

COMFORT

ČÍSLO 1
JARO 2023



Téma

Technologie jsou jízda
str. 24

Nechte Hyundai pohánět váš svět.

Od elektrické současnosti k mobilitě zítřka.



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

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.



5 LET
Záruka
bez omezení km

8 LET
Hyundai
Assistance

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

50



Reportáž

Nejen že jsme s talentovaným umělcem a výtvarníkem Mr. Krissem měli možnost strávit den. Jeho tvorbu také najdete na titulní stránce čísla.

Interview



S **Peterem Tölgyesim** o cestě z krizí i novém větru do plachet.

36

Soft skills

Využijte moderní technologie a naučte se jazyk bez dřiny.

→ 22

Elektromobilita

Provoz elektromobilu je v Evropě výhodnější než kdy jindy. Jak je na tom Česko?

→ 42

Cestování

Poznejte země, nad nimiž bude plesat vaše cestovatelské srdce i peněženka. → 56

Knihy

Tyhle publikace umí potěšit slovem. → 64



→ Cadillac InnerSpace Concept
Flying Car Gitex Global 2022 Etislat

24

Téma

Automobilky šlapou do vývoje, a tak můžeme mít pocit, že budoucnost je právě teď. Jaké nejmodernější technologie jsou součástí našich životů už dnes?



Milí klienti,

v ruce držíte další číslo Comfortu a my doufáme, že v něm zase najdete spoustu inspirace a zábavy. Naučte se bojovat s únavou za volantem, ponořte se do historie vozovek, nakoukněte do běžného dne tanečníka a výtvarníka Kristiana Mensy nebo pod ruce designérům z nábytkářské legendy TON.

Pěkné čtení a také sílu a pevné nervy vám přeje
Martin Brix, *generální ředitel*

TIRÁŽ:

Comfort / Periodicita: 2× ročně / Místo vydání: Praha / číslo 1/2023, datum vydání: 14. 4. 2023 údaje jsou platné ke dni vydání / Evidenční číslo: MK E23897 / Vydavatel: LeasePlan Česká republika, Bucharova 1423/6, 158 00 Praha 5 / Výroba: © Boomerang Communication s.r.o., Praha 7 – Troja, Nad Kazankou 708/37, PSČ 171 00, IČ 264 47 657, mail: info@boomerang.co.com, tel. 244 023 201 / Fotografie mohou být ilustrační / Tiskové chyby vyhrazeny

Jste v elektromobilitě noví?

Tady je základní přehled aplikací, s nimiž můžete svůj elektromobil dobíjet doma i v zahraničí.

APLIKACE V ČR:

EON Drive
PRE.Charge
FUTUR/E/GO

MIMO ČR:

IONITY
mobility+
Fastned
Smoov
Be Charge
SMATRICS
Qelo
Enel X Way
eCharge
Plugsurfing
Charge Assist



LeasePlan dobíjecí karty nahradí všechny aplikace. **To je #SuperPlan**

Plánujete si vyzkoušet elektromobilitu s autem na operák, či už dokonce máte tu čest? Tak to vám tahle novinka udělá radost. Dali jsme dohromady mapu všech dobíjecích stanic, které obsloužíte skrze své dvě dobíjecí karty. Ušetříte čas i starosti při dobíjení doma i v zahraničí.



Mapa
dobíjecích stanic,
kde můžete využívat
dvě **LeasePlan**
dobíjecí karty.



Klienti LeasePlan mohou dostat
ke každému elektromobilu dvě dobíjecí karty,
které pokrývají nabíjení v rámci Česka i v zahraničí.



1

ČEZ KARTA
umožňuje nabíjet v síti
ČEZ / EZ / FUTUR/E/
GO (KAUFLAND) /
CHARGEUP / PRE / E.ON

2

PRE | ČEZ | EON KARTA
umožňuje nabíjet v sítích: PRE / E.ON / ČEZ / LIDL (ČR) / TEPLÁRNY BRNO / IONITY (CZ & EUROPE) / ENBW (DE) / HAS-TO-BE EMOBILITY/ SMATRICS (AT) / GREEN WAY (SK, PL) / ZSE (SK) / PETROL SLOVENIA (SI) / ENEL X WAY (IT) / HEPOPSKRBA (HR) / PETROL CROATIA (HR)



Nejlevnější Fabia je za 370 000

V úvodu letošního roku zdražila domácí automobilka Škoda téměř všechny své modely. Šlo o plošné zdražení po 14 měsících od toho předchozího. Nejlevnější model značky, Fabia, teď stojí o dvacet tisíc víc než předtím, konkrétně nejméně 369 900 korun. Fabia však dostala výbavu navíc (zadní parkovací senzory, vyhřívání předních sedadel, tempomat, startování tlačítkem a zadní LED světla), která zdražení kompenzuje. I další modely Škoda dostaly s vyšší cenovkou lepší výbavu, u některých modelů však automobilka jen navýšila ceny. Oblíbená Octavia je dražší o 50 000 a stojí nejméně 619 900 korun.



9 255 930



Porsche si nadělilo dárek

75

let je tu
Porsche
s námi

Automobilka Porsche letos slaví významné jubileum: 75 let výroby sportovních automobilů. Toto výročí se rozhodli konstruktéři automobilky náležitě oslavit, a to konceptem sportovního vozu Vision 357. Krásný malý sportovní vůz, který je určitou vzpomínkou na legendární Porsche 356 z roku 1948, zaujme nejen nezvyklými designovými detaily, jako jsou skryté světlomety, ale i technikou. V dnešní elektrické době totiž překvapí použití atmosférického čtyřlitrového šestiválce z modelu Cayman GT4 RS. Podle všeho však zůstane v tomto případě skutečně jen u konceptu.

V roce 2022 se prodalo nejméně aut od roku 1993

Prodej osobních aut v zemích Evropské unie dosáhl podle údajů Evropského sdružení výrobců automobilů (ACEA) v loňském roce na hodnotu 9 255 930 kusů. To představuje meziroční pokles o 4,6 procenta, především však jde o nejhorší výsledek trhu od roku 1993. Hlavním důvodem je podle organizace ACEA především nedostatek součástek pro výrobu automobilů, ten byl nejintenzivnější v prvním pololetí roku. Od srpna do prosince už trh rostl, přesto zatím není obrat k pozitivním číslům definitivní.

Subaru BRZ nakonec i v Česku

Japonská automobilka Subaru se zkraje roku 2023 rozhodla udělat českým zákazníkům radost. Oznámila totiž dostupnost svého sportovního modelu BRZ druhé generace. Původně se v Česku prodával jen sourozenec od Toyoty (GR86), BRZ do Evropy zamířit nemělo. Nakonec vůz s 2,4litrovým čtyřválcem o výkonu 234 koní mohli objednávat zákazníci nejen v Česku, ale i v Německu, Švýcarsku, Itálii, Polsku a Maďarsku. Dostupnost aut však byla silně omezená, takže kdo to nestihl, nejspíš už teď kupé za 1 030 000 korun neobjedná.



Subaru BRZ

Lamborghini se loučí s atmosférickým V12



Automobilka Lamborghini už před časem ukončila výrobu modelu Aventador s velkým atmosférickým dvanáctiválcem. Nástupce má koncepci motoru zachovat, ale dostane k tomu hybridní techniku. Italská automobilka však neodolala pokušení rozloučit se se samotným V12 ve velkém stylu a představila dvojici jedinečných vozů Invencible a Auténtica. Invencible je kupé, Auténtica roadster, oba poháněné 6,5litrovým dvanáctiválcem s výkonem 573 kW a točivým momentem 720 Nm. Průj je to opravdu naposledy, příště už to bude s elektrickou asistencí.



Lamborghini Auténtica



Alfa Romeo Stelvio

Úspěšná

Alfa Romeo Tonale

Legendární italská značka Alfa Romeo v posledních letech sice přináší pro automobilové nadšence řadu zajímavých modelů, obchodně se jí však stále příliš nedaří. Zdá se, že určitý obrat by mohlo přinést malé SUV Tonale, které se řadí pod větší Stelvio. Automobilka totiž vloni v listopadu oznámila, že na něj má již přes 35 000 objednávek, a díky tomu vrátila do práce zaměstnance, kteří byli na nucené dovolené. Tonale je mimo jiné první elektrifikovaný model značky Alfa Romeo, je totiž k mání jako hybrid a plug-in hybrid.



Servisní modul

V loňském roce jsme uvedli na trh novinku s názvem Servisní modul. Ten přináší na trh operativního leasingu zcela nový pohled na službu správy vozového parku.

V podstatě jde o on-line monitoring technického stavu vozidla, který nám umožňuje nabídnout a zajistit služby právě tehdy, kdy to vozidlo vyžaduje. Tím se nám daří nabídnout řidičům/klientům mnohem lépe organizované služby. V reálném čase máme informaci o rozsvícených kontrolkách a varovných hlášeních ve vozidle a jsme na ni schopni navázat procesní kroky, které usnadní vyřešení aktuálního problému. Pomáháme tak předejít situacím, kdy vozidlo, vinou pozdě řešeného objednání do servisu, vypadne ze záručního programu výrobce. Tím umíme efektivně zabránit vzniku nákladů nad rámec sjednané služby.



Radost pro fleetáky

O cenné informace ze Servisního modulu se chceme podělit s klienty a umožnit jim tak lépe poznat stav svého fleetu. Pro Fleet managery jsme proto vyvinuli nový reportingový a analytický nástroj, který přináší zcela jedinečný pohled na vozidla klienta. Umožňuje lépe kontrolovat aktuální technický stav jejich fleetu, plánovat návštěvy u servisních partnerů a šetřit tím náklady. Také dokáže ulehčit práci managerům, kteří spravují vozový park bez stálého řidiče na vozidle a pomoci jim lépe kontrolovat tato tzv. poolová vozidla. Novou aplikaci Servisní modul najdou naši klienti v portálu MyFleet. V současné době uvidí Fleet manager jen

ty rozsvícené kontrolky, které spouštějí další informační a procesní kroky. V pilotním provozu je takto namapován omezený počet kontrolkek. V blízké budoucnosti však budeme rozšiřovat množinu kontrolkek, které budou zobrazované v aplikaci.

V minulosti bylo nutné, aby si čas objednání do servisu hlídal řidič sám. Nápomocné mu při zajištění návštěvy servisu bylo naše Call Centrum, karta DriverPass v mobilním telefonu či webový formulář. Často však nastávala situace, kdy vozidlo již nutně potřebovalo servis, ale řidič zatím nebyl nikde objednaný. Když se objednání začalo řešit, vznikaly problémy s kapacitou servisu a mnohdy se i servisní prohlídky nestihly v předepsané době, z čehož následně vyplývaly další komplikace.

Nově je služba navržena tak, aby řidiči pomáhala předcházet takovým stresovým situacím, ale zároveň nebyla na obtíž. Když vozidlo začne hlásit blížící se servisní kontrolu či nutnost servisního zásahu, systém na pozadí vyšle řidičovi připomínku do karty DriverPass a zašle i SMS zprávu na číslo řidiče, případně fleetového manažera. Zde nejvíce vytěží řidiči, kteří si navykli používat kartu řidiče DriverPass, která umožní zajištění objednání do servisu bez nutnosti kamkoliv volat a hledat volnou kapacitu servisního partnera. DriverPass také poskytne řidiči popis významu hlášek a doporučí, jak v nastalé situaci postupovat.

Systém Servisního modulu je také napojen na naši interní aplikaci, která sleduje, je-li již vozidlo objednáno do servisu. Když systém zjistí, že se termín pro servis kriticky přiblížil a vozidlo ještě není i přes naše předchozí upozornění objednané, předá informaci našemu Call Centru. To pak kontaktuje řidiče a s objednáním do servisu mu pomůže. Chceme tímto aktivně předcházet situacím, která způsobí zvýšení nákladů klienta. A tak, když někdo zapomene situaci řešit, zavoláme a zajistíme, aby se vozidlo dostalo do servisu včas.

Objednání do servisu na pravidelnou prohlídku je však jen jedna z možností, kterou služba Servisní modul poskytuje. Stejně lze postupovat i v případech běžného opotřebení či poruch.

Servisní modul otevírá možnosti i při kontrole kvality odvedené práce servisními partnery a pomáhá našemu oddělení schvalování oprav lépe posoudit relevanci navrhovaných oprav ze strany dodavatele. Servisní modul tedy jednoznačně přispívá ke kontrole vynaložených nákladů, z čehož těží především náš klient.

Službu poskytujeme za přísného dodržování všech zásad GDPR a informace z vozidla se striktně týkají pouze jeho technického stavu a stavu kilometrů.

Touto službou postupně vybavujeme stále vyšší procento spravovaného vozového parku a probíhá také intenzivní rozvoj dalších funkcionalit, které budeme postupně představovat našim klientům a partnerům.



FlexiPlan je přehlednější

Neužije vás na závazky, potřebujete vykrýt sezonní výkyvy nebo si operativní leasing prostě jen chcete vyzkoušet? Se službou FlexiPlan to jde bez tříleté smlouvy i sankcí. Stačí si vybrat kategorii vozu od osobního po LCV.

FlexiPlan už nějakou dobu slouží těm, kteří:

- vykrývají sezonní výkyvy
- jsou projektově orientovaní
- chtějí rychle reagovat na změny na trhu
- potřebují mobilitu pro nové zaměstnance
- řeší mobilitu při čekání na nově objednané vozidlo

Novinkou je, že jsme rozdělili kategorie vozů detailněji, takže si můžete vybrat auto přesně podle svých preferencí. Dřív jste si mohli zvolit kategorii Fabia, dnes k ní rovnou přidáte specifikaci, že potřebujete combi nebo automat.

Dobíjení v pohodě



Ceny elektřiny se dynamicky mění a dodavatelé mění i ceny ve veřejných dobíjecích stanicích. Rozšiřují také akceptační síť. Aktuální ceník a síť nabíjení pro elektromobily najdete vždy na našich stránkách.

S nabíjecími kartami od LeasePlanu aktuálně nabijete na více než 75 % stanicích v ČR, ale také v zahraničí.

K elektromobilům standardně dodáváme dvě karty:

- ČEZ (nejvýhodnější ceny na stanicích ČEZ, Kaufland)
- PRE | ČEZ | EON (PRE a jejich roamingoví partneři, nejvýhodnější nabíjení na všech stanicích mimo ČEZ, Kaufland)



Konec aplikace MyLeasePlan

Ve středu 15. března ukončila svůj provoz aplikace MyLeasePlan, kterou plně nahradil DriverPass – karta řidiče ve vaší virtuální peněženke.

Stáhněte si kartu řidiče do své virtuální peněženky a prozkoumejte její funkce.



V DriverPassu nově najdete potvrzení o užívání vozidla

Kromě toho, že DriverPass zná parametry vašeho auta, kontakt na nejbližší smluvní servis i datum, kdy vám propadne dálniční známka, umí další kousek – vystavit potvrzení o užívání vozidla. To se hodí, když se chystáte na cestu do zahraničí, nebo si potřebujete vyřídit parkovací kartu.

Dříve se o něj muselo složitě žádat, teď vám ho DriverPass jednoduše vygeneruje. Stačí v sekci Moje vozidlo kliknout na Potvrzení o užívání vozu a doplnit datum narození. Dokument ihned zašleme v PDF na e-mail řidiče.





NOVÝ PEUGEOT 408 PLUG-IN HYBRID



ZTĚLESNĚNÍ PŘITAŽLIVOSTI

Dokonalé spojení benzinového a elektrického pohonu
Dojezd až 64 km ve 100% elektrickém režimu bez emisí CO₂
PEUGEOT iConnect Advanced a i-Cockpit 3D

8 LET*
ZNAČKOVÉ
ZÁRUKY

PEUGEOT doporučuje TOTAL Spotřeba a emise CO₂ modelu 408 HYBRID v kombinovaném provozu 1,1–1,2 l/100 km, 26 g/km. Foto je pouze ilustrativní.
*Osmiletá značková záruka se skládá z běžné dvouleté záruky a následně ze servisní smlouvy Optiway Garantie na dalších 6 let / do najetí 120 000 km.





24 Vision:

Umělá inteligence



se prosadí i v konzervativním prostředí

Stroje nahrazují lidskou práci už řadu let a automobilový průmysl byl v jejich zavádění vždy velmi progresivní. Bude však stejně nakloněný strojům, které za člověka myslí? O pronikání umělé inteligence do prostředí autovýroby jsme si povídali s Martinem Cvičkem a Martinem Hříškem z technologického startupu 24 Vision, který pro automobilky vyvíjí inteligentní systémy kontroly kvality.

Text Jiří Holubec, **Foto** Vašek Jedlička

Umělá
inteligence
dovede odhalit
99 %
všech závad.

Když se řekne umělá inteligence a automobily, automaticky se nám vybaví téma autonomní vozy. Je to jen laická představa? Uplatňuje se umělá inteligence a strojové učení hlavně tam, nebo je v automotive už všude?

Martin Cviček: O oblasti autonomního řízení se určitě nejvíce mluví. Důvodů je mnoho. Je to oblast technologicky nejnovější a působí v ní největší týmy. Jen na zpracování fotografií, podle kterých se trénují autonomní řídicí jednotky, se podílí desetitisíce lidí. Také je to vědecké téma pro média, protože se přímo dotýká koncových uživatelů. Je určitě zajímavější číst o vozu, který řídí místo člověka stroj, než o inteligentním kamerovém systému, který na lince hledá vady výrobků.



Kontroly tady provádí systém kamer napojený na neuronové sítě.

Kontrola kvality pomocí inteligentních strojů je váš obor. Můžete popsat, jak vaše technologie funguje?

Martin Cviček: Specializujeme se na software, který pomocí systému kamer odhaluje defekty na výrobcích a hlídá jejich konfiguraci požadovanou zákazníkem. Dodavatelé automobilek dnes vyrábí převážně produkty podle velmi specifických objednávek. Výrobci sedaček se tedy na lince může pohybovat několik různých výrobků s různými parametry stanovenými jednotlivými výrobci. Běžný automat by tedy měl problém rozeznat, jestli je sedačka se čtyřmi šroubky místo pěti chybná, nebo jestli jde o jiný model. Proto dnes stále ve většině firem provádí kontrolu kvality člověk. Přijde k sedačce, zjistí si její typ, vyjede si seznam sedmdesáti parametrů, které má zkontrolovat, a vizuálně ji prověří. Zkontrolovat takto každou jednotlivou sedačku je velmi náročné na soustředění, namáhá člověka fyzicky a zabere to zhruba minutu, což je

Výrobci aut jsou stále velmi konzervativní.





pro automatickou linku velmi dlouhá doba. V našem případě provádí kontrolu systém kamer napojený na neuronové sítě umělé inteligence. Kontrolu zvládnou v řádech zlomků vteřin, dokážou rozeznávat a hodnotit výrobky různých zadavatelů a jsou oproti lidem daleko spolehlivější.

Jaký je přesně rozdíl ve spolehlivosti člověka a stroje?

Martin Hriško: Lidská kontrola má dnes asi 60% až 80% úspěšnost odhalení závad. Úspěšnost našeho systému se pohybuje nad 99%. Umělá inteligence je v kontrole kvality tak efektivní, že kdybychom ji nechali hlásit všechny chyby, které dokáže odhalit, tak by zastavila výrobu. Nejde ale jen o vyšší spolehlivost při odhalování vad. Náš systém zaručuje, že zkontroloval skutečně každý parametr u každého výrobku. To u lidské kontroly nikdy není jisté. Nikdo nedokáže zaručit, že pracovník u linky opravdu prošel celý seznam

sledovaných vad, jestli skutečně prohlédl každou sedačku na páse. Náš systém je propojený s databází, která umožňuje kdykoliv dohledat každý konkrétní výrobek a podrobný záznam o jeho kontrole. Celkový soubor dat také firmám umožňuje dělat analýzy výrobního procesu, optimalizovat ho, eliminovat nedostatky. Víme, jak užitečná jsou data pro firmu, a náš systém je proto záměrně otevřený, aby k nim měli zákazníci přístup.

Když umělá inteligence v autovýrobě tak dobře funguje, proč se o ní více nepíše?

Martin Hriško: Umělá inteligence se v autovýrobě teprve začíná prosazovat. Firmy jsou v tomto oboru velmi konzervativní, nepřijmou technologii, která není dokonale odzkoušená a stoprocentně spolehlivá. Ta opatrnost je znát napříč oborem, i u tak progresivních firem, jako je třeba Tesla. Je to

Martin Cviček

CTO

Martin Cviček je český podnikatel a spoluzakladatel společnosti Vision 24. Po absolvování střední školy se rozhodl věnovat studiu oboru podnikání. Vystudoval bakalářský a magisterský obor Management podniku na Mendelově univerzitě v Brně.

Po ukončení studií získal Martin Cviček pracovní zkušenosti jako obchodní manažer v oblasti průmyslového inženýrství. V roce 2016 se společně s Martinem Hříškem stal spoluzakladatelem společnosti Vision 24, kde působí jako výkonný ředitel. Jeho hlavními zodpovědnostmi jsou vedení týmu obchodních zástupců a strategické plánování rozvoje firmy.

Vedle své práce ve Vision 24 se Martin Cviček aktivně zajímá o nové technologie a podporuje vývoj podnikání v oblasti IT. Je také členem řady iniciativ zaměřených na podporu podnikání a start-upů.



Martin Hriško

CEO

Martin Hriško je slovenský podnikatel a spoluzakladatel společnosti Vision 24. Vystudoval informatiku a manažerskou psychologii na Univerzitě Komenského v Bratislavě. Po ukončení studií pracoval jako konzultant v oblasti lidských zdrojů.

V roce 2016 spoluzaložil společnost Vision 24. Martin Hriško působí v této společnosti jako výkonný ředitel a je zodpovědný za celkovou strategii firmy a její řízení.

Kromě své práce ve Vision 24 se Martin Hriško aktivně věnuje i podpoře startupů a podnikání na Slovensku. Je členem řady iniciativ zaměřených na rozvoj podnikání a také se podílí na organizaci akcí a projektů pro podporu mladých podnikatelů.

pochopitelné, protože i sebemenší chyba může ovlivnit bezpečnost řidiče a pasažérů a pro výrobce mít dalekosáhlé důsledky.

Takže strojům zatím úplně nedůvěřujeme.

Martin Cviček: Kdybych měl mluvit o našem oboru kontroly kvality, tak tam sice samotnou práci provádí umělá inteligence, ale parametry, které má hlídat, a způsob, jakým se je učí rozeznávat, vždy určuje člověk. Je možné, že se v budoucnosti posuneme do stadia, kdy i tuto oblast přenecháme strojům. Umělá inteligence tak bude sama vyhodnocovat, co je potřeba považovat za chybu výrobku, a učit ostatní stroje tyto chyby rozeznávat.

Určitě teď nejsem sám, koho napadne otázka, jestli se do tohoto stadia budeme chtít posunout. Budeme chtít svěřit celý důležitý proces kontroly strojům?

Martin Cviček: Dá se na to dívat z různých pohledů. Na jedné straně bychom pomocí umělé inteligence ušetřili práci řadě lidí. Když dnes stroj učíme rozeznávat například škrábanec v laku, musíme mu poskytnout dataset několika desítek fotografií různých škrábanců a definovat, jakým způsobem je má vyhodnocovat. Ten úkol by v budoucnu mohla zastat umělá inteligence. Vzdát se kompletně vlivu na kontrolu kvality automobilu ale asi nebude snadné.

Martin Hriško: V oboru umělé inteligence je velké téma stanovování takzvané „ground truth“, tedy „skutečné pravdy“. Dnes ji stále stanovuje člověk a celý systém umělé neuronové sítě se jí řídí. Pokud by ji měla vytvářet umělá inteligence samostatně, tak se dostáváme do éry skutečně autonomních strojů. Tam si musíme přesně určit, za jakou hranici už stroje nebudeme chtít pustit.

Jak daleko od takových rozhodnutí jsme?

Martin Hriško: Ne tak blízko, jak by se mohlo zdát. Je potřeba si uvědomit, že umělou inteligenci vytváříme zcela od nuly. Dokáže pracovat jen s informacemi, které do ní vložíme, a to je velmi nesnadný a zdoluhavý proces. Můžeme stroji například ukázat stovky fotografií škrábanců v karosérii, na jejichž základě se naučí dokonale rozeznávat malé vady. Když ale před takto dobře nastavený stroj přijede karosérie, ve které bude půlmetrová díra, vyhodnotí ji jako bezchybnou. Jeho neuronová síť nemá lidskou zkušenost, která by takovou neočekávanou situaci dokázala intuitivně vyhodnotit. Vyladit stroje tak, aby se dokázaly rozhodovat v každé nenadálé situaci, je náročné i v oblasti výroby, která se odehrává v poměrně standardním prostředí. Autonomní vozy, které musí vyhodnocovat prostředí reálného světa, to budou mít ještě daleko těžší.

Z toho tedy vyplývá, že se samořiditelných aut asi v nejbližší době nedočkáme.

Martin Cviček: Samořiditelné vozy se budou objevovat, ale budeme je používat hlavně v prostředí, kde bude možné přesně definovat podmínky. Například na letištích, v průmyslových areálech nebo ve skladech. Tam už bychom se jich mohli dočkat v poměrně blízké budoucnosti. Na skutečně autonomní vozy ale budeme podle všeho čekat. Jak dlouho, to nevím. Deset let? Možné déle?

Martin Hříško: Já souhlasím. Člověk se za volantem rozhoduje díky desítkám let zkušeností. Je pro něj přirozené vyhodnotit, že na silnici nevidí krajnici, protože zrovna sněží, ale zároveň usoudit, že je vozovka poměrně bezpečná, protože ji evidentně před pár minutami projel sypač. Naučit takto komplexní rozhodování stroj je obrovský úkol. V přesně definovaných podmínkách ale podle všeho začneme autonomní řízení využívat velmi brzy.

Dá se tedy předpokládat, že inteligentní stroje budou vozy dříve vyrábět než řídit?

Martin Cviček: Pokud mám soudit z naší zkušenosti s inteligentními systémy kontroly kvality, tak poptávka ze strany výrobců je obrovská. Stává se nám, že firma náš systém odzkouší na jedné lince v Evropě a pak ji chce nasadit v pěta-dvaceti závodech po celém světě. Podle mě je to směr, kterým se budou firmy ubírat.

Mají se tedy zaměstnanci automobilek bát o práci?

Martin Hříško: To je častá obava. Ve skutečnosti ale AI a robot opět převezme jen těžkou součást práce. Řízení a finální rozhodování bude nadále zastávat člověk. Zastane ale více úkolů, bude efektivnější a nebude se nadměrně namáhat.

Vaše firma vznikla jako startup a dodnes v jeho nastavení operuje. Je to pro oblast automotive běžné?

Martin Cviček: Není. Startupy působí v oblastech, kde se testují nové nápady, kdežto automobilky vyžadují zaběhnuté a spolehlivé technologie. Pro náš specifický případ je ale automotive nejvhodnější prostředí. Klade velký důraz na kontrolu kvality, má vysoké nároky na spolehlivost, rychlost a vyžaduje rychlou návratnost investice do technologií.

Martin Hříško: Přesto pro nás bylo složité do automotive, a navíc do B2B oblasti vstoupit. Každá firma, která zde působí, musí splňovat přísné předpisy, získat řadu certifikátů, procházet mnoha kontrolami. Pro běžný startup by bylo velmi složité těm požadavkům dostat. Nám se to podařilo jen díky tomu, že naše mateřská firma už na trhu působí řadu let. Má historii a zkušenosti, o které jsme se mohli opřít.

Martin Cviček: Velkou roli ovšem hrál produkt, o který hned zpočátku jevil zájem firmy jako Škoda, Hyundai nebo Brose. Velmi nám pomohlo, že jsme s nimi mohli aktivně komunikovat a zapojit je do procesu vývoje, což nám v důsledku také pomohlo při jednání s investory. Bariéry tedy v automotive určitě existují a jsou velké. Dobrý produkt je ale při jejich zdolávání nejlepším prostředkem.

Na závěr jedna filozofická otázka: Jak vidíte budoucnost umělé inteligence? Změní svět k lepšímu, nebo se jí máme spíš bát?

Martin Cviček: Umělá inteligence je obor, který se velmi rychle vyvíjí. Aby ten vývoj směřoval k lepšímu světu, musíme v něm nastavit pravidla. Jinými slovy, myslím si, že se blížíme k bodu, kdy na umělou inteligenci budeme muset začít dávat pozor a hlídat si hranice, za kterou ji už nebudeme chtít pustit.

Martin Hříško: Souhlasím. Umělá inteligence nám přináší obrovské možnosti pozitivního využití. Musíme ale pamatovat i na to, že ji lze velmi snadno zneužít. Uvědomovat by si to měl každý vývojář a měli bychom přijímat pravidla, která možnosti zneužití co nejvíce omezí. **c**



K deseti- milionovým investicím

Investoři umělé inteligenci věří. Na konci roku 2022 se 24 Vision dostali k investici 7,5 milionu korun. Díky penězům od fondů Nation 1 a skupiny QPAG se může firma se sídlem ve Frýdku-Místku soustředit na další vývoj a expanzi na mezinárodní trh. Mezi investory patří také fond Y Soft Ventures technologického podnikatele Václava Muchny.

AutoPalace®

Spolehlivý přítel ve světě aut



Prodej nových vozů



Prodej ojetých vozů
s garancemi



Půjčovna

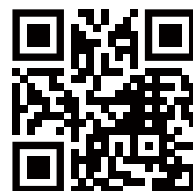


Autorizovaný
servis

www.autopalace.cz

7 × v ČR

2 × na Slovensku



VOLVO



Užitkové
vozzy



TRANSIT CENTRUM



OPEL
PROFESSIONAL



PEUGEOT
PROFESSIONAL



Technologií nejen proti únavě

Moderní auta jsou vybavena množstvím asistenčních a bezpečnostních systémů. Některé řidiči pomáhají s řízením a umožňují mu třeba rychleji reagovat, když je to potřeba. Jiné ale řidiče „hlídají“, sledují, jestli není unavený, zda je v pořádku a věnuje se řízení. I takové systémy dovedou zachraňovat životy.

Text Luděk Vokáč, **Foto** Shutterstock

Ne každý přitom dovede přicházející kritický stav rozeznat, a tak se auta už delší dobu snaží s detekcí únavy pomoci. Možná si sami pamatujete první taková řešení, kdy auto prostě po několika hodinách jízdy (třeba čtyřech) řidiči zobrazilo piktogram s textem, že si má udělat přestávku a odpočinout si. Takové systémy nebyly nijak chytré, auto jednoduše měřilo čas strávený za volantem, a když řidič dlouho nezastavil, upozornilo ho po uplynutí nastaveného limitu na to, že by si měl odpočinout. Tyto první krůčky jistě mnoha řidičům otevřely oči a nejedna z nich skutečně zastavila, třeba se krátce protáhla a koupil si kávu.

Jiní tato varování ignorovali, jako by neexistovala. Ostatně vždyť to varování nebylo založené na kdovíjakých hlubokých faktech a po čtyřech hodinách řízení se mnozí unavení rozhodně necítí. Nejednoho takového řidiče však v minulosti „dostal“ nebezpečný mikrosnpánek. Automobilky tak postupně přicházely s dalšími a dalšími řešeními, která pomáhala a pomáhají určovat, zda se řidič věnuje řízení a zda není unavený. Objevila se jich celá řada a moderní auta dnes často kombinují i několik takových technik dohromady.

TIP

I když nad vámi bdí chytré technologie, můžete je podpořit. Pokud před sebou máte náročnou cestu a cítíte se unavení, pomůže třeba ztlumit topení, rozsvítit světlo v kabině, pokud jedete večer, nebo poslouchat svižnou hudbu, i když to není zrovna váš šálek kávy.

60 minut

I jedna hodina spánku navíc může výrazně zlepšit vaše kognitivní funkce.

20 %

Únava stojí až za pětinou všech dopravních nehod.

VOLANT JE KLÍČ

Jedním z hlavních zdrojů údajů o tom, zda se řidič věnuje řízení a nepadá na něj únava, je pro auto volant. Senzory v něm dnes rozpoznají to, zda řidič volant skutečně drží a věnuje se řízení, což je nutná podmínka pro fungování řady asistenčních systémů, jako jsou adaptivní tempomaty a systémy udržování vozu v jízdním pruhu. Když ruce na volantu řidič nemá, odmítá takový systém fungovat. Auto tedy ví, jestli řidič skutečně řídí.

Z pohybu samotného volantu pak dovedou auta detekovat právě únavu. Unavený řidič totiž i pro udržení auta v přímém směru provádí korekce volantem trochu jinak, než když je odpočatý. Právě tento vzorec pohybů dovede elektronika rozpoznat a řidiče varovat. Některá auta dnes používají kamery, které dovedou únavu detekovat v další úrovni, třeba z pohybu očí. Odborníci však obecně upozorňují, že i přes tyto pokročilé systémy je pro moderní elektroniku detekce únavy stále velmi obtížnou záležitostí. A prakticky to znamená, že auto vydává varování o únavě až za určitou

hranicí, kdy únavu „bezpečně“ rozpozná. Řidiči by tedy taková varování neměli ignorovat, protože jde často už o úroveň únavy, která je skutečně nebezpečná, a obávaný mikrosnpánek může přijít doslova kdykoli.

I to se snaží auta dnes řešit. Nejnovější bezpečnostní systémy totiž dovedou v případě potřeby doslova „přejít do akce“. A nemusí jít zrovna jen o mikrosnpánek, řidič může být postižen třeba nějakou zdravotní indispozicí. Auto se snaží nejprve v takové situaci řidiče probrat, nejprve varovným zvukem, pak třeba zakličkováním po silnici. Pokud se ani v tu chvíli řidič řízení nechopí, zapne takový vůz výstražná světla a zastaví při krajinci. V takovém případě v autě vlastně spolupracuje hned celá řada systémů, o řízení se stará systém pro udržování v jízdních pruzích, senzory jako ty parkovací nebo adaptivní tempomat sledují okolí pro bezpečné zastavení a elektronika systému ABS se postará o samotné zastavení auta. Vůz musí být samozřejmě vybaven automatickou převodovkou.



KAMERY BUDOU ČASTĚJŠÍ

Budoucností systémů „hlídání“ řidiče jsou rozhodně kamery, někdy v kombinaci s dalšími senzory. Systémy, které dovedou detekovat nejen únavu, ale třeba i tělesnou teplotu a celkovou náladu a pohodu řidiče, budou auta využívat nejen k zajištění co nejlepší bezpečnosti, ale také maximální pohody všech cestujících na palubě. A správná pohoda samozřejmě dovede oddálit i možný příchod únavy řidiče. Auto přitom možná v budoucnu využijí nejen vlastní senzory, ale také možnosti propojení s nositelnou elektronikou. Ačkoli moderní senzory v autech dovedou o řidiči zjistit spoustu údajů, data přímo ze zařízení na jeho zápěstí budou nejspíš přesnější, detailnější a obecně „bohatší“.

Konečným cílem automobilek je to, aby únava za volantem vlastně vůbec nehrála roli. Nástup samoříditelných aut je však zatím hodně pozvolný, a tak ještě nějakou dobu přijde určitá pomoc aut v případě nástupu únavy vhod. **c**

Chcete v cizích jazycích zazářit?

Studujte s pomocí moderních technologií

Je fascinující, kolik možností ke studiu jazyků se s rozvojem technologií nabízí. Když nebylo v období covidových uzávěr možné navštěvovat kurzy a cestovat, hodně lidí se pustilo do online studia, které je bez hranic. Místo toho, aby se scházeli s lektorkou nebo lektorem, učili se s chatbotem. A už jim to zůstalo.

Text Jana Bohutínská, Ilustrace Shutterstock

Jak jsem vypožadovala, oblíbená je jazyková aplikace Duolingo a dobré reference má projekt Online jazyky. Můžete se s kolegy předhánět v tom, jak rychlé děláte pokroky. Studium je dostupnější, flexibilní, vyžaduje však zároveň silnou osobní motivaci a disciplínu, abyste u něj zůstali.

UČENÍ BEZ HRANIC

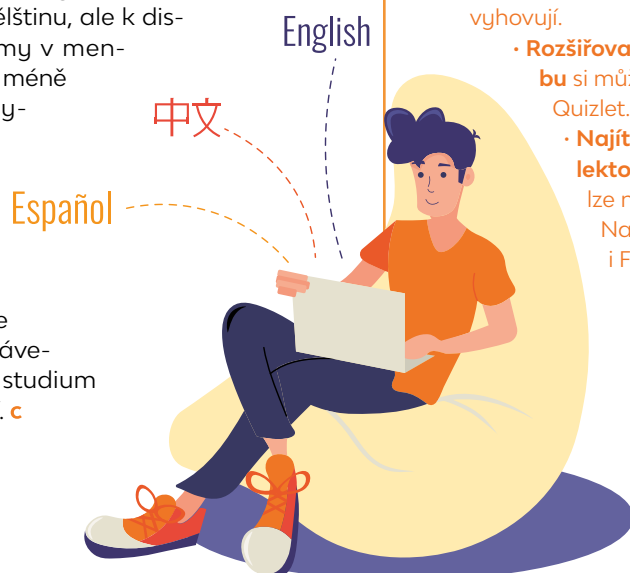
Možnosti učení, pro které je potřeba jen notebook, smartphone nebo tablet s internetem, se za poslední roky nebývale rozšířily. Vedle zmíněných online výukových projektů přibýly i možnosti kurzů a one-to-one výuky přes videokonference, a to i v běžných školách. Tak třeba v Italském kulturním institutu nebo v jazykovce Skřivánek mohou zůstat u online výuky ti, kdo nechtějí dojíždět do učeben.

Také už není nic neobvyklého najít si lektorku či lektora, kteří učí jen online a natáčejí celé kurzy dostupné na dálku za pár stovek. Za všechny jmenujme – pro fajnšmekry – učitelku a propagátorku finštiny Emu C. Stašovou nebo nadšeného učitele angličtiny Broňu Sobotku. S ním se můžete učit i přes portál Seduo.cz, kde samozřejmě není s výukou jazyků sám.

Na Coursera.org jsou zase k dispozici online kurzy připravené na zahraničních univerzitách, mnohé zdarma, pokud po jejich absolvování nepotřebujete papír.

JAZYKY JSOU FAJN ALIBI

Příjemné s užitečným se dá v jazycích spojit i s pomocí online videoték, na nichž lze za předplatné nebo za jednorázovou platbu sledovat filmy z celého světa a trénovat porozumění. U filmů s titulky jde sice nejčastěji o velké jazyky – angličtinu, francouzštinu, němčinu, španělštinu, ale k dispozici jsou i filmy v menších a ke studiu méně obvyklých jazycích, například severských. Podobnou možnost jsou podcasty z celého světa. A jestli hledáte alibi pro čas strávený na Netflixu, studium jazyka je ideální. c



TIPY PRO EFEKTIVNÍ STUDIUM JAZYKŮ ONLINE

- Ujasněte si **motivaci** ke studiu, budete ji potřebovat.
- K učení si přiberte **partáka**, když nebudete na dálku spolupracovat s lektorkou či lektorem.
- Studujte **pravidelně**, nečekejte, až zbude čas, zanechte si výuku do diáře.

VYUŽIJTE RŮZNÉ ONLINE POMŮCKY:

- Online jazyky či Duolingo vám umožňují **studovat ve vlastním tempu** a odkudkoliv, v časových úsecích, které vám vyhovují.
- **Rozšiřovat slovní zásobu** si můžete s pomocí Quizlet.com.
- **Najít si lektorku či lektora** cizího jazyka lze na portále Navolnenoze.cz i Freelancing.eu.

KOLA DĚLAJ AUTO

S ČESKOU
HOMOLOGACÍ
PRO VÁŠ VŮZ



**AEZ
Alaska dark**
20", 21"

AEZ Alaska black
20", 21"



**AEZ
Montreal dark**
18", 19", 20"

AEZ Montreal black
18", 19", 20"



**DOTZ
Fuji gold**
18", 19", 20"

DOTZ Fuji dark
18", 19", 20"

DOTZ Fuji grey
18", 19", 20"



**DOTZ
LongBeach dark**
20", 21", 22"

DOTZ LongBeach black
20", 21", 22"



Sicuplus

Bezpečnostní šrouby/maticy



ZDARMA!
K sadě kol AEZ a DOTZ
(Sicuplus musí být
součástí objednávky)
Od 1.3. do 30.6. 2023



**NOVÉ DESIGNY
2023
LITÝCH KOL**

3D Konfigurátor kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

Technologie jsou jízda



62,4

V roce 2030
bude silnice
brázdit
62,4 milionu
autonomních
vozů.



Většina diskuzí o blízké budoucnosti mobility se dnes omezuje na dohady o formách pohonu, přestože se v této oblasti, objektivně vzato, nic zásadního neděje. Jedni vývojáři neustále slibují, že konečně přijdou s baterií s pevným elektrolytem, druzí již skoro přišli na to, jak do mobility smysluplně zapojit vodík, třetí ohlašují brzký průlom se syntetickými palivy. Přes všechny sliby výzkum pokračuje pouze v laboratořích a zavedení do praxe je prozatím v nedohlednu. Existují však oblasti, kde je vývoj mobility o dost zajímavější.

AUTONOMNÍ MOBILITA

Na první pohled se může zdát, že i autonomní mobilita trochu přeshlapuje na místě. Jinou perspektivu ovšem získáme v okamžiku, kdy si uvědomíme, že autonomia není absolutní hodnota, ale škála. Organizace Society of Automotive Engineers (SAE) ji dělí na celkem pět stupňů. Technologie prvního stupně jsou dnes běžné tempomaty nebo parkovací kamery, které řidičovi poskytují drobnou asistenci. V druhém stupni už auto přebírá v krátkodobých speciálních úkonech řízení – například při paralelním parkování. Při třetím řidič předává řízení automobilu, ale jízdu stále sleduje a kontroluje. Při čtvrtém nechává řízení zcela na vozidle a vozy páté generace nemají ani volant. Na kterém stupni se tedy dnes nacházíme?



Analýza agentury International Data Corporation tvrdí, že současnost a nejbližší budoucnost bude zatím patřit prvkům autonomie 1. a 2. stupně. V roce 2024 jimi bude vybaveno 54,2 milionu vozů (v roce 2019 to bylo 31,4 milionu) a stanou se standardem minimálně u poloviny nových automobilů. Ve stejném roce by však také

mělo jezdit už 863 tisíc vozů vybavených autonomií 3. a 4. stupně. Elon Musk v červnu 2022 na konferenci o umělé inteligenci v Číně prohlásil, že do konce roku Tesla představí funkční prototyp vozu 5. generace. Zůstalo sice u slibů, ale je zajímavé sledovat, jakými cestami se vývoj ubírá.



Muskova Tesla například sází na sílu umělé inteligence. Její vozy pomocí soustavy kamer sledují

okolí, vyhodnocují, co se kolem nich děje, učí se reagovat na různé situace a poznatky si navzájem sdílí. Výhodou tohoto přístupu je možnost pohybu v jakémkoliv prostředí, schopnost adaptace a sdílení informací mezi všemi teslami na celém světě. Nevýhodou jsou obrovské nároky kladené na rychlost a spolehlivost řídicích systémů. Vůz musí umět v reálném čase rozeznávat předměty, objekty, osoby i vozidla, posuzovat jejich vzájemnou polohu a pohyb a vyhodnocovat scénáře, jak se situace v okolí bude v dalších okamžicích vyvíjet. Skeptičtí pozorovatelé dokonce tvrdí, že Muskův přístup leží za hranicemi možností dnešních materiálů a technologií.





Automobily Googlu (respektive divize Waymo), GM, Fordu, Mercedesu a dalších vývojářů jdou na autonomii jinak. Do paměti vozu ukládají podrobné 3D mapy, podle kterých se automobil řídí a během jízdy kontroluje, jestli se data shodují s realitou. Tento přístup dobře funguje v prostředí, která jsou kvalitně zmapovaná a příliš se nemění. V dynamickém prostředí měst však mívá autopilot problémy a celý systém je také velmi nákladný. Jen Waymo zaměstnává týmy lidí, kteří třídí data nasbíraná z 16 milionů kilometrů testovacích jízd, kategorizují je a přidávají k nim metadata. Aby ten mamutí úkol zvládli, zapojují do něj v podstatě všechny uživatele internetu. Možná o tom nevíte, ale když řešíte otravnou CAPTCHA, kde zaklikáváte „obrázky, na kterých je semafor“, stáváte se spoluvůrcem autonomní mobility.

☐
I'm not a robot


☒
I'm not a robot


SÁZKA NA CHYTRÉ PROSTŘEDÍ

Unikátní strategie, kterou se k samoříditelnému autu ubírá Volkswagen, nás dostává k dalším dvěma trendům současné mobility – chytré infrastruktury a komunikaci. Vývojáři v německé automobilce tvrdí, že do automobilů není nutné vkládat nákladnou umělou inteligenci a 3D mapy, protože v nastupující éře internetu věcí mohou



potřebné informace získávat z okolí. Vůz může komunikovat s dopravní i veřejnou infrastrukturou, s ostatními vozidly, ale i s chodci a v podstatě celým prostředím, ve kterém se pohybuje. Za předpokladu, že budeme mít k dispozici silnice vybavené 5G komunikačními, chytré dopravní značení a inteligentní semaforey, může tento přístup vést k nejrychlejším výsledkům. Samoříditelná auta by také mohla být cenově dostupná, protože se velká část technologické zátěže přesouvá na okolní prostředí. Nevýhodou tohoto konceptu je, že bude (alespoň zpočátku) využitelný jen v městských aglomeracích. Což není nutně na závadu, protože poptávka po spolehlivém autonomním prostředku městské dopravy a zásobování je obrovská. Bude tedy zajímavé, jak dopadne pilotní projekt ve Wolfsburgu a jestli se budou přidávat další města.

MIKROMOBILITA

S městskou autonomní dopravou se pojí oblast mikromobility. Označuje se tak doprava malými vozidly o váze do 500 kg na vzdálenost do 20 km a jde v současnosti o nejrychleji se rozvíjející oblast mobility vůbec. Uber například spustil celou divizi Micromobility Robotics. Má za úkol vyvinout malé jednomístné vozítko, které si zákazník přivolá aplikací a které po dojezdu samo odcestuje k nejbližší nabíjecí stanici.



INTELIGENTNÍ KOMUNIKACE

Výměna a sdílení informací mezi auty (V2V: Vehicle-to-Vehicle) a mezi auty a infrastrukturou (V2I: Vehicle-to-Infrastructure) se samozřejmě uplatní i mimo chytrá města. Podle americké National Highway Traffic Safety Administration by zavedení efektivní V2V a V2I komunikace snížilo počet nehod na dálnicích o celých 81 %. Komunikační technologie se už dnes instalují v podstatě do všech nových vozů a vývojáři usilovně pracují na tvorbě aplikací, které by je co nejlépe využily.

81%



Stanislaw Mikulski / Shutterstock.com



APLIKACE

V technologických kruzích koluje bonmot, že dnešní chytré vozy jsou v podstatě jenom interfacem počítače ukrytého pod kapotou. Vznikl sice napůl v žertu, ale není daleko od pravdy. Stejně jako počítač si dnešní automobily samy stahují a instalují aktualizace, a když chce majitel svého miláčka „vytunít“, nemíří už do prodejny doplňků, ale do App Storu. Na automobily se proto soustředí všichni velcí vývojáři mobilních aplikací a platformu propojující telefony s automobilem provozuje Apple (CarPlay) i Android (Android Auto). Google dokonce vyvinul systém Automotive OS, který nepotřebuje telefon a je instalovaný přímo do auta. Aplikace se starají nejenom o navigaci, hlídání spotřeby a vyhledávání dobíjecích stanic nebo o zábavu posádky. Jejich propojení s vozem umožní neustálý monitoring stavu vozu, identifikaci hrozcích či již nastalých závad a hledání způsobu jejich řešení. Do zcela nové dimenze však jízdu posouvají aplikace založené na behaviorální biometrice.

ZESILOVAČE SIGNÁLU

Pro komunikaci je potřeba spolehlivá přenosová síť. Očekává se proto, že automobily budou v blízké budoucnosti standardně vybaveny zesilovači mobilního signálu (již dnes je prodává například firma weBoost). Zesilovače navíc dokážou i propojovat vozidla do sítí, fungují jako mediální centra a dobíječky mobilních zařízení.

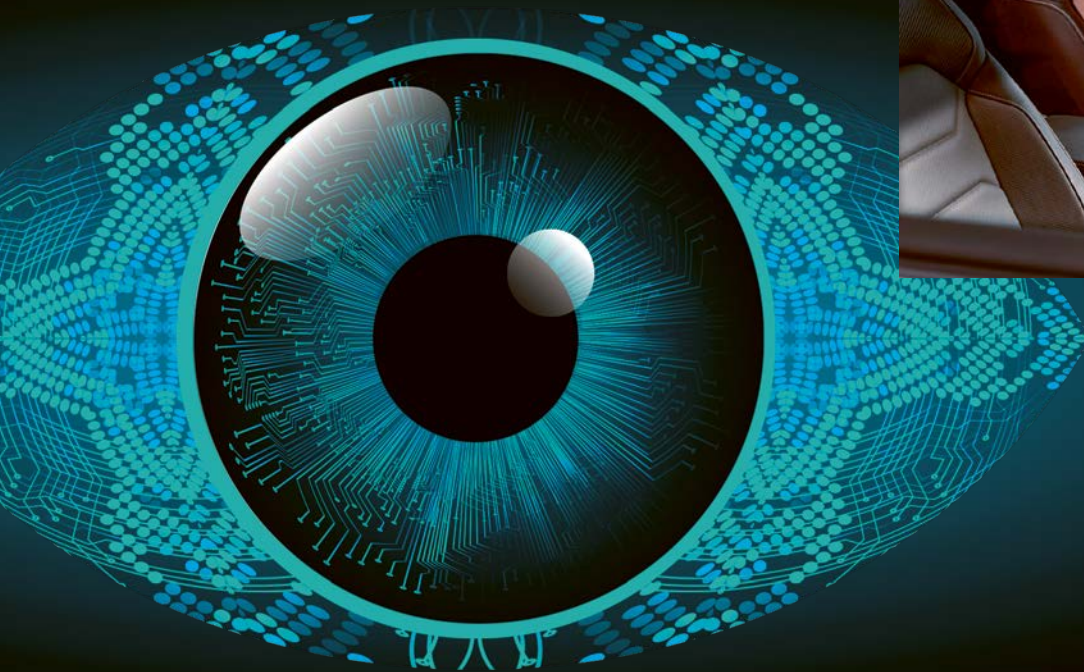


A. Aleson / novati / Shutterstock.com

Biometrika snímá váš hlas, polohu rukou na volantu nebo rychlost reakcí.



Při rozpoznání obličeje určí algoritmus vzdálenost mezi nejdůležitějšími body.



BEHAVIORÁLNÍ BIOMETRIKA

Termín může znít složitě, ale využití biometricky není v automobilovém vývoji žádná novinka. Například Hyundai už v roce 2018 představila na newyorském autosalonu koncept Essentia, který umožní autu rozeznat majitele podle kombinace otisku prstu a charakteristických rysů obličeje. Dnešní biometrické aplikace jdou o hodně dál. Do zabezpečení přidávají rozeznávání držení těla, chůze nebo oční rohovky. Po identifikaci auto nejenom odemkne, ale dokáže i nastavit sedadlo, zpětná zrcátka, naladit rádio na oblíbenou stanici a předvolit navigaci. Dalším rozšířeným využitím je monitoring mimiky a pohybů řidiče a detekce známek únavy. Při podezření, že upadá do spánku, vyše aplikace varovný zvukový signál nebo jemně „ťukne“ na brzdou a řidiče tak probudí. Aplikace v autonomních vozech 3. a 4. generace se dokonce mohou ujmout řízení, nebo aspoň jeho podpůrných funkcí. Biometrika může také hlídat zdravotní stav starších a nemocných řidičů. Infračervené senzory hlídají tělesnou teplotu, srdeční tep, kamery snímají pohyby očí. Při potížích auto samo zaparkuje a zavolá záchranou službu.



OCHRANA BIOMETRICKÝCH ÚDAJŮ

S příchodem biometrických technologií nastala diskuze o ochraně citlivých dat. Každý výrobce se k němu staví různě. GM, Ford a BMW například hodlají biometrické znaky monitorovat a ukládat, ale nevysílat je z vozu třetím stranám. Tesla nechá rozhodnutí o zasílání údajů na řidiči, Subaru je podle průzkumu portálu Consumer Reports údajně nebude ukládat vůbec.

1951

V tomto roce
byl patentován první
airbag.



Někdy stačí využít
moderní technologie
a udělat staré věci
trochu lépe.

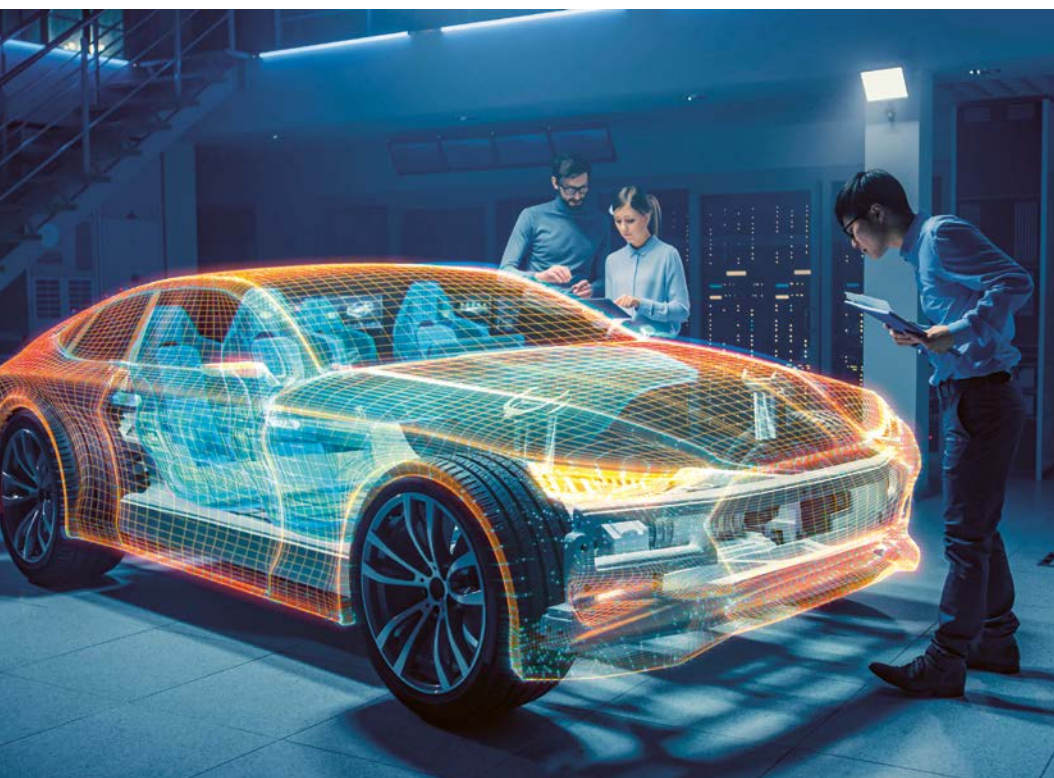
REDEFINOVANÉ TRADIČNÍ TECHNOLOGIE

Ne každá novinka musí vycházet z umělé inteligence a nových nanomateriálů. Mnohdy stačí lidská vynalézavost a schopnost vidět věci jinak. Mercedes se třeba podíval na airbag, který si Američan John W. Hetrick nechal patentovat už v roce 1951. „Undercar Airbag“ je aktivován systémem kamer schopných vyhodnotit neodvratnou kolizi a vystřelí z prostoru pod přední nápravou. Třením abrazivního povrchu o vozovku podstatně zkrátí brzdovou dráhu a navíc zabráni přední části vozu, aby při brždění poklesla. Nový airbag má automobil nadzvednout až o 8 cm a zajistit, aby náraz směřoval do deformačních zón.

Renovace se brzy dočkají i zpětná zrcátka. Automobilka GM už představila systém pro řidiče kamionů a majitele velkých přívěsů. Pomocí kamery přenáší do zpětného zrcátka obraz za návesem, takže řidič vlastně vidí „skrze“ něj. Cadillac šel ještě o krok dál a nahradil všechna zrcátka HD monitory propojenými s kamerami. Ty neustále monitorují okolí vozu, přenášejí obraz i z mrtvých úhlů a řidičům SUV umožňují vidět přímo pod i za automobil. Vylepšit se dá i sluneční clona. Firma Gentex představila její novou podobu na veletrhu CES 2020. Její Virtual Visor je průhledný LCD displej, který monitoruje zdroje světla přicházející zvenčí a cloní jen ta, která dopadají do očí řidiče. Za originální nápad získali vývojáři ocenění CES Best of Innovation. **c**

AUGMENTED REALITY (AR)

Vývojem neprochází jen samotné aplikace, ale i způsob, jakým s uživateli komunikují. Přispívá k tomu rychlý rozvoj AR, tedy rozšířené (augmented) reality. BMW, Audi a další automobilky již zavádí systémy, které promítají informace na čelní sklo. Experimentuje se i s technologií, která bude soustavou čidel v reálném čase vytvářet holografický obraz okolí vozu a promítat ho přímo do očí řidiče. Ten bude mít kompletní přehled o dopravní situaci, potenciálních překážkách a bude schopen sledovat celé okolí vozu. AR bude přinášet informace i spolujezdcům a pasažérům. Jedete kolem hezké restaurace? Stačí Źuknout na její obraz v okně a rozbalit si informace o ořivací době a jídelním lístku. Automobilky hodlají AR využívat i interně pro účely údržby a obsluhy. Namísto ježdění do servisu se majitel spojí s technikem na dálku. Ten si vyvolá virtuální model vozu, se kterým bude možné manipulovat, rozebírat ho a odstraňovat závady, které mu inteligentní senzory nahlásí.





NOVÉ MG HS

Since 1924



150 000 km



VYZKOUŠEJTE SI NOVÉ MG I VY

Atraktivní design se sportovní image, bezpečí a pohodlí – to je zcela nové MG HS. Prostorný interiér velkého SUV plný komfortních a chytrých vychytávek vás zve k dokonalému zážitku a moderní technologie vám zpříjemní každou cestu. Vyberte si nové HS s výkonným benzinovým motorem 162 koní, který se skvěle doplňuje s ideálním nastavením podvozku pro maximální potěšení z jízdy. Vaše pohodlí a bezpečí je vždy na prvním místě i díky špičkovému systému MG Pilot a bohaté úložné prostory vám poskytnou naprostou volnost. Díky konektivitě Android Auto nebo Apple CarPlay pak máte vše po ruce a zábava s vaším novým MG HS tak může začít. Tovární záruka na 7 let nebo 150 000 km.

Kombinovaná spotřeba 7,4 – 7,6 l / 100km, emise CO₂ 168 – 174 g / km (dle normy WLTP).
Údaje dle směrnic a nařízení EU nebo předpisů EHK. Obrázky jsou ilustrativní.

www.mgmotor-czech.cz

Ved' mě dál, cesto má...

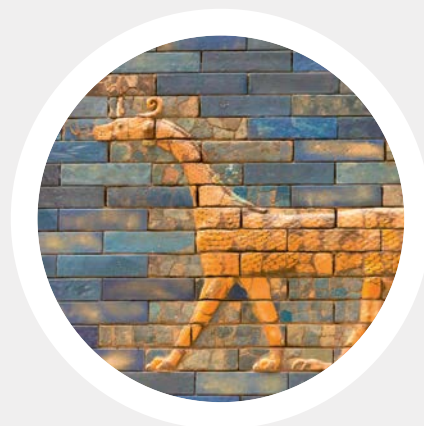
Historie cest je stejně dlouhá a zajímavá jako dějiny civilizací, které se jimi ubíraly. Pojdme se podívat, jak jsme se z chodníčků vyšlapaných podél zvířecích stezek pracovali až k dnešním vozovkám plným senzorů a chytrých technologií.

Text Jiří Holubec, **Foto** Shutterstock



Takhle se vinou zákruty prastaré hedvábné stezky mezi Čínou a Indií.

Kdo a kdy prošlapal první cestu, nevíme. Pravděpodobně vedla, stejně jako zvířecí stezky, ke zdroji pitné vody, k brodu nebo se ubírala průchodným úsekem těžkého terénu. Lidmi budované cesty začaly vznikat zároveň s prvními osadami a městy – pravděpodobně někdy před 14 tisíci lety. První stezky a chodníky spojovaly osady mezi sebou a vedly také místy, kudy se do měst přiváželo zboží. Časem se tyto obchodní cesty prodlužovaly, až propojily celé kontinenty. Jantarová stezka vedla z dnešního Afghánistánu přes Persii a Arábii až do Egypta. Hedvábná stezka se proplétala přes celý tehdejší svět z Číny až do Španělska. Písečný a hliněný povrch stezek, který se při dešti měnil v bláto, však transport značně ztěžoval a prodražoval. Ze záznamů víme, že se cena zboží kvůli přepravním potížím každých 100 mil zdvojnásobila. Není tedy divu, že lidé začali přemýšlet, jak cesty vylepšit.



Babylon

Ištarina brána (575 př. n. l.)
K její výstavbě došlo za krále Nebukadnesara II. a byla zasvěcena babylonské bohyni plodnosti, lásky a války Ištar. Ve 30. letech 20. století byla postavena její rekonstrukce v Pergamonském muzeu v Berlíně.

(foto: wassiliy-architect / Shutterstock.com)

Cesty králů

Spory se vedou i o tom, která civilizace začala cesty zpevňovat. Mohli to být Sumeřané, kteří dláždili ulice Babylonu hliněnými dlaždicemi spojenými dehtem. Nebo Egypťané, kteří vykládali kamením cesty ke stavenišťům pyramid. Opravdovými mistry cestáři byli Asyřané, jejichž říše vládla Blízkému východu takřka 13 století. Asyrští inženýři vytvořili systém zpevněných a dlážděných cest zvaných hūl šarri, který přečkal i zánik impéria. Perský vladař Darius Veliký na jedné z nich nechal postavit slavnou královskou cestu. Vedla napříč Blízkým východem od Perského zálivu až k Egejskému moři. Cestu dlouhou 2 699 km mohl jezdec urazit během devíti dní.



Pompeje

I ve starověkých Pompejích, pohřbených roku 79 pod popelem z Vesuvu, se dochovaly dlážděné cesty a přechody pro chodce.

(foto: wassiliy-architect Shutterstock.com)

ITÁLIE



1440

Via Appia

je nejdůležitější silnice starověkého Říma. Má téměř 200 kilometrů a vede z Říma do města Capua v Kampánii.

(foto: wassiliy-architect / Shutterstock.com)

Via Appia

Panoramatický pohled na historický akvadukt tvořící pěší ulici via dell'Acquedotto podél starobylé ulice via Appia v historické čtvrti italského města Perugia.



Všechny cesty vedou z Říma

Na úplně jinou úroveň posunuli stavitelství silnic Římané. Jejich inženýři dokázali systémem cest pokrýt celé Středozemí, severní Afriku, většinu západní Evropy včetně Pyrenejského poloostrova a velkou část Británie. Evropským „barbarům“ musela římská via připadat jako z jiného světa. Její minimální šířka byla zákonem stanovena na 2,4 m v přímé linii a 4,9 m v oblouku a tvořily ji čtyři vrstvy. Do výkopu byl nejdříve uložen podklad z písku nebo kamení spojeného maltou, na něm spočívala vyskládaná vrstva kamenů, tu pokrývala šterková pokrývka a finální vrstva kaménků prosypaných pískem. Hlavní silnice se dláždily pečlivě ukládanými plochými kameny a povrch cest byl důmyslně

vytvarován tak, aby ze středu odtékala voda do odvodňovacích struh. Římská technologie předběhla dobu natolik, že jsme ji nedokázali vylepšit až do konce 19. století. Mnohé cesty jsou základem dnešních silnic a dálnic, některé dokonce najdete v původní podobě. Například slavnou via Appia, která spojuje Řím s přímořským letoviskem Brindisi.

I k předkolumbovskému peruánskému městu Machu Picchu vedly stezky horskými průsmyky majestátních And.

Machu Picchu / Cuzco Peru

Strmé stezky Inků

Je zajímavé sledovat, jak stavitelství cest odráželo fungování civilizací. Mocná říše Inků, která celá staletí vládla Jižní Americe, například nikdy nezavedla používání kola. Správu území zahrnujícího dnešní Kolumbii, Ekvádor, Peru, Bolívii, Chile a Argentinu proto zajišťovali pěší poslové a odpovídal tomu i systém cest. Incké silnice byly úzké, kopírovaly přirozené průchody terénem, stoupaly po dlouhých terasách vysekaných do skal a schodištích, která čítala i 3000 stupňů. Inkové byli však i zdatní inženýři. V bažinatém terénu dokázali stavět kilometry dlouhé násypy a visuté mosty.

Skotský stavební inženýr a stavitel protkal své rodné Skotsko silnicemi, kanály, tunely i mosty.



Jednou ze staveb skotského stavebního génia byl i visutý most přes úžinu Menai, která odděluje ostrov Anglesey od pevniny Walesu.

Thomas Telford
(1757-1834)

Moderní silničáři

Jakkoliv byly římské silnice dokonalé, postupně přestaly stačit nárokům postupující průmyslové revoluce. Není náhodou, že se moderní silnice zrodila v centru století páry – v Británii. Za zakladatele moderního cestářství jsou považováni skotští inženýři Thomas Telford a John Loudon McAdam. Od Římanů převzali vrstvenou konstrukci, spádování povrchu a odvodňovací strouhy. Thomas Telford k tomu přidal normy řídicí úhly klesání, poloměry zatáček, napojení silnic na mosty, tunely a přístavy. Pan McAdam se zase proslavil vylepšením skladby povrchu silnic. Vyvinul systém dláždění do symetrických vzorů a pokrývku ze štěrku zpevněného prosívkou, které se dodnes na jeho počest říká „makadam“. Když pak velšský vynálezce Edgar Purnell Hooley přišel na způsob, jak prašný povrch cest zpevnit dehtovou směsí, a s rozmachem ropného průmyslu získali cestáři levný a pevný asfalt, začaly se cesty podobat těm, po kterých jezdíme dnes.



Cesty do budoucna

Od doby, kdy lidé bosýma nohama prošlapávali zvířecí stezky, uplynulo mnoho tisíc let. Za tu dobu se změnil jak náš způsob života, tak cesty, kterými se během něho ubíráme. Současné silnice jsou malým zázrakem inženýrství a přehlídkou nových materiálů. Jejich povrch je protkaný senzory, které automaticky řídí dopravu ve městech. Do jejich konstrukce a oprav se zapojují drony i 3D tiskárny. Stavby silnic se staly ideálním využitím pro recyklaci materiálů, porézním asfaltem dokážeme sbírat vodu do podzemních

kolektorů. Experimentujeme se solárními panely zabudovanými do chodníků, či dokonce s vozovkami, které z vibrací projíždějících aut vyrábí elektřinu. Vzory vylišované do povrchu chodníků předávají informace nevidomým a na „melody roads“ vám vroubky v asfaltu vyloudí v interiéru automobilu hezkou písničku. Během celé historie se vlastně nezměnilo jen jedno. Stejně jako naši předkové i my věříme, že nás cesta dovede k cíli a že se po ní zase v bezpečí vrátíme domů. **c**

197

Do doby, než nám melody road vyloudí nějaké písně, to bude asi ještě chvíli trvat, ale už teď umí některé cesty vyrábět elektřinu či sbírat vodu.

PRO VÁŠ KOMFORT

ISOTRA®



JSME ČESKÝ VÝROBCE STÍNICÍ TECHNIKY.

Již 30 let se staráme o to, abyste se doma cítili pohodlně, měli ty nejlepší světelné podmínky a mohli se věnovat věcem, které máte opravdu rádi.

www.isotra.cz

ŽALUZIE : ROLETY : MARKÝZY : PERGOLY



LeasePlan

Klientům
vždy pomůžeme





V současnosti jsou důležité včasné objednávky, říká obchodní ředitel LeasePlanu

Společnosti LeasePlan se v uplynulých letech v Česku dařilo. Vděčí za to neustálé intenzivní spolupráci se stávajícími zákazníky i novým obchodním vztahům. Klíč k úspěchu je podle Petera Tölgyesiho, obchodního ředitele LeasePlan Česká republika, v tom, s klienty mluvit o jejich potřebách. „Musíme být schopni poradit s čímkoli, ať už je to reporting, elektromobilita, nebo třeba již zmiňované dodací lhůty aut,” říká Tölgyesi.

Text Luděk Vokáč, **Foto** Vašek Jedlička

Trh s novými auty je v uplynulých letech trochu nevyzpytatelný. Ovlivnilo to nějak byznys LeasePlanu v Česku?

Pro nás byly uplynulé roky velmi úspěšné. V letech 2021 a 2022 jsme zaznamenali velmi dobré obchodní výsledky. Uspěli jsme v tendrech u fleetově velkých firem. V loňském roce jsme například začali ve větším množství dodávat vozidla společnosti ČEZ. I díky tomu jsme v Česku vloni obhájili pozici jedničky na trhu, aktuální počet vozidel spravovaných naší společností dosahuje téměř 30 000 aut. To jsou vzhledem k tomu, že automobilky stále nejsou schopny často dodávat auta v dříve obvyklých dodacích lhůtách, podle mě skvělé výsledky.

Horší dostupnost aut však musíte řešit. Jak se s ní vypořádáváte?

To má několik rovin. S nadsázkou uvedu, že pokud máte stávající auto, tak vlastně nemáte problém. A je opravdu poměrně dost zákazníků, kteří si jednoduše ponechají svá stávající auta o něco déle, než plánovali. To je samozřejmě snadné a rychlé řešení, které ale má také určitá úskalí. Předně takto nejde prodlužovat životnost aut „donekonečna“, jelikož od určité úrovně věku a nájezdu kilometrů vidíme výrazný nárůst servisních nákladů na taková auta. Když zákazník prodlouží leasing auta do pěti let, zásadní problém to nebude, ale delší protahování provozu vozidla už se nemusí vyplatit. S tím souvisí ještě další věc a to je inflace a nárůst úrokových sazeb. Profinancování vozidel po konci jejich regulérního termínu je aktuálně výrazně dražší, proti situaci před dvěma lety jsou dnes úrokové sazby na dvojnásobných hodnotách.

A jak to řešíte u zákazníků, kteří životnost auta prodlužovat nechťejí, nebo už tak učinili a teď potřebují opravdu auto nové?

Z krátkodobého hlediska nabízíme především dvě řešení. Tím jedním je služba FlexiPlan, v rámci které zapůjčujeme auta v krátkodobějším horizontu, od jednoho měsíce do jednoho roku. To je řešení pro rychlou náhradu auta, které muselo být náhle vyřazeno z flotily, nebo třeba auta pro nového zaměstnance. FlexiPlan překlene tu dobu, než zákazník objedná a obdrží auto nové. Musím uznat, že i pro mě je překvapením obliba této služby mezi zákazníky všech velikostí, novými i dlouholetými klienty. Druhé řešení je nová cesta, kdy poměrně velký počet vozidel objednávané tzv. „na sebe“, tedy bez znalosti konkrétního finálního zákazníka či uživatele. Tato auta jsme schopni zákazníkům dodat kdykoli, protože je máme skladem. Znamená to ale, že si v tom případě nemůže zákazník tak dobře vybrat konkrétní značku, model, nebo dokonce výbavu, většinou je to řešení spíš pro menší firmy s flexibilní car policy.

A co nová auta přesně podle požadavků zákazníků, jak to s nimi je?

U nich je nesmírně důležité, aby je zákazníci objednávali včas. Mnozí to již dělají, přesto bych zde opět apeloval na všechny naše zákazníky, aby objednávky neodkládali. To, že se situace v objednání a dodání vozidel opravdu změnila, dokládají aktuální počty objednaných nedodaných vozidel. Ve srovnání s historicky standardním počtem objednávek je náš aktuální stav velmi blízko čtyřnásobku s tím, že se objevuje i termín dodání v roce 2025. Snažíme se aktivně vysvětlovat i dalším klientům, že včasné objednání auta je tou jedinou spolehlivou cestou, jak si potřebný vůz zajistit. Na druhou stranu chápeme, že objednávat auta takto dopředu není pro mnohé zákazníky vůbec jednoduché. Malé ani velké firmy nemají samozřejmě žádné zaručené informace, jak se bude v nejbližším horizontu vyvíjet ekonomická situace, a dělat závazky na tak dlouho dopředu není snadné. Navíc tu je samozřejmě i to riziko, že výrobce na takovou dobu dopředu nemusí být schopen garantovat cenu nebo třeba ani konkrétní výbavu auta. My o tom ale se zákazníky komunikujeme a snažíme se je přesvědčit, ať raději auto objednají, a pokud v době dodání pro něj nebudou mít využití, samozřejmě jim pomůžeme situaci řešit.

Komunikace se zákazníky musí být i kvůli tomu náročná a intenzivní...

Ano a i tento fakt je jedním z důvodů, proč u řady našich procesů a běžné agendy nebo reportingu pro zákazníka hodně sázíme na digitalizaci. Někdy jde o zjednodušení věcí u nás na pozadí, jindy o moderní digitální řešení přímo pro klienty. Rád bych zmínil digitální kartu vozidla do mobilního telefonu DriverPass. Zde uživatel auta vidí kompletní nastavení služeb i potřebné údaje o vozidle. Uživatel může přes aplikaci řešit agendu jako třeba objednávání do servisu, přivolání asistenční služby, hlášení pojistných událostí a další úkony. Na dalších novinkách v oblasti digitalizace intenzivně pracujeme. Pravdou je, že i v této oblasti hraje značnou roli komunikace se zákazníky. Od našich zákazníků potřebujeme podporu v oblasti kontaktních údajů o uživateli vozidel – na oplátku nabízíme zjednodušení a zrychlení služeb.

Jak vnímáte nástup elektromobility a její povinné zavedení v roce 2035?

Čistě pragmaticky, na základním principu našeho byznysu to nic nemění, službu budeme dodávat podobnou, ať už auta budou jakkoli drahá a budou jezdit na jakýkoli pohon, v návaznosti na nástup elektromobility samozřejmě upravujeme rozsah služeb. V Česku se zatím elektromobilita rozjíždí pomalu, ale my o ní samozřejmě s klienty mluvíme a opět jim nabízíme pomocnou ruku.



Peter Tölgyesi

Kariéru začínal v Komerční bance jako finanční analytik. Pak už jeho kroky směřovaly do české pobočky LeasePlanu. Nastoupil do ní v roce 1997, tedy jen dva roky po jejím založení, na pozici obchodního manažera. Postupně stoupal ve firemní hierarchii. Osm let vedl klientské oddělení společnosti, čtyři roky byl obchodním ředitelem. Pak si na sedm let odskočil do vedení společnosti ČEZ Korporátní služby, potom se vrátil na stejnou pozici.

Radíme už se samotným výběrem auta, tam totiž nezáleží jen na tom, co vyhovuje car policy nebo třeba dojezdem, ale také o vytipování vhodných tras a především zajištění nabíjení aut. Za klíčový bod elektromobility považuji v tuto chvíli absolutní připravenost poskytnout kvalitní konzultační podporu našim zákazníkům. Pokud jsem zmiňoval rozšíření služeb, jde především o doprovodné služby včetně financování v oblasti nabíjení vozidel, vykazování nákladů a navázání kvalitní spolupráce s dodavateli „nabíjecího řešení“.

LeasePlan samotný aktuálně prochází vlastnickými změnami. Co to bude pro zákazníky znamenat?

Na globální úrovni byl po konkrétních akvizičních krocích vloni spuštěn proces sloučení leasingových společností LeasePlan a ALD. Avšak Evropská komise vyčlenila šest trhů, kde toto spojení nepovolila z důvodu konkurenčního postavení a kde tedy musí být pobočky LeasePlanu z globální transakce vyňaty. Spadá sem i Česká republika a pro českou pobočku tedy hledají zúčastněné strany nového vlastníka (v době uzávěrky nebyl znám, ale v době vydání již může být transakce dokončena – pozn. red.). Pro zákazníky tento proces nic nemění. V naší společnosti bylo vždy hlavním principem poskytovat maximální kvalitu služby pro zákazníka plně přizpůsobenou jeho potřebám. Rozhodnutí Evropské komise dává zákazníkům jistotu, že na tomto přístupu se nic měnit nebude, a my budeme připraveni dosavadní podmínky ctít i nadále a pokračovat s našimi zákazníky ve spolupráci s poskytováním služeb v nezměněné kvalitě bez ohledu na vlastnickou strukturu. **c**

Věrnostní klub OMV se vyplatí

Nainstalujte aplikaci a čerpejte výhody

Nový věrnostní klub OMV MyStation byl pro české řidiče spuštěn v polovině loňského roku a díky velmi atraktivním nabídkám si brzy získal oblibu zákazníků. Vzhledem k velkému zájmu nabízí OMV v prvním čtvrtletí roku 2023 stále ještě celou řadu zaváděcích benefitů.

Moderní aplikace OMV MyStation přináší zákazníkům odměny za nákupy i využívání služeb.

Odměny, benefity za registraci i doporučení a narozeninové dárky

V rámci věrnostního klubu sbírají zákazníci body za čerpání každého litru paliva, nákupy či využití myčky na čerpacích stanicích OMV v ČR. Možnosti využití bodů mohou zákazníci sledovat v ročním a měsíčním katalogu přímo ve své aplikaci, stejně jako všechny aktuálně využitelné odměny, které zobrazuje přímo hlavní strana aplikace OMV MyStation. Zaváděcí i průběžné benefity jsou nastaveny tak, aby zákazník mohl hned po registraci a prvním načerpání pohonných hmot získat za své body některou z odměn. Na cestách je možné využít také navigaci na nejbližší čerpací stanici OMV.

„Náš věrnostní klub jsme navrhli tak, aby se k nám zákazníci rádi vraceli. Moderní mobilní platforma nám umožňuje reagovat na aktuální možnosti, připravovat sezonní akce, zajímavé nabídky, spolupracovat s dalšími partnery a brzy chceme zavést dokonce

atraktivní odměny na míru každému zákazníkovi. Aplikace informuje o počtu bodů i o všech novinkách klubu. Českým řidičům nabízíme dlouhodobé stabilní odměny a připravujeme atraktivní krátkodobé promoakce. Věrnostní klub vnímáme také jako vhodný nástroj k představení benefitů výjimečných prémiových paliv MaxxMotion, která pocházejí výhradně z naší vlastní rafinerie ve Vídni. Každý měsíc se v rámci klubu zaměřujeme na podporu konkrétního segmentu nabídky,“ říká Michal Janda, marketingový manažer společnosti OMV Česká republika.

JAK SE ZAPOJIT A SBÍRAT BODY

Do věrnostního klubu OMV MyStation se může zapojit každý zákazník, který používá chytrý telefon s operačním systémem Android nebo iOS. Za registraci do aplikace nyní automaticky získá hned několik zaváděcích dárků, které může ihned využít. Zajímavé odměny lze také získat za doporučení nového věrnostního klubu OMV známým. OMV MyStation nabízí navíc služby elektronické peněženky, do níž si uživatelé mohou uložit všechny věrnostní karty, které využívají.

Účast ve věrnostním klubu je bezplatná a prvních 100 bodů získává každý nový člen automaticky hned po registraci. Další body sbírají zákazníci za čerpání pohonných hmot a nákupy či využití myčky na čerpacích stanicích OMV v ČR. Dalších 100 bodů lze získat za doporučení klubu známým. Doporučení je možné jednoduše zaslat ve zprávě s uvítacím kódem generovaným přímo v aplikaci.

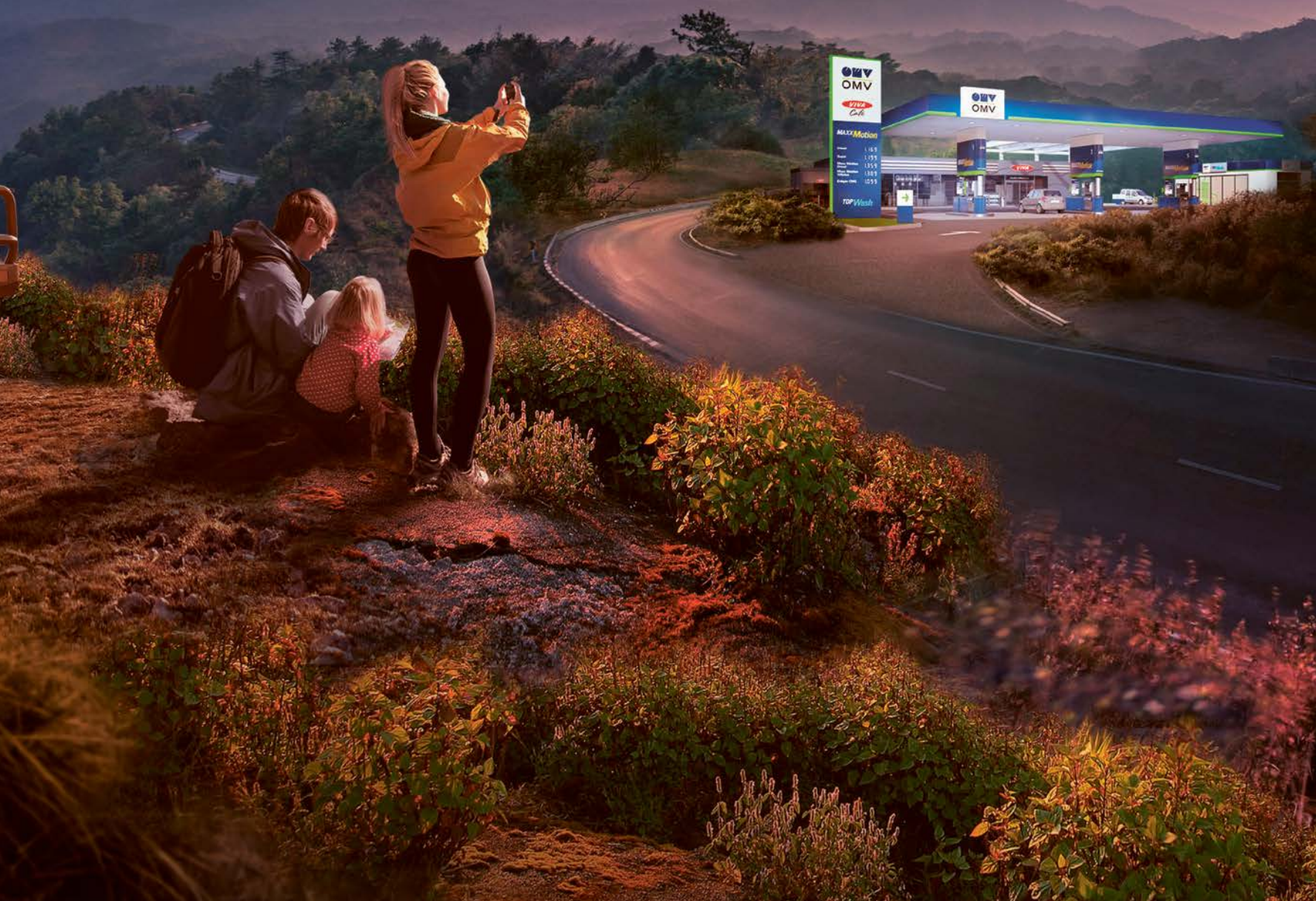




VÝHODY PRO NOVÉ ČLENY KLUBU VIVA KÁVA ZDARMA.

Pokud ještě nejste členy věrnostního klubu OMV MyStation a máte chuť na kávu, nainstalujte si aplikaci, registrujte se a řekněte si o první uvítací dárek – kávu VIVA. Vychutnejte si pečlivě vybranou fairtrade kávu, kterou si zamilujete. A navíc, kávu dostanete od OMV také jako narozeninový dárek.

STÁHNĚTE SI APLIKACI OMV MYSTATION JEŠTĚ DNES



Provoz elektromobilu

je v Evropě výhodnější než kdy jindy, Česko však patří mezi nejdražší země

I přes rostoucí ceny elektrické energie jsou celkové náklady na vlastnictví a provoz elektromobilu ve většině evropských zemí stejné nebo nižší než u srovnatelného vozu se spalovacím motorem. Vyplývá to z aktuálního vydání analýzy Car Cost Index, kterou každoročně zveřejňuje leasingová společnost LeasePlan.

Text LeasePlan, **Foto** LeasePlan

Sběr dat probíhal ve 22 zemích včetně České republiky. Průzkum potvrdil, že stále patříme ke státům, kde řídit elektromobil vyjde draž než ve většině evropských zemí. Česká republika se zařadila mezi několik málo zemí, kde je provoz elektromobilů nákladnější než provoz konvenčních vozidel, přestože se tento rozdíl postupně zmenšuje.

„Hlavním důvodem je minimální podpora elektromobility ze strany státu. Zatímco v některých zemích aktivní vládní politika rozhýbala prodeje elektrických vozidel na takovou úroveň, že dnes už tam některé pobídky snižují, nebo ruší, u nás jsme se systematickou podporou elektromobility v podstatě ještě nezačali,“ říká Martin Brix, generální ředitel české pobočky společnosti LeasePlan.

V roce 2022 se studie Car Cost Index soustředila na nákladovost provozu automobilů ze čtyř segmentů trhu: menších modelů nižší třídy, kompaktních vozů, standardních vozidel střední třídy,

kteří jsou nejčastěji zastoupena ve firmních flotilách a ke kterým patří například Škoda Enyaq, a prémiových aut střední velikosti.

Klíčovým zjištěním analýzy je, že navzdory růstu cen energií zůstávají výdaje na pohon u elektromobilů výrazně nižší položkou v celkových nákladech, než je tomu u automobilů jezdících na benzin nebo naftu. Zatímco u elektromobilů představují výdaje na palivo 15% celkových nákladů, u benzinových vozů je to 23% a u naftových 28%.

Provoz elektrických vozů je ve většině evropských zemí srovnatelný, nebo dokonce levnější než provoz konvenčních vozidel. Studie ukázala, že kompaktní elektromobily jsou nákladově konkurenceschopné v 18 z 22 zemí, standardní elektromobily střední velikosti v 19 státech a prémiová vozidla střední velikosti v 18 zemích.

Průměrné měsíční náklady na provoz a vlastnictví automobilu bez ohledu na druh pohonu se přitom velmi liší

– od 905 eur (22 000 Kč) za měsíc v Řecku po 1 313 eur (31 900 Kč) ve Švýcarsku. V České republice dosahují průměrné měsíční výdaje 1 144 eur (27 800 Kč).

Na trhu je v současnosti dostupných mnohem více elektrických modelů než kdykoli předtím. Zatímco první Car Cost Index mohl před osmi lety zkoumat pouze 11 elektromobilů, loni už to bylo 33 modelů.

Tex Gunning, generální ředitel nadnárodní společnosti LeasePlan, k výsledkům analýzy řekl: „Elektromobily jsou nejlepším způsobem, jak chránit řidiče před raketově rostoucími náklady na pohonné hmoty. Bohužel některé vlády omezují pobídky na nákup elektromobilů, a to i v zemích s ambiciózními cíli nulových emisí. Podle nás je to příliš brzy. Tento postoj bude mít katastrofální dopady na boj proti změně klimatu. Potřebujeme konzistentní dlouhodobou politiku, která zajistí, že přechod na elektromobil bude rozumnou volbou pro všechny řidiče.“





68

Oproti roku 2021
vzrostl počet
elektromobilů na
světových silnicích
o 68 %.

CELKOVÉ MĚSÍČNÍ NÁKLADY
na vlastnictví a provoz v segmentu D1, nejoblíbenější kategorii pro firemní klientelu

	AT	BE	CH	CZ	DE	DK	ES	FI	FR	GR	HU	IE	IT	LU	NL	NO	PL	PT	RO	SE	SK	UK
BEV	1,121	1,117	1,264	1,256	1,143	1,014	1,059	991	861	844	1,100	993	1,162	980	1,073	1,193	958	898	1,034	1,036	961	1,050
PHEV	1,429	1,559	1,486	1,327	1,254	1,129	1,178	1,132	1,114	1,044	1,170	1,068	1,089	1,209	1,213	1,247	1,066	1,289	1,044	1,141	1,069	1,224
DIESEL	1,120	1,159	1,375	1,119	1,135	1,116	1,042	1,172	1,140	934	1,147	1,033	038	1,165	1,305	1,365	931	1,364	1,006	1,155	958	1,047
PETROL	1,125	1,141	1,361	1,139	1,130	1,137	1,022	1,149	1,066	1,018	1,157	1,066	1,055	1,160	1,148	1,476	880	1,466	1,010	1,114	035	1,079

Výška měsíční splátky v EUR

Skupina LeasePlan se zavázala, že do roku 2030 dosáhne čistých nulových výfukových emisí ze své financované flotily. LeasePlan je také zakládajícím partnerem iniciativy The Climate Group EV100, která byla představena v září 2017 u příležitosti zasedání Valného shromáždění OSN. **c**

O METODICE CAR COST INDEX

V roce 2022 bylo do průzkumu zařazeno 22 zemí: Belgie, Česká republika, Dánsko, Finsko, Francie, Lucembursko, Maďarsko, Německo, Irsko, Itálie, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko a Velká Británie.

Pro potřeby analýzy byly celkové náklady na provoz automobilů (TCO) zprůměrovány za první čtyři roky vlastnictví při předpokládaném ročním nájezdu 30 tisíc kilometrů. Pojem „nákladově konkurenceschopné“ je přitom pro účely indexu definován jako stav, kdy provoz elektromobilu není o více než 5 % dražší než provoz srovnatelného konvenčního vozu.

Index nákladů zohledňuje tyto výdaje spojené s vlastnictvím a provozem automobilu: energie/paliva, odpisy, daně, úroky, pojištění a údržbu.

Nábytek,

jehož srdce
tvorí design
a řemeslo

Někdy se můžete snažit
sebevíc, ale když nemáte
toho správného parťáka
v zádech, je těžké se
pohnout kupředu.
A v této rubrice vám
budeme přinášet příběhy
lidí, kteří o tom vědí své.
Podnikavci, byznysmeni
i kreativci tady budou
mluvit o tom, jak je
důležité, že jsou Spolu.

Text Jana Bohutínská, **Foto** archiv TON





Když si čeští nábytkáři z firmy TON povídali s designérským duem kaschkasch z německého Kolína nad Rýnem, měli designéři Florian Kallus a Sebastian Schneider úplně jasno. Před home officem preferují práci ve studiu, kde se setkají s ostatními, jak říkají v rozhovoru na firemním webu. „Naše filozofie je založena na spolupráci a předávání zkušeností,” vysvětlil Florian. Sebastian přiznal, že je pro něj studio podstatné kvůli lidem, kteří v něm pracují. „Díky tomu, že se doplňujeme a společně řešíme projekty tváří v tvář, vznikají v reálném čase dobré nápady,” uvedl.

ZŮSTAT PŘÁTELI

Tihle dva chlapci se věnují navrhování nábytku a svítidel, pro TON navrhli modulární stoly P.O.V. Designové studio kaschkasch přitom stojí na spolupráci od samého začátku. Fajn atmosféru jim ke spolupráci ve studiu dodává, jak prozradili, i dobrá kvalitní káva a domácí sušenky.

A jaký je recept? Nikoliv na sušenky, ale na dlouhodobou spolupráci? Podle Mårtena Claessona ze švédského architektonického a designérského studia Claesson Koivisto Rune je podstatná ingredience jasná a jen jediná. „Recept je stejný jako u každého manželství. Je to snadné – snažíme se zůstat přáteli,” vzkázal Mårten po Adamu Štěchovi, teoretikovi designu, architektury a umění, který rozhovor pro TON pořizoval. Snad jen o té snadnosti bychom mohli s designérem ze studia, které pro TON navrhlo kolekci sedacího nábytku 822, trochu polemizovat.

SPOLU S PŘÍRODOU I S LIDMI

Když se ponoříme ke kořenům TONu, dříve pod jménem Thonet, jestliže by u firemní kolébky stály jako v pohádce tři sudičky, spolupráce by určitě byla jednou ze sudeb, kterou by od nich podnik dostal do vínku. Když totiž jeho zakladatel Michael Thonet, původně vyučený truhlář, rozjel v roce 1861 v Bystřici pod Hostýnem svou továrnu na ohýbaný nábytek, vybral si místo kvůli bukovým lesům, které ho obklopovaly. Právě z nich, ve spolupráci s přírodou, nábytek dál vyráběl – a továrna je tu dodnes.


Michael Thonet

profimedia.cz

Představme si pár dalších střípků z historie podniku. Bez spolupráce by nic velkého a trvalého nevzniklo. O spolupráci šlo i v případě Thonetových zaměstnankyň a zaměstnanců, zlínský Baťa nebyl jediný podnikatel, který se o své lidi staral. Pro ně zřídili Thonetové v Bystřici odborné školy i mateřinky pro jejich děti, budovali dělnické domky. To vše pod svým příjmením, na své jméno, Thonet, což je původní název podniku. Na označení národní podnik TON, Továrny Ohýbaného Nábytku, se zkrátil až v 50. letech 20. století, pár let po znárodnění. K tomu došlo hned po druhé světové válce, v roce 1945. Spolupráce s designéry však ani tehdy neustala a TON měl od 50. let svůj vlastní návrhářský ateliér.

VÝKVĚT FUNKCIONALISTICKÉ ARCHITEKTURY A DESIGNU

Ale to předbíháme. „Šest ohýbaných komponentů, osm vrutů a dva šrouby tvořily jednu z nejslavnějších židlí všech dob,” píše Adam Štěch ve své knize o historii ohýbaného nábytku +-160 let. Řeč je o ikonické, designově neuvěřitelně čisté Thonetově židli číslo 14. Zatímco v 19. století byl ohýbaný nábytek poměrně běžným zbožím pro kavárny, úřady a školy, po přelomu století se situace změnila. Nejen klasických židlí „thonetek” se totiž chopili architekti a designéři, u jejichž jmen se nám dnes tají dech: například Adolf Loos, Josef Hoffmann nebo Ludwig Mies van der Rohe (architekt slavné brněnské vily Tugendhat). Jednoduchost a elegancie ohýbaného nábytku ho předurčila pro funkcionalistické interiéry.

Thonetovy židle číslo 6009 od designéra Fritze Nagela použil Le Corbusier při přípravě pavilonu L'Esprit Nouveau na mezinárodní výstavě dekorativního umění v Paříži v roce 1925. Thonetův nábytek se spojil se svěžím meziválečným moderním životním stylem. Pokud by vás slavná éra ohýbaného nábytku více zajímala, obraťte se na knihu Jiřího Uhlíře, vášnivého sběratele historického nábytku, kterou pojmenoval Thonet – Mundus a ti druzí. Vzešla ze stejnojmenné výstavy uspořádané v roce 2010 v Moravské galerii v Brně, tedy ve městě dodnes plném funkcionalistických architektonických perel. Ani ty by ostatně nevznikly bez úzké spolupráce osvědčených privátních investorů s progresivními moderními architekty.

ELEGANTNÍ BRAMBŮREK

Avšak zpět do současnosti. Při pohledu na spolupráce TONu s designéry se dá bez nadsázky říct, že je TON dodnes něčím jako průvodce designem. Firemní produkty jsou stále viditelnými stopami těch, kteří v designu něco znamenají, a je dobrodružné se po nich vydat. Za každým produktem se skrývá příběh. A TON za svou práci získává ceny v silné konkurenci na prestižních designérských soutěžích Good Design nebo Red Dot.



křeslo Chips

„Pro TON je důležitá kvalita – v konstrukci a designu. Takto vytvořený produkt se totiž stává nadčasovým a předává se z generace na generaci. To si přejeme a také bereme jako jeden z pilířů udržitelnosti. Práce a přístup designérů je proto klíčový, nábytek tak v čase hodnotu neztrácí, ale naopak

Ohýbání dřeva patří do DNA TONu. A je to trochu alchymie.



získává. Tento přístup se v továrně na ohýbaný nábytek v Bystřici pod Hostýnem osvědčil už od roku 1861, kdy se tu začaly vyrábět první ikonické ohýbané židle, jako například model č. 14. My se dnes snažíme tyto odkazy nejen uchovávat, ale přidávat na ně, právě skrze oči designérů, pohledy současné doby," popisuje esenci firemní filozofie Anna Handlová z TONu.



Lucie Koldová

Některé designéry už jsme jmenovali, tak se teď podívejme i na designérky. Mezi nimi září Lucie Koldová. Designérská hvězda, autorka ikonických svítidel, která uspěla v Paříži, navrhla pro TON elegantní lounge křeslo Chips spolu se stejnojmenným taburetem. Brambůrkové pojmenování se odráží v typickém prohnutí opěradla, nemá nutně navádět k tomu, co v křesle mlsat. „Lounge křeslo má být již od pohledu pohodlným objektem, proto Chips staví na měkkých křivkách. Je to solitér s vlastním charakterem a příběhem. Oproti klasické židli má být trochu sexy," komentovala designérka své dílo. Dodala, jak ji potěšilo, když továrna jí navržené tvary neměla vůbec žádný problém do ohýbaného nábytku převést. Technologii ohýbání přitom popsala jako tanec, při němž její dílo vzniká.

NÁBYTEK INSPIROVANÝ OKVĚTNÍMI PLÁTKY

Italka Eugenia Minerva zase rozšířila produkty TONu o minimalistického němeého sluhu Petalo. V designu se inspirovala v přírodě, konkrétně okvětními lístky. Svě studio, kde se věnuje designu nábytku, interiérovému i produktovému designu, má v Montesilvanu u pobřeží Jaderského moře, a tak s jejím sluhou do ložnice možná symbolicky vnikne i trocha jižního slunce. „Předměty jsou naším jazykem; spojují nás s našimi životními příběhy a to je nakonec to, čím jsou pro nás atraktivní a smysluplné. Byly vytvořeny pro nás, abychom si je užili, abychom mohli osvobodit své emoce a žít v prostředí, které odráží potěšení ze života," tvrdí Eugenia Minerva o duchu své tvorby. I v drobném předmětu pro odkládání denního oblečení její spirit probleskuje.

A teď si uvařte voňavou kávu a naservírujte si na talířek pár domácích sušenek po vzoru Floriana a Sebastiana. Třeba jen na chvíli si zařadíte webovkami TONu nebo ukázkou z knihy Adama Štěcha +-160 let o historii značky a jejich výrobků, která je také online. Příběhy lidské tvořivosti, talentu, vášně a spolupráce, které stojí doslova za každým produktem, vás strhnou. Možná už za chvíli budete na cestě do jednoho ze showroomů, abyste si na židli, kterou jste si vyhlédli podle obrázku, také poseděli a okusili její silný příběh na vlastní kůži. Zajat lze osobně do Brna, do Ostravy nebo přímo do Bystřice pod Hostýnem. V Praze jsou prodejny dvě, v Holešovicích a na Karlově náměstí, kde zrenovovaný showroom osobně otevřela famózní Rossana Orlandi, světově uznávaná galeristka z Milána. Po třiceti letech aktivity opustila svět módy, aby se

před dvaceti lety ponořila do světa umění a designu. Koho totiž současný design pevně chytne o omotá si ho kolem prstu, toho už nepustí. **C**



Petalo / Eugenia Minerva



židle Valencia / Yonoh



Yonoh / Clara del Portillo a Alex Selma



židle a stůl Stockholm / Mads K. Johansen

Tipy pro malé a střední podniky

SLUŽBY GO ZAHRNUTÉ V MĚSÍČNÍ SPLÁTCE:

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

ŠKODA OCTAVIA COMBI

**2.0 TDI / 147KW /
DSG / 4X4 / RS**

za 12 584 Kč / měs. bez DPH
60 měsíců / 15 000 km ročně*
Dostupnost: na dotaz



Standardní výbava: Bezdrátový SmartLink | Asistent rozjezdu do kopce | Dvouzónová klimatizace Climatronic | Elektrické ovládání oken vpředu a vzadu | Front Assist | Asistent jízdy v pružích | Tisňové volání a proaktivní servis | Bluetooth | Vyhřívání čelní sklo | Vyhřívání předních sedadel | KESSY bez Safe systému | Parkovací senzory vpředu a vzadu | Zadní parkovací kamera. **Doplňková výbava:** Barva metalická Race modrá | Litá kola z lehké slitiny Altair 7,5J x 19" | Interiér RS | Rear light View | Remote access + Infotainment online 3 roky | Povinná výbava | Bezpečnostní leptání skel (VIN).

VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE

**2.0 TDI / 147 KW / DSG /
4MOTION / R-LINE**

za 14 876 Kč / měs. bez DPH
60 měsíců / 15 000 km ročně*
Dostupnost: na dotaz



Standardní výbava: Metalická barva Černá Deep, Bílá Oryx, Šedá Platinum | Zatmavená zadní okna | Multifunkční volant v kůži vyhříváný R-L | Kola z lehké slitiny | 18" dojezdové rezervní kolo | Automatická klimatizace Climatronic | USB-C zásuvka pro pasažéry vzadu | Navigace Discover Media | App-Connect Wireless – Smartphone | Asistenční systémy řidiče IQ Drive | Automatická regulace odstupu ACC | Systém rozpoznání chodce | Systém sledování únavy řidiče | Volba profilu jízdy (možnost ECO režimu) | Vyhřívání trysky ostřikovačů | Vyhřívání předních sedadel | Prodloužená záruka 5 let/100 000 km | Front Assist | Lane Assist | Digital Cockpit Pro | ISOFIX | LED světlomety Plus | Light Assist. **Doplňková výbava:** 20" Kola z lehké slitiny Misano | Látkové čalounění magnetic | Titan R-Line | Sportovní podvozek; snížení světlé výšky | Paket R-Line Black Style.

ŠKODA KODIAQ

**2.0 TDI / 147KW /
DSG / 4X4 / L&K**

za 13 542 Kč / měs. bez DPH
36 měsíců / 15 000 km ročně*
Dostupnost: na dotaz



Standardní výbava: Vyhřívání sedadla vpředu a vzadu | Multifunkční vyhříváný kožený volant | Panoramatický kamerový systém | Adaptivní tempomat | Sound systém Canton | Virtuální kokpit 10,25" | Klimatizace Climatronic | Parkovací asistent (Park Assist) | Asistent změny jízdního pruhu (Side Assist) | Asistent rozpoznání únavy (Driver Alert) | Infotainment Amundsen 8" s navigací | Matrix-LED přední světlomety | Top LED zadní světla s animovanými ukazateli směru. **Doplňková výbava:** Metalická barva dle dostupnosti | Kožené čalounění černé L&K s šedým stropem | Remote Access + Infotainment Online 3 roky | Bezpečnostní leptání skel (VIN).

Doporučujeme nové modely



HYUNDAI IONIQ 6

STARÝ DOBRÝ IONIQ POŠESTÉ

Nový, čistě elektrický sedan IONIQ 6 přichází na český trh. IONIQ 6 je k dispozici se dvěma kapacitami baterie a třemi výbavovými stupni. A vybrat si zákazníci mohou i pohon až všech čtyř kol. Standardem je 800V nabíjecí architektura, umožňující ultrarychlé dobíjení.

VOLVO EX90

NOVÉ, ZCELA ELEKTRICKÉ S TŘETÍ ŘADOU SEDEDEL

Výroba elektrického sourozence legendárního Volva XC90 se nezdá být daleko. Napřed to vypadalo, že se produkce posune až na rok 2024, Volvo však znenadání otočilo a začne tuto sedmimístnou lahůdku vyrábět už na konci tohoto roku. Královský prostor, převratné technologie nebo dvě výkonnostní varianty dělají z tohoto modelu exkluzivní zboží.



MG4

KONEČNĚ DOSTUPNÝ ELEKTROMOBIL

Čínsko-anglická značka na českém trhu zatím moc jméno nemá, to se má ale v budoucnu rychle změnit. Budeme ji nejspíš znát jako značku, která udělala elektromobilitu srovnatelně nákladnou s auty se spalovacími motory. Tento elegantní hatchback bude bojovat o pozornost českých zákazníků. V druhé polovině přijde na trh také kombi s označením MG5. **c**



Připravenost a štěstí vystřelily Mr. Krisse



Kristián Mensa aka Mr. Kriss je tanečník a ilustrátor. Magazín Huffington Post ho zařadil do svého žebříčku „20 pod 20“ nejnadanějších inovátorů mladé generace. Nyní je mu pětadvacet a mezi tancem a výtvarným uměním se v Česku i v zahraničí pohybuje jako oboživelník.

Text Jana Bohutínská, Foto Vašek Jedlička



Kristián Mensa, uměleckým jménem Mr. Kriss, kreslí od chvíle, kdy udržel jako malý kluk tužku v ruce. Tanci se začal věnovat, když mu bylo asi jedenáct let. Chytl ho breaking, rychlý streetový taneční styl s akrobatickými prvky, který poprvé uviděl v ulicích Paříže. V pražské breakové taneční škole Opatow Flavours Studio potom začal trénovat se svým bráchou a s trenérem Robertem Kyselou. K tanci postupně přitáhli i další své sourozence. „Jsme čtyři, já, dva bráchové a sestra – a všichni čtyři tančujeme,“ směje se Mr. Kriss, ilustrátor a tanečník. Obě aktivity se snaží vybalancovat.

Někdy víc tančuje, jindy víc času věnuje výtvarné tvorbě. „Jsou to mé koníčky i profese zároveň. Dělam, co mě baví,“ říká spokojeně v únorovém klidu nuselské kavárny Náš bar, kde se setkáváme. Zdi jsou tu vyzdobené jeho kresbami s hravým rukopisem.

OSUDOVÁ MÍSTA: AMERIKA A PAŘÍŽ

Dříve než se mu podařilo dostat do hledáčku uměnímilovných Češek a Čechů, prorazil za hranicemi. „Když mi bylo patnáct, odletěl jsem na roční studijní pobyt do Spojených států. Zažil jsem tam pocit, že můžu

Pořád v pohybu a přitom
nohama pevně na zemi.
Nebo?



Kristiánova výstava
na Nové scéně má zvuk.

s čímkoliv začít od začátku a mít svoji novou identitu. Byl jsem daleko od domova, nikdo mě neznal. Víc jsem se začal věnovat výtvarnému umění a prezentovat se jako umělec. Stouplo mi sebevědomí, dával jsem své ilustrace na Instagram a lidé je sdíleli, začala je přebírat média. Pomohla mi komunita, která sledovala, co dělám. Viděl jsem, jak lidé pozitivně reagují, což mě motivovalo pokračovat,“ vzpomíná.

Co se týče tance, vždy rád cestoval. A tak si už během studia na gymnázium pokaždé našel nějaký víkendový battle (taneční soutěž), třeba v Německu nebo v Lucembursku, a v pátek po škole tam vyrazil autobusem. V pondělí ráno se vrátil a zamířil zase rovnou na vyučování. Budoval si tak taneční jméno v zahraničí a v roce 2019 vyhrál v Paříži soutěž Red Bull Dance Your Style. Video z vítězného battlu mělo na internetu ohromné množství zhlédnutí a s tím začaly přicházet i nabídky k taneční spolupráci. „Bylo to o štěstí a připravenosti,“ komentuje tehdejší dobu. „Byl jsem ve správný čas na správném místě, připravený fyzicky a psychicky na všechno, co se dělo a přicházelo,“ uvažuje. Paříž je pro jeho kariéru osudové místo, kam se rád několikrát ročně vrací.



Talentovaný a ještě vtipný.

LADÍM SE JAKO HUDEBNÍ NÁSTROJ

I dnes, kdy má za sebou spoustu prestižních tanečních spoluprací, se účastní tanečních battlů a vystupuje také v taneční inscenaci Krajina těla na Nové scéně Národního divadla. „Je pro mne pokaždé důležité naladit se v mysl na to, co mne čeká v konkrétním týdnu nebo dnu, a přizpůsobit se tomu. Když hrajeme Krajinu těla, dva dny předem se připravuji fyzicky. Jdu si zaběhat, protáhnu se, zaposiluji, protože představení je hodně fyzicky náročné a z hlediska výdrže je to trochu maraton. Když mě čeká breakový battle, jdu na trénink do svého domovského tanečního studia, poslouchám breakovou hudbu. Mám pocit, že v sobě mám škatulky a vždy si vyberu zrovna to, co potřebuji. A neplatí to jen pro tanece, i když přemýšlím o tanci a výtvarné činnosti, připadám si jako obojživelník, musím se vždy přizpůsobit. Ladím se podobně jako hudební nástroj pokaždé na ten typ hry, který mě zrovna čeká,” vysvětluje svůj přístup.

Když netancuje, kreslí. V době, kdy tělo odpočívá, pracuje se svou myslí a tvoří rukama. „Obě věci se hezky doplňují,” přemýšlí Kristián, který v Café NONA na Nové scéně Národního divadla prezentoval svou výstavu In

Our Hands. Už jako malý kluk miloval komiksy s jejich jednoduchým zobrazením reality. Došlo mu, že nemusí realisticky nakreslit portrét, ale může jednoduchou kresbou vyjádřit svůj nápad, myšlenku. Na kreslení používá iPad nebo si s sebou bere blok a pero. „Není ale až tak jednoduché přeska-
kovat rychle z jednoho světa do druhého. Když chci něco nakreslit, vyhra-
dím si raději celé dopoledne, abych nepřeskakoval z jedné věci na druhou. Pokud cestuji, miluji tvořit na cestách, v letadle nebo ve vlaku, v pohybu.

S upřímností přistupuje
Mr. Kriss i sám k sobě.

Tam mě napadají zajímavé věci. Tlak a rychlost jsou někdy v tvorbě přínosné, ale obecně nemám rád spěch, jsem rád, když mám na jednotlivé věci, které tvořím, čas. Mít časový horizont je fajn, ale krátké termíny nejsou úplně pro mne,” přiznává.

ČASOVÝ FREESTYLE

Díky rozmanitosti svých uměleckých aktivit má každý den jiný. Nemá fixní dny pro taneční tréninky, ale když mu to vyjde, chodí trénovat alespoň třikrát týdně. Jeho ideální den vypadá tak, že vstane kolem sedmé nebo osmé hodiny, a než si připraví snídani nebo zapne počítač, dá si čas jen pro



Kristiána
můžete potkat
i v dokumentu
České televize.





sebe. S hudbou či v tichosti se protáhne, tancuje, než si k sobě pustí okolní svět. Potřebuje se napojit na sebe, na to, jak se cítí, zabere mu to tak půlhodinku. „Pustím si třeba hudbu a jenom se hýbu. Podle toho, o co si tělo řekne. Když mám trochu tvrdší záda, zapracuji na nich, když cítím nohy, protáhnou si je. Je to taková konverzace s vlastním tělem,“ vypráví. Pak sní zdravější snídani, rád totiž vaří a rád pije čaj.

Dopoledne tvoří, věnuje se výtvarné práci, vyřizuje e-maily a plánuje si příští dny. Odpoledne jde na trénink nebo si dopřeje pohyb venku, cvičí, běhá, nebo zamíří do divadla, když je zrovna hrací den Krajiny těla a večer má představení. „Vlastně praktikuji i takový časový freestyle. Když mě něco napadne, odložím to, čemu se zrovna věnuji, a klidně dvě hodiny jen kreslím, abych svůj nápad hned zachytil, když je pro mne důležitý,“ vypráví o svém stylu práce. „Můžu zalistovat v diáři... Každý měsíc je pro mne samostatná kapitola a vždy se děje něco trochu jiného,“ říká Kristián. A přiznává, že jednu věc se teprve učí – relaxovat, nic nedělat.

SVÍČKY, ČAJ A MUZIKA

Zkraje letošního roku si našel byt v Praze, přestěhoval se a hodně se věnoval zařizování. Jeho čas se tedy netočil jen kolem práce. Mít kolem sebe prostor, ve kterém se cítí dobře, je pro něj důležité. „Pocházím z velké rodiny, a i když jsem sám bydlel





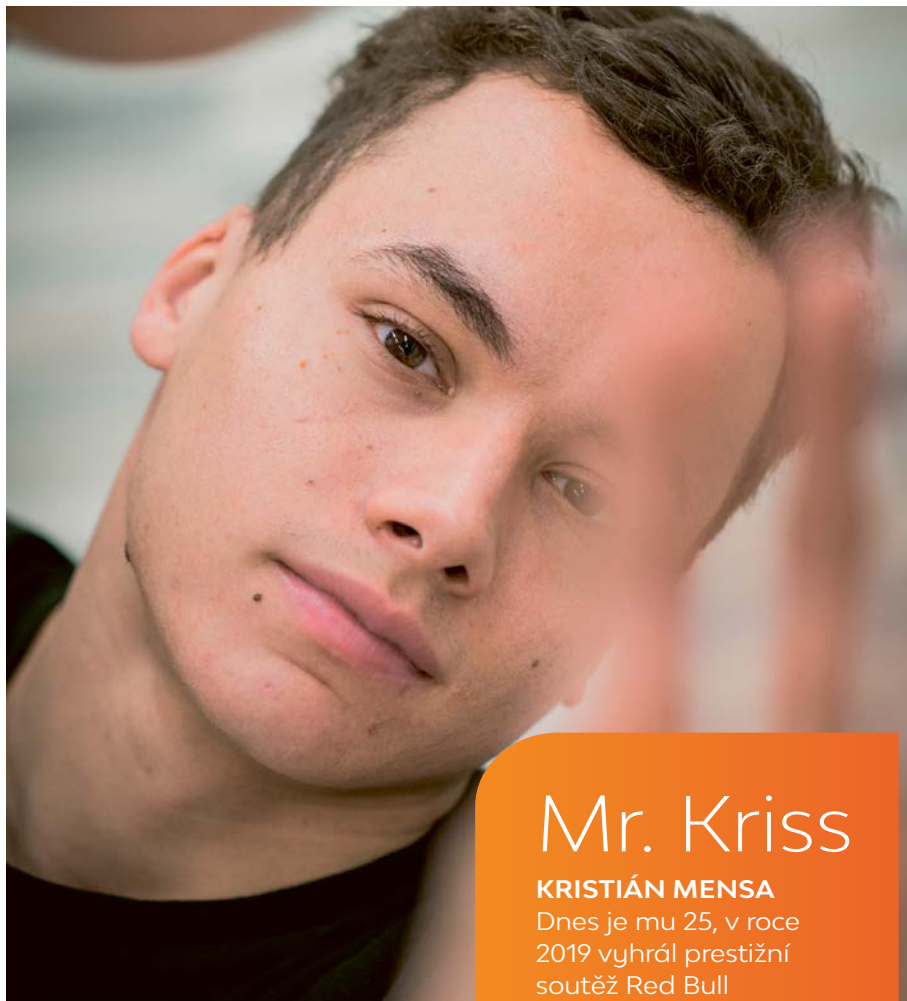
v zahraničí, samostatné bydlení je teď pro mne zase novinka, nová kapitola. Byl jsem zvyklý na to, že je pořád někdo doma a něco se děje," říká. V bytě se neobejde bez podstatných detailů. Má rád přírodní svíčky, ručně vyráběnou čajovou keramiku a nepostradatelný je pro něj i malý reproduktor na hudbu. „Snažím se nebýt materialistický, ale tohle jsou věci, které mě hodně potěší," přiznává.

A DÁL? PLNIT SI SVÉ SNY

Mr. Kriss teď více přemýšlí o budoucnosti a soustředí se na svá přání a sny. „Zjistil jsem, že pracovní příležitosti ke mně často přicházejí zvenčí. Teď si ale víc uvědomuji, že si je můžu vytvořit sám, že můžu mít své sny, vědět, co chci, a jít si za tím. Každý den pracuji na prohloubení svého tance a na způsobech, jak tanec sdílet dál. Plánuji zase učit děti a dospělé, takže hledám prostor, v němž bych mohl lekce vést," vypočítává. Dokončuje také

bakalářské studium na vysoké škole a pracuje na svém závěrečném animovaném filmu. Při studiu si přitom uvědomil krásu spolupráce. „Nemusím umět všechno. Můžu se v umění spojit s někým, kdo danou věc dělá kvalitně a lépe než já, a spolupracovat. Když člověk spolupracuje s jinými lidmi, dojde většinou dál, než když něco dělá sám," je přesvědčený.

Líbí se mu, že v tanci a ilustraci může projevit svou kreativitu, vyjádřit pocity a realizovat nápady. „Při tanci i kreslení se dostanu do bezpečné zóny, do své bubliny, kdy skoro nevím o okolním světě a můžu se odpojit od všech každodenních starostí, soustředím se jen na jednu věc. Tanec a výtvarná činnost nereprezentují to, jak vypadám, povrchní věci, ale moje nitro, to, jak se cítím, jak přemýšlím, což je pro mne důležité, a to můžu sdílet s druhými," vysvětluje Kristián. Tanec i výtvarné umění jsou tak pro něj jeho nejvlastnějším způsobem komunikace. **c**



Mr. Kriss

KRISTIÁN MENSA

Dnes je mu 25, v roce 2019 vyhrál prestižní soutěž Red Bull Dance Your Style.

Levněji než doma

Ceny v Česku rostou, a tak se nabízí nápad vyrazit na cesty. Do míst, kde se při troše snahy pořád dá žít levněji než doma, ale zároveň s určitým komfortem a přijatelnou bezpečností. Podle své náтуры můžete zavítat do obvyklejších destinací v Africe a Asii, nebo víc objevovat, třeba na Balkáně.

Text Jana Bohutínská, **Foto** Shutterstock

Praha-
Tirana
4 hodiny


Turisticky vyhledávaná laguna Patocut na albánském pobřeží.

MOŘSKÁ RIVIÉRA I HORY V ALBÁNII

Pokud nechcete opustit Balkán, ale přece jen vás láká moře, zamířte do Albánie na druhém břehu Ochridského jezera, které Albánie sdílí se Severní Makedonií. Kromě moře můžete vyrazit i do hor nebo za památkami, z nichž některé si také našly místo v seznamu světového dědictví UNESCO. Mimo jiné jsou to města Gjirokastra a Berat, jedinečné ukázky osmanské architektury a asi nejkrásnější města v Albánii.

Albánská riviéra u Jónského moře vás nadchne. Azurově modrá voda, v pozadí hory. Pokud považujete za ideální dovolenou, když se můžete koupat a zároveň se věnovat horolezectví, zkuste kaňon Gjipe s lezeckými cestami. K průzkumu se nabízí také Albánské Alpy či klenot Albánie, umělé jezero Komani. Kuchyně je hodně masová a zeleninová, používají se v ní čerstvé bylinky. Na trávení zkuste typickou anýzovku, raki.

Dopřejte si exotiku na Jadranu
– vlny, dramatické skály
i neobjevené laguny.



Jako v Alpách...



Na starém bazaru ve městě Gjirokastra můžete zakusit albánskou pohostinnost.



Albánie nabízí i termální prameny, najdete je na řece Benje.



Albánský ostrov Ksamil je další zatím neobjevený poklad.





Praha-Skopje

4,5
hodiny



MAKEDONIE

Nádherná architektura, mísení křesťanské a islámské kultury a strhující přírodní bohatství. Severní Makedonie je neobjevená perla Balkánu a vy byste měli balit, než se všichni dozví, jak nádherná je.



I klášter Markov z 19. století najdete kousek od hlavního města Makedonie.

Makedonský kaňon Matka najdete kousek od hlavního města Skopje.

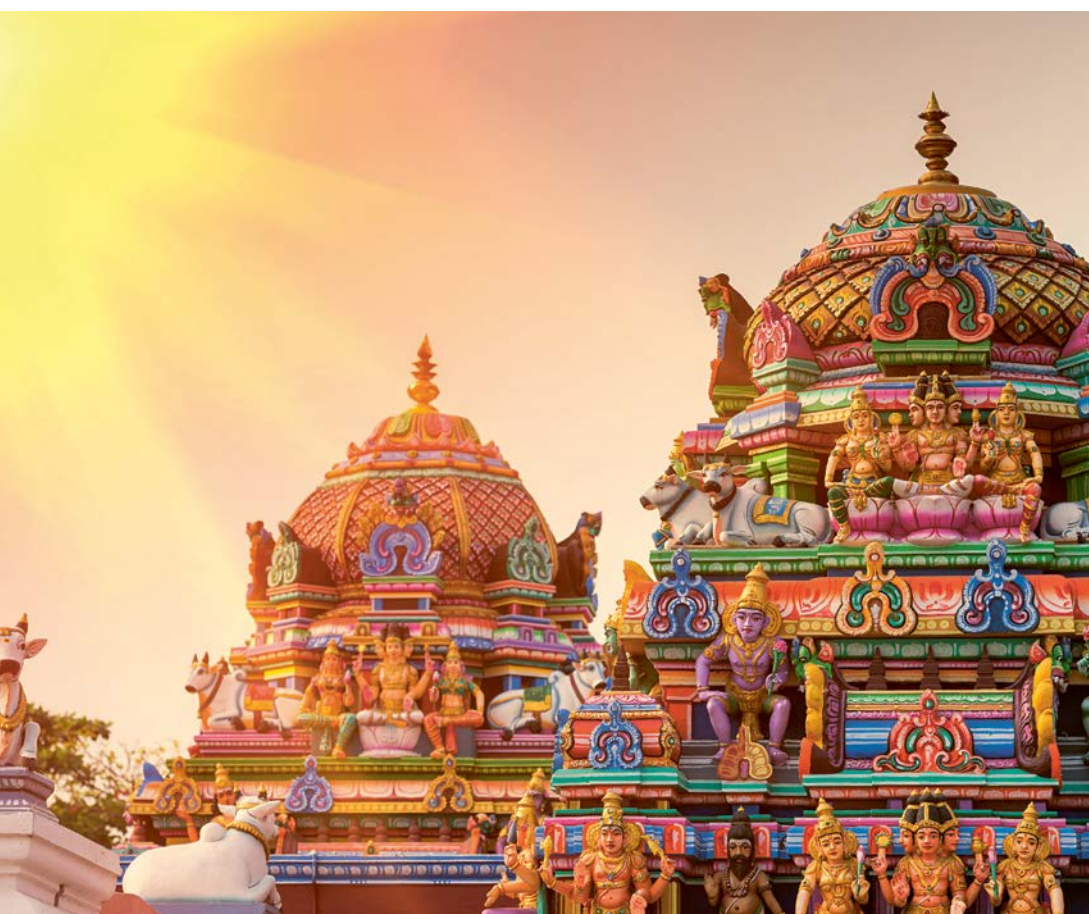


V archeologickém muzeu ve Skopji můžete bloumat makedonskou historií.





Ozdobení sloni vás na projížďku svezou v Radžastánu.



Krásný výhled na barevné gopury v hinduistickém chrámu Kapaleeshwarar, Chennai, Tamil Nadu, jižní Indie

Praha–Bombaj

10,35
hodiny



Oslava Holi

INDIE

Budete ji milovat, nebo nenávidět. Možná bude těžká na pochopení a vstřebání, ale nemůžete nikdy říct, že ve vás Indie nezanechala žádný dojem. Takhle cesta bude duchovní, možná trochu špinavá, prosycená vůní koření a zážitky na celý život. Vyberte si něco z jejího bohatství. **c**

Nebo se vydejte hledat ztracený klid do centra duchovní praxe Matrimandir v Indii.





RESTAURACE DIAN

SDÍLEJTE JÍDLA S PŘÁTELI

Hledáte Asii **v Praze**? Restaurace Dian servíruje vietnamskou kuchyni s moderním twistem, k tomu vám umíchají alko i nealko koktejly nebo nalijí kvalitní vína z Česka, ze Slovenska, z Itálie, Francie i odjinud. Podnik je ideální pro večeři s partou přátel, anebo když chcete hodovat s celou velkou rodinou.

Jídla z večerního menu vám jako ve Vietnamu naservírují doprostřed stolu a na každém pak už je, co všechno ochutná. Užijete si tak pestřejší chutě, než když se musí každý spořádaně držet jenom svého talíře a k sousedovi maximálně mlsně pokukuje. A co si budeme povídat, jíst společně je nejen rituál, ale hlavně radost a zábava. Večerní menu nabízí jak jídla z masa (jelení, jehněčí...) a ryb, tak i vegetariánské pokrmy. Zajít si sem samozřejmě můžete i na oběd, kdy stálíci Pho Bo a Bun Bo z hovězího masa doplňují další speciality, a to včetně lákavého moučnicku.

CAFÉ PLACZEK

SNIDANĚ PRO DVA

Spojte meziválečnou funkcionalistickou architekturu, **pro Brno** tak typickou, klid v centru města s výbornou kávou a luxusními zákusky neboli laskominami i slanými jídly. Co víc si přát? Kavárnu najdete v domě, který v roce 1928 postavila stavební firma Artura Eislera pro obchodníky s textilem, manžele Rudolfinu a Jakuba Rosenbergovy. Stejná stavební firma je spojená se slavnou vilou Tugendhat nebo hotelem Avion. A v totožné – textilní – branži se kdysi pohybovali i Placzkovi, po nichž teď má kavárna jméno.

Dodejme na ukázkou něco z dobrot, na kterých si tu můžete pochutnat, i když některé nejsou na stálém lístku a musíte na ně mít trochu štěstí. Cottage lívance s omáčkou z lesních plodů, tiramisu inspirované nejlepšími římskými kavárnami, sladké francouzské toasty. Sbíhají se vám sliny? Od 7:30 už tu můžete sníst, a to každý den. Možná vám dopoledne v příjemné kavárenské atmosféře tak uběhne, že se zdržíte i na oběd.

**Opulentní
snídaně,
která má
šmrnc.**



Podniky pro rodinu, bandu přátel i klidné posezení ve dvou

LOBSTER FAMILY RESTAURANT

Dobroty s dětmi



Itálie v **Olomouci**, kde vyrábějí vlastní těstoviny, pečou pizzu podle neapolské receptury a servírují mořské ryby. Kuchyni šéfuje František Pospíšil, který získával zkušenosti například v pražské gastro hvězdě Ambiente i přímo v Itálii. Výhodou restaurace je to, že tu vyloženě počítají s dětmi, které se vydovádí v dětském koutku s mořským akváriem. Nejen že mají v nabídce dětské menu, klidně vám nachystají i oslavu pro vaše ratolesti, pokud mají zrovna narozeniny, a to včetně dortu. A když vám tak zachutná, že si budete chtít italskou kuchyni dopřát doma, můžete se ledacos přiučit ve škole vaření, kterou restaurace provozuje, nebo si alespoň odnést italské pochutiny.



DVŮR VŠERAD

Přijďte na kole

Kam jinam za dobrým jídlem a pivem než **do Všeradic**, když se v této obci pod Brdy narodila Magdalena Dobromila Rettigová, známá autorka kuchařek (nejznámější je její Domácí kuchařka) a také česká buditelka první poloviny 19. století. Kdysi synonymum českého vaření. Pokud si chcete dát do nosu, zajedte do Dvora Všerad. Ve zdejší hostinci nabízejí nejen potvornou českou kuchyni, kterou můžete spláchnout ležákem z místního pivovaru, ale i všehochuť hlavně masových jídel. Na ty, kdo masu úplně neholdují, zase čeká něco sladkého.

Všeradice jsou skvělé místo pro cyklisty a cyklistky. Dojedete k nim malou odbočkou z cyklotrasy, která spojuje Plzeň a Prahu. Nechceme vás sice nabádat k jízdě s mírnou alkoholovou hladinkou, nemůžeme však zatajit, že Všeradice nejsou jediným místem, kde se v této krajině vaří pivo. Pokud zamíříte přes kopce směrem k Berounce, najdete pivovar v Řevnicích nebo v Zadní Třebani. Ale pokud spíš potřebujete zabavit děti, nikam neujíždějte, za Dvorem je pěkný minigolf. **c**

NEJlepší knižní čtyřka

Kde si nejraději čtete? V přírodě, v garáži, na pohovce v kuchyni, kde voní čerstvě umletá káva nebo je nadosah lednice s vychlazeným pivem? Vyberte si z našich tipů knihu, která k vašemu oblíbenému čtecímu místu nejlépe pasuje.

Text Jana Bohutínská, **Foto** Blanka Novotná



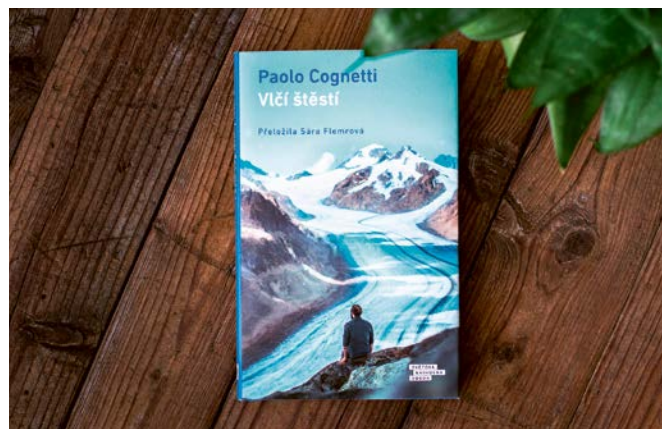
Geniální potraviny

MAX LUGAVERE, PAUL GREWAL

Stačí dodat podtitul knihy, kterou vydalo nakladatelství Jan Melvil Publishing: Jídlem proti špatné náladě, únavě, mozkové mlze a demenci. A je jasné, proč se na ni vyplatí nasměrovat pozornost. Pouští se do vysvětlení, jaké jsou souvislosti mezi jídlem a myšlením, cítěním, soustředěním, schopností analyzovat, učit se nebo pamatovat si. Hořká čokoláda, borůvky, losos, olivový olej... Jídelníček pro génie není žádné mučení, budete se po něm olizovat až za ušima.

Autoři se však věnují i dalším souvislostem. Jak si jídlo rozložit a naplánovat – třeba proto, abyste co nejlépe spali. Naťuknou hubnutí. A podrobně vysvětlí, jak zůstat v životě

fyzicky a psychicky fit. Což také znamená podávat ty nejlepší pracovní výkony a mít šanci naplno rozvinout svůj vlastní potenciál. Je jasné, že to se člověku bez skvělé fyzické a psychické kondice jen stěží podaří. A dalším tématem možná budete trochu překvapeni. Autoři se totiž věnují i přednostem stresu, který souvisí s odolností organismu – a ta se dá vytrénovat.



Vlčí štěstí

PAOLO COGNETTI

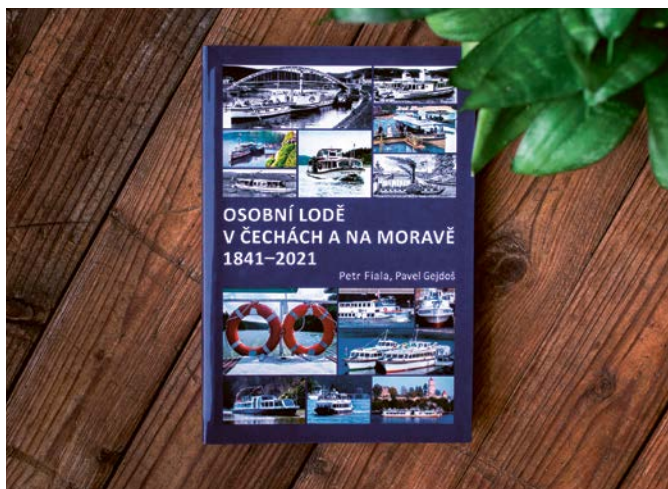
Kdo má rád hory, zamiluje si také knihy Paola Cognettiho. V loňském roce jim udělal reklamu film Osm hor o přátelství dvou italských kluků, později mužů, a vysokých hor. Alpy a Himálaj lze bez okolků označit za jedny z hlavních postav filmu, tedy vedle těch z masa a kostí. Není divu, že si film odnesl jednu z cen prestižního filmového festivalu v Cannes. Předlohou filmu je stejnojmenná Cognettiho kniha.

Paolo je zvláštním úkazem současné italské literatury. Je rodákem z Milána, který však trávil dětství nejen ve velkoměstě, ale i v provincii Valle d'Aosta zaklíněné mezi masivy Alp. Jeho příběhy, zalidněné mužskými hrdiny a jejich útoky do hor po osobních neúspěších nebo milostných zklamáních, mají autobiografické rysy. Debutoval v roce 2003 a od té doby má na svém kontě několik knih beletrie a esejů, stejně jako dokumentární práci z New Yorku, dalšího místa, které si oblíbil. Vlčí štěstí vyšlo v Itálii před dvěma roky, vloni ho v překladu Sary Flemrové vydalo nakladatelství Odeon.

Osobní lodě v Čechách a na Moravě 1841–2021

PETR FIALA, PAVEL GEJDOŠ

Jestli vyhlížíte hezké počasí každý rok hlavně proto, že konečně odstartuje lodní sezona, tato kniha nesmí ve vaší knihovně chybět. Seznamuje se všemi místy v Česku, kde byla nebo stále je provozována veřejná osobní lodní plavba. Obsahuje 1 400 dobových i aktuálních fotografií a dokumentů, mnohé jsou publikovány poprvé. Nesoustředí se přitom jen na známá „lodní“ místa, jako je Vltava, Slapy, Orlík nebo Lipno. Dozvíte se také o lodích na Máchově jezeře, na řece Moravě, na Brněnské přehradě nebo na rybníku Svět a mnoha dalších místech. Publikaci přitom otevírá už rok 1841, kdy začala jízda prvního českého parníku Bohemia na Labi.



Autoři přiznávají, že se inspirovali knihou Osobní lodě na Vltavě 1865–1985 od Michaela Bora a Miroslava Huberta z roku 1985. Tu při troše štěstí levně koupíte v antikvariátu, pokud byste chtěli mít čtivo kompletní. Anebo můžete dvojici knih nějakého „nářečníka“ či námořníka originálně obdarovat.

Mokrá ryba

VOLKER KUTSCHER

Vydejte se na působivou a nervy drásající exkurzi do výmarské republiky. V meziválečném Berlíně bují dekadence, nelegální večírky, drogy i sociální nerovnosti, chudoba a zločin.



Mladý, ctižádostivý komisař Gereon Rath, který je ve městě nový a byl uklizen na mravnostní oddělení, se nikým nepověřen zapojí do vyšetřování, které vede oddělení vražd – a netuší, že píchl do vosího hnízda... Mrtvý bez identity a se stopami bestiálního mučení je pro oddělení vražd hádankou. Jestli milujete seriál Babylon Berlin, určitě si nenechte ujít ani jeho knižní předlohu. Pokud ho neznáte, začtete se a zamilujete se. **c**

JARNÍ PORCE ZÁBAVY A HLAVOLAMŮ

ZÁZRAČNÝ KALENDÁŘ

Když vedle sebe položíte dvě krychle, mohou ukazovat každý den v měsíci (01, 02 až 31).

Jaké číslice budou na stěnách jednotlivých kostek?



Náš život už teď prostupují....

	NÁDRŽ NA HAŠENÍ	UVÁŽLIVÝ	ANGL. TUNA		TAJENKA	LATINSKÁ SPOJKA A	KUCHYŇSKÉ NÁDOBÍ	VĚKOVITÉ
KOCOUR (NÁŘEČNÉ)				PODNIK V PRAZE				
NEJVYŠŠÍ HORA NA FILIPÍNÁCH				LESNICKÁ DŘEVAŘSKÁ JEDNOTKA				
				NÁZEV HLÁSKY				
BATOH						TU MÁŠ		
ZKRATKA BEZDRÁTOVÉ TECHNOLOGIE			LUTEINIZAČNÍ HORMON			NÁZEV OZNAČENÍ POLOMĚRU		
			LAVICE (NÁŘEČ.)			MEDITAČNÍ CITOSLOVCE		
	INIC. LUKAVSKÉHO			NESTARÉ				
	NĚM. PŘEDLOŽKA			NADÁNÍ				
TĚLOVÉDEC						KRUPÉJE	NÁŠ NAKLADATEL (DŘ.)	
DRUH MEDVÍDKA						ZKRATKA KNOKAUTU		
						ČÁST TLAMY ZVÍRAT		
	SPZ OKRESU ČESKÉ BUDĚJOVICE	STOUPENEC ALOPATIE						
		FR. BÁSEŇ						
ŘÍMSKY 150			AFRICKÝ STÁT					
			ZN. PLOŠNÉ JEDNOTKY					
BAŽINA								
KELTSKÉ STŘÍBRNÉ MINCE SE JMÉNÝ VLÁDCŮ							KOT, LAI, TEPS, APO, BIATEKY	

ZÁZRAČNÝ KALENDÁŘ Na první kostce bude 0 1 2 4 5 6 a na druhé 0 1 2 3 7 8, nebo například 0 1 2 3 4 5 a 0 1 2 6 7 8. Číslice 0, 1, 2 se musí opakovat na obou kostkách a obráceně 6 funguje jako 9.

TAJENKA Technologie

Lehké

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

Střední

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

Těžké

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



V O L V O

Poznejte nové Volvo EX90

Plně elektrické SUV v luxusním skandinávském designu s pokročilou technologií pro vytvoření bezpečného prostoru Safe Space Technology.



Načti kód,
zjistiš víc!



Více najdete na volvocars.cz

Technické údaje Volvo EX90 – emise CO₂ 0 g/km, spotřeba 20,4–21,1 kWh / 100 km (WLTP).
Dojezd až 600 km. Jedná se pouze o předběžné hodnoty dle WLTP, které budou potvrzeny s uvedením na trh.

EQS SUV

PLNĚ ELEKTRICKÉ EQS SUV.

PRO TECHNOLOGICKÉ PRŮKOPNÍKY.



EQS SUV od Mercedes-EQ, kombinovaná elektrická spotřeba: 24,1 - 18,2 kWh/100 km; kombinované emise CO₂ 0 g/km. Spotřeba energie a hodnoty emisí CO₂ byly naměřeny podle metodiky WLTP a jsou uváděny v souladu s nařízením (ES) 715/2007. Údaje se nevztahují na konkrétní vozidlo a nejsou součástí nabídky, slouží výhradně pro porovnání s jednotlivými typy vozidel.