jahodovou marmeládou. Dort je zdobený ovocem a cvrčky. Čtete dobře. Cvrček banánový, který i zaživa minimálně cvrká, je osmažený na másle. Kdo chce ke kávě raději něco klidnějšího, může samozřejmě zvolit třeba zmrzlinový sendvič. **c**



Naše akce

Za poslední půlrok se toho stalo opravdu hodně. Takhle jsme to rozjeli na akcích pro klienty i zaměstnance.

Vzhůru na skialpy

Byla to tedy pořádná porce zážitků.



Nedošly nám síly ani dobrá nálada.

Cykloradost

Celých 54 kilometrů na kole z Nových Butovic do Hýskova letos zvládlo 70 zaměstnanců.



Celá výprava se skvěle bavila.

Tradiční golf na Karlštejně

V červnu jsme naše klienty pozvali na tradiční golfový turnaj se snovými výhledy. Letos poprvé celý den přišlo.



S takovým panoramatem se hraje samo.

Naše hosty nerozházel ani déšť.



Vítězové

Volejbalový turnaj

Naše zaměstnance jsme v červenci zase pozvali na volejbal. Účast tentokrát trhala rekordy a všech 11 týmů si to moc užilo.

Na New Engines Rallye nás neviděli poprvé

A ani naposled. Letos za LeasePlan startovaly dokonce čtyři posádky.



Letos jsme si vyrazili v BMW.



Vypadá to, že se rozesmáté posádky bavily.



Mít flotilu elektro užitkáčů už dneska není sci-fi.



Tady se mluvilo o budoucnosti dopravy.

Elektromobilita a LCV

Setkání s klienty nad otázkami elektromobility a představení e-LCV značky Voltia.

NEJlepší knižní čtyřka

Ročně vyjde v Česku kolem 13 tisíc knižních titulů. Pulty knihkupectví i knižní e-shopy jsou nepřetržitě napěchované novinkami. Vzali jsme proto pod drobnohled ty nejaktuálnější a vybrali jsme čtveřici, která by vám neměla uniknout.

Text Jana Bohutínská, **Foto** Blanka Novotná

Modré nebe, Tome. Příběh letce RAF Tomáše Loma

HANA BERGMANNOVÁ KLÍMOVÁ

Vloni zemřel ve svých nedožitých 97 letech Tomáš Lom, rozený Löwenstein, válečný veterán, který za 2. světové války sloužil u 311. československé bombardovací peruti RAF. S rodinou před válkou odešel do Anglie, unikl tak nacistickému pronásledování Židů, vystudoval matematiku a fyziku, ale už v 18 letech šel do armády. K 311. peruti se jako pilot dostal na přelomu let 1944 a 1945 a zabýval se hlavně výcvikem pilotů bombardovacích letadel. Po válce se vrátil do Československa, pokračoval ve studiu matematiky a fyziky a potom se dál věnoval vědě.

Nakladatelství Katzberg letos vydalo jeho vzpomínky, *Modré nebe, Tome: Příběh letce RAF Tomáše Loma*, které



stihla zachytit a zpracovat spisovatelka a výtvarnice Hana Bergmannová Klímová. I její předchozí kniha, *Dobrodružství pana Wellingtona* (vyšla 2019), se věnuje letcům RAF, je však určená dětem a doplněná také jejími ilustracemi.



TIP
redakce

Klára a Slunce

KAZUO ISHIGURO

V češtině vyšla další kniha Kazua Ishiguro, britského spisovatele japonského původu, který v roce 2017 získal Nobelovu cenu za literaturu. V novince *Klára a Slunce*, kterou pro nakladatelství Argo přeložila Alena Dvořáková, je středem vyprávění robotka Klára, pokročilá umělá inteligence s výbornými pozorovacími schopnostmi. Podle nakladatele je sice kniha napsaná v žánru sci-fi, ale připomíná také „pohádku o lidském světě“

odkázaném na nelidské Slunce, v jehož proměnlivém světle se dospělí nejdou dětinštější než děti a roboti lidštější než lidé”.

Tvorba Kazua Ishigura už je v Česku dobře známá, takže pokud si jeho svět oblíbíte, můžete se vrátit i k jeho starší tvorbě. Ať už je to Vybledlá krajina s kopci ze začátku 80. let, Neutěšenci z půlky devadesátek nebo Nokturna: Pět příběhů o hudbě a soumraku z roku 2009. Jeho knihy Soumrak dne a Neopouštěj mne byly zfilmovány.

Snadné způsoby, jak zvýšit energii, morálku a výsledky

BOB NELSON A MARIO TAMAYO

Pracovní energii, morálku a výsledky může zvýšit to, že se z práce stane zábava. Alespoň podle knihy z produkce nakladatelství Grada *I práce může být zábava: Snadné způsoby, jak zvýšit energii, morálku a výsledky* od Boba Nelsona a Maria Tamaya. Pokud si myslíte, že práce a zábava jsou věci, které nejdou dohromady, že je lepší v práci pracovat a bavit se ve volném čase, nebo že zábava spíš odvádí od pracovního výkonu, než že ho jakkoliv podporuje, jste podle tohoto autorského duha na omylu. Opak je totiž podle nich pravdou.



Autoři svou knihu nepojímají jen jako teoretický výklad, ale jako soubor mnoha praktických tipů, které můžete v práci vyzkoušet na vlastní kůži. Ve svých dalších knihách se Bob Nelson hodně věnuje motivaci lidí v práci a produktivitě a dá se označit za amerického bestselleristu. Jeho autorské spojení se specialistou na lidský výkon, kterým je Mario Tamayo, slibuje počtení, které vám rozšíří obzory.

Alpami na kole II. ALENA ZÁRYBNICKÁ

Meteoroložka a moderátorka Alena Zárybnická je známá z České televize i Českého rozhlasu. Zároveň se dvacet let věnovala sportovnímu létání a je spojená také s televizním pořadem Na skialpech přes hory. Je vášnivá cyklistka, která žije na horách a miluje Alpy. Na kole však, jak řekla v jednom rozhovoru, nehoní ani tak najeté kilometry, respektive výškové metry, ale radost, kterou jí cyklistika přináší.



Vloni Alena Zárybnická vydala v nakladatelství Universum cyklistickou knihu věnovanou Alpám, *Alpami na kole*, a letos vyšlo její druhé pokračování. V jedničce projela, zmapovala a popsala 35 tras v Rakousku, ve Švýcarsku, v Itálii a ve Slovinsku. Ve dvojce přidává dalších 37 tras v Itálii, Rakousku, Švýcarsku, ve Francii a v Německu. Každou ze 37 tras detailně popisuje a přidává i tipy, jaká místa v okolí navštívit, jaké kulinářské zážitky si nenechat ujít nebo kde si po náročném sportu odpočinout. Věnuje se však i své „domovské“ meteorologii, takže se dozvíte nejdou zajímavost o počasí na jednotlivých místech, kterými projíždí. **c**

Srovnávací jízdy

ukázaly současnost
i budoucnost flotil

Ve čtvrtek 22. září proběhly na polygonu v Hradci Králové Srovnávací jízdy LeasePlan. Během tradiční akce, která je v posledních třech letech spojená i s oceněním Flotila roku, si návštěvníci z řad klientů a partnerů LeasePlanu a magazínu Flotila mohli vyzkoušet 80 různých aut a k tomu bohatý doprovodný program.

Text Luďek Vokáč, Foto LeasePlan





ZÚČASTNĚNÉ AUTOMOBILKY

Audi, BMW, Citroën, Cupra,
Dacia, DS, Ford, Hyundai, Iveco,
Kia, Lexus, Mercedes-Benz, MG,
Mini, Mitsubishi, Opel, Peugeot,
Renault, Seat, Subaru, Škoda,
Toyota, Volkswagen, Volvo

80

aut bylo
k dispozici na
vyzkoušení

Krásný podzimní den přivedl za testováním aut na polygonu v Hradci Králové a v jeho okolí celkem asi 170 hostů, s dalšími partnery a se zástupci automobilek, které sem přivezly prezentovat své vozy, se akce účastnilo asi 300 lidí. S doprovodným programem, jako byly třeba jízdy off-roadů nebo veteránů, kurz bezpečné jízdy na polygonu a další drobnosti bylo účastníkům k dispozici celkem zhruba 80 aut.

Program Srovnávacích jízd LeasePlan byl opravdu nabitý a účastníci měli skutečně napilno. Od devíti hodin od rána do čtyř odpoledne byla auta neustále v rukou řidičů a jen málokterá zahálela. Během dne tak účastníci provedli stovky zhruba dvacetiminutových jízd v okolí královéhradeckého polygonu u tamního letiště. Řidiči mohli testovat auta celkem 25 značek. Jasným

letošním tématem srovnávacích jízd byla elektromobilita. Z 80 dostupných aut jich bylo 20 čistě elektrických a třicet dalších s částečně elektrifikovaným pohonem, tedy s pohonem hybridním.

„Je to poprvé v historii naší akce, co v portfoliu testovaných vozů převládají elektrifikované modely,“ řekl při přivítání účastníků generální ředitel LeasePlan Česká republika Martin Brix. A zároveň popsal rozdíl, kterého si mohl všimnout každý z hostů: **„Ukazuje to, jak se doba dramaticky mění a to, na co jsme byli zvyklí už může být jinak. Zatímco na straně testovacích aut nám tu převládají vozy s alternativními pohony a ukazují budoucnost, na parkovišti, které představuje naši současnost a kde jsme odstavili své aktuální vozy, jasně převládají auta se spalovacím motorem,“** řekl Brix.



Skvělá atmosféra a čistá radost z jízdy.

ZÁJEM O ELEKTRIFIKACI

V rozhovoru pro magazín Comfort pak Brix k tématu ještě dodal: „Zájem o to vyzkoušet si vůz s elektrifikovaným pohonem je obrovský. Je to trochu v kontrastu s aktuálním zájmem našich zákazníků, kterým auta poskytujeme. Ale je to logické, zejména u elektromobilů je to otázka vysoké ceny a připravenosti infrastruktury,“ vysvětlil ředitel leasingové společnosti. Elektrifikace se nevyhýbá jak osobním, tak užitkovým modelům, což ostatně skladba testovaných aut potvrdila.

Martin Brix také říká, že je meziroční nárůst zájmu o elektromobily velký, absolutní čísla zatím ovšem rostou trochu pomaleji. „Firmám dovedeme s tématem elektrifikace jejich flotily hodně pomoci. Stačí, když se na nás obrátí a my jim pomůžeme například upravit firemní flotilovou politiku tak, aby vstup takových aut umožňovala. Poradíme i s vybudováním infrastruktury,“ říká Brix. Mimochodem, ta byla na letišti připravena, zatímco v uplynulých letech byla na akci v permanentenci mobilní nabíječka, teď už samotný polygon disponuje vlastní dobíjecí stanicí.

Právě o vyzkoušení různých elektrifikovaných modelů byl mezi účastníky velký zájem. K tomu pomohlo i to, že některé automobilky přivezly na akci opravdu žhavé novinky: zájemci si mohli mimo jiné vyzkoušet třeba vozy Mercedes-Benz EQE, Toyota bZ4x i Corolla Cross, BMW i4, nebo Renault Mégane e-Tech, u kterých zatím širší veřejnost moc příležitosti usednout za jejich volant neměla.

Účastníci si na akci přijeli rozšířit obzory nejen z hlediska pohonů, ale i značek. Potvrzuje to například Tomáš Kohout ze společnosti Synthos. „Tradičně jezdíme vozy Škoda, víme, jaký standard si drží koncern Volkswagen u svých vozů, včetně těch elektrických. Nic nás tu v zásadě nepřekvapí. Proto považují za skvělé mít možnost vyzkoušet i konkurenci a zhodnotit, jak na tom v porovnání s konkurnovními vozy je,“ řekl Comfortu Kohout. Překvapením pro něj byl vůz francouzské provenience: „Renault Mégane e-Tech patří k příjemným překvapením kategorie běžných vozů,“ chválí Kohout. S chutí si vyzkoušel také nový Mercedes EQE, který podle něj zachovává tradiční prémiové hodnoty značky a drží si kvalitu, se kterou je tato značka spjata.



Elektrifikované modely si přijel vyzkoušet i Daniel Wala, fleet manažer výtahářské společnosti OTIS. Vozový park firmy v Česku čítá zhruba 300 vozů a více než polovina z nich jsou kompaktní dodávkové vozy určené pro servisní mechaniky. Firma v poslední době volí tyto modely v jejich osobních provedeních, a to proto, že mechanici dostali možnost využívat tato auta i pro soukromé účely. „Projel jsem si Peugeot e-Rifter, který by mohl být alternativou k vozům Renault Kangoo a Toyota Pro Ace City Verso, které využíváme v současnosti,“ říká Wala. Obdobný vůz s elektrickým pohonem by podle něj mohl být pro některé zaměstnance ideální. „Z Prahy obsluhujeme celou Českou republiku, a i proto se nájezd našich aut hodně liší. Zatímco pražští mechanici najedou někdy denně jen pár desítek kilometrů, jiní jich ujedou stovky,“ popisuje rozdíl. Právě na kratší cesty ale může být elektrický model ideální.

Celkový počet jízd:
téměř 500

Nežádanější auta:

14× Volkswagen Arteon SB, Audi Q7, Mercedes-Benz GLE
13× Mercedes-Benz C
12× Audi A7, BMW i4, Cupra Leon, Cupra Formentor, Ford Mustang Mach-E, Hyundai i20N 8AX 2066, Jeep Wrangler, KIA EV6, Mercedes-Benz EQE, Škoda Enyaq Coupé iV 80x, VOLVO V90

ŠIRŠÍ MOŽNOSTI

Walla se ale přijel podívat i na širší konkurenci. „Doposud jsme většinou využívali auta dvou značek, ale nově chceme portfolio rozšířit a stavět flotilu na osmi až deseti značkách,“ říká. Důvod je podle něj jednoduchý: obtížná dostupnost aut, firma nechce být závislá na jednom dodavateli.

Vedle moderních vozů mohli návštěvníci Srovnávacích jízd obdivovat i dvě historická vozidla: Tatra 600 Tatraplan a Škodu MB 1000. I u nich bylo velice rušno a jejich majitelé ochotně brali zájemce na projížďky. Historická auta v návštěvnických vzbuzovala nostalgické pocity a podle očekávání jsme mohli zaslechnout slova o tom, že „taková auta už se dnes nedělají“. Jenže slova majitelů jasně ukazují, proč mají moderní auta ve firemních flotilách takový význam. „Shánění náhradních dílů je někdy velké dobrodružství. Tohle jsou čistě mechanická auta, takže některé věci vám může vyrobít soustružník, ale nikdy to není jednoduché,“ popisovali svou zkušenost veteránisté.

Zejména renovace Tatraplanu byla opravdu běh na dlouhou trať, probíhala

5 let. A majitel dnes ročně s autem najede pro potěchu nebo při různých akcích sotva stovky kilometrů. Něco takového je v běžném pracovním prostředí nemyslitelné, auto musí sloužit spolehlivě a s přijatelnými náklady. I proto ve firemních flotilách moc často nenajdeme i další druh vozů, které bylo možné v rámci Srovnávacích jízd LeasePlan otestovat: sportovní modely. Zájmu testujících se těšily zejména modely Hyundai N a obdivné „Jo, ta enka,“ jsme v průběhu dne zaslechli několikrát.

Návštěvníci si užili i další aktivity, které asi neprovozují běžně. Zájemci například absolvovali rychlokurz bezpečné jízdy na samotném polygonu, nebo se mohli svést terénními vozy na off-roadové trati. A třicítka šťastlivců, kteří v průběhu dopoledne hlasovali v anketě magazínu Flotila a kteří tak volili Firemní auto roku a Elektrické auto roku, se mohla proletět lehkým víceúčelovým vrtulníkem Robinson R44 Raven. Srovnávací jízdy LeasePlan tak byly letos opravdu nabitě. Kdo akci letos nestihl, nemusí zoufat, příští rok proběhne také. Těšíme se se všemi na viděnou. **c**





ELEGANCE I V ZIMĚ

2022 – 2023



Kvalitní litá kola vhodná pro zimní provoz za akční ceny v originálních rozměrech nebo s Typovým listem!



AEZ
Berlin dark



AEZ
Berlin black



DEZENT
AO dark



DEZENT
AO black



DEZENT
TV dark



DEZENT
TV silver



DEZENT
KT graphite



DEZENT
KT dark



DEZENT
TZ/TZ-c



DEZENT
TZ dark/TZ-c dark

Sicuplus

Bezpečnostní šrouby/maticy



ZDARMA!
K sadě kol AEZ a DOTZ
(Sicuplus musí být součástí objednávky)
Od 1.9. do 30. 11. 2022

Zimmo



v teple

Už jste objeli všechny klasické zimní destinace, kde si lze užít teplo a slunce i v prosinci nebo v únoru a chcete tentokrát něco méně okoukaného, než jsou Kanáry a Egypt? Proto jsme propátrali oceány a padly nám do oka destinace, které nabízejí nejen exotiku, pláže a tyrkysovou vodu pro potápění či šnorchlování, ale i vítr pro paragliding a vlny pro nadšené surfaře.

Text Jana Bohutínská, **Foto** Shutterstock

Praha-
Réunion
15 hodin


RÉUNION: CESTOVÁNÍ PO EVROPSKÉ UNII V INDICKÉM OCEÁNU

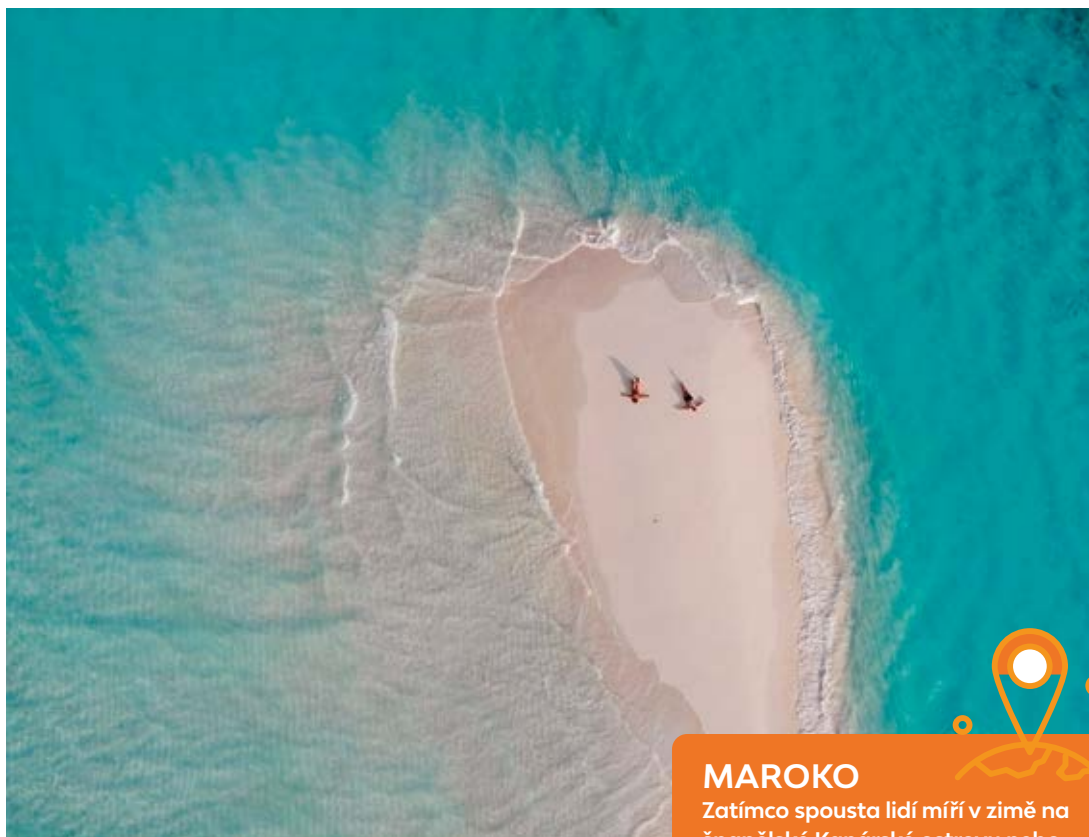
Na ostrově Réunion trvá turistická sezona od října do dubna, kdy teploty šplhají ke třicítce, zároveň však je nutno počítat s možnými dešti. V létě sice neprší, ale teploty zároveň klesají směrem ke dvacítce. Protože je Réunion zámořským francouzským departementem, je součástí Evropské unie a jednou z jejích nejvzdálenějších výsep.

A právě příroda je hlavní ostrovní lákadlo. Rostliny, které jinde nerostou, vodopády, tyrkysově modré laguny, lávová pole, tropické lesy, útesy, ale také činná sopka. Více než třetinu ostrova zaujímá národní park, který je na seznamu světového přírodního dědictví UNESCO. Pláže zvou především na západ ostrova, ten je mnohem méně větrný a sušší než východ, a jsou jak sopečného původu, tak bílé. Na Réunionu se odpočinek výborně kombinuje s aktivní dovolenou, a to jak s horskou turistikou, plaváním a potápěním, tak s paraglidingem, pro nějž jde o vyhlášenou destinaci. Gastronomie je na ostrově pestrá a mísí francouzské i exotické vlivy z Indie či Afriky, které doplňuje sezonní tropické ovoce. Jídlo můžete zapíjet místním rumem. **c**



Setkání s kepokaky za dlouhý let na Réunion stojí.

Na Maledivách si stačí vybrat svůj atol a dokonalá dovolená je na světě.



MAROKO

Zatímco spousta lidí míří v zimě na španělské Kanárské ostrovy nebo na portugalskou Madeiru, spíš netradiční zimní destinací je Maroko. Tedy především jeho jižní pobřežní část, kam patří ze známých letovisek Agadir. Teplota se tu pohybuje kolem dvacítky, na slunci může být i víc, jen je potřeba počítat s o něco chladnějšími nocemi.



Z Prahy

3 hodiny a 55 minut

MALEDIVY

Nejnižze položený stát světa a také nejplnější je jako dělaný pro líné zimní volno, kdy čas plyne svým pomalým tempem, ať už si pro pobyt vyberete jakýkoliv atol, užijete si do sytosti potápění a šnorchlování i pláže, kde nebude hlava na hlavě. Za jeden z nejkrásnějších atolů na světě je považovaný maledivský Baa atol, který chrání UNESCO jako biosférickou rezervaci.



Z Prahy

9 hodin a 30 minut

Réunion je plný dechberoucích národních parků.

Chyťte si svou zimní africkou vlnu v Maroku.



Vodopády Langevin patří k tomu nejkrásnějšímu, co Réunion nabízí.



Krize nejlépe překonáme inovací

Málokterý lidský obor je tak tradiční jako výroba cihel. Historie firmy Wienerberger je přesto příběhem neustálých inovací, vynálezů a snahy využívat moderní technologie. Právě v nich se skrývá velká část firemního úspěchu.

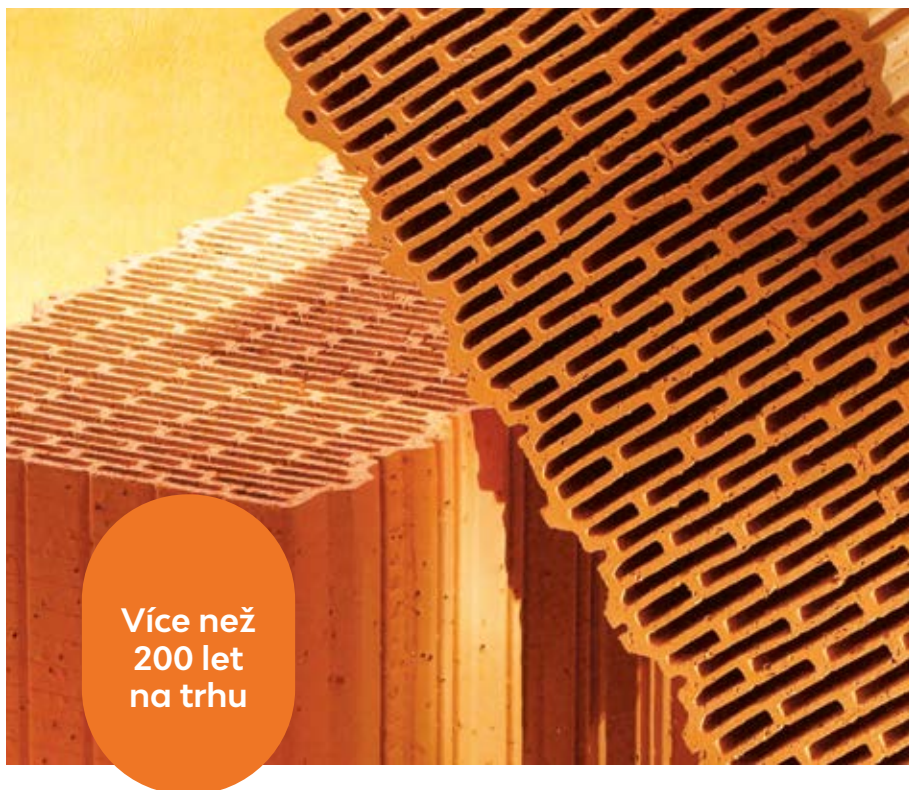
Text Jiří Holubec, **Foto** Matěj Třešňák

Staré přísloví praví, že i největší stavba začíná první cihlou. V historii firmy Wienerberger první cihlu položil rodák z Moravy Alois Miesbach, který v roce 1819 koupil od rakouského státu cihelnu pojmenovanou podle vrchu na jihu Vídně, na kterém fabrika stála. Od samého začátku se Miesbach i jeho následovníci snažili držet krok s nejnovějšími technologiemi v oboru. Sám otec zakladatel začal cihly pálit v unikátní peci vlastní konstrukce. Jeho nástupce Heinrich Drasche pro podnik získal tehdy přelomový patent Hoffmanovy

kruhové pece, která umožňovala kontinuální výrobu a ve které hořel oheň nepřetržitě i padesát let. Úspěch nové firmy se odrazil nejenom na vzrůstajícím počtu vyrobených cihel, ale i na podobě města, od kterého odvozuje své jméno. Slavná Ringstraße, která vyrostla na místě zbouraných městských hradeb, se dodnes honosí řadou velkolepých staveb, které architekt Ludwig von Förster nechal postavit právě z cihel a terakotových tvárníc vyrobených ve Wienerbergeru.







Více než
200 let
na trhu

Za více než dvě staletí své existence samozřejmě firma nezažila jen vzestup a úspěch. Musela se často potýkat s krizemi jak v průmyslu, tak ve společnosti. Vždy se však snažila využít nepříznivé podmínky jako inspiraci k inovacím. Na poválečný nedostatek stavebních materiálů firma reagovala vynálezem perforované cihly, která byla při stejné spotřebě materiálu větší, lehčí, pevnější a s výrazně lepšími izolačními vlastnostmi. Když v době ropné krize obrovsky vzrostla poptávka po energetických úsporách, firma ji využila jako inspiraci k vývoji zcela nové řady tepelně izolačních tvárníc Porotherm a Poroton.

Patrně největší zvrát ve fungování firmy přinesla 80. léta. Série fúzí a akvizic konkurenčních firem udělaly z lokální rakouské firmy největšího výrobce cihel na světě s pobočkami ve východní Evropě, Británii, Francii, Belgii, Lucembursku, Nizozemsku a Itálii. V roce 2009 firma otevřela první výrobní pobočku i v Indii, koupil skupin General Shale a Meridian Brick si zajistila dominantní postavení i za oceánem. Na český trh vstoupil Wienerberger hned po revoluci, kdy koupil jihomoravskou cihelnu Novosedly. Po ní následovaly další

výrobní jako LATER Chrudim nebo Cihelny Kinský v Kostelci nad Orlicí.

Firemní expanze se netýkala jen teritoria, ale i sortimentu. Jen v České republice zahrnuje kromě cihlových systémů Porotherm i střešní tašky Tondach, cihelné dlažby Penter, betonové dlažby Semmelrock, trubní systémy Pipelife, keramické trubky Steinzeug, žáruvzdorné tvarovky Silike keramika, ale i cihlářské výrobní stroje a formy z pobočky Wienerberger eurostroj.

INOVACE VE SLUŽBĚ UDRŽITELNOSTI

Každé období přináší nové výzvy. Tou současnou je snaha omezovat energetickou náročnost výroby a její dopady na životní prostředí. Wienerberger zůstává i zde věrný své tradici jít výzvám vstříc. Skupina deklarovala závazek dosáhnout do roku 2050 nulových emisí skleníkových plynů v rámci opatření Zelené dohody pro Evropu, a ve všech výrobních závodech proto zavedla systém regenerativního termického spalovacího zařízení, které omezuje emise ve spalínách vypalovacích pecí. Už od příštího roku chce firma přejít na principy cirkulární ekonomiky – celý sortiment

Krok ke změně – nový sortiment bude 100% recyklovatelný.



bude designován jako 100% recyklovatelný a znovupoužitelný. Zároveň Wienerberger zavádí ve všech pobočkách programy na udržení a ochranu biodiverzity a nezapomíná ani na sociální zodpovědnost. Firma se například zavazuje postavit z vlastních prostředků 200 bytových jednotek pro lidi v nouzi. V závazcích do roku 2023 najdete i více než 15% zastoupení žen ve vyšším managementu firmy a více než 30% zastoupení žen v manažerských pozicích.

Stejně aktivní je Wienerberger i při vývoji novinek v sortimentu a technologiích. Na letošním veletrhu ForArch firma představila řešení fotovoltaických panelů vestavěných přímo do střešní krytiny. Rozjíždí se novinky i v segmentu plochých střech a zasahuje i do tak obtížně řešitelných oblastí, jako je nedostatek lidských sil ve stavebnictví. I zde se Wienerberger snaží reagovat inovací. Přímo v Česku vyvíjí operátorem řízeného robota, který bude schopen zastat práci týmu lidských zedníků. V laboratorních podmínkách jsou průj výsledky velmi slibné a v nejbližších dnech se začne testovat v praxi na stavbách.

MOBILITA

Snaha vyvíjet a zavádět nejnovější technologie se uplatňuje i v oblasti mobility. Ta hraje ve firmě, která kombinuje výrobu, logistiku i obchod, velkou roli. Podle slov Petra Magdy, výkonného a obchodního ředitele Wienerberger CZ, se v této oblasti firma ubírá jednoznačně směrem k elektromobilitě. **„Prvním krokem, který jsme podnikli, byla elektrifikace manipulačních vozíků, se kterou jsme začali už v roce 2016 v podniku Semmelrock,“** vysvětluje. **„Udělalí jsme si tehdy finanční analýzu a zjistili jsme, že se nám elektrické vozíky vyplatí finančně, snížíme díky nim produkci CO₂ a hlavně zlepšíme podmínky dělníků na skladech. Eliminace hluku, vibrací a tepla vydávaného dieslovými vozíky jim zásadním způsobem zlepšila komfort při práci. Po pozitivní zkušenosti jsme začali pořizovat elektrické vysokozdvížné vozíky i do dalších závodů a poboček,“** dodává.

Po pozitivní zkušenosti s elektrifikací manipulační techniky začala firma Wienerberger uvažovat i o změně ve flotile zhruba 160 osobních vozidel, kterou využívá management a tým obchodníků. Tady firma přistupovala k obměně opatrněji. **„S naším fleetem osobních vozů jsme čekali na okamžik, až se začne elektromobilita vyplácet ekonomicky i uživatelsky,“** říká otevřeně Petr Magda. **„Nakupovat do flotil drahé vozy s nájedem 200 km pro nás zkrátka nedávalo smysl. Jakmile se ale na trhu objevila auta, která s rezervou zvládnou na jedno nabití ujet kolem 300 km – náš denní průměr je asi 260 – situace se změnila,“** popisuje.

Základem rozhodnutí přechodu na elektroflotilu byla podle Petra Magdy prezentace LeasePlanu a důkladná srovnávací analýza Total cost of ownership. **„Prosté porovnání leasingové splátky nefunguje, protože elektromobil vyjde vždy draž,“** vysvětluje. **„Když jsme ale porovnali celkové náklady na vůz s nájedem kolem 3 000 kilometrů za měsíc, zjistili jsme, že diesel se spotřebou 5,5 l a elektromobil se spotřebou 17,5 kW vychází finančně úplně stejně. Elektromobil je ale tichý, moderní, s dobrou výbavou a šetrný k životnímu**

prostředí. Řekli jsme si, že tedy není důvod, proč do elektromobilů nejt,“ říká Petr Magda.

Rozhodnutí vedení firmy se setkalo s – prý až překvapivě – pozitivní reakcí zaměstnanců. Vyšší a top management přesešel kompletně do plug-in hybridů Superb iV nebo elektrických Enyaqů. Obchodníci a nižší management dostali na výběr mezi dieslovou Octavií a elektromobilem v cenové hladině do 1,1 milionu. Oproti očekávání i zde padala volba na elektromobily, hlavně u těch zaměstnanců, kteří mají možnost je dobít doma.

Dobíjecí a podpůrná infrastruktura je pro přechod na udržitelnou mobilitu stejně důležitá jako samotné vozy. Wienerberger ani v této oblasti nezahálí a právě instaluje ve spolupráci

s firmou E.ON na všech šestnácti závodech dobíjecí stanice. Ve spolupráci s LeasePlanem zase zavádí systém elektronických knih jízd, které umožňují sledovat provoz vozidla a rozúčtování nákladů na jeho dobíjení. To umožnilo zavést i další motivační složku pro uživatele elektromobilů – levnější soukromě najeté kilometry.

„Firma si za svou historii prošla spoustu těžkých období od válek po ekonomické či ekologické krize a vždy se je snažila překonat pomocí inovací. My chceme v tomto trendu pokračovat. Přinášet nové produkty, nová řešení a sami všechny nové technologie aktivně využívat,“ zakončuje naše povídání Petr Magda. **c**



Petr
Magda

JEDNATEL
A KOMERČNÍ ŘEDITEL
WIENERBERGER CZ

Tipy pro malé a střední podniky

SLUŽBY BASIC ZAHRNUTÉ V MĚSÍČNÍ SPLÁTCE:

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

1

VOLKSWAGEN Passat Variant

2.0 TDI / 110 KW / DSG R-LINE

od 12 943 Kč měsíčně bez DPH

60 měsíců / 15 000 km ročně

dostupnost: skladový vůz



Základní výbava: 18" kola z lehké slitiny Monterey | Samozacelující pneumatiky 235/45 18" | Multifunkční volant v kůži | Navigace Discover Media | ACC - Automatická regulace odstupu | Automatická klimatizace Climatronic | Automatický spínač světlometů | NCAP balíček | Travel Assist | Front Assist | Keyless start | Start - Stop systém | Systém PreCrash | Systém sledování únavy řidiče | USB - C Port 3x | Povinná výbava | Sada náradí a zvedák vozu | ISOFIX

2

HYUNDAI SANTA FE

2.2 CRDI / 4X2 / DCT / COMFORT / 7 MÍST

od 11 856 Kč měsíčně bez DPH

60 měsíců / 15 000 km ročně

dostupnost: skladový vůz



Základní výbava: Zadní parkovací senzory | Tempomat s omezovačem rychlosti | 17" kola z lehké slitiny | LED denní světla | Přední Bi-LED světlomety | Střešní ližiny | Asistent pro sjíždění ze svahu | Asistent pro rozjždění do kopce | Systém bránící převrácení vozu | Asistent pro vedení vozu v jízdnicích pružích | Elektrická bederní opěrka v sedadle řidiče | Kůži potažený volant | Ovládání audiosystému na volantu | Dvouzónová automatická klimatizace | Přístrojový panel s 4,2" TFT LCD displejem | Rádio se 8" dotykovým displejem

3

OPEL Movano L4H2

2.2 CDTI / 121 kW / 3.5t / FWD EDITION HD

od 12 225 Kč měsíčně bez DPH

60 měsíců / 15 000 km ročně

dostupnost: skladový vůz



Základní výbava: Ocelová kola 16", pneumatiky 215/75 R16C | Pohon předních kol | Multifunkční dvoumístná lavice vpředu | Čtyřpaprskový volant | 12V zásuvka v odkládacím prostoru | Digitální tuner DAB/DAB+/DMB-R | Posuvné boční dveře na straně spolujezdce | Zadní neprosklené dvoukřídlé asymetrické dveře

Doporučujeme nové modely



VOLKSWAGEN ID. BUZZ

Elektrický hippie van? Žádný problém. Už na začátku července vtrhla tahle libůstka na český trh a zdá se, že se jí vede skvěle. Nové modely ID. Buzz a ID. Buzz Cargo mají nulové lokální emise, jsou síťově propojené a digitalizované a díky bezdrátové technologii OTA (Over-the-Air) mohou být kdykoli aktualizovány. Jejich elektrický pohon jim navíc zajišťuje extrémně hospodárny provoz.

MERCEDES EQE

I tento vůz byl dlouho očekáván. Nadupaný elektromobil slibuje dojezd až 600 kilometrů. V porovnání s větším EQS je vybavení velmi podobné. Interiéry obou vozidel vypadají na první pohled téměř identicky. Oba vozy od sebe rozezná v detailech jen velmi znalý fanoušek značky. EQE lze dokonce objednat se stejným 56palcovým infotainmentem Hyperscreen, který se skládá ze tří různě zakřivených obrazovek.



NOVÝ OPEL ASTRA SPORTS TOURER

Jde o první kombi od Opelu vytvořené podle nové designérské filozofie. A je opravdu elegantní. Hned od počátku bude tento nováček k dispozici také jako plug-in hybrid, a to ve dvou výkonových verzích, takže půjde o první elektrifikované kombi značky Opel. Nová Astra Sports Tourer je pokračovatelem skvělé tradice značky Opel ve stavbě kombi vozů kompaktní třídy, která započala bezmála před šedesáti roky s nástupem modelu Kadett Caravan.



4 nejlepší vychytávky do letadla

Možná jste si v rubrice Cestování vybrali destinaci pro zimní exotické dobrodružství, nebo vás čeká dlouhý služební let. S těmito vychytávkami to bude o trochu komfortnější.

Text redakce, Foto red



DO BOJE S OTEKLÝMA NOHAMA

Hamaka do letadla

Bojovník proti unaveným a oteklým nohám. Po dlouhém letu si klidně nazujete lodičky a vyrazíte do víru. Stačí zavěsit na konstrukci odkládacího stolků.

» [Fruugo.com](https://fruugo.com), 500 Kč

ABY KREV PROUDILA

Kompresní ponožky do letadla

Nohy jako v bavlnce, to je při dlouhém letu další klíčová věc. Tyto ponožky navíc pomůžou se správnou cirkulací krve.

» amazon.com, 750 Kč



KONEČNĚ KLID

Sluchátka s funkcí rušení hluku

S těmito sluchátkami si v klidu vychutnáte všechny oblíbené podcasty nebo hudbu. A ještě se za vás postarají o rušení okolních ruchů. Můžete je tedy použít i místo špuntů do uší.

» amazon.com, 9 915 Kč



STAY HYDRATED!

Termální voda na obličej

Víte, že kabiny letadel mají extrémně nízkou vlhkost vzduchu? Tento pomocník zajistí, aby vaše pokožka netrpěla.

» benu.cz, 109 Kč

Profesionálně přepínají na AutopilotPalace

www.autopalace.cz

Prodej, výkup
a obnova stávajícího
fleetu

Osobní, užitkové,
hybridní i elektro
vozy

Analýza TCO
a optimalizace
nákladů



Správa vozového
parku po dobu užívání

Celorepublikové
servisní pokrytí

Největší fleetový
dealer v ČR

Tým AutoPalace
Fleet Consulting

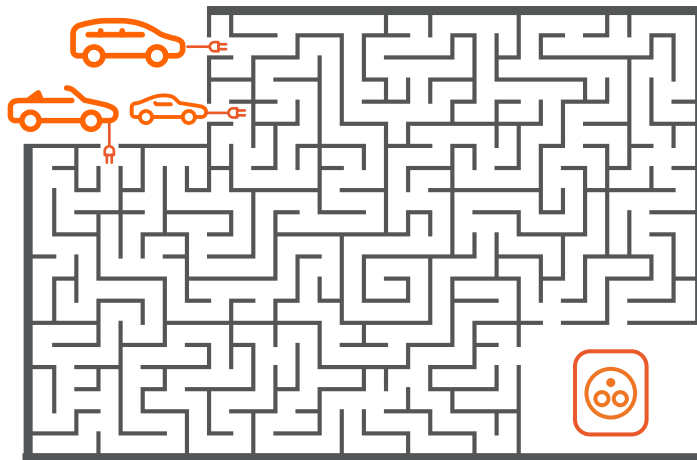
**Postaráme se o nákup, servis a optimalizaci
Vašeho vozového parku na míru.**

Tým AutoPalace Fleet Consulting zajistí nákup osobních a užitkových vozů na konvenční, hybridní nebo elektrický pohon včetně kompletního servisu. Garantujeme celorepublikové servisní pokrytí a neměnné smluvní podmínky. Vy se tak můžete pohodlně věnovat svému podnikání a starosti o auta nechat na nás.

AutoPalace®

1
Vaše
první
volba

PODZIMNÍ PORCE ZÁBAVY A HLAVOLAMŮ



Přístup k dopravě, který umí snížit uhlíkovou stopu o desítky procent, se jmenuje...

	CIZÍ MUŽSKÉ JMÉNO	SLOVENSKÝ SOUHLAS	PŘÍSLOVCE MÍSTA	TAJENKA	ZVĚTRALÉ PIVO	JEDNOTKA VÝKONU	ŘÍMSKÝ 57
CHODNÍK (NÁŘ.)						OZNAČENÍ LŮŽKOVÝCH VOZŮ ČSD	
ANGL. KLYSTÝR						AKADEMIE VĚD NAŠ HUDEBNÍ SKLADATEL	
DOKONČITI MOTÁNI							
	ZÁSTĚNA	OBLÉKNOUTI BOTY JEDLÝ MOŘSKÝ ČERV					
ANGLICKÉ OZNAČENÍ NOREM			X RODIŠTĚ MOHAMEDA			OKAMŽITÉ	PĚŠEC V ŠACHU
ČESKÝ ARCHITEKT					ODHAD VÝSLEDKU OTRAVA		
SUROVÁ KYSELINA OLEJOVÁ						AMER. POZDRAV JAPONSKÁ MINCE	
OBRAZ NOČNÍ KRAJINY (ŘIDČ.)							
DIEN							
	OBCHODNÍ AKADEMIE			ANGL. SPOJKA			NÁPOVĚDA: WL., CP, LAML, PALOLO, AUST, PION

Lehké

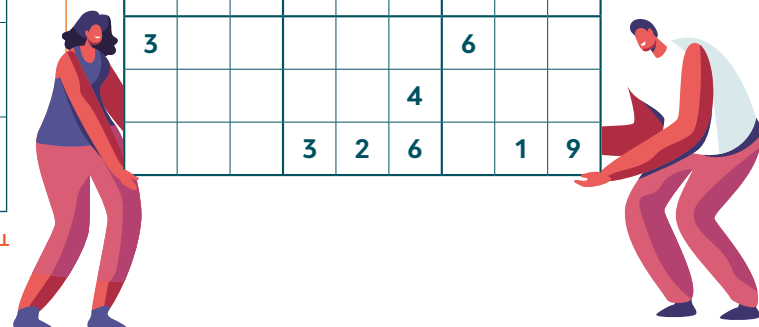
	2	6				9	
			5		2		3
8							6
	6			4		5	1
			2		3		
1		3		5			8
6							9
7			8		1		
		9				7	2

Střední

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

Těžké

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



V O L V O

Budoucnost má novou podobu. 100% elektrické C40 Recharge

Dojezd až 450 km. Technologie Pixel Light. Interiér bez kůže. Integrovaný Google.
Poznejte budoucnost vozů Volvo: plně elektrické C40 Recharge.



Volvo C40 Recharge – emise CO₂: 0 g/km, spotřeba 18,0–21,0 kWh / 100 km (WLTP). Předpokládaný dojezd 408–450 km (WLTP). Veškeré technické údaje mohou být předmětem změny. Pokud máte zájem o nejaktuálnější informace, kontaktujte prosím svého autorizovaného dealera Volvo.



THE
NEW

X1



Radost z jízdy

Nové BMW X1 xDrive23i*: Kombinovaná spotřeba paliva dle WLTP: 7,3–6,5 l/100 km. Emise CO₂ dle WLTP: 165–146 g/km.
*Předběžné hodnoty

