



NOVINKY NA TRHU S AUTY – EVROPA NAŠLA ODPOVĚĎ NA TESLU



NA DOVOLENOU KARAVANEM
JAK SE STÁT MISTRY VOLANTU

Akční model.

Kia Ceed Spin.



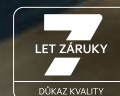
Movement that inspires



Zpříjemněte si cestu díky 8" dotykové obrazovce se zrcadlením mobilu, 16" hliníkovým kolům, vyhřívaným předním sedadlům a volantů.

374 980 Kč
0% úrok a bez akontace

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ (WLTP). Kia Ceed a Ceed SW: 1,3–6,8 l/100 km 29–153 g/km. Vyobrazená cena 374 980 Kč vč. DPH se vztahuje na verzi Ceed Spin 1.0 T-GDI (100 k) a zahrnuje slevu 40 000 Kč vč. DPH a Výkupní bonus ve výši 20 000 Kč vč. DPH. Reprezentativní příklad financování Ceed Spin 1.0 T-GDI (100 k) s programem Kia 0% úrok; pořizovací cena 374 980 Kč vč. DPH, výše úvěru 243 737 Kč, akontace 35 % (131 243 Kč); pevná úroková sazba 0,00 % p.a., RPSN 9,87 % p.a.; měsíční (1.–36.) splátka úvěru 6 770 Kč, měsíční splátka pojištění HAV 737 Kč, POV 213 Kč; poplatek za poskytnutí úvěru 2 625 Kč; délka úvěru 36 měsíců. Celková částka k uhrazení (jistina, úrok, hav. pojištění, pov. ručení, poplatek): 280 545 Kč, pojištění sjednáno u pojišťovny UNIQA. Nabídka je určena pro individuální zákazníky – spotřebitele na nákup jednoho vozu. Podmínky pro firmy a podnikatele žádejte u autorizovaných dealerů Kia. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com. Nabídka platí do 31. 5. 2021.





04 NOVINKY

EVROPŠTÍ VÝROBCI STAHOJÍ NÁSKOK AMERICKÉ TESLY A UVÁDĚJÍ NA TRH ZAJÍMAVÉ ELEKTROMOBILY.

10 ROZHOVOR

ELEKTROMOBILITA SE NEVYHÝBÁ ANI TRADIČNÍMU VÝROBCI SILNÝCH OFFROADŮ LAND ROVERU.

14 ZA VOLANTEM

JAK SE STÁT MISTRY VOLANTU? PORADÍ ZKUŠENÍ INSTRUKTOŘI BEZPEČNÉ A SPORTOVNÍ JÍZDY.

18 KARAVANING

PANDEMIE POPOHNA LA ČECHY NEJEN K CHATAŘENÍ A CHALUPAŘENÍ, ALE I K DOVOLENÉ NA KOLECH.

24 POJIŠTĚNÍ

POJIŠŤOVNY SJEDNÁVAJÍ SMLOUVY ON-LINE, UMOŽŇUJÍ VIDEOPROHLÍDKY ŠKOD A VYUŽÍVAJÍ CHATBOTY.



MARTIN KNÍŽEK
vedoucí vydání

JINÁ PRAVIDLA HRY

Evropští výrobci prémiových automobilů v poslední době představili několik modelů, které mají parametry i ambice trochu víc zatopit americké Tesle při její spanilé jízdě do garáží technologických geeků. A nejen jich. Kromě obrovské hmotnosti, která je dnes nutnou daní za použitelný dojezd, se nová elektroauta pyšní parametry, jimiž se blíží sportovním, či dokonce supersportovním autům. Vrchol současné elektromobilní techniky je v mnoha ohledech ohromující – výkony mnoha stovek kilowattů udělují autům raketová zrychlení. Vyladěné podvozky, nízké těžiště či speciální pneumatiky pak částečně kompenzují nevýhody vysoké hmotnosti. A podle motoristických novinářů může být jízda s nimi při dobrých adhezních podmínkách i zábavná.

Dá se tedy říct, že výrobcům se podařilo najít schůdné technické řešení i v obtížné situaci, do které byli dotlačeni. Je pochopitelné, že v nastavených podmínkách flotilových emisních limitů je výhodnější nahradit luxusní, výkonný, a tudíž emisně náročný automobil čistým elektromobilem než totéž udělat v nižší třídě. Tam to ostatně při dnešní ceně baterií moc nevychází ani nákladově a zájem zákazníků o drahé elektromobily v těchto třídách je zatím spíše vlažný. Ale dává taková elektromobilita vůbec smysl?

Při současném způsobu výroby elektřiny, kdy většina pochází z fosilních zdrojů, je úspora CO₂ prostřednictvím elektromobilů spíše iluzí. Co určitě má smysl, je omezovat pomocí elektromobility vysoké lokální emise škodlivin ve městech. K tomu jsou ale potřeba jiná auta a jiná pravidla hry.



Evropa konečně našla odpověď na americkou Teslu

Text | Jan Markovič

Foto | výrobci



A

merická automobilka Tesla je průkopníkem luxusní elektromobility. Díky vysoké prodejní ceně mohla vyrábět auta s nebývale dlouhým dojezdem. Nyní ale její dominance končí. Německé značky totiž posílají na silnice nové vozy, které mají nadvládu Tesly v prémiové kategorii jednou provždy zrušit.

Nejžhavější elektrickou novinkou je Mercedes-Benz EQS, který se světu představil teprve v polovině letošního dubna. Nejde pouze o bateriovou variantu manažerského sedanu třídy S, ale o samostatně vyvinutý model na elektrické platformě EVA. Jde ovšem logicky o vůz určený pro VIP, státníky či bohaté podnikatele. Dlouhý je 5,2 metru, a tak slibuje hodně místa i na zadních sedadlech. Kufr pojme 610 litrů nákladu.

Automobilky se v poslední době předhánějí, která z nich nabídne větší displej, a byla to právě Tesla, jež před lety šokovala svět tabletem postaveným na výšku. Mercedes posouvá boj o úhlopříčku a pixely na úplně jinou úroveň, protože EQS vybavil obrazovkou Hyperscreen, která je rozprostřená prakticky po celé délce palubní desky, a je jen těžko poznat, kde jsou její hranice. Proto se posádce zdá, jako by celý prostor byl jedním velkým displejem.

↑ MERCEDES-BENZ EQS JE LUXUSNÍ SEDAN TŘÍDY S VYVINUTÝ NA NOVÉ ELEKTRICKÉ PLATFORMĚ EVA. VÝROBCE UDÁVÁ DOJEZD NA JEDNO NABITÍ AŽ 770 KM A VÝKON MOTORU PŘÍBLÍŽUJÍCÍ SE SUPERSPORTOVNÍM AUTOMOBILŮM. TESLU PŘEKONÁVÁ I LUXUSEM INTERIÉRU, KVALITOU ZPRACOVÁNÍ NEBO TŘEBÁ VELIKOSTÍ DISPLEJŮ. →



200 kW

nabíjecího výkonu nového Mercedesu EQS zajistí po čtvrt hodině nabíjení dostatek energie pro ujetí dalších 300 kilometrů. Po půl hodině je baterie nabitá na 80 procent.



Ve skutečnosti má úhlopříčku 56 palců, tedy přes 140 centimetrů, což je více než televize v obývacích pokojích většiny běžných domácností.

Na novou úroveň ale Mercedes posunul také mnohem důležitější parametr. Díky nové generaci baterií s využitelnou kapacitou 107,8 kWh slibuje dojezd až 770 km na jedno nabití. Jde o hodnotu, která vyšla podle oficiální metodiky WLTP, nicméně to by znamenalo spotřebu jen 14 kWh na 100 km; podobně velké vozy obvykle dosahují o polovinu vyšších hodnot. K máni budou verze s výkony 245, 385 a 560 kW. Poslední hodnota je na úrovni supersportovních aut. EQS s tímto pohonem zrychlí z nuly na 100 km/h za 4,3 sekundy. Nejvyšší rychlost je omezena na 210 km/h.

Na palubě je instalovaná 200kW nabíječka, což znamená, že u nejrychlejšího veřejného stojanu se dokáže kapacita baterií doplnit na 80 procent za půl hodiny. Za 15 minut nabíjení by auto mělo být schopné ujet dalších 300 kilometrů. Cena zatím zveřejněna nebyla, ale bude zřejmě výrazně překračovat základní cenovku Mercedesu S se spalovacím motorem, který startuje na 2,5 milionu korun. Auto by se mohlo v Česku objevit do konce roku.



JÍZDA JAKO V SUPERSPORTU

To elektrické Audi e-tron GT bylo v době premiéry Mercedesu EQS již uvedeno na český trh. Vůz s bezmála pětimetrovou délkou je přímým konkurentem Tesly Model S. Vyrábí se v německé továrně spolu se supersportovním Audi R8 a vypadá to, že se u sourovince poučil. Slibuje totiž velmi zajímavé svezení v zatáčkách, a to díky pohonu všech kol, natáčení zadní nápravy, nízkému těžišti a rozložení hmotnosti mezi nápravy v poměru 50:50. To vše při řízení pomáhá maskovat vysokou hmotnost vozu 2,3 tuny, která je spíše podobná velkému americkému SUV. ▶



► Auto má podobně jako Tesla dva zavazadlové prostory, tedy klasický zadní pod výklopnými pátými dveřmi a přední pod kapotou, kam lze schovat například dobíjecí kabely. Uvnitř je pro posádku připravena luxusní výbava z ekologičtějších materiálů, Audi vyměnilo kůži na volantu a sedadlech za alcantaru (odolný materiál podobný semiši) a komfortní látku připomínající luxusní sofa v moderní domácnosti.

Audi e-tron GT se prodává ve dvou výkonových verzích, už základní má ale 350 kW a zvládne akceleraci z nuly na 100 km/h za 4,1 sekundy. Výkonnější model RS má 475 kW a katapultuje řidiče na stovku

↑ AUDI VYMĚNILO KŮŽI NA VOLANTU A SEDADLECH ZA ALCANTARU A KOMFORTNÍ LÁTKU PŘIPOMÍNAJÍCÍ LUXUSNÍ SOFA V MODERNÍ DOMÁCNOSTI.

za 3,3 sekundy, což je hodnota blízka supersportům. Dojezd na jedno nabití má být 487 kilometrů díky 96kWh baterii. Dobíjení trvá půl hodiny. Audi e-tron GT začíná s cenou na 2,7 milionu korun.

Při srovnání s Teslou Model S jde o obdobnou nabídku. Verze amerického elektromobilu s dlouhým dojezdem Long Range vyjde na 2,5 milionu korun, varianta s vysokým výkonem stojí 3,3 milionu. Jenže Tesla je známá horší kvalitou zpracování, kdy si její zákazníci stěžovali na špatné slícování dílů, vrzající interiér, problémy se softwarem, nebo dokonce odlepené střešní okno. Jde o ojedinělé případy, ale u tak drahého vozu jsou určitým stigmatem. Naopak evropské značky sází na špičkovou kvalitu materiálů, a tak mají nyní opravdu šanci přebít Teslu řadu zákazníků a do kategorie luxusních elektromobilů přitáhnout nové.

SEDADLA PRO VEGANY?

Vraťme se ale ještě zpět k látce, kterou používá Audi v kokpitu modelu e-tron GT. Sleduje tím trend, kdy se bohatá klientela stále více zajímá o ekologičtější materiály. Jistě, stále existuje automobilka Bentley, která se chlubí tím, že na výzdobu interiéru padla kůže několika býků, protože klasika bude mít pořád své zákazníky. Nicméně automobilky reflektují změnu poptávky po modernějších materiálech, a tak mají auta třeba potahy vyrobené částečně z recyklovaných PET lahví.



← VÝKONNĚJŠÍ VERZE
RS MODELU AUDI
E-TRON GT MÁ 475 KW
A KATAPULTUJE ŘIDI-
ČE NA STOVKU
ZA 3,3 SEKUNDY.

Spojení elektromobilů s ekologickými materiály je logické. Vždyť už BMW i3, jeden z průkopnických elektromobilů, v roce 2013 vyjel s recyklovaným interiérem. Další dubnová novinka, tedy modernizovaná varianta největšího českého SUV Škoda Kodiaq, přináší dokonce „sedadla pro vegany“. Automobilka výbavu okomentovala tak, že jde o potahy z veganských recyklovaných materiálů, ale blíže je nespecifikovala.

Nová Škoda Kodiaq dostala do výbavy i inteligentní Matrix-LED světlomety, které si koncern Volkswagen zatím šetřil spíš pro luxusní modely ze svého portfolia. Světlomety umí díky samostatně svítícím segmentům vykryt protijedoucí vozidlo, aniž by řidič přišel o výhodu dálkového svícení ve svém pruhu. Vylepšení doznaly i audiosystém a multimedia a přibyl také displej místo klasických budíků. ▶

INZERCE

EK013645



Poslední šance.

Motorizace
V8 TDI
(320 kW/435 k)
pro vozy Audi SQ7
a SQ8 skladem.



Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂: 7,8 - 12,1 l/100 km, 204-276 g/km.
Vyobrazený model je pouze ilustrativní. Akční nabídka platí do vyčerpání zásob,
produkce motoru ukončena.

TOP CENTRUM car



← ŠKODU KODIAQ RS PO FACELIFTU POHÁNÍ PŘEPLŇOVANÝ BENZINOVÝ ČTYŘVÁLEC O VÝKONU 180 KW, KTERÝ JE O 60 KG LEHČÍ NEŽ DŘÍVE POUŽÍVANÝ DIESEL.

mě v Česku nominuje na ekologickou značku s písmeny EL, která majiteli umožňuje parkovat v Praze zdarma a využívat české dálnice bez známky.

Citroën C5 X je ale zajímavým vozem i z hlediska svého pojetí. Je dlouhý 4,8 metru a kombinuje hned několik kategorií aut. Díky svým tvarům stojí totiž na pomezí SUV (kvůli své výšce a plastové ochraně), kupé (svažující se střecha vzadu) a kombi (praktický kufr s bočními skly).

Chce tak nabídnout komfortní prostornou kabinu, která bude praktická pro rodinné využití. Zároveň odkazuje na klasické Citroëny, zejména pak model DS z roku 1955. Proč vůbec vznikl tento model? Citroën je totiž součástí nového obřího automobilového koncernu Stellantis, který vznikl sloučením PSA a Fiatu. A značka Citroën má v nové společnosti hrát roli výrobce extravagantních aut. Při pohledu na nové C5 X je patrné, že se jí to bude dařit.

► Zajímavostí je, že se Škoda rozhodla pro návrat ostrého modelu Kodiaq RS. Ten ještě donedávna jezdil pouze se silným naftovým motorem. Po faceliftu ho ale vystřídal přeplňovaný benzinový čtyřválec o výkonu 180 kW, který je o 60 kg lehčí než diesel. Jízdní vlastnosti auta by tak měly být pro řidiče zajímavější. Škodě se podařilo dokázat, že se i přes veškeré elektrické novinky není zatím potřeba bát odchodu klasických spalovacích motorů.

CITROËN C5 X JE ZAJÍMAVÝM VOZEM I Z HLEDISKA SVÉHO POJETÍ. JE DLOUHÝ 4,8 METRU A KOMBINUJE V SOBĚ HNED NĚKOLIK KATEGORIÍ AUT. ↓

CESTA K HYBRIDŮM DO ZÁSUVKY

Existuje ale ještě jedna cesta, která dokáže skloubit výhody spalovacích a elektrických motorů. Jsou to plug-in hybridy. Ty díky solidní kapacitě baterií dokážou ujet několik desítek kilometrů pouze na elektřinu, což pomůže při každodenním doježdění do práce. O víkendu ale umožní díky standardní pohonné jednotce dojet kamkoliv jako s obyčejným vozem.

Hybridem do zásuvky bude i nový top model francouzské automobilky Citroën C5 X. Ten složil dohromady benzinový motor 1.6 PureTech s elektrickým a má celkový výkon 165 kW. Dokáže ujet až 50 kilometrů na elektřinu, a to do rychlosti 135 km/h. I díky tomu se zřej-



Staňte se velkoodběratelem!

ŠKODA Fleetový program zastřešuje dodávky vozů do firemních flotil po celé České republice. Velkoodběratelé tvoří významnou část tuzemských klientů, neboť vozy ŠKODA jsou pro svoji spolehlivost a vysokou zůstatkovou hodnotu mezi fleetovými zákazníky dlouhodobě velmi oblíbené. Jedním z důvodů je i to, že stát se fleetovým zákazníkem je velmi jednoduché.

Automobily ŠKODA poskytují uživatelům mimo výhodných ekonomických aspektů provozu a vynikajícího poměru ceny a užitné hodnoty také vysokou úroveň komfortu i nadstandardní prostorové parametry. Plní nejvyšší bezpečnostní nároky a zaujmou řadou moderních technologických řešení. Nezávislé studie a zkušenosti odborníků opakovaně potvrzují vysokou zůstatkovou hodnotu vozů ŠKODA, která tvoří zásadní položku kalkulace celkových nákladů. ŠKODA AUTO ve své paletě modelů nabízí jak ekonomická, tak i ekologická řešení, která optimalizují spotřebu energie a jsou šetrná k životnímu prostředí. Přitom stačí odebrat alespoň 2 vozidla ročně, aby se daná fyzická či právnická osoba stala fleetovým zákazníkem a mohla čerpat řadu benefitů vyplývajících z tohoto statutu. K těm nejdůležitějším patří zajímavé velkoodběratelské podmínky a prvotřídní služby. Široká síť fleetových center poskytuje nejlepší možnou podporu před, při i po prodeji zásluhou na českém trhu bezkonkurenčních materiálních i personálních kapacit.

Vozidla s alternativním pohonem představují skvělou příležitost, jak ušetřit na provozních nákladech. V některých případech může úspora činit až 50 %. Modely SCALA, KAMIQ a OCTAVIA lze aktuálně pořídit ve verzi G-TEC s pohonem na stlačený zemní plyn. Ekologické, přitom cenově dostupné varianty vozů ŠKODA ideálně zapadají právě do firemních flotil. Tajným tipem postcovidové doby může být ŠKODA SCALA G-TEC, která osloví krátkými dodacími lhůtami a výhodným financováním ušitým na míru malým a středním firmám.

Technické okénko

Nejvýznamnějšími výhodami zemního plynu ve srovnání s benzinem či naftou jsou čistší spalování a vyšší obsah využitelné energie. V provozu na CNG jsou emise CO₂ při použití přírodního zemního plynu asi o 25 % nižší než u konvenčního benzinového motoru. Navyšováním podílu bioplynu lze dosáhnout snížení emisí CO₂ až o 90 %. Kromě toho se spalováním CNG neprodukuje téměř žádné pevné částice, motor se tedy obejde bez filtru pevných částic. Pro provoz na zemní plyn získal agregát 1,0 TSI jiné sací a výfukové ventily, přepracovanou hlavu, nové sací potrubí, speciální vstřikovače vhodné pro CNG a výfukové ventily odolnější vůči teplotám. Elektronický regulátor snižuje tlak plynu dvoustupňově. Nejprve se tlak v nádržích mechanickým seškracením zredukuje z 200 na přibližně 20 barů. Následně je snížen prostřednictvím magnetického ventilu na absolutní pracovní hodnotu mezi 9 a 5 bary v nízkotlakém systému. Tím se mimo jiné docílilo špičkové bezpečnosti provozu.

Vzorová kalkulace na vůz ŠKODA SCALA Style 1,0 G-TEC/66 kW*

Cena vozu včetně DPH	Měsíční splátka při době nájmu 24 měsíců	Měsíční splátka při době nájmu 36 měsíců	Měsíční splátka při době nájmu 48 měsíců
492 900 Kč	6856 Kč	6412 Kč	6049 Kč
Stanovený počet km/rok	15 000	15 000	15 000

* Akční nabídka operativního leasingu je platná při odběru 10 až 19 vozů za rok. Splátka obsahuje povinné a havarijní pojištění s 5% spoluúčastí (minimálně 5 000 Kč), pojištění obvodových skel a pojištění Asistent. Více informací poskytne Volkswagen Financial Services na stránkách vwfs.cz/firemni-vozy a každý autorizovaný partner značky ŠKODA.

Přechod na elektřinu je nevyhnutelný

Text | Jan Markovič

Foto | Jaguar Land Rover

K

lasická britská značka Jaguar bude už za čtyři roky vyrábět pouze elektromobily. Vše nasvědčuje tomu, že ji bude později následovat i Land Rover.

Podle Dmitrije Kolchanova, šéfa evropských prodejtů Jaguaru Land Rover, se fanoušci nemusí bát, že by přišli o zážitek z typického Jaguaru. „Výkony i jízdními vlastnostmi jsou dnešní elektromobily na úrovni sportovních aut,“ upozorňuje.

Před nedávnem jste oznámili, že všechny vozy značky Jaguar budou od roku 2025 elektromobily. Proč jste se tak rozhodli?

O elektrické budoucnosti začala v poslední době hovořit řada značek. To je způsobeno dynamikou toho, jak rychle se nové elektromobily a hybridy na trhu objevují. A fungují už dobře i na trzích, kde historicky neměly úplně na různých ušláno. Stojí za tím několik



DMITRIJ KOLCHANOV

faktorů. Určitě to je tlakem Evropské unie na snižování emisí, kterému by bez zapojení elektrifikace v nových vozech nebylo možné vyhovět. A pak je tu také to, že zákazníci už vidí výhody takových aut. Jde například o výkony a parametry srovnatelné se sportovními vozy díky okamžitému přísunu točivého momentu, který máte

DO AUTOMOBILKY JAGUAR LAND ROVER NASTOUPIL UŽ V ROCE 2001 JAKO FINANČNÍ ŘEDITEL, O ČTYŘI ROKY POZDĚJI SE STAL ŠÉFEM RUSKÝCH PRODEJŮ. PŘED NÁSTUPEM DO SVÉ NYNĚJŠÍ POZICE ŘEDITELE EVROPSKÝCH PRODEJŮ, V NÍŽ JE OD ROKU 2018, SE PODÍLEL NA ROZVOJI OBCHODŮ PRO AUTOMOBILKU V NEJRŮZNĚJŠÍCH ČÁSTECH SVĚTA. ZAKLÁDAL REGIONÁLNÍ POBOČKY A POMÁHAL S ROZŠÍŘENÍM VÝROBY AUTOMOBILKY NAPŘÍKLAD V INDIÍ NEBO BRAZÍLIÍ. NYNÍ PRACUJE V ÚSTŘEDÍ FIRMY VE VELKÉ BRITÁNII.

45 244

Tolik kusů nového Land Roveru Defender prodala automobilka od loňského představení vozu. V Česku se za poslední čtvrtletí prodalo 52 kusů, tedy téměř 35 procent všech Land Roverů.

pod plynovým pedálem. Nízko uložené těžiště s bateriemi pod podlahou zase zlepšuje jízdní vlastnosti. Z našeho pohledu elektromobily otvírají více prostoru pro designéry, kteří si mohou víc „hrát“ s prostorem uvnitř vozu, jenž předtím zabíral klasický pohon. I baterie už jsou na takové úrovni, že dnes nabízí dojezd i přes 500 kilometrů, takže jsou elektromobily pohodlně použitelné v každodenním provozu. To vše jsou jen některé z mnoha důvodů, proč jsme se rozhodli pro přechod na plně elektrický pohon.

Nicméně většina luxusních značek v tuto chvíli nabízí jen několik elektromobilů a věnuje pozornost i dalším pohonům, jde třeba o Audi, BMW nebo Mercedes-Benz. Přechod celé značky na elektřinu je zásadní změna. Opravdu se nebojíte, že vás může připravit o zákazníky?

Ale ta změna přijde až za čtyři roky. Jasně, souhlasím s tím, že čas letí. Ale když se podíváte pět let do minulosti, do elektromobilů se nikdo moc nehrnul a experimentovaly s nimi jen některé značky. Bylo jen pár, které si troufaly, jako například Tesla. Stejně tak nebyla ani nabídka mild hybridních aut tak široká, dnes je mají téměř všichni. Vývoj postupuje tedy velmi rychle. Je pravda, že aktuálně prodej elektromobilů třeba v Česku tvoří opravdu menšinu celého trhu. Určitě to nebude první trh, kde se budou tak dobře adaptovat. Ale změna nakonec přijde, když ne za čtyři roky, tak třeba za sedm osm let. Spadáme do luxusního segmentu a tam elektrický pohon přijde jistě dříve než u spotřebních značek. My tím jako značka také demonstrujeme, že jsme připraveni na budoucnost. Pro nás je to správný krok, i když jde o tak zásadní změnu.

Až tedy Jaguary budou plně elektrické, budete mít obdobně široké portfolio jako dnes? Tedy budou k mání sedany, kombi, SUV i sportovní vozy?

Je to dobrá otázka, ale nemohu vám na ni teď odpovědět, protože nemůžeme prozradit naši budoucí strategii. Ale upřímně, Jaguar je značka, která vždy představovala pěkný design, výkony, řemeslné zpracování a luxus. Takže cokoliv přijde, musí s tím být v souladu. Buďte si tedy jistý, že ať už to bude vůz jakýchkoliv tvarů, tak to vždy bude ten opravdový Jaguar. I s elektromotorem.

Dnes se hovoří o elektřině jako o jasném pohonu budoucnosti, některé automobilky ji ale zkouší vyrábět i palivovými články přímo v autech. Jaký je váš pohled na vodík?

Vodíkový pohon je zajímavá technologie a má i jisté výhody proti elektromobilům. Velmi těžko se dá ale nyní odhadnout, zda bude mít v budoucnu nějakou váhu. Automobilky mají pár vodíkových aut, problémem je i nedostatečná infrastruktura. To je velká výzva, a tak této technologii bude trvat déle, než se adapтуje, a není jisté, zda se vůbec rozšíří. Budeme ▶

INZERCE



UNIQA

UNIQA SafeLine – unikátní služba pro motoristy

Nedělejte kompromisy mezi BEZPEČÍM a CENOU.

EK013623

- platba pojistného podle ujetých km: sleva až 25 % z povinného ručení i havarijního pojištění
- záchrana při nehodě
- nepřetržitý dohled nad vozidlem
- okamžitá pomoc při defektu nebo nevolnosti
- a mnoho dalších užitečných možností

www.uniqua.cz

**VELKÁ SUV JSOU
TĚŽKÁ, A NAVÍC
NEMAJÍ ANI IDEÁLNÍ
AERODYNAMIKU.
ALE ZASE DÍKY SVÉ
VELIKOSTI NABÍZÍ
HODNĚ MÍSTO
PRO BATERIE.**



► s ní ale alespoň experimentovat – nějaké vozy na vodík už máme. Palivové články jsou výhodné třeba pro velké vozy, které máme v portfoliu. Budeme tedy v budoucnu hledat možnosti, jak vodík využít.

Zmínili jste velká a těžká auta. Těch máte v nabídce hlavně Land Roveru poměrně dost. Je i v takových modelech místo pro elektrický pohon s bateriemi, který má výrazně vyšší hmotnost než standardní spalovací systém?

Pravda je, že velká SUV jsou těžká, a navíc nemají ani ideální aerodynamiku. Ale zase díky své velikosti nabízí hodně místa pro baterie. Tady je potřeba spíš počkat na to, až se zvýší hustota energie v bateriích, tedy poměr mezi jejich hmotností a energií, kterou lze do nich uložit. Bohužel to není, jako to bývalo dřív u počítačových procesorů, že se každý rok zdvojnásobil jejich výkon. Technologie baterií postupuje pomaleji, asi jen šest nebo sedm procent ročně. Ale roste a to je hlavní. Za pár let tak nebude problém mít velké SUV jako elektromobil, který ujede pár stovek kilometrů při rozumném jízdním stylu.

Pořád ale existují fanoušci vašich značek, kteří si užívají zvuk benzinových osmiválců. Nebojíte se, že jim přece jenom bude chybět?

Pokud jde o výkon vozů, tak elektromobily dokážou touhu po síle jednoznačně uspokojit. Když si lidé, kteří mají výkonná auta rádi, vyrazí s elektrickým vozem třeba na okruh, určitě pochopí, že elektrina je skvělá. Samozřejmě tu budou pořád tací, jež preferují vůni benzínu a zvuk velkého motoru. Pro ně bu-

↑ NOVÝ DEFENDER JE NEJEN SCHOPNÝ V TERÉNU, ALE I ZAMĚŘENÝ NA RODINU, PŘINÁŠÍ ZAJÍMAVÉ TECHNOLOGIE, A SPOJUJE TAK KLASIKU S MODERNÍM POJETÍM TAKOVÉHO VOZU.

dou klasická auta. Vždyť právě Jaguary jsou mezi sběrateli ceněné pro jejich krásu a u řady starších modelů jejich hodnota rok od roku roste.

Co si myslíte o plánu Velké Británie zakázat spalovací motory od roku 2030? A bylo i toto rozhodnutí jedním z těch, která vás přivedla k myšlence přechodu na plně elektrickou automobilku?

Bezesporu. O zákazu se ale hovoří zdaleka nejen ve Spojeném království. Každý primátor významného evropského města nyní mluví podobně. Uvažují o tom třeba v Paříži nebo Miláně. V Madridu mají problém se znečištěním vzduchu, a tak když je situace špatná, nemohou auta vjíždět do některých částí města už dnes. My jako automobilka musíme být připraveni na to, že se takové restriktce budou objevovat čím dál častěji. Ekologie je něco, co musíme chránit a jít tomu naproti.

Už pro rok 2020 si Evropská unie nastavila přísné emisní limity pro výrobce aut, jejichž porušení hodlá pokutovat. Jak se vám je podařilo splnit?

My máme velkou výhodu v tom, že i když máme známé značky, vyrábíme v relativně malém objemu. Přísné limity na nás proto tolik nedopadají. I tak jsme ale do výroby zařadili řadu hybridních modelů, a i proto věříme, že ani zpřísnující se restriktce pro nás nebudou zásadní problém. Je ale pravda, že jsme na konci překročili limity, kterých jsme chtěli dosáhnout. Uvědomte si však, že to byl velmi anomální rok. Kromě toho, že se EU rozhodla pokutovat za emise, se ještě objevil koronavirus.

Jako Land Rover vyrábíte poměrně velká auta, třeba Defender, Discovery nebo různé modely Range Roverů. V Evropě se ale zhoršuje nálada vůči takovým vozům, například ve Francii zavedli přímo „daň z SUV“, i když se zaměřuje na výkon motoru. Neublíží vám taková politika?

Většina těchto pobídek je zaměřena spíše na výkon motoru než na velikost vozu. A to pro nás tak velký problém není, protože nabízíme a budeme nabízet hybridní a plug-in hybridní verze našich modelů. Taková auta jsou pak buď zdaněná vyjmuta, nebo ho mají alespoň výrazně nižší. Když se podíváte na naše vozy, jsou velké z jasně praktického důvodu. Rodina, kterou tvoří třeba čtyři lidé a pes, prostě potřebuje auto podobné velikosti. Nás si tedy lidé kupují proto, že k tomu mají spíše praktický důvod, než že by se jen chtěli ukazovat ve velkém voze. Mimochodem, většina našich aut se prodává s tažným zařízením, to také vypovídá o praktickém zaměření. Jde také o určitou svobodu nebo sebevědomí v terénu i na silnici, které by lidem podle mého názoru nemělo být upíráno.

Víte, kolik vašich zákazníků opravdu používá off-roadové schopnosti Land Roverů?

To samozřejmě záleží stát od státu. V mnoha zemích je prakticky nemožné opustit běžnou silnici. Nejde ale jen o jízdu v těžkém terénu, jde i o fakt, že vy jako majitel Land Roveru víte, že zvládne určitou situaci. Dám příklad – tady ve Velké Británii jednou za několik let nasněží a je z toho kalamita. V tu chvíli si lidé říkájí: kéž bych měl pohon všech kol. A člověk, který má třeba Land Rover, pak pomůže sousedovi a vytáhne ho ze závěje. Lidé si s off-roadem kupují důvě-

ru v jeho schopnosti. I proto si myslím, že tato kategorie aut má právo na existenci.

Desítky let jste vyráběli klasický off-road Land Rover Defender. Byla to vlastně plechová cihla s minimem komfortu, ale s úžasnými schopnostmi v terénu. Pak jste se odmlčeli a nakonec představili novou generaci, která je spíše moderní SUV. Byl to správný krok?

Byla to pro nás výzva, i proto jsme nějakou dobu čekali, než jsme nový Defender po odchodu toho klasického uvedli na trh. Ukázalo se ale, že bude úspěšný. Jeho prodeje byly i v koronavirovém roce úžasné. Aktuálně máme víc objednávek, než kolik vozů vyrábíme, takže čekací doba je okolo půl roku. Je pravda, že klasický Defender byl unikátní auto, ten nový je nejen schopný v terénu, ale i zaměřený na rodinu, přináší zajímavé technologie, a umně tak spojuje klasiku s moderním pojetím takového vozu. I proto je aktuálně v Česku nejprodávanějším Land Roverem.

Jednou z vašich nových technologií, která reaguje na aktuální pandemickou situaci, je filtrace klimatizace. Ta má zabránit šíření koronaviru. Kdy se ve vašich autech objeví?

Na tento systém jsme poměrně hrdí, ale nevyvíjeli jsme ho sami. Spolupracovali na něm různé společnosti včetně Panasonicu. Jde o technologii, která se používá v nemocnicích a dokáže zničit 97 procent virů. Pokud se nepletu, budeme první automobilkou, jež něco takového do svých vozů nasadí. Jako první s tímto filtrem vyjde nový model, jehož představení se plánuje na začátek příštího roku.

INZERCE



S telematickým pojištěním UNIQA klient ušetří a získá anděla strážného



Čím méně motorista usedá za volant svého vozidla, tím více se mu vyplatí mít takové pojištění, kde se sleduje nájezd kilometrů. Pomůže mu telematické pojištění SafeLine od UNIQA, a ještě přidá nejvyšší stupeň bezpečí.

UNIQA nabízí toto pojištění přes 10 let. Zákazníci dostanou do svého vozidla palubní jednotku, která sama hlídá nájezd kilometrů. Ušetřit mohou v rámci povinného ručení i u havarijního pojištění.

„Motorista s telematickou palubní jednotkou SafeLine ušetří na povinném ručení 5 až 25 procent, pokud najede méně než 20 tisíc km ročně. Nájezd na dálnicích se přitom započítává jen z poloviny, protože jde o nejbezpečnější druh komunikací. I to si hlídá telematika sama,“ uvádí Eva Svobodová, mluvčí pojišťovny UNIQA. Odpočet kilometrů provede UNIQA automaticky jednou ročně a podle toho vypočte sazbu.

Telematická jednotka SafeLine je současně nejvyspělejší aktivní asistence pro jakýkoli druh nouze na silnici. Při nehodě registruje centrála díky nárazovému čidlu kolizi a ihned se aktivně zapojí do řešení – telefonicky dohodne s řidičem potřebné kroky. Pokud se ho nedaří kontaktovat, pošle na přesně určené místo záchranné složky. Pro případ defektu nebo nevolnosti za jízdy je k dispozici nouzové tlačítko ke spojení s asistencí.

„Při krádeži auta SafeLine zase dokáže vůz lokalizovat a ve spolupráci s policií ho majiteli vrátit. Tímto způsobem bylo v minulosti dohledáno již nemálo vozidel a některá i v zahraničí,“ popisuje Svobodová.

Další funkcí je indikace slabé baterie na mobil. SafeLine umí vést i knihu jízdy, a také lze na mobilu v aplikaci provést zpětnou analýzu jízdy (brzdění, akcelerace apod.). Tyto údaje jsou dostupné jen pojištěnému pod jeho heslem.

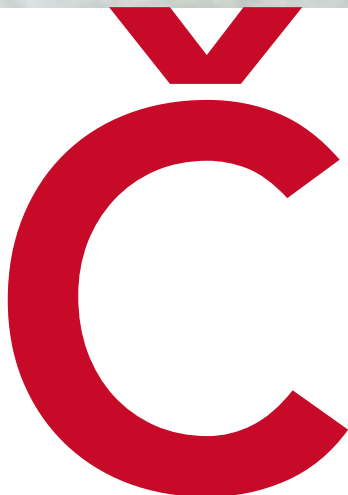
Palubní jednotka se do vozidla pronajímá zdarma k pojištění UNIQA. Roční náklady na provoz SafeLine podle šíře služeb činí pro klienta zhruba 1 400 korun.

EK013624

Jak se stát mistry volantu? Nekoukejte tam, kam nechcete narazit, radí instruktoři řízení

Text | Miroslava Kohoutová

Foto | Jan Stárek – AMG Driving Academy



eho si všímat při stání na křižovatce? Kam koukat v koloně? Jak se chovat, když na dálnici jede auto v protisměru? Co vám může zachránit život, když vylétnete ze zatáčky? Odpovědi na tyto otázky od zkušených instruktorů řízení mohou pomoci zachránit i život.

Na silnici rozhodují detaily a zlomky sekund. Především ale to, jak dobrý je řidič. Jednou z jeho nejdůležitějších dovedností musí být správné směřování pohledu. Ve chvíli, kdy nastane krizová situace, dobrý pohled může zachránit život.

Oči řidiče vozidla, které právě vylétlo ze zatáčky, se často upínají na překážku, které se chtějí vyhnout. „Kam ale koukají oči, tam impulzivně řídí ruce. Jestli-

že se dívají na jediný strom, který u té zatáčky je, zkrátka ho trefí," vysvětluje Martin Semerád, bývalý závodník v rallye a instruktor sportovní jízdy, proč je důležité pohled vést tam, kam chceme jet. „V tomto případě vedle stromu či do prostoru, kde se dá vyhnout největšímu nárazu," doplňuje.

Pokud se ocitnete v koloně, měli byste primárně pozorovat to, co se děje před ní, nebo se alespoň koukat tak daleko, jak jen je to možné. „Kdybyste jeli například pátí v řadě a svůj pohled měli zafixovaný na auto před vámi, tak v okamžiku, kdy by první vůz začal najednou brzdit, zareagujete vzhledem k reakční době až pět vteřin po něm," uvádí Jan Červenka, automobilový novinář a instruktor ježdění.

Při rychlosti 90 kilometrů v hodině, ujede automobil 25 metrů za sekundu a průměrná reakční doba je zhruba 0,8 až 1,2 vteřiny. „Mnoho řidičů se kouká jenom před auto, ale již se nekoukají o tu sekundu dál. Měli by se ale dívat co nejdál, prohlížet si silnici, kam vede, kde jsou ostatní auta, vnímat značky, případná nebezpečí v podobě vedlejších cest, slepých horizontů či napojených lesních cest, ze kterých může na vozovce zůstat bláto," vysvětluje Červenka, jak se má číst silnice. „Nekoukejte se těsně před kapotu a neřešte věci, které se dějí bezprostředně před autem, protože ty už vyřešit nestihnete," dodává k tomu Martin Semerád.

Na rozdíl od okresek, kde je nutné sledovat auta v protisměru, na dálnici si od této činnosti lze trochu odpočinout. Alespoň do chvíle, než si někdo řekne, že se vydá proti proudu.

V této situaci odborníci radí nezmatkovat. Zpomalit, uhnout a nechat mu co nejvíce prostoru. „To je to jediné, co můžete udělat. Uhnout mu na středový pruh nebo ke svodidlům. Nemá smysl auto jedoucí v protisměru vyblíkávat, snažit se ho zastavit, nebo ho dokonce pronásledovat. Už jen proto, že je větší takový člověk buď absolutně dezorientovaný, zfetovaný, udělal nějaký průšvih nebo nebude úplně dobrý řidič," vysvětluje Červenka.

„Na dálnici je pro mě osobně nejdůležitější nezdržovat se zbytečně dlouho vedle kamionu, protože nikdy nevíte, co jeho řidič udělá. Nevíte, zda vás vidí ve zpětném zrcátku, zda nejste v jeho mrtvém úhlu, jestli neklimbne, nepraskne mu pneumatika či se mu neuvolní náklad," říká.

UVĚDOMUJTE SI NEBEZPEČÍ

Na silnici vždy myslíte o několik sekund dál a uvědomte si nebezpečí, které může nastat. Třeba v podobě odstaveného kamionu za zatáčkou. „Už jen to, že vás to napadne a pak ta situace nastane, tak se neleknete a vaše hlava, vaše podvědomí, už začne dopředu vymýšlet řešení," slibuje Červenka.

„Nebo když pojedete po městě a tam bude po pravé straně zaparkovaná kolona aut a vás napadne, že někdo mezi těmi auty vyjde ven či že se u některého z nich otevrou dveře, uděláte si automaticky podvědomě větší bezpečnostní prostor od vozidel, a když ta situace nastane, zareagujete klidně," dodává.



↑ MARTIN SEMERÁD (ZCELA VLEVO), JE BÝVALÝ AUTO-MOBILOVÝ ZÁVODNÍK A ZAKLADATEL DRIVING ACADEMY. ZKUŠENOSTI, KTERÉ NASBÍRAL BĚHEM NĚKOLIKALÉTÉHO PŮSOBNÍ V MISTROVSTVÍ SVĚTA V RALLYE, PŘEDÁVÁ NA KURZECH BEZPEČNĚ A SPORTOVNĚ JÍZDY.

ROZHODNĚTE SE. HNED!

Rozhodujícím okamžikem mezi tím, zda po jízdě obejmete svého milovaného partnera, nebo zaboříte, v tom lepší případě, hlavu do nemocničního lůžka, může být malý zlomek sekundy. Dobrá zpráva je, že rozhodovat se v nich se dá alespoň částečně naučit. „Stejně jako cokoliv jiného. Ačkoliv budu absolutní muzikální antitalent, za nějaký čas se hrát na kytaru také naučím. To samé platí u řízení. Někdo pro řízení má vlohy a jde mu to hned, někomu to trvá déle," dává naději Semerád.

Pomalé rozhodování váhavých střelců může skončit nehodou. „Jsou v krizové situaci, před nimi auto a oni si přemýšlejí: Uhnu doleva? Doprava? Nebude lepší přibrzdit? Najednou přijde rána. Kdyby si na začátku rovnou řekli, uhnu doleva, získají čas na řešení," říká Červenka.

Při jízdě pomůže znát limity svého auta a uvědomovat si jeho fyzikální vlastnosti. „Lidé si často vů-

JSTE ZKUŠENÝ ŘIDIČ, KTERÉHO NA SILNICI NIC NEPŘEKVAPÍ? MOŽNÁ ŽE KDYŽ NASTANE KRIZOVÁ SITUACE, ZMŮŽETE SE JEN NA TO, ŽE BUDETE BRZDIT,” ŘÍKÁ INSTRUKTOR JEŽDĚNÍ JAN ČERVENKA.



► bec neuvědomují, že všechno, co je drží na silnici, jsou čtyři pneumatiky. Ty musí během jízdy sledovat nejvíc, protože od nich pramení veškeré informace. Když začnou pískat guma v zatáčce, je jasné, že to není úplně správně. A když do toho nastane nějaká krizová situace a vy jste v tu chvíli na hranici schopností pneumatik a máte brzdit nebo se něčemu vyhnout, nejde to,” říká Červenka, který radí jezdit pod limitem.

ČTĚTE CHOVÁNÍ OSTATNÍCH

Nejste si na křižovatce jistí, zda o vás řidič jedoucí z vedlejší silnice ví? Podívejte se přímo na něj a navazte s ním oční kontakt. „Do auta nabouráte, ale do člověka ne. Proto se na křižovatce vždy koukám po ostatních řidičích, abych věděl, kam se dívají. Všimám si i jejich předních kol, která mohou napovědět, kam chtějí odbočovat, protože spousta řidičů zapomíná blikat. Přitom blinkry jsou nejlepší dorozumívací prostředek, který máme. V podstatě jediný,” upozorňuje Červenka.

Pokud potkáte auto, jehož řidič drží v ruce mobil, zpozorněte. „Stejně jako ve městě, kdy vůz před vámi přibrzduje, sem tam se jakoby zavlní, někdy skoro

↑ JAN ČERVENKA PŮSOBIL JAKO ŠÉF-REDAKTOR ČASOPISŮ SPEED, TOPGEAR A AUTOCAR. MÁ ZA SEBOU NĚKOLIK SEZON NA OKRUŽÍCH V ZÁVODECH 24H SERIES A EXTRÉMNÍ SÉRII VLN. PROŠEL ŘIDIČSKÝMI AKADEMIEMI PORSCHE, BMW, FERRARI, AUDI, MERCEDESU A LAMBORGHINI. O SVÉ ZKUŠENOSTI SE DĚLÍ NA KURZECH DEFENZIVNÍ A SPORTOVNÍ JÍZDY.

zastaví,” popisuje Jan Červenka typické chování řidiče, který hledá místo na parkování tam, kde to moc nezná. Kdybyste tím řidičem hledajícím parkovací místo ve spleti uliček neznámého města byli vy, podle Červenky stačí, když zapnete varovné blinkry. Tím dáte ostatním najevo, že jste se ocitli v diskomfortní situaci, a upozorníte na sebe.

NEVYCHOVÁVEJTE OSTATNÍ

Auto, které se vám lepí na zadek, rozhodně nevybrzdíte a ani na řidiče nijak negestikulujete, jen byste zvýšili jeho agresivitu. „Stačí použít výstražné blinkry. Dvakrát jimi zablikat a řidič jedoucí za vámi zpozorní, sundá nohu z plynu a sám od sebe ucukne, protože najednou neví, co má od vás čekat,” odtajňuje Červenka jednoduchý trik, který se pro tuto situaci naučil na kurzu defenzivní jízdy v Anglii.

Také varuje před tím, snažit se ostatní řidiče na silnicích vychovávat. „Takové to typické: ‚Ne ne, hošánku, tady se jede devadesát, pojeděš jenom devadesát.‘ Jenže my nevíme, zda ten člověk nespíchá do porodnice nebo se mu neděje něco vážného. Nejsme policajti, nemůžeme soudit ani trestat,” zdůrazňuje.

RADY EXPERTŮ, KTERÉ VÁM NA SILNICI MOHOU ZACHRÁNIT ŽIVOT

1/ Koukejte se daleko před sebe – vnímejte vedlejší a lesní cesty, slepý horizont, co se děje na začátku kolony, nebo alespoň tam, kam dohlédnete.

2/ Předvídejte – představujte si, co se stane v následujících třech až pěti vteřinách, a vždy počítejte s tím, že za zatáčkou může být něco neočekávaného.

3/ Přemýšlejte o silnici – vnímejte, jak může povrch ovlivnit počasí, zda nemůže být studený, mokrý, namrzlý. Za chladného počasí bude u potoka hrozit větší riziko námrazy, stejně jako na místě, na které celý den nesvítí sluníčko, protože je například v sevření skály či zástavby.

4/ Pomalu do zatáčky a rychle ven – před zatáčkou si upravte rychlost a připravte vůz tak, abyste v průběhu zatáčky již nemuseli šlapat na brzdu a konstantní rychlostí ji mohli projet.

5/ Mějte auto v bezvadném technickém stavu – nešetřete na základních věcech, jako jsou pneumatiky.

6/ Dodržujte zásady pro jízdu v noci – nechte se vést bílými čarami a nikdy se nekoukejte do světel aut, která jedou proti vám. Ta vnímejte jen periferně a svůj pohled více upínejte ke krajnici.

Za jízdy se vyvarujte toho, abyste se příliš spoléhali na asistenty, které dělají vaše auto chytrým, ale vás by mohly hloupě otupět. Jde například o adaptivní tempomat, systém nouzového brzdění či systém proaktivní ochrany cestujících PreCrash. „Na jednu stranu hodně pomáhají, na druhou stranu se často setkávám s tím, že si na ně lidé zvyknou a začnou jim až slepě věřit,“ potvrzuje instruktor defenzivních jízd Červenka.

ŘIDIČI DĚLAJÍ ZÁKLADNÍ CHYBY

Profesionální instruktoři ježdění se setkávají s tím, že lidé nemají základní řidičské dovednosti. Třeba jak správně držet volant. Nejenže ho drží jednou rukou a nejsou pak schopní rychlé reakce, ale ještě si nestačili přeří-

dit čas ze „za deset dvě“ na „tři čtvrtě na tři“. „Původní technika se používala u aut bez posilovače řízení, kdy člověk potřeboval větší páku, aby zatočil, to již neplatí. Volant by se měl držet v poloze tři čtvrtě na tři, ve které jsou ruce proti sobě u ramenou volantu a řidiči to poskytuje největší možný poloměr k zatočení bez toho, aby musel přehmatávat,“ popisuje Martin Semerád jednu z častých chyb, se kterou se setkává i u řidičů, kteří právě vyšli z autoškoly.

Podle Jana Červenky zase spousta lidí neví, že závory na železničním přejezdu jsou dřevěné. Když se tedy ocitnete v sevření závor, nebo v případě, kdy vám hrozí odhození pod vlak autem, které se k vám řítí ve velké rychlosti, je jediným správným řešením závory prorazit.

OPAKOVÁNÍ Z VÁS UDĚLÁ MISTRA VOLANTU

Řidiči také po určité době za volantem zpohodlní, a i když absolvují speciální kurz ježdění, po čase řadu věcí zapomenou. Přestanou pracovat hlavou, zase se začnou špatně dívat do zatáček, opět se vrátí k nesprávnému držení volantu. Proto instruktoři doporučují kurzy opakovat. „Je to stejné, jako když budete hrát tenis a na půl roku přestanete a pak si půjdete znovu zapinkat. Najednou zjistíte, že jste toho spoustu zapomněli,“ říká Červenka, který sám absolvuje každý rok kurz jízdy smykem v Rakousku.

„Lidé mají tendence se zlepšovat a učit všechno možné. Chodí na kurzy vaření, učí se na hudební nástroje, zlepšují se ve sportu, ale posunovat se v řízení auta, to už napadne málokoho. Člověk dostane řidičák a v tu chvíli má razítko jezdit si svévolně, jak chce, a přitom je to jedna z nejnebezpečnějších věcí, kterou v každodenním životě děláme. Neměli bychom na to zapomínat a měli bychom mít chuť se v ní zlepšovat a být si jistější,“ shrnuje Martin Semerád. ■

Klienti si mohou u pojištění vozidel Kooperativy zvolit garanci ceny

Jednou z novinek, kterou na začátek dubna připravila pro motoristy pojišťovna Kooperativa, je „Garance ceny na 3 roky“ pro smlouvy povinného ručení a havarijního pojištění. Podmínka je jednoduchá – stačí si u povinného ručení sjednat pojistné limity alespoň 100/100 milionů Kč. Sjednaná výše pojistného za povinné ručení, případně havarijní pojištění a doplňková pojištění, pak bude pevná pro 3 pojistná období, nebo do konce pojistného období, ve kterém klient zaviní pojistnou událost. Podmínkou je, že smlouva musí být sjednána s roční frekvencí placení a garance ceny skončí po případné zaviněné pojistné události z povinného ručení. Akce probíhá do konce června.



Jak si užít dovolenou na kolech

Text | Jan Markovič

Foto | Shutterstock, Morelo

K

oronavirová pandemie popohnala Čechy nejen k chataření a chalupaření, ale i ke karavaningu. Pustit se do cestování a bydlení na čtyřech kolech může takřka každý. Taková dovolená ale skrývá nejrůznější nástrahy, na něž lidé, kteří dosud jezdili jen do hotelů a penzionů, nemusí být zvyklí. Vybrali jsme proto pár rad na cestu.

KARAVANING SI NEJDŘÍV VYZKOUŠEJTE „NANEČISTO“

Vrhnout se střemhlav do karavaningu a rovnou si pořídit obytný vůz nebo přívěs by mohlo být pro řadu lidí zklamáním a promarněnou investicí. Není to totiž jen dovolená, ale v případě, že „bydlík“ vlastníte, i jistý životní styl. Upozorňuje na to i Klára Hájek Velinská, jedna ze zakládajících členek Asociace kempování a karavaningu, blogerka a provozovatelka webu All4Camper.cz.

„Karavanning není pro každého, už jen proto, že nejde právě o levnou záležitost. Vždy doporučuji, aby si to člověk nejdřív vyzkoušel



a obytný vůz nebo přívěs si půjčil. Odhalí tím několik důležitých věcí. Nejen to, jestli jsou karavany pro něj nebo pro jeho rodinu vhodné, ale zjistí i to, jaké uspořádání obytného vozu mu vyhovuje. Jedna věc je totiž vidět na výstavě nějaký pěkný a stylový vůz, druhá je s ním pak každý den žít. To jsem si ověřila i na vlastní kůži, kdy jsme si takové auto půjčili, a pak se ukázalo, že nám vůbec nevyhovuje. Po zápůjčce jsme pak ale už věděli, do čeho jít a čemu se vyhnout," vysvětluje nadšená karavanistka.

Po zapůjčení se pak také rodina může snadněji rozhodnout, zda zůstane u půjčoven, nebo si pořídí vlastní vůz. Ani při třech plánovaných dovolených za rok se koupě nového karavanu nebo obytného přívěsu nevyplatí. „Podle mě by měl majitel vyjet tak dvakrát za měsíc třeba na víkend a dvakrát třikrát do roka na dva týdny, a to v zimě i v létě," říká Velinská.

DO PŮJČOVNY S PŘEDSTIHEM

Pokud si tedy budete chtít půjčit obytný vůz nebo přívěs, měli byste si ho rezervovat s výrazným předstihem. Nejlepším termínem je už začátek jara.

S tím, jak stoupá zájem o karavany, se ale ideální ▶

3,5 tuny

je hranice celkové hmotnosti, kterou nesmí překročit obytný automobil ani souprava osobního auta a obytného přívěsu, pokud řidič vlastní průkaz pouze skupiny B.



SEŠROTUJTE SI TO V HLAVĚ DŘÍV NEŽ NA SILNICI

EK013666-1

K **SUPER** povinnému ručení
havarijní pojištění se slevou 20 %

ČPP
VIENNA INSURANCE GROUP

Nárok na dárek vzniká sjednáním a zaplacením nové smlouvy povinného ručení ve variantě SUPERPOV a udělením souhlasu se zasláním nabídek třetích stran. Akce platí do vyčerpání zásob.



ČÍM MÉNĚ BUDOU MAJITELÉ JEZDIT, TÍM VÍCE SE JIM BUDE HODIT PŘÍVĚS. A ČÍM VÍCE BUDOU JEZDIT, TÍM SPÍŠ SE HODÍ OBYTNÝ VŮZ.

Klade to ale samozřejmě nároky i na váš osobní automobil, který jej musí být schopen utáhnout. Je potřeba si dát také pozor na řidičské oprávnění. Hmotnost vozu s přívěsem totiž nesmí přesáhnout 3,5 tuny, jinak je potřeba si dodělat skupinu B 96 (do 4250 kg) nebo rovnou B+E pro těžší přívěsy. Takový řidičák vyjde zhruba na 10 tisíc korun.

► čas rezervace posouvá stále blíž začátku roku. „Karavan si lze rezervovat i později. Pak je ale potřeba počítat s tím, že zápůjčka se nebude řídit časem vaší dovolené, ale vy si naopak uděláte dovolenou na termín, kdy je vůz nebo přívěs volný,“ upozorňuje Velinská.

Půjčovny karavanů jsou obvykle spojeny s prodejny. To je výhodné, protože vozy často předávají odborníci, kteří uživatele do nejmenších detailů zaškolí a naučí je ovládat vozidlo i veškeré vybavení. Auto se přebírá s plnou nádrží nafty, vody a plynu. Vrací se už jen s naftou a také vyčištěné. Je potřeba počítat s cenou zhruba od dvou do čtyř tisíc korun za den (mění se i podle sezony) a také s vratnou kaucí, jež se obvykle pohybuje okolo 30 tisíc korun. Vozy mají klasické havarijní pojištění se spoluúčastí 10 procent. Je ale možné se jako u půjčovny osobních aut pripojistit i na nulovou účast.

KDY VYBRAT OBYTNÝ VŮZ A KDY PŘÍVĚS?

Karavany se dělí do dvou základních kategorií, tedy obytný vůz a přívěs. Podle Velinské jde v tomto případě o jednoduchou úměru – čím méně budou majitelé jezdit, tím více se jim bude hodit přívěs. A naopak čím více budou jezdit, tím spíš se hodí pořídit si obytný vůz. Nespornou výhodou přívěsu je nižší cena, dá se pořídit už od půl milionu korun. Přívěs také můžete při kempování nechat na místě a vyrazit osobním autem na objevování okolí.

↑ IDEÁLNÍ JE, ABY SI ZÁJEMCE NEJDŘÍV OBYTNÝ VŮZ NEBO PŘÍVĚS PŮJČIL. ODHÁLÍ TÍM NEJEN TO, JESTLI JSOU KARAVANY PRO NĚJ NEBO PRO JEHO RODINU VHODNÉ, ALE I TO, JAKÉ USPOŘÁDÁNÍ OBYTNÉHO VOZU MU VYHOVUJE.

POZOR NA DOLOŽNOST

Právě ve spojení s legislativou trápí evropské karavanisty zásadní problém s užitečnou hmotností. Klasický řidičský průkaz skupiny B umožňuje řídit jen vozidlo do 3,5 tuny celkové hmotnosti. Proto mají vozy nejčastěji celkovou přípustnou hmotnost 3499 kg. Od ní je potřeba odečíst pohotovostní hmotnost, tedy hmotnost vozu s palivovou nádrží naplněnou na 90 procent, nádrží s 20 litry vody, 11 kg plynové lahve a 4 kg na elektrický kabel. Počítá se i s hmotností řidiče 75 kg. Rozdíl mezi celkovou přípustnou a pohotovostní hmotností je doložnost, kam se musí vejít další členové posádky, veškeré příslušenství, včetně třeba jízdních kol, dalších plynových lahví či kempingového nábytku. A to někdy není snadné.

„S tímhle problémem bojujeme snad všichni. Nebudu lhát, až devadesát procent obytných aut jezdí přetížených. Vozy, které se dnes prodávají, mají totiž hodně vybavy. Doložnost je potom u nich malá. I když se do vozů dávají odlehčené materiály, lidé při koupi například přemýšlí, zda si dopřejí třeba 60 kilogramů těžkou klimatizaci, když pak budou muset ozelet jiné věci,“ popisuje situaci Velinská. V případě překročení maximální přípustné hmotnosti hrozí řidiči vysoká pokuta. V některých zemích se policisté v sezoně přímo zaměřují na přetížené vozy a mohou je rychle zkontrolovat pomocí mobilní váhy.

Prísni jsou podle karavanistky například v Rakousku. „Na cestě do Itálie, kam se jede přes Rakousko, ►

EGOË
Be In, Go Out

Probuzené
smysly



Esemeskový
palec

Nestbox

egoe.eu

Camper



reddot winner 2020
best of the best



► je to opravdu zásadní problém. To lidé třeba vypustí vodu, protože Rakušané jsou velmi přísní a vodou se ušetří třeba 100kg. Pak ji zase v Itálii napustí, protože tam se na to tolik nedbá. Jsou země, kde je maximální povolená hmotnost aut skoro jedno. To třeba v Polsku nebo Maďarsku.“

↑ MOVITÍ ZÁJEMCI O OBYTNÉ VOZY MOHOU SÁHNOUT PO JEJICH LUXUSNĚJŠÍCH VARIANTÁCH, KTERÉ NABÍZEJÍ VELICE KOMFORTNÍ BYDLENÍ NA KOLECH.

TĚŽKOTONÁŽNÍ KARAVANY SE OD LETOŠKA VYPLATÍ

Problém s doložností může vyřešit volba obytného vozu, který váží víc než 3,5 tuny. Jistě, bylo by nutné si kvůli němu udělat řidičské oprávnění skupiny C, tu a tam se ale v rodině najde někdo, kdo takový průkaz vlastní třeba díky své profesi nebo tomu, že si jej udělal na vojně. Pokud ho má, může na cesty minimálně po Česku vyrazit bez obav, že by utratil obrovské peníze za mýto, které vozy nad 3,5 tuny povinně platí.

Mýto se odvíjí od toho, do jaké emisní třídy obytný vůz náleží a kolik váží. Ideálem je také model se dvěma nápravami a hmotností mezi 3,5 a 7,5 tuny. „Jedeme-li obytným vozem o hmotnosti 4,5 tuny a v emisní třídě EURO 5 cestu Praha–Brno, tedy 200km, do konce roku 2020 jsme hradili mýtné ve výši 466 korun. Od 1. ledna 2021 je částka za mýtné 9,60 Kč. To je 48x méně,“ stojí na stránkách Asociace kempování a karavaningu.

„To je tak nízká cena, že majitelé karavanu nad 3,5 tuny mnohdy zaplatí za cestování po Česku méně, než kdyby si pořídili u lehčího modelu dálniční známku,“ pochvaluje si Velinská. Podle ní nemají s těžkými vozy ve většině kempů problémy. Obvykle se řeší hlavně velikost auta, aby se vešlo na své místo. „Je ale dobré počítat s tím, že by se příliš těžký vůz na travnaté ploše mohl propadnout a pak mít potíže s vyjetím,“ upozorňuje.

NEBOJTE SE STELLPLATZŮ

Stellplatzy jsou místa, která nejsou kempy, ale oficiálně se tam dá s karavánem zastavit. Je na nich k dispozici určitá vybavenost, například WC nebo elektrická přípojka. Jsou levnější než kempy a v Česku jich přibývá. Zatímco ještě před pár lety šly spočítat na prstech jedné ruky, dnes jich je zhruba 15.

„I když se to nemusí zdát, je to pro nás obrovský nárust. Je dobře, že se regiony, centrály cestovního ruchu a kraje začínají zajímat o karavaning. Dokonce s námi jako s asociací začínají spolupracovat a ptát se na naše potřeby, což dříve nebylo obvyklé. Díky tomu snad bude vznikat víc takových míst,“ dodává blogerka.

V KEMPU SE CHOVEJTE S RESPEKTEM

Počet karavanistů i kvůli koronavirové pandemii za poslední rok masivně vzrostl. A to s sebou přináší i problémy. Je potřeba počítat s tím, že na svých cestách (minimálně po Česku) nebudete sami, protože je vždy nutné nocovat v kempu nebo na stellplatzu. A může se stát, že narazíte na nováčky, kteří ke karavaningu přistupují stejně, jako by byli v hotelu. Což je už z logiky věci špatně.

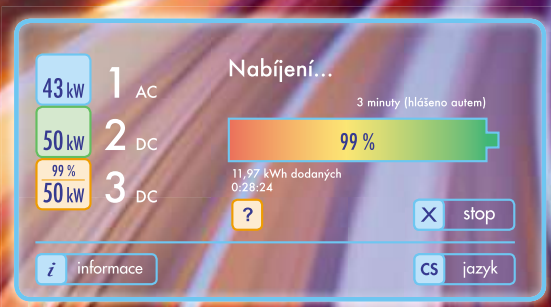
„Právě nedávno mi psali z jednoho menšího kempu, že k nim přijeli nezkušení karavanisté. Slečna způsobilá malou katastrofu, když se šla umýt a strávila ve sprše tři čtvrtě hodiny. Skončilo to podmačenými chodbami i cestami. Je nutné si uvědomit, že to, co lze dělat v hotelu, v kempu prostě vždy možné není,“ upozorňuje Velinská. Majitelé kempů se podle ní mnohdy bojí hosty upozornit, protože si váží toho, že k nim jezdí, a nechťejí třeba dostat negativní hodnocení na internetu. I proto je nutný vzájemný respekt.

VYHLEDÁVEJTE MÉNĚ FREKVENTOVANÁ MÍSTA

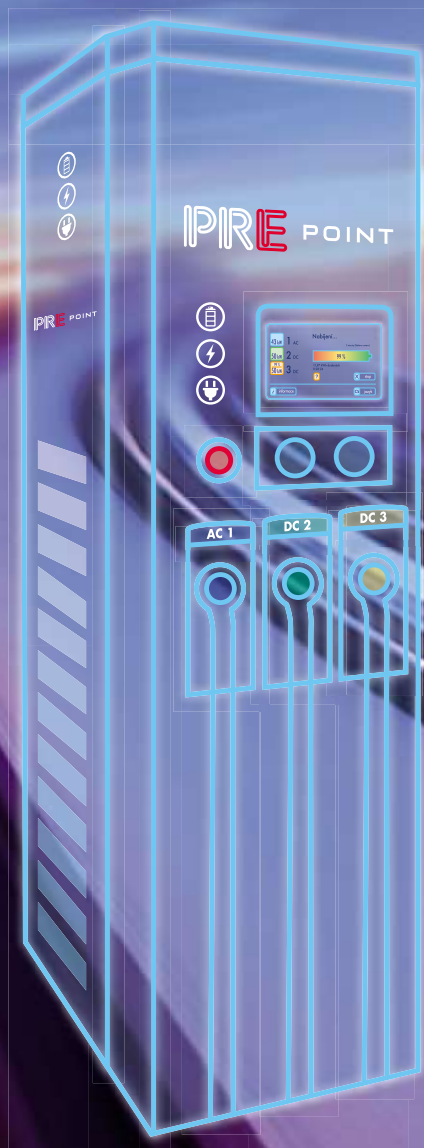
„Co se stane, když si nováček půjčí karavan? Obvykle vyrazí na první známé místo, které mu přijde na mysl. A to je špatně. Taková místa jsou jednak přeplněná, jednak to kazí zážitek z karavaningu,“ popisuje Velinská. Lepší je podle ní dovolenou pečlivě plánovat a snažit se vybrat místa, která jsou méně frekventovaná.

„Bývá běžné, že zatímco se lidé tísní v jednom kempu někde u známé památky, o deset kilometrů dál je opomíjené místo,“ dodává cestovatelka. Asociace kempování a karavaningu proto pro letošní sezonu připravuje seznam zajímavých míst, na která se mohou lidé vypravit. Možné je také použít jednu z několika aplikací, které cestovatelům radí, kam vyrazit a kde ve voze přespát. Například aplikace Park4Night funguje komunitně – uživatelé do ní přidávají místa a hodnotí je. I proto v ní lze najít velké množství tipů na výlet.

ROZŠIŘUJEME SÍŤ DOBÍJECÍCH STANIC V CELÉ ČR

www.premobilita.cz



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy



Drobných nehod ubylo, vážných však pojišťovny řešily více

Text | Helena Dostalová

Foto | Shutterstock



eské pojišťovny častěji sjednávají smlouvy on-line, umožňují videoprohlídky škod a využívají ke komunikaci s klienty chatboty. Podobně tedy jako v případě prodeje potravin, oblečení, nemovitostí či například ve výrobě způsobila koronavirová pandemie růst digitalizace i v oblasti autopojištění.

Pojišťovny vylepšovaly své stávající služby nebo přišly s novými nabídkami. „Lidé chtějí produkty, které umožňují dělat věci na dálku bez nutnosti někam jezdit. A to ať už jde o uzavření smlouvy on-line, prohlídku vozu při sjednání havarijního pojištění i prohlídku v případě vzniklé škody,“ říká Martin Poďávka, spoluzakladatel pojišťovny Pillow, která své služby nabízí pouze na internetu.

Pod toto tvrzení by se mohlo podepsat i mnoho dalších českých pojišťoven. Videoprohlídku zavedla nově také Česká podnikatelská pojišťovna (ČPP), od loňského roku ji umožňuje Uniqa a zákazníci Kooperativy mohou od února využít možnosti nafotit vozidlo mobilním telefonem v klidu domova. Pro zákazníky Uniqa pojišťovny je k dispozici také virtuální asistentka (voicebot) na registraci škod. Likvidační chatbot se osvědčil i Generali České pojišťovně. Měsíčně asistuje zhruba u 2600 škod a od minulého roku pomohl u více než 26 tisíc škod. Klienti s jeho pomocí nejčastěji přikládají fotografie, ale také skeny velkého technického průkazu, řidičské průkazy nebo sdílejí číslo bankovního účtu pro zaslání pojistného plnění. Měsíčně přijme chatbot data klientů o objemu 60 GB.

Důležitost digitalizace nepodcenila ani Allianz pojišťovna, která přišla s novým webem a jednoduchým a návodným sjednáním produktu MojeAuto. ČSOB Pojišťovna zase zjednodušila uzavírání smluv na dálku pomocí elektronického podpisu a vznik smlouvy zaplacením. V obou případech jde o bezpapírový proces, který je podporován sjednávací aplikací ZEUS.

„Klienti těchto možností masivně využívají, ať už přímo z webových stránek dané pojišťovny, či za pomoci komerčního srovnávače pojištění. Tento trend převažuje i v oblasti likvidace, kdy v podstatě všechny úkony vykonává klient buď on-line, nebo telefonicky se zástupcem dané pojišťovny,“ potvrzuje tisková mluvčí České asociace pojišťoven Veronika Nová.

PLATBY PODLE NAJETÝCH KILOMETRŮ

O zajímavé novince, kterou aktuálně nabízejí tři pojišťovny – Allianz, Uniqa a Pillow –, uvažuje také Kooperativa. Jde o výši pojistného na základě reálně najetých kilometrů. Intenzivněji chce s najetými kilometry pracovat také Slavia pojišťovna.

114%

O tolik za posledních 10 let vzrostla podle České asociace pojišťoven průměrná škoda na zdraví. Zatímco v roce 2010 činila 176 tisíc korun, v roce 2020 to bylo už 377 tisíc.

Nejvíce klientů využívajících tuto službu eviduje Allianz. Za dobu trvání od roku 2006 si ji sjednalo více než 442 tisíc klientů. Společnost Pillow nabízí pojištění podle kilometrů od svého vzniku v roce 2015. Ve smlouvě má klient uvedenou i cenu za jeden kilometr, takže ví přesně, kolik mu pojišťovna vrátí zpět. V současnosti tuto službu využívá přes 30 tisíc lidí. Uniqa, která zohledňuje počty kilometrů již přes 10 let, eviduje přes 20 tisíc aut pojištěných tímto způsobem.

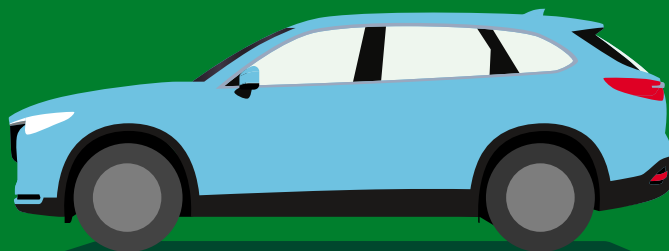
Jediná Uniqa instaluje do vozů svých klientů palubní jednotku SafeLine, jež sama hlídá vzdálenost. Motoristé ušetří na povinném ručení pět až 25 procent, pokud najedou méně než 25 tisíc kilometrů ročně. Nájezd na dálnicích se přitom započítává jen z poloviny, protože jde o nejbezpečnější druh komunikací. I to si hlídá telematika sama. SafeLine je podle zástupců pojišťovny nejvyspělejší aktivní asistence pro jakýkoliv druh nouze na silnici. Při nehodě registruje centrála díky nárazovému čidlu kolizi a ihned začíná situaci řešit. Pokud se nepodaří kontaktovat řidiče, vyšle na místo záchranné složky. Při krádeži auta je díky jednotce možné vůz lokalizovat a vrátit majiteli. SafeLine umí vést i knihu jízd a pomocí mobilní aplikace provést analýzu jízdy. Roční náklady na provoz podle širší služeb činí zhruba 1400 korun.

GARANCE CENY NA 3 ROKY

Autopojištění
NAMÍRU

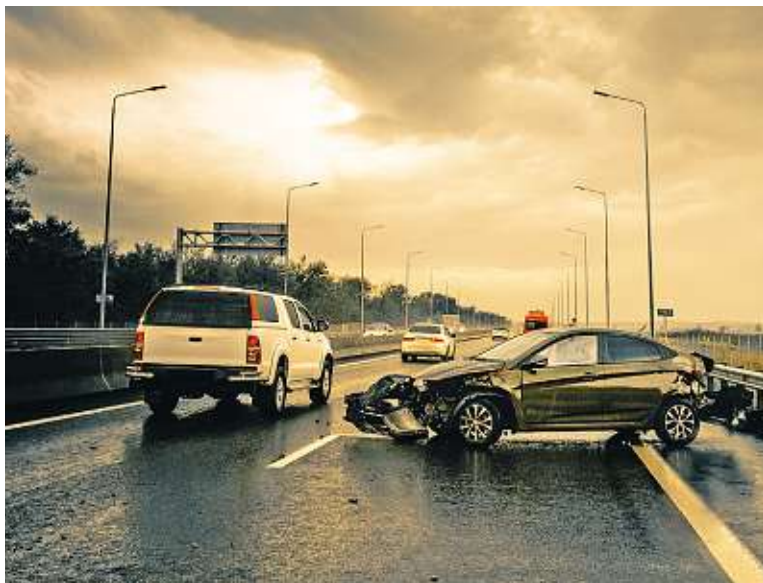
Jak budou vypadat následující tři roky... víme! Pojistěte si auto u Kooperativy a my vám garantujeme, že se cena pojištění nezmění.

☎ 957 105 105 | www.koop.cz



Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je



► UBYLO DROBNÝCH ŠKOD

Další změny, jež některé pojišťovny zmiňují, souvisí s platební morálkou. „Před lety bylo běžné, že lidé platili povinné ručení převážně ročně a pouze menší část pololetně nebo čtvrtletně. Mohly za to i pojišťovny, které nižší než roční platby neumožňovaly, nebo byly s přírážkou. Nyní se tato situace mění a pojištění se konečně dostává tam, kde jsou ostatní služby. Splátky hypotéky, energií, platby za Netflix – to vše je normální platit měsíčně. Vidíme, že lidé chtějí stejně přátelský přístup i od pojišťoven,” popisuje Martin Podávka z Pillow pojišťovny. Zvýšení zájmu o rozložení ročních plateb do více splátek potvrzuje i tiskový mluvčí Kooperativy Milan Káňa.

Pojišťovny se naopak rozcházejí v informacích o vlivu pandemie na nové smlouvy. Kooperativa pocítovala zejména v jarních měsících kvůli omezení dovozu nových i ojetých vozů jejich pokles, například Uniqa nebo Česká podnikatelská pojišťovna ale podobný trend nezaznamenaly. ČPP naopak eviduje meziroční nárůst v řádu desítek procent v případě povinného ručení i havarijního pojištění.

„Pandemie, kromě pár týdnů v první vlně, nijak zásadně neovlivnila nákupy a prodeje vozidel. Lidé vozidla potřebují možná ještě více, zřejmě i v souvislosti s obavami z nákazy v hromadné dopravě. Její vliv se projevil hlavně ve změně přístupu klientů v oblasti způsobu sjednávání pojištění. Jestliže byl před pandemií poměr 70 ku 30 procentům mezi pojištěním zřízeným na místě a pojištěním formou obchodu na dálku, tedy on-line, pak v době pandemie se ten-

**↑ VOLNÉ DÁLNIC
V POSLEDNÍCH MĚ-
SÍCÍCH VYZÝVALY
K RYCHLEJŠÍ JÍZDĚ,
COŽ ZPŮSOBILO
NÁRŮST VÁŽNĚJ-
ŠÍCH NEHOD.**

to poměr logicky obrátil ve prospěch pojištění na dálku. Lidé zkrátka nemohli nebo nechtěli přicházet do kontaktu s prodejci pojištění,” říká tisková mluvčí ČPP Renata Čapková.

Řidiči však nemění chování pouze v oblasti produktů či smluv, ale také na českých silnicích. V první vlně pojišťovny shodně pozorovaly nižší mobilitu řidičů a tím třeba i častější žádosti o dočasné vyřazení vozidel z evidence, a to především u nákladní a dálkové autobusové dopravy. V posledních měsících vládní nařízení omezující pohyb už tak patrná nebyla. „Překvapuje nás vývoj chování klientů v čase. Při prvním lockdownu jsme pozorovali pokles provozu i škod. Při nedávném uzavření okresů se doprava oproti normálu výrazně nesnížila. Klienti se pravděpodobně adaptovali a cesty již tolik neomezují. Na druhou stranu je z důvodu přenosu nákazy vidět příklon k individuální dopravě namísto hromadné,” tvrdí Klára Bílá z Pojišťovny VZP.

Poslední měsíce pandemie se podle pojišťoven odlišují spíše způsobenými škodami. Kvůli uzavřeným obchodním centrům ubylo drobných „plechových“ škod na parkovištích, volné dálnice však vyzývaly k rychlejší jízdě, což způsobilo vážnější nehody. „I přes částečně slabší provoz loni dramaticky vzrostl počet usmrčených při dopravních nehodách. Zatímco v roce 2019 jsme registrovali z povinného ručení čtyři oběti, loni při 16 smrtelných nehodách zemřelo 17 osob,” popisuje tisková mluvčí pojišťovny Uniqa Eva Svobodová.

Podle České asociace pojišťoven vzrostla od roku 2010 průměrná škoda na zdraví ze 176 tisíc na 377 tisíc a navýšila se tak o 114 procent. Růst průměrné škody lze očekávat i v příštím roce. „Jestliže pojištění, které nyní dosahuje průměrné částky 3121 korun, poroste stále nižším tempem, tedy do pěti procent, než roste průměrná škoda, tedy přes pět procent, pak i v roce 2020 přetrvává rozevírání nůžek mezi dynamikou růstu průměrné škody a průměrného pojistného,” říká mluvčí asociace Veronika Nová. Podle ní je cena povinného ručení výrazně podhodnocena a roste pomaleji než například náklady na opravy, růst mezd zaměstnanců autoservisů či cena náhradních dílů.

Je nasnadě se ptát, zda zmíněné faktory ovlivní cenu povinného ručení. Některé pojišťovny se k této otázce staví přímo. Zatímco ČPP, Uniqa a Allianz přiznávají, že rostoucí náklady, jako například náhradní díly, jsou nuceny promítat i do ceny, ČSOB či Pojišťovna VZP větší úpravu cen neplánují. Pillow pojišťovna pak odpovídá šalamounsky: „Každá pojišťovna přece zvyšuje ceny.” Nicméně podle České asociace pojišťoven se zdražení rozhodně očekávat dá. ■

**NA PLYNU PEČEME I NA NĚJ
ROZVÁŽÍME. S CNG AUTEM
OD PPAS BEZPEČNĚ
A EKOLOGICKY
ZA 1 KČ/KM!**



- sleva na pořízení CNG auta podle vašich představ
- široká síť plnicích stanic po celé ČR

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

*Navíc s CNG
kartou PPAS
máme plnění
výhodnější.*

800 134 134
cng.ppas.cz



**PRAŽSKÁ
PLYNÁRENSKÁ**

VE DVOU SE TO LÉPE TÁHNE



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



**Cenové
zvýhodnění**



**Benefitní program
pro zaměstnance**



**Individuální nabídka
financování**

Pořídte si alespoň 2 vozy během 12 měsíců a staňte se naším velkoodběratelem.

Spolehněte se na vozy s nejvyšším hodnocením bezpečnosti od nezávislé organizace Euro NCAP a získejte zvýhodněné podmínky jejich nákupu, nabídku financování šitou na míru nebo třeba benefitní program pro své zaměstnance. Vybírat můžete ze široké nabídky vozů, včetně ekonomicky výhodných derivátů G-TEC. Více informací o nabídce naleznete na skoda-auto.cz.

skoda-auto.cz



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu ŠKODA SCALA:
5,2-6,0 l (5,5-5,8 m³ CNG) / 100 km, 98,5-136,4 g/km



/skodacz



/skodacr



/skodacz



/skodacz

Ilustrativní fotografie

EK013638-1