



AUTOMOBILY

Udržitelně

Zájem designérů se stále více stáčí dovnitř vozu. Populární jsou recyklované materiály

Nebojte se natankovat

Výběr trendy úsporných aut na našem trhu. Přehledně ve čtyřech kategoriích

Do divočiny

Vyrazte mimo kempy. Český výrobce přestavuje nákladáky na luxusní obytná auta

ekonom PODCAST

na vlně podnikání

Poslouchejte na:



EDITORIAL



Jan Markovič

externí redaktor Economie a šéfredaktor webu Autosalon.tv

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

je to asi 13 let, co jsem poprvé v životě řídil elektromobil. Nebyl příliš rychlý, nedokázal dojet daleko a necítil jsem se v něm jako v plnohodnotném autě. Dnes už vůz do zásuvky nabízí řada automobilů a vzájemně soupeří o to, či model dojde nejdál a co nejrychleji. Jakýsi průkopnický začátek, jako tehdy za volantem před mnoha lety, zažívám teď u skútrů. Moc jich ještě na baterky není. Zbrusu nové Piaggio One se snaží být dostupné a i kvůli tomu musí nabídnout kompromisní výkony. Nevadí, je to začátek něčeho nového, navíc s dobrou myšlenkou – vyjímatelnou baterii, díky které si ho mohou pořídit i lidé z bytových domů. Jak se s novým elektroskútreem jezdí, se dočtete na straně 20.

Cestou ke snížení emisí jsou i ekologické materiály. Není divu, že se před lety objevily na palubě elektrického BMW i3. Dnes je ale už ve svých vozech nabízí i domácí automobilka. Že můžete mít palubní desku z kokosových vláken a sedadlo z PET lahví, se dočtete na straně 4. Samozřejmě přinášíme v tomto vydání Automobilů řadu dalších zajímavých témat.

Přeji vám hodně zábavy i poučení při jejich pročítání.

MAGAZÍN AUTOMOBILY – PŘÍLOHA HOSPODÁŘSKÝCH
NOVIN, 11. 5. 2021. Ředitel speciálních projektů Aleš Mohout
• Art director Jan Vyhnánek • Vedoucí speciálního obsahu
Jan Záluský (jan.zalusky@economia.cz) • Editorka Markéta
Prokšánová (marketa.proksanova@economia.cz) • Layout Jan
Stejskal • Grafika vizuální studio mediálního domu Economia
• Adresa redakce Pernerova 673/47, 186 00 Praha 8 • Tisk
Walstead Moraviapress s.r.o., Břeclav • Samostatně neprodejné •
www.hn.cz

OBSAH

Téma

4-7

PET lahve, cukrová třtina, kukuřice, vlna nebo olej z Iněných semínek. Z těchto materiálů se stále více vyrábí látky, kterých se v autě dotýkáte.



Rozhovor

8-10

Praha bude monitorovat parkování jinak. Po Eltodu se toho chopí start-up Iterait. Jeden z jeho zakladatelů Adam Blažek vysvětluje, v čem jsou lepší.

Reportáž

12-15

Když cestovatele přestanou bavit kempy, vezme nákladák, postaví mu obytnou nástavbu a vyrazí do divočiny. Jako majitel jedné takové manufaktury.

Inzerce

EK014301

NÁHRADNÍ AUTO MU PŮJČÍ KAMARÁD. KDYŽ TO TEDA ZROVNA PŮJDE, NEBUDOU NA CHATĚ, NEPOVEZE TCHÝNI, NEBUDE PRŠET...

Někde tam je.

A proto jsou tady naše **asistenční služby**, které kromě odtahu nabízí i náhradní vozidlo.


Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Tu PET lahev recykluješ a budeš na ní sedět

Použité plastové lahve, korek, olej z lněných semínek nebo kokosové ořechy. Výrobci automobilů stále častěji sahají po materiálech, které nebyly v osobních vozech zatím příliš vidět. Jejich cílem je udržitelnost. Čím víc se totiž budou podobné věci v autech objevovat, tím bude ekologičtější nejen produkce, ale i jejich odchod na vrakoviště.

B

Brzy to bude 11 let, co se na mezinárodním autosalonu ve Frankfurtu představil kompaktní elektromobil BMW i3. Auto pro čtyři s protisměrně otevíranými dveřmi pro zadní cestující významně předběhlo svou dobu. Nebylo to jen tím, že bylo jasnou proklamací mnichovské automobilky, že se nebojí investovat do elektromobility, která byla tehdy v zárodku, ale i inovativním přístupem k interiéru.

BMW i3 bylo jedno z prvních aut, která používala v hojné míře recyklované materiály. A co víc, posádce je hrdě přiznalo. Výplně dveří byly totiž vyrobené z plastu smíchaného s konopným vláknem. To vytvářelo v kabině zajímavou strukturu, a navíc pomohlo snížit hmotnost dveřních panelů o desetinu. Na palubní desce se zase objevilo dřevo, které mělo ekologickou certifikaci. Pokud si budoucí majitelé zvolili kůži na sedadla, byla obarvená pomocí výtažku z listů olivovníků. BMW i3 tak zafungovalo jako zásadní ukázka toho, co vše se dá v interiéru vozu využít.

Cesta automobilů k recyklovaným materiálům se ale v té době zdála ještě dlouhá. Na-

příklad domácí Škoda představila interiér z ekologických prvků až v roce 2020. Ne náhodou šlo také o elektromobil, konkrétně její první SUV do zásuvky Enyaq. Pokud si budoucí majitel objedná výbavu Lodge, dostane interiér, jehož sedadla jsou potažena ze 40 procent přírodní vlnou a ze 60 pak recyklovanými PET lahvemi.

Pro automobilku znamenají recyklované materiály náklady navíc, rozdíl oproti běžným se ale pořád snižuje. „Ještě před několika lety byl rozdíl hodně vysoký. Bavíme se třeba i o jednom euru na metr čtvereční. Dnes se ale snižuje a pohybuje se spíš v řádech centů. Samozřejmě záleží na konkrétním dodavateli dané látky, kterých máme ve Škodě Auto několik. Textilní materiály nevozíme z opačné poloviny zeměkoule, jde vždy o evropské dodavatele a máme i jednoho českého,“ vysvětluje Kateřina Vránová, koordinátorka oddělení Color & Trim Škoda Design.

Přesto takové materiály nejsou nutně součástí vyšších výbav mladoboleslavských automobilů. Naopak, s textilem se počítá spíš v těch nižších,

“

Na látku pro jeden Hyundai Ioniq 5 je použito 32 PET lahví. Kromě nich se ve voze využije také drť z cukrové třtiny a kuřice.



j,



ve vyšších verzích lidé očekávají kůži nebo mikrovlnka.

Z lahvi granule, z granulí příze

Změna PET lahve na látku je na první dobrou těžko představitelná, nejde ale o zas až tak složitý proces. Lahve se rozdrtí a následně roztaví. Pak se zase chladí tak, aby byl výsledkem granulát. Z něj už lze vyrobit přízi, kterou lze použít v tkalcovském stavu a vyrobit z ní potahovou látku. Ta se potom ještě před odesláním do automobilky pere a suší.

Výhodou této látky je, že má obdobné vlastnosti jako běžný polyester. „Materiál se chová naprosto stejně. Ani odborníci díky tomu nemusí poznat, zda se jedná o běžný nebo recyklovaný polyester. To je velká výhoda pro nás designéry, protože máme i stejné možnosti, jak s látkou nakládat, a nemusíme se jí tolik přizpůsobovat,“ vysvětluje Vránová.

Právě PET lahve a z nich vyrobená látka aktuálně patří mezi výrobci automobilů k nejoblíbenějším recyklovaným materiálům, tedy co se týče interiéru. Objevuje se i na palubě elekt-

Specialitou, kterou Hyundai využívá ve svých vozech, je recyklovaný papír. Ten má odkazovat na korejskou kulturu. Jeho využití je tak spíš symbolické.

romobilu Hyundai Ioniq 5. „Chtěli jsme ukázat lidem, že věci, které se dají jen tak zahodit, je možné ve skutečnosti změnit na něco nového. Samozřejmě by bylo lepší, kdyby PET lahve vůbec neexistovaly,“ říká designér Chanki Park, který v automobilce Hyundai také zastává pozici manažera v oddělení Color & Trim. Dodává, že pro látku do jednoho vozu je použito 32 PET lahví. Kromě nich se v jednom autě využije také 730 gramů drtě z cukrové třtiny a kukuřice, 294 gramů vlny a 200 gramů oleje z lněných semínek. Drobnou specialitou je pak i recyklovaný papír, který je odkazem na korejskou kulturu, a tak se dá předpokládat, že jeho využití je spíš symbolické než praktické.

Automobilka Hyundai se v rámci své osvěty o udržitelnosti zabývá třeba i čištěním oceánů. Její projekt Healthy Seas pomáhá s úklidem dna moří, kdy jeho účastníci vyloví nejrůznější odpad. V největší míře staré rybářské sítě, které jsou pro mořské živočichy a ekosystém obzvláště nebezpečné. A právě tento odpad se další automobilka, Volvo, rozhodla využívat také jako recyklovaný materiál. Míchá ho právě spolu s PET lahvemi, přičemž výsledkem je potahová látka Nordico, kterou tento švédský výrobce automobilů vyvinul sám. Kromě toho jsou do látky přimíchávány ještě korkové špunty od producentů vína a také blíže nespecifikované biomateriály ze švédských a finských lesů.

Poprvé se látka Nordico objevila na palubě elektromobilu Volvo XC40 Recharge a postupně se bude rozšiřovat do všech modelů. Cílem je, aby se v roce 2030 nevyskytovala v interiérech vozů Volvo žádná kůže, ale právě jen látka z recyklovaných materiálů.

Kokos i rýže

Mladá Boleslav zatím není tak striktní a do budoucna si zatím nedala (alespoň veřejně) žádná ultimáta. Udržitelné materiály ale aktuálně považuje za trend, o kterém se stále častěji hovoří, a tak i zájemci o její vozy o nich stále více vědí. „Dá se říci, že recyklované látky teď nabídneme v každé nové škodovce, která přijde na trh. Počítáme s nimi dál v co nejvyšší míře,“ vysvětluje Kateřina Vránová.



Škoda Auto už například spolupracuje s Technickou univerzitou v Liberci na výzkumu a vývoji udržitelných materiálů. V plánu je co největší využití zbytkových materiálů a přírodních produktů, které pokud možno pochází z místních zdrojů.

Některé postupy si už firma dokonce patentovala – pomocí speciální metody automobilka barví plátky cukrové řepy výplň dveří, aby s nimi vytvořila v interiéru charakteristický design. Cukrovou řepu odebírá z obce Dobrovice, ležící nedaleko hlavního závodu v Mladé Boleslavi. Tak je možné se vyhnout dlouhým dodavatelským řetězcům a optimalizovat uhlíkovou stopu. Jindy to ale tak snadné není, což nemusí nutně znamenat problém. „Všichni naši

Cesta od plastové lahve k látce: PET lahev se rozdrtí a roztaví. Potom se zase chladí, aby vznikl granulát. Z něj už lze vyrobit přízi, která se může použít v tkalcovském stavu a vyrobit z ní potahovou látku. Tu pak můžeme vidět na palubě například Škody Enyaq.

dodavatelé textilií jsou z Evropy. Je pravda, že Škoda Auto sama ovlivnit nemůže, odkud jejich látky pochází. Nicméně i dodavatelé by byli sami proti sobě, kdyby používali materiály s vysokou uhlíkovou stopou. Trendem je naopak to, že je jejich původ vystopovatelný. Tím se dá zaručit, že je jejich uhlíková stopa co nejnížší,“ dodává Vránová.

Automobilka teď hledá, jaké další materiály by mohla ve svých autech v budoucnu využít. „Rádi bychom použili například konopná či bambusová vlákna nebo len. Všechny tyto materiály mají například tu výhodu, že rostou v mírných klimatických podmínkách, dorůstají poměrně rychle a mají menší spotřebu vody než bavlna. Takže celý systém růstu plodiny je výrazně ekologičtější než u běžných materiálů,“ dodává Vránová s tím, že takové materiály už ale mají svá úskalí a chovají se jinak než polyester.

„Jsme zatím limitováni procesem barvení. Takové vlákno totiž neabsorbuje každou barvu stejně dobře, problémy jsou třeba s červenou nebo jasně žlutou. Látka navíc nemá světelnou stálost, takže neprojde standardními testy kvality. Hrozí tak, že za pár let degraduje. Nám jako designérům by to tolik nevadilo, je to přirozený proces, ale z kvalitativního hlediska to není ideální,“ podotýká Vránová. Podle ní by to mohlo odradit zákazníky. A to přesto, že už jsou mezi nimi tací, kteří vědí, že i vysoce kvalitní len nemá barevnou stálost a časem přirozeně mění svou barvu.

Výrobci automobilů se zatím zaměřují hlavně na „měkké“ materiály, tedy zejména potahy sedadel nebo čalouněné výplně dveří. V budoucnu by se ale měly stále častěji objevovat i tvrdé recyklované materiály. Ty loni v létě na svém konceptu Strip designéra Paula Smitha ukázala britská automobilka Mini. Interiér vozu byl totiž vyroben zcela bez kůže i chromu, sedadla byla čalouněna úpletovou tkaninou. Podlahové koberce byly vyrobeny z recyklované pryže a Smith se na nich rozhodl zanechat i barevný vzor, který vznikl při procesu recyklace.

Krycí povlak palubní desky, horní část dveří a odkládací plocha byly zase vyrobeny z recyklovaného korku. Použitý typ korku neobsahoval žádná syntetická pojiva a kromě toho, že je recyklovaný, je také recyklovatelný. „Díky své pevnosti a příjemnosti na omak by kork mohl v budoucnu nahradit pěnové plasty. Vzhledem k recyklovatelnosti korku a jeho statusu obnovitelné suroviny, která při výrobě váže oxid uhličitý, zde existuje potenciál pro snížení emisí skleníkových plynů. Dalším pozitivním vedlejším účinkem úpletu a korku je, že oba tyto materiály mají otevřené póry, které zlepšují akustiku

interiéru,“ vysvětlil při představení vozu jeho autor Paul Smith.

Budoucnost? Recyklace recyklátů

Čím víc se budou recyklované materiály v automobilech objevovat, tím víc se bude řešit další ekologický problém: Je možné recyklovat materiály, které už byly jednou recyklované? A co se zbytkem vozu? Aktuálně platí, že z auta, které dosloužilo, lze využít podstatnou část surovin. V případě běžných vozů jsou to hlavně kovy. U elektromobilů se zase počítá s tím, že vysloužilé trakční baterie dostanou druhý život ještě jinde – třeba v domácnostech, kde mohou posloužit jako úložiště energie z fotovoltaických článků a podobně.

Jenže jak na tom jsou interiéry osobních vozů? „Zatím to ještě není zcela ideální. Recyklují se zejména viditelné části, například potahy. Pokud ale sedačku rozpárejte, nadejte v ní i další materiály. Jde třeba o laminaci, pěnu nebo lepidlo, kterým je přilepená. A to už jsou složky, které aktuálně recyklované ani recyklovatelné nejsou. Nicméně pracujeme na tom, aby byly,“ dodává Vránová s tím, že by se to mělo podařit za několik málo let, rozhodně ještě v tomto desetiletí.

“

Úplet i kork mají otevřené póry, které zlepšují akustiku interiéru.

Inzerce

KAM NEMŮŽE POVODEŇ, TAM DOSÁHNE VICHŘICE



již od
299 Kč
+ dárek

Připojištění **KALAMITA** ochrání vaše auto
proti povodni, záplavě a vichřici

ČPP
VIENNA INSURANCE GROUP



„Vždy se najdou lidé, kteří si chtějí se systémem ‚hrát‘ a pokusit se ho přelstít,“ říká spoluzakladatel firmy, která bude nově hlídat parkování v Praze.

**Nemáme
nadpřirozené
schopnosti,
ale vidíme hodně**

Praha mění technologie monitorování svých ulic. Štafetu po Eltodu převezme projekt Vividi start-upu Iterait, zaměřující se na umělou inteligenci. **Adam Blažek**, jeden z jeho zakladatelů, říká, že jejich systém dokáže navíc schraňovat také informace o výmolech.

U

Umělá inteligence nově v Praze pomůže nejen s monitorováním přestupků, ale i k získání důležitých statistik o dopravě. Projekt Vividi dokáže zpracovat obrovské množství dat pomocí umělé inteligence. Městu pak odešle jen ta důležitá. „Návod na to, jak obelstít monitorovací zařízení třeba při parkování, vám neřeknu. Selský rozum ale napoví, že lístek, který náhodou spadne právě na registrační značku, nestačí,“ říká v rozhovoru Adam Blažek, ředitel a spoluzakladatel společnosti.

Co všechno váš systém dokáže monitorovat?

Ted' umí všechno to, co chtěla Praha, aby uměl. Tedy kromě svého základního účelu, kterým je zjistit, kde které auto parkuje (a to nejen v modrých zónách), rozpozná i stav infrastruktury. Umí monitorovat výmoly nebo poškozené značení, ať už svislé dopravní značky, nebo ty vodorovné přímo na ulici. Město navíc zajímá i statistika, tedy například jak velké vozy na ulici stojí.

Dokážete rozpoznat přímo rozměry auta, nebo ho spíš jen zařadíte do nějaké kategorie?

Funguje obojí. Dokážeme změřit délku hlavní osy, ale stejně tak zjistit i konkrétní značku a model vozidla. Máme k dispozici obsáhlou databázi, která zahrnuje drtivou většinu všech značek a modelů, které po českých silnicích jezdí. Stačilo tedy, abychom využili „machine learning“ a neuronovou síť modely vozů naučili. Samozřejmě, přesnost není nikdy stoprocentní, vždy je tam nějaká míra chybovosti. Ale trůfám si tvrdit, že je minimální a aktuálně jsme ve stavu „state of the art“, tedy máme to nejlepší, co můžeme mít.

Jak náročné bylo tohle vše váš systém naučit?

Zhruba v roce 2014 se tyto technologie rapidně změnily a na trh přišel výkonnější hardware a specializovanější software. Ten umožnil vznik algoritmů, které pracují s obrovským množstvím dat, jsou to terabajty. Protože už máme tento základ, není dnes trénink zas až tak složitý. Některé věci jsou dokonce tak jednoduché, že by je zvládl třeba i student střední školy. Jiné samozřejmě složitější. Nicméně jde nyní o široce adaptovanou technologii rozšířenou mezi start-upy i velkými technologickými společnostmi, je standardizovaná. Udělat dobré řešení tak není příliš náročné. Nicméně udělat skvělé řešení trvá samozřejmě o něco déle.

O jakém objemu dat hovoříme, když auto s vaší technologií vyrazí do ulic?

Mezi senzory a výpočetní jednotkou teče opravdu obrovské množství dat. Jsou to desítky terabajtů za minutu. My je přímo ve voze dokážeme zpracovat v reálném čase. Díky tomu pak už z auta ven proudí jenom zjednodušené informace ve stylu „zde parkuje toto auto a tady stojí nákladák“. My pak ještě můžeme od systému města dostat odpověď: „Nám se tohle auto nezdá, dejte nám více informací!“ A my mu pak zašleme fotografii s registrační značkou. Ze všech informací, které zpracováváme, se tak uloží jen malíček zlomek, který se někdy pošle pro dokumentační účely. A kromě aut to tedy může být i ten výmol nebo špatná značka.

Takže auto neposílá všechno k vám, ale místo toho si s sebou veze kompletní hardware. Není to moc náročné na energii?

Tři čtyři roky zpátky se všechny modely typicky počítaly na grafických kartách. Chudáci hráči



Adam Blažek

spoluzakladatel,
Iterait

Spolu s Filipem Matznerem a Petrem Bělohávkem založil v roce 2018 technologickou společnost Iterait. Firma se zaměřuje na vývoj umělé inteligence a její využití v různých oblastech. Především pak ve zdravotnictví, retailu, výrobě, zemědělství a marketingu.

Vystudoval informatiku a umělou inteligenci na Matematicko-fyzikální fakultě Univerzity Karlovy. Pracoval v IBM nebo ve firmě Cognexa, která se zabývá vývojem softwaru.

pak soupeřili s námi a s těžaři bitcoinů o hardware. Grafické karty jsou samozřejmě velmi náročné na elektřinu. Pak ale velkým společností došlo, že ze schopností grafických karet využívají jen pár procent operací a že když budou mít k dispozici specializovaný hardware, tak to bude jednodušší. A tak se na trhu začal objevovat hardware, který je úzce zaměřený na náš obor a v poměru provedených operací na watt je asi stokrát výkonnější než grafické karty. Díky tomu pak hardware tolik netopí, a není ho tedy náročné chladit, neodebírá tolik energie a je i dostupnější a levnější. My používáme polovodičový čip, který sice umí jen málo, ale zato efektivně a velmi rychle. Problém s energií tedy není ani v autě.

Takže v autě zjednodušeně řečeno vezete takový obyčejný počítač.

Ano, je to na první pohled běžné PC. Jen kdybyste ho otevřeli, zjistíte, že má v sobě nainstalované specializované karty. Stačí mu energie, kterou auto produkuje z alternátoru, a data posílá přes 5G.

Běžný kolemjdoucí si ale nejspíš všimne toho, co vaše auto poveze na střeše. Jaký hardware používáte pro monitoring?

To není žádná velká věda. Dostali jsme relativně úzce vymezené zadání, kdy auto projíždí ulicemi a kouká se kolem sebe, takže nebylo moc co vymýšlet. Máme tedy čtyři 3D kamery, infračervený přísvit, abychom na ulici viděli i v noci, a máme tam také velmi přesnou GPS. Pak samozřejmě i několik dalších drobností, které si ale nechám pro sebe.

Je pravda, že váš systém lze hůř obelstít než ten předchozí?

Město soutěžilo hlavně na kvalitu. Poměrně podrobně přitom specifikovalo, co považuje za dobré řešení. My jsme nakonec ve výběrovém řízení byli o desítky procent lepší než naši konkurenti a to by se samozřejmě mělo odrazit i v přesnosti našeho monitoringu. Návod na to, jak nás obelstít, vám neřeknu. Selský rozum vám ale může napovědět, že třeba list, který „náhodou“ zakryje jedno číslo registrační značky, moc smysl nemá. Když víme zbytek, značku a model, dá se nad veškerou pochybnost zjistit, o jaký konkrétní vůz se jedná. Na druhou stranu nemáme ani nadpřirozené schopnosti, že bychom dokázali vidět třeba skrz popelnicu. A že jsem viděl spoustu neuvěřitelných způsobů, jakými se lidé snažili zakrýt své auto!

Auta tedy poznáváte podle databáze, ale jak je to s monitoringem výmolů? Co dokážete na silnici poznat?

V tomto případě reportujeme surová data. Používáme k tomu velice přesné metodiky k lokalizaci. Město si následně data přebere a pak na ně nějakým způsobem zareaguje. My jsme pak podobně jako v případě monitoringu aut schopni zaslat fotografii. Náš systém najde místa, která jsou jasně špatná, ta vidí snadno, stejně jako ta, která

jsou zase jasně dobrá. Pak je ale zóna, kde záleží na subjektivním pocitu, jestli jde o problém, nebo ne. To už je ale na městě, jak se rozhodne, protože my jsme jen v pozici technického dodavatele.

Kdy auta s vaším systémem vyjedou do ulic?

Měli bychom začít do několika málo měsíců a plný provoz by měl nabíhat zhruba půl roku. Určitě to stihneme do konce letoška. Jezdit by mělo okolo 12 vozů.

Jen 12 vozů na celou Prahu? Bude to stačit?

Tak nakonec projedou všechno, co mají. Jejich počet se také může časem měnit. My ale vycházíme ze zájmu městských částí. Ty jsou motivovány k tomu, aby monitoring na svém území chtěly.

Vy jste IT firma, jak jste řešili logistiku?

Přemýšlíme, že ji budeme outsourcovat. Na druhou stranu tento logistický problém je tak trochu i IT problém. Když jsme k němu přistoupili IT způsobem, dokázali jsme leccos optimalizovat. Jde například o chytré naplňování tras pro monitorovací vozy. A i to je naše přidaná hodnota, know-how, které dokážeme v této zakázce použít. Zaměstnávání a management řidičů je ale už něco jiného, to není naše parketa, a proto si necháme poradit.

Plánujete obdobnou službu nabídnout i jiným městům?

Říkali jsme si, že pokud výběrové řízení vyhraje, že bychom to rádi pak zkusili i jinde. Jsou ale země, kde to neumožňuje legislativa, například v Německu. Jinde to ale možné je, rádi bychom to zkusili třeba ve Varšavě, v plánu máme i Bratislavu.

Jak zapadá tento projekt do vašeho celkového portfolia?

Společným jmenovatelem našich projektů je porozumění okolnímu světu. Když se podíváme na online byznys, má obrovskou výhodu v tom, že má okamžitě k dispozici data a může se tak neustále optimalizovat. Takový youtuber, který chce mít co nejvíce zhlédnutí svého videa, klidně vyzkouší 30 kombinací titulků a náhledů, aby zjistil, která mu přitáhne nejvíc uživatelů. Jenže klasické offline byznysy mají sběr dat výrazně náročnější. Proto vstupují do hry naše technologie, které umožní zjistit, co lidé v daném prostoru dělají, co preferují a podobně. Stále víc se nás ptají i subjekty ze státní sféry a jsou to čím dál tím složitější otázky. Zajímají se o to, kde by měly vybudovat podchod, co se vyplatí postavit na náměstí a kde mají být na nádraží obchody, aby do nich lidé chodili. Jednoduše řečeno se chci něco dozvědět o prostoru, abych správně naplánoval svůj byznys. To je společný jmenovatel všech projektů, a tak nám dával i monitoring pražských ulic smysl. Mimochodem, byla to naše první větší zkušenost s veřejným sektorem a byla velmi pozitivní. Ne proto, že jsme vyhráli, ale nakonec jsme nabyli dojmu, že se opravdu soutěžilo.



Vybere si každý

Evropský trh užitkových vozů má už dlouho jasného vítěze. I v loňském roce mu – posedmé v řadě! – kraloval Ford. Z velké části za tím stojí skvělá pověst Transitu coby spolehlivé dodávky s nízkými provozními náklady a velkou přepravní kapacitou, ale také neuvěřitelná šíře nabídky, která pokrývá téměř všechny myslitelné potřeby zákazníků.

Modelové portfolio užitkových Fordů zahrnuje kompaktní městskou dodávku Transit Courier Van i robustní Transit s celkovou hmotností pěti tun, což už je vlastně menší nákladní auto; všestranný terénní pick-up Ranger i obytný Transit Custom Nugget; a bezpočet variant karoserií, délek, rozvorů a konfigurací pohonu. Řady Custom a Transit se nabízejí také v robustním provedení Trail, řada Connect pak v outdoorovém provedení Active, obě dostupné se samosvorným diferencíálem*, který zlepšuje stabilitu na nepevném povrchu. A začátkem příštího roku se začne vyrábět inovativní E-Transit s čistě elektrickým pohonem. Nabídne nákladový prostor o objemu až 15,1 m³ a dojezd až 314 kilometrů, což podle analýz Fordu bohatě postačuje na většinu běžných rozvážkových tras.

Ačkoliv jednotlivé varianty a modelové řady užitkových vozů Ford se vzájemně velmi liší, některé klíčové vlastnosti mají společné. Například skvělé jízdní vlastnosti, jimiž je značka v Evropě vyhlášena, nebo komfortní a technologickou výbavu na úrovni osobních vozů. Nechybí v ní systém Pre-Collision Assist s detekcí chodců, inteligentní adaptivní tempomat ani praktické funkce od širokoúhlé přední kamery až po systém hlídání mrtvých úhlů, který dokáže zohlednit délku taženého přívěsu.



Protože ale u užitkových vozů jde v první řadě o výkon a náklady, nabízí Ford zákazníkům i moderní online řešení pro správu vozových parků – Aplikace Ford Pass Pro poskytuje moderní prostředí pro správu až pěti vozidel. Díky vestavěnému modemu a aplikaci budou mít zákazníci vždy přehled nejen o technickém stavu jejich vozů na dosah.

** Samosvorný diferenciál je pro Trail standardem – u Fordu Transit s předním pohonem, jinak je k dispozici AWD. Pro Active je samosvorný diferenciál dostupný na přání.*

V kempu je nuda!

Petr Manich rád jezdil s přáteli v obytných vozech po Evropě. Jenže kempy ho postupně přestaly bavit. Proto vzal nákladák, jemuž postavil obytnou nástavbu, a vyrazil do divočiny. Teď staví v malé manufaktuře luxusní obytné off-roady pro ostatní nadšence. Tohle není vůz pro ty, kteří chtějí jet na Mácháč, říká jeho autor.

N

Na jižním okraji Prahy stojí malá hala. Uvnitř se skrývá výroba společnosti XRV Adventures, ve které Petr Manich se svým společníkem a dalšími čtyřmi spolupracovníky staví na zakázku luxusní obytné vozy. Nejsou to ale klasické „bydlíčky“ na základě dodávky, se kterými by jejich majitelé vyrazili do kempů na francouzské Riviéře. Tohle je úplně jiná liga. Základem jim jsou totiž mnohatunové nákladní vozy. Ty pak místo sklápěčky nebo mixéru na beton dostanou velkou obytnou nástavbu. A ta může díky své velikosti pojímat vybavení, které si v ničem nezadá s takovou běžnou garsonkou v paneláku.

„My jsme před lety s kamarády hodně jezdili v obytných vozech. Ale pak nás začala štvát všechna ta omezení – že musíte jezdit pořád jen po asfaltu. Že raději spíte v kempech, protože když zaparkujete na louce, tak auto po ranní rose neodjede. Proto jsme se rozhodli, že zkusíme něco jiného. Na Slovensku jsme koupili auto, které patřilo Československé televizi, a předělali ho podle našich představ. Chtěli jsme něco, co nám poskytne prakticky stejný obytný luxus, jaký máme doma,“ popisuje spolumajitel společnosti Petr Manich začátky. Má za sebou úspěšnou kariéru produkčního kulturních akcí,

teď se ale dobrodružným obytným vozům věnuje naplno.

Je libo 12 nebo 18 tun?

To už ale jeho kolega vyjíždí s masivním nákladním vozem z haly, která je jen o trochu větší než on. Stačilo by pár centimetrů a stroj bude škrkat střechou o hranu otevřených vrat. Základem off-roadu je Iveco Eurocargo o hmotnosti 11,5 tuny. Tomu odpovídá celá kabina, která je vylepšena jen o pár originálních detailů. Je tu například bezpečnostní rám, který ale neslouží k tomu, aby chránil posádku, kdyby se vůz převrátil. Spíš kryje okno před větvemi stromů.

Je tu také velký panel s přídatnými LED světly, což přijde vhod při nočních přesunech těžkým terénem, kdy je potřeba vidět každou nerovnost. Kabina vozu je standardní s odpruženým sedadlem pro řidiče a dalšími dvěma místy pro spolucestující. Na cestu se tak mohou vydat tři lidé, i když je obytný prostor uzpůsoben ideálně pro dva. A to má tento vůz délku přes 7,8 metru!

„Máme dvě řady,“ popisuje Manich, když obcházíme okolo nákladáku. „Jde o modely 612 a 718. První číslo značí délku nástavby, druhé pak hmotnost vozu. Toto je ten menší model, větší



“

Tohle je
jiná liga.
Základem
obytných
vozů jsou
mnoha-
tunové
nákladní
vozy.



máme aktuálně postavený na Liazce. Základ lze objednat rovnou od výrobce nebo nám zákazník může přivést svůj nákladák a my mu obytnou nástavbu doděláme.“

Pořízení takového vozu s sebou nese několik specifík, která majitelé běžných obytných aut neznají. Předně je k jeho řízení nutný řidičský průkaz skupiny C. „Podle mě má každý chlap vlastnit zbrojní průkaz a céčko,“ komentuje to Manich. Samozřejmě je také nutné počítat s tím, že se za nákladák platí mýto. To sice není finančně zas až tak náročné, protože motor pod kapotou Iveca splňuje normu Euro 6 (cena za kilometr je v Česku pro dvounápravový vůz do 12 tun 92 haléřů), ale zase je nutné mít prakticky pro každou zemi jinou platební jednotku. „To pak má člověk obsypané celé čelní sklo. Je neuvěřitelné, že v dnešní, elektronické době neexistuje na mýto jednotný systém,“ říká stavitel.

Velký těžký vůz má samozřejmě také nemalou spotřebu. Ta se pohybuje od 19 do 28 litrů nafty na 100 km. Iveco má 200litrovou nádrž, dalších 200 litrů pak firma přidělala, takže při klidném cestování může dosáhnout až ke 2000 ujetých kilometrů na jedno natankování. Auto smí jet v Česku maximální rychlostí 80 km/h, i když zvládá 110.

Petr Manich před svým strojem a malou továrnou na okraji Prahy. Rád by v blízké budoucnosti zdvojnásobil produkci na čtyři ročně.

Off-road s prstem v nose

S vysokou konzumací paliva se samozřejmě počítá v terénu, kterého se Iveco XRV 612 rozhodně nebojí. Vznětový šestiválec produkuje výkon 252 koní, řadí se manuální šestistupňovou převodovkou. Auto má pohon všech kol a do opravdu náročných situací je tu redukční převodovka a také dvojice uzávěrek diferenciálu, tedy na přední i zadní nápravě. Stupačka, která se při střetu s překážkou sklopí, v terénu také pomůže.

Specialitou, kterou firma nainstalovala, je systém pro změnu tlaku v pneumatikách. „To se hodí třeba na písku, kdy je potřeba vypustit pneumatiky na minimální tlak, aby auto projelo. Vypustíte ho třeba ze sedmi atmosfér na jednu, projedete překážku a pak zase kola dofouknete. Každé zvlášť, přičemž tu není obyčejný ventil, ale rychlospojka na kompresor. Trvá to asi 20 minut, ale vy jste prostě projeli a teď si můžete na chvíli odpočinout a povídat si o tom, jaké to bylo dobrodružství,“ usmívá se Manich a roztahuje v ruce hadičku od kompresoru.

Ostatně, útroby podvozku skrývají celou řadu dalších zajímavých prvků. Jsou tu například běžné zásuvky na 230 voltů, kdyby majitel potřeboval venkovní zdroj energie. Stejně tak lze vůz do zásuvky připojit. Zásuvky jsou blízko vody, aby šlo připojit třeba vapku nebo sprchu. Auto si s sebou veze také benzinový generátor Honda, který lze použít třeba v nouzovém případě, kdy je vůz dlouho bez připojení a energie není nazbyt. Zadní nákladový prostor, který nemá zámek (takže ho nelze vykrást), se otvírá tlačítkem zevnitř obytné nástavby. Uvnitř je výsuvná rampa, která unese až 300 kilo, a spousta prostoru pro veškeré vybavení.

Zcela samozřejmě se počítá se závěsným systémem, prostor je navíc vyhřívaný. „Jednou jsme takhle jeli opravdu těžkým terénem a rozbily se nám tu lahve s pivem a plechovky s jídlem. Byl to neuvěřitelný zápach. Tak jsme se poučili a zabudovali sem výpusť. Celý prostor tak teď lze pohodlně vypláchnout,“ vysvětluje autor vozu další skrytou funkci „kufru“.

Tohle není bydliště

To už ale Petr Manich vysouvá schůdky, které se trochu viklají. Dostáváme se po nich do rozměrného obytného prostoru. Je tu obývací část s rohovou sedačkou do U a sklápěcím stolem. V protější stěně je zabudovaná elektricky výsuvná televize, která neslouží tolik k prohlížení standardních TV programů jako třeba k práci nebo různým internetovým streamovacím aplikacím. Vlevo je na vyvýšeném místě rozměrná postel. Má poměrně vysokou matraci, velikostí odpovídá té standardní manželské o šířce 160 cm. Aby se tu spalo hezky, je na klasickém roštu, pod kterým se ještě skrývá vyhřívaní. Pod postelí je zabudovaný také centrální vysavač pro rychlý úklid. Vpravo od dveří je pak plnohodnotná kuchyň s plynovým vařičem, digestoří, dřezem, lednicí, troubou i kávovarem. Je tu také dost přihrádek. Jediné, co v kabině trochu chybí, je prostor pro větší kusy oblečení.

A pak je tu koupelna. „Tady pochopíte ten rozdíl mezi tímhle a obyčejným bydlíkem. Máme standardní splachovací záchod s bidetovou sprškou. K tomu umyvadlo a vyhřívaný žebřík nejen na ručníky, ale i třeba mokré prádlo, když přijдете z lyžování. Je tu opravdový sprchový kout, ve kterém je hodně místa. Nemusíte se ohýbat, mačkat se tu. Prostě normální koupelna,“ ukazuje hrdý stavitel obytného vozu. K dispozici je nádrž na 250 litrů vody, což musí stačit i náročnějšímu páru.

Nachází se tu ještě další okruh na vodu do kuchyně, kdy je čerpadlo ponořené do malého barelu pod dřezem. To proto, aby si posádka mohla kontrolovat kvalitu vody, když se ocitne v zemích, kde hrozí žaludeční nebo střevní obtíže. Pak barel stačí naplnit filtrovanou nebo kupovanou vodou z PET lahví a vařit s ní.

Iveco XRV má navíc na střeše solární panely. Díky nim vydrží bez připojení až týden. Záleží na tom, jaké je počasí a jak lidé na palubě využívají topení nebo zabudovanou klimatizaci. Přínejhorším se lze s vozem posunout, alternátor dobíjí hlavní baterii. A jako záloha slouží už zmiňovaný benzinový agregát.

Všechny systémy se ovládají z panelu, který je k dispozici u vchodu do obytného prostoru. Promyšlená je i výměna vzduchu tak, aby se kabina nezapařovala, ale zároveň spícím lidem na palubě nebyla zima. Spát jde samozřejmě i s otevřenými dveřmi, to pak lidi uvnitř chrání síť proti hmyzu.

Bytelné jsou i samotné dveře, stroj by měl odolat běžným pokusům o vloupání. „Svou roli hraje také šedá barva ve stylu military, který mám rád. Za celou dobu, co jsme s tím jezdili, nás nikdo neobtěžoval. Na Balkáně na nás dvakrát místní klepali, ale to nám přinesli snídaní a ovoce na přivítanou,“ vzpomíná Manich.

Jako s jachtou: nechat na místě a přiletět

Výroba v malé továrně podle jejího spolumajitele pomalu nabírá na rychlosti. Zatím luxusní obytné vozy do terénu staví tři roky, vyrobili jich šest. V příštím roce by už ale chtěli postavit čtyři vozy, tedy svou produkci zdvojnásobit. Objednávky by byly, ale jde samozřejmě o to, že je to náročná práce. Každý obytný vůz je totiž zakázkový, přesně podle přání zákazníka. Někdo by rád průřez z kabiny do obytného prostoru, jiný potřebuje elektricky výsuvný nosič kol na zadní část vozu. Opravdoví dobrodruzi si pak objednají třeba přední navigák.

Kdo je typickým zákazníkem takového stroje? „Byli jsme na výstavě v Německu, kde na náš stánek chodili třeba lidé, kteří mají takové plány na důchod. Nebo za námi přišla paní, která to plánovala s manželem, ale ten zemřel, tak se rozhodla, že pojede sama. V Česku je to trochu jiné, jde hlavně o muže okolo čtyřicítky. Architekti, designéři, programátoři, kteří mohou pracovat odkudkoliv a zároveň je láká ta cesta nebo možnost být pokaždé někde jinde,“ popisuje Manich.

Sám používá XRV i jako určitou náhradu chaty. Po Česku má přátele, kteří mu umožní zapar-



“
V Česku
jsou zákaz-
níci hlavně
muži okolo
čtyřicítky.
Architekti,
designéři,
programá-
toři, kteří
mohou
pracovat
odkudkoliv
na světě.

kovat na svém pozemku, vlastní i několik luk v horách. „Jsou to místa, která mám rád. Prostě si tam na víkend zajedu, zaparkuju a nikoho neobtěžuju ani nikomu nepřekážím. A pak zase jedu jinam,“ popisuje jeden způsob žití s velkým obytným strojem.

Ale jsou samozřejmě ještě další. „Určitě to není pro někoho, kdo by s ním chtěl do luxusních kempů u moře. Stejně tak není ideální jezdit na jednotlivé cesty a vždy se vracet. Nejlepší je dojet třeba někam do Španělska, pobýt a pak se vrátit domů letadlem. Později zase přiletět, dojet třeba do Portugalska, pobýt týden a pak se zase vrátit. Auto necháte na místě. Kontrolovat ho můžete vzdáleným přístupem,“ dodává Manich s tím, že parkování nebývá drahé. Ostatně, přesně takhle se chovají i majitelé velkých jachet.

Kategorií samou pro sebe jsou ale opravdoví dobrodruzi, kteří s takovým vozem projedou třeba slavnou Panamericanu, tedy cestu z Kanady až na samou špičku Chile. Nebo vyrazí na několik let do Afriky, kolem světa, po Asii... Představitosti se meze nekladou. Stačí mít jen čas, který je nejdražší. Pak už jen 296 tisíc eur bez DPH, tedy asi 7,3 milionu korun. A dobrodružství může začít.



Iveco XRV 612

objem motoru: 6728 cm³

počet válců: 6

palivo: nafta

výkon: 185 kW (252 k)

převodovka: 6st manuál

hmotnost: 11 500 kg

délka: 7827 mm

šířka: 2490 mm

výška: 3676 mm

rozvor náprav: 4150 mm

délka obytné nástavby: 5155 mm

cena: 296 000 eur

Inzerce



MeteoUNIQA pomáhá s přípravou na extrémní počasí

K pojištění majetku a vozidel poskytuje UNIQA zdarma varování o blížícím se nepříznivém počasí. SMS zpráva upozorní klienty s předstihem, aby se na něj mohli připravit.

Servis směřuje zdarma cílené informace více než 100 000 zákazníků v Česku i na Slovensku. Služba funguje na základě monitoringu vývoje počasí v nepřetržitém směnném provozu partnerské společnosti Meteopress.

SMS zahrnuje druh blížícího se nebezpečného počasí a čas, kdy nastane. Zprávy jsou doručovány klientům s přesností pro jimi zadané PSČ, jsou tedy velmi konkrétní jak v lokalizaci, tak i v časovém určení události. Tím se liší od běžných předpovědí.

Jaké výkyvy počasí MeteoUNIQA hlásí

MeteoUNIQA informuje o blížícím se větru s rychlostí nad 70 km/h, o bouřkách spojených se silným deštěm a/nebo krupobitím, intenzivních příválových deštích od 30 mm za 6 hodin, a v zimě o novém sněžení nad 5 cm během 6 hodin nebo o namrzajícím dešti.

V období 2016–2021 se týkala většina varování silných bouřek (více než ¾ všech vydaných výstrah). Druhým nejčastějším byl příválový déšť s podílem cca 11 %. Silné nárazy větru a víchřice nebo silné sněžení se vyskytovaly v SMS zprávách shodně necelými 6 %.

Nejvážnější událostí extrémního působení živlů bylo loňské tornádo na jižní Moravě 24. června 2021. To představovalo vyvrcholení vlny silných bouřek s výskytem krupobití. Tornádo zpusťovalo několik obcí v pásu asi 20 km mezi Břeclaví a Hodonínem. Během necelých 40 minut registrovala UNIQA na 2700 škod na majetku a autech svých lokálních klientů. Správně formulovaná varování před blížící se událostí, která byla spojena i se silným krupobitím, byla místním zákazníkům zaslána v 16:45 s platností do 20:00. Tornádo řádilo v čase 19:14 až 19:53.

Tahle auta „nežerou“

Ceny paliva se začátkem roku raketově zvedly a řidiči se častěji poohlíží po úspornějších vozech. My jsme proto vybrali modely ve čtyřech cenových kategoriích od necelých 300 tisíc korun po 1,5 milionu, které by vás při zastávce u pumpy neměly zruinovat.

PRO SINGLES

do půl milionu korun se spotřebou do 5 l / 100 km

Mitsubishi Space Star

Japonský zástupce nejmenší městské třídy patří zároveň mezi nejlevnější vozy na českém trhu vůbec. Jeho benzinový motor sice neohromí výkonem, ale nabízí přijatelně nízkou spotřebu.

spotřeba: **4,9 l / 100 km**
motor: **1.2 Mivec AS&G**
výkon: **52 kW**
objem kufru: **235 l**
cena od: **275 850 Kč**



Suzuki Swift

Další Japonec z výběru patří mezi nejmenší a nejdostupnější vozy vybavené mild-hybridním pohonem. To se velmi pozitivně projevuje na jeho spotřebě. Swift má navíc i dobré jízdní vlastnosti.

spotřeba: **4,7 l / 100 km**
motor: **1.2 DualJet hybrid**
výkon: **61 kW**
objem kufru: **265 l**
cena od: **318 900 Kč**

Citroën C3

Dávat do malého městského vozu naftový motor je velmi nezvyklé. Citroën je ale známý spolehlivostí svých dieselů i jejich extra nízkou spotřebou. Toto je nejúspornější vůz výběru.

spotřeba: **4,2 l / 100 km**
motor: **1.5 BlueHDi**
výkon: **75 kW**
objem kufru: **300 l**
cena od: **404 900 Kč**



Toyota Yaris

Přehled malých aut pro singles doplníme i o jeden full-hybrid. Yaris díky tomu dokáže ujet několik kilometrů na elektřinu, což pomáhá třeba v městském provozu.

spotřeba: **4,9 l / 100 km**
motor: **1.5 Dynamic Force**
výkon: **92 kW**
objem kufru: **286 l**
cena od: **390 000 Kč**

PRO RODINU

do 600 tisíc korun se spotřebou do 6 l / 100 km

Dacia Jogger

Nejlevnější auto na českém trhu, které je k mání s místem až pro sedm cestujících. Má jednoduchou techniku, žádnou elektrifikaci. Výbava je slabší, ale to je daň za bezkonkurenční cenu.

spotřeba: **5,61/100 km**
motor: **TCe 110**
výkon: **81 kW**
objem kufru: **842 l**
cena od: **390 000 Kč**



Škoda Kamiq

Domácí hvězda mezi crossovery se chlubí vysokým zájmem zákazníků. K tomu jí pomáhá hlavně solidní kvalita zpracování, český původ a praktický interiér. Cena už je vyšší.

spotřeba: **5,71/100 km**
motor: **1.0 TSI 7DSG**
výkon: **81 kW**
objem kufru: **400 l**
cena od: **487 900 Kč**

Hyundai i30 kombi

Korejská značka, česká výroba. Nošovická i30 má výborně naladěný podvozek na české děravé silnice a k tomu hodně místa na palubě v dobrem poměru k ceně. Spotřeba je velmi dobrá.

spotřeba: **5,71/100 km**
motor: **1.0 T-GDI 7AT**
výkon: **88 kW**
objem kufru: **602 l**
cena od: **474 990 Kč**



Peugeot 2008

Peugeot 2008 patří mezi nejúspěšnější evropské crossovery. Aktuální generace láká hlavně na stylový design a velmi pěknou výbavu. I silný motor s automatickou převodovkou „nežere“.

spotřeba: **5,91/100 km**
motor: **1.2 PureTech 130 EAT8**
výkon: **96 kW**
objem kufru: **434 l**
cena od: **545 000 Kč**

Opel Crossland

Crossland je technicky spřízněný s Peugeotem 2008. Nabízí ale německy pojatý střih karoserie i interiéru. Nabídka motorů je téměř shodná. Menší spotřebu nabízí benzin s manuálem.

spotřeba: **5,71/100 km**
motor: **1.2 Turbo**
výkon: **96 kW**
objem kufru: **410 l**
cena od: **509 990 Kč**



Fiat Tipo kombi

Tipo sedan patří mezi nejdostupnější vozy nižší střední třídy na trhu, kombi je sice dražší, ale nabízí velmi praktický interiér. Jednoduchou technikou potěší hlavně starší řidiče.

spotřeba: **5,61/100 km**
motor: **1.0 Firefly 100k**
výkon: **74 kW**
objem kufru: **550 l**
cena od: **479 900 Kč**

PRO TRENDY RODINU

do milionu se spotřebou do 7 l/100 km

Opel Astra Sports Tourer

Absolutní novinka mezi kombíky nižší střední třídy se poprvé ve své historii nabízí také jako plug-in hybrid. Díky extra nízké spotřebě má nárok i na českou ekologickou značku EL.

spotřeba: **1,0 l/100 km**
motor: **1.6 Turbo PHEV 8AT**
výkon: **133 kW**
objem kufru: **597 l**
cena od: **829 990 Kč**



Citroën C5 Aircross

Do zásuvky může být i toto středně velké SUV, které prošlo faceliftem. Není se ale třeba bát ani verze se standardním benzinovým motorem. I ta slibuje rozumnou konzumaci paliva.

spotřeba: **6,5 l/100 km**
motor: **1.2 PureTech**
130 EAT8
výkon: **96 kW**
objem kufru: **580 l**
cena od: **680 000 Kč**

Kia Sportage

Trendy SUV s futuristickým vzhledem. Tak by šlo popsat novou generaci středně velkého SUV Kia Sportage. Má moderní techniku, sexy design a nenáročný naftový čtyřválec.

spotřeba: **4,9 l/100 km**
motor: **1.6 CRDi**
MHEV
výkon: **100 kW**
objem kufru: **591 l**
cena od: **774 980 Kč**



Ford Kuga

Rodinné SUV se nabízí i s plug-in hybridním pohonem, ale ten mírně přesahuje stanovenou cenovou hranici milionu korun. Proto jsme vybrali diesel. Má sice nízký výkon a tomu odpovídající slabší dynamiku, ale patří mezi nejméně žízňivá SUV na trhu.

spotřeba: **4,9 l/100 km**
motor: **1.5 EcoBlue 8AT**
výkon: **88 kW**
objem kufru: **645 l**
cena od: **771 900 Kč**

Nissan Qashqai

Komu nevoní diesel, u tohoto SUV ho rozhodně nenajde. Pohání ho totiž benzinová 1.3 s mildhybridním systémem. Spotřeba je dobrá, zamrzí ale menší palivová nádrž, která zkrátí dojezd vozu.

spotřeba: **6,3 l/100 km**
motor: **1.3 DIG-T Mild**
Hybrid 140 2WD 6MT
výkon: **103 kW**
objem kufru: **461 l**
cena od: **584 000 Kč**



Volkswagen Tiguan

Tiguan možná nevyvolává tolik emocí jako jeho konkurenti, platí ale za solidní SUV, kterému se nedá téměř nic vytknout. S benzinovým motorem jde k tomu o mrštný vůz.

spotřeba: **6,8 l/100 km**
motor: **1.5 TSI DSG7**
výkon: **110 kW**
objem kufru: **470 l**
cena od: **904 900 Kč**

PRO NÁROČNÉ

do 1,5 milionu korun se spotřebou do 7 l / 100 km nebo 20 kWh

Škoda Enyaq iV

Kdo má k dispozici velký rozpočet, může už dnes sáhnout po elektromobilech. Jednou z časových voleb je domácí. Je to sice nejdražší škodovka všech dob, ale také eko průkopník.

spotřeba: **17,4 kWh / 100 km**
motor: **iV 80x**
výkon: **195 kW**
objem kufru: **585 l**
cena od: **1 319 900 Kč**



Lexus NX

Novinka mezi luxusními SUV je evolucí nápadného designu moderních Lexusů. Nabízí komfortní svezení i moderní techniku – třeba dveře, které se v případě nebezpečí neotevřou.

spotřeba: **6 l / 100 km**
motor: **350h AWD**
výkon: **179 kW**
objem kufru: **545 l**
cena od: **1 390 000 Kč**

Kia EV6

To je on, letošní vítěz prestižní ankety Evropské auto roku (COTY). Výstřední elektromobil má kromě designu v rukávu i eso v podobě velmi dobrého dojezdu a skvělé dynamiky.

spotřeba: **16,5 kWh / 100 km**
motor: **AC elektromotor**
výkon: **168 kW**
objem kufru: **572 l**
cena od: **1 300 980 Kč**



BMW X3

Stálice mezi luxusními SUV se nabízí se širokou paletou motorů. Je pravda, že čtyřválec není tak svižný, ale zase v dlouhodobé spotřebě těžko hledá konkurenci.

spotřeba: **5,8 l / 100 km**
motor: **xDrive20d 8AT**
výkon: **140 kW**
objem kufru: **550 l**
cena od: **1 349 400 Kč**

Mercedes-Benz GLB

Stuttgartu se povedl mistrovský kousek, kdy skloubil SUV a MPV. Vznikl model GLB s velmi vzdušnou kabinou, velkým kufrem, ale rozumnou cenovkou a pěkným vzhledem. Oblíbený diesel už je jen třešničkou na dortu.

spotřeba: **5,7 l / 100 km**
motor: **220 d 4MATIC 8AT**
výkon: **140 kW**
objem kufru: **565 l**
cena od: **1 110 780 Kč**



Audi Q5 Sportback

Když SUV, proč ne kupé? Tuto kategorii kdysi objevilo BMW X6, dnes je úspěšná napříč značkami. Nová Q5 má sportovnější charakter, velmi bohatou výbavu a dobré jízdní vlastnosti.

spotřeba: **6,2 l / 100 km**
motor: **40 TDI**
S tronic quattro
výkon: **150 kW**
objem kufru: **510 l**
cena od: **1 497 900 Kč**

Zdroj: jednotliví výrobci
Pozn.: metodika výběrem redakce

Tohle ještě není elektrická revoluce



Kromě aut se elektrický pohon začíná objevovat také u motorek a skútrů. Zatím šlo povětšinou o velmi drahé stroje luxusních značek. Teď ale přichází novinka Piaggio One od známého italského výrobce, která stojí něco málo přes 100 tisíc korun. Předvádí zajímavá řešení, na elektrickou revoluci je to ale ještě pořád málo.

Italský výrobce skútrů láká na zajímavá barevná provedení a nabízí i solidní kvalitu materiálů.

Harley-Davidson Livewire nebo BMW CE 04 ukazují, že stylovou motoriku nebo skútr je možné postavit i okolo elektrického pohonu. Problém je ale v tom, že podobně jako v případě automobilů jsou tyto modely určeny hlavně pro velmi bohaté klienty, kteří se zároveň řadí mezi nadšence do nových technologií. To rozhodně nevádí, protože jich je relativní dostatek.

Průměrně vydělávající zájemce o elektrické ježdění v jedné stopě měl až na pár čínských pokusů nebo hybridů mezi koloběžkou a skútrelem smůlu. Italský výrobce Piaggio se ovšem nyní pasoval do role prvotního hybatele – tak jako kdysi se slavnou Vespou, kterou po ježdění hladovým, avšak zchudlým poválečným motoristům naservíroval a udělal z ní legendu. O více než 76 let později je tu první dostupný elektrický skútr jménem Piaggio One. Vyzkoušeli jsme ho v týdenním testu.

Italské motocykly podobně jako automobily sázely na styl, kterému se nebrání ani tato elektrická novinka. Piaggio One přichází v několika nápadných barevných provedeních, jež na sebe přitahují pozornost v šedi každodenního provozu. Ať už jde o zkoušenou kombinaci matně šedé a křiklavě oranžové barvy, nebo propagované bílo-tyrkysové, která zdůrazňuje ekologičnost skútru. Obě malému stroji opravdu sluší.

I při bližším ohledání je patrné, že kvalita použitých plastů je na solidní úrovni. To je ostatně první argument, který by měl případného zájemce odradit od čínských skútrů z hypermarketů a poslat jej do showroomu Piaggia.

Piaggio One je od pohledu malý, a proto bude za říditka lákat ženy a muže menšího vzrůstu.

Piaggio One Active

Motor: elektrický
Výkon: 2 kW (3 k)
Napětí: 48 V
Max. rychlost: 60 km/h
Kapacita akumul.: 3,2 kWh
Dojezd: 85 km
Pohotovostní hm.: 94 kg
Brzdy: kotoučové
Velikost kol: 10"
Cena: 109 900 Kč

V rámci recenze na něj ale usedl autor článku, který se s výškou 193 cm a hmotností přes 100 kg určitě nemůže považovat za typického zákazníka takového skútru. A i když se za říditky cítil zprvu nepatřičně, okolí jej ujistilo, že na něm nevypadá jako „vosa na bonbonu“. Představa, že při testu využije i spolujezdce, se ale už zdála scestná. Piaggio One na to má uzpůsobené sedlo i výklopné stupačky, ovšem za velkým mužem už přece jen mnoho prostoru nezbyvá. A stejně tak panovaly i pochybnosti o tom, zda by se skútr vůbec s takovou zátěží rozjel.

Mizivý výkon

Hlavní slabinou Piaggia je výkon jeho elektromotoru, který se schoval v zadním 10palcovém kole. K mání je „utažená“ verze pro náctileté, která má omezenou sílu i rychlost do 45 km/h. My jsme ale v testu měli „dospělé“ provedení Active, které slibuje maximální rychlost 65 km/h. Hodí se předeslat, že této rychlosti jsme dosáhli jen z kopce. Maximální výkon elektromotoru je totiž jen 2 kW! A to je velmi málo nejen pro velkého redaktora, ale i pro jezdce standardního vzrůstu.

Skútr nabízí jen hluboce podprůměrnou akceleraci, kvůli které přichází o hlavní výhodu klasických motorových skútrů – schopnost bleskově vystartovat od semaforů a nechat zbylou dopravu za sebou. To dodává skútristům potřebný pocit sebejistoty a nedělá z nich „lovnou zvěř“ na silnici. Rychlost je jedinou možností, jak se ubránit husté automobilové dopravě.

A právě fakt, že Piaggio One nemá momentum, znamená, že vás bude odrazovat od dynamičtějšího průjezdu městem. Přitom díky

Inzerce

 **UNIQA**

lepší život společně

Bud'te lépe připraveni na extrémní počasí.

K pojištění auta si aktivujte bezplatnou službu MeteoUNIQA:

- Včasné SMS info o blížící se silné nepřízní počasí
- Varování před živly, které mohou poškodit vaše auto
- Možnost preventivně přeplánovat cestu

uniqa.cz

EK014248



Největší výhodou Piaggio One je vyjímatelná baterie. Elektrický skútr si tak mohou pořídit i lidé, kteří bydlí v bytovém domě. Pozor ale na vysokou hmotnost, článek váží 15 kg.



Informační displej je jednoduchý, ale nabízí slušnou porci informací. Kromě dojezdu, který je nejdůležitější, zobrazí třeba i venkovní teplotu.

své malé stavbě by k němu mohlo být ideální. Představte si ale situaci, kdy se protlačíte čekající kolonou automobilů až na první místo před semaforem. Padne zelená a vy otočíte plynem na maximum. Skútr se však jen mírně rozjede a už blokuje osobní auta, která jsou vesměs rychlejší.

Akcelerace je samozřejmě velmi náchylná na sklon vozovky. Na rovině je sice možné dosáhnout městské padesátky (jakkoliv nepříjemně dlouho to trvá), na táhlých stoupáních budete ale na obtíž. Někde jsme při testu dosáhli jen 30 až 35 km/h. V tu chvíli jsme vzali zavědek volným cyklopruhem, kam jsme se mohli s elektrickým skútre „uklidit“. Jistě, velkou roli sehrála hmotnost testovacího jezdce, dá se ale odhadnout, že i s běžně rozměrným člověkem bude mít Piaggio do kopce potíže.

Nevšedním zážitkem je i absolutně tichá jízda, která patří mezi velká pozitiva tohoto skútru. Na druhou stranu řada jezdců považuje právě zvuk svého stroje za nedílnou součást bezpečnosti, protože tím upozorňují ostatní na svou přítomnost na silnici.

Chytré nabíjení

Hmotnost má logicky vliv ještě na jeden podstatný údaj – dojezd. Piaggio One používá baterii o kapacitě 3,2 kWh, která mu umožňuje dojezd až 85 kilometrů. My jsme při cestách po Praze dosáhli na 50 kilometrů. To není opravdu mnoho, ale v rámci městského ježdění by to mělo pohodlně stačit na jeden den, pokud na trase nebude velký podíl stoupání, která rychle dosažitelnou vzdálenost zkracují.

Hlavní předností tohoto elektrického skútru je ovšem systém nabíjení, který možnost jeho pořízení otevírá i těm, kteří nedisponují garáží. Baterie je totiž vložena do úložného prostoru pod sedlem, z něž ji lze vyjmout a donést domů. Tam ji pak už jen připojíte do zásuvky.

Má to ovšem i své nevýhody. Baterie je logicky těžká, váží 15 kg, což třeba ženy úplně nepotěší. Druhou nevýhodou je fakt, že trafo na nabíječe se silně zahřívá, a tak ho museli konstruktéři doplnit o aktivní větrák. Ten je docela hlučný. Představa, že budete baterii do skútru dobíjet třeba v garsonce nebo menším bytě, je tudíž scestná. Hluk by vás časem určitě obtěžoval.

Baterii lze samozřejmě dobíjet i bez výjimky ze skútru, v takovém případě je ale potřeba nechat otevřené sedlo, což znamená, že by měl skútr být pod střechou. Baterii je také možné zamknout, stačí si pořídit visací zámek. Jinak je celý prostor pod sedlem uzamykatelný. A není marný! Vejde se do něj třeba jedna taška s menším nákupem nebo malá otevřená helma. Naše integrální se už nevměstnala. Ovšem pozor, pokud s sebou povežete také trafo – to abyste dobili baterii někde na cestách, nevejde se toho do prostoru pod kufrem už mnoho.

Do města komfortní

Pokud vyřešíte trable s baterií, žije se s Piaggim One poměrně příjemně. Nabízí třeba pseudobezklíčové startování. To proto, že sice není potřeba nikam strkat klíček, ale je nutné stroj při příchodu odemknout tlačítkem na dálkovém ovladači. Pak se už jen na kruhovém voliči nastaví poloha se zapnutými světly, stiskne se levá brzdová páčka a palcem pravé ruky vybere jízdní režim Eco nebo Sport. Tím se skútr nastartuje.

Je to poněkud složitější než otočit klíčkem v zapalování, ale dá se na tento postup zvyknout. Jen zpočátku budete tápat, zda už je skútr nastartovaný, či nikoliv. Každopádně vždy se musí rozsvítit kontrolka „ready“. Naopak vypnutí skútru je výrazně snazší. Stačí jen po zastavení otočit kruhovým voličem do vypnuté polohy a je hotovo. Klíček může zůstat v kapse.

Rozdíl mezi jízdními režimy Eco a Sport je v reakci na plyn. Po vyzkoušení sportovního módu se ale pak už zdá, že Eco je zbytečně pomalý. Jednoduchý digitální displej je dostatečný a informuje kromě rychlosti i o dojezdu, ujeté vzdálenosti, času nebo teplotě. Víc si asi ani přát nelze.

Milým překvapením je pak i podvozek, který je poměrně komfortně nastaven. Nehoupe, je tužší, ale nemlátí přes nerovnosti. Retardérů se tak není nutné bát. Skútr dobře překonává i ulice z kočičích hlav, což je další předpoklad pro snadné městské ježdění.

Problém tohoto modelu je ten, že i když patří mezi nejdostupnější elektrické skútry vůbec, stále je poměrně drahý v porovnání s tím, co je možné za dané peníze mít. Testované Piaggio One Active se v Česku prodává za 109 900 korun. To je na elektrický skútr málo, na běžný už ale poměrně dost. Například nejprodávanější skútr v Evropě Honda PCX 125 je k mání za 79 999 korun a stejně jako Piaggio One je ho možné řídit s řidičským průkazem skupiny B.

Má ale 9,2 kW výkonu. Jistě, ještě je tu spotřeba, ale ta je v průměru jen 2,1 litru na 100 km, takže ani při dnešních cenách paliva nejde o nikterak náročný provoz. Kdo by měl chuť spíš na italský stroj, může sáhnout po letošní novince, která na český trh přichází spolu s Piaggim. Jde o skútr Aprilia SR GT, jenž se ve verzi pro „béčkovy“ řidičák prodává za 99 900 korun.

Konkurence i jinde

Vzhledem k dynamickým vlastnostem Piaggia One by jen s mírnou nadsázkou mohlo být jeho konkurencí také elektrokolo, které je skladnější a není povinné na něm mít helmu. Do 110 tisíc korun je možné pořídit už vysoce kvalitní modely.

Elektromotor ale pomáhá jen do rychlosti 25 km/h, na druhou stranu lze s takovým kolem jezdit prakticky kdekoli a obvykle dojde na jedno nabití výrazně dál než Piaggio. Přiznáme se, že v některých kopcích jsme měli pocit, že skútr jede tak pomalu, že by mu možnost pomoci šlapáním prospěla.

Stejně tak je možnou konkurencí i vysoce výkonná elektrická koloběžka (některé modely jedou i 60 km/h), která je ale z hlediska českých zákonů v jakési šedé zóně.

Kde tedy tahle elektrická novinka najde uplatnění? Možná dobře poslouží jako pomůcka pro majitele obytných vozů, kteří s nimi zaparkují v kempu a jeho okolí pak projedou právě na elektrickém skútru. Díky rozumné hmotnosti 94 kg je možné si skútr vzít na cestu s sebou.

Své zákazníky si jistě najde i v zemích, kde je možné s malými skútry jezdit po cyklostezkách (například ve Španělsku), nebo tam, kde na ně ještě není nutné mít helmu. Ani jedno ale v Česku neplatí, a tak tady zřejmě najde menší základnu fanoušků. Piaggio One je ale i tak krok dobrým směrem (zejména díky odnímatelné baterii), který ale zatím elektrickou revoluci rozhodně nepřináší.

“

Představte si, že se protlačíte čekající kolonou aut až k semaforu. Padne zelená, vy otočíte plynem na maximum, skútr se ale rozjede jen mírně. A už blokuje auta, která jsou rychlejší.

I vaše auto si zaslouží neomezenou asistenci



„Vybíráte pojištění auta? Pak možná oceníte neomezenou asistenci, nebo on-line sjednání, které Vám ušetří čas,“ radí ředitel Úseku pojištění motorových vozidel v Kooperativě Aleš Zethner.

Neomezená asistence je zajímavá, jaké další výhody vaše pojištění vozidel nabízí?

Náš unikátní asistenční program MAX+ cílí na motoristy, kteří v případě poruchy nebo nehody nechtějí nic řešit a vše nechají na pojišťovně. MAX+ nabízí bezlimitní asistenci při poruše,

havárii, řádění živlu, vandalizmu, částečným odcizením, a to nejen u nás, ale i v zahraničí. A také zapůjčení náhradního osobního vozidla až na 7 dní. Ale není to jediná novinka, rozšířili jsme i krytí u pojištění skel. Začlenili jsme do něj i skla v pevné, skládací nebo odnímatelné střeše, a dokonce i zrcadlová skla zpětných zrcátek. Navíc můžou klienti, kteří si sjednají povinné ručení s limity minimálně 150/150 milionů Kč, získat **garanci ceny na 3 roky**. Jak povinné ručení, tak havarijní pojištění si u nás mohou klienti sjednat on-line. Abychom celý proces zjednodušili, umožňujeme klientům **nafotit vozidlo** svým mobilním telefonem **v kľidu domova**, prostřednictvím jednoduchého webového rozhraní.

Ceny pojištění porostou zvolna. Díky vysoké konkurenci

Rostoucí ceny aut, náhradních dílů a oprav vytvářejí tlak na pojištění aut. Inflační tlaky se projevují i navyšující se cenou kompenzací v případě „totální škody“. Zásadní bude vývoj této škodní inflace v dalších měsících. Některé odhady předpovídají, že bude dosahovat až 20 procent.

N

Nízká cena povinného ručení nemusí být výhrou. Vzhledem k aktuální situaci na trhu roste cena reálných škod. Některé se mohou vyšplhat i do sta milionů. „Jako například ta, kdy se námi pojištěné vozidlo střetlo s vlakem v Nizozemsku,“ říká Milan Káňa, tiskový mluvčí Kooperativa pojišťovny, s tím, že volba nižšího limitu může být nedostatečná a případný rozdíl je následně po řidiči vymáhán.

Proto je jedním z trendů, se kterými se pojišťovny nyní setkávají, právě narůstající zájem o vyšší pojistné limity u povinného ručení. Například v Generali České pojišťovně motoristé nejvíce poptávají varianty kolem sta milionů korun. Jde i o aktuálně doporučovanou výši.

Řidiči si také více připlácejí za asistenční služby a roste počet nejrůznějších připojištění. Jde o trend, kdy povinné ručení může dobře zastupovat havarijní pojištění. „Největší zájem je o při-

pojištění skel na vozidle, hlavně toho čelního, připojištění náhradního auta nebo lepší verze asistenčních služeb,“ říká mluvčí pojišťovny Uniqa Eva Svobodová.

Větší tlak na růst cen

Oblast autopojištění ovlivňuje vysoká míra inflace. Rostou ceny automobilů, náhradních dílů, ceny dopravy do servisů, ale i mzdy automechaniků – a to i s ohledem na nedostatek kvalifikovaných pracovníků ve výrobě dílů a opravárenství. Ceny rostou za opravy jak u nových modelů, tak u těch starších. „V šesitiletém horizontu průměrná škoda vzrostla o 50 procent a nyní je na úrovni 45 tisíc korun. Podobně dramaticky se vyvíjí i ceny lakýrnických prací, které od roku 2017 vzrostly v průměru o více než 11 procent. V případě skel jde o nárůst nákladů od stejného roku minimálně

„Pro úspěch pojišťoven na trhu bude stále důležitější umět předpovídat chování klientů a dynamicky přistupovat i k cenotvorbě. Místo pevných sazebníků se bude přecházet k dynamicky, třeba každodenně, měnícím se cenám pojištění,“ říká Karel Veselý.



300 tisíc na škody za ukrajinské vozy

Aktuálním tématem je krytí povinného ručení pro ukrajinské řidiče, kteří mají zpravidla povinné ručení jen pro území Ukrajiny. Případné škody způsobené ukrajinskými vozidly na našem území jsou kryty z garančního fondu České kanceláře pojistitelů. Ta rozhodla o prodloužení bezplatného krytí škod ze dvou na šest měsíců, kdy lhůta je počítána od opuštění ukrajinského území.

„Aktuálně evidujeme 19 nepojištěných škod řešených z garančního fondu od března 2022 a je na nich vyplaceno 300 tisíc korun. Naše předpoklady o výši budoucích plnění dosahují 1,8 miliónu korun,“ říká Petr Jedlička, pojistný matematik České kanceláře pojistitelů.

Ta také poskytuje hrazený odtah ukrajinských vozidel při poruše či nehodě. V březnu se jednalo o 30 odtahů, v tomto měsíci jich bylo k 19. dubnu evidováno dalších 18.

„Naše prvotní odhady počítaly, že na území Česka bude kolem 15 tisíc nepojištěných automobilů. Díky nižšímu počtu škod jsou naše odhady nyní lehce přes 11 tisíc nepojištěných ukrajinských vozidel,“ doplňuje k tématu Veronika Pavlisová, tisková mluvčí České kanceláře pojistitelů.

Vždy při nehodě je důležité nehodu detailně zaznamenat. Pokud máte v autě kameru, využijte i záznam, který stihla nahrát.

Doporučený postup při střetu s autem z Ukrajiny

1. Evropský záznam k ohlášení nehody

Zaznamenejte celou nehodu, včetně nákre-su situace a poškození všech aut.

2. Prokázání totožnosti na místě

Platí pro ukrajinskou stranu cestovním pasem (ofotťe si ho).

3. Zelená karta

I když u nás neplatí, budete z ní potřebovat údaje pro další řešení situace.

4. Svědci nehody

Pokud jsou, zjistěte jejich totožnost a kontakt.

5. Fotografie

Raději více s detaily z místa nehody nebo záznam z kamery auta.

6. Přivolání policie

Pokud je nehoda s cizincem, vždy ji volejte.

7. Uplatnění škody u České kanc. pojistitelů

Ta zajistí následnou komunikaci a úhradu.

Zdroj: Pojišťovna Uniqa

PODCAST
GREEN DEAL

HN



Poslouchajte na:



EK014376

ČÍSLA NELŽOU



**NEJPRODÁVANĚJŠÍ
UŽITKOVÉ VOZY U NÁS
I V EVROPĚ**

Ford

Sledovaný segment vozů zahrnuje užitkové a nákladní vozy a od nich odvozené osobní verze v kategoriích N1, N2, M1, M2, v roce 2021.