

VŠECHNY TVÁŘE LUXUSU: INTERIÉRY NÓBL AUT OD POČÁTKŮ PO DNEŠEK



10 NEJLEVNĚJŠÍCH SUV NA TRHU

TEST: NOVÉ ALTERNATIVNÍ MOTORY ŠKODY OCTAVIA

S elektromobilem jsem **EKOLOG**

Dlouhodobé i krátkodobé zapůjčení.
Získáte čip na dobíjení zdarma.
Servis po celou dobu.





04 COVER STORY

JAKÉ INTERIÉRY
NABÍZEJÍ DNEŠNÍ
DRAHÉ AUTOMOBILY?

12 BABY SUV

TATO KATEGORIE
NEMUSÍ BÝT
JEN PRO MOVITÉ ŘIDIČE.

18 RÁDCE

SOUČASNÉ TRENDY
V POJIŠTĚNÍ AUTOMOBILŮ:
NA CO SE PŘIPRAVIT

24 TEST

ŠKODA AUTO PŘEDSTAVILA
DALŠÍ ALTERNATIVNÍ POHONY
PRO SVŮJ STŘEŽNÍ MODEL.

30 REPORTÁŽ

ČEŠI SI KUPUJÍ NOVÉ ČI OJETÉ
DODÁVKY A SAMI SI JE VYBAVUJÍ
NA OBYTNÉ.



TOMÁŠ WEHLE
vedoucí vydání

BŮH ZA VOLANTEM

Následující příběh se stal, je jen otázka, nakolik věrně jsem schopen vám ho na tomto místě převyprávět. Za těch více než 20 let se z něho stala skoro legenda, mnohokrát se pozměnily kulisy, ale zrnko pravdy v něm je.

Nejistota je už v autorství. Nemůžu si vzpomenout, kdo mi tuhle příhodu vyprávěl. Jistě to bylo na vysoké škole a zřejmě to byl Jirka Sůva, jediný posluchač přednášek z filozofie docenta Kuny, který je alespoň trochu chápal. Ovšem ruku do ohně za to nedám.

Onen kamarád (budeme mu říkat Jirka) se chtěl dostat stopem z Plzně do Prahy. Postával na výpadovce u hřbitova a po chvíli čekání se na něj usmálo štěstí a zastavilo mu luxusní „fáro“. Jirka nasedl, spokojený, že se dostane, kam chtěl, a užíval si cesty. Když pohlédl na řidiče, zvědavý, jaký „pracháč“ se slitoval nad studentem, uviděl za volantem Karla Gotta. Jirka poslouchal spíš underground a svět šoubyznysu mu byl cizí. Ovšem že ho veze několikanásobný Zlatý slavík, zapůsobilo i na něj. Zbytek cesty si prý skvěle povídali. Mistr byl zábavný, stejně tak prý ale uměl poslouchat.

Jaký vůz řídil a jak přepychově ho měl vybaven, to se lze jen dohadovat a zřejmě už si to nepamatuje ani Jirka. I když možná kdyby místo Platona jednou sáhl po lehčím čtivu, v hlavním tématu tohoto magazínu má dost fotografií, aby si vzpomněl. Článek sleduje, jak se vyvíjely interiéry luxusních vozů od počátků automobilismu až dodnes. Znalci zpěvákova života asi budou vědět, ostatní mohou aspoň hádat. Můj soukromý tip je mercedes.



Jako v pokojíčku, nebo jako v raketě?

Text | Aleš Jungmann

Foto | archiv redakce

Z

→ V INTERIÉRU NOVÉHO ROLLS-ROYCE DAWN JE SICE PLNO MODERNÍ TECHNIKY, VAŠI POZORNOST SI VŠAK ZÍSKÁ ZEJMÉNA DÍKY VELKOLEPÉ SVĚTELNÉ SHOW.

atímco ještě před několika málo lety bylo synonymem pro luxusní interiér drahého vozu přirovnání k opulentnímu obývacímu, dnešní auta nabízejí ještě mnohem víc.

Na počátku automobilismu byl luxusem samotný fakt, že někdo vlastnil auto. Zakuklení řidiči si půjčovali vodě a větru odolné overaly od pilotů a zřejmě je ani nenapadlo přemýšlet o tom, jaký nadstandard by jejich vůz ještě tak mohl poskytnout. Situace se však začala velmi rychle měnit a už na počátku minulého století se objevovala polstrovaná kožená sedadla či ovládací páky z ušlechtilých materiálů.

Mluvit o luxusu je však ještě příliš brzy. Materiály, za něž si dnes draze připlácíme, totiž bývaly standardem – kožené čalounění nebo dřevěný volant nebyl výstřelek, ale nutnost v boji s povětrnostními vlivy.

Revoluce začala s příchodem uzavřených interiérů a nezávislými karosárny, které se předháněly v nabídce co největšího luxusu. Běžnou praxí u nejdražších aut totiž až zhruba do druhé světové války bylo to, že továrna nabízela pouze kompletní šasi a zákazník si vybral z velkého množství nezávislých karosářů. ▶





→ UŠLECHTILÉ DŘEVO
JE S AUTY OD ZAČÁTKU
A BUDE AŽ DO KONCE JEJICH
ÉRY. VŠIMNĚTE SI
OSOVOU SOUMĚRNOSTI
INTERIÉRU TOHOTO
R-R SILVER CLOUD III,
USNADŇUJÍCÍ VÝROBU
VOZŮ S LEVO-
I PRAVOSTRANNÝM
ŘÍZENÍM.

← DŘÍVE UŽÍVANÉ
MATERIÁLY MUSELY
BÝT SCHOPNÉ ODO-
LÁVAT POVĚTR-
NOSTNÍM VLVIVŮM.
VÝROBCI TĚŽILI
ZEJMÉNA ZE ZKU-
ŠENOSTÍ S VÝRO-
BOU KOŇSKÝCH
KOČÁRŮ.



► Fungovaly tak Rolls-Royce, Bugatti, Packard, Ferrari... zkrátka celý vyspělý automobilový svět.

Konkrétně podoba vnitřku vozu tak byla poplatná vkusu zákazníků, většinou se velmi blížila provedení palubních přístrojů na jachtách. Bohatě chromované kruhové přístroje jsou zasazeny do palubní desky z leštěného dřeva, tenké dřevěné sloupky korespondují s podobně elegantním volantem a jen málokde bychom našli opravdu funkční úložné prostory nebo třeba loketní opěrky. Po válce se trochu spartánské, byť krásné interiéry začaly zaplňovat novou technikou a odstartovala další zajímavá etapa.

ELEKTRICKÝ KOMFORT

Možná vás to překvapí, ale hudbu v autě jste si díky rádiu mohli dopřávat už třeba v cadillacích dvacátých let. Po dlouhých desetiletích různých použitých formátů přehrávání nakonec vyhrály kazety (1977 a opět Cadillac), první CD přehrávač nabídl v roce 1986 Lincoln. Už zmíněný výrobce Packard přišel v roce 1940 rovnou se dvěma přelomovými inovacemi – elektricky ovládanými bočními okénky a palubní klimatizací.

→ PRAVÁ EVROPSKÁ AVANTGARDA V EXTERIÉRU I INTERIÉRU: CITROËN DS 19 BYL V 60. LETECH NA SILNICI JAKO ZJEVENÍ. ZDE VE VERZI KABRIOLET OD HENRIHO CHAPRONA.



NA KONCI 70. LET UŽ LUXUSNÍ AUTA UMĚLA SKORO VŠE. NA OBRÁZKU VELMI VKUSNĚ ZPRACOVANÝ PANEL AUTOMATICKÉ KLIMATIZACE MERCEDESU 450SEL 6.9. →



↓ PRŮKOPNICKÝ INTERIÉR ASTONU MARTIN LAGONDA. NÁKLADY NA VÝVOJ BOHUŽEL NE ZCELA SPOLEHLIVÉ ELEKTRONIKY PRŮČTYŘÍKRÁT PŘEKROČILY ČÁSTKU NA NÁVRH ZBYTKU VOZU.



Šedesátá léta už přinesla automatickou klimatizaci nebo vyhřívání sedadla, systém jejich odvětrávání (případně masážní funkce) přišel až na přelomu tohoto tisíciletí. Krátký úvod do historie by nebyl kompletní bez Cadillacu Maharani Special z roku 1956, který měl na přepychově zařízené palubě nejen plně funkční kuchyni s umyvadlem a lednicí, ale také vařič a toastovač.

Kde jsou tradiční evropští výrobci? Krok s Američany ve vývoji držely zejména tradiční anglické značky Bentley, Rolls-Royce a Jaguar, z válečného šoku se také velmi rychle oklepal německý

→ JDE TO I BEZ OBYT-
NÁKU: KUCHYNĚ
MAHARANI SPECIAL
JE ABSURDNÍ I ÚŽAS-
NÁ ZÁROVEŇ.



20. léta

Možná vás to překvapí, ale hudbu v autě jste si díky rádiu mohli doprávat už v třeba cadillacích dvacátých let.

Mercedes-Benz. Neměl to však jednoduché, například vlajkové lodi z roku 1963, typu 600, se dobovými recenzenti smáli za obrovský plastový volant.

Srovnáme-li však oba přístupy, zámořský a evropský, je na první pohled zásadní rozdíl v pojetí prostoru na předních sedadlech. Zatímco evropští zástupci mívají středový tunel rozdělující přední pasážéry, v USA je standardem co nejvíce rovná podlaha, případně i bohatě polstrovaná, široká přední lavice, takže můžete jezdit v první řadě ve třech. Palubní desky tomu samozřejmě odpovídají, bývají relativně tenké a horizontálně členěné, na rozdíl od dnešních aut jsou blíže volantu, a ovládací prvky jsou tedy o něco lépe na dosah.

Co se přístrojů týče, na našem kontinentu se spíše sází na ty klasické kruhové, v USA se ujal tenký obdélníkový ukazatel s pohyblivou vertikální ryskou, připomínající trochu rádiové přijímače té doby. Výjimky však potvrzují pravidlo a nebylo jich málo: stačí vzpomenout třeba na legendární Citroën DS s podobně „americkým“ interiérem.

Postupem času se palubní prostor začal i u amerických aut poněkud více formovat kolem řidiče a spolujezdce, dnes už bychom auto bez praktického středového tunelu hledali jen velmi těžko. Důvodů je samozřejmě víc, jedním z nejzásadnějších je zvýšení tuhosti a tím i bezpečnosti karoserie. ▶

INZERCE

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ



FIREMNÍ
VOZY

Společně to poskládáme!

Když chcete šetřit svůj čas a věnovat se svému byznysu, spolehněte se na stabilního a důvěryhodného partnera pro financování a správu vašich firemních vozů. Přesvědčte se, že s námi bude vše krásně zapadat do sebe.



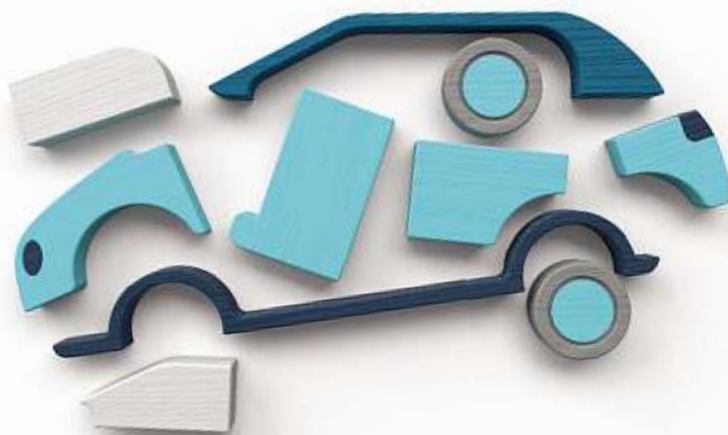
Transparentní partner
s mnoholetými zkušenostmi



Individuální přístup
a profesionální tým



Nejširší servisní a prodejní
síť po celé České republice



vwfs.cz/fleet

  
#mojemobilita

EK013218



- Kolem řidiče a spolujezdce se inženýři nyní snaží budovat jakousi ochrannou kapsli vystlanou airbagy a od osmdesátých let minulého století se také čím dál častěji při návrhu nového vozu klade důraz na propracovanou ergonomii.

↑ KDE JE DISPLEJ?
BENTLEY
CONTINENTAL GT
JEJ UKRÝVÁ DÍKY
OTOČNÉMU
MECHANISMU
V PALUBNÍ DESCE.

↓ TĚMĚR KOPIE MODERNÍCH INTERIÉRŮ. TVŮRCI
NISSANU CUE-X BYLI
OPRAVDOVÝMI VIZIONÁŘI.

DIGITÁLNÍ REVOLUCE

Podíváme-li se na automobilové interiéry luxusních aut z osmdesátých let, nenajdeme proti době o pár let zpět příliš mnoho rozdílů. Členění palubní desky je velmi podobné, výdechy klimatizačního systému jsou na obdobných místech, řidič přes volant kouká na velké, dobře čitelné kruhové ukazatele a mimo nejvyšší třídy už plast často stihl nahradit dřevo, kte-

ré se stalo příplatkovou položkou. Nejde sice většinou o měkčený plast, takže na dotyk nepůsobí tak příjemně jako dnes používané materiály. Nutno však přiznat, že odolnost a celková fortelnost dobových interiérů dosáhly špičkové úrovně.

Různorodost však rozhodně nevymizela, stačí vzpomenout na palubní desky saabů nebo citroënů (jednoramenný volant atd.) z této doby. Právě přelom sedmdesátých a osmdesátých let však přinesl zásadní revoluci z pohledu použitých přístrojů. Ve stále větší míře se začaly objevovat malé obrazovky a digitální přístroje nahrazovat ty mechanické.

Naprostým futuristickým šokem byl hranatý interiér Astonu Martin Lagonda (1978) s velkými displeji místo přístrojů. Tato myšlenka se rychle ujala a designéři si s ní začali často pohrávat, byť do sériové výroby se u běžných aut kvůli ceně (ale třeba i horší čitelnosti na slunci) dostávaly jen zřídka a často bývaly postupně nahrazovány opět prověřenými ručičkovými ukazateli. Podíváme-li se například na koncept Nissan CUE-X z roku 1985, je podobnost s dnešními interiéry až zarážející. Jinak se celková koncepce interiérů nemění, více se používají anatomicky tvarované sedačky s velkými hlavovými opěrkami, a čím více vybavy ve voze máte, tím větší armádou tlačítek jsou palubní deska a středový tunel či dveře poseté.

SKLENĚNÉ KOKPITY VLÁDNOU

Moderním trendem je jednoznačně touha o zakomponování velkých digitálních obrazovek tak, aby byly co nejméně na očích. Není nic trapnějšího, než když

se vám soused s hatchbackem střední třídy chlubí tím, že má větší multimediální displej než vy ve vaší luxusní limuzíně.

Zde se střetávají dva světy: ten rychloobrátkový, posedlý co největšími LCD displeji (viz například minimalistické a nikterak kvalitně provedené interiéry Tesly, kterým vládne obří středový tablet), a ten opravdu luxusní, ve kterém však jedna generace vozu často vydrží na trhu dlouhá léta a v němž je (nebo donedávna bylo) důležitější mít huňatý koberec z ovčí vlny než nejnovější verzi digitálního rozhraní s plejádou aplikací.

U Bentley to vyřešili geniálně. Velký displej je otočný, takže když se zrovna nechcete dívat na mapu, stačí stisknout jediné tlačítko a objeví se uklidňující ušlechtilá



výdřeva. Automobilka na tento „Toblerone“ systém má tak výborné reakce, že jej pravděpodobně uvidíme i v připravované nové generaci její vlajkové lodi Mulsanne. V souvislosti s Mulsanne nám šéfdesignér Bentley s jiskrou v oku vyprávěl o rolovacích či zaklapávacích displejích.

Nedávno představená nová generace Rolls-Royce Ghost ukrývá multimediální displej pod černé sklo, táhnoucí se po celé šířce palubní desky, a snaží se pozornost odlákat klasickými analogovými hodinami. Po nastartování se rozsvítí nápis „Ghost“, obklopený stovkami malých světylek. Ta jsou ostatně i na stropě, kde připomínají hvězdné nebe – příplatkový prvek, který si objednává stále více a více zákazníků.

Kdo čekal záplavu dotykových ploch a displejů, byl zklamán. Klimatizace se stále ovládá hezky posťarou, nechybí ani táhla pro zavírání výdechů. Pokrok je vidět spíše v návratu ke střídmejšímu minimalismu a v aplikaci zajímavých řemeslných prvků než v tapetování vnitřku televizemi. Řada detailů (například hlavní motiv připomínající profil křídla letadla) je převzata z většího Phantomu, avšak podána moderněji



**↑ PORSCHE TAYCAN
NABÍZÍ AŽ ČTVEŘÍCI
DISPLEJŮ VPŘEDU
O CELKOVÉ ÚHLO-
PŘÍČCE 53 PALCŮ:
TO UŽ JE SLUŠNÁ
TELEVIZE DO OBÝ-
VÁKU.**

a vzdušněji. Nechybí ani elektricky otevírané dveře, jakási obdoba elektrického portýra, když ten opravdový zrovna není k mání.

To o stupínek níže, mezi prémiovými automobily, se mezitím rozhořela neúprosná bitva o co největší využití displejů a dotykových ploch. Porsche Taycan má hned trojici takovýchto dotykových displejů (z čehož jeden je určen pro spolujezdce) plus futuris- ▶

Kateřina Kratochvílová,
předsedkyně představenstva
ICOM transport, a.s.

EK013294

**I DÍKY GENERALI ČESKÉ JEZDÍ NAŠE
VOZY BEZPEČNĚ PO CELÉ EVROPĚ**

PODNIKATELSKÉ POJIŠTĚNÍ

Jako jednička na trhu podnikatelského pojištění spolupracujeme s nejširší sítí poradců a makléřů, máme nejvíce odborníků na vyřízení škod a širokou škálu flexibilních produktů.



**GENERALI
ČESKÁ POJIŠTOVNA**

generaliceskaprofi.cz



► ticky vypadající obří konkávní digitální přístrojový panel. Tato cesta je pro automobilku výhodná, protože tak zabije dvě mouchy jednou ranou. Displeje jsou v důsledku levnější než tlačítka, jsou také časově jednodušší na montáž a vzhled i funkce je možné aktualizovat, a to dokonce průběžně díky současnému stálému připojení nových aut k internetu.

Tento trend potvrzuje i nový Mercedes-Benz třídy S. Fyzických tlačítek ubylo, mezigeneračně prý dokonce o 27, a kokpitu vládnou dva „tablety“ nezakomponované do palubní desky, nýbrž hrdě z ní trčící. Nebýt filigránských detailů, pečlivě prošíváných měkkých kůží či promyšlených ozdobných dekorů, člověk by si mýsl, že se omylem posadil do Tesly. Velké displeje jsou určeny také cestujícím na zadních sedadlech a za obdobu displeje lze považovat i obrovský průhledový displej před řidičem, který se může pyšnit rekordně velkou zobrazovací plochou. Díky ní se data z navigačního systému v podobě šipek mohou zobrazovat (z pohledu řidiče) zdánlivě přímo na silnici.

Mercedes jde v tomto ohledu možná až nebezpečně daleko od pojetí luxusních automobilek, se kterými se přetahuje o „méně“ bohaté klienty. Trčící obrazovky, jako by na poslední chvíli zakomponované do interiéru, nejspíš nejsou tím, co tradičně konzervativní evropská klientela vyžaduje. Spíše je zde cítit silný vliv extrémně důležitých asijských trhů, kterým se ostatně Mercedes chtěl

↑ VNITŘEK NEJNOVĚJŠÍ TŘÍDY S DÁVÁ MODERNÍ TECHNIKU HRDĚ NA ODIV, NA TRADIČNĚ VYNIKAJÍCÍ KVALITĚ PROVEDENÍ SE NIC NEMĚNÍ.

↓ BMW SÁZÍ NA TECHNICISTNÍ VZHLED, V NABÍDCE ŘADY MODELŮ VŠAK NAJDEME TŘEBA TAKÉ RECYKLOVANÉ PLASTY NEBO TEXTILIE.

zalíbit poměrně divokým ambientním podsvícením už v minulé generaci třídy S.

Zde jsou totiž všudypřítomné displeje (navíc explicitně přiznané vytažením před palubní desku, čímž mohou být ještě o něco větší) brány jako něco pokrokového a trendy. Odmyslíme-li si obrazy, je interiér překvapivě střídmy, plný nepřerušovaných linek a ploch. Právě velké, uklidňující plochy mají vyvážit optický neklid proudící z displejů, paradoxně se tím tak současná auta dostávají o desítky let zpět.

Odmyslíme-li si displeje, je palubní deska novinky W223 velmi blízká třeba té z první generace třídy S, legendární W116. Samozřejmě dnes nabídne nerosrovnatelně vyšší komfort a výrazně lepší materiály – s plasty dnes výrobci u drahých vozů zase začínají šetřit a raději použijí lesklé plochy s klavírním lakem, všudypřítomnou kůži nebo kovové dekory.

Aby však nebyl záměr designérů zničen hned po prvním nasednutí, kdy si do odkládacích ploch položíte mobilní telefon, vstupní kartičku do práce, kapesníčky, tyčinku na cestu a balíček žvýkaček, navrhuje čím dál více odkládací plochy buď zcela uzavíratelné, nebo alespoň na první pohled schované.

Proti předchozí generaci nová třída S narostla ve všech směrech, rozvor náprav překračuje hranici tří metrů u běžné i prodloužené verze – 3106 milimetrů (+71 mm), respektive 3165 milimetrů (+51 mm). Z měření vyplývá, že prostor pro cestující vpředu se mezigeneračně příliš nezvětšil, vzadu je ale o něco více místa pro nohy i hlavy pasažérů. To potvrzuje trend posledních 30 let, kdy auta jako taková rostou, avšak prostor pro cestující je kvůli masivním dveřím



či rozměrným sedadlům v podstatě na stejné úrovni, případně narůstá jen velmi pozvolna.

Trochu jiný přístup k ovládání systémů automobilu zvolili u BMW. Po vzoru chytré horákyň sice nabízí velké displeje, ale z palubní desky je nechávají „vyčuhovat“ jen kousek. Palubní deska pak ani v nejmenším není plná klidných linií, naopak. Masivní středová část s výdechy klimatizace vystupuje směrem k řidiči a chromované lišty jsou samé zalomení.

Zachováno je také nepřímé ovládání displeje pomocí otočného ovladače iDrive, který se po trochu těžkopádně první generaci vyvinul v nejspíše nejfunkčnější rozhraní dneška. Intuitivností a bezpečností, kdy neodvádí pozornost od jízdy tak jako velké dotykové displeje, je dnes unikátní. Díky vnitrokoncernovému partnerství jej mimochodem najdeme i uvnitř už zmiňovaného Rolls-Royce Ghost. Povelů zadávaných gesty se na druhou stranu zatím příliš neuchytily.

A CO DÁL?

Z éry obývacích pokojů na kolech jsme se dostali až do věku supermoderních obývacích pokojů vybavených technikou, která dalece přesahuje úroveň běž-

DVOUHODINOVÁ AUTOMATICKÁ JÍZDA PO DÁLNICI SE JEN TĚŽKO OBEJDE BEZ LEDNICE, TOASTOVAČE NEBO SEDADLA S MOŽNOSTÍ LEHÁTKOVÉ ÚPRAVY.

né domácnosti. V autě trávíme spoustu času, a tak je konečkonců logické, že automobilky nám (tedy minimálně těm majetnějším) vyšly vstříc s kvalitně polstrovanými pohodlnými sedadly s masáží a odvětráváním v první řadě a moderním infotainmentem v řadě druhé.

S nástupem systémů pro automatizaci jízdy v příštích letech bude tento trend pokračovat a u luxusních vozů se tak řidič pouhým hlasovým povelům ocitne v plně digitalizované kanceláři, kdy různé dotykové plochy, klávesnice a displeje budou po většinu času pečlivě ukryté. Vrátíme se nejspíše opět ke konceptu Cadillacu Maharani Special, protože dvouhodinová automatická jízda po dálnici se jen těžko obejde bez lednice, toastovače nebo sedadla s možností lehátkové úpravy.

Získejte náskok před konkurencí.

FULL-SERVICE OPERATIVNÍ LEASING

- › **Kompletní a efektivní zabezpečení vaší firemní flotily**
- › **Žádné starosti spojené s provozem a servisem vozů**
- › **Bez rizik spojených s vlastnictvím vozového parku**

☎ 602 669 715

www.rl.cz



**Raiffeisen
LEASING**



EK013210

10 nejlevnějších SUV na trhu

Text | Petr Šíkl

Foto | archiv automobilů



akzvaná baby SUV zažívají boom. Nějakou dobu už nepatří, že tato kategorie musí být nutně pouze pro movité motoristy. Jen těžko najdeme automobilku, která by si dovolila bojkotovat segment malých SUV. Přinášíme přehled 10 v Česku nejdostupnějších zástupců, na něž v základním provedení stačí 400 tisíc korun.

Není tomu dlouho, co většina motoristů prahla po vozech typu MPV nebo kombi. Prvně jmenovaná kategorie pomalu vyhynula a tu druhou začínají válcovat právě SUV (zkratka anglického sport utility vehicle, česky sportovně užitkové vozidlo). Výhodou těchto modelů je zejména vyšší světlá výška, která umožňuje lépe zdolávat městské obrubníky a nástrahy polních cest vedoucích k chalupě. Dalším pozitivem je vyšší stavba vozu, dovolující snadnější nastupování/vystupování a zajišťující lepší výhled z vozu. Díky celkové robustnosti se majitelé za volantem vyšších vozů cítí bezpečněji.

Ne ve všech parametrech jsou ale „esúvéčka“ lepší než například kombíky. K nevýhodám patří vyšší hmotnost a výrazně větší aerodynamický odpor, což ústí v o něco vyšší spotřebu paliva. Vyšší těžiště vozu pak stojí za horšími jízdními vlastnostmi a cestovní komfort nedosahuje takové úrovně jako u obyčejných sedanů. Pokud navíc plánujete vozit na střeše nového SUV střešní box, pamatujte na to, že naklá-

dání a vykládání není kvůli vyšší karoserii zrovna pohodlné. Také přepravní kapacita zavazadlového prostoru bývá u SUV menší než u cenově srovnatelných kombíků.

Také se smiřte s tím, že oproti kombíkům či sedanům si pořádně připlatíte. Nezoufejte ale, níže najdete desítku nejdostupnějších modelů. Nejlevnější model pořídíte aktuálně za necelých 270 tisíc korun, kdežto náš žebříček uzavírá vůz se základní cenovkou těsně pod hranicí 400 tisíc korun, což je suma, která vyloučila přítomnost zástupce domácí, mladoboleslavské automobilky. Škoda Kamiq, Seat Arona, Volkswagen T-Cross, Nissan Juke nebo druhé nejprodávější baby SUV Renault Captur mají nastavené základní ceny výše.

Výběr je pestrý a snad každý zájemce o levné SUV si přijde na své. Při výběru je nutné pamatovat na to, že základní provedení se u některých modelů musí obejít bez klimatizace, autorádia nebo dokonce nastavitelného volantu. Často tak při výběru vhodného vozu je potřeba za lépe vybavené automobily připlatit desetitisíce korun navíc. Existují ovšem i výjimky, které nenesou tak zvučná jména a mají dostatečnou výbavu.

Uvedené částky vycházejí z cen platných k 28. září 2020.



1/ DACIA DUSTER – 269 900 Kč

Nic levnějšího než Dacii Duster mezi SUV nekoupíte. V základním provedení Access dostanete litrový tříválec TCe o síle 100 koní spolupracující s pětistupňovou manuální převodovkou a pohonem předních kol. Stokilometrovou rychlost pokoří za 12,5 sekundy a umí letět na plný céres až 168 km/h. Udávaná kombinovaná spotřeba má činit 5,3 l/100 km, v praxi počítejte s hodnotou aspoň o dva litry vyšší.

Zapomenout budete muset na klimatizaci, palubní počítač, tempomat, nastavitelný volant, mlhovky nebo dokonce autorádio. Místo něj ve voze bude pouze příprava na rádio. Z dostupné výbavy stojí za řeč pouze centrální zamykání dveří s dálkovým ovládáním, elektrické ovládání předních oken, LED denní svícení, tónovaná skla nebo palubní počítač. Od druhého výbavového stupně Essential (s cenovkou od 319 900 Kč) si lze připlatit 15 tisíc korun za klimatizaci.

Dacia je specialistou na provedení spalující LPG. To v běžném ceníku startuje na částce 329 900 Kč, diesel na 360 900 Kč a varianta s pohonem všech kol na sumě 439 900 Kč. Aktuálně ovšem můžete značně ušetřit, pokud sáhnete po některém skladovém automobilu.

2/ SUZUKI IGNIS – 298 000 Kč

Do baby SUV má Suzuki Ignis daleko, přesto ho do výběru musíme zařadit. Přestože s délkou 3,7 metru je nejmenším SUV na trhu, uvnitř překvapí prostorností. Tahle kabelka je totiž maximálně praktickým miniautem, se kterým odvezete čtyři dospělé a nebudete mít sebemenší problém zaparkovat.

S pohonem předních kol přijde prcek na 298 900 Kč, ve verzi 4x4 AllGrip pak na 377 900 Kč. Srdcem je vždy nová mild-hybridní čtyřválcová dvanáctistovka spojená s manuální pětirychlostní převodovkou. Nevýhodou pro všechny zájemce o automat CVT je jeho dostupnost až od třetí výbavy, což zvyšuje jeho cenu na 422 900 Kč (a to se o pohon budou starat jen přední kola).

Čtyřválec o výkonu 82 koní pro necelou tunu těžký vůz bohatě stačí. Stovku s ním uděláte v základní verzi za 12,7 sekundy a můžete uhánět po německé dálnici až 165 km/h. Udávané kombinované spotřebě 3,9 l/100 km se není vůbec těžké přiblížit. V praxi ovšem počítejte se spotřebou o necelý litr vyšší.

Výhodou Ignisu je už v základním provedení bohatá výbava, ve které nechybí manuální klimatizace, audiosoustava se čtveřicí reproduktorů, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, ▶



S UNIQA SafeLine platí klient pojistné podle ujetých kilometrů



Během všeobecného útlumu ekonomiky i společenského života a přesunu do režimu home office mnozí z motoristů najedou mnohem méně a jejich vůz není v provozu tolik jako za běžných podmínek. Povinné ručení je ale třeba hradit stále ve stejné výši, neuloží-li majitel přechodné registrační značky do depozitu. Nemusí to ale platit, pokud se zákazník rozhodne pro variantu pojištění SafeLine, kde platí pojistné podle ujetých kilometrů.

Motorista s telematickou palubní jednotkou SafeLine ušetří na povinném ručení 5 až 25 %, pokud najede méně než 20.000 km ročně. Nájezd na dálnicích se započítává jen z poloviny, protože jde o nejbezpečnější druh komunikací. Odpočet kilometrů provede UNIQA automaticky z telematiky jednou ročně a podle toho vypočte příslušnou sazbu. Výhodou je, že podle nájezdu kalkuluje slevy z pojistného i za havarijní pojištění. Klient UNIQA může tak ušetřit celkově minimálně stokoruny, ale spíše tisícikoruny za komplexní pojištění vozidla.

Telematická jednotka SafeLine je současně nejvyspělejší aktivní asistence pro jakýkoli druh nouze na silnici. Hlídá bezpečí vozidla i posádky. Při nehodě registruje centrála díky nárazovému čidlu kolizi a ihned se zapojuje do řešení – telefonicky dohodne s řidičem potřebné kroky. Pokud se ho nedaří kontaktovat, pošle na přesně určené místo záchranné složky hned. Tato funkce se osvědčila loni celkem 130krát.

Při odcizení umí UNIQA SafeLine ztracený vůz lokalizovat a ve spolupráci s policií ho vrátit majiteli. V loňském roce byly takto dohledány 3 vozy, dva z nich za hranicemi ČR. SafeLine lze využít i při defektu nebo při nevolnosti na cestě k přivolání pomoci. Toto je velmi často využívaná funkce – loni asistovala SafeLine více než 700krát.

Telematickou jednotku má ve voze namontováno více než 16 000 motoristů s pojištěním UNIQA. Více informací na telefonu 488 125 125.



► denní svícení, mlhová světla, výškově stavitelný volant, palubní počítač nebo dálkové centrální zamykání.

Ignis ostatní SUV převyšuje možností inteligentního pohonu všech kol, slušnou světlou výškou, funkcí „hill holder“, zabraňující couvnutí vozidla při rozjezdu do kopce, nebo asistentem sjíždění svahů.

3/ OPEL CROSSLAND X – 335 900 Kč

Crossland X nejlevněji pořídíte s pětirychlostním manuálem a přirozeně dýchajícím tříválcem o objemu 1,2 litru. Ten vůz v případě manuální pětirychlostní převodovky rozpohybuje na stovku za 14,5 sekundy a rozjede ho až na 170 km/h, přičemž papírová spotřeba má činit 4,6 l/100 km.

Z výbavy počítejte s autorádiem, tempomatem, elektricky ovládanými předními okny i zrcátka a samozřejmě s celou řadou povinných asistentů. S manuální klimatizací a lepším audiosystémem počítejte až od druhého výbavového stupně. Verze s šestistupňovým automatem přijde na nemalých 443 990 Kč, jelikož se zde o pohon stará silnější přeplňovaná dvanáctistovka. Diesel 1.5 DCTI je pak otázkou minimálně 424 990 Kč.

Německá automobilka aktuálně nabízí akční provedení Smile (od 359 900 Kč) s bohatší výbavou zahrnující ve standardu například manuální klimatizaci, palubní počítač, tempomat, dešťový senzor, kompletně nastavitelný volant, vyhřívání přední sedadla nebo vyhřívání volantu.



4/ KIA STONIC – 349 980 Kč

Za necelých 350 tisíc korun dostanete v základu čtyřválec o objemu 1,25 litru a pětirychlostní mechanicky řízenou převodovku. Jedná se o verze před modernizací, které ještě sází na klasické pohonné jednotky. Ve výbavě nechybí přední mlhovky, manuální klimatizace, loketní opěrka, centrální dálkové zamykání nebo autorádio s dotykovým displejem.

Na šestirychlostní automat dosáhnete v případě volby atmosférické čtrnáctistovky CVVT, za kterou je nutné připlatit 50 tisíc korun. Sedmistupňový automat DCT se pak pojí výhradně s litrovým přeplňovaným srdcem a druhým stupněm výbavy s cenovkou začínající na 454 980 Kč.

Modernizované modely koupíte pouze ve spojení s novými agregáty 1.2 DPI, 1.0 T-GDI a mild-hybridním systémem s 48V sítí ve spojení s unikátně řešenou elektronickou spojkou. Nejdostupnější provedení začíná na 359 980 Kč, verze s automatem na 449 980 Kč a na hybridní provedení je potřeba přihodit dalších 40 tisíc korun. Kia poskytuje na Stonica unikátní sedmiletou záruku, což může u řady kupujících převážet misky vah při výběru nového vozu.

5/ FORD ECOSPORT – 369 900 Kč

V základní a druhé výbavě pohání malé SUV od modrého oválu slabší litrový tříválec spojený s šestirychlostní manuální převodovkou. V obou případech dostanete mechanicky ovládanou klimatizaci, elektricky ovládaná okna, palubní počítač, přední mlhovky, technologii čtení značek nebo pár dekorativních prvků na karoserii. Vyšší výbava přidává volant potažený kůží a audiosystém s šesticí reproduktorů. Silnější tříválec spojený s manuální převodovkou je možné mít od třetího výbavového stupně za cenu od 435 900 Kč.

Z příplatkové výbavy stojí za zmínku sada Winter, zahrnující vyhřívání čelního skla, vyhřívání předních sedadel a volantu. Připlatit si lze za xenonové světlomety, parkovací asistent či nejmodernější konektivitu zahrnující vestavěný 4G modem.

6/ HYUNDAI KONA – 369 990 Kč

Za Konu v základním provedení Start s litrovým tříválcem pod kapotou, šestirychlostní manuální převodovkou a po-



honem předních kol zaplatíte necelých 370 tisíc korun, což je dáno aktuální čtyřicetitisícovou premii. Ve výbavě nechybí manuální klimatizace, anatomická sedadla, automatický světelný senzor, centrální zamykání s dálkovým ovladačem, tempomat nebo autorádio.

Zájemci o automatickou převodovku musejí sáhnout po silnější verzi s benzinovým čtyřválcem 1.6 T-GDI a z kapsy vytáhnout minimálně 479 990 Kč. Nejlevnější Kona s pohonem všech kol 4x4 přijde díky akční limitované edici Mystic na 539 990 Kč, což je o 20 tisíc méně než v běžném ceníku.



Konu může pohánět i vznětová šestnáctistovka (cena od 439 990 Kč) nebo mild-hybridní šestnáctistovka GDI HEV (539 990 Kč).

7/ SSANGYONG TIVOLI – 384 900 Kč

Zajímavou alternativou je model Tivoli od znovuzrozené automobilky Ssangyong. Ten pořídíte se zážehovou přeplňovanou patnáctistovkou o výkonu 163 koní ve spojení s šesti-
 rychlostní manuální převodovkou a pohonem předních kol pod hranicí 400 tisíc korun. Tivoli je tak v dnešním přehledu nejvýkonnějším i nejzajímavějším zástupcem kompaktních

[illegible]

**Někde tam je.
A proto jsme tady my.**



Pro život, jaký je



► SUV. Mít ho totiž můžete za příplatek 38 900 Kč také s pohonem všech kol nebo s automatickou šestirychlostní převodovkou od Aisinu (za tu připlatíte 31 900 Kč).

Špatné to není ani s výbavou, standardně dostanete mimo jiné i tempomat, centrální zamykání, manuální klimatizaci, loketní opěrku, přípravu pro autorádio nebo přední mlhovky. Kromě toho je v nabídce také provedení s dieselem, kde se o pohon stará čtyřválcová přeplňovaná šestnáctistovka o výkonu 136 koní. Ta přijde ovšem na 449 900 Kč.

8/ PEUGEOT 2008 – 388 000 Kč

Nejmenší crossover Peugeotu je zároveň nejprodávanějším modelem této automobilky a nejprodávanějším baby SUV na českém trhu. Zmíněný model pohání atmosférický benzinový tříválec PureTech spojený s šestirychlostním manuálem. To stačí na zrychlení z 0 na 100 km/h za 10,9 sekundy a maximálku 185 km/h. Kombinovaná spotřeba činí dle Peugeotu 4,6 l/100 km, což není při troše snahy daleko od pravdy.

V základu výbavy Active nechybí manuální klimatizace, tempomat, multifunkční volant, dálkové centrální zamykání, parkovací asistent, LED světlomety a kožený volant, zde specifického tvaru a malých rozměrů. Ne každému sedne do rukou. Za skvělou osmistupňovou automatickou převodovku (v ceníku značenou EAT8) se připlácí oproti manuálu 50 tisíc korun. Nejlevnější diesel dostanete aktuálně za 428 000 Kč.

Model 2008 s žádným jiným konkurenčním SUV nezaměníte, o originální vzhled se starají zejména zadní světla, která



jsou vykreslená 3D metodou ve tvaru lvích drápů. Přestože se 2008 tváří jako drsné SUV, nemůže mít pohon všech kol ani za příplatek.

9/ CITROËN C3 AIRCROSS – 384 900 Kč

Avantgardní model od francouzské automobilky startuje díky akční slevě a bonusu za výkup starého vozu s benzinovou dvanáctistovkou v základu na částce 384 900 Kč. Za to dostanete 110 koní, manuální šestirychlostní převodovku, tempomat, klimatizaci, autorádio se čtveřicí reproduktorů, centrální zamykání s dálkovým ovladačem nebo pomocníka při rozjezdu v kopci.

Kromě benzinové pohonné jednotky Citroën nabízí i diesel v podobě patnáctistovky BlueHDi, která přijde na 419 900 Kč. Osmistupňový automat je pak dostupný pouze v nejvyšší výbavě, kdy cena atakuje hranici magického půl milionu korun.

C3 Aircross si lze vyšperkovat k obrazu svému, jelikož nabízí široké možnosti barevných kombinací (střecha může mít jinou barvu než karoserie). Tedy za předpokladu, že zvolíte druhý stupeň výbavy a připlatíte nějakou tu tisícikorunu. Aktuální zajímavostí je paket Celebration, přinášející za pět tisíc korun (oproti běžné ceně ušetříte 10 500 Kč) elektricky ovládaná okna a vyhřívaná zpětná zrcátka a zadní parkovací asistent.

10/ FIAT 500X – 399 900 Kč

Entry model za cenu těsně pod magickou hranicí 400 tisíc korun pohání litrový tříválec o výkonu 120 koní spojený s manuální šestirychlostní převodovkou, kterému nechybí manuální klimatizace, tempomat, výškově stavitelné sedadlo řidiče, rádio se čtveřicí reproduktorů, elektrické ovládání předních i zadních oken, systém rozjezdu do kopce nebo tempomat. Za druhý výbavový stupeň, přinášející LED denní svícení, volant potažený kůží, audiosystém s dotykovým displejem, šestnáctipalcová litá kola nebo funkci zrcadlení chytrého telefonu, připlatíte rozumných 33 tisíc korun.

Skvělý čtyřválcový diesel 1.6 Multijet přijde na 487 900 Kč, kdežto výkonnější benzinový motor v podobě 1.3 Firefly na 497 900 Kč. Automat DDCT je možné mít za k silnějšímu benzínu a dieselu. Už základní, litrový motor vystřelí Fiat 500X na stovku za 10,9 sekundy a umí uhánět až 188 km/h. S třináctistovkou oproti tomu pokoříte dvoustovku.

FORD TRANSIT TRAIL

jeden z posledních přírůstků
do legendární
rodiny
Transit



Inovace na všech frontách

Nejprodávanější značka užitkových vozů v Evropě? Ford. Vedle spolehlivosti, všestrannosti a nízkých provozních nákladů legendární řady Transit za tím stojí i odvaha modrého oválu prozkoumávat stále nové oblasti trhu. Jen za poslední rok se už tak široká nabídka značky rozrostla do tří velmi různorodých směrů. Model Nugget osloví zájemce o moderní obytný automobil. Transit s celkovou hmotností pěti tun významně rozšiřuje možnosti této řady při přepravě těžkých nákladů. A revoluční nabíjecí hybrid Transit Custom PHEV umí v případě potřeby jezdit jen na elektřinu, což provozovatelům zajistí možnost vjezdu do připravovaných bezemisních zón. Ford nepřehání, když říká, že ať už jsou potřeby vaší firmy jakékoliv, určitě má v nabídce takovou verzi Transitu, která je pro vás jako stvořená.

Za slevy se platí informacemi

Text | Tomáš Pudil

Foto | Shutterstock



ojištění automobilu patří k nejrozšířenějším pojistným produktům. Jaké jsou současné trendy v této oblasti a na co se mají řidiči a majitelé automobilů připravit?

Nejvíce motoristů zajímá pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, tzv. povinné ručení, které ze zákona musí mít každý majitel/provozovatel vozidla. Nejvýznamnější novinkou z posledních let je pojištění podle počtu najetých kilometrů. Česko patří podle analýzy společnosti Pillow, která náleží k třem pojišťovnám (dále Allianz a Uniq), jež tento produkt nabízejí, mezi průkopníky nejen v Evropě, ale i ve světě.

Spoluzakladatel, hlavní matematik a procesní stratég Pillow pojišťovny Marcel Beno na základě dostupných informací odhadl aktuální počet klientů v Česku s produktem podle kilometrů na 400 tisíc. U Allianz tento produkt využívá podle tiskové zprávy

286 tisíc motoristů, Uniq registruje podle tiskové mluvčí 20 tisíc klientů s tímto pojištěním, Pillow v září letošního roku (na trh přišla tato pojišťovna teprve loni) 14 tisíc. Smlouvy s automatickou slevou za nízký nájezd (starší vozidla, veteráni) má zhruba 80 tisíc vozidel. Zájem o tento produkt posílila i epidemie, kvůli níž řada motoristů jezdí autem méně.

„Všechny tři pojišťovny, které na českém trhu produkt nabízejí, rostou v počtu pojištěných vozidel rychleji než ostatní. Vozidel s podprůměrným nájezdem, a tedy s lepší cenou v produktu podle kilometrů, může být v Česku přibližně 2,5 milionu. Hranice půl milionu klientů s pojištěním podle kilometrů bude zcela jistě prolomena příští rok a jeden milion do tří let,” předpovídá Marcel Beno a jeho kolega Martin Podávka dodává: „Jedná se o největší revoluci od demonopolizace povinného ručení v roce 2000.“

ALLIANZ A PILLOW STAČÍ FOTO

Pojišťovna ovšem potřebuje znát stavy najetých kilometrů. Většina pojišťoven ve světě používá OBD-II port pojištěného vozidla, kterým jsou vybavena auta vyrobená po roce 1996. Do toho klient zasune zasláné zařízení podobné USB flash disku. Pojišťovna dostává data automaticky například přes mobilní aplikaci a může sledovat také další parametry: například i styl jízdy (zrychlování, brzdění, čas a místo, kde vozidlo jezdí). To však znamená, že úspora je placena ztrátou části soukromí.

Tuto nevýhodu eliminuje český „vynález“. Dvěma českým pojišťovnám ze tří stačí, když jim klient pošle fotografii tachometru. Allianz zavedla jako první u nás pojištění podle počtu ujetých kilometrů, navíc má celosvětové prvenství kontroly podle fotografie.

„Když jsem se rozhodoval, jak v Česku zavést pojištění podle kilometrů, byla pro mě fotografie jednoznačnou volbou,“ vysvětluje Jakub Strnad, zakladatel a ředitel Pillow pojišťovny, který byl předtím jako předseda představenstva u zrodu projektu v Allianz.

„Základním principem, který (nejen) v pojištění využívám, je důvěra. V tomto případě mezi klientem a pojišťovnou. A díky důvěře není třeba žádné sledovací zařízení ve vozidle, ale stačí chytrý mobilní telefon, který už má prakticky každý,“ doplňuje.

TRENDEM JE INDIVIDUALIZACE

Uniqua na rozdíl od Allianz a Pillow využívá port USB. „Telematická jednotka SafeLine dokáže přesně načítat nejen kilometry, ale i druh komunikací, po nichž motorista jezdí. Kilometry na dálnici započte jen

250 mil.

U pojišťovny Direct je možné zvolit limit odškodnění až 250 milionů korun.



z poloviny, protože je to nejbezpečnější druh komunikací. Sleva na pojistném se týká nejen povinného ručení, ale i havarijního pojištění. Při nájezdu do 20 tisíc kilometrů ročně ušetří klient na pojistném v obou druhích pojištění až 25 procent,“ vypočítává širší možnosti parametrů s USB portem tisková mluvčí Uniqua pojišťovny Eva Svobodová.

Po těchto moderních produktech „pošilhávají“ i další pojišťovny. „Koopерativa bedlivě sleduje nejnovější trendy jak na českém, tak na evropském pojistném trhu. Aktuálně se spíše než princip PAYD (pay as you drive), zohledňující pouze počet najetých kilometrů, prosazuje princip PHYD (pay how you drive) nebo kombinace obou. PHYD zohledňuje způ-

INZERCE

UNIQA SafeLine - unikátní služba pro motoristy

- ✓záchrana při nehodě
- ✓nepřetržitý dohled nad vozidlem
- ✓platba pojistného podle ujetých km
- ✓slevy za maximální zabezpečení



www.uniqua.cz



TELEMATICKÁ JEDNOTKA SAFELINE DOKÁŽE PŘESNĚ NAČÍTAT NEJEN KILOMETRY, ALE I DRUH KOMUNIKACÍ, PO NICHŽ MOTORISTA JEZDÍ.

► sob, jakým řidič skutečně řídí, a má navíc na řidiče prokazatelně pozitivní edukační vliv. Z našeho pohledu patří budoucnost pojištění automobilů vysoké míře individualizace a aktuálně zvažujeme, kterou cestou se vydat," říká Milan Káňa z Kooperativy.

Nejdále v oblasti individuálního nastavení pojistky v autopojištění je Pillow, kde zvolili variantu tzv. polštářů. Těch je celkem 12 a motorista může kombinovat pojistku čistě podle toho, která rizika potřebuje pojistit. Tedy žádné balíčky, v nichž může být třeba pojištění na riziko, jež motorista nepovažuje pro sebe za nebezpečné.

DŮLEŽITÁ NENÍ JEN CENA

Nejjednodušší je řídit se cenou pojištění, ovšem nikoliv nejrozměšnější. Zejména u povinného ručení si lze pořídit pojištění dalších rizik s relativně nízkou investicí k základu, který tak jako tak musí automobilista zaplatit.

„Klient se z našeho pohledu řídí typickou spotřebitelskou logikou – tedy poměrem ceny a výkonu služby, kterou nakupuje. Zatímco srovnání ceny je v dnešní informační době velmi jednoduché, s porovnáním obsahu a kvality služeb je to už složitější. Podle průzkumů, jež máme k dispozici, jsou klíčovými parametry, které by měl řidič zohlednit, zejména rozsah pojistného krytí a kvalita likvidace, včetně její rychlosti," doporučuje klientům Milan Káňa.

Ti, kteří dávají přednost klasickým produktům pojištění, mají nadále dost příležitostí. Nabízí je například Generali Česká pojišťovna, Direct nebo ČSOB Pojišťovna. „Mnohem podstatnější je podle nás to, zda řidič bourá, či nebourá. Jinými slovy, malý počet najetých kilometrů nemusí mít vypovídající hodnotu o kvalitách řidiče," vysvětluje Petr Milata z ČSOB Pojišťovny a zdůrazňuje široký rozsah všech variant jeji povinného ručení.

Širší rozsah dalších pojištění je další trend. Může sem patřit uhrazení nákladů na náhradní vozidlo, pojištění skel, srážka se zvěří nebo první nehoda bez vlivu na výši pojištění či automaticky právní konzultace pro klienty po nehodě (Direct). Značný důraz dávají pojišťovny na rozsah asistence.



„Zavedli jsme čtyři pevné varianty asistence, které jsme pojmenovali podle velikostí oblečení S, M, L, XL. Kromě varianty S se asistence automaticky vztahuje i na nepojízdnost kvůli poruše. Velkým tahákem je asistence XL, která je skutečně bez limitů. Klient si tak může nechat například odtáhnout auto do servisu podle své volby," představuje systém asistencí Nela Maťašeje z pojišťovny Direct, u níž je možné zvolit limit odškodnění až 250 milionů. Zvyšování hranice odškodnění je mezi českými pojišťovnami rovněž trendem.

Pojišťovny se snaží usnadnit pozici klientů po nehodě. „Zavedli jsme pojištění nezaviněné bouračky. Řešení s pojišťovnou viníka bývá někdy složité a zdlouhavé. S tímto pojištěním nahlásí škodu jen nám a my už všechno papírování vyřídíme za klienta. Pojištění platí po celé Evropě," dodává Nela Maťašeje.

Podle Petra Milaty z ČSOB Pojišťovny bude do budoucna také ze strany pojistitelů nutné reagovat na neustále rostoucí počet elektromobilů a přizpůsobit produktové portfolio novým pojistným rizikům.

HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ VE STOPÁCH POVINNÉHO RUČENÍ

Také v motoristy méně využívaném havarijním pojištění se rýsuje větší individualizace. „V blízké budoucnosti bude možné také v něm stanovovat jeho cenu na základě výše popsaného principu PHYD – tedy platí, jak (dobře) jezdíš. I zde platí, že roste zájem řidičů o vyšší pojistnou ochranu, což se projevuje například zvyšujícím se zájmem o připojištění pořizovací ►

Jak získat finance? Prodat automobily a dál je používat

Krise, útlum, nejistota.

Firmy nevědí, co bude dál, a hledají způsob, jak získat alespoň nějaký pevný bod.
Jedno zajímavé řešení přináší společnost LeasePlan.

Úsporné opatření, které neovlivní chod firmy

Velice podobně na tom jsou i společnosti, které mají automobily v majetku. Žijí v nejistotě a snaží se snižovat náklady. Otázka však zní, jak to udělat a zároveň neohrozit svou akceschopnost, pokud se ekonomika zase rozjede a zvýší se poptávka po službách a zboží. Propouštět zaměstnance, odejít z kanceláří, prodat majetek včetně firemních vozů?

„Ani jedno z těchto řešení není podle mne dobré. My ale svým klientům jeden způsob, jak získat hotovost i jasnou představu o budoucích nákladech na firemní flotilu, nabízíme. V rámci produktu Sale & Lease Back od nich automobily koupíme, přitom je ale nadále používají jako doposud a platí LeasePlanu jejich pronájem,“ popisuje Tölgyesi.



„Když si povídáme s klienty, cítíme z nich, že zatím nechtějí redukovat své automobilové flotily a jejich záměrem je vozidla dále používat. Zároveň si ale do nich nechtějí kupovat nová auta – to znamená závazek a tomu se v této turbulentní době snaží vyhnout. Nikdo neví, co nás v dalších týdnech a měsících zase potká za zvraty,“ vysvětluje **Peter Tölgyesi**, obchodní ředitel společnosti.

Máte peníze i přehled o výdajích

Okamžité získání finanční hotovosti však není jediným benefitem, jenž produkt Sale & Lease Back klientům přináší. „Firma v nejisté a rozvlněné době získá kromě hotovosti navíc i jasnou představu o tom, kdy a kolik peněz za svou flotilu v budoucnosti zaplatí. Taková jistota je jistě velice cenná,“ říká Tölgyesi. Když jsou totiž firemní vozy v majetku, pravidelně se pouze odepisují a pojišťují a všechny ostatní náklady přicházejí nepředvídatelně a často najednou. V případě, že klient provozuje auta formou operativního leasingu, tento problém ho netrápí.

Zbavíte se starostí s prodejem

LeasePlan svým klientům dokáže pomoci i v případě, že chtějí firemní vůz pouze prodat a nehodlají si jej dále pronajímat. Má vlastní značkový program CarNext.com a profesionálně zařízené prodejní kanály, které pracují i s aukcemi v rámci B2B segmentu. „Naši klienti určitě ve svých flotilách najdou vozy, které jsou zralé k prodeji. Jsou už na kilometrovém nájezdu nebo ve věku, kdy dochází k razantnímu nárůstu nákladů provozu a dává smysl je nahradit. Dokonce i při projednávání Sale & Lease Back často říkáme, že ten a ten automobil už do této služby nepatří a měl by se prodat,“ líčí Peter Tölgyesi. LeasePlan prodá klientovo auto za co nejvyšší cenu. „Nebráníme se samozřejmě ani dalším službám – můžeme například poskytnout jen správu vozového parku a nechat auta v majetku, nebo umíme nahrazovat nové vozy plnohodnotným operativním leasingem,“ uzavírá Peter Tölgyesi.





- hodnoty vozu (tzv. GAP) či dominující pětiprocentní spoluúčastí," upozorňuje Milan Káňa z Kooperativy, podle něhož klienti nejvíce řeší jistotu, že o poškozené vozidlo bude dobře postaráno a likvidace proběhne bez problémů.

Eva Svobodová z Uniqa pojišťovny upozorňuje na další trend v pojištění. „Ještě v letošním roce spustíme možnost provést vstupní prohlídku vozidla klientem bez nutnosti absolvovat prohlídku fyzicky. Stejný proces plánujeme nasadit také na vybrané škody, kde by cílový stav měl být, že vaše škoda bude zlikvidována a vyřízena v reálném čase i s odesláním pojistného plnění. Rovněž tady se opíráme o možnosti nových technologií. V havarijním pojištění pracujeme s propracovanou segmentací řidičů, které dokážeme rozlišit podle více než 20 různých parametrů, jako jsou faktory nehodovosti, takže prakticky každý klient má svoji individuální sazbu pojistného.“

Také v havarijním pojištění se objevují novinky. „Od letošního května nabízíme produkt Zlevňující havarijko. Pojištění je určené pro osobní auta, která ještě nedosáhla věku pěti let. Jednoduše to znamená, že cenu pojištění klientům automaticky snížíme každý rok o sedm procent. Takto snižujeme až

POČET POJIŠTĚNÝCH VOZIDEL*

GENERALI ČESKÁ POJIŠŤOVNA	2 323 787
KOOPERATIVA	1 504 026
ČPP	1 309 402
ALLIANZ	976 400
ČSOB POJIŠŤOVNA	710 015
UNIQA*	525 159
AXA*	469 249
DIRECT	376 377
SLAVIA	180 092
HASIČSKÁ VZÁJEMNÁ POJIŠŤOVNA	64 911
VZP	27 317
PILLOW	11 344
CELKEM	8 478 081

ZDROJ: ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ

*STAV K 2. 7. 2020

*UNIQA NA JAŘE PŘEVZALA POJIŠŤOVNU AXA.

do dovršení šesti let věku auta. Toto pojištění auto ochrání před všemi havarijními riziky – dopravní nehodou, odcizením a vandalismem, přírodním nebezpečím a srážkou a před poškozením zvířaty,” dodává Nela Matašeje z Direct pojišťovny.

JAK ZMĚNIL AUTOPOJIŠTĚNÍ COVID-19?

Také dění na silnicích ovlivnil koronavirus. Způsobil krátkodobý pokles intenzity provozu, a zejména se snížil počet cest do zahraničí. To mělo za následek snížení počtu pojistných událostí, tuzemských i zahraničních.

„Situace a intenzita tuzemského provozu se brzy vrátily do normálu a během poměrně krátké doby se počet pojistných událostí ustálil na obvyklé úrovni. Paradoxně i přes nižší počet nehod nedošlo k poklesu počtu osob usmrcených na silnici, což si spojujeme se změnou způsobu chování řidičů na silnici obecně,” upozornil Milan Káňa z Kooperativy.

Pojišťovny vyšly motoristům vstříc. Příkladem může být Uniqa. „V současné době se zaměřujeme i na zjednodušení situace motoristů v souvislosti s pandemií – tolerujeme déle neplatné STK, zjednodušili jsme prohlídky škod či agendu okolo odhlášení auta a s tím spojeného přechodného neplacení pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Dále jsme nabídli produkty reagující na nyní aktuální možnost delšího onemocnění, ošetřování člena rodiny nebo na ztrátu zaměstnání – pojištění schopnosti splácet

20 000 km

Při nájezdu do 20 tisíc kilometrů ročně ušetří klient Uniqa pojišťovny na pojistném až 25 procent.



úvěr na auto v hodnotě do milionu korun pro osoby do 65 let, kdy v případě pojistné události Uniqa uhradí až 12 měsíčních splátek půjčky za klienta,” uvádí Eva Svobodová.

INZERCE

NA VŠECH CESTÁCH STÁLE ZELENÁ!



**AUTOPOJIŠTĚNÍ
COMBI PLUS IV**

25let
ČPP
VIENNA INSURANCE GROUP

EK013283

Octavia dostala nové alternativní motory. Který je nejlepší?

Text | Martin Žemlička
Foto | Škoda Auto



Š

Škoda Auto představila pro svůj stěžejní model Octavia další alternativní pohonné jednotky. Na akci nazvané Udržitelná mobilita jsme vyzkoušeli mild-hybridní verzi e-Tec, stejně jako plug-in hybridní provedení iV a sportovně laděné iV RS. Zapomínat nelze ani na pohon na zemní plyn, který se v případě Octavie prodává s dovětkem G-Tec.

Od letošního roku začaly v Evropě platit přísné emisní limity. Osobní automobil nesmí vypustit více než 95 gramů CO₂ na kilometr jízdy, jinak je automobilka pranýřována za takzvané nadlimitní emise. Znamená to mimo jiné, že za každý vypuštěný gram navíc musí zaplatit pokutu 95 eur. Vynásobeno počtem vyrobených vozidel jsou to stovky milionů korun. Není tedy divu, že automobilky musí přicházet s alternativami.

Nejčastěji jde o tzv. plug-in hybridy, jež kombinují spalovací motor a elektromotor a lze je dobíjet z externího zdroje. Zajímavou alternativu pak představuje technologie CNG (stlačený zemní plyn). Mezi jeho největší výhodu patří nižší obsah škodlivin, které automobil vypouští do okolního vzduchu: CO₂ je nižší až o čtvrtinu, výrazně menší jsou i emise NO_x, saze

jsou nulové. Síť plnicích stanic stále není ideální, ale i v Česku rok od roku roste a nyní jich je dostupných více než dvě stě. Nižší spotřební daň pak dále zvyšuje ekonomickou výhodnost tohoto řešení, kdy koncový zákazník může kilometr ujet za jednu korunu.

BENZIN, NAFTA, CNG, HYBRID

Škoda Auto začala nově pro svůj stěžejní model – Octavii – nabízet alternativní pohony. Octavia je ve čtvrté generaci opět velmi praktické auto, které na zadních sedačkách nabídne skoro stejně místa jako dražší model Superb. Octavia jako už tradičně v obou karosářských verzích (liftback a kombi) nabízí obrovský zavazadelník. Proti třetí generaci už se vnitřní prostor nezměnil (protože už u „třetí“ Octavie byl výrazně nadprůměrný), v mezigeneračním srovnání si ale všimnete lepšího odhlučnění. Zcela se změnila architektura interiéru, kdy se dotykem ovládá téměř vše, což není úplně ideální řešení, neboť to odvádí řidičovu pozornost. Vysoká je i pořizovací cena, nabídka motorizací bude rozšiřována v následujících měsících, zatím třeba v oficiálním ceníku chybí provedení s pohonem všech čtyř kol.

← NOVÁ ŠKODA OCTAVIA SE DODÁVÁ V HISTORICKY NEJVĚTŠÍ NABÍDCE MOTORIZACÍ. VYBERE SI MILOVNÍK BENZINU, NAFTY, CNG NEBO HYBRIDU.

60 km

Verze Octavie iV dovede jet až 60 kilometrů do rychlosti 140 km/h čistě na elektřinu.

O pohon nové Octavie G-Tec se stará motor 1,5 TSI přepracovaný tak, aby uměl spalovat jak klasický benzin, tak stlačený zemní plyn. Má o 20 koní nižší výkon (130 koní / 96 kW). Tlakové nádrže na CNG jsou celkem tři a díky kapacitě 17 kilogramů CNG dovedou s ohledem na výrobce udávanou spotřebu 3,4 kg/100 km zařadit dojezd zhruba 500 kilometrů. Dalších zhruba 150 kilometrů pak můžete ujet na benzin. Hodí se to, když zapomenete natankovat CNG a nikde v dosahu není příslušná plnička. Kvůli nádržím se mírně zmenšil zavazadelový prostor, jinak na první pohled „plynovou“ Octavii od té „normální“ nerozeznáte.

My jsme během jízdy po okolí Vídně měli spotřebu rovné čtyři kilogramy CNG, což při průměrné ceně 27,60 koruny za kilogram pořád znamená, že jeden ki- ▶

FIREMNÍ ŠKODA BEZ STAROSTÍ TO PRAVÉ PRO VAŠE PODNIKÁNÍ!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ŠKODA OCTAVIA AMBITION 2,0 TDI 85 kW

Akční nabídka platí

- › Pro fyzické osoby podnikatele a právnické osoby
- › Při odběru již od 2 vozů
- › S financováním na 24–60 měsíců bez akontace s možností vlastní konfigurace vozu
- › Včetně ŠKODA Pojištění, pneuservisu, servisu a údržby



7 777 Kč bez DPH / měsíc*

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz ŠKODA OCTAVIA AMBITION 2,0 TDI 85 kW v ceně 599 900 Kč včetně DPH. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Pravidelná měsíční splátka od 9 410,17 Kč včetně DPH (od 7 777 Kč bez DPH). Splátka obsahuje povinné a havarijní pojištění s 5% spoluúčastí (minimálně 5 000 Kč), pojištění obvodových skel, pojištění Asistent, službu servis a údržba a pneuservis. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah. Kombinovaná spotřeba paliva 3,5 l / 100 km. Kombinované emise CO₂ 91–93 g/km. Akční nabídka trvá do odvolání. Použité obrázky jsou pouze ilustrativní. *Uvedená cena je platná pouze s financováním od ŠKODA Financial Services. Více informací o nabídce zjistíte u vašeho dealera vozů ŠKODA nebo u svého regionálního manažera, jehož kontaktní údaje naleznete na vwfs.cz/fleet.

EK013312

→ NOVINKOU U ČTVRTÉ GENERACE JSOU HYBRIDNÍ POHONY. TY, KTERÉ LZE DOBÍJET Z EXTERNÍHO ZDROJE (PLUG-IN HYBRIDY), POZNÁTE PODLE VÝKLOPNÉHO VÍČKA U LEVÉHO PŘEDNÍHO BLATNÍKU.



► lometr jsme ujeli za korunu a deset haléřů. Naftová verze by byla o pár desítek haléřů dražší. Když jsme u cen: CNG verze přijde na 613 900 korun, což znamená, že je o 50 tisíc dražší než verze 1,5 TSI (110 kW). Ta má v základu přímo řazenou převodovku, CNG verzi koupíte zatím výhradně s automatickou převodovkou.

← ČTVRTÁ GENERACE OCTAVIE MÁ VĚTŠINU KOMFORTNÍCH FUNKCÍ OVLÁDANOU POMOCÍ DOTYKOVÉHO DISPLEJE. INTERIÉR SICE NEHYZDÍ DESÍTKY TLAČÍTEK, IDEÁLNÍ ŘEŠENÍ TO OVŠEM NENÍ.

MALÝ HYBRID

Zatímco CNG verzi nabízela i třetí generace Octavie, v případě aktuálně představené čtvrté si lze objednat nejenom verzi na stlačený zemní plyn (ještě o ní bude řeč), ale rovněž e-Tec provedení. To se nabízí s přeplňovaným tříválcem 1.0 eTSI o výkonu 81 kW a maximálním točivém momentu 200 newtonmetrů (Nm) nebo se čtyřválcem 1.5 eTSI (v ceníku ještě uveden není) o výkonu 110 kW a točivém momentu 250 Nm. Obě tyto verze jsou označovány zkratkou mHEV (mild-hybrid). V tomto případě v autě nenajdete klasický startér. Je zde malý elektromotor, baterie a 48voltová palubní síť. Má to několik výhod: snižuje to spotřebu paliva až o 0,4 l/100 km, jinak otravný systém stop-start je zde velmi komfortní a v neposlední řadě automobilka ušetří na emisním „výpalném“.

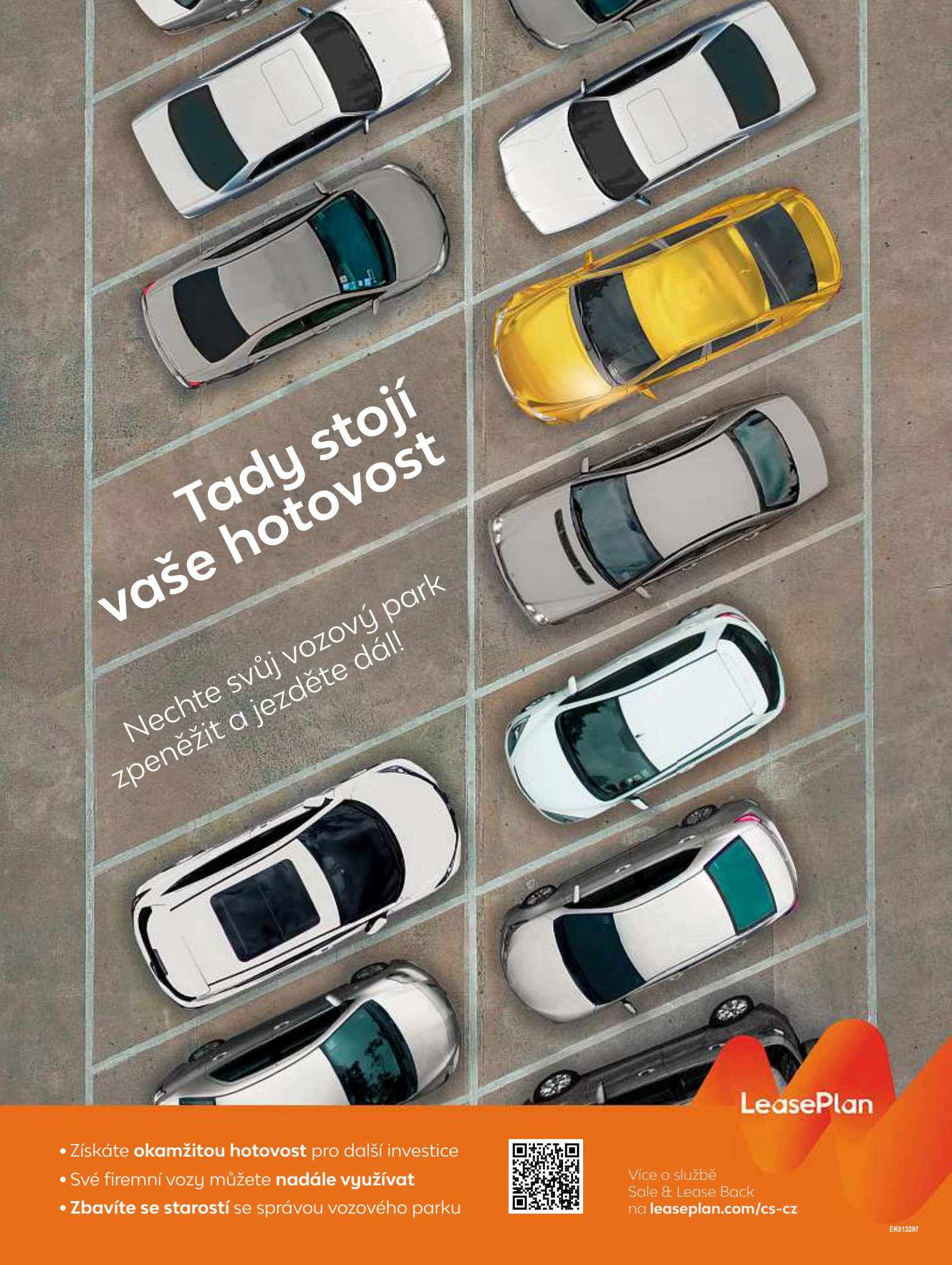
V případě Octavie e-Tec jde o malou lithium-iontovou baterii s kapacitou 0,6 kWh (uloženou pod se-

dadlem spolujezdce), která přesně postačuje pro komfortní stání na semaforech s vypnutým motorem nebo při plachtění. Elektromotor s parametry 12 kW a 50 Nm pak krátkodobě pomáhá i při akceleraci.

Na testovacích jízdách jsme ocenili, jak lehce se provedení e-Tec proplétalo silnicemi plnými zatáček a jak ochotně měnilo směr. Úžas v nás vzbudilo i akustické odfiltrování nejrůznějších hluků vycházejících z motoru a také to, jak neslyšně se motor po ubrání plynu vypnul a auto plachtilo s rozpojenými spojkami. Kratší vesnice, pokud nestoupají z údolí, tak „proplachtíte“ zcela bezemisně.

A komu by nestačil výkon litrového tříválce, počká se později čtyřválcové patnáctistovky. V příštích letech počítáme, že tuto jednodušší hybridní techniku po vzoru podobných motorů od Mercedes-Benzu dostanou i populární TDI motory, které podle našeho názoru dosud neřekly své poslední slovo a na dlouhých cestách jsou ekonomicky i ekologicky jen obtížně nahraditelné.

V případě verze e-Tec zaplatíte o 60 tisíc korun více, než kolik chce Škoda za verzi pouze s litrovým tříválcem (a shodným výkonem 81 kW). Ryze ekonomickou úvahou ušetříte každých 100 kilometrů zhruba 11 korun za palivo – spotřeba je nižší o 0,4 litru proti verzi s tím samým benzinovým tříválcem, ovšem bez elektromotoru. Rozdíl v ceně se vám tak vrátí po ujetí 55 tisíc kilometrů, ale úplně tento výpočet nesedí. Základní provedení 1.0 TSI má přímo řazenou převodovku, e-Tec pak standardně sedmistupňový automat DSG. ►



Tady stojí vaše hotovost

Nechte svůj vozový park
zpeněžit a jezděte dál!

- Získáte **okamžitou hotovost** pro další investice
- Své firemní vozy můžete **nadále využívat**
- **Zbavíte se starostí** se správou vozového parku



LeasePlan

Více o službě
Sale & Lease Back
na leaseplan.com/cs-cz



► NA ELEKTŘINU I S VNĚJŠÍM DOBÍJENÍM

Verze e-Tec nemá možnost vnějšího dobíjení a nelze s ní jet čistě v elektrickém režimu, a tedy lokálně bez vypouštění škodlivin. K tomuto účelu má ovšem mladoboleslavská automobilka připravenou další verzi, plug-in hybrid (PHEV) prodáváný pod komerčním označením iV. Ta dovede jet až 60 kilometrů do rychlosti 140 km/h čistě na elektřinu. V praxi je to o pár kilometrů méně (stačí zapnout topení či jiné spotřebiče a kapacita baterií začne o to rychleji klesat). Elektromotor je už větší (85 kW a 330 Nm) a v tomto případě pomáhá benzinové čtrnáctistovce o výkonu 110 kW.

Octavia iV, sdílející techniku se Superbem iV, je docela drahá a tipujeme, že kromě bohatých nadšenců do elektromobility si ji budou pořizovat hlavně firmy. Koupíte ji nejméně za 806 800 korun a v prostřední výbavě Ambition, což z ní dělá nejdražší provedení v tomto výbavovém stupni. Modla mnohých řidičů, Octavia 2.0 TDI, stojí v té samé výbavě o citelných 114 900 korun méně. Hybrid má výhodu v tom, že v mnoha městech parkujete zdarma, nemusíte si kupovat českou dálniční známku a neplatíte silniční daň.

Jíždě se iV chová jako běžná Octavia s podobně výkonným benzinovým motorem, zvyknout si je potřeba na rekuperaci při brzdění (pedál je třeba sešlápnout silněji). Standardně dodávané sedmistupňové DSG také podřazuje s menší ochotou.

Proti Octavii s dvoulitrovým TDI o výkonu 110 kW je verze iV v dlouhodobém průměru zhruba o litr méně úsporná (5,0 vs. 6,2 litru, které jsme naměřili při 300kilometrové jízdě). Její silnou stránkou je bezemisní jízda třeba po městě a obecně lepší výsledky spotřeby na kratších trasách. Mimochodem, na prezentaci do Vídně jsme se z Prahy dopravili Superbem iV – spotřeba u většího sourozence dosáhla hodnoty 7,1 l/100 km.

↑ CNG VERZE MÁ KVŮLI NÁDRŽÍM MÍRNĚ MENŠÍ ZAVAZADOVÝ PROSTOR, JINAK JE VŠE STEJNĚ JAKO U BĚŽNÉ OCTAVIE. NA BENZIN UJEDETE DALŠÍCH 150 KILOMETRŮ.

SPORTOVÁNÍ S HYBRIDEM

Na první pohled u Octavie RS iV všechno vypadá, jak očekáváte. Ostřejší maska chladiče (ale proti základní Octavii se neliší tolik jako v minulosti), specifická kola, výrazné sedačky. Pozorné oko uvidí o trochu vyšší světlou výšku, iV jako jediné RS nemá o 15 mm snížený podvozek. V praxi to příliš nevadí, při jízdě na „zatáčkovité“ trase jsme si všimli, jak hezky ostré provedení RS zatáčí a vykružuje zatáčku. To vše navzdory vyšší hmotnosti. Automobilka udává hodnoty 1695 kg, v případě benzinového RS s DSG a dvoulitrovým TSI se na váze ukáže o 175 kilogramů méně. A to je příliš.

Sportovní varianta iV RS v praxi překvapivě není o mnoho rychlejší než standardní Octavia iV. Naštěstí máte možnost koupit si benzinové či naftové provedení. V případě hybridu to znamená, že se o pohon stará benzinový motor o objemu 1,4 litru (výkon 150 koní) a zároveň elektromotor (115 koní). Největší výkon je sice totožných 245 koní jako u benzinové verze s dvoulitrovým motorem TSI, způsob jeho získání je ovšem diametrálně odlišný. Pro hybridní RS je navíc jedinou volbou automatická převodovka.

Ruku v ruce s tím jsme zaznamenali zvláštní sladění obou motorů, kdy v některých případech tah neodpovídal plně sešlápnutému plynovému pedálu. Oba agregáty jako by se hádaly, který bude přenášet více síly. Otřesný je umělý zvuk motoru ve sportovním režimu, který zprostředkovávají reproduktory. Je to otravné už při první minutě, naštěstí je ale možné tuto vymoženost zcela vypnout. Ovšem rychlé iV RS bezpochyby je, jen jej nesmíte brát jako sportovní model. To je v případě Octavie výhradně benzinové provedení, které přijde na shodných 939 900 korun jako hybridní RS.



PŘEDPOKLÁDÁME, ŽE VARIANTY IV A RS IV BUDOU TVOŘIT PŘÍBLIŽNĚ OSM PROCENT CELKOVÝCH EVROPSKÝCH PRODEJŮ MODELOVÉ ŘADY OCTAVIA.

PAVEL JÍNA,
TISKOVÝ MLUVČÍ ŠKODY AUTO

← S CNG UJEDETE
JEDEN KILOMETR
ZA ZHRUBA JEDNU
KORUNU A DESET
HALÉŘŮ. V ČESKU
JE ZHRUBA 200
PLNICÍCH STANIC.

ných vozů Octavia," uvedl tiskový mluvčí automobily Pavel Jína. Automobilka očekává, že hybridní verze Octavie se budou nejlépe prodávat na německém a britském trhu, ale i v Česku. Škoda by v případě Octavie iV ráda vyrobila ročně 20 tisíc kusů.

Nám se nejvíce zamlouvala verze e-Tec, která ideálně kombinuje „starý“ svět, reprezentovaný spalovacími motory, s potřebou být ekologický, již zastupují lithium-iontové baterie a elektromotor. Je to chytrá alternativa s relativně jednodušším technickým řešením, kdy auto nemá těžké lithium-iontové baterie, které značně zvyšují jeho hmotnost. Až automobilky za pár let vymyslí, jak s malým elektromotorem ujet ještě pár kilometrů po městě jen na elektřinu, bude to dokonalé. Ano, iV to umí už teď, ale tam jde o dost dražší a těžší řešení.

KAŽDÁ DESÁTÁ OCTAVIA HYBRIDNÍ

„Předpokládáme, že varianty iV a RS iV budou tvořit přibližně osm procent celkových evropských prodejů modelové řady Octavia. Variantu e-Tec si pořídí přibližně každý pátý zákazník. Verze G-Tec bude tvořit přibližně šest procent celkového objemu prodá-

Kateřina Kratochvílová, předsedkyně představenstva dopravní společnosti ICOM transport

Čím se inspirovat, když chcete větší jistotu v podnikání nebo správě svěřeného majetku? Ať už se věnujete výrobě, obchodu nebo službám, stojíte v čele rodinné firmy nebo inovativního podniku, vyplatí se podívat, jak to dělají ti nejlepší. Přinášíme zkušenosti úspěšných českých podnikatelů, kteří vsadili na dobré pojištění.

Jako logistická firma musíte obstát v každodenním testu, kdy je třeba bez ohledu na okolnosti dopravit partnerům včas to, co si objednali. Jaký je návod na úspěch vaší firmy a hraje v něm roli i dobré pojištění?

Dobré pojištění je jistota, že se nedostaneme do úzkých v situacích, které nemůžeme ovlivnit.

Je zároveň zárukou jistoty a solidnosti pro naše partnery. Nejde pouze o nejlepší cenu nebo rozsah pojištění, důležitá je i profesionální podpora, stabilita společnosti a pro nás jako rodinnou firmu i historie. Generali Česká jsou lidé, kteří s námi spolupracují. Řeší s námi denně naše potřeby a problémy. Jsou víceméně součástí naší společnosti.

V jakých konkrétních situacích ve vašem byznysu vám pojištění pomohlo?

S rizikem se setkáváme každý den, hlavně na silnicích. I tady se díky pojištění Generali Česká cítíme opravdu bezpečně.

Podílíte se na řízení úspěšné rodinné firmy. Hledáte stejné hodnoty i u pojišťovny, berete ji jako partnera, který vás provází celý život?

My všichni v ICOM transport se řídíme heslem „Jsme jedna rodina“. A to je pro nás i Generali Česká.

Pojišťovna v dnešní době představuje moderního partnera, který má porozumění pro vaše potřeby a překvapí vás tím, jak je praktický a pohotový. Takový je i ProfiPlán – nové podnikatelské pojištění od Generali České s podporou digitálních služeb od sjednání až po řešení škod. Díky mimořádné variabilitě, širokému rozsahu pojistného krytí a zapojení moderních forem komunikace můžete mít během okamžiku vyřešené pojištění odpovědnosti i majetku tak, jak vaše firma potřebuje.

Více o podnikatelském pojištění a spoustu užitečných informací se dozvíte na:

www.generaliceskaprofi.cz



Svoboda automobilových nomádů

Text | Martin Žemlička

Foto | Volkswagen Užitkové vozy



eši začínají stále více přicházet na chuť svobodnému cestování obytným automobilem nebo karavanem. Letošní pandemie koronaviru to jenom urychlila.

Podle statistik prodej obytných vozů v Česku rok od roku roste. A zvýšená poptávka není záležitostí jen tuzemska, obytné vozy a karavany se těší velké oblibě také v Německu, Francii nebo Velké Británii, populární jsou rovněž v Severní Americe.

Zákazníci mají na výběr klasické karavany, které se pomocí tažného zařízení připojí za automobil, nebo obytné automobily nejrůznější velikosti – od malých dodávek po sedmitunová „monstra“, na která už potřebujete řidičské oprávnění typu C1. Samostatnou kategorií pak tvoří takzvané tajné karavany.

Na první pohled to jsou obyčejné dodávky, jako je například nejběžnější typ rozšířený u nás, Volkswagen Transporter čtvrté až šesté generace. S takovým autem můžete uhnět po dálnici stotřicítkou (na německé klidně 180 km/h) a nejste ničím omezo-
váni. Jízdní vlastnosti jsou stejné jako u běžných dodávek. A přespání někde na parkovišti, kde to a priori není zakázané dopravní značkou, je o dost jedno-



duší, než když před obchodák vpozdvečer dorazíte s velkým karavanem, který zaručeně přitáhne pozornost policie nebo ostrahy nákupního centra. Nehledě na to, že se s karavany do spousty center měst nedostanete, s kompaktní dodávkou většinou ano.

Problém u obytných dodávek je v jejich pořizovací ceně. Jednoduše řečeno jsou velmi drahé. Když si vezmeme jako modelový příklad VW Transporter v aktuální, šesté generaci, pak v základním provedení s motorem 2.0 TZI (81 kW) stojí včetně DPH od 603 tisíc korun. Nejlevnější California s týmž motorem zájemce přijde na více než jednou tolik, nejméně na 1 206 378 korun. A to další statisíce můžete utratit za doplňkovou výbavu. Podle Jakuba Šebesty, ředitele značky Volkswagen Užitkové vozy, jsou to nejčastěji nosiče jízdních kol, střešní nosiče a boxy, tažná zařízení nebo lednice.

2038 aut

V roce 2019 se v Česku prodalo 2038 vozů Volkswagen Transporter.



Mimochodem, Californií loni prodal oficiální importér 19, letos v rozmezí leden až srpen to bylo 30 kusů. Pro srovnání: v roce 2019 se v Česku prodalo 2038 Transporterů, což je 107krát více.

TAJNÉ OBYTNÁKY

Naštěstí existuje poměrně jednoduché řešení. Koupíte si třeba novou či ojetou dodávku a vybavíte si ji dle svých požadavků a možností sami. Nemyslíme tím, že půjde o mix domácího kutilství a starého harampádí, které se vám válí na půdě. Existuje spousta firem, jež vám do auta dodají krásný nábytek i vybavení.

Někdy stačí jen to nejzákladnější: nafukovací či skládací matrace vyrobené na míru vašeho vozu. K jejich instalaci samozřejmě potřebujete větší auto, ideálně dodávku, kombi, MPV nebo stále populár-

nější SUV. Nevýhodou tohoto řešení za zhruba tři až pět tisíc korun je, že v autě se vyspí maximálně dva lidé. Pokud hodláte v autě nocovat pravidelně, a ne jednou za rok, vyplatí se pořídit si lepší (obvykle dražší) matrace. Je to podobné, jako když si kupujete matraci do své domácí postele. Za dva tisíce zárazek opravdu čekat nemůžete.

Nebo si svou dodávku můžete vylepšit o kuchyňku, stolek, sedačku nebo skříňky. Například česká společnost Egoé nest nabízí přímo na míru řešení, které je přidělané pomocí popruhů ke kotvicím okům. Výhodou je, že přes týden můžete svou dodávku používat pro podnikání a na víkend či dovolenou si jednoduše dáte do kufru přenositelnou vestavbu. Kuchyňská sada včetně dvou lůžek na spaní váží bezmála metrů a stojí kolem sta tisíc korun. Provedení a výběr materiálů ovšem odpovídají vyšší pořizovací ceně. Zápis do technického průkazu v tomto případě neřešíte.

„Pokud se jedná o řešení, které je vyjímatelné, jedná se o náklad vozidla a v takovém případě se do technického průkazu nic nezapisuje. Jednoduše řečeno je to stejné, jako bych do auta naložil třeba pytle s cementem,“ uvedl tiskový mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka.

TOVÁRNÍ PŘESTAVBY JSOU SCHVÁLENÉ

U větších úprav dodávek předělaných na obytný automobil je to složitější. Upravuje to zákon č. 56/2001 Sb. a provedenou přestavbu schvaluje obecní úřad obce s rozšířenou působností. ▶

PŘESTAVBY KUPODIVU V ČESKU ŽÁDNÝ ORGÁN NEKONTROLUJE. NA TO, JAKÉ JE UKOTVENÍ NÁBYTKU NEBO ROZLOŽENÍ HMOTNOSTI, SI TAK MUSÍ DÁT POZOR VÝHRADNĚ MAJITEL.

- „Technické provedení je kontrolováno na zkušební stanici a je k tomu vydán technický protokol. Technický průkaz se v rámci přestavby musí změnit, protože se mění údaje v něm uvedené jako například druh vozidla, kategorie, hmotnost a tak dále,“ upozorňuje Jemelka.

„Pokud jde o tovární přestavbu, ať z prvovýroby nebo dodatečnou montáž, dostává zákazník už vozidlo schválené,“ připomíná předseda profesní komory STK Jiří Rejmon. Podle něj například elektroinstalaci obytného vozu nemůže posuzovat technik na STK, ale revizní technik. Při STK tak provozovatel obytného vozu či karavanu nepřikládá zprávy o revizi. Jinými slovy, nikdo to nekontroluje, a je tak pouze na majiteli či provozovateli obytného auta, zda si ohlídká, že třeba plynové rozvody nebo dodatečná elektroinstalace splňují všechna kritéria.



„Ideálně by to měl provozovatel či majitel dělat v rámci pravidelné roční prohlídky vozu,“ říká Rejmon. Podle něj jsou obytná vozidla či karavany na kontrolách STK obecně v lepším stavu než ostatní vozidla, protože majitelé je mívají pouze pro svoji potřebu a jejich nájezdy bývají malé. Přestavby kupodivu v Česku žádný orgán nekontroluje. Na to, jaké je ukotvení nábytku nebo rozložení hmotnosti, si tak musí dát pozor výhradně majitel.

POZOR NA (NE)BEZPEČNOST

Problém obytných vozů, zejména těch vyráběných mimo oficiální úpravy samotné automobilky nebo firmami, které přestaví ročně stovky či tisíce dodávek, je snížená bezpečnost při dopravní nehodě.



Například zadní dřevěné sedačky, často vyrobené z nekvalitního dřeva a špatně upevněné, se při nárazu doslova rozletí po celém interiéru.

Švédská státní agentura zodpovědná za výstavby, provoz a údržby státních silnic a železnic Trafikverket vloni udělala dva nárazové testy dvou obytných automobilů. Jednoho plně integrovaného s vlastním rámem i kabinou od jediného výrobce, druhého tzv. polo-integrovaného (původní kabina a jiná karoserie), v tomto konkrétním případě postaveného na podvozku Fiatu Ducato. Auta narazila čelně v rychlosti 64 km/h. Výsledky byly velice tristní s velkým rizikem úmrtí pro řidiče. A k podobným závěrům dospěl i německý ADAC.

Na vině bývá kratší deformační zóna v poměru k vyšší hmotnosti vozu a dále způsob rozložení hmotnosti. U levnějších úprav je problematický také výběr nevhodného materiálu (hořlavost daných materiálů, pevnost) a jeho upevnění. Problematické také může být „naroubování“ jiné karoserie na původní kabinu dodávky.

Bezpečnost by měla být na prvním místě nejenom při provozování obytné dodávky. Ideální je vyhnout



se amatérskými úpravami, a pokud přestavbám na dodávky sami pořádně nerozumíte, nechat vše na odborné firmě. Když už se chcete do úpravy pouštět svépomocí, z hlediska bezpečnosti je dobré, je-li prostor pro řidiče a spolujezdce oddělen pevnou stěnou od vestavby. Dobré je také neinstalovat nejrůznější skříňky a poličky, které se během nehody mohou zvrátit či vysypat.

INZERCE

S vyššími limity získáte u Kooperativy zajímavé benefity

„Klientům v povinném ručení doporučujeme zvolit vyšší limity plnění. Připlatit si pár stokorun ročně se určitě vyplatí,” zdůrazňuje ředitel Úseku pojištění motorových vozidel v Kooperativě Aleš Zethner. Zároveň představuje novinky, na které se mohou motoristé od listopadu těšit.

V poslední době škody z povinného ručení stále rostou, jedná se zejména o škody na zdraví. Uvědomují si řidiči, že nejnižší limity nemusí stačit?

Zlepšuje se to. V povinném ručení klientům doporučujeme zvolit vyšší limity, alespoň 100 milionů na majetkové škody a 100 milionů na škody na zdraví. Dvojnásob to platí pro ty, kteří tráví za volantem více času, najezdí hodně kilometrů nebo často vyrážejí do zahraničí. Například u trvalých následků na zdraví může pojišťovna odškodnění vyplácet i několik desítek let. Proto jsme sjednání vyšších limitů podpořili formou zajímavých benefitů a s potěšením zjišťujeme, že se to osvědčilo. Více než tři čtvrtiny klientů si už volí limity 70/70 milionů a vyšší.

Mluvil jste o benefitech u vyšších limitů, co k nim tedy vaši klienti získají navíc?

V novém produktu, který jsme na konci loňského roku uvedli na trh, získají klienti od limitu 70/70 milionů úrazové pojištění řidiče. Při sjednání povinného ručení s limity 100/100 milionů Kč a vyššími pak získají automaticky i komfort přímé likvidace. Tu využijí v situaci, kdy jsou poškozeným při dopravní nehodě způsobené jiným vozidlem – nemusí nic složité řešit s pojišťovnou viníka, obrátí se na svoji pojišťovnu a ta s nimi vše vyřeší. Při sjednání s havarijním pojištěním zdarma získají i pojištění VÝMOL, tedy škody, kterou si způsobí na neoznačeném výmolu v silnici.



EK012930

Co nového pro motoristy připravujete?

Každoročně evidujeme růst asistenčních zásahů u motoristů. Proto jsme se rozhodli od listopadu nabídnout nový nadstandardní asistenční program MAX+, kde pro nepojízdné vozidlo zajistíme příjezd a práci mechanika v terénu, vyproštění, odtah vozidla, nebo přeložení nákladu do náhradního vozidla. A to vše bez limitu! V pojištění skel pak klienti nově získají nejen pojištění výhledových skel, ale i skel v pevné, skládací nebo odnímatelné střeše nebo skel ve zpětných zrcátkách.

Není nad vyhřáté auto se zázemím

Text | Martin Žemlička
Foto | archiv M. Sobotky



MIREK SOBOTKA,
IT VÝVOJÁŘ, LEZEC,
PARAGLIDISTA

IT vývojář Mirek Sobotka (37) upravil dvě své dodávky tak, aby se v nich dalo nezávisle cestovat a okolí zbytečně neupozorňovat na fakt, že se jedná o auto, ve kterém se dá přespát nebo usmažit vajíčka. Z obyčejné dodávky si vytvořil auto s vlastnoručně vyrobeným nábytkem a spoustou komfortních prvků.



Jak vás napadlo přestavět si dodávku na obytné auto?

Pro mě je to přirozený vývoj. Dvacet let jezdím po skalních oblastech, kde lezeme, a zároveň 12 let i po letových terénech kvůli paraglidingu. V začátcích člověk spal pod širákem nebo ve stanu, s partnerkou jsme pak ocenili možnost přespání v delším kombíku. Když se nám narodil syn a pořídili jsme si psa, nahradili jsme kombík osobní dodávkou a později jsem si vyrobil obytnou vestavbu do větší dodávky. Hlavní výhody vidím v tom, že strávím čas v přírodě, mimo hlavní turistické destinace, s jistou úrovní komfortu pro rodinu a velkou mírou flexibility – cesty moc neplánujeme. Zároveň preferuji kompaktnější rozměry dodávky, provoz bez externího připojení elektřiny a nenápadné provedení bez zbytečností a s důrazem na maximální bezpečnost, takže auto při letmém pohledu nepůsobí jako obytné. S kulturou obřích obytných aut se úplně neztotožňuji.

Které modely jste přestavoval? Kupoval jste všechny věci, nebo jste si něco i sám vyrobil?

První dodávkou byl Ford Transit Custom, kam jsem přidával topení, solární panel, otočná sedadla, druhou baterii, výsuvný



úložný prostor, rozkládací postel a přenosnou lednici. Nyní dodávám Fiat Ducato L2H2, kde je toho opravdu hodně: zvuková izolace, zateplení, topení, solární panel, střešní okno s větrákem, dvě palubní baterie, elektroinstalace, zásuvka 220 V, rozšíření počtu míst (druhá řada sedadel a okna), kuchyň s vařičem a dřezem, nádrž na vodu, postel, úložný prostor, lednice, mobilní WC, skládací stoly, obložení a spousta drobností. Kupuji jednotlivé komponenty, jejich montáž a výrobu nábytku provádím sám, montovat jsem nechával pouze topení a dodatečná sedadla.

Jak se takovýto automobil musí upravit z hlediska zápisu v technickém průkazu?

U Fordu Transit jsem nic neměnil, tam to bylo bez problémů. U Fiatu Ducato jsem zapisoval rozšířený počet míst k sezení a za pomoci specializované firmy plánuji i změnu kategorie vozu. Úpravy dělám vždy tak, aby odpovídaly legislativě.

Jak se s vaším obytným autem cestuje? A jaká platí omezení, třeba pro parkování přes noc?

Omezení určitě jsou, záleží na regionu, sezoně a atraktivitě dané lokality. Míst se zákazem parkování přes noc je spousta, někde platí plošný zákaz na celou oblast. Existují populární mobilní aplikace na sdílení míst na parkování a přespání. Počty obytných aut se ale zvyšují a přibývá nových zakázů na místech, kde se dříve parkovat dalo. V některých destinacích se jede rovnou na tzv. stellplatz nebo do kempu, jinde se dá bez problému přespávat kdekoliv a do určitých oblastí bych v hlavní sezoně raději vůbec nejezdil. Problémy jsme nikde neměli, ale snažíme se o rozumný přístup, místa dopředu vybíráme, a hlavně po sobě uklízíme.

Nejdále jsme byli na Gibraltaru při cestě kolem Španělska a nedávno jsme se například vrátili z centrálních Apenin. Kromě delších cest ale dodávku využíváme celoročně i na běžné ježdění po Česku. Není nad vyhřáté auto se zázemím při podzimních výletech nebo zimních běžkách, obzvlášť s malým dítětem. Celkem najedeme asi 20 tisíc kilometrů ročně.

NECHTE SE LEVNĚ, BEZPEČNĚ A EKOLOGICKY UNÁŠET **CNG AUTEM OD PPAS ZA 1 KČ/KM!**



- nízké emise
- bezpečný provoz
- široká síť plnicích stanic po celé ČR
- sleva na pořízení CNG auta

**Přijďte se přesvědčit o výhodách CNG
a vyzkoušet si auta v CNG autopůjčovně PPAS**

*Navíc s CNG
kartou PPAS
nejvyšší sleva
CNG na trhu.*

800 134 134
cng.ppas.cz



**PRAŽSKÁ
PLYNÁRENSKÁ**

PODNIKEJTE CHYTŘE



ŘEKNĚTE SI O ZVÝHODNĚNOU NABÍDKU

Tyto do detailu promyšlené vozy jsou základem nejedné úspěšné firmy. Řídí se jako osobní automobily a nabízí nejmodernější technologie pro vysoký komfort i bezpečí. Udělejte chytré rozhodnutí a řekněte si o legendární Transit, multifunkční Transit Custom nebo odolný Ranger za zvýhodněných podmínek. **Více na ford.cz.**

0,99% ÚROK PRO MODEL TRANSIT



Nabídka financování Ford Credit, úvěr platí pouze pro právnické osoby a podnikatele do 31. 12. 2020 a nejedná se o závaznou nabídku na uzavření smlouvy. Ford Credit úvěr 0,99 % (p. a.) pouze pro model Transit, Ford Credit úvěr 3,33 % (p. a.) pro modely Transit Custom a Ranger.