

volvista 
řídí srdcem



VOLVO C40

RECHARGE

no



Dostupné na www.sorrygravity.cz

Web oficiálního distributora On running do ČR a SK.

VÁŽENÍ PŘÁTELÉ, VOLVISTÉ,

možná si vzpomenete na tento úvodník z minulého vydání magazínu, který jsme končili slovy: „Tahle malá mrcha nás nesmí zlomit.“ Nezlomila, byť její „osobní návštěva“ prověřila zdraví mnohých z nás i našich kolegů. Vzbudila respekt a my doufáme, že pomalu, ale jistě odchází.

Prověřila i naši soudržnost, schopnost reagovat tak, abychom minimalizovali škody v našem byznysu a abyste její vliv nepocítili ani vy, naši zákazníci, ani naši kolegové. Přežili jsme a za to patří všem vám velký DÍK. A poděkování zazní i v rozhovoru s námi, jen o pár stránek dál. V něm se mimo jiné dozvíte, k čemu jsme tento divný rok využili i jak jsme ho prožili.

I tentokrát jsme oslovili a vyzpovídali několik Volvistů. Třeba moderátorku Danielu Písařovicovou, která změnila profesní působiště a s ním i osobní plány a ambice. Milan Cais z Tata Bojs se rozpovídal o rozhraní dvou světů – výtvarném umění a hudbě, v nichž svádí permanentní boj o rovnováhu. Z koňského hřbetu slezl investigativní novinář Janek Kroupa, aby ten nejkrásnější pohled na svět vyměnil za vzhled do svého řemesla i morálních hodnot.

Pravověrní Volvisté si přijdou na své u testu faceliftované XC60 i XC40 Recharge. Naší podrobnější pozornosti neunikla ani C40 či nadupaný Polestar. Zastavili jsme se i na servisu. Připomeneme vám staronové služby i jeho prozákaznické fungování a vezmeme vás na exkurzi do naší nové lakovny i klempírny, nejmodernějšího provozu v Evropě.

Představíme vám i nového generálního ředitele Volvo Car Česká republika Alicana Emiroğlu. Jak hodnotí pozici Volva na českém trhu a jak se mu u nás líbí?

To a mnohé další se dozvíte, obrátíte-li list. Užijte si čtení...

A co dodat? Ať se ta malá mrcha nevrací!

Bud'te zdraví!

Karel Stolejda a Martin Veselý,
spolumajitelé Auto Průhonice a. s.



NEPŘEHLEDNĚTE

8

VOLVO XC60

Co znamená, že je teď legendární XC60 mnohem chytřejší? Vysvětluje náš kolega – vedoucí prodeje Auto Stodůlky Petr John.



10

MILAN CAIS

Dva světy, výtvarné umění a hudba. Mezi nimi hledá zpěvák, bubeník, textař, producent skupiny Tata Bojs a také vizuální umělec rovnováhu.



14

APLIKACE VOLVISTA

Většina Volvistů ví, že s naší aplikací v mobilu ušetří čas. Je ještě lepší.

16

VOLVO XC40 RECHARGE

14 otázek a odpovědí, které představí Volvo XC40 Recharge.



20

DANIĚLA PÍŠAŘOVICOVÁ

Po 16 letech změnila profesní působení a s tím tak trochu i životní hodnoty. Proč se moderátorka DVTV Daniela Píšařovicová rozhodla pro změnu?

24

VOLVO C40 RECHARGE

Nabízí veškeré výhody SUV, ale v nižším a elegantnějším provedení se sportovním duchem.

28

ALICAN EMIROĞLU

Představujeme novou tvář v čele českého Volva.

30

SPOLUMAJITELÉ AUTO PRŮHONICE KAREL A MARTIN 12 LET SPOLU

Dvanáct let spolu sedí v jedné kanceláři, dokonce za stejnými stoly, které si s sebou vzali i do nové budovy v Čestlicích. Jak prožili uplynulý rok doma i v byznysu?



TIRÁŽ



34

POLESTAR 2

Elektrická čtyřkolka Polestar 2 má dva motory o celkovém výkonu 300 k.

38

**NOVÁ LAKOVNA
A KLEMPÍRNA**

Jedno z nejmodernějších pracovišť v Evropě. Exkurze se ujal její vedoucí Lukáš Daněk.



40

**VPS: VÁŠ OSOBNÍ
SERVIS**

Transparentním a rychlejším servisem vás provedou naši VPS osobní technici Marcel Repaský a Jiří Král.

44

HEICO SPORTIV

Volvo tuning si jako první vyzkoušel model V60.



48

SERVISNÍ AKCE 4+

Údržba a servis staršího Volva nemusí nutně lézt do peněz.

52

JANEK KROUPA

Hrával rugby. Dnes má investigativní novinář dva koně a říká, že bez nich by nemohl dělat, co dělá. Proč?



56

OJETÉ VOZY

Když k showroomu dorazí kamion ze Švédska plný zánovních vozů zn. Volvo, začíná cvrkot...

62

**DIPLOMATIC
A EXPAT SALES**

Our diplomatic agents Auto Průhonice a.s. are happy to support you to select a highly specified car that comes with a favourable offer.



NOVINKY

AKTUALITY ZE SVĚTA VOLVO

Volvo Cars zase blíž k cíli: Dosáhnout do roku 2025 klimaticky neutrálního provozu

Volvo Cars představuje ve svých vozech prémiovou technologii zkvalitňování vzduchu, díky níž budou řidiči vozů Volvo dýchat čistý vzduch, a dokonce získají možnost nechat ovzduší v kabině vyčistit ještě před nasazením do vozu.

Součástí nové technologie automobilky Volvo, označované jako pokročilé čištění vzduchu s certifikovanou účinností dle WHO, je i senzor PM 2.5 měřící množství jemných prachových částic o průměru do 2,5 mikrometrů v kabině.

Pokročilý systém čištění vzduchu, který je od letošního jara dostupný pro všechny modely Volvo řady 60 a 90 postavené na modulární platformě SPA, odfiltruje tyto částice ze vzduchu v kabině. Díky filtru na bázi syntetických vláken a ionizátoru se do kabiny nedostane až 95 % částic PM 2.5 ze vzduchu nasávaného zvenčí. ■

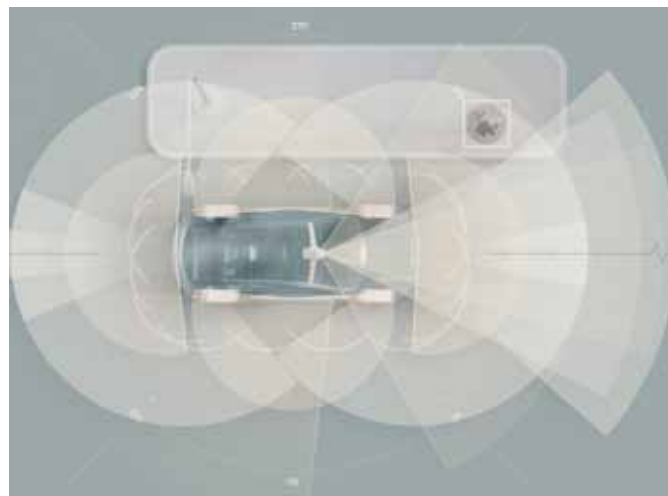


System se službami Google i pro další modely

Automobilka Volvo Cars v rámci širší aktualizace svého modelového portfolia pokračuje v zavádění svého nového infotainment systému s OS Android a službami Google i do dalších modelů, kterými jsou Volva XC60, S90, V90 a V90 Cross Country (od modelového roku MY22). Jako vůbec první vůz značky bylo systémem vybaveno plně elektrické Volvo XC40 Recharge. Systém vyvinutý ve spolupráci se společností Google mění tradiční pojetí automobilového infotainment systému, přičemž jsou jeho charakteristickými znaky uživatelsky přátelské prostředí a bezkonkurenční konektivita. ■

LiDAR a superpočítač zachraňují lidské životy

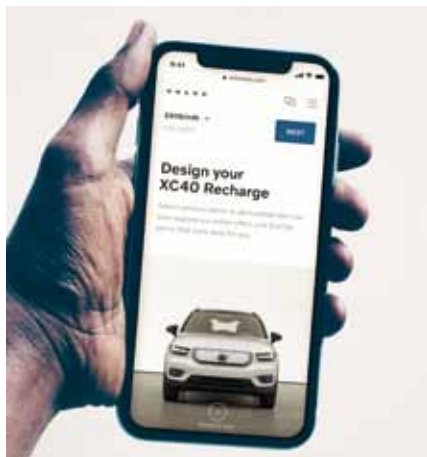
Elektrické vlajkové SUV automobilky Volvo Cars budou ve standardu vybaveny nejmodernějšími senzory včetně technologie LiDAR, vyvinuté ve spolupráci se společností Luminar, a také počítačem pro autonomní řízení fungujícím na základě čipového systému NVIDIA DRIVE Orin™.



Společnosti Volvo, Zenseact a Luminar chtějí vytvořit novou sadu bezpečnostních technologií, které pomohou snížit počet smrtelných zranění a dopravních nehod. „Naším dlouhodobým cílem v rámci naší ambice vyrábět stále bezpečnější vozidla je dosáhnout nulového počtu dopravních nehod a kompletně předcházet autohaváriím,“ uvedl Henrik Green, technický ředitel společnosti. ■

E-modely Volvo k mání pouze online

Společnost Volvo Cars se zavázala stát se lídrem na rychle se rozrůstajícím trhu prémiových elektrických vozidel, přičemž plánuje stát se do roku 2030 automobilkou zaměřující se na výrobu elektromobilů.



„Abychom i nadále slavili úspěchy, potřebujeme ziskový růst. Proto jsme si místo investic do scvrkávajícího se podnikání vybrali investování do budoucnosti, která bude elektrická a online,“ prohlásil generální ředitel automobilky Håkan Samuelsson. „Nyní se plně soustředíme na cíl stát se lídrem v rychle se rozrůstajícím segmentu prémiových elektrických vozů.“ ■



Volvo představuje manifest čistě elektrické budoucnosti

Elektrifikace znamená pro Volvo Cars mnohem více než pouhý přechod k elektrickým pohonným agregátům. Z pohledu automobilky se jedná o nové paradigma v konstrukci automobilů, jehož manifestem je pro příští generaci zcela elektrických automobilů Volvo konceptní vůz Volvo Concept Recharge.

Věro hrdě skandinávské designérské tradici se Volvo Concept Recharge řídí především rčením „méně, zato lépe“. Například odebráním složitého ústrojí spalovacího motoru se konstruktérům

podařilo zdokonalit proporce vozu, zvětšit vnitřní prostor a zároveň zlepšit aerodynamické vlastnosti vozu. Výsledkem je model, který nabízí opravdu lepší řešení, která podpoří udržitelný rodinný život.

V rámci konceptního vozu Concept Recharge dojde i ke změně pozice sedadel, optimalizaci profilu střechy a snížení kapoty při zachování vysoké jízdní pozice, kterou řidiči vozů Volvo XC40, XC60 a XC90 milují. Na základě uvedeného přístupu bylo oproti klasickým vozům SUV dosaženo lepší aerodynamiky, která přispívá k delšímu dojezdu. ■

Celoroční pneumatiky Recharge pro všechny čistě elektrické vozy Volvo

V rámci přehodnocení konvenčního používání letních a zimních pneumatik začne společnost Volvo Cars standardně vybavovat své plně elektrické vozy určené pro severní a střední Evropu celoročními pneumatikami Recharge.

Chce tak svým zákazníkům usnadnit život prostřednictvím jedné sady pneumatik nabízejících vyšší bezpečnost v širším rozsahu povětrnostních a silničních podmínek než letní

nebo zimní pneumatiky. Zákazníci tak nebudou nuceni řešit sezonní výměnu pneumatik a automobilka tím současně přispěje ke snížení emisí CO₂.

Pneumatiky Recharge, které byly vyvinuty speciálně pro produktovou linii Recharge, nabízejí nejlépe vyvážené bezpečnostní vlastnosti pro celoroční použití, přičemž excelují tam, kde se počasí a silniční podmínky často mění. ■



Nové standardy bezpečnosti

Volvo Cars se chystá využívat data získaná v reálném čase z vozů svých zákazníků k nastavování nových standardů bezpečnosti.



Při vývoji bezpečnostních technologií se ve Volvu vždy opírali o data, takže využívali k vývoji nových bezpečnostních technologií a k neustálému zdokonalování bezpečnosti svých vozů například údaje o reálných dopravních situacích. U příští generace svých vozů by automobilka Volvo Cars chtěla zpracovávat rovnou data získaná z vozů svých zákazníků v reálném čase, k čemuž samozřejmě bude nutné, aby byli zákazníci ochotni pomoci společnosti Volvo Cars vyrábět ještě bezpečnější auta poskytnutím svých dat. ■

JEŠTĚ CHYTŘEJŠÍ **VOLVO XC60**



TESTUJE PETR JOHN

Vedoucí prodeje
Auto Stodůlky
Tel.: 734 767 775

Dlouhodobě nejprodávanější model automobilky Volvo v rámci jednoho z nejvíce konkurenčních prostředí na automobilovém trhu se dočkal modernizace. Facelift se neodehrává ani tak v liniích karoserie, tam byl zásah opravdu jemný, ale uvnitř. Co znamená, že je teď legendární XC60 mnohem chytřejší? Vysvětluje náš kolega – vedoucí prodeje Auto Stodůlky Petr John.

„Vylepšení je celá řada. Nicméně to zásadní je nový intuitivní infotainment systém s OS Android a integrované aplikace a služby společnosti Google, s níž Volvo jako první uzavřelo partnerství,“ popisuje Petr John hned úvodem.

„Zákazníci se dočkají zbrusu nového balíčku digitálních služeb, který „jen“ rozšíří už tak úctyhodnou konektivitu, kterou infotainment nabízí. To hlavní představují aplikace a služby Google, mezi jejichž výhody patří například hlasové ovládání Google Assistant, nejlepší navigace ve své třídě Google Maps, ale také široká paleta aplikací přizpůsobených na míru autu, které si lze stáhnout z obchodu Google Play. Konektivita umožňuje vzdálený přístup k údajům vozu i aktualizaci softwaru bez návštěvy servisu.“

O vyšší bezpečnost posádky Volva XC60 se postará nejnovější pokročilý asistenční systém řidiče (ADAS), což představuje moderní senzorickou platformu s celou řadou radarů, kamer a ultrazvukových senzorů.

„Tato platforma podporuje množství prvků takzvané aktivní bezpečnosti, jakými jsou například ještě přesnější detekce ostatních účastníků silničního provozu, automatické brzdění a systémy na předcházení kolizím i na jemnou podporu řidičů od rozjezdu až po dálniční rychlosti díky asistentu pro jízdu v kolonách s funkcí Pilot Assist,“ vyjmenovává Petr plusy na poli bezpečnosti.

Kromě nejvýznamnějšího úspěchu, jímž byl v roce 2018 titul Světové auto roku, získalo Volvo XC60 za poslední desetiletí spoustu světových ocenění v rozsahu od bezpečnosti až po design. Pojďme se podívat, jaké změny se odehrály u posledně jmenovaného.

Na exteriéru Volva XC60 provedli Volvo designéři změny zn. minimální. Ty zahrnují „pouze“ novou masku chladiče, nový přední nárazník, nové barvy exteriéru a novou nabídku kol. Přání zákazníků nově uspokojí více dostupných materiálů pro interiér od luxusních variant bez použití kůže (pro vegetariány) po textilní čalounění City Weave (pro všechny).

Volva XC60 obou generací se do roku 2020 po celém světě prodalo téměř 1,7 milionu kusů, jedná se tak o nejpopulárnější prémiové SUV střední třídy v Evropě i ve světě. ■





MILAN ČAIS:

**OBČAS
SE POTŘEBUJU
CHOVAT JAKO
BLÁZEN**

MILAN CAIS

Žije ve dvou profesních světech. Hudebním a výtvarném. Zatímco v tom prvním je zpěvák, bubeník, textař a producent skupiny Tata Bojs samoukem, svět vizuálního umění vystudoval na AVU. Tvoří a vystavuje svá díla v Česku i ve světě nebo sbírá nominace i hudební ceny Anděl a mnohá jiná ocenění. Tata Bojs zakládali s kamarádem Mardošou v roce 1988 a od té doby koncertují. Nenašli byste u nás kapelu, která dává tolik energie nejen do hudby a promyšlených textů, ale i do audiovizuálního pojetí svých alb i koncertů. V soukromí je to přemýšlivý chlap hledající balanc mezi rodinou, hudbou a výtvarnem, na pódiu ale dokáže otec tří dcer řídit jako smyslů zbavený...

Někdo má sport, někdo něco jiného, já mám rokenrol a zjišťuju, jak je pro mě důležitý se občas chovat jako blázen. Koncert je taková bouřka energií – od nás i od lidí. Dějou se věci... Někdy přestávám kontrolovat svoje kroky. Na jednom festivalu jsem žuchnul z pódia a mohlo to skončit hodně blbě. Skýtá to i tyhle nepřijemnosti. (smích)

Co ve vás probudí touhu po exhibici?

Energie lidí, ale i ta, která je ukrytá v písničkách. Každá potřebuje speciální typ pojetí. Jsou takové, které vyžadují výraznou expresi. Nešetříme se ani na zkouškách. Abychom měli ze zkoušky dobré pocit, musíme to tam „narvat“. Když jdu na pódium, už jsem tím adrenalinem „napumpovanéj“. Stoupnu si před lidi a oni se buď těší, nebo třeba vůbec nevědí, co mají čekat, což se děje většinou na akcích typu městské slavnosti. A vy máte hodinu na to je přesvědčit, že je to dobrý. Takovým koncertům říkáme misijní. (smích)

V jednom z rozhovorů jste řekl, že cítíte přetlak a osobně stagnujete. Jak jste to myslel?

Po těch letech jsem, myslím, už ve fázi, kdy dokážu kombinovat své hlavní zájmy – hudbu a vizuální umění. A pořád se mi to krásně doplňuje. Jede to tak samovolně a já jsem v tom šťastnej a spokojený. Ovšem vybalancovat do rovnováhy pracovní a osobní život je samozřejmě trochu oříšek. Ale nedokážu si představit, že bych žil jinak. Miluju svoje děti a jsem ochoten jim obětovat maximum. Manželství je holt křehká květina, o kterou musíte pořád pečovat, a přiznávám, že někdy kvůli své práci zapomínám zalévat...

Jste spíš splachovací, nebo si připouštíte (post) covidové starosti?

Nejsem splachovací, vnímám to silně, protože se dotklo nás všech. Ale nevnímám to moc negativně. Dokonce musím říct, že když to před rokem a půl začalo, bylo to pro mě vlastně svým způsobem osvěžující. Ten přestřížený komunikační drát s celým světem. Přestaly mi chodit maily, nedrnčely telefony a já byl šťastnej. Byli jsme v té první vlně uprostřed práce na nové desce, trávil jsem hodně času doma a s dětmi, dodělal jsem spoustu věcí na zahradě a tak

podobně. Ale mělo to samozřejmě i druhou stranu mince. Jako kapela jsme si museli půjčit i nějaké peníze na běžný provoz pronájmů atd., takže jsem rád, že se zase začíná hrát. Taky se mně občas podaří prodat nějaký dílo a to mi hodně pomáhalo v době lockdownu.

Výtvarno versus Tata Bojs. Kdybyste si měl vybrat jedno téma k rozhovoru, které by to bylo?

Stejně se to skoro v každém rozhovoru prolíná. Vždycky říkám, že jsou to dvě souběžné koleje, který běží mým životem. A já mezi nimi jen přeskakuju. Jsou období, kdy jsem pohlčený hudbou, většinou, když děláme písničky na nový album. To pak nejsem schopen dělat v at'asu. A pak jsou období, kdy se věnuju plně vizuálnímu umění. I když mě většina lidí vnímá přes hudbu, paradoxně vizuální cesta je vlastně ta poctivější, přes školy. Výtvarné umění jsem na rozdíl od hudby studoval.

Jen hudba byla vždycky víc vidět...

Je to tak. Přitom jsem hudební analfabet, na bubny jsem se naučil sám, zpívat jsem začal z donucení,

když odešel náš původní kytarista, který byl zároveň i zpěvák. Nikdy jsem to moc neuměl a nikdy jsem nechodil na hodiny zpěvu. Ke zpěvu přistupuju pocitově. Mám svoje omezení a vím o nich. Mě hudba hrozně baví a hlavně mě ji víc baví vytvářet než šest hodin denně cvičit na bubny. Bubny potřebuju jako energetický výdej a líbí se mi, že to je podsada pod harmonii a melodií, že to drží kapelu. Na muzice mě nepřestává fascinovat to, že je schopná v synergii čtyř nebo více lidí dohromady vytvořit takovou spoustu energie.

Nepřináší to napětí, když jste vnitřně nastavený na děláni výtvarna, ale zrovna musíte na koncertní šňůru nebo třeba jen na zkoušku?

To je právě otázka toho vnitřního nastavení. Asi jako každý člověk si uvědomím, co mě čeká v nejbližších dnech, a energeticky se na to připravuju. Jinak se mi vstává, když vím, že mě ten den čeká koncert a potkám se se spoustou lidí, a jinak když vím, že půjdu do ateliéru, kde budu sám se sebou. Dá se to skloubit, pokud to má nějaký řád a člověk trošku dopředu ví, co ho čeká. Přicházejí momenty, kdy mám pocit,



že se rozstřelím na tisíc kusů. Často si připadám jako buldozer valící věci k odbavení... Vždycky se jedna podaří odfajfkovat a hned naskočí další.

Co je vlastně mírou úspěchu výtvarného umělce?

To je celkem složitá otázka a já na ni vlastně neznám správnou odpověď. Cenu díla nebo umělce určují jistě

vernisáží lidí stojí, koukají, případně vás někdo popláčá po zádech a řekne – Hmm... dobrý. Na koncertech vidíte lidi, jak se smějí, jak reagují na konkrétní písničky – a to mi dělá radost. Zároveň ale musím říct, že dávat dohromady zvuky, rytmus, harmonii, zpěv, zkrátka dělat písničky mě baví úplně stejně, jako když vzniká socha nebo akvarel.



faktory, jako je třeba zastoupení v různých sbírkách, výstavy na prestižních místech a taky trochu umělá práce v aukčních síních, kde je z nějakého důvodu jeden umělec v danou dobu cennější než jiný, a tudíž se cena jeho děl šroubuje výš. Mě například nezastupuje žádná galerista a nikdy jsem se nikam moc netlačil, protože to nemám v povaze. Vždy jen reaguju na výzvy. Kdybych neměl hudbu a věnoval se stoprocentně vizuálnímu umění, možná by to bylo jinak, kdo ví...

Není vám to líto?

Líto...? Není, protože bych bez hudby nemohl existovat. Nebyl bych to já. Hudba pro mě zosobňuje přece jen víc emocí a hlavně jsou u ní reakce publika rychlejší. A to mi vyhovuje. Uspořádáte výstavu a na

Když přijde impuls, na papír či plátno ho přenese- te hned, během hodin. Jak je to u soch či plastik, které se tvoří i měsíce či roky? Nevytrácí se múza?

Múza se nevytrácí, ale s tvorbou sochy je to v mém případě opravdu hodně odlišný, než když dělám třeba akvarel. Akvarel – to je okamžitý a rychlý záznam, u kterého navíc nepotřebuju nikoho dalšího. Jeden pokazím, nevaďí, vezmu čistý papír a zkusím to znovu. Se sochama je to složitější. Zvlášť když jsou větší a v materiálu. Na začátku je prvotní myšlenka, pak tomu začnete věřit a už to chcete a potřebujete z nějakého důvodu dotáhnout. Pak přichází fáze rutina, řemeslo a možná ještě víc produkce. A na tý dlouhý realizační cestě je spousta křížovatek, rozhodování, pochybností a to všechno se musí ustát. Potom přichází moment, kdy to roste, vzniká a já mám

vždycky strašnou radost, že ta věc začíná existovat. A pak to stojí, je to hotový a nastane těžko popsatelný moment, kdy si řeknete buď – jo, funguje to, nebo naopak přijde lehký zklamání. Ale to k tomu patří. Každý koncert taky není jízda.

Pro vaše písně jsou typické slovní hříčky. Čeština vás asi baví...

Speciálně ty slovní hříčky jsou u nás z velké části Mardošova záležitost. Řekl bych, že to od začátku tak trochu charakterizuje Tata Bojs. V poslední době nás baví se dotýkat témat, která třeba nejsou úplně srandovní, spíš naopak, ale velká výzva je to pojmout zábavnou formou. Vzniká tam zajímavý kontrast a to se nám líbí.

Mimochodem s Mardošou se znáte víc než 40 let. A prý jste se nikdy nepohádali. Jak se to dělá?

Dělá se to tak, že Mardoša je takovej, jaký je. Kdyby byl jako já, už spolu nejsme. On je mimořádně mírumilovný a nekonfliktní člověk. Ovšem má speciální metodu, kdy si svou zvláštní pasivní agresivitou (smích) často prosadí svou. Přiznávám, že mě to někdy rozčiluje. Co se týká tvorby, máme na spoustu detailů odlišný názor, ale prázeklad souznění je náš podobnej hudební vkus nebo smysl pro humor. A to je to, co nás i jako kapelu spojuje.

Jak tvoříte texty? Text na hudbu, nebo obráceně?

Spíš to vzniká na témata a tak různě. Mardoša má zápisníček, kam si něco nahodí, a pak se k tomu vrací a rozvádí to. Když máme konkrétní hudební nápad, o kterém si myslíme, že může fungovat s rozpracovaným tématem textu, pak to podle mojí hatmatilky, kterou si tam nazpívám, už rozepisuje finálně do pusy.

A vy?

Já to mám vlastně podobně. Treba si zapíšu čtyřverší nebo jen nápad atmosféry. Jako třeba u písničky Radioamátér jsem jen viděl někoho v boudě na kopci, kdo je sám, cítí vztahovou prázdnotu a jediný spojení se světem jsou ty rádiové vlny. Vysílá neustále signály a netuší, kdo a jestli vůbec se mu na druhý straně někdo ozve. To se mi hodně líbilo jako představa situace. Taky jsem zjistil, že u mě funguje, když je kapela jakoby stand by a pracuje se na nových písničkách. Pak mi přicházejí témata nějak sama. A v momentě, kdy práce skončí, deska je hotová, najednou nemám takovou potřebu psát texty.

Jste perfekcionista. Neštve vás tím své okolí?

Myslím, že asi jo. Rodinu určitě strašně. Kluky z kapely možná taky. A některým lidem, se kterými spolupracuju, asi taky lezu na nervy. Ale nedávají mi to tak znát. Já si prostě nemůžu pomoci, když mám jasnou představu o písni. Pokouším se ji zverbalizovat, mluví o ní nebo ji uchopím zvukově a klukům předvedu. A pak nastává diskuse a to už je tvorba. Když mám vize, přicházím s nimi. Doma mám rád, když jsou věci na svých místech. (smích)

Tak jak mají být... podle vás?

No, vidíš to... Asi jo. (smích)

Nezabýváte se často detaily na úkor fungujícího celku?

Jsem přesvědčenější, že v detailu je síla. Že věci, který člověk dělá, musí dotahovat. A i ty, který se zdají zdánlivě nedotažené a jen tak nahozené, jsou třeba velmi důmyslně promyšleny. Učím to i své děti a dost mi vadí, že tam tu vůli udělat něco pořádně ne vždy cítím. Blběj příklad je třeba luxování. Když vidím, že tamtudy projely vysavačem, a já pak jdu a najdu tam u stěny spoustu drobků, říkám jim, proč to děláš, když to neuděláš pořádně?! Vždyť je to zbytečná energie. To jsou mý domácí cholerický stav. (smích)

Máte pocit, že jste dobrý táta?

Uf... taková zásadní otázka? No asi by na ni měly spíš odpovědět moje holky. Já jsem si vždycky myslel, že jsem, ale čím jsem starší, mám o tom větší pochybnosti. Je to hodně o tom společně stráveném času a sdílení. Uhryznout si ze svého času a trávit ho s dětmi. To dělá manželka excelentně. Jsou momenty, kdy si říkám, že mi jejich dětství poněkud protéká mezi prsty. Nevím, kde bych byl, kdybych se místo své práce poctivě a naplno věnoval dětem a hlavně jaký by byl náš vztah. Zda by byl lepší, nebo horší. Celý můj život je o hledání rovnováhy. Občas mám ale pocit, že se mi to zadaří. Pak cítím štěstí, radost a takovou nepopsatelnou chemickou reakci uvnitř.

Jste vizuální umělec... Děti se dnes zaměřují na obraz, vizualitu, Instagramy, jsou neustále online. Regulujete to doma?

Vnímám to silně a speciálně poslední rok, který jsme všichni víceméně strávili v lockdownu. I o tom je ta moje nová socha, kterou jsem nazval *Disconnected*. Je to pro mě taková alegorie doby. Prostřednictvím jasnýho až banálního symbolu utržený zástrčky se snažím zkoumat míru závislosti moderní lidské společnosti na elektrické energii, na neustálým připojení a toku informací. Zástrčku zná i malý dítě, takže je to uchopitelný pro kohokoliv, ale tady hraje důležitou roli to měřítko, díky kterému už to uchopitelný přestává být. Jinak co se týká mě, nechce se mi do Instagramu a Facebooku investovat čas. Mám co dělat, abych každé den odbavil maily. Holky na to čučí pořád a je to u nás doma velký téma, ale u koho není? Naštěstí jsou snad ještě v módu, kdy jsou schopny žít reálné život, a je úkolem nás, rodičů, dávat jim možnosti, aby mohly svůj den strávit i jinak. Třeba na zahradě, kde je to nakonec baví. Ale je to strašně těžký, digitalizace nám vrací úder.

Řešíte politiku?

V osobní rovině ano, ale v kontextu kapely se tomu snažíme vyhnout. Politiky jsme se dotkli, snad jenom když jsme zahráli v Lucerně po Havlově smrti. Je to svěť, do kterého se ani nechci moc jako „veřejná“

osoba plést. Sleduju zprávy, dělám si svůj názor, diskutuju u piva a to je vše. Je smutný, že si v posledních dobách jako národ nedokážeme v pravej moment zvolit správnou cestu. Vždy jsme od toho krůček... a zbytečně si vždycky přitížíme na pár let. Ale takový jsme my Češi, rádi se noříme do bahínek, abychom z nich pak mohli povstat.

Někde jste si posteskl, že Tata Bojs nehrají v rádiích, ale zase hrají spoustu songů, u kterých ani nikdo neví, od koho jsou. Proč bych měl vědět, od koho jsou?

Myslel jsem to spíš tak, že na některých stanicích zazní spousta notoricky známých skladeb, ale nedokázal bych odpovědět, co je to za umělce. Spousta lidí se ani nezabývá tím, proč by to měli vědět, kdo je autorem či interpretem. Jinak se tím, že nás nehrají rádia, zas tolik nezabýváme. Za ty léta máme docela silnou fanoškovskou základnu. Prostě si myslím, že

naše hudba a texty jsou trochu divný a nespĺňují požadavky mainstreamového posluchače.

Vedeme často takový diskuse, kam se v naší zemi vlastně dostat. Třeba s rozšířením fanouškovský základny. Možná už to ani nejde. Každopádně pro fungování kapely je, myslím, důležitý pořad si něco vymýšlet a dávat si mety. To je to, co generuje energii k dalšímu fungování. Aspoň my to tak máme.

Jak relaxujete?

Občas si jdu zapinkat tenis, jako dítě jsem hrál chvíli závodně. Teď mě to po letech zase hodně baví. Nebo si strašně užívám, když přijdu domů po celým dni vyčerpanej a sednu si do svého křesla, a když všichni usnou, barák je tiše, mám chvíli jen pro sebe. Otevřu lahev vína a vychutnávám si každé doušek... Říká se, že čas strávený na rybách se do života nepočítá, řekl bych, že s tím vínem to bude podobný... (smích) ■

**VOLVISTA MILAN CAIS**

Jako první auto jsem od tatínka dostal Fiat Zastava, zvláštní, malý auto, který jsem měl rád. Pak jsem si koupil Ford Sierra a po něm už jsem šel do Volva. Jako první jsem měl krabicovou 70ku a tu jsem miloval. To už byla taková limuzína v bílé kůži. Hlavní důvod, proč jsem pořídil XC90, byl, že jsme měli třetí dítě. Potřebovali jsme dát tři sedačky vedle sebe. Jsem s ním spokojenější, i na koncerty v něm jezdíme a kromě toho v něm i odvezu spoustu materiálu.

Nevím, čím to je, ale na silnicích je Volvo auto, který vždycky zaujme moji pozornost. A baví mě se zabývat tím, který se mi líbí nejvíc. Podle toho se asi pozná Volvista, že jo?

NEJLEPŠÍ APLIKACE PRO VOLVISTY? **APLIKACE VOLVISTA**

Výhody aplikace Volvista představujeme zákazníkům našich čtyř dealerství v Praze i v Brně vcelku pravidelně. Většina Volvistů proto ví, že s naší aplikací v mobilu ušetří čas a interakce s autem, s námi i se servisem bude snadnější a o poznání efektivnější. A protože počet Volvistů, kteří s aplikací pracují, se stále zvyšuje – pracujeme na nových funkcionalitách a vylepšeních. Ta nejnovější vám představujeme právě teď.

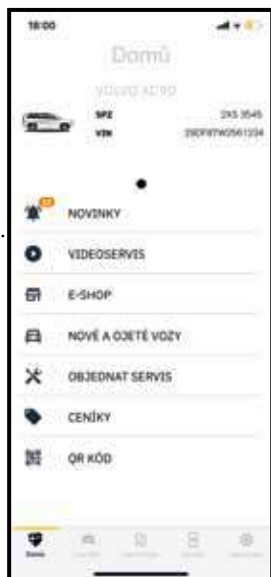


Dnes se tomu říká „uživatelský komfort“ a právě tím směrem se nové funkcionality ubírají. Mít k dispozici co nejvíce informací na pár kliknutí a zároveň pohodlně komunikovat se svým dealerstvím či osobním technikem.

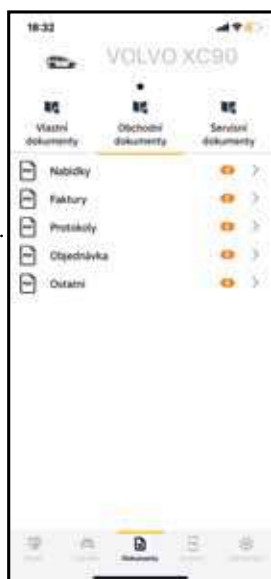
Příjemnou novinkou, kterou naši klienti jistě ocení, je možnost natočit vlastní video s poruchou či nežádoucím chováním vozu a následně poslat do servisu jako žádost o prohlídku. Video je automaticky přeměřováno na osobního technika (mechanika), který se s klientem spojí, probere s ním natočenou poruchu a doporučí postup řešení. Právě teď pracujeme také na možnosti archivace videí v aplikaci – na straně zákazníka.



Dalšího vylepšení se dočkala home page, kde přibyla sekce CENÍKY. Tam zákazníci najdou k prohlížení i ke stažení aktuální ceníky nových vozů, to vše bez nutnosti spárování aplikace s vozem zákazníka.



V sekci DOKUMENTY přibyla složka obchodních dokumentů, do které naši kolegové-prodejci můžou zaslat jakékoli dokumenty týkající se předprodejní a prodejní fáze (nabídka, objednávka, obrázky atp.). Zákazník tak nemusí dohledávat dokumenty v mailech, má vše uložené na jednom místě v aplikaci. V platnosti samozřejmě zůstávají servisní dokumenty (zakázkové listy, faktury) a vlastní dokumenty. V rámci vlastních dokumentů si zákazník může uložit i jakýkoli vlastní dokument, který chce mít uložený spolu s dalšími dokumenty k vozu. Pro práci s obchodními dokumenty je předpokladem stažení a zaregistrování aplikace, ale opět není třeba mít napárovaný vůz.



Máte ve svém dealerství OBLÍBENÉ KONTAKTY? Pak vám poslouží stejnojmenná možnost si v rámci kontaktů vytvořit seznam těch oblíbených, které si pohodlně poskládáte z jednotlivých kontaktů v aplikaci (kliknutím na daný kontakt).

Pro snazší identifikaci zákazníka přicházejícího na servis jsme do aplikace implementovali možnost načtení QR KÓDU z aplikace, čehož se ochotně ujmou slečny recepční. Díky načtení QR KÓDU mají na recepci ihned k dispozici SPZ a VIN vozu, a mohou vás tak nasměrovat a propojit s vaším osobním technikem či prodejcem. Tady už se bez napárování vozu v aplikaci neobjedete.



Ať jste aktivními uživateli aplikace Volvista, nebo se jím, jak doufáme, brzy stanete, rádi vám připomínáme, že na všech našich dealerstvích jsme paper free, proto brožury i všechny ostatní dokumenty k vozům najdete pouze v elektronické podobě. A to buď na našich webových stránkách, nebo v naší aplikaci. ■



Stáhněte si aplikaci Volvista naskenováním QR kódu:



**TESTUJE
JAKUB PEŠEK**

Vedoucí prodeje
Auto Průhonice
Tel.: 731 638 977



14 otázek, které představí...

ELEKTRICKÉ VOLVO XC40 RECHARGE

Zvenčí obrysy kopírují klasickou XC40 s několika změnami – barevně sladěný plný kryt přední masky, zadní difuzor, unikátní kola a nabídka barev jsou velmi působivé. Celkově tohle menší SUV vytváří velmi nadčasový, příjemný a kompaktní dojem a se dvěma výkonnými elektromotory a pohonem všech kol vás nadchne. Stejně jako zrychlením z nuly na sto za 4,9 vteřiny, svou sebejistotou a absolutně snadným ovládáním. Máte otázku? Jakub Pešek, vedoucí prodeje z Auto Průhonice nabízí hned 14 odpovědí na vše, co vás zajímá.

? KOLIK KILOMETRŮ MOHU UJET, NEŽ BUDE TŘEBA NABÍT AKUMULÁTOR

Předpokládaný dojezd s plně nabitým akumulátorem, s kapacitou 78 kWh, činí při jízdě v kombinovaném prostředí 418 km. Skutečný dojezd nicméně závisí i na stylu jízdy a dalších okolnostech, jako jsou teplota okolního prostředí, počasí, vítr, topografický profil a stav silnic. Na dojezd má vliv také to, kolik elektřiny spotřebuje další vybavení vozu, například topení a klimatizace.

? JAKOU ZÁRUKU POSKYTUJE SPOLEČNOST VOLVO CARS NA AKUMULÁTOR

Volvo Cars poskytuje na akumulátor záruku na dobu 8 let nebo do ujetí 160 000 km (podle toho, co nastane dříve). Podmínkou je údržba a používání vozu v souladu s doporučeními společnosti Volvo Cars.

? JAK ROZSÁHLOU ÚDRŽBU A SERVIS ČISTĚ ELEKTRICKÉ VOLVO XC40 VYŽADUJE

Elektromotory jsou hermeticky uzavřené na celou dobu životnosti a zcela bezúdržbové. Volvo XC40 Recharge proto oproti vozům se spalovacími motory vyžaduje mnohem méně údržby, čímž se snižují provozní náklady.

? KOLIK STOJÍ NABÍTÍ AKUMULÁTORU

Nižší náklady na provoz jsou jedním z důvodů, proč si pořídit elektrický vůz. Pokud chcete ušetřit ještě více, můžete nabíjení čistě elektrického Volva XC40 Recharge nastavit na dobu, kdy jsou ceny elektřiny nejnižší (nejčastěji v noci). Cena se bude lišit při nabíjení na externích a rychlejších dobíjecích DC stanicích (stejněsměrný proud) a při nejčastějším nabíjení doma či ve firmě pomocí AC wallboxu (střídavý proud). Záleží na účtované ceně za kWh a kapacitě baterie.

? JAK JE ČISTĚ ELEKTRICKÉ VOLVO XC40 PROSTORNÉ

Díky inteligentní konstrukci akumulátoru mají všichni cestující k dispozici stejně místa jako v běžném Volvu XC40. Vůz je zároveň maximálně všestranný a nabízí chytré úložné prostory. Objem zadního zavazadlového prostoru činí od podlahy ke stropu 413 litrů. Akumulátor se nachází pod podlahou zavazadlového prostoru. Prostor, který zabírá, je však kompenzován přední schránkou pod kapotou, do které lze uložit nabíjecí kabely a další předměty.





? JAKÝ JE NEJRYCHLEJŠÍ ZPŮSOB NABÍJENÍ NA DLOUHÝCH CESTÁCH

Nejrychlejší nabíjení nabízejí rychlonabíjecí stanice stejnosměrným proudem. Chcete-li nabíjení co nejvíc urychlit, doporučujeme akumulátor nabíjet na 80 % kapacity. Doba nabíjení se tím zkracuje, protože nabíjení na posledních 20 % trvá nejdéle. Na rychlonabíjecí stanici stejnosměrným proudem se akumulátor při výkonu 150 kW nabije z nuly na 80 % přibližně za 40 minut. Pokud však potřebujete dorazit až do cíle nebo k další nabíjecí stanici, můžete použít nastavení na středovém displeji vozu a nabít akumulátor až na 100 %.

? JE MOŽNÉ AKUMULÁTOR VYMĚNIT

Pokud je třeba akumulátor nebo modul akumulátoru vyměnit, lze to provést stejně jako u libovolného jiného konstrukčního dílu vozu.

? JAKÁ JE UHLÍKOVÁ STOPA ZA CELOU DOBU ŽIVOTNOSTI VE SROVNÁNÍ S PLUG-IN HYBRIDNÍM NEBO MILD HYBRIDNÍM MODELEM XC40

Uhlíková stopa čistě elektrického Volva XC40 Recharge za průměrnou dobu životnosti bude oproti plug-in hybridnímu XC40 i mild hybridnímu XC40 nižší. Přesné rozdíly mezi typy vozidel závisí na řadě parametrů, například na zdrojích elektřiny používané k nabíjení, na životnosti vozidla a jízdním stylu.

? JAK TĚŽKÝ PŘÍVĚS LZE ZA ČISTĚ ELEKTRICKÉ VOLVO XC40 PŘIPOJIT

K čistě elektrickému Volvu XC40 Recharge můžete připojit přívěs o hmotnosti až 1500 kg. Jsme přesvědčeni, že by čistě elektrický pohon neměl být vykypen omezeními každodenně využitelných praktických funkcí.

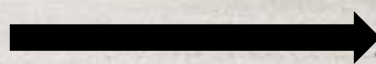
? JAKÝ VLIV MÁ AKUMULÁTOR NA BEZPEČNOST PŘI SRÁŽCE

Akumulátor představuje 500 kg hmotnosti navíc, se kterou je třeba v případě srážky počítat, aby nemohla ohrozit cestující ve voze ani jiná vozidla. Akumulátor rovněž vyžaduje samostatnou ochranu před únikem škodlivých látek po srážce. Odborníci na bezpečnost ze společnosti Volvo Cars využili řadu inovativních bezpečnostních technologií, které všechny tyto výzvy řeší.



100%

Nabíjí akumulátoru



418km

Odhadovaný dojezd

? JAK DLOUHO OBVYKLE TRVÁ NABÍJENÍ DOMA

Doba nabíjení závisí na použitém nabíjecím vybavení a na domácí elektroinstalaci, stavu akumulátoru i vozidla, teplotě akumulátoru i okolního prostředí.

Pro pravidelné a výrazně rychlejší domácí nabíjení doporučujeme třífázovou nástěnnou nabíjecí stanici s výkonem 11 kW. S touto stanicí trvá nabití akumulátoru z nuly za 100 % jeho kapacity přibližně 8 hodin (50–60 km dojezdu za jednu hodinu).

Standardní kabel pro domácí nabíjení s běžnou síťovou zástrčkou primárně slouží jako pomocný kabel. Nabítí zcela vybitého akumulátoru na 100 % trvá pomocí tohoto kabelu přibližně 40–72 hodin (za jednu hodinu tedy vůz nabijete na dojezd přibližně 7–14 km).

Na cestách, při použití rychlonabíjecí stanice (se stejnosměrným proudem) nabijete při výkonu 150 kW akumulátor z nuly na 80 % kapacity přibližně za 40 minut (10 minut nabíjení vám tedy přidá 80–100 km dojezdu). Za tu dobu si zároveň stihnete odpočinout a občerstvit se.

? JAK SE MOHU PŘESVĚDČIT, ŽE BYL AKUMULÁTOR VOZU VYROBEN EKOLOGICKY

Společnost Volvo Cars úzce spolupracuje s dodavateli za účelem zvyšování úrovně udržitelnosti našich výrobků i služeb a zároveň dodržuje zásadu plné dohledatelnosti, která pomáhá zajistit, aby naši zákazníci mohli svá elektrifikovaná Volvo používat s vědomím, že suroviny pro výrobu jejich akumulátorů byly získány odpovědným způsobem. Dohledatelnost v rámci našeho řetězce dodavatelů kobaltu výrazně zdokonaluje zavedení technologie blockchain. Technologie blockchain v kombinaci s inspekcemi dolů, GPS sledováním, skenováním vstupů a výstupů, prověřováním poskytovatelů logistických služeb, rozpoznáváním obličejů, kontrolami totožnosti a sledováním času přispívá k efektivní dohledatelnosti všech fází cesty materiálu z dolu až do výrobního závodu.

Od našich dodavatelů akumulátorů rovněž vyžadujeme, aby minimalizovali emise uhlíku ve výrobních procesech, a to mimo jiné využíváním energie z obnovitelných zdrojů. Všichni naši dodavatelé musejí vyjádřit souhlas s Kodexem jednání pro obchodní partnery společnosti Volvo Cars, jehož součástí je dodržování lidských práv, včetně práv pracovníků.



? JAK MI VŮZ POMŮŽE NAJÍT NEJBLIŽŠÍ NABÍJECÍ STANICI

Čisté elektrická Volvo jsou vybavena navigačním systémem s integrovaným plánovačem tras, který neustále sleduje úroveň nabití akumulátoru a pomůže vám doporučit místa a časy nabíjení podél zvolené trasy. Veřejné nabíjecí stanice najdete přímo na mapě (Google Maps) na středovém displeji vozu nebo pomocí aplikace pro váš chytrý telefon. Plánování nabíjení je tedy velice snadné.

? JAKÉ VYBAVENÍ JE TŘEBA KE SNADNÉMU A BEZPEČNÉMU NABÍJENÍ VOLVA XC40 RECHARGE V DOMÁCÍCH PODMÍNKÁCH

Standardně dodávaný kabel pro domácí nabíjení je primárně určen jako pomocný kabel pro použití v domácnosti. Pro výrazně rychlejší a pohodlnější nabíjení doma doporučujeme instalovat třífázovou nástěnnou nabíjecí stanici s výkonem 11 kW.



40 min.
~80% nabití

4,9s
0–100 km/h

Google
integrovan

A woman with brown hair tied back, wearing a grey long-sleeved hoodie and dark pants, is walking outdoors. She is smiling and looking slightly to her right. The background is a lush green forest with white flowers.

DANIĚLA
PÍSAŘOVICOVÁ:
**AMBICE MÁM
V OSOBNÍM ŽIVOTĚ**

DANIELA PÍSAŘOVICOVÁ

Moderovala nejprestižnější zpravodajské pořady v České televizi. Po 16 letech veřejnoprávní praxe se rozhodla pro změnu a posílila tým DVTV. Na obrazovce působí seriózně až vážně, v reálném životě ovšem miluje humor a ráda si dělá legraci sama ze sebe. Zpívá, miluje divadlo a pravidelně běhá. A taky se chce věnovat víc sobě. Mluví otevřeně a vy máte pocit, že s ní můžete probrat cokoli, tak dokonalý má přehled. Pohodová ženská, která se ale umí, když chce, i přísně podívat. A taky Volvistka.

Je první otázka něčím jiná a důležitá?

Je strašně důležitá. Vždycky se nejvíc nadřu právě s první otázkou. Jakou jste vymyslel vy?

Tuhle.

(smích) Je důležitá, protože první otázkou otevíráte rozhovor, a pokud je zajímavá, přesvědčíte lidi, aby se dál dívali nebo četli.

Stýská se vám po České televizi?

Byla to pevná součást mého života. Stýská se mi po lidech, kamarádech... Vlastně upřímná odpověď by byla, že se mi stýská, ale ne v tom smyslu, že bych litovala svého kroku.

Když při moderování přijde citlivé téma, třeba nemoci, úmrtí, děti. Jak ovládáte emoce?

Musím říct, že jsem zatím spíše měla „šťěstlí“, že tato těžká témata obvykle vyšla na kolegy. Taky jsem jen člověk, a když moderuju citlivé téma a nechám se pohltit vysílanými obrázky, mám slzy v očích. Takže se vlastně bráním jen tím, že se nenechám strhnout natočeným materiálem, nesmím se na něj při rozhovoru dívat. Anebo se modlím, aby tyto zprávy vůbec na mě nevyšly.

Můžete si v DVTV dovolit nebýt tak komisi jako ve veřejnoprávní televizi?

Asi si teď víc dovolím, i když styl moderování mám jen jeden. Zatím na sobě nepozoruju, že bych se jako moderátorka nějak proměnila. Možná jsem malinko ostřejší, ale to je spíš formátem a délkou rozhovoru. V ČT jsem stále musela hlídat čas a ten mě teď tolik netlačí.

Změnilo se něco ve vaší přípravě na rozhovory, v zákulisí natáčení?

I když mám rozhovor na dvacet minut, stejně si připravím otázky na hodinu a půl. A v DVTV mám skvělý support, spolupracuji s kolegy, kteří mi připraví rešerše. A já se tak můžu zaměřit jen na těch nejdůležitějších 15 až 20 stránek. Jak kdy. Dohledávám si už jen drobnosti. V ČT je daleko větší objem vyprodukovaného obsahu. Vysílá se skoro nonstop. Proto si tam moderátor v některých případech musí vystačit sám. Když se stane něco mimořádného, není čas na to, aby mu jiný kolega připravil

podklady. Každá instituce funguje jinak. A v DVTV se hodnotí. Kolegové jsou konstruktivně kritičtí.

Šla jste s DVTV do neznáma?

Vždycky je to krok do neznáma, i když jdete za lidmi, které už částečně znáte nebo jsou to vaši kamarádi. Nevíte, jak funguje tým, přicházejí nové výzvy. Danieľu i Martina jsem znala, vážím si jich jako novinářů a samozřejmě jsem chtěla v jejich společnosti obstát.

Nenarušujete v DVTV Danieľu vykací morálku? Pokud tedy platí, že si s Martinem stále vykají.

Kdepak, už si tykají. A já už jsem si s ním taky potykala. Na narozeninách DVTV – trošku jsem to na něj nastražila. (smích)

Nezávislost, objektivita, nestrannost. Můžete si dovolit v jedné z těchto zásad povolit?

Ani nechci. Je to moje přesvědčení, že takto má moje práce vypadat. Chci vždycky měřit všem

stejně. Každý má nějaký názor a já ho budu konfrontovat s názory opačnými.

Řekla jste, že radši moderujete sama než ve dvojici. Proč?

Protože každý nějak vnímá svět a dané téma vždy můžete uchopit z různých úhlů pohledu. Když máte dva moderátory v jednom studiu, při jednom rozhovoru, musí mít dokonalou přípravu nebo musíte být naprosto sladění na jednu notu. Jinak se stane, že vy byste rozhovor stočil nějakým směrem, a druhý moderátor vybočí a rozhovor pak směřuje úplně jinam. A vy potom musíte respektovat kolegovu otázku, byť byste se chtěl ptát jinak a nebo na něco jiného. Pro dobro celku se zkrátka vždy jeden z nás musí přizpůsobit.

Jste sebekritická?

Hodně svou práci analyzuju. Jsem schopná se zabírat poměrně dlouho tím, jestli jsem udělala chybu a kde. Jestli se to či ono podařilo. Nejsem ten typ, který by mávnul rukou a řekl si – Dobře, jede se dál.



A zastávám názor, že pokud si to mám pokazit, tak ať si to pokazím sama. Čímž v žádném případě nechci říct, že by mi kolegové kazili práci, to vůbec. Ale když moderuju sama, je celá zodpovědnost jen na mně.

Máte teď, díky DVTV, více času na sebe?

Myslím si, že jo. I teď mi práce zabere hodně času, ale zase nemáme tolik směn do měsíce, abych měla pocit, že by mě to úplně pohltilo a já neměla čas odpočívat. Ano, mám víc času pro sebe.

To byl i důvod, proč přišla ta změna?

Taky. I kvůli tomu, že jsem vysílala pozdě večer a člověk je vybudzený, aby podal co nejlepší výkon. Chodila jsem spát ve dvě, v půl třetí ráno, jenomže se budíte brzo, protože se zase musíte připravovat. A to mě doběhlo. A druhá věc bylo zjištění, že když už jsem měla volno a mohla vyrazit na výlet, za přáteli, tak jsem na to neměla energii. Najednou se vám

změní žebříček hodnot a zjistíte, že práce není to jediné ve vašem životě. Začala se mi ze života vytrácet radost. Rozhodla jsem se pro změnu, protože mladší už nebudu a nechtěla jsem si později nadávat a litovat, že jsem v životě leccos propásla.

Když jste oznámila konec v ČT, chvíli se nevědělo, kam vaše kroky zamíří. Přicházely v tomto mezidobí nabídky?

Přicházely. A zajímavé. I třeba od investorů, protože mám vystudovanou ekonomku. Nabídky z velkých firem, ale i z jiných médií. Jenže já DVTV beru jako velkou výzvu.

Mezi námi, kam jinam, že?

Přesně. Nenašla bych v Česku alternativu. Kdyby nabídka z DVTV nepřišla, byla bych v ČT doteď. V mém vnímání byla rovnice jednoduchá – buď DVTV, nebo zůstat v České televizi.

K vaší práci patří neustálé zdrojování, zjišťování informací, jak jste sama řekla – nenechá vás zakrnět. Neměla jste už chuť být pár dní bez přílivu informací?

Já jsem to po odchodu z ČT udělala. Odjela jsem na dovolenou a řekla jsem si, že budu týden bez informací. Naštěstí tam špatně fungovala wi-fi, takže to šlo samo. Mohla jsem si dopřát ten luxus nesledovat zpravodajství. A po týdnu jsem se vrátila a z premiéra Igora Matoviče byl ministr financí. (smích)

Neříkejte mi, že jste si nevezla balík knížek.

Vešla jsem si čtyři. Ale protože jsem jela s kamarádkami, zjistila jsem v půlce dovolené, že nemám přečtenou ani jednu, a to se mi normálně neděje. Po dovolené jsem to samozřejmě dohnala. Kničky, Netflix, který dokáže spolykat hodně času, běhání a občas nějaký výlet. Nebylo to promarněné období. Potřebovala jsem chvíli dělat nenáročnou věc.

Jste zvyklá na to, že moderátoři se v debatách ptají takzvané za diváky. Jaké otázky podle vás fungují nejlépe?

Před rozhovorem mívám načteno spoustu zdrojů, a kolikrát se právě v tolika načtených informacích může divák ztratit, pokud je všechny chcete v rozhovoru prodat. Použijete mediální zkratku, vám je to jasné, ale všichni nečetli kvůli rozhovoru X článků. Nejlépe fungují stručné a jasné otázky. Často se dívám i na Twitter, abych viděla reakce lidí, jejich odezvu, a i z toho potom moje otázky vycházejí. Když děláte rozhovor třeba s Helenou Třeštíkovou, tak se nemůžete ptát úplně za lidí, protože nevíte, co je na jejich dokumentech zajímavé. U takových témat by každý z nás udělal rozhovor jinak. Obecně ovšem platí, že když se díváte kolem sebe, nežijete v bublině, ale sledujete sociální sítě, co lidi komentují, na co naráží, najdete inspirace dost.

A není někdy frustrující, že se naopak za lidi zeptat nemůžete? Když řešíte s politiky trapné kauzy, jejich výmluvy, lži. Nemáte někdy chuť bouchnout do stolu a...

Jestli vám můžu radit, vy moderátora zpravodajství nedělejte. (smích) Dokážu vám po skončení takového rozhovoru říct – Já mu věřím. Nebo – Já mu nevěřím. Zkrátka jestli na mě někdo působil uvěřitelně, nebo ne. Ale udržet emoce k tomu patří.

V rozhovorech obvykle padají otázky na to, co se nepovedlo. Mě by naopak zajímalo, co se vám v životě povedlo.

Mně se povedlo narodit se do skvělé rodiny. Za to se musím pochválit. Povedlo se mi vybrat vždycky takovou školu, která mě bavila. Povedlo se mi nějakou záhadou najít zaměstnání, které mě baví. Povedlo se mi o víkendu zaujmout svoji neteř tak, že jsem z toho sama byla překvapená. A na co jsem hrozně pyšná, je, že se synovcem, kterému je 15 let, máme fakt skvělý vztah. Je boží.



Mám tady pár postřehů od několika našich společných přátel, můžete se k nim nějak vyjádřit?

Daniela miluje humor.

Strašně. Miluju černý, až ironický humor. Všechny naše rodinné oslavy často propukají v salvy smíchu, mám kolem sebe kamarády, se kterými je neuvěřitelná legrace. Život bez humoru si vůbec nedokážu představit. Nejen umět si udělat legraci sama ze sebe... Ale smích je kořen života. Přemýšlím, jestli jsem vám vůbec řekla něco vtipného... (smích)

Daniela je holka do nepohody.

To nevím. Umím se nakrknout a mít blbou náladu. Mně vlastně vyhovuje, když mě někdo trochu setře, a uvědomím si, že to nebylo nic zásadního. Příklad – přijedu na dovolenou a říkám si, tak já nevím, moře by mohlo být lepší, hotel nic moc. A najednou vedle vás někdo prohlásí, jak je to tam úžasný. A to se pak srovnám poměrně rychle. Občas mi něco přelítne přes nos. A nejsem ani holka do nepohody ve smyslu „hurá, jedeme pod stan“.

Daniela je komínkový typ.

Jsem hrozný bordelář. Co to o mně ti chlapi říkají... Asi u mě žádný z nich nikdy nespál. (smích)

Daniela žije mimořádně spořádaný život.

Jako že nepařím? Že jsem slušňačka? To si nemyslím. Neženu nic do extrému, ale slušňačka nejsem. Když se srovnám se svou sestrou, já budu určitě ta méně spořádaná.

Zpívala jste v pop-rockové kapele Zanthia a breakbeatové Alef Zero.

To vám musím říct, jak mě z Alef Zero vyhodili. Volala mi kamarádka, že je na našem koncertě někde u Nymburka a že se na mě jde podívat. A já seděla v Praze v Nuslích. Tak takhle jsem se dozvěděla o vyhazovu z kapely. Pak jsem obvolala celou kapelu, a nikdo mi nebral telefon. Tak jsem jim napsala e-mail a asi po týdně jsem znala všechny důvody, proč nemít ženskou v kapele. A že nejsem časově flexibilní. (smích)

A bude teď, když máte víc času pro sebe, víc zpěvu?

Pozor, something is cooking. Nazpívala jsem duet s Alešem Hárou. A bude to milostný duet. (pyšně) Aleše mám hrozně ráda. Často se mi nestává, že by mě někdo odboural přímo na pódiu. Ale s ním jo. Já jsem se dvě minuty smála a on už mezitím dávno říkal něco jiného. Je skvělý.

Taky jste si zahrála několik malých rolí v divadle. Pověštinou moderátorky nebo reportérky.

Tak to pro vás mám taky novinku. Vy se ptáte hrozně dobře, musím vás pochválit. Hrála jsem i ve vnohradském divadle ve hře Návštěva staré dámy, ale ta už skončila. Takže bych teď měla vyhlásit konec herecké kariéry. Protože už mi nikdy nikdo žádnou příležitost nedá.



Ale kdyby přece jen nabídka na větší roli přišla?

Tak jistě! (s úsměvem a napůl ironicky) Mě divadlo vždycky moc bavilo. Hrála jsem vlastně od základky. K první větší roli jsem si čuchla, když jsem hrála prostitutku ve hře Maribel a podivná rodina. To bylo super. Tam jsem měla pocit, že si můžu hodně dovolit. I když s třetím dějstvím, kdy už jsem byla napravenou ženou, jsem si nedokázala moc poradit. Role ne úplně normálních lidí se totiž hraje o poznání líp. A když naopak hraju normálního, tak mám naopak tendenci přehrávat. Moc se mi ale nelíbí, když je někdo moderátor a zároveň zpěvák i herec a pere se s tím, že neví, co je jeho hlavní džob. Nicméně divadelní i hudební prostředí mě fascinuje, možná kdybych měla víc talentu... (smích)

Nepodlehla jste, jako mnozí jiní, trendům posledních měsíců, jako je otužování či metoda Wima Hofa?

Nevadilo mi podlehnout běžeckému boomeru. Když zavřeli republiku, všichni začali běhat, aby po dvou měsících zjistili, že mají pochroumaná kolena. Ale k otužování jsem byla skeptičtější. Je pro mě přece jen méně příjemné. Ale abych byla upřímná, zkoušela jsem se projít po sněhu, nicméně žádný euforický zážitek se nedostavil.

Jaký je váš životní cíl či nesplněný sen?

Samozřejmě je to partnerství a dítě. To je pro mě alfa a omega všeho. Co si budu v práci dokazovat?! Ne, že bych měla splněno, zlepšovat se můžu vždycky, ale ambice mám teď v osobním životě. ■

POSEL BUDOUCNOSTI **ELEKTRICKÉ VOLVO C40 RECHARGE**



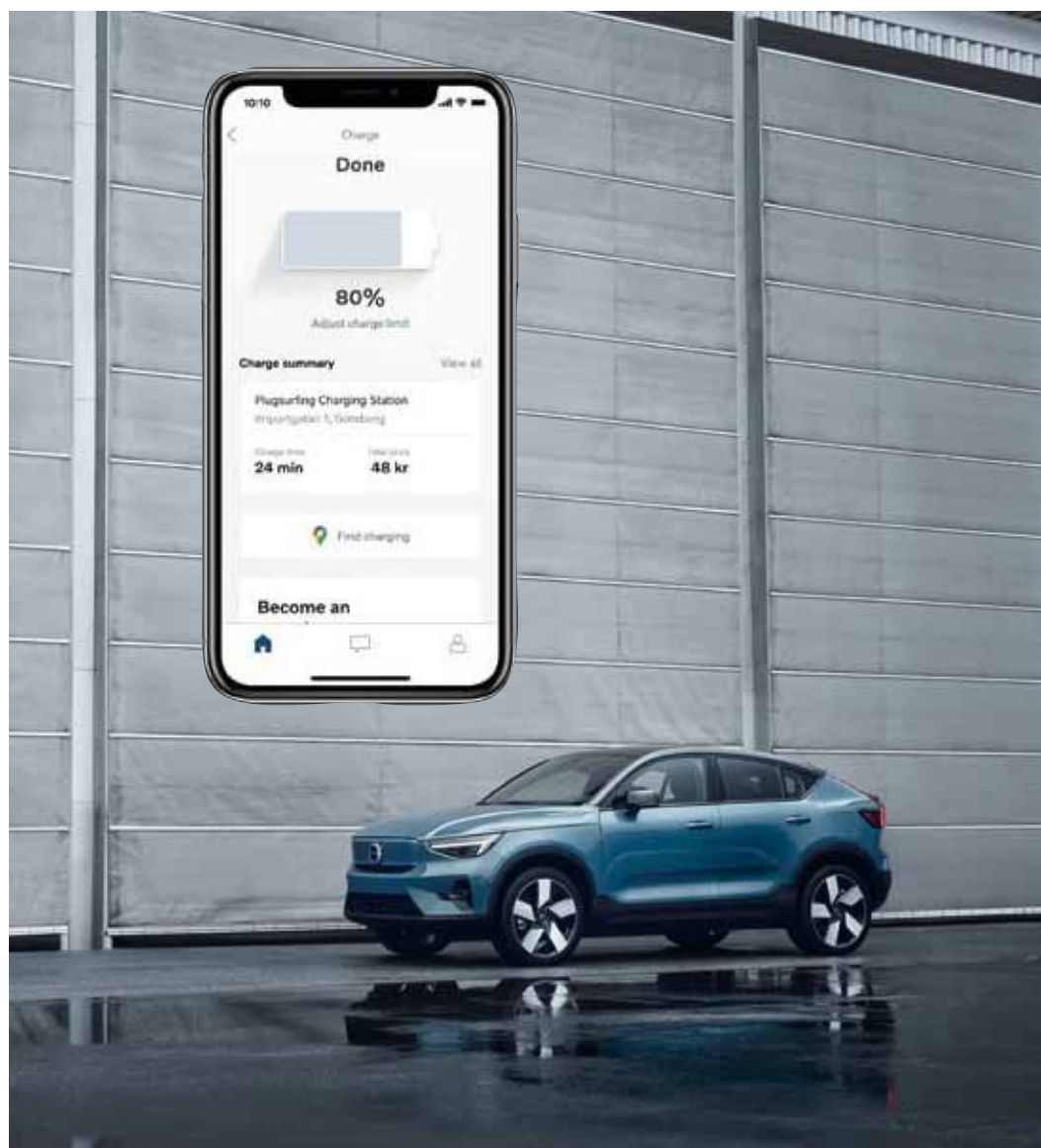
Historicky první model Volvo, který byl zkonstruován jen pro čistě elektrický pohon, v mnohém ztělesňuje budoucnost automobilky. Prvky ve stylu SUV v kombinaci s výhodami plynoucími z nízkého profilu současně znamenají, že Volvo vstupuje prostřednictvím tohoto modelu do nového segmentu. Přispívají k tomu i expresivní design a styl, které jsou pro značku naprostou novinkou. Vznikl náhodou, když jeden z členů designérského týmu spontánně načrtl skicu s tímto aerodynamickým designem. Ta zaujala a designéři myšlenku dále rozvíjeli...



Tak vzniklo Volvo C40 Recharge postavené na základě platformy CMA. Nabízí veškeré výhody SUV, ale v nižším a elegantnějším provedení a dynamičtějším, ale přesto „lehkým“ vzezřením a vyšší dávkou sportovního ducha. Rozměry karoserie i objemem zavazadlových prostor de facto kopíruje mladší sestru XC40, jen je o sedm centimetrů nižší. Lépe tak vynikne splyvavá záď přitažlivě navazující na nízkou střešní linii. Přídě pak představuje novou tvář elektrických vozů Volvo, jejíž součástí tvoří světlo-mety vybavené nejmodernější pixelovou technologií, které se automaticky přizpůsobují okolním světelným podmínkám a v zájmu optimalizace svícení se nezávisle na sobě zapínají a vypínají.

Zastřešujícím tématem interiéru je minimalismus, který je obzvláště zřetelný při pohledu na palubní desku. Klíčová je nerušená organizovanost, rozumějte celá řada chytrých a důmyslných úložných řešení umožňujících ukládat všechny nezbytnosti na dosah ruky.

Většina řidičů vozů Volvo preferuje vysokou jízdní pozici a tu ocení i u C40. Interiér je dostupný v různých barevných provedeních a s dekorativní výbavou unikátní pro tento model. Pro výbavu interiéru byly ve velké míře použity udržitelné materiály. Panely dekorativního obložení Topography jsou zčásti vytvořeny z recyklovaného plastu, zatímco koberečky jsou 100% vyrobeny z recyklovaných plastových PET lahví. A protože ekologické materiály jsou mnohem atraktivnější a inovativnější než kůže a podtrhují udržitelný charakter vozu, je Volvo C40 prvním Volvo modelem, jehož interiér je zcela prostý kůže. K dispozici je čalounění vyrobené s použitím přírodních vlněných vláken, zatímco druhá varianta



čalounění nabízí kombinaci semišového textilu (materiál vyrobený z recyklovaného plastu) a materiálu Microtech.

Modrý odstín Fjord Blue, inspirovaný hlubokými fjordy na západním pobřeží Skandinávie, plynule přechází z exteriéru do interiéru, kde se promítá do barvy koberečků, které sahají od podlahy až po boky středového tunelu a panely předních dveří. To se skvěle doplňuje s podsvícenou průhlednou grafickou dekorativního obložení palubní desky a horních panelů předních dveří, v němž se zrcadlí dramatické, a přesto uklidňující horské scenerie švédského národního parku Abisko.

Stejně jako Volvo XC40 Recharge je i Volvo C40 Recharge vybaveno jedním z nejlepších infotainment systémů na trhu. Funguje na platformě OS Android a byl vyvinut ve spolupráci se společností Google. Užívá si ho samozřejmě i uživatelé zařízení iOS. Mezi jeho výhody patří integrované aplikace a služby Google, jako jsou například Google Maps, Google Assistant a obchod Google Play.

Díky neomezeným datům je navíc zajištěna špičková konektivita, přičemž software Volva C40 Recharge je možné aktualizovat na základě vzdáleného spojení. To znamená, že funkce vozu budou i po opuštění továrny stále vylepšovány.

Pohon vozu je zajištěn dvěma elektrickými motory, z nichž jeden pohání přední kola a druhý zadní nápravu. Oba motory čerpají energii ze 78kWh akumulátoru, který je možné na rychlonabíjecích stanicích nabít na 80 procent kapacity během 40 minut. Předpokládaný dojezd vozu se pohybuje kolem 420 km, což je vzdálenost, která by se měla díky softwarovým aktualizacím OTA (vzdálený přístup) postupem doby ještě prodloužit.

Plně elektrické Volvo C40 Recharge bude dostupné pouze online a zákazníkům bude dodáváno s celým balíčkem komfortní péče. ■



NESPRESSO[®]
PROFESSIONAL



**POTKEJTE SE NAD
VAŠÍM OBLÍBENÝM
ŠÁLKEM KÁVY**

Pouhým dotykem připravíte
výjimečné kávové a mléčné receptury.

NESPRESSO MOMENTO

NAVRŽENÝ PRO SMYSLUPLNÉ
KÁVOVÉ ZÁŽITKY

what else?



Alican Emiroğlu, a man in a dark suit and white shirt, stands next to a blue Volvo car. The background is a cloudy sky. The text is overlaid on the right side of the image.

ALICAN EMIROĞLU: NOVÁ TVÁŘ V ČELE ČESKÉHO VOLVA

Novým generálním ředitelem Volvo Car Czech Republic se stal Alican Emiroğlu, který tak v čele týmu českého Volva vystřídal Šárku Heynu Fuchsovou. Ta na tuto pozici nastoupila v roce 2015 coby první žena a po 21 letech spjatých se švédskou automobilkou v České republice přešla do vedení týmu značky v Dánsku. Jak Alican vnímá pozici Volva v Česku? Jak se mu u nás líbí? Zeptali jsme se...

Po úspěšném ukončení studia jste nastoupil rovnou do automobilky Volvo. Byla to náhoda, nebo jste již značku Volvo znal a byla to vaše jasná volba?

Z velké části šlo o náhodu, nicméně počátek mého vztahu ke švédské automobilce má svůj příběh. Když jsem byl malý (začátkem devadesátých let), moje teta žila ve Švédsku a její rodina měla samozřejmě volvo. Několik let jsem jezdil v létě do Turecka, kde jsem s nimi a s jejich nádherným Volvem 850 vždy strávil pár týdnů. Auta mě vždycky hodně zajímala a v určitém období mého života pro mě byla 850 tím nejlepším autem, v němž jsem se mohl vozit, zblízka si ho prohlížet a trávit v něm čas. Takže jsem měl ke značce Volvo speciální vztah ještě před dokončením studia. A když se mi po studiích zcela náhodou naskytla pracovní příležitost u autorizovaného prodejce Volvo, byl jsem z toho vzhledem ke svým zážitkům z dětství samozřejmě nadšený.

Co vás vedlo k přijetí nabídky stát se generálním ředitelem dovozce vozů Volvo v naší republice? Znal jste Českou republiku již předtím?

Českou republiku jsem samozřejmě znal. Vlastně jsem k ní měl díky předchozím ředitelům Gregovi, Frankovi a Šárce mnohem blíže než k jiným zemím. Všichni zmínění jsou mými přáteli, a Greg a Frank dokonce pracovali také v Turecku. O České republice vždy mluvili velmi pěkně. A to jak o zemi samotné, tak i po pracovní stránce. Mimoto jsem znal některé ze členů týmu VCCR. Tím pádem jsem měl ještě před touto pracovní příležitostí spoustu informací. Když pak přišla tato nabídka, neměl jsem žádné pochybnosti ani o práci, ani o týmu a ani o obchodním prostředí.

Jak se vám líbí česká kultura? Je v České republice něco, co si opravdu užíváte?

Především Prahu, to je krásné město. Má svou historickou část a také je velmi zelená a je zde úžasná příroda. Právě tu si v Praze užívám především – z typicky městského prostředí se během krátké chvíle dostanete do přírody. To je ve srovnání s Istanbullem velký rozdíl a něco, co mám opravdu rád. Pokud jde o českou kulturu, v první řadě mám rád místní lidi. Jsou čestní, tvrdě pracují a dá se jim věřit. Také se zde každý věnuje nějakému druhu sportu, což oceňuji. Má rodina je totiž sportovně založená, takže se chystáme, že v Česku vyzkoušíme nějaké nové sporty.

Nyní zastáváte místo generálního ředitele společnosti Volvo Car Czech Republic necelý rok. Jak byste zhodnotil pozici značky Volvo na českém trhu?

Myslím si, že v České republice máme velmi slušnou pozici. Povědomí o značce a její vnímání je mezi Čechy pozitivní. Máme tady také velmi dobře zavedenou prodejní síť a dobré pokrytí v rámci republiky. Proto není žádný důvod, aby v Česku značka dál nerostla a nezlepšovala se.

Máte zkušenosti se spoustou autorizovaných partnerů pro prodej a servis z mnoha zemí po celém světě. Liší se v něčem čeští zákazníci?

Ano, čerpal jsem zkušenosti od prodejců v mnoha zemích – a abych byl upřímný, požadavky ze strany zákazníků jsou z 90 % všude stejné. Všichni chtějí od značek jasné podmínky, zhodnocení svých peněz a čestný a osobní přístup. V současné době každý den rostou na důležitosti technologie a online nabídky, což je opět pro většinu trhů stejné. Zbýlých 10 % obecně závisí na kulturních přístupech.

Jak vnímáte nástup elektrifikace v kontextu České republiky?

To je velmi dobrá a důležitá otázka. Elektrifikace v České republice bohužel zatím není na úrovni, na jaké by měla být. To je samozřejmě způsobeno celou řadou důvodů, o kterých bychom mohli mluvit hodiny. Nicméně si myslím, že bychom měli spíš hledět do budoucnosti. Věřím, že i v Česku se elektrifikace prosadí a může to přijít opravdu rychle. Aby k tomu ale mohlo dojít, vláda by samozřejmě měla různými pobídkami a předpisy podporovat prodej nových elektrických vozů. Především by však měla podporovat také zavedení infrastruktury pro elektrická vozidla.

Volvo je v rámci automobilového průmyslu jedním z lídrů ve vztahu k ekologii, udržitelnosti, bezpečnosti a péči o přírodu. Jak vidíte budoucnost automobilky Volvo za deset let?

Jako značka máme v těchto ohledech jasnou vizi a myslím, že za 10 let budou zmíněné priority hrát ještě důležitější roli než dnes. Tím pádem bude

Volvo zaujímat ještě lepší pozici a věřím, že lidé budou náš přístup ještě více oceňovat. Abychom podpořili uvedené priority, máme v oblasti elektrifikace strategii, v rámci níž bude za deset let naše portfolio nově prodávaných vozů čistě elektrické. Vzhledem k našemu působení na třech kontinentech a naší dobře zavedené prodejní síti věřím, že značka Volvo ještě více rozšíří své celosvětové pole působnosti. ■

Alican Emiroğlu (42)

Dvě desetiletí svého profesionálního působení spojil se značkou Volvo. Zkušenosti s řízením obchodních divízi, logistiky i servisu postupně uplatnil na manažerských postech ve vedení tureckého zastoupení švédské automobilky. Od roku 2016 zastával pozici obchodního ředitele Volvo Car Turkey. V roce 2018 rozšířil svoji zodpovědnost jako obchodní a provozní ředitel všech importérů v rámci regionu EMEA. Ředitelem společnosti Volvo Car Czech Republic je od listopadu roku 2020. Ženatý otec 10letého syna i aktivní sportovec.



12 LET

BOK PO
BOKU



Ve firmě jim nikdo neřekne jinak než „kluci“. O pár let mladší Karel Stolejda a jeho souputník Martin Veselý. Dvanáct let spolu sedí v jedné kanceláři, dokonce za stejnými stoly, které si s sebou vzali i do nové budovy v Čestlicích. Kancelář je rozlehlá, luxusem ale nepřekypuje. Nechybí ovšem konferenční stůl s několika židlemi, kde spolu s kolegy denně usedají a řeší byznys. Prodej a servis, stejně jako marketing, fungování budovy, plánování nové stavby nebo velmi často skloňované termíny – spokojenost zákazníků i zaměstnanců.



demoličního výměru, nás stálo hodně nervů, spousty stresu a těžkých časů.

MV: Rozebírat vše detailně by bylo jako vyprávět kovbojku. Jak jsme jeli na stavební úřad, před kterým jsme div nespali, aby nám stavební povolení vydali, a vzápětí přišel soudní výrok o zrušení územního rozhodnutí. Prošli jsme několika soudními řízeními. Bohužel jsme byli napadeni i při samotné kolaudaci. Projekt byl do poslední chvíle nejistý.

KS: A když jsme to všechno překonali... Ve chvíli, kdy jsme to dotáhli a mohli být konečně nadšení, že jsme otevřeli a máme zkolaudováno, přišel covid! Otevřeli jsme do nelehké doby, prožíváme těžké časy, ale přežili jsme je, nevzdáváme se a jedeme dál. A musím říct, že všechny ty nehezké věci kolem stavby i první vlnu covidu jsme přežili díky našim

Proč jste se pustili do stavby nového dealerství Auto Průhonice a současně sídla stejnojmenné skupiny na druhé straně dálnice?

KS: Důvodů bylo hned několik. Zavázali jsme se importérovi, a museli jsme tudíž splnit celosvětové standardy společnosti Volvo Cars na podobu interiéru i exteriéru budovy dealerství. Ty byly tak náročné, že by se v původní budově, kde jsme byli v pronájmu, nedaly realizovat. Natož, aby se to vyplatilo.

MV: Navíc nám přestávaly stačit kapacity servisu i parkovacích stání pro skladové i ojeté vozy a limitování jsme byli také kapacitou rozvodné sítě. Proto bylo logické, že jsme hledali místo, kde bychom postavili novou moderní budovu a kde je zároveň možnost opravdu velké kapacity příkonu elektrické energie. Dnes máme připravené kapacity pro 50 dobíjecích stanic a 18 stanic již u nás funguje.

Jak probíhalo stavební řízení?

KS: Narazili jsme na děravé stavební zákony a sami jsme si ověřili, že ve stavebním řízení jsme daleko za banánovou republikou. Mysleli jsme si, že postavit dealerství na šestém kilometru dálnice bude jednoduché, ale místní ekologický spolek nás vyvedl z míry a stavbu nám kvůli různým posudkům a právním výlohám zdržel o dva roky a zdražil asi o pět procent. Samotné projektování budovy a boj o stavební povolení, kdy proti vám stojí ekoteroristé, kteří vám řeknou, že docílí





klientům, kteří nás v tom nenechali. A za to jim patří velké poděkování.

Teď už se jako společníci budeme jen modlit a doufat, že nepřijdou další krize a budeme schopni stavbu zaplatit. Bankovní úvěr máme na víc než 15 let. Těšíme se, až nám k důchodu přistane poslední splátka.

MV: A poděkování patří i zastoupení Volvo Car Česká republika. Za to, že nám vyšli vstříc a akceptovali zdržení otevření nového dealerství.

Zastoupení Volvo Car sídlí ve vaší budově v Čestlicích. Jak k tomu došlo?

KS: Import přesídlil do naší nové budovy, protože jsme mu byli schopni postavit na míru nejen kanceláře, ale především školicí servisní centrum, včetně zabudovaných heverů, vysoký počet nabíjecích stanic i zajištění elektrického příkonu a také učebnu, kde se školí VPS technici z celé republiky. Pro import by bylo složité sehnat objekt či budovat takové středisko na zelené louce, proto nás oslovili, zdali by bylo možné zahrnout takové středisko i jejich kanceláře do našeho projektu. Domluvili jsme se, a díky tomu jsme pod jednou střechou.

Ale školicí středisko VPS není jediná novinka celé budovy. Říkáte, že je zaměřena na zákazníky. Co si pod tím máme představit?

KS: Celé dealerství je postavené v moderním konceptu VRE, který jsme se snažili využít naplno. Proto jsme jediným dealerstvím s kompletní barevnou prosklenou fasádou. Jedineční jsme i v tom, že máme dva showroomy nad sebou. V prvním nadzemním podlaží je showroom

nových vozů a o patro výše showroom ojetých aut. Bazar je mimo jiné unikátní v tom, že součástí jeho krytého showroomu je ve druhém nadzemním podlaží i venkovní prodejní plocha a ve třetím podlaží, tedy na střeše dealerství, je situována ještě další plocha.

MV: Budova je doslova „obložená“ vozy Volvo, jak skladovými, tak ojetými, a zákazníci díky tomu mají

maximální výběr všech modelů, barev i konfigurací. Všechna auta mají nabližku na jednom místě. Co se zákazníků týká, je jedním z unikátů i velkorysá prosklená stěna, díky které vidí na svoje auto při čekání na servis. Ten je se 14 zvedáky, a to i bez lakovny a klempírny, kterou jsme v létě otevřeli jen nedaleko dealerství, drtivě největším servisem Volvo v ČR. Koncept VRE umožňuje zákazníkům nejen vidět do servisu na opravu vozů, což je pro ně zážitek, a navíc se tím otevíráme a jsme transparentní, ale prostor se nabízí i pro naše mechaniky.

Pro servis jsme navíc zvolili netradiční bílou podlahu, která se standardně nepoužívá. Jednak umocňuje pocit čistoty, ale svým způsobem i „nutí“ mechaniky udržovat ji v čistotě. Funguje to. Zákazníci tak vědí, že jejich vůz se opravuje v opravdu čistém prostředí. Nehledě na hezký vizuální zážitek, který se dostane každému, kdo se ocitne v odpočinkové zóně.

KS: Té říkáme living room a i ten jsme se snažili udělat co největší. U něj jsme dokonce postavili kavárnu, kde zákazníci čekající hodinu na servis, tráví svůj čas. Mají proto k dispozici výbornou kávu, profesionální presovač i sympatickou obsluhu a také zasedací místnost, kde můžou nikým nerušení vést třeba konferenční hovory. Šli jsme až tak daleko, že každé ráno rozpékáme croissanty. A na rozdíl od konkurenčních značek poskytujeme vše zdarma.

MV: U servisu jsou tři myčky, jedna portálová s pěnovými kartáči, šetrnými ke karoserii vozu, a dvě ruční. Samozřejmostí tak je, že zákazník po každém servisu usedá do vozu, který je dokonale vyčištěn, zvenku i zevnitř. Rád bych zmínil i bio zónu, která se line podél naší budovy. Umístili jsme na ní lavičky



směrem k veřejné cestě, slouží tak nejen zaměstnancům, ale i kolemjdoucím a pejskařům.

Stěny na bocích budovy jsou z tahokovu a my jsme se rozhodli obohatit koncept Volva výsadbou popínavých rostlin. Doufáme proto, že za pár let se stěny zazelenají, což symbolicky zapadne i do filozofie značky Volvo.

Jak jste pandemii prožili vy osobně?

MV: Já jsem se díky ní hýbal snad nejvíc za posledních 15 let. Trávil jsem hodně času na kole, na túrách s nejbližšími přáteli i se synem. Na Karlštejnsku a v Brdech.

KS: Já jsem pandemii prodělal pandemií. Měsíc mi nebylo nejlépe a vzbudilo to ve mně velký respekt.

věnovali přípravě projektu nového dealerství Auto Stodůlky. Už teď začínáme mít další horečné noci, kdy se nám zdá o projektu, stavbě a nástrahách stavebního řízení.

MV: Čeká nás vlastně znovu celý proces. Poslední lock down jsme využili i k refreshi stávající pobočky Auto Stodůlky, kde byla zbroušena podlaha, celá



Není tajemstvím, že jste mysleli i na své kolegy, zaměstnance. Co jste přichystali pro ně?

KS: Když jsme dům projektovali, radili jsme se se spoustou odborníků na HR. Jak vytvořit budovu přívětivou pro zaměstnance. Kolegové u nás tráví spoustu času, my to víme, a proto jsme do druhého patra soustředili jejich zázemí, které je běžným zákazníkům skryté. Jeho součástí je velká posilovna a jídelna, kde mají naši zaměstnanci každé ráno připravenou poměrně bohatou snídani. Zdarma. Dále jsou tu velké šatny, posilovna, jež je otevřená 24 hodin denně, a kolegové, ale i kolegyně ji pravidelně využívají před prací i po práci. Vybudovali jsme i místnost, ve které probíhají i školení, ale primárně je to kino pro 30 lidí. A nově plánujeme denní odpočívárnu pro mechaniky, kde budou masážní křesla i fotbálek. Kluci tak budou mít kde spočinout a zrelaxovat se.

Na střeše je terasa, která je součástí zelené střechy. Tu také využívají převážně zaměstnanci, v plánu je ale i využití pro akce se zákazníky.

MV: Ve staré budově jsme byli rozmístění do několika částí. V nové budově jsme proto vytvořili takzvaný uzavřený open space, to znamená částečně prosklené kanceláře, které jsou soustředěné kolem centrálního „náměstí“. Všechny týmy a management jsme tak lokalizovali na jedno patro, blízko sebe. Všichni na sebe vidí, zároveň ale mají dostatek soukromí na práci a mají se i kde setkávat. Poprvé v historii naší firmy jsme soustředili správu a řízení všech našich dealerství na jedno místo.

Ale jinak jsme ji jako jednatelé trávili v rotaci. Jsme dva, takže to krásně šlo... V té první těžké vlně jsme firmu rozdělili na dva nepotkávající se týmy. Víc času jsem ale trávil na chatě v Jizerkách, kde jsem se věnoval dětem, ženě, jezdil jsem na kole a s kočárkem na procházky. Čas jsme také

budova byla vymalována, předělal se nábytek... A máme první pozitivní reakce od zákazníků.

Pohádali jste se někdy?

KS: Nikdy.

MV: Několikrát, ale nikdy vážně. (smích) ■



POLESTAR 2

Připomene vám Volvo Concept 40.2, tedy sedan postavený na základě kompaktní modulární platformy (CMA), představený před třemi lety. Změny ale rozeznáte už na pohled. Jiná maska, kapota, světlá na zádi i přídí – a navíc? V pojmenování se skví číslovka 2, jde tedy o elektromobil.







Rádi vás informujeme o novinkách ze světa Volvo, v případě Polestaru 2 jsme ovšem museli využít nabídky na svezení od našeho zákazníka, který profesně působí v Londýně a k nám do Auto Průhonice zavítal, abychom se projeli a pořídili několik záběrů. Polestar 2 totiž v Česku zatím nekoupíte, a možná se tak stane, až se státní podpora segmentu elektromobilů dostane na úroveň jiných států Evropy.

Proto si důkladnější představení schováme do dalšího vydání magazínu. Prozradíme jen to, že čtyřkolka Polestar 2 má dva motory o celkovém výkonu 300 kW a točivém momentu 660 Nm. Baterie s kapacitou 78 kWh zajistí dojezd na jedno nabití přes 500 km (dle WLTP) a akcelarovat má být schopen z 0 na 100 km/h v čase pod 5 vteřin. ■





NOVÁ LAKOVNA A KLEMPÍRNA ČISTOTA, RYCHLOST A KVALITA



Jen kilometr vzdušnou čarou od dealerství Auto Průhonice stojí naše nová lakovna a klempírna, která se díky nejmodernějšímu technologickému vybavení a profesionálně vyškolenému personálu řadí mezi top pracoviště Evropy. Exkurze se ujal její vedoucí Lukáš Daněk.

„Hlavní na kvalitě nalakovaného dílu je vždycky podklad! A na to se občas zapomíná,“ vyzdvihuje Lukáš potřebu kvalitní přípravy lakovaných dílů hned na úvod. „Kdo díl připraví, jak kvalitně to udělá a čím to udělá, to vše má vliv na perfektní výsledek lakování.“ A tomu šli v Auto Průhonice naproti.

Pořídili nejmodernější technologii na trhu, která zaručuje ideální bezprašnost, jak v přípravných boxech, tak v lakovacích kabinách. Odsávání, o které se stará centrální vysavač, dělá pracoviště daleko komfortnějším a bezhlukým, podlahové filtrace třídy G2, G4 a špičkové M5 s uhlíkovými filtry čistí s až 90% účinností. „Nejenže tyto

technologie velmi zefektivní výsledek lakování, ale našim klukům zaručují tu nejlepší kvalitu pracovního prostředí.“

Ve vysoké hale dnes stojí šest odsávaných stání splňujících nejpřísnější standardy na čistotu a zmiňované odsávání, kde se díly připravují a tmelí. Každé přípravné stání disponuje infrazářiči, díky kterým podklady jednotlivých součástí ideálně proschnou, což zkrátí čas opravy a zefektivní práci lakýrníka v boxu. Perfektní průchodnost i zkrácení času zajišťuje možnost modifikace přípravných stání na ta lakovací, stačí jednoduše svěsit stěny, čímž se z nich stanou individuální, uzavřené boxy.

V jednu chvíli tak může nezávisle na sobě pracovat šest lakýrníků a šest přípravářů, a ještě můžou dva kolegové lakovat.

„Pořídili jsme dvě lakovací kabiny s tím, že jedna je vysoká, kde se dají stříkat i dodávky do výšky tří metrů, což dřív nebylo možné. Je skvělé, že všechny naše boxy jsou průjezdné. Navíc, pracoviště lakýrníků, kde si míchají barvy, jsme umístili mezi kabiny. Tudiž už nemusí přebíhat padesátimetrovou halu, ale vchází přímo do kabiny, což je obrovská výhoda. Máme dvě sady špičkových digitálních pistolí. Je uživatelsky velmi příjemné, že si lakýrníci vše řídí na dotykovém displeji s menu v češtině. V kabinách



je i třikrát větší svítivost než v těch původních, lakýrník tak může sebemenší nedostatek vidět a vše zachránit ještě v samotném boxu.“

Karosárna nově disponuje třemi rovnacími stolicemi zn. CAR-O-Liner, takzvanými speedy, které fungují i jako zvedáky. „Kluci tedy nemusejí auto převážet, ale ustaví si ho na heveru, což je úplně geniální záležitost,“ pochvaluje si multifunkční stoličky Lukáš. „Velmi to zrychlí a zefektivní jejich práci.“ Na nich klempíři odbaví přes 70 % oprav. Pro větší zakázky, kde je potřeba vyndat motor, slouží „silnější“ novinka od stejnojmenné firmy.

„Rád bych zmínil i naši novou nýtovačku na hliník. Je převratná v tom, že má v rámu integrovaný zásobník na vzduch. Právě ten, oproti elektrické, zaručí kvalitu nýtového spoje.

Vypadá to jako banalita, ale tam kvalita začíná. (Ne)kvalitní nýt má vliv na deformační zóny karoserie, a tudíž i na zdraví a život posádky. Byli jsme první, kdo v ČR tuhle mašinu usazoval.“

V lakovně a klempírně pracuje pět lakýrníků, tři klempíři, mechanik a dva odstrojovači. Lukáš Daněk ale plánuje tým brzo rozšířit o skladníka, dalšího klempíře a administrativní sílu na objednávání dílů. Další střípek do rychlejšího odbavování zakázek.

„Dnes jsme díky všem technologiím, na kterých jsme nešetřili, ale i díky sehrané partě kluků minimálně o 30 % efektivnější a rychlejší. Čistota, rychlost a kvalita, to je naše heslo,“ uzavírá s hrdostí v hlase Lukáš Daněk, odborník a šéf na svém místě. ■





VÁŠ **OSOBNÍ**
VPS **SERVIS**

Pravděpodobně jste za život už nějaký ten autoservis vyzkoušeli. Zkušenosti to asi byly různé, možná se ale shodneme na tom, že jste byli odkázáni nejen na vůli a um, ale i na tvrzení daného mechanika. A možná vám ani vaší peněžence nebylo vždy po chuti se od mechanika dozvědět, že závada je daleko větší, rozsáhlejší nebo že objevil ještě to či ono a je nutné to opravit. Nezbývalo než se smířit, zaplatit a doufat, že jste nenaletěli. Proto Volvo přišlo s VPS servisem (Volvo Personal Service), který je transparentní a otevřený. Daleko rychlejší a jednodušší. Servisem nás provedou naši VPS osobní technici Marcel Repaský a Jiří Král.



Zákazníci našich dealerství Auto Průhonice a Auto Cardion v Brně už dobře vědí, že mezi hlavní přednosti VPS servisu patří práce dvou techniků na jedné zakázce. Jsou si vzájemně k ruce, kontrolují se a pomáhají si, podobně jako týmy v závodních pit stopech. Díky tomu může být většina servisních prací hotova do hodiny. To znamená, že servis vašeho vozu provedeme na počkání, zatímco vy si odpočínáte v pohodlí našeho salonku, jenž je součástí showroomu.

„Jakmile se ve smluvený termín a čas dostaví zákazník, zavolají nám z recepce a my za zákazníkem na showroom obvykle přicházíme oba. Jeden z nás začíná řešit zakázku, vysvětluje průběh servisu, předpokládaný čas, potřebné náhradní díly i odhad ceny, druhý si od zákazníka přebírá klíče od vozu. Často se nám stává, že když zákazníka usazujeme do pohodlných sofa



s výhledem do servisu, jeho vůz už je na místě a kolega na něm pracuje. To je pro klienty hodně působivé,” popisuje další přednost VPS osobní technik Marcel Repaský.

Z mechaniků se totiž stali osobní technici, kteří nejenže se o váš vůz postarají na dílně, ale zároveň přebírali roli přijímacích techniků, a řeší proto se zákazníky osobně vše od vyřízení objednávky přes fakturaci až po samotný servis vozu.

„Moc se mi tenhle koncept osobního technika líbí a oceňuji ho i zákazníci. Baví je, že mluví a jednájí přímo s námi, tedy s těmi, kteří jejich vůz opravují, a při opakovaných návštěvách už nás dokonale znají. V tom je kouzlo toho slovíčka „osobní“. Jsme pro klienty opravdu osobními techniky a už jimi zůstaneme, dokud k nám na servis budou jezdit. Nemusím ani říkat, že s mnohými z nich už dávno nemáme jen formální vztahy a popovídáme si s nimi i o životě, práci, dovolených... Myslím, že takhle má vztah zákazník a jeho servis či mechanik vypadat. Ta důvěra v naší práci je znát a těší nás,” přihazuje hodnocení konceptu VPS s přesahem druhý z dvojice VPS techniků Jirka Král.

Nové, naleštěné a na showroomu vystavené modely vozů Volvo tak, aby byly pohodlně přístupné ze všech stran, milou společnost našich kolegů recepčních, v zimě hořící krb, v létě pohodlné venkovní posezení a celoročně salonek, odkud, pohodlně usazení, zákazníci pozorují své osobní techniky, jak pracují na jejich voze – to vše si během čekání na servis zákazníci můžou užívat. „Dáte si



kávu či drobné občerstvení,” to bychom nezapomněli na kolegyni Míšu, která s úsměvem servíruje zpoza kavárenského baru, co si zákazník přeje.

Servisní práce obvykle netrvá více než hodinu a nežádka se stane, že zákazníci jsou pozváni přímo na dílnu. I to je pro ně zážitek. Pokud majitelé vozu nejsou v době opravy či servisu přítomni na pobočce a vyskytne se neočekávaná závada, přichází na řadu VIDEO SERVIS.

„Objeví-li se nutnost další opravy, natočíme zákazníkovi názorné video, kde mu vše ukážeme, okomentujeme a spolu s návrhem oprav i kalkulací odešleme. Zákazník obdrží notifikaci s videem přímo v aplikaci Volvista a zároveň SMS zprávu. Video si tedy může přehrát v aplikaci i ve webovém rozhraní. My prostě naše zákazníky rádi a příjemně překvapujeme,” usmívá se Marcel Repaský a dodává: „Konkrétní závada a jejich opravy může přímo ve videu jednoduchým kliknutím schválit či odmítnout. My potvrzený záznam následně obdržíme a vše zařídíme.“

Už jste dopili kávu od Míši? Je čas... Váš umytý a voňavý vůz už jeden z vašich osobních techniků přistavuje před showroom. Čeká vás už jen elektronický podpis. U Volvistu je samozřejmě vše paper free, dokumenty dostanete mailem, nebo je najdete v aplikaci Volvista. Dáte si takový servis líbit? ■

Chcete se cítit lépe?

Zbavte se únavy a stresu.
Nastartujte své zažívání a imunitu.
Mějte příjemný každý den.

Vyzkoušejte český potravinový doplněk
s probiotiky a dalšími blahodárnými
látkami SimpleBiotix.

simple**biotix**

www.simplebiotix.cz

Doplněk stravy





HEICO SPORTIV

INDIVIDUÁLNÍ VOLVO TUNING



Pyšní se tím, že jeho produkty jsou navrženy, zkonstruovány i vyrobeny v Německu, přesto je známý německý úpravce Heico Sportiv specialista a přední světový dodavatel exkluzivního příslušenství i doplňků pro švédské vozy Volvo. V Auto Průhonice jsme kabát německého tunera dopřáli Volvu V60 – a takhle to dopadlo...



Původně to byla standardní V60, už tak designově velmi povedené auto, když se na ni ale podíváme dnes, nastartujeme a šlápneme na plyn, musíme konstatovat, že ještě před pár dny to byla tak trochu „šedá myš“. Ostatně zadejte si do Googlu sousloví Heico Sportiv a klikněte na obrázky nebo si otevřete Instagram známého úpravce – po vteřině budete mít jasno. Nejenže dodává továrním volvům designové prvky pro exteriér i interiér, sportovní výfukové systémy, sportovní podvozky i brzdné soustavy, ale tuningem projde i výkon motoru.

Nejinak tomu bylo i u naší V60. Sada Heico kol s 21" nízkoprofilovými pneumatikami dodá věšedesátce jiný look sama o sobě. My jsme ale přidali další vylepšení. Kompletní body kit obsahuje i aktivní výfuk s klapkou od katalyzátoru dozadu, sportovní podvozek, stavitelné tlumiče, nerezový intercooler – chladič stlačeného vzduchu – a zesílené hadice. Zapomenout nesmíme ani na přední spojler pod nárazníkem, který je ze dvou částí, nebo zadní difuzor (koncovky jsou součástí výfuku). Samozřejmostí jsou sportovní pedály

a příjemnou interiérovou roztomilostí zase knoflíky na mřížkách ventilace s logem Heico. A nápis Heico nahradil i tovární nápis Volvo nad zadní SPZ. Byla instalována i řídicí jednotka motoru zvyšující výkon z 310 na 340 koní, resp. kroutící moment ze 400 na 460 Nm. Motor tak k vyššímu výkonu dostane i bublající zvuk. Velká paráda!

A když se k tomu přidá ještě polep odkazující na legendární modro-bílé závodní Volvo 850, které v roce 1995 kroužilo slavným 24hodinových závodem na Nürburgringu, je aura našeho





prvního Heica nezpochybnitelná. V roce 1995 to totiž všechno začalo. Tehdy společnost Volvo Deutschland pověřila tým HEICO Motorsport se sídlem ve Wiesbadenu návrhem dvou vozů Volvo 850 T5 pro zmiňovaný závod. Limuzína a kombi! Neuvěřitelný zvuk vycházející z tehdejších 5válcových motorů brzy udělal ze švédského závodníka miláčka diváků a byl impulzem pro založení společnosti HEICO SPORTIV.

„Úpravy Heico Sportiv lze provádět u vybraných motorizací různých modelů vozů Volvo, u kterých se neprovádí optimalizace výkonu Polestar,“ vysvětluje vedoucí servisu Auto Průhonice Martin Augustín. Případným fanouškům a zájemcům, kteří by rádi svěřili svůj vůz do péče úpravce Heico Sportiv v našem servisu, Martin rád telefonicky zodpoví veškeré dotazy. ■

MARTIN AUGUSTÍN

Vedoucí servisu
Auto Průhonice
Tel.: 725 326 898



SERVISNÍ AKCE 4+

ČÍM STARŠÍ VŮZ,
TÍM VYŠŠÍ SLEVA



Údržba a servis staršího Volva nemusí nutně lézt do peněz. Zákazníci a majitelé starších vozů švédské značky mohou již více než 10 let využívat cenově výhodnou akci 4+, nabízející slevu na originální náhradní díly dle stáří jejich vozu.



„Z tohoto auta se nevystupuje, ale sestupuje. Takže já tu svou kostru krásně sesunu a jsem venku. A to mi velice vyhovuje,“ začíná své vyprávění o Volvu i o životě Karel Mrzílek, když si s ním dáváme kávu na showroomu v Auto Průhonice. Majitel 12letého Volva XC90, kterému je, jak sám říká s úsměvem, „přes 80“, u nás pravidelně servisuje vůz už více než desítku let, a už osm let tak může (a taky to dělá) využívat servisní akci 4+.

4+	5+	8+
na vůz ročníku 2017 získáte slevu	na vůz ročníku 2016, 2015 a 2014 je sleva	na vůz od ročníku 2013 a starší máte slevu
10%	20%	25%





Za volant svého Volvo XC90 usedá několikrát týdně a mluví o něm s nadšením. Jak potvrzují naši technici, zákazníka, který by vlastnímu vozu věnoval takovou péči, byste mezi jinými hledali těžko.

Zásadním servisním úkonem, který obvykle nastává při nájedzu každých 150 000 až 180 000 km, nebo po 10 letech provozu, je kromě výměny olejů a filtrů i výměna rozvodů, která významně prodlužuje životnost motoru. V našich servisech ve Stodůlkách, Dejvicích, Čestlicích či v brněnském Auto Cardion Volvístům nabízíme cenu, která bude s velkou pravděpodobností nižší než ceny nabízené v neautorizovaných servisech. A 100% záruka Volvo na tuto provedenou údržbu je samozřejmostí. Další zajímavostí je probíhající akce na výměnu brzdových destiček a kotoučů, kdy u MY2017 a starších vozů Volvo získáte slevu 25%. Akce se jako v případě rozvodů vztahuje na materiál i práci. A samozřejmostí je i záruka kvality oleje, který pro váš starší vůz vybereme.

Součástí programu 4+ je doživotní záruka na náhradní díly pro osobní vozy značky Volvo pro prvního majitele (Customer Lifetime Parts Warranty). Zakoupíte-li si originální náhradní součástku Volvo v autorizovaném servisu a zároveň si ji zde také necháte namontovat, můžete se spolehnout na doživotní záruku. Získáte tak větší pocit klidu bez ohledu na to, kolik kilometrů najedete. Konkrétní cenovou nabídku pro svůj vůz získáte u svého osobního technika. ■

Dvě třetiny zakázek našich autorizovaných servisů tvoří vozy Volvo starší čtyř let. Právě pro ně jsou nastavené velmi příznivé ceny originálních náhradních dílů, a to o 15 až 25 % výhodnější.

„Vždycky mi u vás na servisu akcí 4+ připomínají,“ pochvaluje si pan Mrzílek. Když se na servisu objeví, automaticky se zvedají ruce mechaniků na pozdrav a ústa se rozšiřují v úsměvy, nejen proto, že je naším věrným zákazníkem přes 10 let, ale i proto, že v úctyhodném věku s Volvem vyrazí na delší cestu, třeba do Švýcarska nebo do Francie, aby nám o tom mohl vyprávět.

„Občas, když jedu někam ven, vezmu si karimatku. Naposledy jsme se synem jeli po švýcarských průsmycích. A to je další věc na Volvu, která mi vyhovuje. Že je to bezvadné auto, ve kterém se dá pohodlně spát. A že když se v něm vyspíte a ráno se posadíte, nedřete hlavou o strop, víte?“ usmívá se a přes sklo pozoruje, jak mu jeho osobní technik parkuje vůz na servisní stání.

Když pak pana Mrzílka technik na showroomu vyzvedává, aby se s ním šel na servis podívat, je nadšený. U servisního stání nejenže proberou stav vozu, ale neformálně si popovídají o dalším z nepřeberného množství zážitků, které bývalý středoškolský učitel za život nastřádal. „Víte, že jsem chtěl schválně auto s ručním řazením? Poněvadž si zařídím,“ usmívá se. „Jednou mě zastavili policajti, že mě nemůžou dohonit. Ale teď už nezávodím,“ vypráví pan Mrzílek.



ALDROV

APARTMENTS | RESORT

PRODEJ II. ETAPY ZAHÁJEN

+420 724 724 431 www.crescon.cz

A portrait of Janek Kroupa, a man with long, wavy brown hair and a beard, wearing a black t-shirt and a smartwatch. He is looking thoughtfully to the side with his hand near his chin. The background is a blurred outdoor setting with a house and trees.

JANEK KROUPA: ÚCTA K PRAVDĚ A KE SVOBODĚ

JANEK KROUPA

Známe se přes 20 let. Potkali jsme se v redakci již neexistujícího pořadu TV Nova Na vlastní oči. Janek, byť jen o pár týdnů starší, působil už tehdy jako ostřílený novinář a taky solitér. Mizel do válek, „investigoval“, hrál rugby, nezdolně pátral a vždy, a postupem času o to víc, byl pro mě vzorem novinářské morálky a krystalické podstaty informování – pravdivě, nezaujatě, poctivě. Za těch 20 let urazil kus cesty, a i díky jeho práci máme možnost vnímat svět kolem sebe v reálnějších intencích. Občas jsme se potkali, ale o jeho osobním životě jsem vlastně nikdy moc nevěděl. Snad kromě toho, že vždycky řídil Volvo a kouřil dýmku. Tak jsme dali řeč.

Ani nevím, jestli jsi žurnalistiku studoval...

Studoval jsem asi čtyři vysoké školy, i žurnalistiku, ale ani jednu jsem nedostudoval, protože jsem jezdil po válečných konfliktech. Říkal jsem si, že ty školy tam budou stát i poté, co války skončí.

Byl pořad Na vlastní oči tvoje první novinářská štače?

Začal jsem v Občanském judu, ale po roce jsem měl pocit, že řeší vlastně drobnosti. A já jsem chtěl dělat větší věci, tak jsem šel do Očí a tam jsem byl docela dlouho. Paralelně s tím jsem ale jezdil do válečných konfliktů. Nejprve jako pozorovatel, později jako reportér.

Jak k tomu vlastně došlo?

Rozcházel jsem se s holkou a měl jsem pocit, že musím zabít draka. Přihlásil jsem se na zamíni (Ministerstvo zahraničních věcí) nebo obranu, to už si nevzpomínám, kde trochu přehlédli, že nejsem voják. Vzali mě, možná i proto, že jsem už tehdy mluvil plynule anglicky, a poslali mě na misi do bosenské války hlídat hranice, aby se nepašovaly zbraně. Dali mě do dvojice s nejzkušenějším chlapem, který se jmenoval George Čermák, byl vycvičený v amerických speciálních jednotkách a dával mi první lekce, jak se chovat ve válečných konfliktech. Třeba – Synku, výstřel, který slyšíš, tě nezabije. A podobně. Ukazoval mi fotku své dvouleté dcery, které už ale v té době bylo 20 let a on jí 18 let neviděl. Jezdil po válečných konfliktech po celém světě.

Tak trochu blázen do války?

To ani ne. Z válečných konfliktů se těžko vrací domů. Já jsem tam byl vždycky rád, protože život je tam vlastně strašně jednoduchý. Nejtěžší pro mě byly první tři týdny po návratu, kdy máš pocit, že jsi zahlcený množstvím nesmyslného rozhodování. Tam neřešíš běžné problémy. Děláš jen rozhodnutí, která když uděláš dobře, můžeš zachránit život nebo někomu pomoci. A naopak. A taky jsem tam poprvé vnímal to, že kdo páchá zlo, nechce být vidět. To je podobné jako v žurnalistice. Když je na ty lidi vidět, když na ně posvítíš kuzelem světla, míra násilí se snižuje.

Vzpomínáš ještě na pořad Na vlastní oči?

Jo. Tehdy byly Na vlastní oči nejprestižnější pořadem v televizi. V Judu i v Očích se kladl obrovský důraz na řemeslo. Byla to velká škola. Jak kontaktovat lidi, že musíš mluvit s oběma stranami, jak opatřit důkazy. Vždycky se kladl důraz na to, že když něco tvrdíš, musíš k tomu mít důkazy.

Jaký má být dobrý investigativní novinář?

Poctivý. Poctivý a trpělivý.

Kdo ti vštípoval základy investigativní práce a morální zásady? Kolegové, rodiče?

Tátu komunisti občas zatklí, a tak mě a všechny moje sourozence, a mám jich hodně, vychovával tak, abychom byli schopni trávit čas v base. A zároveň jsme vyrůstali v tom, že člověk má mít úctu k pravdě a ke svobodě. To byly základní pilíře naší výchovy. Táta dělal v bytě filozofické semináře a já jako nejstarší jsem se jich cca od 14 let mohl účastnit. A protože táta předpokládal, že nebudeme moct studovat, věnoval velké úsilí tomu, aby mně a mým sourozencům předal dobré humanitní vzdělání. Přečetl nám před spaním vše od Pána prstenů přes Bibli po starořecké báje a Platónovu Ústavu, a to vše s výkladem. Vyseletoval nám knížky, které bychom si měli přečíst. Tak jsme je četli a on si o nich s námi potom povídal.

Novináři v Česku, ale i ve světě jsou často napadáni, kritizováni. A mám pocit, že se to zhoršuje. Proč se to podle tebe děje?

Poslovce zlých zpráv jsou často trestání a novináři jsou v podstatě poslovce zlých zpráv. Proto dostávají často za uši, aniž by to byla jejich vina. Novináři nejsou bohatí, nestojí za námi instituce typu ministerstva, policie, politické strany, a přesto se neustále střetáváme s někým, kdo je mocnější, silnější a kdo má možnost tě zlikvidovat, kdykoliv si zamane. A nejjednodušší obrana je útočit na tebe. Novinář je bezbranný, protože se nemůže bránit, protože by se dostal do osobního sporu a protistrana by mohla říkat, že jsi zaujatý. A tak to musíš vydržet.

Má na to vliv i to, kdo vlastní mediální domy?

Ber to jen jako příklad dneška. V Česku je část médií vlastněná Andrejem Babišem, který se je naučil využívat. A nemyslím si, že využívá jednotlivé novináře. Nemám dramatickou pochybnost o většině z nich. Problém je, že souborem pravdivých zpráv vytvoříš nepravdivý obraz světa.

Jak to myslíš?

Například Babiš se naučil používat média tak, že nastoluje agendu. Média informují o tom, co zajímá Andreje Babiše. Co ho nezajímá, to marginalizují. A to samozřejmě strašně pokrývá svět, protože novináři mají zobrazovat svět pravdivě. Chytřejší populace vidí, že některá média mají pokrivené vidění světa, což vede často k pochybnosti o dalších novinářích. Nemyslím si ale, že úroveň české novinářiny je horší než v západním světě.

Je těžké rozpoznat, kdo je důvěryhodný zdroj?

Mezi lidmi je spousta gaunerů, ale je tam daleko víc slušných lidí. A slušný člověk má vnitřní problém přihlížet zlu a nepravostem. A často je jediná věc, kterou může udělat, a to upozornit na danou nepravost. Vezmi si, že máš policistu, který vede vyšetřování, a jeho nadřízený, státní zástupce, mu řekne, aby to zastavil. A on ví, že to, co udělal, je správné. Co může dělat? Musí poslechnout. Je špatně, když to řekne některému novináři? Nebo když na to novinář přijde, že mu něco dořekne? Je to pro něj



často poslední možnost. Ve světě, třeba ve Švédsku, je ochrana zdroje zakotvena v ústavě. V Česku je to problematické. V každé slušné redakci neplatí ochrana zdroje v rámci redakce, to znamená, že můj nadřízený moje zdroje zná. Samozřejmě že ty nikdy nepracuješ s jedním utajovaným zdrojem. Vždycky musíš tu, co se dozvíš, ověřit nejlépe u dalších dvou. Zkrátka musíš tu věc zasadit do kontextu.

Spolupracují čeští investigativci mezi sebou?

Moc ne. Protože pracují v jiných redakcích. A redakce tě platí za to, že jí přineseš exkluzivní informaci.

Bojíš se?

Jistě že se bojím. Ale ne Hamáčka. Samozřejmě že se bojím. Ty jsi potápěč, a když se potápíš, bojíš se? Jasně že se bojíš. Ale to neznamena, že to neuděláš. Strach u dospělého chlapa není důvod něco neudělat.

Je těžké přesvědčit lidi, aby s tebou – Jankem Kroupou – mluvili?

Jak kdy. Spousta lidí má ale čisté motivy. Jsou slušní, poctiví, jde jim o pravdu, pomáhají si a dělají věci nezištně. Svět není jen ošklivý a zlý. My jako novináři řešíme jen výsek toho ošklivého světa. Člověk má



Mimočodem velký přelom v investigativní žurnalistice byla aféra Watergate...

... tam byl utajený zdroj, trvalo dost dlouho, než se potvrdily informace, které říkal, a trvalo asi 20 let, než se zjistilo, kdo tím zdrojem byl.

Chtěl jsem se ale zeptat na to, jestli je v Česku nějaký dost bohatý mediální dům, aby platil investigativního novináře, který si pak může dovolit exkluzivitu – pracovat třeba rok nebo dva na nějaké kauze. Jako třeba v případě Watergate.

My to v Seznamu děláme. Každá redakce, ve které jsem byl, mi to umožnila. Byla to jedna ze základních podmínek, abych tam mohl fungovat. Nikdy neděláš jednu věc, děláš vedle toho i menší záležitosti. Ale když jsem se například snažil dokázat, že čínský Huawei v Česku ovlivňuje zakázky, dělal jsem na tom asi osm měsíců. Pandury trvaly tři čtvrtě roku? Možná i déle.

občas tendenci se utápět ve svých bolestech, křivdách a nespravedlnostech. Ale pak se rozhlednu kolem sebe, jdu se projet na koni a vidím, že svět je vlastně hezkej.

Ty jsi o pár týdnů starší, ale už když jsme se poznali a bylo nám přes dvacet, jsi byl vždycky ten supervážný, seriózní, zamračený, přemýšlivý. To je tvoje podstata, nebo to jsou mimikry?

Každému ten kšicht nějak narostl. A mně narostl takhle. (smích) V každé lidské činnosti je důležité myslet a mít čas myslet. V dnešní zrychlené společnosti lidí tuhle schopnost ztrácí. Já jsem vyrůstal v tom, že nás táta nutil myslet. A považuju to za důležité. A když myslíš, nemáš tendenci u toho blbnout. Ale jinak mám vlastně srandu rád. Teď jsem napsal kriminálně-komediální seriál Boží mlýny.

Cítil jsem z tebe vždycky neotřesitelnou míru objektivitu, nezajatosti, touhy po pravdě. Když

ale točíš půl roku o dobytčovi, který ubližuje lidem, chceš, aby spravedlnost měla nějakou formu?

To není má práce. Novinář, který začne toužit, aby ty lidi skončili v base, by s tím měl seknout. Vždycky jsem měl problém s tím, že někdo po někom takzvaně šel. Já jsem nikdy po nikom nešel. Stalo se, že jsem se snažil věci dopátrat. Ale nikdy jsem těm lidem, o kterých jsem dělal reportáže, nepřál, aby šli do basy. I když se to někdy stalo. Ale že bych to měl jako cíl? To ne. Můj cíl je, aby se vědělo, jak to bylo. Tebe musí zajímat motivace druhé strany. Člověk, který něco provede, k tomu měl důvod. A ty musíš být otevřený tomu, ten důvod slyšet a pochopit. Musíš pracovat se soucitem. Musí ti být těch lidí, i těch zločinců, líto. Ne každý zločinec je prvoplánový gauner. Vzpomeň si na případy bílých koní. To byly často případy zoufalých lidí, kteří udělali v životě jednu jedinou chybu. Novinář musí slyšet argumenty obou stran s otevřenou hlavou. Soud to nezajímá, ale tebe to zajímat musí.

Hrál jsi rugby. Dnes máš dva koně a říkal jsi mi, že bez nich bys nemohl dělat, co děláš. Proč?

Protože to je něco, co tě přivede k té hezcí části světa. A co ti pomůže utříbit si myšlenky. Rugby na to funguje taky. Když ti tam někdo natluče, zjistíš, že se toho zase tolik nestane. Že se vítězství neposuzuje podle toho, kdo je víc zraněný a koho to víc bolí. Že můžeš vyhrát, i když dostaneš přes držku víc než ten druhý. A to platí v životě i v novinářině.

Tys měl vždycky těch rugbyových 100 kg. Kdy se to změnilo?

Když jsem začal jezdit na koni. Tam je 100 kg moc. Byl jsem velkej. Navíc mi vždycky dost chutnalo. Ale kdybych nejezdil na koni, nehubnul bych. Mně v tom vlastně bylo dobře. Když jsem skončil s rugby, říkal jsem si, co budu dělat. Chtěl jsem létat a bavili mě koně. Kvůli dětem jsem se rozhodl pro ně. Skoky jsou sice zábavné, ale mě bavilo trávit čas s koněm venku. Proto teď dělám sport, kterému se říká Endurance. To běžíš s koněm dlouhou trať, třeba 120 km. U těch vytrvalostních jezdeckých sportů nemusíš být úplně nejlepší jezdec, stačí jezdit tak, abys tomu koni nepřekážel. Zakotvil jsem u toho a dělám to vážně. Mám výborného koně a baví mě to. Je to velmi populární sport v arabských zemích, a tak mám na závodech jako soupeře různé arabské šejky. Jsem mistr republiky, 14. v Evropě. A některé z mých dětí taky vyhrávají. A jiné zase dělají rugby.

Motorka je pro tebe relax?

Nejlepší dopravní prostředek. Relaxuju u koní. A relaxuju tím, že píšu. Neumím nic nedělat, potřebuju mít zapřažený mozek. Neumím ho odpojit. Pro mě je relax, když mozek myslí na něco jiného, a já mu musím dávat potravu, aby něco dělal. A potrava mého mozku je, že vymyslím detektivky.

Inspirací pro tvé krimi příběhy jsou reálné kauzy?

Někdy ano, někdy je to víc kauz dohromady. Moje babička psala detektivky, podle mě jedny z nejhezčích českých detektivek. Měla úplně jiný způsob uvažování. Řešení zápletek bylo postavené na detailní kresbě postav.

A to ty moc neumíš...?

... to já úplně neumím. Držím se zápletky a hledání logického řešení. Spolu s Pepou Klímou jsem napsal dva seriály – Expozituru a Atentát. Potom jsem napsal nějaké díly Kriminálky Anděl a poslední jsou Boží mlýny. Na nich bylo zábavné přijmout to, co jsi zmiňoval. Že si novinář najednou dělá legraci a proč to není vážné. Ale pro mě je tohle přirozenější pohled na svět. Trochu s nadsázkou. Bylo pro nás nejtěžší najít míru toho, kam až můžeme jít. Jak si dělat legraci ze zla a ze zločinu, aby to nebyla parodie. Bavilo mě to.

Kdo tě učil psát scénář?

Vlastně Oči. A taky Pepík Klíma. Když děláš delší reportáž, musíš se naučit odvyprávět příběh dané kauzy. Z toho se naučíš postavit filmový příběh. V dokumentu to stavíš z reálných věcí a ve filmu z toho, co si vymyslíš.

Jsi kvůli své profesi podezřívavější, nedůvěřivější?

Snažím se to nedělat, ale bohužel se mi to někdy nedaří. Argumentovat a vyhrát v diskusi...

**... s někým kdo není tak argumentačně vybavený?**

Ano. A to je v mezilidských vztazích hloupé. Je nehezke to dělat. Někdy to vede k tomu, že toho druhého přestaneš poslouchat. Pravda nevylučuje různé pohledy. Takže když si někdo myslí něco jiného než ty, neznamená to, že nemůžete mít pravdu oba dva.

A podezřívají lidi tebe? Když už máš předobraz novináře, který do něčeho šťourá?

Myslím si, že ne. Novináři sami sebe prožívají víc, než je nutné.

Dobře si pamatuju, že i ty ses prožíval.**Už je to jinak?**

Každý novinář má občas pocit, že to, co dělá, je nejdůležitější na světě, a asi je to i podmínka, abys to dělal dobře. My jsme vychovaní jako katolíci a táta správně říká, že člověk má chodit do kostela, aby aspoň jednou týdně pokleknul pod něčím větším, než je on sám. A tahle pokora je důležitá i v žurnalistice.

A chodíš a poklekáváš?

Sem tam. Nemůžu říct, že každý týden. Vždycky mám strach, že se otevře ta kopule, objeví se vousatá hlava a řekne: Kroupa ven! Zatím se to ale nestalo. (smích)

Je některá z kauz, na kterých jsi pracoval, důležitější než jiná?

Popravdě si myslím, že je to vždycky ta poslední. A bavily mě zahraniční investigace. Pronikat do mezinárodního zločinu.

A je některá práce, které lituješ?

Je jeden případ, který mě dodnes trápí. Dělal jsem případ léčitele, který vytvořil sektu, měl apoštoly a lidi, které léčil, a bral od nich velké peníze. Já jsem to natočil, mluvil jsem s ním, on mě přesvědčoval, že jeho svět je reálný, že přichází z jiné dimenze – a asi tomu opravdu věřil. A po reportáži mi volal jeho syn, že se táta zastřelil. A to mě trápí. Pak jsem se s tím synem potkal, popsal mi, jak k tomu došlo. Řešil i nějaké osobní problémy, takže to asi nebyl jediný důvod. Nicméně bez mé reportáže by k tomu nedošlo. Opravdu mě to dodnes trápí.

Ať nekončíme smutně. Potácíme se v nějakém politickém svrabu, kdy máme pocit, že všeci kradnú. Je to opravdu tak špatné?

Ne. Všeci nekradnú. Kradnú jen někteří, ale občas hodně. ■



OJETÉ VOZY NA VOLVISTA.CZ
**ŠVÉDSKÁ AUTA
PŘÍMO ZE ŠVÉDSKA**



Když na kteroukoli z pražských poboček nebo do brněnského Auto Cardion dorazí kamion ze Švédska plný vozů zn. Volvo, začíná cvrkot. Právě totiž dorazila další patrola aut, která se vzápětí objeví na velkém krytém showroomu ojetých vozů či prodejních plochách všech čtyř našich dealerství. Nastupují kolegové-prodejci, kteří si auta pečlivě přeberou. Tím ale příprava na jejich prodej teprve začíná...



„Každému autu, které sjede z kamionu, zkontrolujeme disky kol a samozřejmě kompletní karoserii, čelní sklo, případně střešní okno, veškeré dokumenty k vozům, servisní knížky i počet klíčů. Pokud je vše v pořádku, auta převážíme na servis, kde podstoupí důkladnou a v pořadí již druhou servisní prohlídku. Ať už kamion dorazí k nám do Čestlic, Stodůlek, Dejvic nebo do Brna, postupujeme vždy stejně,“ říká prodejce David Kaplan.

První servisní prohlídku, při níž se odstraní případné drobné nedostatky, vozy díky svému původu absolvují přímo ve švédské továrně Volvo. Drtivá většina vozů z nabídky VOLVISTA.CZ totiž pochází z flotily manažerů a zaměstnanců továrny Volvo ve švédském Göteborgu. Díky dvojité servisní kontrole tak zákazník k nákupu ojetého vozu dostává záruku minimálně jeden rok.

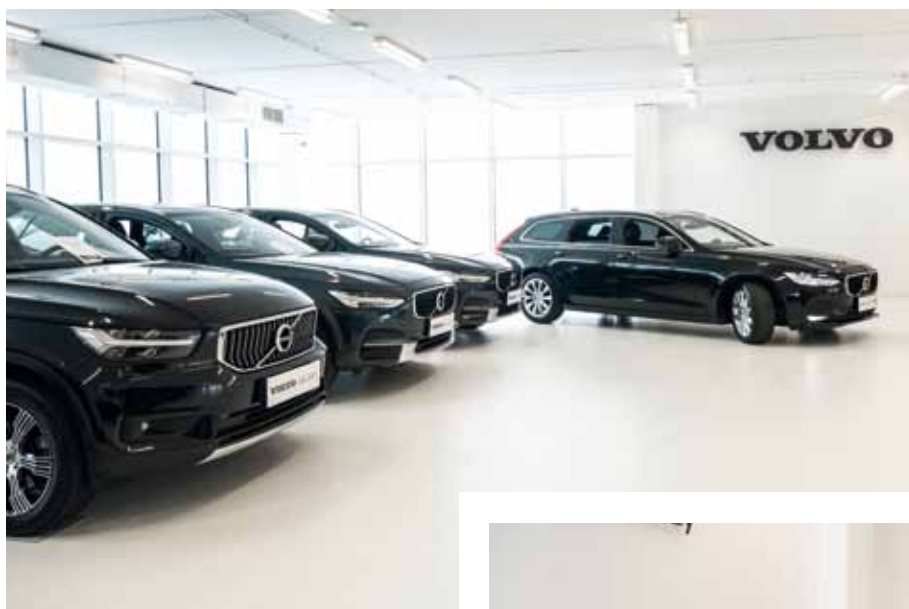




„Více než 80 % vozů v nabídce Volvista splňuje podmínky záručního programu, což znamená, že se jedná o vozy vždy mladší 5 let s nájedem menším než 150 000 km,“ vypočítává přednosti prodejce ojetých vozů Volvo v Auto Průhonice David Kaplan.

Autorizovaná Volvo dealerství skupiny Auto Průhonice a. s. se specializují pouze na značku Volvo, proto švédské značce dokonale rozumí a servisní péči o vozy provádějí vyškolení Volvo mechanici, v případě ojetých vozů rovnou dvakrát. „Nejenže známe a zákazníkům garantujeme původ našich ojetin, ale díky profesionální servisní péči ručíme i za dokonalou kondici všech našich aut.“





ZÁRUKY OJETÝCH VOZŮ VOLVO NA VOLVISTA.CZ

- Vozy mladší 5 let s nájazdem méně než 150 000 km.
- Více než 100 dílčích kontrol v servisu Volvo.
- Možnost výměny vozu po dobu 30 dnů nebo do ujetí 1500 km.
- Minimálně 12 měsíců záruky bez omezení počtu kilometrů.
- Služba Volvo Assistance.

**OJETÉ
VOZY VOLVO
NA VOLVISTA.CZ**



Zaujme vás i cena. Rozdíl mezi ojetým a novým vozem nepoznáte, skvěle vypadají, jejich kondici 2x prověřili na servisu, nemají velké nájazdy, přesto je mnohdy pořídíte o polovinu levněji než stejný model na showroomu nových aut.

Na webu Volvista.cz si auta vyberete na dvě kliknutí, prohlédnout, resp. vyzvednout si vůz ale můžete na jakékoli naší pobočce. Těšíme se na vás. ■



SHOP.VOLVISTA.CZ

NÁKUPY PRO VOLVISTY

Volvista potřebuje do svého volva, na své volvo, na telefon, do batohu, na výlet nebo i na sebe něco volvího, to dá rozum. A na našem e-shopu pořídíte takových volvo radostí spoustu. Pár tipů najdete zde a kompletní nabídku na stránce shop.volvista.cz.



Čisticí prostředek na kožený interiér

Ekologický systém pro péči o kůži, speciálně vyvinutý tak, aby splňoval dnešní přísné požadavky na ochranu zdraví a životního prostředí.

795 Kč vč. DPH



Elegantní dámské pouzdro

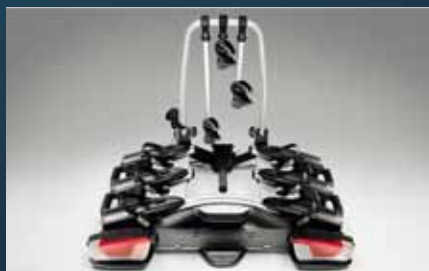
S tímto elegantním pouzdem z perforované kůže budete mít vše po ruce.

1 348 Kč vč. DPH

Lahev na vodu Stelton

Stylová lahev na udržení chladných nápojů na cestách, navržena italským designovým duem Debiasi Sandri. Vyrobená značkou Stelton.

915 Kč vč. DPH



Držák kol na tažné zařízení pro 3-4 kola

Držák jízdních kol se zcela novou konstrukcí a snadnou manipulací. Samotný držák umožňuje přepravovat tři kola, držák s rozšiřujícím adaptérem čtyři kola. Pro čtvrté kolo je potřeba instalovat přídatný adaptér (není součástí balení).

14 310 Kč vč. DPH



Potah proti okopání

Praktická ochrana proti znečištění s různými kapsami na dětské hračky, která chrání čalounění vozu před nečistotou a skvrnami při usazení dítěte do dětské autosedačky.

1 464 Kč vč. DPH



Pánské Organic tričko Volvo

Stylové, designové tričko s vyraženým logem Volvo Cars na hrudi.

487 Kč vč. DPH



Vlněná deka Klippan

Vlněná deka Klippan Cross, kterou navrhla švédská textilní návrhářka Birgitta Bengtsson Björk.

2 161 Kč vč. DPH



Voděodolná taška

Voděodolná taška z praktického materiálu v moderním designu a s nápisem Volvo.

1 858 Kč vč. DPH



Model vozu Volvo V60

Model auta v měřítku 1:43.
Barva Birch Light nebo Maple Brown.

1 044 Kč vč. DPH



Dámské tričko Diagonal

Stylové tričko s kulatým výstřihem v béžové barvě.

od 497 Kč vč. DPH



USB 64GB

Stylový kovový 64GB USB disk.

395 Kč vč. DPH

Držák brýlí

Praktický a funkční držák pro nejlepší možné uložení vašich brýlí.

1 195 Kč vč. DPH



volvista  e-shop



Auto Preference



DIPLOMATIC AND EXPAT SALES



Our Prague Volvo dealers are your only reliable partners due its distinct Diplomatic and Expat Sales program in the Czech Republic.

Volvo diplomatic car service has been supplying both private and corporate cars for diplomatic corps since 1956 and is nowadays a company with a worldwide reach and specific programmes for diplomats.

Make use of our diplomatic and expat programmes and ensure a comfortable and safe purchase of a convenient vehicle that would not only meet all your needs but also complies with the local environment.

You can count on a convenient guarantee, our professional authorized Volvo service and all the insurances taken care of by us.

Configure your car according to your needs.

- **Get an exquisite guarantee and other advantages.**
- **Make use of our first class service.**
- **Enjoy your safe and comfortable ride.**

Our diplomatic agents Auto Průhonice a.s. are happy to support you to select a highly specified car that comes with a favourable offer.



Lenka Klivanová

Diplomatic & Expatriate Sales Manager
tel.: +420 604 222 678
klivanova@autopruhonice.com



Suhail Abdalla

Diplomatic & Expatriate Sales Manager
tel.: +420 603 563 316
abdalla@autopruhonice.com

MORE INFO



Auto Průhonice

K Chotobuzi 333, 251 01 Čestlice
www.autopruhonice.com



KONTAKTUJTE NÁS

Recepce, objednávky na servis
213 213 000, 724 905 839
recepce@autopruhonice.com



Tereza Zapadlová
Recepční



Jolana Břízová
Recepční



Kateřina Rejlková
Recepční

Prodej nových vozů
213 213 000, 724 905 839
prodej@autopruhonice.com

Prodej ojetých vozů
213 213 013
ojetevozy@autopruhonice.com

Prodej náhradních dílů
213 213 080, 734 798 220
sklad@autopruhonice.com

Servis
servis@autopruhonice.com

Finance
finance@autopruhonice.com

PRODEJ NOVÝCH VOZŮ



Jakub Pešek
Vedoucí prodeje
731 638 977
pesek@autopruhonice.com



Jitka Čurillová
Zástupkyně vedoucího prodeje
606 756 951
curillova@autopruhonice.com



Filip Hlávka
Konzultant prodeje
731 690 991
hlavka@autopruhonice.com



Filip Tomásek
Konzultant prodeje
724 839 980
tomasek@autopruhonice.com



Marek Fila
Konzultant prodeje
734 110 468
fila@autopruhonice.com



Oldřich Nevyjel
Konzultant prodeje
730 812 229
nevyjel@autopruhonice.com



Veronika Pokorná
Konzultantka prodeje
601 085 816
pokorna@autopruhonice.com



Šárka Traubová
Asistentka prodeje
605 471 981
traubova@autopruhonice.com

DIPLOMATICKÝ PRODEJ



Lenka Klivanová
Diplomatic & Expatriate Sales Manager
604 222 678
klivanova@autopruhonice.com



Suhail Abdalla
Diplomatic & Expatriate Sales Manager
603 563 316
abdalla@autopruhonice.com

PRODEJ OJETÝCH VOZŮ



Vilém Jílek
Vedoucí prodeje ojetých vozů
604 193 072
jilek@autopruhonice.com



Tomáš Tykal
Specialista výkupu vozů
734 641 530
tykal@autopruhonice.com



Pavel Hladík
Specialista výkupu vozů
730 187 794
hladik@autopruhonice.com



Martin Čermák
Specialista výkupu vozů
732 157 162
cermak@autopruhonice.com



Jan Senczak
Konzultant prodeje ojetých vozů
731 562 087
senczak@autopruhonice.com



David Kaplan
Konzultant prodeje ojetých vozů
734 268 234
kaplan@autopruhonice.com



Tomáš Jirásek
Konzultant prodeje ojetých vozů
603 581 062
jirasek@autopruhonice.com



Jakub Vaculčík
Konzultant prodeje ojetých vozů
603 772 915
vaculciak@autopruhonice.com



Michal Piegl
Asistent prodeje ojetých vozů
734 876 947
piegl@autopruhonice.com



Lenka Šindelářová
Asistentka prodeje ojetých vozů
213 213 013, 733 697 846
sindelarova@autopruhonice.com



Ivana Sottnerová
Asistentka prodeje ojetých vozů
213 213 013, 733 697 846
sottnerova@autopruhonice.com

SERVIS

Petr Hubínek
VPS osobní technik
704 951 151
hubinek@autopruhonice.com



Antonín Mařík
VPS osobní technik
704 951 152
marik@autopruhonice.com



Jakub Malý
VPS osobní technik
704 951 153
maly@autopruhonice.com



Jiří Král
VPS osobní technik
704 951 142
kral@autopruhonice.com



Jaroslav Kríž
VPS osobní technik
704 951 144
kriz@autopruhonice.com



Radek Pícha
VPS osobní technik
704 951 145
picha@autopruhonice.com



Vladimír Tobiška
VPS osobní technik
704 951 141
tobyska@autopruhonice.com



Marcel Repaský
VPS osobní technik
704 951 143
repasky@autopruhonice.com



Nájemník Michal
VPS osobní technik
704 951 146
najemnik@autopruhonice.com



Jaroslav Dvořák
VPS osobní technik
605 564 135
dvorak@autopruhonice.com



Vít Mazur
VPS osobní technik
604 285 061
mazur@autopruhonice.com



Jiří Jelínek
Podpora servisu
604 512 080
jelinek@autopruhonice.com



Pavel Kubát
Podpora servisu
606 600 277
kubat@autopruhonice.com



Jan Škoda
Podpora servisu
604 612 711
skoda@autopruhonice.com



Daniel Stránský
Vedoucí technické podpory
a pick-up servisu
734 682 301
stransky@autopruhonice.com



Adam Krejča
Hlavní garanční technik
730 572 680
krejca@autopruhonice.com



Martin Augustín
Vedoucí servisu
725 326 898
augustin@autopruhonice.com

**PRODEJ
NÁHRADNÍCH DÍLŮ**

Martin Růžička
Vedoucí skladu
734 798 220
ruzicka@autopruhonice.com

POJISTNÉ UDÁLOSTI

Lukáš Daněk
Vedoucí klempírny a lakovny
602 177 357
danek@autopruhonice.com



Štěpán Vošta
Přijímací technik pojistných
událostí
739 374 703
vosta@autopruhonice.com



Helena Petří
Administrátorka pojistných
událostí
603 803 492
petri@autopruhonice.com

Společné pro všechny pobočky**VEDENÍ SPOLEČNOSTI**

Karel Stolejda
Předseda představenstva
stolejda@autopruhonice.com



Martin Veselý
Místopředseda představenstva
vesely@autopruhonice.com



Dušan Chlad
Výkonný ředitel
724 034 056
chlad@autopruhonice.com



Martin Pouch
Technický ředitel
606 808 001
pouch@autopruhonice.com



Štěpán Markvart
Obchodní ředitel pro nové vozy
602 565 431
markvart@autopruhonice.com



Petr Pecher
Obchodní ředitel pro ojeté vozy
724 840 013
pecher@autopruhonice.com



Milan Motloch
Finanční ředitel
731 690 057
motloch@autopruhonice.com



Denisa Válková
Asistentka představenstva
734 682 302
valkova@autopruhonice.com

FINANČNÍ ODDĚLENÍ

Alexandra Tesařová
Hlavní účetní
722 199 409
tesarova@autopruhonice.com

HR

Kristýna Hrdličková
HR manažerka
732 870 880
hrdlickova@autopruhonice.com

SPRÁVA BUDOV

Miroslav Paluka
Vedoucí oddělení Správy budov
730 591 405
paluka@autopruhonice.com

MARKETING

Vladimír Sedlář
Marketingový manažer
724 116 818
sedlar@autopruhonice.com



Jakub Deml
Obsahový manažer
608 264 396
deml@autopruhonice.com



Zdravka Mirčeva
Grafička
602 656 597
mirceva@autopruhonice.com



Jan Krejcar
Produkční manažer
727 940 510
krejcar@autopruhonice.com



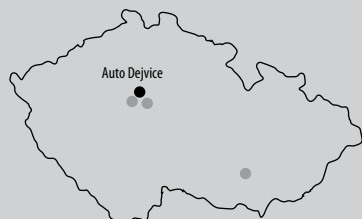
Barbora Gudzková
Marketingová specialista
774 829 018
gudzkova@autopruhonice.com

IT

Milan Votava
IT manažer
606 918 701
votava@autopruhonice.com

Auto Dejvice

Podbabská 17, 160 00 Praha 6 – Dejvice
www.autodejvice.com



KONTAKTUJTE NÁS

Recepce, objednávky na servis
213 213 302, 725 326 977
recepce@autodejvice.com



Gabriela Hervířová
Recepční



Jiřina Málková
Recepční

Prodej nových vozů
213 213 302, 725 326 977
prodej@autodejvice.com

Prodej ojetých vozů
213 213 013, 725 326 977
ojetevozy@autopruhonice.com

Prodej náhradních dílů
213 213 382, 721 360 036
sklad@autodejvice.com

Servis
servis@autodejvice.com

Finance
finance@autopruhonice.com

PRODEJ NOVÝCH VOZŮ



Petr John
Vedoucí prodeje
734 767 775
john@autodejvice.com



Petr Moravec
Zástupce vedoucího prodeje
724 839 370
moravec@autodejvice.com



Roman Kačárek
Konzultant prodeje
730 847 231
kacarek@autodejvice.com

DIPLOMATICKÝ PRODEJ



Lenka Klivanová
Diplomatic & Expatriate Sales Manager
604 222 678
klivanova@autopruhonice.com



Suhail Abdalla
Diplomatic & Expatriate Sales Manager
603 563 316
abdalla@autopruhonice.com

PRODEJ OJETÝCH VOZŮ



David Novotný
Vedoucí prodeje ojetých vozů
731 690 630
novotny@autodejvice.com

SERVIS



Miroslav Besperát
Přijímací technik
603 824 487
besperat@autodejvice.com



Jiří Tejnor
Přijímací technik
734 367 932
tejnor@autodejvice.com



Robert Jonák
Přijímací technik
731 611 205
jonak@autodejvice.com



Jan Měchura
Vedoucí servisu
605 847 872
mechura@autostodulky.com

PRODEJ NÁHRADNÍCH DÍLŮ



Petr Bartůněk
Vedoucí skladu
721 360 036
sklad@autodejvice.com



ASISTENČNÍ
SLUŽBA
602 401 919



NONSTOP
ODTAHOVÁ SLUŽBA
737 111 555

Auto Stodůlky

Bavorská 12b, 155 00 Praha 5 – Stodůlky
www.autostodulky.com



KONTAKTUJTE NÁS
Recepce, objednávky na servis
213 213 300, 603 289 828
recepce@autostodulky.com



Nela Hrdličková
Recepční



Adéla Přivětivá
Recepční

Prodej nových vozů
213 213 300, 603 289 828
prodej@autostodulky.com

Prodej ojetých vozů
731 690 630
ojetevozy@autopruhonice.com

Prodej náhradních dílů
213 213 380, 606 734 495
sklad@autostodulky.com

Servis
servis@autostodulky.com

Finance
finance@autopruhonice.com

PRODEJ NOVÝCH VOZŮ



Petr John
Vedoucí prodeje
734 767 775
john@autostodulky.com



Petr Moravec
Zástupce vedoucího prodeje
724 839 370
moravec@autostodulky.com



Rudolf Estoril
Konzultant prodeje
733 146 847
estoril@autostodulky.com



František Mráz
Konzultant prodeje
734 645 580
mraz@autostodulky.com



David Diblíček
Konzultant prodeje
734 863 799
diblicek@autostodulky.com

SERVIS



Jaromír Sajdler
Přijímací technik
733 620 707
sajdler@autostodulky.com



Martin Vrabec
Přijímací technik
733 620 706
vrabec@autostodulky.com



Martin Zálesák
Přijímací technik
731 198 123
zalesak@autostodulky.com



Robert Rochl
Přijímací technik
730 142 858
rochl@autostodulky.com



Lukáš Stechr
Přijímací technik pojistných událostí
734 645 582
stechr@autostodulky.com



Tomáš Heller
Přijímací technik pojistných událostí
732 693 141
heller@autostodulky.com



Marcela Kličková
Administrátorka pojistných událostí
klikkova@autostodulky.com



Jan Měchura
Vedoucí servisu
605 847 872
mechura@autostodulky.com

DIPLOMATICKÝ PRODEJ



Lenka Klivanová
Diplomatic & Expatriate Sales Manager
604 222 678
klivanova@autopruhonice.com



Suhail Abdalla
Diplomatic & Expatriate Sales Manager
603 563 316
abdalla@autopruhonice.com

PRODEJ OJETÝCH VOZŮ



Robin Sivoň
Vedoucí prodeje ojetých vozů
724 041 718
sivon@autostodulky.com



Tomáš Dvořák
Konzultant prodeje ojetých vozů
704 611 702
dvorak@autostodulky.com

PRODEJ NÁHRADNÍCH DÍLŮ



Petr Slepíčka
Vedoucí skladu
606 734 495
slepicka@autostodulky.com

Auto Cardion

Heršpická 788/9, 639 00 Brno
www.autocardion.cz



KONTAKTUJTE NÁS

Recepce,
objednávky na servis
730 166 111, 515 550 500
recepce@autocardion.cz



Alexandra Kočí
Recepční



Sylva Provazníková
Recepční

Prodej nových vozů
730 166 111, 515 550 500
prodej@autocardion.cz

Prodej ojetých vozů
603 488 331
ojetevozy@autocardion.cz

Prodej náhradních dílů
736 511 152, 515 550 580
sklad@autocardion.cz

Servis
servis@autocardion.cz

Finance
finance@autocardion.cz

VEDENÍ SPOLEČNOSTI



Ivo Nekuda
Spolumajitel společnosti



Vít Nekuda
Spolumajitel společnosti



Karel Stolejda
Spolumajitel společnosti



Martin Veselý
Spolumajitel společnosti

VEDENÍ SPOLEČNOSTI



Dušan Chlad
Výkonný ředitel
724 034 056
chlad@autocardion.cz



Luboš Bartůněk
Jednatel
603 566 160
bartunek@autocardion.cz



Martin Pouch
Technický ředitel
606 808 001
pouch@autocardion.cz



Štěpán Markvart
Obchodní ředitel pro nové vozy
602 565 431
markvart@autopruhonice.com



Petr Pecher
Obchodní ředitel pro ojeté vozy
724 840 013
pecher@autocardion.cz



Milan Motloch
Finanční ředitel
731 690 057
motloch@autocardion.cz



Petra Řeháková
Asistentka
730 190 400
rehakova@autocardion.cz

PRODEJ NOVÝCH VOZŮ



Drahoš Krivý
Konzultant prodeje
735 193 379
krivy@autocardion.cz



Andrea Hlodanová
Konzultantka prodeje
730 589 177
hlodanova@autocardion.cz



Petr Odvářka
Konzultant prodeje
734 641 407
odvarka@autocardion.cz

SERVIS



David Janíček
VPS osobní technik
737 204 668
janicek@autocardion.cz



Zdeněk Machalický
VPS osobní technik
734 265 515
machalicky@autocardion.cz



Petr Luščan
VPS osobní technik
737 204 669
luscan@autocardion.cz



Ivo Daněk
VPS osobní technik
604 725 101
danek@autocardion.cz



David Slavík
VPS osobní technik
739 071 395
slavik@autocardion.cz



Vojtěch Friš
VPS osobní technik
605 297 450
fris@autocardion.cz



Miroslav Leitner
VPS osobní technik
731 432 620
leitner@autocardion.cz



Martin Kratochvíl
731 391 784
VPS osobní technik
kratochvil@autocardion.cz



Tomáš Hegr
Podpora servisu
735 793 932
hegr@autocardion.cz



Filip Řezníček
Podpora servisu
737 204 667
reznicek@autocardion.cz



Tomáš Zechmeister
Andon
703 424 357
zechmeister@autocardion.cz



Šárka Matesová
Asistentka servisu
603 330 205
matesova@autocardion.cz



Martin Klůčka
Přijímací technik pojistných
událostí
735 793 931
klucka@autocardion.cz



Klára Konečná
Asistentka pojistných událostí
739 086 092
konecna@autocardion.cz



Patrik Němec
Vedoucí servisu
a prodeje ojetých vozů
730 598 123
nemec@autocardion.cz

PRODEJ NÁHRADNÍCH DÍLŮ



Martin Štěpán
Vedoucí skladu
736 511 152
sklad@autocardion.cz

PRODEJ OJETÝCH VOZŮ



Patrik Němec
Vedoucí servisu
a prodeje ojetých vozů
730 598 123
nemec@autocardion.cz



Michaela Skříčková
Asistentka prodeje ojetých vozů
730 169 825
skrickova@autocardion.cz



Michal Rygar
Konzultant prodeje ojetých vozů
735 193 377
rygar@autocardion.cz



Filip Klika
Asistent prodeje ojetých vozů
703 159 203
klika@autocardion.cz



Jan Pavlík
Konzultant prodeje ojetých vozů
605 855 260
pavlik@autocardion.cz



Lukáš Drtil
Asistent prodeje ojetých vozů
a servisu
730 166 111
recepce@autocardion.cz



Marek Měchura
Konzultant prodeje ojetých vozů
603 158 878
mechura@autocardion.cz



Monika Jenyšová
Asistentka prodeje ojetých vozů
730 166 111
jenysova@autocardion.cz



Jiří Strmiska
Konzultant prodeje ojetých vozů
605 841 800
strmiska@autocardion.cz



global
assistance

Hrdý poskytovatel asistenčních služeb Volvista

Více informací na globalassistance.cz

Sledujte nás na 



GISMONDI

Boutique Prague | Pařížská 4, Praha 1 | Tel.: 222 211 192

GENOVA PORTOFINO MILANO ST.MORITZ PRAGUE DUBAI ST.PETERSBURG ST.BARTH USA
Maha Al Sibai Monza Jewellery Diamond Genesis Selected Stores

 @gismondi1754_prague

 Gismondi Prague