25. ROČNÍK PRVNÍHO ČESKÉHO ČASOPISU ZE SVĚTA ČERPACÍCH STANIC

2025 | 4

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 4/2025

TÉMA
Zavřeno! Blackout...



INTERVIEW
Daniel Tobolka



MYTÍ
Christ na Černém mostě



SHOP A GASTRO
Energetické nápoje




ORLEN
Paliva ORLEN
Následujte kvalitu
Kdyby si auta mohla sama vybrat, tankovala by kvalitní paliva ORLEN.
Paliva, která zcela odstraňují usazeniny v motoru a prodlužují jeho životnost.
ORLEN
ORLEN
orlen.cz

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



rozsáhlý výpadek proudu, který začátkem července zasáhl část Česka ukázal, jak křehká je hranice mezi fungujícím státem a chaosem. Podobné události naštěstí zatím nejsou pravidlem. Většinou se jedná o souběh několika faktorů, jejichž pravděpodobnost je extrémně malá. Připravovat se na ně globálně nejde, odpovědnost za problémy by si v takovém případě měl nést každý sám. Dokážu si představit situaci řidiče zvyklého na to, že české čerpací stanice jsou od sebe vzdáleny jednotky kilometrů. V klidu tak míří ke své oblíbené a nádrž jeho automobilu už vyplňuje jen pára, která se kondenzuje v okolí vstřikovačů… Při takovém výpadku proudu má samozřejmě problém, ale rozhodně to není konec světa, pokud se tedy nejedná o řidiče sanitky, který veze pacienta se srdeční příhodou. Podobně komplikovaných situací by se dalo najít mnoho. Červencový „blackout“, který trval jen několik hodin, zároveň ukázal, že podobné události jsou většinou z hlediska odpovědných firem a orgánů rychle řešeny a provozovatelé sítí vědí, jak postupovat. Co může pomoci každému z nás, je zachovat klid, minimalizovat zbytečnou spotřebu a sledovat informace od oficiálních zdrojů. Já si například uvědomil, že když při výpadku proudu přestal fungovat také internet a mobilní signál, stal se jediným zdrojem informací rozhlas, který však většina z nás dnes najde pouze v automobilu… Klasický „tranzistorák“ na baterie byl dříve v každé domácnosti, ale to už dnes neplatí. Berme tedy červencovou příhodu jako varování a mějme na paměti, že na něco podobného bychom měli být v budoucnu minimálně mentálně připraveni.

Jinak má letošní léto celkem standardní podobu tzv. okurkové sezóny a většina z nás se už připravuje na turbulentní podzim. V souvislosti s tím vás chci upozornit, abyste si v kalendáři zaškrtli datum 6. listopadu. První listopadový čtvrtek bude patřit dalšímu ročníku naší oborové konference Petrol Summit, která se uskuteční v tradičních prostorách konferenčního centra hotelu Olympik. Těšit se můžete na zajímavé přednášky a plodnou diskuzi o nejpalčivějších tématech dneška.

■ *Jiří Kaloč*
šéfredaktor



Obsah

Editorial

Aktuality z domova i ze světa **4–6**

Odešel Ivan Ottis, tvář české petrochemie
Začala radikální restrukturalizaci Orlen Unipetrol
Zisk společnosti MOL poklesl o 56 procent
Čerpací stanice Orlen nabízí neprodané jídlo
MOL podepsal s Kazachy dohodu o obchodování s ropou
Orlen Unipetrol má novou ředitelku marketingu
Dronový útok přerušil dodávky ropy ropovodem Družba
Historický moment. V Polsku našli obří ložisko ropy a zemního plynu

Svět ropy **7**

OPEC zvyšuje produkci, v USA stagnují

Interview **8–10**

Daniel Tobolka, generální ředitel společnosti AutoMax



Čerpací stanice měsíce **12–18**

Robinoil Česká Kubice-Horní Folmava
Avia Světice

Trh, ropa a produkty **20–21, 30–31**

Emisní povolenky v dopravě (ETS2)
Evropská unie chystá vyšší daň pro paliva
Jak ve Zlíně testují závodní paliva i motory

Rozhovor **22–24, 34–35**

Ivan Indráček, předseda SČS
Michal Janda, OMV Česká republika



Technika a provoz **26–28, 32, 36–41**

Blackout bez paniky
Kingspan Water & Energy
Měřidla v síti vyhlášek
SGEF nabízí financování nabíjecí stanice
Čerpačka pro lodě i na Labi



Mytí a servis **42–44**

Mycí linky Christ v servisním centru

Shop a gastro **46–51**

Energetické nápoje
Kofola Semtex
Prázdniny patří k nejtragičtějším obdobím roku

Právní poradna **52–53**

Pracovněprávní vztahy při blackoutu
Eurodata mezi špičkou v Cybersecurity Hacku

Alternativa **54–55**

Dovolená s elektromobilem



Autosalon **56–57**

Toyota Land Cruiser 2.8 D-4D

Osobnost na čerpací stanici **58–59**

Linda Finková

PETROL Partner **60**

PETROL PARTNER

VIVA

2 kávy za 99 Kč

Pro členy aplikace MyStation



Stáhněte si aplikaci MyStation

Nabídka pro všechny členy aplikace MyStation, akce platí do odvolání.
Více informací na www.omv.cz nebo v aplikaci MyStation.

OMV

ODEŠEL IVAN OTTIS, TVÁŘ ČESKÉ PETROCHEMIE

V 77 letech zemřela na počátku července ikona české petrochemie, Ivan Ottis. Tento charismatický muž prožil neuvěřitelných třiapadesát let v kralupské rafinerii. V roce 1970 nastoupil do Kaučuku, kde začínal skutečně od píky. Při zaměstnání pak vystudoval chemické inženýrství na VŠCHT Pardubice a postupně vypracoval na šéfa financí a marketingu v rafinérské divizi firmy, později se stal šéfem divize a v roce 1996 generálním ředitelem České rafinérské, k jejímuž vzniku aktivně přispěl. Rovněž podpořil vstup zahraničních akcionářů IOC (Conoco, Agip, Shell) do České rafinérské.



První roky existence přinesly České rafinérské rekordní zisky. Postupně však vznikly spory mezi Českou rafinérskou a mateřským Unipetrolem, který držel 51 % akcií, o tzv. předávací ceny, které byly nastaveny nepříznivě pro Českou rafinérskou. Spory vyvrcholily přerušením dodávek tzv. primárního benzinu do Chemopetrolu Litvínov. Unipetrol i za pomoci některých politiků řadu let usiloval o odvolání Ivana Ottise z funkce, což se mu podařilo v roce 2003. Z České rafinérské se poté stala tzv. přepracovací rafinérie. Stresy z tohoto nelehkého období, kdy jako lev bojoval za „svou rafinérii," se bohužel nevratně podepsaly na zdraví Ivana Ottise.

Po odchodu z České rafinérské se Ottis stal předsedou představenstva a generálním ředitelem společnosti Paramo, kterou vytáhl za tři roky ze ztráty do zisku, a také prezidentem České asociace petrochemického průmyslu a obchodu (ČAPPO). Od roku 2009 byl pak ředitelem úseku rafinérie a členem představenstva společnosti Unipetrol, později ředitelem pro zvláštní projekty.

Po odchodu do důchodu se angažoval v poradenství a také v komunální politice. Dvě volební období působil v zastupitelstvu, stejně dlouhou dobu byl předsedou finančního výboru a členem komise pro rozvoj města Kralupy nad Vltavou. Ocenění z rukou starosty města převzal za celoživotní vynikající práci v petrochemickém průmyslu a podporu samosprávy ve svěřených oblastech.

V roce 2010 získal také cenu Petrol Award v kategorii „Osobnost roku". Porota přitom ocenila jeho nynější aktivity i dlouhodobý přínos k rozvoji tohoto oboru v České republice. Tuto cenu si rozhodně zasloužil. V kruzích českých, ale i slovenských petrolejářů se stal skutečnou legendou díky svým manažerským, odborným a v neposlední řadě lidským kvalitám.

Současný generální ředitel Čepra a šéf asociace ČAPPO Jan Duspěva se znal s Ivanem Ottisem desítky let a pro Lidovky.cz řekl, že jeho jméno bylo synonymem pro zpracování ropy. „Zasvětil celý svůj profesní život tomuto sektoru průmyslu, v jehož rámci se podílel na vývoji, implementaci i řízení klíčových technologií v oblasti zpracování ropy. Svými znalostmi a osobním nasazením významně přispěl k rozvoji rafinérského odvětví a stal se respektovanou personou i v mezinárodním měřítku. Rovněž byl váženým členem různých profesních sdružení," vzpomíná Duspěva s tím, že Ottisův přístup k problémům byl vždy založen na důslednosti, hluboké odbornosti a osobní integritě. „Jeho odchod je nenahraditelnou ztrátou pro celou naši petrochemickou komunitu. Bude nám chybět jako výjimečný expert, zkušený manažer a člověk, který se nikdy nebál prosazovat své názory," dodal šéf podniku Čepro Jan Duspěva.

■ *Alena Adámková*

ZISK SPOLEČNOSTI MOL POKLESL O 56 PROCENT

Skupina MOL zveřejnila hospodářské výsledky za první pololetí roku 2025. Zisk před zdaněním ve druhém čtvrtletí dosáhl 236 milionů USD, což představuje meziroční pokles o 56 %. Na výsledky měl negativní vliv zpomalující regionální makroekonomický vývoj. Skupina MOL však dokázala čelit těmto vlivům díky vysoké produkci v segmentu Upstream, silným objemům v oblasti Downstream a pokračujícímu růstu v segmentu spotřebitelských služeb. „Naše výkonnost byla významně ovlivněna geopolitickými napětími a regionálními makroekonomickými výzvami. Integrovaný obchodní model nám však pomohl zmírnit dopady těchto nepříznivých podmínek. Na základě výsledků za první pololetí potvrzujeme naši predikci na celý rok 2025, přestože vnější rizika oproti únoru, kdy jsme výhled oznamovali, výrazně vzrostla," řekl k tomu Zsolt Hernádi, předseda představenstva a generální ředitel Skupiny MOL, a dodal, že firma spustila rozsáhlý transformační program v segmentu Downstream s cílem dosáhnout zlepšení v hodnotě 500 milionů USD ročně. Segment spotřebitelských služeb pokračoval v růstu. K pozitivním výsledkům přispěly silné tržby z paliv i nepalivového sortimentu. Marže z prodeje paliv rostly zejména v Rumunsku a Chorvatsku. Pokračuje také rozšiřování konceptu Fresh Corner. Aktuálně na konci druhého čtvrtletí 2025 funguje v síti MOL celkem 1356 prodejen.



ZAČALA RADIKÁLNÍ RESTRUKTURALIZACI ORLEN UNIPETROL



Orlen Unipetrol čelí největší krizi za poslední dekádu. Po rekordní ztrátě 16,3 miliardy korun za rok 2024 a propadu hospodaření v letošním roce firma zahájila radikální restrukturalizaci, která zahrne i propouštění. K návratu k ziskovosti v tvrdě zasaženém chemickém průmyslu jí mají pomoct škrty, snižování investic i odprodeje nepotřebného majetku. Orlen Unipetrol spouští transformační program SmartWay 2026, který má přinést zásadní snížení provozních a personálních nákladů a přeorientování na nejziskovější segmenty výroby. Vedení již zahájilo uzavírání nerentabilních výrob, konkrétně kaprolaktamu, PVC a hnojiv ve Spolaně Neratovice. „Naším cílem je konsolidace majetku skupiny a posílení efektivity, finanční stability a konkurenceschopnosti. Je nezbytné zavést změny směřující k optimalizaci provozu a zaměřit se na klíčové oblasti podnikání," uvedl pro SZ Byznys mluvčí společnosti Pavel Kaidl.

Restrukturalizaci se dotkne i sportovních aktivit. Po skončení extraligové hokejové sezony 2025/2026 na jaře příštího roku ukončí společnost Orlen Unipetrol působení v roli akcionáře (podíl 71 %) a generálního partnera společnosti HC Verva Litvínov. „Vedou nás k tomu přetrvávající vážné problémy na evropském a českém rafinérském a petrochemickém trhu, které dlouhodobě negativně ovlivňují naše podnikání a nutí nás plně koncentrovat veškeré zdroje a kapacity na naši základní výrobní činnost v rafinériích," říká se v tiskové zprávě společnosti. Společnost je připravena jednat o převedení svého podílu buď stávajícím akcionářům – město Litvínov s podílem 20 % a HC Litvínov, sportovní spolek s podílem 9 % - případně novému investoru, který bude konat ve shodě se stávajícími menšinovými akcionáři. Pro nadcházející sezónu 2025/2026 samozřejmě zajistila společnost hokejovému klubu finanční prostředky v dostatečném objemu, vyšším než v předchozím ročníku, aby byly vytvořeny podmínky pro naplnění sportovních cílů klubu.

ČERPACÍ STANICE ORLEN NABÍZÍ NEPRODANÉ JÍDLO

Síť čerpacích stanic Orlen nabídne lidem na vybraných čerpacích stanicích v Praze a Brně balíčky s neprodaným jídlem z občerstvení Stop Cafe. Rezervaci těchto balíčků je možné provést přes aplikaci platformy Too Good To Go. „Věříme, že projekt má velký potenciál a naším cílem je ho v první polovině příštího roku plně rozšířit napříč Českou republikou. V rámci skupiny Orlen byl tento koncept již zaveden v zemích jako Německo a Rakousko," říká Agnieszka Bobrukiewicz, členka představenstva skupiny Orlen Unipetrol zodpovědná za regionální maloobchod. Aplikace Too Good To Go funguje v 19 zemích, zákazníkům nabízí možnost zachránit kvalitní, ale neprodané potraviny, které by jinak skončily jako odpad. Přebytky z nabídky Stop Cafe jsou podle Orlenu pestré – od sladkého pečiva a croissantů až po sendviče, wrapy, panini a bagety. Obsah balíčku se každý den liší podle aktuálních přebytků. V rámci pilotního projektu jsou k dispozici zatím dvě varianty: slaný Dobrovak Stop Cafe za 79 Kč s původní hodnotou 240 korun a sladký Dobrovak Stop Cafe za 49 Kč s původní hodnotou 150 korun. Vyzvednutí je možné mezi 12:00 a 16:00 na vybraných čerpacích stanicích Orlen.

MOL PODEPSAL S KAZACHY DOHODU O OBCHODOVÁNÍ S ROPOU

Skupina MOL pokračuje v diverzifikaci ropných dodávek ve střední a východní Evropě. Do regionu nově dopravila 85 000 tun ropné směsi CPC a uzavřela dohodu o obchodování s ropou s kazašskou státní ropnou společností Kazmunaygas (KMG). Partnerství mezi Skupinou MOL a KMG, které se datuje již od roku 2004, se postupně prohlubuje – na konci roku 2024 společnosti podepsaly rámcovou dohodu o spolupráci v oblasti využití obchodních příležitostí v Kazachstánu. „Skupina MOL více než deset let pracuje na posílení kapacit ropovodu Adria a související infrastruktury, zvyšuje flexibilitu svých rafinérských technologií



a buduje nové obchodně udržitelné dodavatelské trasy. Naše nejnovější obchodní dohoda představuje významný milník pro celý region střední a východní Evropy a jasně ukazuje, že věříme ve férové, dlouhodobé partnerství a systematické hledání řešení," uvedl Gabriel Szabó, výkonný viceprezident Downstream divize Skupiny MOL. Skupina MOL v nedávné době uzavřela také obchodní dohodu se skupinou MVM o dovozu 160 000 tun ázerbájdžánské ropy ročně, což představuje přibližně 1,5 % z celkového objemu zpracování ropy skupiny MOL. Obě ropy zpracovává MOL již od roku 2020, kdy získala podíl v těžebním projektu Azeri–Chirag–Gunashli (ACG), z něhož v loňském roce dodala do regionu pět milionů barelů ropy.

HISTORICKÝ MOMENT. V POLSKU NAŠLI OBŘÍ LOŽISKO ROPY A ZEMNÍHO PLYNU



Kanadská společnost Central European Petroleum (CEP) oznámila objev obřího ložiska ropy a zemního plynu v Baltském moři v Polsku poblíž hranice s Německem. V ložisku může být až 33 milionů tun ropy a kondenzátu a 27 miliard metrů krychlových plynu. „Je to historický okamžik jak pro společnost Central European Petroleum, tak pro polský energetický sektor," řekl generální ředitel CEP Rolf G. Skaar. K nálezu došlo nedaleko přístavního města Svinoústí ve vrtu Wolin East 1. CEP odhaduje, že se zde může nacházet až 22 milionů tun ropy a kondenzátu a zhruba pět miliard metrů krychlových zemního plynu. „Wolin East je více než jen slibné ložisko – je to společná příležitost k využití plného geologického a energetického potenciálu Baltského moře," doplnil Skaar. Podle hlavního polského národního geologa Krzysztofa Galose by tento projekt mohl být zlomovým bodem pro energetickou nezávislost země. „Pokud se tento objev nakonec potvrdí, ložisko Wolin East by se mohlo stát největším ložiskem ropy a souvisejícího zemního plynu, jaké kdy bylo v Polsku objeveno," dodal Galos.

DRONOVÝ ÚTOK PŘERUŠIL DODÁVKY ROPY ROPOVODEM DRUŽBA



V druhé polovině srpna přestala do Maďarska a na Slovensko proudit ruská ropa. Příčinou byl ukrajinský útok na transformátorovou stanici ropovodu vedoucího na maďarské území. Ukrajinský šéf diplomacie Andrij Sybiha vzkázal Maďarům, ať si jeho země stěžuje Rusku. „Je to Rusko, nikoli Ukrajina, kdo tuto válku začal a odmítá ji ukončit," napsal ministr na sociální síti. Maďarsku se už roky říká, že Moskva je nespolehlivým partnerem. Navzdory tomu Maďarsko vynaložilo veškeré úsilí, aby si svou závislost na Rusku zachovalo," napsal ukrajinský ministr. Ruská ropa proudí ropovodem Družba přes Bělorusko a Ukrajinu do rafinerií v Maďarsku a na Slovensku a zůstane pro Maďarsko hlavní trasou pro dovoz ropy. Maďarský ministr v pondělí také obvinil Kyjev, že útočením na energetickou bezpečnost Maďarska se snaží vtáhnout Budapešť do války na Ukrajině. Jedná se již o druhý takový případ v jednom měsíci. Ukrajinská armáda třináctého srpna oznámila, že její drony zasáhly ropnou čerpací stanici v západoruském Brjansku.

ORLEN UNIPETROL MÁ NOVOU ŘEDITELKU MARKETINGU

Po vedení PR a marketingu společnosti Samsung a zážitků se značkou Škoda Auto bude Tereza Vránková ředitelkou marketingu Orlen Unipetrol pro Česko, Slovensko a Maďarsko. Po roční kariérní pauze se k marketingu vrací Tereza Vránková, od července nastoupila do role marketingové ředitelky Orlen Unipetrol pro Česko, Slovensko a Maďarsko. „Těším se na nové výzvy, které s pokorou přijímám," uvedla Vránková na svém LinkedIn, kde změnu oznámila. Vránková působila od června 2022 do konce roku 2024 jako šéfka pro „global brand experiences" mladoboleslavské automobilky Škoda Auto. Předtím vedla téměř šest let PR a marketingovou komunikaci značky Samsung. Obdobnou pozici zastávala také přes dva roky ve Wüstenrot Financial Group. Mezi lety 2003 a 2011 byla též Vránková marketingovou ředitelkou společnosti GTS Czech, o marketingovou komunikaci ICT a data center se starala přes další dva roky poté, co se společnost stala součástí skupiny T-Mobile. Mezi roky 1999 a 2003 byla též členkou boardu cestovní kanceláře Fischer.



OPEC ZVYŠUJE PRODUKCI, V USA STAGNUJÍ



Cena ropy Brent se v letních měsících pohybuje na úrovni 70 USD za barel. V létě 2024 byla cena nad 80 dolary. Trh s ropou je dostatečně zásoben a aktuálně nehrozí žádné výpadky. Globální spotřeba ropy postupně roste na nová maxima.

Hledání rovnováhy mezi cenou a těžbou

O navyšování produkce ropy se letos stará především kartel OPEC+. Jeho členské země se na posledním zasedání domluvily, že těžbu zvýší i v září, a to o více než 500 tisíc barelů ropy denně. Tímto rozhodnutím kartel ukončuje dobrovolné snížení produkce osmi členských zemí o 2,2 mbd pod jejich kvótu. Nicméně kvóta všech členských zemí je stále snížená oproti úrovním z roku 2022. Pokud cena výrazně nepoklesne, tak se v nejbližších měsících bude produkce nadále zvyšovat.

Cílem nové politiky OPECu je vytlačit z globálního trhu konkurenci. Především severoameričtí producenti v uplynulých letech výrazně zvedali aktivitu. Ale víc ropy dodávají na trh i těžební společnosti z Jižní Ameriky či Číny. Výhodou OPECu jsou výrazně nižší náklady těžby, takže je ziskový i při nižších cenách suroviny.

Velkou neznámou je postoj USA k Rusku. Trump uvedl, že je ochoten uvalit na Rusko přísnější sankce, pokud Rusko nezačne jednat s Ukrajinou o míru. Zároveň pohrozil, že zvedne dovozní clo zemím, které odebírají z Ruska komodity. Tuto hrozbu Spojené státy zatím aplikovaly na Indii, čtvrtou největší ekonomiku světa. USA jsou pro ni největší exportní trh. Indie zároveň patří mezi největší importéry ropy z Ruska. K 25 % recipročnímu clu by se po vypršení termínu pro vyjednání na konci srpna mělo přidat dalších 25 %. Indické státní rafinerie v červenci snížily dovoz ruské ropy na několikaletá minima, ale zjevně to nestačí.

Zvýší se tlak na Rusko?

Mezinárodní tlak na Rusko jednoznačně roste. Od září začne platit nižší limit, při kterém mohou evropské přepravní společnosti transportovat ruskou ropu. Zároveň se připravuje kompletní odpojení EU od ruských energií. Alternativní exportní trh Rusko zatím nachází v Asii. Nicméně pokud USA uvalí penalizační clo na země, které ruskou ropu zpracovávají, tak bude těžké umísťovat na globálním trhu ruský export. V období od ledna do konce července byly ruské výnosy z prodeje ropy a zemního plynu 5,5 bilionu rublů, o 19 % méně oproti stejnému období minulého roku. Bez příjmů z prodeje komodit a při vysokých výdajích na válku se bude hospodářská situace v zemi rychle zhoršovat.

Pro české řidiče je příznivý propad velkoobchodních marží u nafty. Nabídka tohoto paliva roste. České rafinérie zpracovávají už pouze neruskou ropu. I slovenský Slovnaft pracuje na tom, aby mohl ve svých zařízeních zpracovávat zejména neruskou ropu. Tím pádem by už nebyl omezen v exportu svých produktů na evropské trhy.

■ *AUTOR: Boris Tomčiak,*
Autor je ekonom Finlord.cz
FOTO: archív



FIRMA JE JAKO ŽRALOK, MUSÍ POŘÁD PLAVAT…

Společnost AutoMax Group se specializuje na dovoz, prodej a distribuci výrobků z oblasti autokosmetiky a autochemie. Za dobu svého působení v České republice se mimo jiné stala stabilním partnerem autorizovaných servisů, sítí čerpacích stanic i mycích center. Už více než 20 let ji řídí Daniel Tobolka, se kterým jsme si povídali o dávné i nedávné historii firmy a její žhavé současnosti.

AutoMax působí na českém trhu už 34 let. Vlastně je tu po celou historii svobodného Československa a posléze Česka. A podle všech ukazatelů a odkazů se zdá, že firma neustále roste. Ale byly i období problémů, nastaly nějaké krize. Můžete uplynulé tři dekády zhodnotit?
Praha se začátkem 90. let stala místem, které navštěvovali mimo jiné mladí Američané, kteří tak úplně nevěděli, jak zatím se svým životem naloží. Shodou okolností se tehdy jako graduanti dostali do Prahy i bratři Pierce a Chris Walmsley a rozhodli se tady podnikat. Založili obchodní firmu Walmsley Enterprises International a experimentovali s různými produkty například se sušenkami nebo žiletkami, dokonce se snažili uchytit i jako vývozce české bižuterie do USA. Jeden z nich se tady navíc oženil a jeho žena je dodnes jednatelkou AutoMaxu.

Oba bratři se v Česku usadili a postupně firmu vyprofilovali a stali se z nich prodejci prémiové autokosmetiky. Původně zastupovali značky ArmorAll a Turtle Wax, potom se přidalo WD-40 a STP a nakonec stromečky Wunder-Baum. V roce 1998 si proto firma zaregistrovala obchodní značku AutoMax a podařilo se ji celkem slušně etablovat na retailovém trhu. A takhle to běželo až do roku 2000, kdy se majitelé rozhodli vrátit do Spojených států. S firmou však zůstali v těsném kontaktu, který spočíval v denním reportingu, takže původní pupeční šňůra mezi majiteli a místními zaměstnanci se nepřerušila a zůstala pevná.

Vy jste u samého počátku nebyl, ale také už ve firmě působíte dlouho…
Já jsem do AutoMaxu přišel v roce 2005 v lednu, kdy měla firma 15 zaměstnanců a obrat okolo 75 milionů a byla tak trochu na mrtvém bodě. Měl jsem přinést nový impuls. Firma měla své sídlo, k tomu sklad v Počernicích, a byly zde ambice roztáhnout se na více prodejních míst. Zároveň však

▶ Zpět na obsah

tehdy musela čelit velkému tlaku konkurence, která měla i provozní kapaliny a lacinější značky, zatímco my jsme stále nabízeli jen ty prémiové. To bylo pro AutoMax poměrně těžké období, kdy hrozilo, že se stane jen okrajovým dodavatelem, což by znamenalo jeho zánik. Uvědomili jsme si tehdy, že firma je jako žralok, který musí neustále plavat, respektive růst, aby nezahynul. Prvním impulsem pro zdravý rozvoj byla akvizice firmy Gratia v roce 2010. Získali jsme tím přístup do sektoru profesionálního mytí a na trh výstavby myček a dodavatele mycí chemie Ma-Fra. To byl hrozně důležitý milník pro AutoMax, kdy se z retailového trhu posunul i na trh be-to-be. Znamenalo to i zvýšení obratu ze 75 milionů na 250 milionů korun. V té době jsme zároveň získali i partnerství s dodavateli provozních kapalin, které tehdy v nabídce autokosmetiky hrály velmi důležitou roli.

Byly v historii firmy ještě nějaké další milníky, které vás posunuly dál?

Po získání společnosti Gratia došlo ještě ke dvěma velkým událostem z hlediska historie firmy a jejího vývoje. Uvědomili jsme si tehdy, že nemáme v retailu nižší a střední segment, a tak jsme od firmy Unilever koupili značku Coyote, která nám dnes slouží jako nástroj pro střední cenový segment. A je to navíc jediná značka, kterou AutoMax vlastní.

Ještě významnější moment historie AutoMaxu nastal v roce 2013, kdy jsme zahájili spolupráci se společností Shell. Světový ropný gigant tehdy měnil strategii prodeje maziv a olejů a v asi 220 zemích převrátil přímé zastoupení na tzv. Makrodistributorské zastoupení. Spočívalo to v tom, že si Shell vybíral v každé zemi jednoho partnera, přes kterého by prodával své produkty. V Česku si vytipoval několik uchazečů včetně AutoMaxu, a nakonec jsme se stali výhradním zástupcem pro český a slovenský trh. Z obratu 250 milionů jsme se okamžitě dostal na více než miliardu.

Akvizice Shellu udělala z malé rodinné firmy Automax velkou společnost, která má dnes čtyři samostatné divize. Dvě třetiny obratu tvoří Shell a prodej olejů a maziv, jednu třetinu autokosmetika a poměrně malou část automyčky, čisticí technologie a mycí chemie. Firma dnes působí nejen na českém a slovenském trhu, ale také v Maďarsku, kam dováží především produkty značek Ma-Fra a Coyote. V posledních dvou letech se navíc ukazuje, že vstup na maďarský trh byl dobrý tah.

Pod značkou Shell nabízí AutoMax bezmála dvacítku produktů. Můžete nám to nějak rozklíčovat?

Shell jednotlivé skupiny svých produktů pojmenovává a označuje, nicméně naše spolupráce s tímto světovým gigantem stojí na třech nohách: první jsou oleje Helix pro osobní automobily, druhou oleje Rimula pro nákladní automobily a třetí oleje a maziva pro průmyslové aplikace. Každá oblast představuje zhruba třetinu z celkového obratu. Dodáváme samozřejmě i oleje Shell do retailu, ale to je spíše minoritní záležitost.

V současné době nabízíte 30 značek, v roce 2024 jste měli roční obrat přes 2,3 miliardy korun, bezmála 4000 partnerů a přes 5500 produktů skladem. Kde všude najdeme AutoMax a kolik má dnes firma zaměstnanců?

Centrála je v Praze ve Stodůlkách, vedle toho spravujeme obrovský sklad na ploše 14 tisíc metrů čtverečních v Lovosicích, další sklad v Budapešti, kancelář v Bratislavě a servisní dílny pro mycí technologie v Brně a Rokycanech. Sklady a dopravu si najímáme prostřednictvím třetí strany, takže celkem má firma jen 126 zaměstnanců. Asi 80 z nich jsou obchodní zástupci. I když dnes existují moderní digitální platformy, my pořád vycházíme z toho, že zákaznickou poptávku by měl zajišťovat obchodní zástupce.

Jak velkou roli hrají ve vašich obchodních aktivitách čerpací stanice?

Velkou. Je to důležitý odbytový kanál, ať už se jedná o velké sítě čerpacích stanic nebo soukromníky. Pro nás jsou důležité ty, které mají shop a v tomto případě se jedná o přibližně 2000 čerpacích stanic. Zejména velké sítě jako MOL nebo Orlen jsou ➲



➲ pro nás také příležitostí pro prezentaci produktů, které uvádíme na trh nebo je chceme více zviditelnit. Pro některé řetězce pak vyrábíme i tzv. Privátní značky – pokud uspějeme s cenou.

Když se podíváte na počet realizací mycích center v jednotlivých obdobích od roku 2010, kdy jste získali společnost Gratia, kdy byl jejich největší boom? Není u nás už tak trochu „přemyčkováno"?
To nejsem schopný říci, protože co se týče projektů nových mycích center, stále nám počet instalací stoupá. Souvisí to i s tím, jak se mění kultura péče o automobil. Dnes už neuvidíte, že by si někdo myl automobil na sídlišti, jako tomu bývalo dříve. Mimochodem, když jsme začínali s prodejem autokosmetiky mezi nejprodávanějšími položkami byl autošampón. A to už dávno neplatí. Nám se nejvíce daří výstavba mycích boxů, hodně zakázek máme i na instalaci nových technologií do již zavedených mycích center. Do většiny projektů dodáváme následně i chemii a podle toho vidíme, že ta mycí centra fungují. Myslím, že je zde stále ještě nějaký prostor pro nová místa.

Co byl váš největší projekt z hlediska realizace mycího centra?
Jednoznačně mycí centrum Davo Car v Olbramovicích. Tam jsme instalovali boxy, portál i tunelovou myčku, je tam několik vysavačů, pračky koberců apod. Tohle je taková naše vlajková loď.

Dnes se hodně mluví o tzv. Udržitelném podnikání, předmětem diskuzí je zkratka ESG. Jak tyto pojmy naplňuje firma AutoMax v případě olejů, mycích center a autokosmetiky?
Ekologický reporting stoupá na důležitosti, ale u nás zatím není na pořadu dne. V nabídce sice máme i ekologickou chemii, ale nesnažíme se ji nabízet na úkor té standardní. My stále vycházíme hlavně z poptávky na trhu. Pokud se pravidla nějak zpřísní, budeme na to samozřejmě reagovat. Chceme být ve všem lídry na trhu a platí to samozřejmě i pro vztah k životnímu prostředí.



Jak firma překonala pandemii covidu a jak se vyrovnala s nedávnou inflací?
Překvapivě celé toto období pro nás bylo relativně příznivé. Covidem jsme nebyli postiženi vůbec, poptávka se jen přesunula z marketů na čerpací stanice. Samozřejmě jsme museli respektovat omezení styku a nastavit různé režimy tzv. Home office, ale jakmile omezení padla, vrátili jsme se do starých kolejí. Myslím si, že sociální interakce mezi zaměstnanci je důležitá pro zdravý chod firmy. Při inflaci šly ceny mnohde nahoru, náš segment to ale dokázal dlouhou dobu absorbovat a zdražovalo se až v posledním roce. Ale obrat nám kvůli tomu rozhodně neklesnul. Naopak, letos bychom mohli překročit hranici 2,5 miliardy korun.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: autor a archív



Vůně, která provází řidiče už po generace.

Wunder-Baum je ikonický stromeček,
který provoní interiér během vteřiny.
Jednoduše zavěsíte. A jedete.
Vyberte si vůni, která sedí vaší náladě,
od osvědčené klasiky po svěží novinky.
Klasika, která funguje i dnes.



Wunder-Baum

PETROL PARTNER

BENZÍN A PIZZA



Poslední možnost natankovat na českém území před hraničním přechodem Folmava/Furth im Wald-Schafberg představuje čerpací stanice Robinoil, která v loňském roce přešla ze soukromých rukou pod křídla státního Čepra. Po změně majitele přišel i nový nájemce a nové služby.

Tankování pod Čerchovem

Pokud nechcete jet do Německa po dálnici, můžete zkusit některou z jižních tras. Když ještě nebyla hotová dálnice na Rozvadov, byl ve své době celkem populární hraniční přechod Folmava/Furth im Wald. Dnes je to delší a méně komfortní cesta plná nepřehledných horizontů a zatáček, navíc je zde poměrně hustý provoz kamionové dopravy. Dolní a Horní Folmava jsou části obce Česká Kubice, která je výchozím místem pro výšlap na nejvyšší horu Českého lesa Čerchov (1042 m n. m.) a mimo jiné se může pochlubit obrovským množstvím kasin. Jiné návštěvníky pak možná zaujme rovněž poměrně značný počet čerpacích stanic. Na posledním kilometru před hraničním přechodem jich napočítáte celkem šest (2x MOL, 2x One1, Robinoil a Orlen).

Všechny čerpací stanice těží především z přeshraničních zákazníků, kteří si sem jezdí natankovat a nakoupit určité produkty z nedalekých obcí v Německu. I přes velkou konkurenci si zdejší čerpací stanice celoročně rozhodně nemohou stěžovat na slabou výtoč. Také místní „robinka“ zde úspěšně funguje dlouhé roky. Němečtí zákazníci u ní najdou na stojanech navíc i benzín ve specifikaci E5, na který jinak ve zbytku České republiky až na pár výjimek nenarazíte.

Čerpací stanice zde stojí od první poloviny prvního desetiletí nového milénia a za doby původního majitele sítě Robinoil zde nabízela kromě kvalitních pohonných hmot také poctivé občerstvení a samozřejmě odpovídající sortiment. Letos v březnu převzali čerpací stanici noví nájemci. Petr Huňát a Lucie Bajzová udělali nejdříve decentní facelift shopu a bistra, a pak zde implantovali po dohodě s vedením Čepra franšízu fastfoodového řetězce Rud´s Pizza. A v neposlední řadě se sortiment služeb čerpací stanice rozšířil o prodej českých dálničních známek podobně jako u sítě Eurooil.

Nafta bez biosložky a benzín E5

Zastřešené nádvoří čerpací stanice s paralelně uspořádanými refýžemi a celkem pěti výdejními stojany Tatsuno umožňuje tankování až 11 zákazníků. Prostoru okolo je dostatek, takže se nic nestane, když se zde o víkendu udělají i menší fronty. Nelze si nevšimnout čistoty okolo stojanů, vzorně vysypaných košů nebo pečlivě uložených kbelíků s vodou a stěrek na mytí oken. Zákazníci mají k dispozici skoro kompletní sortiment pohonných hmot společnosti Čepro, přičemž standardní benzín oktanového čísla 95 i 98 je ve specifikaci E5. Vedle toho jsou na zbylých pistolích k dispozici paliva Optimal, konkrétně speciálně aditivovaný benzín Optimal 95 ve specifikaci E10 a standardní nafta bez biosložky Optimal Diesel. Za











jakost pohonných hmot zde ručí společnost SGS, čerpací stanice na Folmavě je stejně jako všechny ostatní pumpy Čepra v programu Pečeť kvality.

Nabíjecí stanici pro elektromobily zde nenajdete stejně jako plnicí stojany na stlačený zemní plyn, ale lze zde doplnit LPG. Chybí i možnost natankovat AdBlue ze stojanu, nicméně v nejbližších plánech čerpací stanice je rozšíření nabídky právě o tento produkt. Platit zde můžete hotovostí a standardními platebními kartami nebo několika druhy palivových karet. Pokladní systém akceptuje produkty značek EuroOil, Eurowag, CCS, DKV, UTA, DFC, Orlen a Shell.

Originální projekt rychlého občerstvení

Prostorné zázemí umožňuje nájemci optimálně rozestavět prodejní regály a zároveň je oddělit od bistra, respektive fastfoodu Rud´s Pizza. Mladý český řetězec pizzerií funguje teprve od roku 2021, nicméně v současné době již nabízí netradiční americkou pizzu 43 poboček, z nichž některé jsou také v Německu, Řecku a Kosovu. Právě z Kosova pochází i zakladatel sítě těchto pizzérií Rudi Kolndrekaj, jehož obličej s plnovousem najdete i na logu firmy. A čerpací stanice Robinoil na Folmavě je jedinou čerpací stanicí, která provozuje franšízu tohoto řetězce. „Když jsme čerpací stanici přebírali, snažili jsme se do toho dát něco nového, aby se pumpa trochu odlišila. A protože tady byla funkční kuchyň, kterou jsme kvůli používání čerstvých surovin nemuseli rekolaudovat, po dohodě s Čeprem jsme tenhle koncept zakomponovali do čerpací stanice," říká Petr Huňát.

A proč je Rud´s pizza netradiční? Od typické italské se totiž liší vláčnějším těstem i náplní, jehož součástí může být třeba řecký sýr, camembert, brusinky, BBQ omáčka nebo chorizo. Pizzu si navíc můžete objednat s okrajem plněným sýrem, který pak můžete na závěr sníst s originálními dipy. Samotné pizzy stojí od 194 do 274 korun, mají průměr 30 nebo 38 cm a bistro na folmavské „robince" je nabízí také po čtvrtkách za 59 korun. Pizzu si můžete sníst v jídelním koutku zázemí čerpací stanice z normálního talíře nebo si ji odnést s sebou v papírové krabici nebo na tácku. Součástí nabídky pizzerie jsou i originální limonády Rud´s drink.

Čerpací stanice samozřejmě zaměstnává „pizzařku", která je připravuje z čerstvých surovin a ze speciální mouky v profesionálním hnětači a originální peci na pizzu. Každý pizzu nemusí mít rád, a tak čerpací stanice nabízí ještě plněné bagety, smažený řízek s bramborovým salátem nebo smažený sýr a hranolky.

Zpět na obsah

Speciálně cílený sortiment



➲ Ostatní sortiment čerpací stanice odpovídá její poloze na hranici s Německem a noví nájemci se jej snaží regulovat podle prodejnosti. Přeshraniční zákazníci nakupují především Red Bull, Coca Colu a lázeňské oplatky. Oblíbený je také regál s víny, které si nájemce speciálně vybírá v lednickém vinařství Annovino. Nějaké místní „chodské" speciality zde nenajdete, jedinou regionální položkou na sortimentu čerpací stanice je palivové dříví, které je pečlivě vyskládané před vchodem do shopu společně s kapalinou do ostřikovačů a balenou AdBlue.

Čerpací stanice má otevřeno nonstop, což je s ohledem na noční život ve folmavských kasinech výhodou. V noci zde zákazníky nakupují hlavně alkohol, ale také využívají služeb bistra, které představuje jedinou možnost sehnat teplé jídlo. Vědí to i taxikáři, kteří sem hlavně v noci hladové zákazníky vozí…





Důvodem návštěvy čerpací stanice Robinoil na Folmavě je pro německé zákazníky také existence mycí linky s teprve rok a půl starou technologií od firmy Christ. O myčku se stará nájemce čerpací stanice, který zajišťují hlavně kontrolu a doplňování chemie. Přestože pokyny pro použití myčky jsou před vjezdem v českém i německém jazyce, často se stává, že zákazníci mají problém správně před portál najet a občas také vyjedou z vodicích lišt. Naštěstí je vnitřní prostor myčky součástí kamerového systému čerpací stanice, takže obsluha vidí, co se v ní děje, a může rychle reagovat. Vnitřní prostor je samozřejmě temperovaný a zákazníci jej mohou využívat až do teplot okolo -5 °C.





Závěr

Čerpací stanice na Horní Folmavě fungovala za doby původního majitele dobře, noví nájemci ji však vdechli druhý život. I nadále zde zákazníci z nedalekých německých vesnic natankují kvalitní benzín a umyjí automobil, nově se však mohou zdržet déle díky bistru. Rud´s pizza zde nabízí opravdu netradiční kombinaci populárního italského pokrmu a pochutin, které s ním normálně nejsou spojovány. A přibývající počet zákazníků je důkazem, že to funguje ještě lépe.



■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: autor

▶ Zpět na obsah

PETROL PARTNER

PŘECHODOVÁ KAPALINA DO OSTŘIKOVAČŮ



Život je jízda



Přechodová kapalina do ostřikovačů – ideální volba pro podzimní období
Nabídněte zákazníkům spolehlivé řešení pro přechod z léta na zimu!
Naše přechodové kapaliny do ostřikovačů s ochranou do -5 °C zajistí čisté sklo i v chladnějších podzimních dnech. Ideální produkt pro čerpací stanice v období, kdy letní směsi nestačí a na zimní je ještě brzy.

- Kvalitní český výrobek
- Příjemná vůně
- Atraktivní balení a různé objemy

SHERON
PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATŮ

NATANKOVAT A PAK NA DOBROU KÁVU…



Středočeskou obec Světice najdete mezi dálnicí D1 a Říčany. Pokud se odtud vydáte směrem na Mnichovice, narazíte na konci vesnice na soukromou čerpací stanici Carpaint která je už několik let součástí největší nezávislé mezinárodní sítě Avia, což dokazuje totem, atika a výdejní stojany v typických červenobílých barvách.

Letos slaví třicáté výročí

Čerpací stanici stejně jako přilehlý autoservis a lakovnu vlastní Jaroslav Štolc, který zde podniká už od 90. let minulého století. Samotná pumpa zde už stojí tři desítky let. Absolvent SZTŠ se specializací Ochrana rostlin původně pracoval v JZD Světice jako agronom a krátce po sametové revoluci začal podnikat. Kromě jiného bývalý český reprezentant v trialu uvažoval také o čerpací stanici. „Nakonec jsem v roce 1994 nakoupil pozemky, požádal o stavební povolení a domluvil spolupráci s jednou hradeckou firmou, která pumpu navrhla i postavila. Tehdy to šlo všechno rychle, a tak jsem zde už v roce 1995 otevřel čerpací stanice se dvěma výdejními stojany a malým zděným shopem. Pamatuji si, že první cena na totemu byla 12,5 korun za naftu a 14 korun za benzín…," vzpomíná dnes s úsměvem Jaroslav Štolc. Postupně zde vyrostl ještě autoservis a lakovna, Jaroslav Štolc navíc v té době byl výhradním dovozcem automobilů značky SsangYong pro Českou a Slovenskou republiku a v Praze měl autosalon, kde tyto vozy prodával. Korejská automobilka však koncem devadesátých let český trh opustila, a tak Jaroslav Štolc získal dealerství Mitsubishi. Současně s tím ale přenesl veškeré své aktivity do Světic, a tak musel přebudovat dosavadní skromné zázemí čerpací stanice na honosný a bohatě prosklený objekt, ve kterém byl současně shop, kanceláře a reprezentativní autosalon pro japonské automobily.

Z autosalonu kavárna

Postupem času však nabídka modelů této japonské automobilky výrazně zeštíhlela a zájem o značku tří diamantů poklesl. Nakonec Jaroslav Štolc toto podnikání opustil a autosalon zůstal až loňského rolku prázdný. Když pak loni začala rekonstrukce silnice okolo čerpací stanice a Jaroslav Štolc ji musel zavřít, rozhodl se nucenou pauzu využít. Nápadů bylo několik, realizována byla nakonec kavárna. Celý interiér i nábytek navrhnul a částečně i vyrobil sám majitel, dobrou duší celé přestavby byla jeho zaměstnankyně Pavlína Svobodová, která se pak ujal vedení kavárny. „Potěšilo mě, jak se sama zasadila do té realizace, a tak jsem nakonec rozhodl pojmenovat kavárnu Pavlínka. Myslím si, že ji to dodnes motivuje a bere to tak, že je to zčásti i její dílo," říká Jaroslav Štolc. Do kavárny Pavlínka dnes chodí především na dobrou kávu tradiční značky Julius Meinl z profesionálního pákového kávovaru, ale také na denně čerstvé zákusky a chlebíčky z Čelákovic a ře-











meslnou zmrzlinu ze Šabatova zmrzlinářství z pražských Kunratic.

Členitý interiér zázemí čerpací stanice ještě není úplně hotov, nicméně odpočinout si a popovídat s obchodními partnery či přáteli si můžete i v mezaninu stavby, kde najdete pohodlnou domácí pohovku, vpravo od vchodu je pak shop čerpací stanice s tradičním sortimentem od cukrovinek až po automotive. Když si nechcete dát kávu v kavárně Pavlínka, udělá vám obsluha na moderním automatu kvalitní espresso do kelímku na cestu v pokladní zóně. A když máte hlad nebo chutě, k dispozici je i standardní nabídka plněných baget, toustů nebo croissantů, vydatná polévka, a dokonce smažený sýr nebo kuřecí nugetky s hranolky.

Pod křídly tradiční značky

Soukromé čerpací stanice dnes nemají úplně jednoduchý život. Pokud majitel vlastní jenom jednu, je pro něj složité shánět pohonné hmoty za solidní ceny, a tak se často stává partnery velkých řetězců. Zajímavé podmínky nabízí v tomto ohledu i státní Čepro, s ním se ovšem Jaroslav Štolc spojit nechtěl. „Jednoho dne se tady objevila paní Šoltésová, zda to nechceme zkusit pod křídly značky Avia," vzpomíná. Avia je to silná mezinárodní značka s dlouholetou historií a tradicí a dnes zároveň představuje největší společenství svého druhu v Evropě s počtem více než 3000 čerpacích stanic v 15 zemích. „Potěšilo mě upřímné jednání i nabídka ➲

➲ spolupráce, při které vás partner v zásadě nenutí do nějakých nesmyslných investic, ale snaží se spíše pomáhat radami. Nadchlo mě, jak se k tomu paní Šoltésová staví, že se nejedná pouze o byznys, ale vypadá to spíše jako nějaký rodinný podnik," Po několika setkáních nakonec došlo k dohodě a od roku 2021 nabízí čerpací stanice Golc Oil své služby pod nově založenou firmou Carpaint v tradičních červenobílých barvách Avie.

Nonstop a klasické pohonné hmoty

Na zastřešeném nádvoří jsou k dispozici dva oboustranné multiproduktové výdejní stojany Wayne. Kromě základního bezolovnatého benzínu a motorové nafty pro mírné klima zde mají zákazníci k dispozici ještě nadstandardně aditivovaná paliva s obchodním označením Q Max. Konkrétně se jedná o bezolovnatý benzín 95 oktanů a naftu. Vedle toho je součástí obou refýží také výdejní zařízení na vodu do ostřikovačů od společnosti Easytank, které však slouží motoristům pouze v zimním období.

Platit lze samozřejmě kartami, popřípadě hotovostí na shopu, pokladní systém akceptuje také palivové karty CCS. Od začátku své existence je tato čerpací stanice otevřena nonstop každý den v týdnu. Vedle pohonných hmot se prodávají také propan-butanové láhve a k dispozici je navíc vysavač a kompresor. Mycí linku ani samoobslužné zde nenajdou, podle Jaroslava Štolce by se na vesnici, kde má každý dům, dvorek a venkovní hadici neuživili.

Závěr

Čerpací stanice ve Světicích je ukázkovým případem typické čerpací stanice Avia na českém trhu. Skutečnost, že natankujete kvalitní pohonné hmoty s garancí velké mezinárodní značky, potvrzuje totem, atika i výdejní stojany v červenobílých barvách. Všechno ostatní je však v režii majitele, který si sám rozhoduje o tom, jaké další nepalivové produkty hodlá svým zákazníkům nabízet. Jaroslav Štolc díky nabízenému prostoru nadstandartního zázemí vsadil na útulnou kavárnu, kterou dnes navštěvují lidé ze širokého okolí, a tak je tato čerpací stanice nepostradatelnou součástí infrastruktury malé vesnice ve Středočeském kraji.













■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: autor

▶ Zpět na obsah

PRÉMIOVÉ POHONNÉ HMOTY

Diesel Qmax a Super 95 Qmax

AVIA

PROVĚŘENÍ DODAVATELÉ

z České republiky i zahraničí

ŠIROKÝ SORTIMENT

olejů a provozních kapalin

PETROL PARTNER



Mycí systémy WashTec

PETROL PARTNER

V čistotě je krása



washtec@washtec.cz *www.washtec.cz* *274 021 231*

VELKÉ VÝHRADY

Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) již delší dobu s obavami sleduje kroky k zavedení ETS 2 v dopravě. Velké výhrady k systému emisních povolenek má celá řada zájmových svazů, a také ČAPPO považuje za potřebné seznámit veřejnost se svým postojem.



Negativní ekonomický dopad

Směrnice ETS 2 počítá se zavedením emisních povolenek do odvětví dopravy (ale i dalších) od roku 2027. Motivem k zavedení povolenek má být tlak na dekarbonizaci dopravy cestou cenového znevýhodnění běžných paliv (zejména nafty a benzínu, ale i LPG, CNG), ve kterých je značný podíl fosilní složky.

Ekonomický dopad zavedení ETS 2 by byl značný. I za předpokladu, že by cena povolenek alespoň v prvních dvou letech po jejich zavedení nepřevýšila 45 EUR za tunu CO_2, dojde ke zvýšení ceny pohonných hmot o ~3,20 Kč/lt (vč. DPH). Každých dalších 10 EUR v ceně povolenky pak cenu zvýší o ~0,71 Kč/lt. Při množství nafty a benzínu prodaných roce 2024 by výdaje za tyto pohonné hmoty byly vyšší o ~23,1 mld. Kč bez DPH a změna ceny povolenky opět o 10 EUR mění tyto výdaje o dalších 5,1 mld. Kč.

Povolenky versus vozový park

Nutno připomenout, že struktura prodávaných pohonných hmot a energií je dána vozovým parkem, ve kterém je v ČR zastoupení vozidel na alternativní pohon velmi nízké a při tempu jeho obměny nelze předpokládat v historicky krátké době výraznější změny. Je potom nabíledni, že cestou ke snížení emisí skleníkových plynů v dopravě je snižování emisní stopy klasických paliv, ale zde jsou emisní povolenky prakticky netečné.

Při zvýšení podílu alternativní složky v naftě a benzínu o 1 % dojde ke snížení ceny o ~0,03 Kč/lt, což je hodnota zanedbatelná i ve srovnání s běžnou fluktuací prodejních cen. Pro úplnost nutno uvést, že podíl alternativní složky je limitován normami (v naftě na 7 % FAME a v benzínu na 10 % lihu) a již dnes jsou tyto limity téměř zcela využity v důsledku požadavku na úsporu emisí, danou zákonem o ochraně ovzduší. Ukazuje se tedy, že zavedení emisních povolenek v dopravě sice výrazně zvýší náklady spotřebitelů pohonných hmot se všemi dopady na ekonomiku, ale k dekarbonizaci dopravy nepřispěje.

Dosavadní zkušenosti ze zavedení emisních povolenek v jiných oblastech ukázaly, že zvyšování ceny povolenek při současném nastavení je daleko výraznější, než bylo EU odhadováno, je obtížně předvídatelné, podléhá spekulativním vlivům a ve svém důsledku je jednou z příčin vysokých cen energií.

ČAPPO má obavu z obdobného vývoje po zavedení emisních povolenek v dopravě, ostatně tlak na zvyšování jejich ceny je systémově založen – množství povolenek je pro každý rok omezené, jejich počet se bude každoročně snižovat a po roce 2043 již nebudou k dispozici vůbec. Také se naskýtá otázka, co se stane v situaci, kdy bez povolenek již nebude možné jim podléhající paliva prodávat, ale přitom bude v provozu ještě mnoho vozidel, poháněných právě těmito palivy. A situace nedostatku povolenek může nastat daleko dříve než v roce 2043.

Nejistoty pro fungování trhu

Směrnice ETS 2 (Směrnice EU 2023/959) byla do legislativy ČR částečně implementována novelou zákona o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů zákonem č.481/2024 Sb. s účinností od 1. ledna 2025. V novele sice nejsou stanoveny konkrétní podmínky obchodování s povolenkami v dopravě od roku 2027, ale nejistoty pro budoucí fungování trhu s PHM přetrvávají, neboť směrnice a povinnost její plné implementace zůstávají. Např. smlouvy na dodávky paliv se uzavírají minimálně v ročním předstihu a často na několik let. Přitom cenu paliva včetně povolenky lze předem pouze odhadovat.

ČAPPO se domnívá, že je nezbytné velmi důkladně zvážit, zda vůbec zavádět systém emisních povolenek do dopravy, neboť se fakticky jedná o duplicitní nástroj ke snižování emisí vedle zákona o ochraně ovzduší, který implementuje směrnici RED III a vytváří daleko účinnější tlak na úsporu emisí v dopravě i díky tomu, že cílí na užitné vlastnosti jednotlivých paliv.

Pro případ, že z jakýchkoli důvodů budou emisní povolenky do dopravy zavedeny, bude potřebné navrhovaný systém revidovat jednak odložením nákupu a vyřazování povolenek na neurčito či o několik let, tedy nezdražovat energie do doby, než je dokážeme efektivně nahradit. Dále s ohledem na nutnou předvídatelnost chování systému bude potřebné pevně zafixovat cenu emisní povolenky (významně pod 40 EUR s případným navyšováním v důsledku inflace), zpomalit postupné snižování počtu emitovaných povolenek v jednotlivých letech a znovu zvážit i horizont jejich připravovaného úplného vyřazení v roce 2043.

■ *AUTOR: ČAPPO*
FOTO: archív

▶ Zpět na obsah

EVROPSKÁ UNIE CHYSTÁ VYŠŠÍ DAŇ PRO PALIVA



Brusel připravuje další regulaci, která vychází z Green Dealu a jeho programu „Fit for 55“. Návrh směrnice ETD (Energy Taxation Directive) předpokládá zvýšení minimálních povolených sazeb všech energetických surovin, ale nejvíc právě nafty a benzinu a dalších paliv jako je třeba topný olej nebo plyny pro pohon motorů.

České sazby (12,84 koruny z litru benzínu a 9,95 koruny z litru nafty) patří v EU k podprůměrným a navýšení současných minimálních sazeb v unii (činí v přepočtu 8,85 koruny u benzínu a 8,13 koruny u nafty) by vedlo k tlaku na zvýšení i sazeb v členských zemích, ve výsledku tedy i zvýšení finální ceny pro spotřebitele. Směrnice totiž navrhuje nejen zvýšení sazeb, ale i jejich pravidelný růst a jiný výpočet, respektive sjednocení jednotek, ve kterých se dnes daně uvádějí.

Místo litrů gigajoule

„Všechny minimální sazby budou vyjádřeny v eurech za gigajoule (GJ), aby bylo možné přímé srovnání mezi více a méně znečišťujícími palivy, jakož i mezi nově vznikajícími způsoby využití elektřiny vlivem rozvíjející se elektrifikace, jako jsou například elektrická vozidla v dopravě nebo tepelná čerpadla při vytápění,“ uvádí Evropská komise na svých stránkách ke směrnici ETD.

Výše sazeb má být stanovena podle pořadí, které zohledňuje vliv energetických produktů a elektřiny na životní prostředí. Takže podle tohoto pořadí budou konvenční fosilní paliva, jako je plynový olej, motorový benzin a neudržitelná biopaliva, podléhat nejvyšší minimální sazbě 10,75 EUR/GJ v případě jejich využití jako pohonné hmoty a 0,9 EUR/GJ v případě jejich využití pro vytápění.

U pohonných hmot to v praxi znamená minimální sazbu v přepočtu zhruba devět korun na litr benzinu i nafty. Což je o něco víc, než činí dosavadní unijní minimum, ale méně, než kolik dnes vybírá od pumpařů Česko. Jenže unijní minimální sazba by měla každoročně narůstat. Do roku 2033 by to mohlo být zhruba o čtyři až sedm korun na litr.

Česko je tentokrát proti

V podstatě se jedná o další opatření, které má zdražit fosilní pohonné hmoty a vytápění, a naopak zvýhodnit ty nízkoemisní. Podobně jako chystané nové emisní povolenky ETS 2, které povedou (v závislosti na jejich tržní ceně) k citelnému zvýšení cen benzinu, nafty a také zemního plynu a uhlí pro vytápění.

Česko je v případě směrnice ETD od počátku proti. Mluvčí ministerstva financí Šárka Pavlasová k tomu uvedla: „V rámci jednání o směrnici ETD připravilo již skončené polské předsednictví návrh, který počítá s navýšením minimálních sazeb daně u benzínu a nafty, a to jednorázově k 1. lednu 2028, 2033 a 2038. Tento polský návrh ohledně sazeb daně však nebyl předložen na žádné technické ani politické úrovni a je otázkou, zda nové dánské předsednictví jej bude akceptovat. Česká republika se v rámci jednání dlouhodobě staví proti zvyšování stávajících minimálních sazeb. Zastává názor, že členské státy by měly mít co největší flexibilitu a možnost upravovat daňové sazby podle vlastního uvážení a národních potřeb,“ uvedla Pavlasová.

■ *AUTOR: Miroslav Petr*
FOTO: archív



ETS2 ZVÝHODNÍ EKONOMICKY SILNÉ SUBJEKTY

V poslední době se opět rozproudila diskuse na téma ETS2. Svůj pohled na tuto evropskou směrnici a její dopad na český trh s motorovými palivy připojil také Ivan Indráček, předseda SČS – Unie nezávislých petrolejářů České republiky.

Proč jsou povolenky vůbec zaváděny?
Cílem Komise je uměle zdražit fosilní pohonné hmoty a spotřebitele tak „motivovat" k přechodu k elektromobilitě. Původní snahou Komise bylo změnit koncept ETD (Direktiva o zdanění energií) tak, aby v sobě spotřební daně odrážely obsah CO_2 v palivech. Daňové dokumenty ale musí být v EU přijímány konsensem (souhlasem všech členských zemí) a k tomu nikdy nebyla vůle. Proto Komise přišla s „náhradou", která umožnila zdražit pohonné hmoty, ale nemusela být schvalována konsensem, protože nejde o daňový předpis.

Bude mít zavedení ETS2 dopad na cenu motorových paliv? A jaký?
Ano, ETS2 bude mít dopad na cenu, ostatně umělé zdržení motorových paliv je cílem ETS2. O kolik korun se zvýší cena pohonných hmot je nejasné, protože emisní povolenky se mají obchodovat na volném trhu, který bude přístupný i třetím osobám (spekulantům). Jediné, co lze předvídat, je průběžný růst ceny povolenky v dlouhodobém horizontu. Na téma ceny povolenek vznikla již řada studií, většina odhadů pracuje kolem roku 2030 s cenami pohybujícími se nad 100 euro/t, což by v Česku znamenalo nárůst minimálně o 7 Kč na litr. Jsou ale i studie předpokládající nárůst na 200 euro/t.

Jak je to s opakovaně zmiňovaným stropem 45 euro/t CO_2?
Žádný takový strop neexistuje. Ve směrnici jsou nastaveny tři různé mechanismy, jejichž smyslem je udržet cenu povolenek „na uzdě". Všechny fungují stejně. Pokud nastane popsaná situace, například, že cena povolenky bude po dobu dvou měsíců nad úrovní 45 euro, komise uvolní do oběhu další povolenky s cílem srazit jejich cenu níž. Další (opakované) uvolnění povolenek ale může nastat až za 12 měsíců, a to bez ohledu na to, jestli bude intervence úspěšná. Mechanismus, který by s jistotou udržel cenu povolenky pod 45 euro tedy neexistuje.

Jak je to s dostupností povolenek? Bude jich dostatek?
Povolenky budou vydávány a obchodovány na celoevropské úrovni (např. Lipská burza EEX). Na rozdíl od systému ETS1 nebudou nikomu žádné povolenky přidělovány automaticky, vše se musí kupovat., Množství uvolňovaných povolenek se bude meziročně významně snižovat a je vysoká pravděpodobnost, že kolem roku 2030 nebude jejich množství dostačovat potřebě trhu. Zákazníci budou vyžadovat pro své vozy kapalná paliva, která tou dobou budou stále zejména fosilního původu, ale nebude k dispozici odpovídající množství povolenek, což může vést k problémům se zásobováním.

Nedávno byla do českého právního řádu implementována čerstvá evropská směrnice o obnovitelných zdrojích energie RED III. Tato směrnice vyžaduje po členských zemích určité tempo náhrady fosilních paliv alternativami a snižování emisí. Tempo snižování emitovaných povolenek v ETS2 však vyžaduje mnohem rychlejší odchod od fosilních paliv než RED III. Jenže k tomu není na evropském trhu nejen dostatek alternativních paliv, ale ani surovin pro jejich výrobu.

Není tržní mechanismus získávání povolenek lepší než obyčejná spotřební nebo uhlíková daň?
Není. Je to vytvoření nového umělého trhu a jeho naroubování na jinak funkční trh s pohonnými hmotami. Firmy, které se dlouhá léta věnují tomu, jak zajistit kvalitní motorová paliva svým zákazníkům, jsou odborníky na paliva, ➲

NOVINKA

Naše aditiva v originálních kanystrech

PETROL PARTNER





- Extra pevné, nebortí se při dlouhém skladování
- Odolné proti hrubému zacházení
- Vyrobeny speciálně pro nás, jistota originality produktu
- Certifikované pro pohonné hmoty, schopné dalšího použití
- Vybaveny pečetí, jistota původního obsahu.





www.vif.cz

➲ na jejich alternativy a v posledních letech i na snižování uhlíkové stopy motorových paliv, se najednou musí naučit obchodovat s emisními povolenkami.

Zisk subjektů, které budou muset kupovat povolenky v ceně jednotek korun za litr, se pohybuje v jednotkách až desítkách haléřů za litr. Cena povolenky tak násobně (resp. řádově) převyšuje zisk a stává se nejvýznamnějším parametrem, který bude rozhodovat o úspěchu nebo krachu firmy.

Na rozdíl od systému ETS1 je v ETS2 velmi obtížné až nemožné promítnout cenu povolenky zákazníkovi v případě, že byla nakoupena nevýhodněji, než se to podařilo konkurenci. Je to proto, že čerpací stanice může měnit svého dodavatele v podstatě libovolně ze dne na den a dodavatel, který má díky ceně povolenky, byť jen o malé desítky haléřů vyšší cenu motorového paliva, své zboží prostě neprodá.

Jaké jsou klíčové vady aktuálně platného systému ETS2?

Trh je otevřen spekulantům, kteří, aniž by sami povolenky potřebovali, investicemi do nich vyženou jejich cenu nahoru. Povolenka má nepredikovatelnou cenu. Přepočet ceny povolenky na litr násobně převyšuje běžný obchodní zisk, špatný nákup tak bude znamenat pro obchodníky existenční potíže. Systém zvýhodňuje ekonomicky silné subjekty, které mohou držet zaměstnance pověřené sledováním trhu a nákupem povolenek a zároveň mají možnost si ve vhodném okamžiku povolenky předkoupit. Naopak malé firmy jsou odkázány na služby třetích stran (které samozřejmě také musí zaplatit, čímž se jim zvyšují náklady) a povolenky musí nakupovat průběžně a v menším množství (nemají možnost spekulovat na nevyhnutelný budoucí růst ceny).

Není pro menší subjekty vhodným řešením sekundární trh, jako je tomu v případě ETS1?

Není. Nejsem odborník na ETS1, ale předpokládám, že na sekundárním trhu se obchodují přebytky, tedy povolenky, které subjekty dostaly zdarma, ale samy jich potřebují menší množství. V ETS2 nikde nic zdarma neexistuje. Sekundární trh podle stávajících pravidel existovat bude, ale reálně na něm bude prodávat pouze ten, kdo si povolenku předkoupil se záměrem ji později se ziskem prodat. Není tedy důvod, proč by měla být na sekundárním trhu povolenka v daném čase cenově zásadně odlišná od trhu primárního.

Není řešením vyšší ceny motorových paliv kompenzace prostřednictvím Sociálního klimatického fondu?

Může být, ale jen částečné. Pravidla fondu ještě nejsou nastavena. Na kompenzace půjde pouze část získaných prostředků, větší část má být použita na investice směřující k čistší dopravě. Příjmem státu nebude celá cena povolenky, kterou zaplatí spotřebitelé v ceně paliva, ale pouze ta její část, za kterou byla prodána na primárním trhu. Pokud na primárním trhu koupí povolenku spekulant a se ziskem ji o rok později prodá nějaké „povinné osobě", bude spotřebitel samozřejmě hradit cenu povolenky včetně zisku spekulanta. Lze říci, že stát nese veškeré politické náklady na zdražení ceny pohonných hmot, ale o zisk se musí dělit se spekulantem. Je proto na hlavu postavené, aby stát kompenzoval ze svých prostředků vysokou cenu pohonných hmot, když z toho mají zisk firmy spekulující na růst ceny povolenky. Ale hlavně jde o další přerozdělovací systém. Jedná se o nový mechanismus, který lidem bere peníze, aby je pak členské země mohly zpět rozdělovat.

Jaké změny v systému ETS2 navrhuje Kancelář SČS?

Nabízí se celá řada variant, jak systém upravit, aby plnil funkci, která je od něj očekávána a zároveň v sobě nenesl tak silná rizika a neměl negativní dopady na hospodářskou soutěž.

Jako první se nabízí zrušení ETS2 a jeho nahrazení upravenou spotřební daní. Jde sice o radikální ale jediné správné řešení. Jelikož je ETS2 fakticky skrytou daní, bylo by dobré, kdyby výnos zůstával státu a nebyl ziskem spekulantů. Opravdová daň se nemůže stát nástrojem konkurenčního boje, protože ji platí každý ve stejné a dopředu známé výši. Minimalizuje se riziko podvodů, protože model spotřební daně je již zavedený a disponuje silnými ochrannými mechanismy. Jsme si vědomi, že pravděpodobnost úspěchu takto radikální změny je velmi omezená. Nicméně pokud si členské země uvědomí, že zachování ETS2 znamená i ztrátu části příjmů ve prospěch zisku spekulantů, mohly by se na návrh dívat vstřícněji.

Ale jak sám říkáte, šance na úplné zrušení ETS2 je mizivá

Nebude-li vůle ETS2 zcela opustit, lze uvažovat o změnách způsobu obchodování nebo nastavení skutečné ochrany před nekontrolovatelným růstem ceny. Nabízí se například fixace ceny povolenek a jejich prodávání povinným osobám za předem stanovenou (roční) cenu. Takové řešení je ale průhledným duplikováním spotřební daně, a tak se naskýtá otázka, proč rovnou nevyužít „čistší" variantu a ETS2 v dopravě zrušit. A myslím, že fixace ceny je i nepřijatelná pro Evropskou komisi prostě proto, že by se tím potvrdilo, že ETS2 je „objížďkou" ETD. Logicky by totiž následovala pravděpodobně úspěšná žaloba proti ETS2 u Evropského soudního dvora, soud by musel uznat, že ETD2 je fakticky novou daní, která ale nebyla schválena jednomyslně.

Průchodnější tedy je spíš úprava pravidel obchodování vedoucí ke stabilizaci ceny povolenky a omezení tlaku na její růst. Tedy změna pravidel pro uvolňování dalších povolenek, pokud poroste cena nad stanovenou mez, a úprava mechanismu automatického snižování počtu ročně uvolňovaných povolenek tak, aby množství dostupných povolenek odpovídalo trajektorii snižování spotřeby fosilních paliv podle RED III.

Představujete si tedy rychlejší a neomezené uvolňování nových povolenek v případě nepřiměřeného růstu jejich ceny a zároveň pomalejší snižování ročně uvolňovaných povolenek?

Přesně tak. A dalším opatřením by mělo být omezení spekulativních nákupů a zkrácení „životnosti" povolenky. Trh s povolenkami měl být otevřen výhradně pro subjekty, které samy povolenky potřebují, neexistovala by možnost nákupu povolenek jako finanční investice. A pokud jde o životnost povolenky, čím kratší bude její životnost, tím méně atraktivní je její nákup se spekulací na růst ceny. Podobný efekt by mělo i omezení množství povolenek, které by bylo možno převést do dalšího roku nebo zavedení možnosti průběžného vyřazování povolenek a jeho zvýhodnění. Jednodušeji řečeno – jakékoli opatření, které sníží atraktivitu a zvýší rizikovost předkupu, povede k vyrovnání pozic mezi kapitálově silnými a slabými povinnými osobami. A musím k tomu podotknout, že trh povolenek je evropská trh, tedy i měřítko kapitálové síly je třeba vnímat evropsky, nikoli česky!

Variant úprav a dalších zde nezmíněných možností může být celá řada, konečné řešení by ale vždy mělo vést ke stabilizaci a předvídatelnosti ceny povolenky a k omezení negativních dopadů, které systém povolenek přináší do trhu. Naopak, nedává smysl navrhovat úpravy, které by „natvrdo" snižovaly ceny povolenek, protože ty jsou, při znalosti postojů většiny evropských zemí a majority europoslanců, neprůchodné. Takový krok by totiž směřoval proti jejich samé podstatě, proti důvodu, ze kterého byly vytvořeny. To, samozřejmě, neznamená, že s cílem, pro který jsou povolenky zaváděny, bezvýhradně souhlasíme.

■ *AUTOR: -red-*
FOTO: archív

OCTO technology

divize společnosti YOUR SYSTEM spol. s r.o.

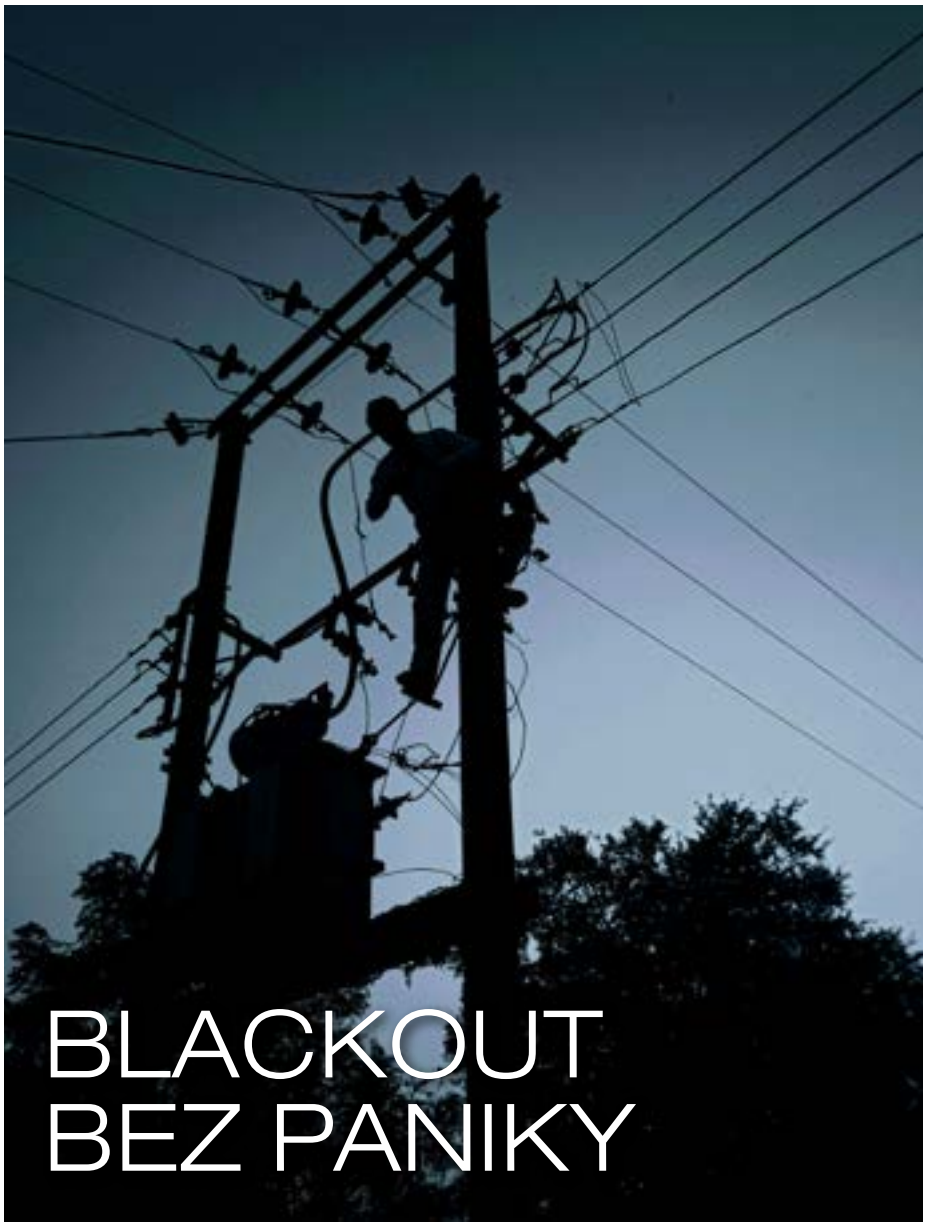
Kompletní řešení pro čerpání PHM

info@myocto.cz

PETROL PARTNER



www.octo-technology.cz



BLACKOUT BEZ PANIKY

Velkou část Česka včetně Prahy postihl v pátek 4. července masivní výpadek proudu. Doprava se zastavila, výtahy uvízly mezi patry, restaurace i obchody se zavřely. Nešlo natankovat nebo dobít elektromobil. Nastal čas, aby firmy více myslely na záložní energetické zdroje? Dává to ale smysl i pro čerpací stanice?

„Situace zatím není alarmující, ale je silným upozorněním, že je nutné věnovat mnohem větší pozornost záložním zdrojům, flexibilnímu řízení sítí a důkladnějšímu plánování a v neposlední řadě nutnost investic. Nejen v zimě, ale po celý rok", uvedl například v reakci na blackout investiční ředitel fondu Arete Energy Transition Martin Pacovský. „Česká přenosová soustava stárne, počasí je čím dál extrémnější a požadavky na síť rostou. I kdybychom se na stát a Českou elektroenergetickou přenosovou soustavu spoléhali se vším všudy, je na místě mít záložní plán," okomentoval výpadek také Martin Palarčík, předseda rady jednatelů společnosti PREsolidsun.

A míní tím například fotovoltaickou elektrárnu. Ta podle něho nabízí klíčovou nezávislost na elektrické distribuční síti, ale pouze pokud se doplní o bateriové úložiště. „Běžná FVE bez baterie sice za slunečného dne vyrábí elektřinu, ale když dojde k výpadku proudu v distribuční síti a zrovna slunce nesvítí, tak ani ona nepomůže," dodává Palarčík. Otázkou však zůstává, zda se opravdu vyplatí, třeba právě konkrétně čerpacím stanicím.

Personál ví, co dělat

Během červencového blackoutu bylo kvůli výpadku elektrického proudu mimo provoz zhruba dvě stě z nich. A to u různých provozovatelů, tak jak událost ochromila některá města či regiony Středočeského, Ústeckého, Libereckého, Královéhradeckého, Olomouckého kraje, i pravobřežní část Prahy. Například u čerpacích stanic Shell bylo v nejkritičtější fázi výpadku mimo provoz čtyřicet z nich.

Jak ale zmiňuje společnost ve svém vyjádření pro Petrol magazín, každá čerpací stanice této společnosti je vybavena záložním zdrojem energie, který se pravidelně během roku testuje a v případě výpadku elektřiny umožňuje bezpečné dokončení tankování paliva i zúčtování transakcí. „Pro podobné případy máme připravené přesné postupy a náš personál se na tyto situace pravidelně školí," vysvětluje ředitelka korporátní komunikace Shell Jana Voštinárová. A dodává, že každá taková událost je pro firmu zároveň impulsem, jak takovým situacím v budoucnu čelit lépe.

A připravená na takové situace je, podle mluvčí skupiny Orlen Unipetrol Lady Gadas, také obsluha čerpacích stanic této sítě. Zmiňuje pravidelná školení a také to, že zaměstnanci mají k dispozici krizové postupy pro případ výpadku elektřiny. „Ví, jak správně reagovat, tedy jak odbavit zákazníky, bezpečně uzavřít provoz, informovat příslušné nadřízené a po obnovení dodávek energie uvést stanici do provozu," konstatuje.

Ven i dovnitř bez problémů

Čerpací stanice mají například manuální režim otevírání dveří, takže vstup i výstup je možný i bez elektřiny. Myčka se sice při výpadku zastaví v aktuální pozici a nelze pokračovat bez obnovení dodávky, ale zdejší obsluha umí mechanicky vozidlo z mycí linky uvolnit. A v případě výpadku elektřiny provádí také kontrolu gastro části provozovny dle standardu Hazard Analysis and Critical Control Points (HACCP), které jsou zákonným požadavkem pro všechny provozovatele potravinářských služeb v České republice. Tedy ➲

BMS1 s.r.o.

Kvalitní a spolehlivé profesionální služby
pro čerpací stanice PHM a sklady ropných látek



Prodej montáže a servis

Revize a kontroly

Ostatní služby a činnosti

- vedení plánů kontrol a evidence termů revizí technologie pro smluvní zákazníky
- pravidelné roční a dvouleté kontroly technologie čerpacích stanic a skladů
- zkoušky těsnosti nádrží, záchytných jímek, potrubí a dalšího zařízení
- prověrky technického stavu - defektoskopie skladovacích nádrží
- výstavba, rekonstrukce, modernizace a opravy čerpacích stanic a skladů
- čištění skladovacích nádrží na PHM nebo jiné ropné látky
- prodej a odborné montáže technologie - výdejní stojany, měření hladin, signalizace, řídící a bezobslužné systémy, nádrže a zásobníky, potrubní rozvody, čerpadla, průtočná měřidla a další









BMS1 s.r.o.

sídlo firmy

+420 545 217 190
info@bms1.cz
Jarní 981/11a
614 00 Brno

provoz firmy

+420 728 051 379
info@bms1.cz
Bylany 154
538 01 Bylany

www.BMS1.cz

➲ vyřazuje závadné zboží z prodeje a po obnovení dodávek elektřiny uvádí provoz do plného režimu. Zmíněné postupy se vztahují jak na příjem a skladování, tak i přípravu a výdej potravin a nápojů v rámci gastro provozů Stop Cafe.

A i tady, podobně jako u Shellu je každá čerpací stanice Orlen vybavena UPS, tedy záložním bateriovým zdrojem. Ten slouží k bezpečnému dokončení provozu a uzavření stanice v případě výpadku elektřiny. Výkon pokrývá provoz v řádu desítek minut až jednotek hodin, což umožňuje podle Lady Gadas odbavit zákazníky a provést nezbytné provozní úkony.

„V rámci posilování energetické soběstačnosti jsme navíc v první polovině tohoto roku uvedli na vybraných čerpacích stanicích Orlen do provozu první fotovoltaické elektrárny a v modernizaci budeme pokračovat," zdůraznila mluvčí. Vyrobená elektrická energie se podle ní plně využívá k pokrytí energetických potřeb provozoven, což snižuje jejich závislost na externích dodávkách a přispívá k efektivnější správě nákladů.

Záložní zdroje v akci

Vypořádat se s výpadky energií pomáhají čerpacím stanicím jejich servisní firmy. V první řadě právě skrze dodávky a servis technologie pro náhradní zdroje napájení. A to od běžných záložních zdrojů, přes zmíněné UPS, pro dočasné zásobování energií elektronických systémů čerpací stanice, až po dodávky celků pro náhradní zdroje napájení zajišťující provoz technologie bez závislosti na externím zdroji. Například elektrocentrály. „Vybavení čerpacích stanic takovým zařízením je ale závislé na určení čerpací stanice, na provozních požadavcích a dalších okolnostech," vysvětluje Miloslav Jirásek, ředitel provozu jedné ze servisních firem, společnosti BMS 1. A zmiňuje také jednu zajímavost.

„U starších mechanických stojanů používaných v našich ozbrojených složkách byla v minulosti také možnost nouzového ručního pohonu. Klínový řemen na pohon u čerpadla se při výpadku napájení vyměnil z pohonu elektromotorem na pohon ruční klikou, a nouzový výdej bylo možné zajistit i bez napájení ČS, protože lidských rukou v těchto složkách bylo vždy dost. Věříme však, že nedávný blackout byl pouze náhodný a nebude třeba taková řešení do budoucna znovu uvádět do provozu," uvedl Jirásek.

Pro obnovení funkcí kterékoliv čerpací stanice je podle něho ale zásadní především



proškolená obsluha. „Zejména z bezpečnostních důvodů," zdůraznil. Podle jeho zkušeností u čerpacích stanic s obsluhou problémy obvykle nebývají, protože zaměstnanci jsou schopni provádět úkony nutné k jejich zprovoznění samostatně. Anebo se mohou poradit po telefonu. U stanic bez obsluhy ale může být postup náročnější. „Vždy se postupuje s ohledem na délku výpadku, na stanovené provozní a bezpečnostní podmínky provozu konkrétní stanice," konstatuje.

To potvrzuje i další servisní firma GIA. „Při blackoutu nám volalo přes třicet čerpacích stanic, že jsou bez proudu. A osmdesát procent případů jsme zvládli vzdáleně oživit s obsluhou po telefonu, na zbylé jsme museli zajet fyzicky," upřesnil její jednatel Daniel Holý.

Ne vždy to jde ale vše hladce. Často se může v důsledku ztráty napětí něco na systémech čerpacích stanic pokazit. U zákazníků pod servisní organizací Gia, která má na starosti například pumpy společnosti Shell nebo KM Prona, se to stalo asi ve čtyřech případech. „Museli jsme provést určité úpravy, nebo výměny. Ale firmy, které se dobře starají o čerpací stanice po technické stránce a provádí se na nich pravidelné revize, tak blackout musí zvládnout," dodává Holý.

Dieselagregát nebo fotovoltaika

Když se tedy čerpací stanice ocitne bez proudu, pak s tím většinou zamrzne i veškerá technologie. Nesvítí světla, nefungují lednice, kasy ani čerpadla na pohonné hmoty. Pokud se vrátíme k možnostem, jak takovou situaci řešit, pak jsou v zásadě dvě: dieselagregát nebo fotovoltaika.

První varianta vyžaduje především výkonný přístroj. Čerpací stanice si ho může také půjčit, jenže při takové události bývá poptávka obrovská a během chvíle není už žádný volný k dispozici. Takže pak zůstává možnost přístroj si pořídit. Jenže jde o stovky tisíc korun.

„Na blackout takového rozsahu se připravit prostě nedá. Aby si každá čerpací stanice koupila drahý diesel agregát a měla ho tam připravený na situaci, která nastane třeba jednou za pět let, to ekonomicky nedává smysl. To leda až by se tak dělo častěji," konstatuje Daniel Holý. A připomíná, že pokud si ho stanice přece jen pořídí a nechá ho nečinně několik let stát, tak ho pravděpodobně v případě blackoutu stejně ani nenastartuje.

Dalším řešením, jak pokrýt výpadek elektrické energie, je fotovoltaická elektrárna. Jenže to je ještě náročnější než zmíněný dieselagregát. „Máme zrovna čerstvou zkušenost. Instalovali jsme je na čtyři čerpací stanice Shell. Jenže bez bateriového úložiště, protože smyslem bylo pouze snížit spotřebu elektřiny přes její výrobu ze solárních panelů," vysvětluje Holý. A takto to mívá podle něho většina stanic. Přitom smysl by to dávalo pouze s bateriovým úložištěm, jak v úvodu vysvětlil i předseda rady jednatelů společnosti PREsolidsun Martin Palarčík.

Brzdou jsou investice

Největší překážkou jsou v tomto případě obecně pro kteroukoliv firmu nutné investice. Podle Holého je obvykle potřeba v případě čerpacích stanic vynaložit dva až tři miliony korun. „Dnes malá baterka do domu stojí 150–200 tisíc a baterie, kterou by potřebovala čerpací stanice, by měla být aspoň pěti až sedminásobná. Takže jenom samotná vyjde zhruba na milion korun, což si každý majitel sítě čerpacích stanic několikrát rozmyslí," dodává Holý.

Navíc upozorňuje, že i toto řešení by stejně pomohlo jen po určitou dobu. Záleželo by především na tom, kdy přesně by blackout nastal. „Jestli ve chvíli, kdy budou baterky nabité v závislosti na tom, zda zrovna svítilo nebo nesvítilo slunce. Nebo jestli je zima či léto," říká s tím, že ani sebelepší bateriové úložiště příliš nepomůže, když jsou krátké podzimní dny, a ještě k tomu mlha.

■ *AUTOR: Monika Ginterová*
FOTO: archív

GiA
Technology & Service

DOVER FUELING SOLUTIONS

Wayne FUELING SYSTEMS



STOJAN WAYNE HELIX 6000 S T-MEDIA ROZHRANÍM PRO PREZENTACI PRODUKTŮ VAŠÍ ČERPACÍ STANICE JIŽ BĚHEM TANKOVÁNÍ.

GIA Czech Republic s.r.o. | Na Křečku 365/5 | 109 00 Praha 10 | dispecink@gia.cz | www.gia.cz



VŮNĚ BENZÍNU

Na vybraných čerpacích stanicích MOL je řidičům už čtvrtým rokem dostupné závodní palivo Racing Fuel 102+, které je využíváno i ve vrcholovém motorsportu. Společnost MOL je jedinou sítí čerpacích stanic v tuzemsku, která tento typ paliva prodává. Paliva se testují ve zlínské firmě Vančík Motorsport, kterou jsme měli možnost navštívit.

„Jsme dlouhodobým podporovatelem motorsportu v České republice a technologickým partnerem předních týmů napříč různými kategoriemi motoristického sportu. Dlouhodobá spolupráce s týmem Vančík Motorsport nám přináší zajímavé možnosti v oblasti testování a vývoje závodních a speciálních paliv a maziv," vysvětluje Roman Šteg z oddělení závodních a speciálních paliv ze společnosti MOL Česká republika a dodává: „Letošní hlavní letní motoristická sezóna bude již čtvrtá v pořadí, kdy nabídneme Racing Fuel 102+ v síti čerpacích stanic MOL. Nabídka je určena především motoristickým nadšencům, kteří chtějí svému autu či motorce dopřát to nejlepší palivo."

V čem se závodní paliva liší?

V ČR se produkty MOL Racing nabízejí od roku 2018 a od té doby se MOL z prakticky neznámého dodavatele stal předním dodavatelem závodních benzínů v ČR. Nejrozšířenějšími produkty v rámci řady MOL Racing jsou MOL Racing Fuel 102+ a MOL Racing Fuel Hi5.

Klasikou závodních paliv je pro motoristy benzin MOL Racing Fuel 102+, které je k dostání i v maloobchodní síti MOL v České republice. Racing Fuel 102+ nevzniká aditivací standardního paliva, nejde tedy o klasický prémiový benzín. V tomto případě jde od samotného počátku o specifický výrobní proces, kterému předcházelo dlouhé testování a kalibrace v podmínkách motorsportu.

Výsledkem je špičkové palivo primárně určené pro sportovní použití. Závodní palivo MOL Racing Fuel 102+ mohou od poloviny dubna zájemci natankovat na vybraných čerpacích stanicích v síti MOL. Jde o čerpací stanice, na kterých společnost MOL v posledních letech zaznamenávala rostoucí zájem o závodní palivo. Jedná se konkrétně o stanice Praha 5 – Strakonická, Praha 6 – Evropská, Praha 4 – Türkova a Brno – Bauerova.

Racing Fuel 102+ je palivo, které využívají jezdci a týmy v nejrůznějších disciplínách motoristického sportu. Jeho název odkazuje na oktanové číslo 102 a vyšší, díky kterému palivo zajišťuje kontrolované spalování bez nežádoucích detonací. Palivo je výjimečné i vyšším obsahem kyslíku. To se projevuje nejen vyšším výkonem, ale také přispívá k delší životnosti motoru. Tento benzin je však podstatně dražší než ten klasický, jeho cena se pohybuje kolem 83 Kč/l bez DPH.

Špičkovým závodním benzinem je pak palivo MOL Racing Fuel Hi5, které se ale prodává za špičkovou cenu 139 Kč/l bez DPH. U běžných čerpacích stanic však není k dostání. Závodní automobil spotřebuje takového paliva 60 litrů na 100 kilometrů.

Pokud se závodní benzin natankuje do běžného auta, dochází k lepšímu spalování, nižší je také spotřeba. Rozhodně tedy běžnému motoru neuškodí, naopak.

Přední pozice dobývá MOL Racing i v regionu. S Palivem MOL například získali mistrovské tituly Národní šampioni v rally v Německu, Polsku, Maďarsku nebo České republice. V současné době odhadem např. cca 40–50 % všech vozů kategorie Rally 2 v českém mistrovství v automobilových soutěžích pohání závodní benzín MOL.

Právě popularita založená na autentické přítomnosti v motorsportu přivedla firmu MOL i k nabízení paliva MOL Racing Fuel 102+ na čerpacích stanicích. Na celém regionálním trhu střední a východní Evropy je MOL jedinou retailovou značkou, která může podložit svůj inovativní technologický přístup autentickými úspěchy vlastních produktů v prostředí motorsportu.





Výroba speciální paliv v rámci skupiny MOL

MOL vyrábí závodní paliva ve svém závodu MOL Racing (dříve Hexan) již od roku 2014. Samotná společnost MOL Racing byla založena v roce 1989. Jedná se o malý specializovaný závod uvnitř areálu rozsáhlé rafinerie Százhalombatta u Budapešti. MOL Racing se zaměřuje nejen na závodní, ale na speciální paliva vůbec (zejména prvonáplně pro automobilový průmysl – např. Audi, Volkswagen, ale i další produkty, například náplně do sekaček). Vyrábí ale i závodní syntetické benziny, které jsou vyžadovány na některých závodech nebo speciální biopaliva, vesměs bioetanol.

Motorsport je prostředí extrémní konkurence a extrémního namáhání, je tedy ideálním prostředím pro zatěžkávací zkoušky paliv. Motorsport je i pionýrem v oblasti vývoje (viz. pokusy o zavedení udržitelnějších paliv např. ve světové rally WRC nebo ve vytrvalostních závodech WEC). Obecně lze říci, že motorsport je vývojovou laboratoří a zároveň i kolbištěm, kde mezi sebou soupeří produkty nejúspěšnějších hráčů. Poznatky odsud nalézají uplatnění při produkci běžných paliv.

Specifika speciálních paliv a trhu závodních paliv

Globálnímu trhu se závodními palivy dominují především společnosti ETS, VP, P1, Total ale také italská Panta, která je, stejně jako MOL Racing součástí skupiny MOL. Výrobní proces závodních paliv neznamená pouhou aditivaci hotových paliv (jako v případě některých konkurenčních produktů), ale blending jednotlivých komponentů od samotného základu. Zpravidla jde o malosériovou výrobu.

Vlastnosti závodních paliv jsou pro oficiální šampionáty regulovány předpisy mezinárodních federací FIA a FIM. K nejcharakterističtějším odlišnostem závodních benzínů od benzínů běžných (kromě zmiňovaného procesu výroby) patří vyšší oktanové číslo (typicky do 102) a vyšší obsah kyslíku než u běžných paliv. Zatímco v normálním benzínu je něco kolem půl procenta, u závodních benzinů je 3,5 procenta, což má zase samozřejmě vliv na hoření.

Výrobě samozřejmě předchází vývoj, který spočívá v opakované zpětné vazbě mezi laboratoří a pracovištěm, na kterém se měří výkon paliva v reálném prostředí motoru.

Laboratoř dodá na testovací pracoviště několik vzorků potenciálně vhodných pro další vývoj, tyto vzorky se ověří na tzv. motorové brzdě, například právě ve firmě Vančík Motorsport, a poté cesta pokračuje dalším zušlechťováním nejúspěšnějšího vzorku. Výsledkem je vyladěný finální produkt.

Veškeré zkušenosti a znalosti nabyté při vývoji a následném nasazení speciálních paliv v extrémním prostředí motorsportu se poté využívají pro kultivaci a zefektivňování běžných paliv MOL pro širokou motoristickou veřejnost.

Spolupráce MOL s Vančík Motorsport

Přibližně od roku 2018, kdy vznikl vlajkový produkt MOL Racing Fuel Hi5 poskytuje MOLu služby podpory při vývoji a testování paliv společnost Vančík Motorsport. Vančík Motorsport má nejen vynikající know-how v oblasti stavby a údržby motorů, ale disponuje i technickými prostředky pro testy (tzv. motorová brzda, která je v Česku unikátní). Zároveň se zde sbíhají jak motory nejrůznějších specifikací, tak i široká paleta závodních paliv, které používají zákazníci Vančík Motorsport. Špičkové know-how, excelentní technologické vybavení a dokonalý přehled o produktech na trhu z celé Evropy vytváří ty nejlepší předpoklady, pro spolupráci, která posouvá produkty MOL před ostatní retailové konkurenty. Důkazem je třeba spolupráce se špičkovými českými závodníky rallye závodů Janem Kopeckým či Dominikem Stříteským.

Testuje se zde například, jaké oktanové číslo benzinu je pro motor ještě únosné, aby nedošlo k detonaci, k samozápalu paliva. Testem v motoru se určuje hranice detonace daného paliva. Čím je oktanové číslo vyšší, tím větší je odolnost vůči detonaci, samozápalu, zničení motoru.

Zkouší se zde také motory řady automobilek do rallycrossu, testování je součástí vývoje nových motorů. Testování při vývoji nových motorů probíhá i několik měsíců, testování nových paliv je o něco kratší. Hlavním byznysem jsou však pro firmu Vančík Motorsport repasy závodních motorů, protože tyto motory se musí asi po dva a půl tisíce závodních kilometrů kompletně rozebrat, zkontrolovat všechny díly, vyměnit, co je potřeba, aby se mohl motor dále používat. Škála činností, které se ve zlínské firmě provádějí, je tedy poměrně široká.

■ *AUTOR: Alena Adámková*
FOTO: archív

RYCHLEJŠÍ DODÁVKY, VYŠŠÍ KVALITA A UDRŽITELNÁ BUDOUCNOST

Společnost Kingspan Water & Energy je přední evropský výrobce nádrží na naftu, AdBlue a další provozní kapaliny. Ve své filosofii dlouhodobě staví na spojení kvality, technické inovace a spolehlivého servisu. Aby firma i nadále splňovala vysoké nároky zákazníků a partnerů na českém a slovenském trhu, investovala v posledních dvou letech do modernizace svého výrobního závodu v polské Rokietnici, který představuje klíčové centrum pro celý region střední a východní Evropy.

Nová výrobní hala

V rámci této investice byla postavena nová výrobní hala, významně rozšířeny sklady a zefektivněna celá výroba i tok materiálu. Změny se ale netýkaly pouze samotné produkce – modernizací prošly také kanceláře, servisní zázemí a zejména logistické oddělení, které hraje stále důležitější roli v řetězci dodávek. Díky tomu dnes Kingspan dokáže zboží expedovat rychleji, přesněji a s větší mírou flexibility, což výrazně usnadňuje plánování na straně partnerů a eliminuje nutnost držet velké skladové zásoby.

„Chceme, aby se naši dealeři mohli soustředit na to nejdůležitější – obchod a péči o zákazníka. Výroba a logistika jsou naše starost. Díky novému nastavení to funguje efektivně, stabilně a předvídatelně," říká Jan Bláha, Business Development Manager (MBA) pro Českou republiku a Slovensko, který je zodpovědný za prodej na těchto trzích.



Program pro udržitelnost

Modernizace výrobního závodu ale není pouze technickou záležitostí. Ve všech závodech skupiny Kingspan, včetně Rokietnice, platí přísná pravidla programu Planet Passionate, který se zaměřuje na snižování uhlíkové stopy, úspory vody, využití obnovitelných zdrojů energie a větší míru recyklace plastů. Výroba je tak nejen rychlejší a přesnější, ale i ekologicky odpovědná. A právě to je čím dál důležitější argument pro zákazníky v oblasti dopravy, logistiky, zemědělství i průmyslu.

Na českém a slovenském trhu působí Kingspan Water & Energy přes vlastní obchodní zastoupení, které zajišťuje technickou podporu, poradenství, školení pro partnery a zároveň reaguje na aktuální potřeby trhu. Díky modernizaci výroby i logistiky nyní firma nabízí ještě kratší dodací lhůty, vyšší standard kvality a větší provozní jistotu i v období vysoké poptávky nebo logistických výzev.

Spolupráce s Kingspan tak přináší více než jen kvalitní produkt – přináší zázemí silného výrobce s udržitelnou vizí, špičkovým servisem a dlouhodobou stabilitou.

■ *AUTOR: PR Kingspan*
FOTO: archív

▶ Zpět na obsah

PETROL PARTNER

SlimLine Edge

Nádrž a distribuční systém AdBlue®

Výrobek pro čerpací stanice a profesionály



- Připraveno k výdeju čerpacích stanic
- Vlastní značka a barvy
- Šířka 1,2 m
- 3x Systém TriComp – inovativní konstrukce
- Jednoduchá instalace
- Špičkové průmyslové komponenty
- 5 LETÁ Pětiletá záruka

Pro získání podrobnějších informací nás kontaktujte:
Tel.: **+420 725 114 555**, Email: **jan.blaha@kingspan.com**
nebo navštivte naše stránky: **www.kingspan.com**

Kingspan®

UCS UNICODE SYSTEMS

EUROSHOP3

- ECR Systém **EuroShop3 je komplexní pokladní systém** (POS) a **Back Office systém** (BOS) pro **kompletní správu a provoz čerpacích stanic**
- Systém EuroShop3 je vybaven veškerými funkcemi pokladního systému, které pokrývají potřeby malých čerpacích stanic i velkých řetězců
- **Ideální řešení pro čerpací stanice všech typů a velikostí**
- **Plná podpora mobilní aplikace UNIPAY**



✓ VÍCE NEŽ 4 000 INSTALACÍ ✓ PRO VŠECHNY ČERPACÍ STANICE

www.unicodesys.cz sales@unicodesys.cz +420 602 361 232 SINCE 1990



I OBČERSTVENÍ NA ČERPACÍCH STANICÍCH MŮŽE BÝT GASTRONOMICKÝ ZÁŽITEK

Léto je období, kdy spousta lidí vyráží na cesty. Ať už řidiče čeká dlouhá cesta za dovolenou, nebo kratší výlet, doplnit energii je potřeba vždy. Společnost OMV proto představila letní nabídku občerstvení, ve které nechybí osvěžující ledová káva, sendviče nebo wrap. V rozhovoru s Michalem Jandou, Convenience Retail Managerem ze společnosti OMV Česká republika, jsme mluvili nejen o občerstvení, ale také o nové identitě společnosti a budoucnosti čerpacích stanic s ohledem na rozvoj elektromobility.

Letní období je čas dovolených a cestování. Jak zajišťujete, aby gastro nabídka odpovídala potřebám řidičů na dlouhých trasách?

Nabídka občerstvení na našich čerpacích stanicích stojí především na kvalitě a čerstvosti surovin, což je pro doplnění energie na delší cesty skvělá volba. Například rakouská sekaná Leberkäse, kterou máme v nabídce od minulého roku, je vyráběna z masa, které je dohledatelné až ke konkrétní farmě, a neobsahuje žádná aditiva ani konzervanty. Výjimkou není ani letní sezónní nabídka, i u té je kladen velký důraz na výběr těch nejlepších surovin. V poslední

▶ Zpět na obsah

době jsme také zaznamenali zvýšenou oblibu produktů s nějakým zdravotním benefitem, ať to jsou proteinové tyčinky nebo zdravější slané svačiny. I tyto produkty mohou být vhodným parťákem na dlouhé letní cesty.

Zmínil jste letní sezónní nabídku. Co obsahuje?
V rámci letní nabídky si mohou naši zákazníci vybírat ze tří pokrmů, mezi které patří pastrami sendvič s lanýžovou majonézou, toust se čtyřmi druhy sýrů a hovězí burrito wrap. Díky moderním pecím Merrychef jsou navíc oba sendviče i wrap rozpečené a připravené během chvilky. V rámci letního menu nabízíme také limitovanou edici ledových káv.

To zní jako velmi lákavá nabídka. Co stojí za vytvořením takového menu?
Už před lety jsme se rozhodli dělat věci jinak. Chceme našim zákazníkům nabízet to nejlepší a dopřát jim na jejich cestách gastronomický zážitek, a to se odráží i v naší letní nabídce. Pro ty nejnáročnější je ideální volbou do křupava rozpečený pastrami sendvič s lanýžovou majonézou, křupavou cibulkou a parmezánem, toust čtyři druhy sýrů plný bešamelu, modrého sýru, goudy a čedaru potěší milovníky krémových chutí. A pro ty, kteří ocení něco jedinečného máme hovězí burrito wrap plněný trhaným hovězím masem, krémovou rýží, pečenými paprikami, čedarem a kukuřičnou majonézou.

Mluvil jste také o ledových kávách. Jaké konkrétní ledové kávy mohou zákazníci vyzkoušet?
Nabízíme Iced Latte, Freddo Cappuccino, Iced Americano a Frappé. Všechny ledové kávy jsou připravovány ze 100% brazilské arabiky, která je získávána eticky prostřednictvím direct trade obchodu přímo od farmářů z regionu Minas Gerais. Co naší kávě ještě přidává na výjimečnosti je to, že je výběrová. Jde tedy o kávu, která musí splňovat řadu parametrů, jako je



kvalita zrn nebo speciální postupy při sběru. Na škále od 80 do 100, která definuje výběrovou kávu, získala ta naše hodnocení 82,5. A pro ty zákazníky, kteří chtějí ještě něco více extra, nabízíme možnost přidat si do ledové kávy Monin sirup. Vedle velice oblíbeného praženého lískového oříšku mají zákazníci na výběr i z příchutí jako amaretto či v současné době velmi populární pistácie.

Jak zákazníci v Česku vnímají výběrovou kávu?
Ještě před pár lety by bylo nejspíš příliš ambiciózní výběrovou kávu na čerpacích stanicích nabízet, ale kávová kultura se v Česku v posledních letech hodně posunula. Obecně roste znalost kávy, lidé se zajímají o její původ i způsob pražení a uvědomují si, že to jsou faktory, které mají velký vliv na její chuť.

Vraťme se k sezónní nabídce. Jak měříte její úspěšnost?
Pravidelně sledujeme tržní trendy prostřednictvím vlastních dotazníků a průzkumů, což nám pomáhá držet krok s preferencemi zákazníků. Sezónní nabídky tak nejsou výjimkou. Naše prodejní čísla koneckonců mluví sama za sebe. Když vidíme silný zájem a pozitivní dynamiku, je to jasný signál, že naše strategie funguje a přináší výsledky.





Jakým způsobem formuje podnikání na čerpacích stanicích nová strategie OMV obsažená také v novém logu, které symbolizuje šipku a kruh?
Dosavadní vizuální identitu nahradí nová komplexní identita značky. Základním prvkem nového loga je ikonický symbol, který představuje OMV jako společnost působící napříč oblastmi chemikálií, paliv a energií s výrazným zaměřením na udržitelnost a cirkulární ekonomiku. Nová identita vychází z dědictví značky, vyjadřuje pokrok a vytyčuje cestu do budoucnosti.

Změna identity, která v současnosti probíhá v sedmi zemích včetně České republiky, odráží strategické zaměření společnosti, které na první místo klade udržitelnou mobilitu a udržitelný životní styl pro každého. A když se vrátím k občerstvení na našich stanicích, logo Viva také prošlo vizuální změnou, gastro sekce byla revitalizovaná, modernizovali jsme regály a přidali prvky, jako jsou třeba samoobslužné kávovary.

Symbolem transformace k bezuhlíkové budoucnosti je i nová značka eMotion. Jaké máte v tomto ohledu cíle v letošním roce a jaké do nejbližší budoucnosti, do roku 2030?
Podpora elektromobility koresponduje právě s novou identitou značky i heslem Forward for Good. První rychlodobíjecí stanice byly v prostorách našich čerpacích stanic instalovány už v roce 2019. Síť dobíječek stále rozšiřujeme, a to i díky spolupráci s Pražskou energetickou (PRE). Do roku 2030 plánujeme pod značkou eMotion nainstalovat 113 ultrarychlých dobíjecích stanic na celkem 48 místech v České republice. Řada lokalit bude navíc nakonfigurována jako pokročilé dobíjecí huby, každý až se šesti ultra výkonnými dobíjecími jednotkami.

Značka eMotion přivádí na vaše čerpací stanice nové nebo staronové zákazníky, kteří jsou na rozdíl od těch, kteří si přijeli natankovat tekutá paliva, nuceni strávit na oázách OMV více času. Jak toho hodláte využít?
Dá se říct, že vlastně všechno souvisí se vším. Běžné tankování zabere okolo sedmi minut, u elektromobilů musíme počítat s třikrát až čtyřikrát delší dobou. Zákazník potřebuje prostor, kde může tento čas strávit a například si vyřídit e-maily, nebo přečíst zprávy. Příjemným benefitem je dobrá káva a občerstvení. Když takový prostor dokážeme nabídnout, budeme lépe připraveni na budoucnost.

■ *AUTOR: -red-*
FOTO: archív

MĚŘIDLA V SÍTI VYHLÁŠEK



Také na čerpacích stanicích jsou provozována měřidla, na jejichž správnost měření dohlíží stát. Jedná se o stanovená měřidla (tj. kategorii měřidel uvedenou v zákoně č. 505/1990 Sb., o metrologii), která jsou druhu uvedeného v příloze vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb. Podívejme se na tuto problematiku podrobněji.

Kontrola správného měření průtoku i tlaku

Touto vyhláškou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, tedy i měřidla a měřicí systémy proteklého množství kapalin jiných než voda nebo zkapalněné plyny (např. BA, NM), měřidla a měřicí systémy proteklého množství zkapalněných plynů (například LPG) nebo měřidla a měřicí soustavy proteklého množství stlačeného plynu pro pohon motorových vozidel (např. CNG).

V areálu čerpacích stanic ale bývají i zařízení na doplnění vzduchu v pneumatikách, jejichž součástí jsou měřidla tlaku, která jsou rovněž druhu uvedeného ve výše uvedené vyhlášce. Jedná se o měřidla tlaku v pneumatikách silničních motorových vozidel s výjimkou měřidel tlaku používaných výlučně pro měření tlaku v pneumatikách uživateli motorových vozidel (pozn. ruční pneu měřiče, které používají sami motoristé, tak mezi stanovená měřidla nepatří).

Pozor na platnost ověření měřidla

Uživatel stanoveného měřidla, provozující čerpací stanici, má zákonnou povinnost používat uvedená stanovená měřidla pro účely uvedené v zákonu o metrologii, tedy ve veřejném zájmu (např. závazkový vztah či bezpečnost provozu), pouze v době platnosti jeho ověření a pravidelné ověřování stanoveného měřidla zajistit.

Doba platnosti ověření stanovených měřidel je u jednotlivých druhů rovněž uvedena ve vyhlášce č. 345/2002 Sb., přičemž počítání doby platnosti je uvedeno ve vyhlášce č. 262/2000 Sb. V případě, že není vydáván ověřovací list, ale na stanovené měřidlo je po ověření umístěna pouze úřední značka ověřujícího subjektu, platí počítání doby od začátku kalendářního roku následujícího po

▶ Zpět na obsah

roce, v němž bylo ověření stanoveného měřidla provedeno. Jestliže tedy bylo například měřidlo stojanu pro výdej motorové nafty ověřeno v srpnu 2025, platí jeho ověření podle doby uvedené ve vyhlášce č. 345/2002 do 31. prosince roku 2027.

Pro měřidla protečeného množství kapalin jiných než voda nebo než zkapalněné plyny – výdejní stojany na BA a NM, měřidla protečeného množství zkapalněných plynů - výdejní stojany na LPG a pro měřidla protečeného množství stlačeného zemního plynu - výdejní stojany na CNG však současně platí jedna výjimka, a to povolení krátkodobého používání stanovených měřidel v době mezi ukončením jejich opravy a ověřením na dobu 30 dnů za podmínek uvedených v Rozhodnutí číslo 0111-RS-C003-20 (viz úřední deska ČMI).

Kdo na všechno dohlíží

Zda je plněna zákonná povinnost, zjišťují kontroly orgánů státní správy. V případě dodržování zákona o metrologii se provozovatelé čerpacích stanic mohou setkat se státním metrologickým dozorem (SMD), který provádí Český metrologický institut (ČMI).

ČMI kontroluje, zda jsou stanovená měřidla používaná na čerpací stanici pravidelně ověřována tak, aby byla zaručena správnost jejich měření. U ověřených měřidel by motorista měl mít vždy jistotu, že zaplatí za skutečně odebrané množství pohonných hmot či aditiv, nebo že změřený tlak v pneumatikách má správnou hodnotu. Předmětem kontroly SMD ale není zjišťování kvality paliva. To už je úkolem jiných státních orgánů (ČOI).

Co státní metrologický dozor zajímá?

Při kontrole pracovníci ČMI kontrolují vedení evidence používaných stanovených měřidel, kde je vedena historie jejich ověřování včetně data posledního ověření, a dále provádí fyzickou kontrolu jednotlivých stanovených měřidel. Každé měřidlo totiž musí být zajištěno proti neoprávněné manipulaci a musí být opatřeno úřední značkou, která prokazuje platnost ověření.

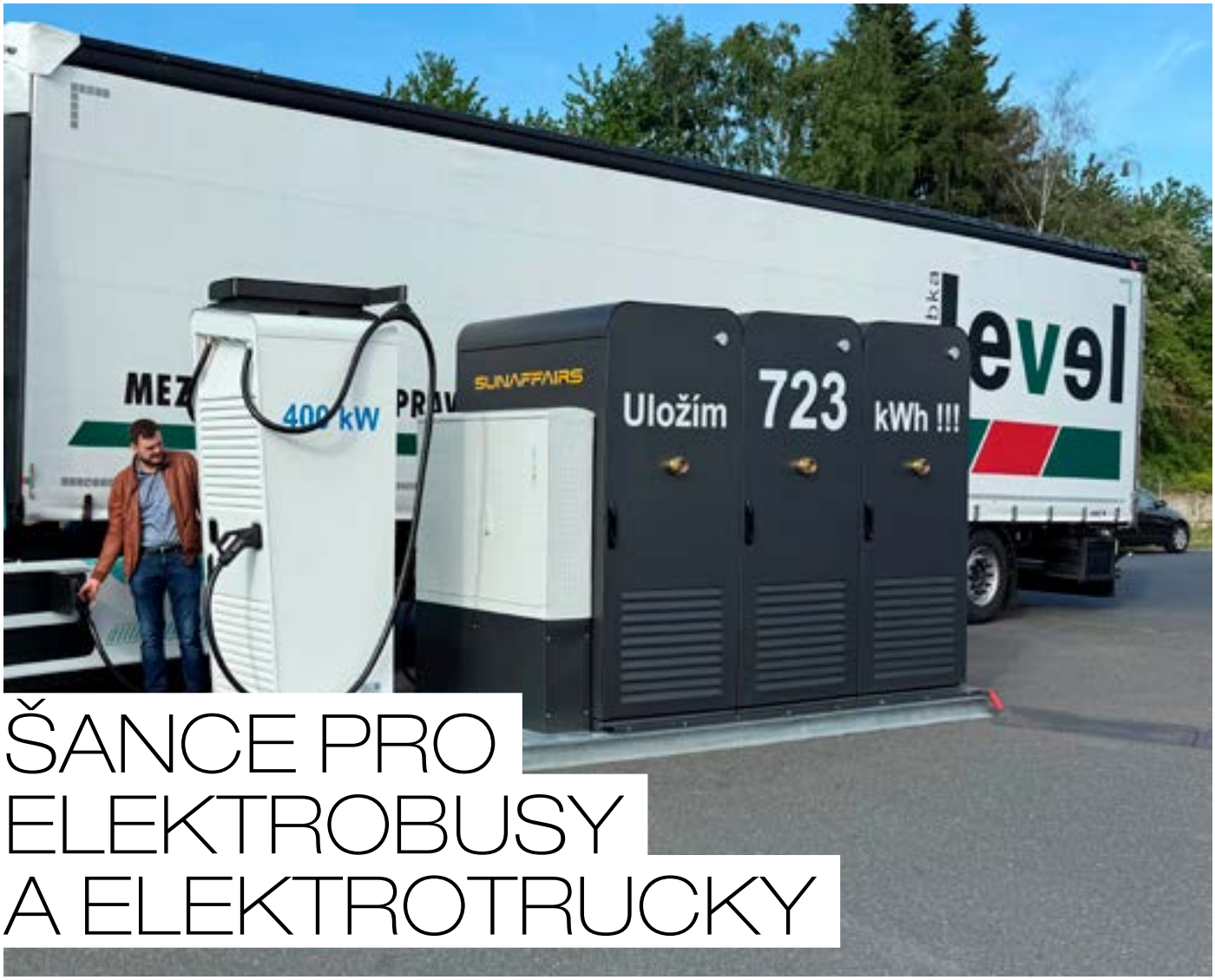


Jestliže se při SMD zjistí, že měřidla nejsou řádně ověřena, nebo je nesprávně, či není vůbec vedena jejich evidence, uvede toto kontrolní zjištění v protokolu o výsledku SMD. Protokol následně ČMI postoupí Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (ÚNMZ), který může zahájit správní řízení o přestupku a udělit sankci v podobě pokuty, a to až do výše jednoho milionu korun.



■ *AUTOR: Petr Barták*
Autor pracuje v Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví v Oddělení legální metrologie
FOTO: archív





ŠANCE PRO ELEKTROBUSY A ELEKTROTRUCKY

Společnost SG Equipment Finance (SGEF), lídr v oblasti financování firemních investic, podporuje přelomový projekt v oblasti elektromobility, kterým jsou samostatně fungující nabíjecí stanice BatteryHyperCharger (BHC). Stanice umožňují dobíjení elektrických autobusů, osobních a nákladních vozidel bez nutnosti připojení k elektrické síti.

Široká nabídka

BatteryHyperCharger 400 uvádí na trh společnost Sunaffairs, která se zaměřuje na udržitelný a decentralizovaný přístup k elektromobilitě. BHC umožňuje výkon až 400 kW bez nutnosti vysokonapěťového připojení. Díky integrovanému bateriovému úložišti o běžné kapacitě 723 kWh (3 moduly, každý s kapacitou 241 kWh) a možnosti napájení ze solárních panelů, běžné přípojky 400V/32A/63A, nebo jejich kombinace, je ideálním řešením pro místa s omezenou infrastrukturou. Stanice umožňuje autonomní provoz, a to i bez trvalého připojení k síti.

Novinkou v nabídce Sunaffairs je také menší varianta stanice, BatteryStorageCharger 200 kW, s výkonem 200 kW a kapacitou 482 kWh, která kombinuje dva bateriové moduly s technologií $LiFePO_4$ a rychlonabíječem Alpitronic. Díky mobilnímu skidovému provedení, možnosti napájení ze sítě i solárních panelů a provozu bez nutnosti vysokonapěťového připojení je ideální pro flexibilní nasazení v místech s omezenou infrastrukturou. Stanice umožňuje nejen rychlé DC nabíjení, ale i napájení dalších zařízení přes AC výstup, a je připravena k provozu během několika hodin.

V závislosti na velikosti vozového parku a počtu denních nabíjecích cyklů elektromobilů Sunaffairs nabízí také speciální řešení na míru. Možné jsou úložné kapacity až 1500 kWh na jednotku. Společnost zároveň

▶ Zpět na obsah

pracuje na nabíjecích systémech s výkonem až 500 kW/1000 kW, přizpůsobených konkrétním požadavkům zákazníků.

Rychlé připojení

Uvedení do provozu u zákazníka probíhá během několika hodin – stačí zapojit napájecí kabel 400 V a/nebo připojit k měniči fotovoltaiky, který dodává BHC napětí 400 V. Pro přepravu a umístění zařízení není potřeba žádná speciální základna, ani použití jeřábu či jiného zvedacího zařízení. BHC je přepravován na speciálním „skidovém návěsu/přívěsu", kdy se po vyložení jednoduše připojí k síti nebo měniči a okamžitě začne fungovat. Žádné jiné řešení není připraveno k provozu rychleji. Zařízení je určeno pro venkovní použití.

Cenově nejefektivnější nabíjení

Oba typy stanic jsou vyráběny v České republice, včetně baterií z Domažlic. Celý systém je dodáván jako kompletní mobilní řešení na klíč, postavený na flexibilním skidovém rámu, který umožňuje snadnou přepravu a instalaci. Díky možnosti využití solární energie a levných síťových tarifů (včetně záporných cen) nabízí cenově nejefektivnější nabíjení nákladních vozidel.

Řešení je ideální pro firmy a instituce, které plánují zavedení elektromobilů, ale nemají přístup k silné elektrické infrastruktuře (500–1000 kVA), a přesto potřebují rychlé nabíjení.

„Tento projekt ukazuje, že budoucnost elektromobility nemusí nutně znamenat rozsáhlé stavební úpravy a investice do sítě. Díky inovativním řešením, jako je BatteryHyperCharger, je možné elektrifikovat dopravu i v místech, kde by to ještě před pár lety nebylo myslitelné," říká Eva Jiránková, obchodní ředitelka SGEFu, a dodává: „Možnosti dotací pro pořízení tohoto unikátního řešení momentálně řešíme s poradenskou společností Enviros, dceřinou společností Komerční banky."

S důrazem na udržitelnost

Stanici je možné pořídit prostřednictvím finančních produktů SGEF, a to s rozložením splátek až na 10 let, nulovou akontací a možností využít zvýhodněné podmínky financování z fondů Evropské investiční banky (EIB).

Doplňující informace k BHC

1. Ostrovní provoz bez připojení k síti je možný.
2. Nabíjení baterií probíhá přes měnič (inverter).
3. Stanice je vhodná pro dočasné i trvalé instalace.
4. Uživatel může přímo napájet vozidla vlastní solární energií.

Pořizovací hodnota stanice BHC 400 je 280 000 EUR bez DPH, zatímco menší 200kW provedení stojí 185 000 EUR bez DPH. Typickými zákazníky pro tento typ produktu jsou logistické firmy, regionální dopravci, municipální správy nebo developerské společnosti budující udržitelné areály.

SGEF je dceřinou společností Komerční banky a součástí mezinárodní skupiny Société Générale. Díky zázemí silné bankovní skupiny a zkušenostem v oblasti strukturovaného financování SGEF podporuje firmy v jejich růstu a pomáhá jim s digitalizací a energetickou transformací.

■ *AUTOR: SG Equipment Finance*
FOTO: archív

NASTARTUJTE SVOU ZELENOU BUDOUCNOST S NÁMI

Máme pro vás chytré řešení pro investice do elektromobility i energetických úspor.

NABÍZÍME

- Financování na míru pro elektrická vozidla, fotovoltaiky, nabíječky, bateriová úložiště
- Flexibilní produkty – finanční leasing, operativní leasing, investiční úvěr
- Dotační poradenství – pomůžeme vám zorientovat se v možnostech podpory
- Výhodné pojištění s nadstandardním krytím rizik
- Zázemí silného partnera – Skupiny Komerční banky

Připojte se k firmám, které investují do efektivního a ekologického provozu. Pomůžeme vám na cestě ke změně.





ČERPAČKA PRO LODĚ I NA LABI

Ministr dopravy Martin Kupka, ředitel ŘVC ČR Lubomír Fojtů a starosta Roudnice František Padělek společně koncem června slavnostně otevřeli novou čerpací stanici pro lodě na Labi. Servisní centrum vzniklo v těsné blízkosti přístaviště pro malá plavidla a vedle tankování pohonných hmot nabízí také odčerpání odpadních a nádních vod a doplnění pitné vody.

Komplikace zpozdily stavbu

„Rozvoj vodní dopravy je spojen nejen se zajištěním splavnosti řek či dostatečně husté síti přístavišť, ale i s kvalitní podpůrnou infrastrukturou pro její každodenní provoz. Servisní centrum v Roudnici nad Labem je prvním důležitým krokem ke zvýšení bezpečnosti a komfortu zásobování malých i velkých lodí. Věřím, že podobných zařízení bude na našich vodních cestách dále přibývat, ještě letos by měla obdobné služby plnit i nová servisní loď v Praze," uvádí ministr dopravy Martin Kupka.

„Stavba se ve svém průběhu potýkala s různými komplikacemi, které její dokončení zpozdily téměř o jeden a půl roku. A nyní zde mohou vůdci plavidel natankovat přímo do svých lodí bez nutnosti používat kanystry. Zatím je možné tankovat běžný benzín a naftu. Tankování nafty bez spotřební daně pro lodě sloužící k podnikání bude spuštěno až po schválení celním úřadem během léta," vysvětlil Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. Stavební náklady ve výši 120 mil. Kč bez DPH financoval Státní fond dopravní infrastruktury.

Servisní centrum v Roudnici umožňuje lodím bezpečně a pohodlně tankovat pohonné hmoty v podobě nafty a benzínu, odevzdávat tříděný odpad, nakupovat drobný spotřební materiál k provozu plavidel a v průběhu léta bude zprovozněno také doplňování nádrží plavidel pitnou vodou a odčerpávání odpadních a nádních vod k následné likvidaci. Během zásobování může být plavidlo připojeno na břehovou přípojku elektrické energie. Ověřovací provoz slouží k ověření správného fungování všech prvků čerpací stanice a servisního zázemí. Ukončen by měl být během několika měsíců.

Dva provozní celky

Servisní centrum je rozděleno do dvou provozních celků – servisního stání na břehu a provozního zázemí. Servisní stání, které je tvořeno pevným molem je situováno přímo u vody. Slouží k přistávání plavidel a přímému čerpání pohonných hmot do lodních nádrží pomocí čerpacích pistolí. Není tak nutná složitá manipulace s kanystry, kdy hrozí riziko znečištění vodního toku.

Na servisním stání bude také možné hadicemi přímo z plavidel odčerpat odpadní a nádní (s možným znečištěním ropnými látkami) vody do zázemí servisního centra. Běžné odpadní vody bude odvádět městská kanalizace, vody znečištěné ropnými





látkami budou shromažďovány v nádrži a odváženy autem k ekologické likvidaci.

Čerpání zjednoduší tankautomat

Zároveň bude možné na mole pomocí hadice doplnit pitnou vodu. V rámci technologického zázemí jsou umístěny i kontejnery k odběru komunálního a tříděného odpadu. Vlastní molo je uzpůsobeno tak, aby bezpečně odolalo průchodu velkých vod, které pravidelně břeh zaplavují. Provozní zázemí servisního centra s nádržemi je pak umístěno až nad úrovní ohroženou povodněmi.

Do servisního centra nainstalovala firma Unicode také tankovací automat CardManager. Pokud bude chtít plavidlo tankovat pohonné hmoty či vodu, nebo naopak odpadní vody odčerpávat, posádka si na ovládacích stojanech u provozní budovy navolí požadovanou službu, provede bezhotovostní úhradu a následně z příslušné čerpací pistole umístěné na servisním stání na mole čerpá příslušné hmoty přímo do nebo z plavidla.

■ *AUTOR: PR*

FOTO: archív

UCS UNICODE SYSTEMS

TANKOVACÍ AUTOMATY

- Podpora všech typů bezhotovostních plateb
- Podpora věrnostních systémů
- Dotykový displej LCD 7, 8 nebo 10" Anti-Scratch
- Provozní teplota -20 až +60 °C, vlhkost do 95 %
- Vysoký jas a kontrast monitoru
- Plně integrovaný do řídících systémů UNICODE
- Určeno pro veřejné i samoobslužné stanice
- Soulad s mezinárodními předpisy
- Certifikace TÜV SÜD
- Vestavby pro většinu typů výdejních stojanů



PROFESIONÁLNÍ RYCHLÉ POHODLNÉ ÚSPORNÉ

www.unicodesys.cz sales@unicodesys.cz +420 602 361 232 SINCE 1990



DVA PORTÁLY PRO JEDEN SERVIS

Švýcarská společnost Emil Frey, která patří mezi největší prodejce automobilů v České republice, dokončuje nové servisní a školicí zázemí Kyje. Součástí rozsáhlého projektu, který stojí v komerčním areálu Černý Most budou i dvě portálové mycí linky značky Christ.

Skupina Emil Frey působí tuzemském trhu od roku 1993. Postupně se vyprofilovala jako importér značky Subaru a prodejce vozů Toyota, Kia a Suzuki. V roce 2016 se stala oficiálním českým dovozcem značek Citroën a Peugeot, v roce 2019 přibylo zastoupení značky Opel a v roce 2022 portfolio firmy rozšířily značky Alfa Romeo, Fiat a Jeep ze skupiny FCA, které dnes tvoří skupinu Stellantis. Švýcarská rodinná firma letos slaví 100 let od založení a je největším prodejcem aut v Evropě. Zaměstnává přes 20 000 lidí, v roce 2022 prodala 600 000 nových i ojetých vozů a dosáhla obratu téměř 15 miliard eur.

Nové servisní a školicí zázemí včetně prezentačních ploch pro nové a zánovní automobily skupiny Emil Frey vyrostlo na ulici Skorkovská. Základní kámen byl slavnostně položen loni v květnu a v současné době se stavba připravuje na kolaudaci.

Mycí linky jsou dnes v podstatě nedílnou součástí autoservisů, protože třeba velké leasingové společnosti vysloveně vyžadují, aby automobily, které projdou servisem, z něj vystupovaly umyté. A je to zároveň oceňovaná služba pro stávající retailové zákazníky.

Nabídku ke spolupráci na stavbě portálových myček pro společnost Emil Frey získala německá společnost Christ. S ohledem na stavbu na zelené louce nebyla dopředu známa žádná omezení. Naopak, prostory pro mycí linky se plánovaly podle mycí technologie, která do nich měla být nainstalována. Jeden mycí portál bude k dispozici v samostatném zděném objektu, druhá je v hlavní budově a od servisních prostor je oddělen speciální roletou. Podle posledních trendů byly samozřejmě ošetřeny vnitřní povrchy prostorů obou mycích hal tak, aby maximálně odolaly agresivnímu prostředí, ve kterém se míchá mycí chemie a nečistoty z provozu zejména v zimních podmínkách. Na stěnách a podlaze najdete speciální dlaždice vyspárované epoxidem, strop je čistý beton.

Co se týče mycích technologií, v případě autoservisu padla volba na mycí linky Cadis. Modulární princip přitom umožňuje přesně přizpůsobit její výkon i schopnosti přesně definovaným potřebám. Tento model byl vyvinut s ohledem na speciální požadavky v oblasti čerpacích stanic, mycích center a ve variantě základního vybavení i pro autosalony. „Ta však není úplně malá. Lez využívat až šest druhů chemikálií, ve standardu jsou dokonce i dva vosky, konzervační a leštící," říká Jaromír Zmek z firmy Christ. Zákazníky by měl nadchnout působivý výsledek mytí a moderní nadčasový design. Model Cadis navíc pracuje s nejnižšími možnými hlukovými emisemi a současně vysokým výkonem (Low Emission, High Performance). Díky kompaktním vnějším rozměrům a velké mycí šířce tak splní veškerá přání.

Vedle funkční technologie zajišťující dokonalé umytí automobilu by nově použité

technologie měly přinést provozovatelům také poměrně značné provozní úspory jak na energiích, tak na vodě. To ve výsledku výrazně zkrátí návratnost celé investice. Za pozornost stojí také delší životnost portálu. Je to díky použití nejkvalitnějších materiálů, jejichž vzhled i funkčnost je zachována i v těch nejnáročnějších podmínkách, jaké dokáže atmosféra mycích center zejména v zimě připravit. Týká se to některých plastových dílů, které byly nahrazeny eloxovaným hliníkem. Čištění je také rychlé a snadné díky hladkému povrchu.



Špičkové patentované technologie

Oba mycí portály disponují shodnou šířkou mytých vozidel 2,55 m a liší se výškou mytých vozidel. V jednom případě je to 2,3 m a ve druhém druhém 2,6 m. To umožňuje vjezd i užitkovým vozidlům včetně verzí s prodlouženým rozvorem, protože dodatečně instalované vodící lišty pro vozidla a kolejnice mycí linky jsou dostatečně dlouhé. Myčka si na začátku automobil nejdříve naskenuje a teprve potom se spustí zvolený program. Aktivní pěna je nanesena rovnoměrně po celé šířce vozidla. Boční vysokotlaké předmytí nabízí efektivní čištění se čtyřmi nebo šesti pevnými tryskami na každé straně. Zaručujeme tak důkladné vyčištění automobilu ze všech stran. Pěnové kartáče s přímým pohonem umožňují bleskovou změnu směru otáčení, což urychluje mycí proces a snižuje náklady, které jsou oproti předchozí generaci portálových myček o 10 procent nižší. Zároveň se výrazně snížila i hlučnost celého zařízení. Boční kloubové kartáče se speciální patentovanou technologií naklánění Optiflex pak mohou přesně kopírovat tvar vozidla, a zajistí tak maximální čisticí výkon. Nízký a rovnoměrný přítlak navíc zajišťuje obzvláště šetrné čištění a použití pohonů pojezdů a kartáčů se šnekovou převodovkou zaručuje tichý provoz.





Specialitou nové linky jsou kartáče na kola Whell Master s inteligentní technologií, která reaguje na skutečnost, že dnešní automobily mají kola nejrůznějších rozměrů a designů. Pomocí senzorů systém zjistí polohu a průměr kola a automaticky zvolí ➲



➲ vhodný program mytí kola. Speciální mechanismus pak umožňuje jakýmsi planetovým pohybem umýt až 21palcová kola k jejich obvodu. Jedná se ovšem o příplatkové zařízení, které tento zákazník nepožadoval. Inovace se dočkalo také sušení, které má o 15 procent vyšší výkon a optimalizované průtoky širších dmychadel. Koncept ventilátorů Silent je znatelně tišší a horizontální dmychadlo má rozšířený rozsah otáčení až dvakrát 60°.

Maximální využití recyklované vody

Co se týče vody, využívá myčka vodního řádu v kombinaci s recyklovanou vodou, která projde systémem na recyklaci vody Christ Fontis. Zařízení se optimálně začleňuje do systému technologie nádrže, mycí chemie a kvality užitkové vody. Fyzické čištění vody pomocí pískového filtru je osvědčené desítky let a představuje záruku jednoduchého provozování linky. Zařízení nevyžaduje přílišnou péči, protože systém pracuje plně automaticky a samočinně, úpravu vysoké kyselosti vody pak zajišťuje přidání hydroxidu sodného do přefiltrované vody, což se opět děje zcela automaticky po zjištění pH.

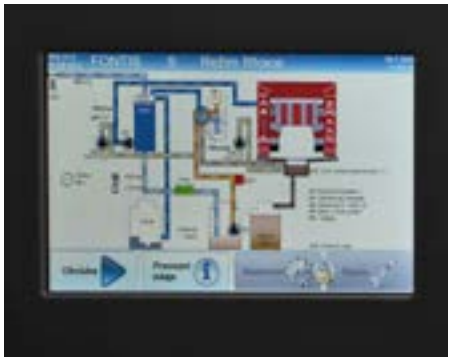
Díky této recyklační metodě se dosahuje dobrá kvalita užitkové vody a vysoká míra recyklace ve výši až 90 procent. „Čistá pitná voda je pro mytí automobilů příliš cenná. Má tedy smysl používanou mycí vodu upravovat a opětovně používat. Kromě ekologických aspektů hrají při tomto rozhodnutí roli i zákonné požadavky a hospodářské faktory, jako jsou náklady na pitnou a odpadní vodu," vysvětluje Jaromír Zmek a dodává, že na umytí celého automobilu je potřeba v průměru okolo 35 litrů vodovodní vody, z toho asi 32 litrů vyteče do čističky. Celkem se na umytí jednoho automobilu spotřebuje v průměru 200 litrů vody.

Zařízení na úpravu vody Fontis jsou vyvinuta speciálně pro použití v automobilových mycích linkách. V kompaktní formě v sobě spojují kompletní techniku včetně zásobní nádrže mycí vody, křemenného filtru a čerpadla na zvýšení tlaku. V případě mycí linky v servisním centru Emil Frey se čistá voda z řádu bude využívat pouze na závěrečný oplach a na míchání s chemií na voskování, zbytek bude zajišťovat recyklát z čističky Fontis.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč*
FOTO: autor















▶ Zpět na obsah


PETROL
PARTNER
CADIS
Portálová mycí linka
The Real Car Wash Company
Christ
WASH SYSTEMS



OPRAVDU ZABRÁNÍ ÚNAVĚ A ZLEPŠÍ VÝKON?

Každý z nás má určitě někdy den, kdy se cítí fyzicky nebo psychicky unavený a potřebuje rychlou vzpruhu. Někteří z nás dohání energii hrnkem kávy, jiní sáhnou po energetickém nápoji. Jsou ale „energydrinky“ opravdu vhodným způsobem, jak podpořit mentální nebo fyzický výkon?

Kombinace cukru, velké dávky kofeinu a bublinek není něco, co bychom měli vyhledávat pravidelně. Přitom se dá říct, že energetické nápoje v současné době patří mezi nejoblíbenější nápoje dnešních dětí a mládeže. Energetické nápoje sice možná dost dobře chutnají, ale při pravidelné konzumaci mohou přinášet různá zdravotní rizika. Konzumovat by se proto měly jen občas, když opravdu potřebujete rychle načerpat energii.

Co to znamená energydrink?

Energetický nápoj můžeme popsat jako nápoj, který obsahuje vysokou hladinu stimulačních přísad (nejčastěji kofeinu), cukru či sladidel a občas i drobné množství mikronutrientů a jehož hlavním účelem je stimulace CNS a podpora bdělosti, koncentrace a výkonu. Můžeme se setkat i s energetickými nápoji s obsahem BCAA, karnitinu a dalších látek a takové produkty často zakoupíte spíše v obchodech se sportovní výživou.

Běžný energetický nápoj o objemu 500 ml obsahuje přibližně 54 až 62 gramů přidaného cukru, tedy sacharózy. Dle doporučení zdravotních institucí by se příjem cukru měl denně pohybovat maximálně na hranici 10 % celkového denního příjmu kalorií. A tuto hranici mnohdy překonáme už jednou plechovkou energetického nápoje.

V drincích s označením „bez cukru“ najdeme umělá sladila. Co se týče kalorického příjmu, nezatíží ho tolik, jako varianty s cukrem, ale nelze je označovat jako zdravější. Nejčastěji v energetických nápojích najdeme sladidla jako acesulfam K, aspartam, případně sukralózu.

Mezi základní ingredience energetických nápojů patří kofein, který je i zodpovědný za jejich stimulační účinek. Množství kofeinu v nápojích se liší, ale většinou se pohybujeme v poměrně vysokých dávkách. Většina nápojů obsahuje mezi 70 až 240 miligramy kofeinu na celou plechovku. Pro srovnání jedna sklenička coly nebo jiné perlivé limonády obsahuje asi 35–40 mg kofeinu, menší hrnek kávy potom kolem 75 mg.

Součástí drinků jsou také vitaminy B6 a B12, které jsou pro organismus velmi důležité pro správnou funkci buněk, tvorbu DNA a bílkovin. Vitamíny řady B pomáhají buňkám štěpit sacharidy na energii. V ener-

▶ Zpět na obsah

getických nápojích jsou často tyto vitamíny obsaženy až v desetinásobku doporučené denní dávky. Nadbytek tělo bez využití vyloučí. A přidává se do nich ještě L-karnitin, což je látka, kterou naše tělo přirozeně obsahuje. Má vliv na metabolismus tuků, je důležitý pro správnou funkci svalů, stimuluje kognitivní funkce a pomáhá regulovat hladinu cukru v krvi. A nezbytná je zde také voda, která pochopitelně nepředstavuje žádná rizika a organismus ji potřebuje.





V čem je škodlivý

Jedním z hlavních problémů s energydrinky je vysoký obsah cukru. Cukr dodává rychlou energii, ale může způsobit nárůst hladiny cukru v krvi a přispívat například k obezitě nebo zubním kazům. Kombinace kofeinu a cukru může vést ke zvýšenému tlaku, srdečním problémům a trávicím potížím.

Po vypití energetického nápoje většina lidí pocítí první změny už během 10 až 15 minut. V těle dochází k postupnému vstřebávání kofeinu a dalších povzbuzujících látek, jako je taurin, cukr nebo vitaminy skupiny B. Srdeční tep se zrychluje, hladina cukru v krvi stoupá a mozek je krátkodobě aktivnější.

Jaká negativa tedy může přinášet časté nebo nadměrné popíjení energydrinků? Může dojít například k předávkování kofeinem, které může vést k nadměrné únavě, nervozitě, bolestem hlavy, poruchám srdečního rytmu, potížím se spánkem, průjmu, dehydrataci nebo dokonce může způsobit tlak na hrudi vedoucí k infarktu.

Jsou vhodné pro děti?

Složkami, na kterých stojí složení „energeťáků“, jsou cukr a kofein. Cukr představuje rychlý zdroj energie a kofein má potlačit únavu. Nervový systém sice stimuluje, ale ve výsledku také bývá příčinou nesoustředěnosti, zvýšené agresivity a nakonec nespavosti. Dlouhodobé užívání může u dětí vést k rozvoji depresí či úzkostí, ale dokonce i k poškození mozku.

Fyzické i psychické zdraví dětí neovlivňuje neblaze jen zvýšené množství kofeinu. Mezi další nebezpečné složky patří benzoan sodný a fenylalanin. První uvedený poškozuje buňky, včetně těch mozkových, a zvyšuje produkci škodlivých volných radikálů. Navíc je benzoan sodný v kombinaci s vitamínem C potenciální karcinogen. Fenylalanin je jednou z esenciálních aminokyselin, kterou pro svůj život potřebujeme. Konzumací energydrinků ale dodáváme do těla mnohem větší množství fenylalaninu, než potřebujeme. V takovém množství pak působí jako neurotoxin a může způsobovat zánik neuronů neboli mozkových buněk.

Obsah hlavního stimulantu kofeinu v jedné plechovce energetického nápoje je zhruba stejný jako v šálku silné kávy. To, že by děti neměly kofein přijímat vůbec, je dokázaný fakt. Vypije-li dítě dvě anebo ➲





➲ i více plechovek za den, dá se předpokládat, že se účinek povzbudivého alkaloidu zvrhne ve spánkovou poruchu. Pro vývoj mozku a nervové soustavy dětí je to naprosto zásadní prvek zdravého života. Následek nedostatečného hlubokého spánku pro dítě znamená pomalejší vývoj mozku a zvýšené riziko psychických poruch a nemocí.

Organismus dítěte je na kofein a další stimulační a psychoaktivní látky velmi citlivý. Nadbytek kofeinu představuje nadměrnou zátěž i pro dospělého, tím spíše pro dítě. Zvýšení srdeční frekvence a krevního tlaku je další z neblahých vlivů kofeinu. U dětí a dospívajících tak může docházet k prudkému zvýšení krevního tlaku a vyvolání srdeční arytmie. To může přivodit křeče, srdeční záchvat, cévní mozkovou příhodu, infarkt, náhlou zástavu srdce nebo selhání ledvin.

Poslanci ze zdravotnického výboru připravili novelu zákona o regulaci prodeje těchto nápojů, podle něhož by byl prodej energetických nápojů možný až od 18 let. Do voleb ale zákon už schválen nebude.



Tichý zabiják cukr

Obsah cukru v energetických nápojích je obrovský. Přísun takového množství cukru a související časté kolísání hladiny glukózy ovlivňuje sekreci inzulinu, které se nakonec projeví jako diabetes mellitus neboli cukrovka 2. typu. Ani umělá sladidla v Zero produktech nejsou řešením. Umělá sladidla jsou chemické látky, se kterými naše tělo nakládá jako s toxiny, tedy jako s jedy, které se snaží zlikvidovat. Představují obrovskou zátěž pro játra.

Vypitím jedné plechovky „energeťáku" pokryje dítě nebo dospívající dávku cukru, kterou by mělo mít rozloženou do celého dne. Rovnováha mezi energetickým příjmem a výdejem tedy kolísá směrem k nadměrnému příjmu a tím k nadváze a následné obezitě. Podle průzkumu dTestu některé energetické nápoje obsahují více než deset kostek cukru v půllitrovém balení, což je dvakrát více než doporučená denní dávka pro dítě.



Kofein i cukr na sebe váží nemalé množství vody a odvádějí ji z těla ven. Tělo dospělého člověka je tvořeno cca ze 60 % vodou. Procento vody v těle dítěte je ještě významně vyšší a reakce dětského těla a psychiky na nedostatek vody mnohem intenzivnější.

Pít či nepít?

Většina lidí konzumuje energetické nápoje s vidinou podpory mentálního i fyzického výkonu. Je ale konzumace těchto nápojů zdravá? Samozřejmě záleží na konkrétním typu nápoje a také na frekvenci, s jakou jej popíjíme. Protože něco jiného je dát si ho jednou za měsíc a něco jiného je začínat každý den půllitrovou plechovkou „energeťáku", abychom vůbec byli schopní fungovat. Některé energetické nápoje obsahují vitamíny, minerály, aminokyseliny a další sloučeniny, jejichž cílem je navodit pocit bdělosti, výzkumy naznačují, že stimulační účinky energetických nápojů jsou dány především vysokým obsahem kofeinu. Rozumné množství kofeinu nemusí být pro většinu dospělých nijak závadné, ale u jedinců citlivějších na kofein, dětí a dospívajících, může vyšší obsah kofeinu způsobit zdravotní potíže či nevolnosti. Jejich popíjení se rovněž nedoporučuje těhotným ženám.

■ *AUTOR: Alena Adámková*
FOTO: archív

GUARANA MÍSTO TAURINU

Doba, kdy zákazníci sáhli po prvním energetickém drinku, který uviděli, je pryč. Dnes chtějí víc – chuť, funkci, styl. A právě proto je tady Semtex Extrem, nová řada energetických drinků bez taurinu, zato s guaranou, matchou a přírodním kofeinem, která perfektně sedí zákazníkům na cestách.

Na přírodní bázi

Guarana obsahuje přírodní kofein, který se vstřebává pomaleji. Dodává tak energii postupně a její účinek je rovnoměrnější a déle trvající než u běžného kofeinu. Spolu s matchou tvoří guarana funkční základ Semtexu Extrem – energii, kterou tělo využije efektivněji a příjemněji.

Spotřebitelé čím dál víc sledují složení a chtějí přírodní alternativy – Extrem jim to dává bez kompromisů. Energetické nápoje jsou navíc nejrychleji rostoucí kategorie na čerpacích stanicích. Perfektně sedí zákazníkům na cestách.

Nové příchutě

Řada Extrem nabízí trendy příchutě jako Passion Fruit, Matcha & Guarana nebo Mandarin v limitované edici vytvořené s rapperem Separem. Každá z variant je výrazná, svěží a vizuálně nepřehlédnutelná. Tuto řadu doporučuje zařadit do nabídky také obchodní oddělení Kofoly.

Kromě toho značka nabízí i klasiky jako Original, ovocný Juicy Grapefruit nebo netradiční Cactus.

Značka Semtex spadá do portfolia společnosti Kofola ČeskoSlovensko, která rozvíjí tradiční československé značky.

■ *AUTOR: PR Kofola*
FOTO: archív



PRÁZDNINY PATŘÍ K NEJTRAGIČTĚJŠÍM OBDOBÍM ROKU

Letní prázdniny lákají mnoho lidí k cestování. Češi míří na chalupu, do kempů, hotelů a apartmánů, odvážnější vyrážejí k moři nebo hor Chorvatska, Itálie, Slovinska, Rakouska nebo Polska. S tím, jak roste chuť cestovat, však roste i počet nehod. Prázdninové měsíce tak každoročně patří k nejtragičtějším obdobím na českých silnicích. Důvody? Přeplněné silnice, uzavírky, nervozita v kolonách, únava i prostý fakt, že automobil často řídí i ti, kteří usedají za volant jen výjimečně.



Jižním směrem více aut i nehod

„Detailní analýza dopravní situace v okresech, kterými vedou hlavní dovolenkové tahy na jih – například Břeclav, Hodonín, Znojmo, České Budějovice, Klatovy, Tachov nebo Domažlice –, ukazuje, že během července a srpna počet havárií na těchto tazích citelně stoupá. V červenci bylo za celé sledované období let 2010 až 2024 zaznamenáno 2 076 kolizí, v srpnu dokonce 2 163. To z těchto dvou měsíců činí období s nejvyšší nehodovostí – v červenci o 17,5 % a v srpnu o 22,4 % více, než činí měsíční průměr. Nejvíce nehod přitom připadá na pátky, kdy lidé hromadně vyrážejí na víkendové nebo i delší dovolené," uvádí datová analytička Portálu nehod Petra Marková.

Ještě znepokojivější je fakt, že havárie v letních měsících bývají častěji spojeny se zraněními, nebo dokonce úmrtími. Více než každá druhá nehoda v červenci a srpnu se neobejde bez následků – v červenci u 53 % kolizí došlo ke zranění či úmrtí, v srpnu dokonce u více než 55 %. Pro srovnání: například v únoru se to týká „jen" 38 % nehod. Nejde tedy jen o vyšší počet letních kolizí, ale i o jejich závažnost. Dlouhé jízdy, únavné podmínky, přeplněné silnice a častější chyby řidičů – to vše zvyšuje riziko fatálních následků.

Dobrý start začíná doma

Pro bezproblémové a bezpečné cestování autem během léta je klíčová příprava. Ještě před odjezdem je vhodné nechat vůz zkontrolovat – ideálně v servisu – nebo alespoň svépomocí prověřit stav pneumatik, brzd, klimatizace, provozních kapalin i světel. I drobná technická závada se totiž během dlouhé cesty může proměnit v závažný problém. Při plánování trasy je vhodné vyhnout se dopravním špičkám – největší nápor bývá v pátek odpoledne a v sobotu dopoledne, kdy tisíce lidí vyrážejí na dovolenou. Ideální je vyjet buď brzy ráno, nebo až večer, kdy je provoz slabší a teploty příznivější.

Dlouhé jízdy si žádají pravidelné přestávky. Odborníci doporučují zastavit alespoň každé dvě až tři hodiny, krátce se projít, občerstvit se a znovu načerpat koncentraci. Mikrospánek za volantem patří k nejnebezpečnějším situacím, a právě letní únava bývá často podceňovaná. V horkých dnech je důležité udržovat v autě příjemnou teplotu – ideálně mezi 22° a 24° C. Klimatizace by měla fungovat, ale ani ta nenahradí pohodlné a vzdušné oblečení, které pomáhá zvládat vedro i stres.

Důležitý je i pitný režim posádky. V horku tělo rychle ztrácí tekutiny, což snižuje schopnost soustředění a zvyšuje podrážděnost. V autě by proto neměla chybět dostatečná zásoba vody – ideálně neperlivé a ne příliš studené. Zvláštní pozornost si zaslouží děti, které cestování často snášejí hůře než dospělí. Je vhodné jim připravit oblíbené hračky, knihy nebo audiopohádky a vyhnout se drobným či ostrým předmětům, které mohou být nebezpečné při prudkém brzdění nebo nárazu. Pauzy během jízdy je vhodné přizpůsobit i jejich potřebám.

Neztrácejte nervy v kolách, plánujte

„Stres z dopravních kolon často vede k neuváženým manévrům, které mohou skončit nehodou. Řidiči, kteří se chtějí kolonám vy-

hnout, by měli sledovat aktuální dopravní informace (v Česku prostřednictvím Zelené vlny radiožurnálu) a prostřednictvím aplikací Waze nebo Mapy.cz mít připravenou alternativní trasu. Na Mapy.cz navíc najdou i varování před rizikovými místy na českých silnicích, která poskytuje Portál nehod," říká Jan Chalas ze společnosti DataFriends, která Portál nehod provozuje.

Při cestě do zahraničí je nutné zkontrolovat nejen platnost dokladů a pojištění, ale také povinnou výbavu vozidla, která se může v jednotlivých zemích lišit. V některých státech jsou například povinné reflexní vesty pro všechny cestující, výstražný trojúhelník nebo alkoholtester. Různé mohou být i maximální povolené rychlosti či pravidla pro předjíždění.

Součástí důkladné přípravy je také kvalitní pojištění – ať už cestovní, nebo havarijní, které platí i v zahraničí. Před cestou je rovněž vhodné zarezervovat si ubytování, aby se stres z hledání volného místa na poslední chvíli nepřenesl i do řízení. A v neposlední řadě je třeba sledovat vývoj počasí. Prudké letní bouřky, přívalové deště nebo vysoké teploty mohou cestu výrazně zkomplikovat a je nutné jim přizpůsobit jak trasu, tak styl jízdy nebo dobu



dojezdu. Bezpečná dovolená totiž nezačíná až na pláži nebo v horách, ale už ve chvíli, kdy zavíráte zavazadlový prostor a usedáte za volant.

Motorkářská svoboda s vysokým rizikem

Letní měsíce nejsou jen sezónou rodinných dovolených v automobilech nebo karavanech. Čím dál tím více Čechů vyráží za odpočinkem také na motocyklu. Také motorkáři míří na jih Evropy za sluncem, mořem a horskými silnicemi, které nastavují vysněnou dovolenou podle motta, že i cesta může být cíl. Motocykl je v létě ještě větším symbolem svobody – zároveň však představuje dopravní prostředek s nejvyšší mírou rizika.

„Analýza Portálu nehod ukazuje, že počet nehod motorkářů v letních měsících při cestách na jih výrazně stoupá. Zatímco v dubnu je jejich počet ještě relativně nízký, v červenci a srpnu se zvyšuje 2,5násobně. Důvod je zřejmý – vedle tradičních víkendových vyjížděk začínají motorkáři vyrážet i na vícedenní zahraniční dovolené, často přes Rakousko a Slovinsko až k jadranskému pobřeží," komentuje datová analytička Portálu nehod Petra Marková.

Silnice v okresech jako Břeclav, Znojmo, Hodonín, Domažlice či České Budějovice tak v létě zažívají zvýšený provoz nejen automobilů, ale i motocyklů. Problémem je, že i drobná chyba v sedle motorky může mít mnohem závažnější následky než při jízdě v autě. Motorka je symbolem volnosti a radosti z jízdy – ale v letním provozu plném kolon, horka a nepozorných řidičů je nezbytné jet s maximálním respektem. Nejlepší vzpomínky z cesty za sluncem si totiž odvezete tehdy, když se z ní bezpečně vrátíte.

■ *AUTOR: PR*
FOTO: archív

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

PETROL PARTNER

Nabízíme komplexní řešení. Dodáváme **AdBlue®** i systémy pro veřejný výdej.



Máme nový web!
adam-bluesky.cz

ADAM & PARTNER, s.r.o.
Radlická office, Radlická 348/142
Praha 5, PSČ 15000
+420 222 515 591
info@adam-partner.cz

PRACOVNĚPRÁVNÍ VZTAHY PŘI BLACKOUTU

Začátkem července se část České republiky potýkala s poměrně rozsáhlým výpadkem elektrického proudu, který zkomplikoval po několik hodin fungování mnoha podnikatelům. Tento stav pak dopadl i na některé čerpací stanice, které musely výpadek a jeho následky řešit v rovině samotného provozu a problematiky pracovněprávních vztahů.

Za situace, kdy provozovatel čerpací stanice nemůže činnost v důsledku výpadku elektrického proudu vůbec provozovat, a tedy ani zaměstnancům přidělovat práci, jedná se o překážku na straně zaměstnavatele ve smyslu § 207 písm. a) zákoníku práce. Tato překážka v práci se uplatňuje v případech, kdy dojde k přerušení práce z důvodu přechodné závady způsobené poruchou na strojním zařízení, kterou nezavinil, v dodávce surovin nebo pohonné síly, chybnými pracovními podklady nebo jinými provozními příčinami a zaměstnanec není zároveň převeden na jinou práci. Zaměstnavatel je pak povinen po dobu trvání této překážky (není-li zaměstnanec převeden na jinou práci) vyplácet zaměstnanci náhradu mzdy ve výši nejméně 80 % jeho průměrného měsíčního výdělku (může tedy případně i více).

Zákon dále poskytuje zaměstnavatelům možnost zaměstnance i bez jejich souhlasu po dobu nezbytné potřeby převést na jinou práci, než byla sjednána, jestliže je to třeba k odvrácení mimořádné události nebo jiné hrozící nehody, nebo ke zmírnění jejich bezprostředních následků. Jak je zřejmé, tak v případě masivnějšího výpadku proudu bude vždy třeba zkoumat individuální okolnosti a v praxi ČS k naplnění této podmínky nemusí zpravidla pro nezbytnost mimořádnosti vůbec dojít a bude se jednat spíše o výjimečné případy (může se jednat o případy zajištění bezpečnosti či ekologie v souvislosti s nakládáním s PHM, výpadkem činnosti různých čidel s bezprostředním ohrožením apod.). Převedení může být provedeno pouze po nezbytně nutnou dobu.

Provozovatelé ČS by měli případné převedení na jinou práci s dotčenými zaměstnanci předem projednat a je rovněž vhodné o takovém projednání pořídit krátký zápis podepsaný zaměstnancem. Nemělo by být též opomínáno, že při převedení zaměstnanců je třeba brát v potaz i jejich zdravotní stav a to, zda jim takový stav výkon jiné práce vůbec umožňuje.

■ *AUTOR: Vít Havrda*
Autor je trvale spolupracujícím advokátem advokátní kanceláře KODAP legal s.r.o.

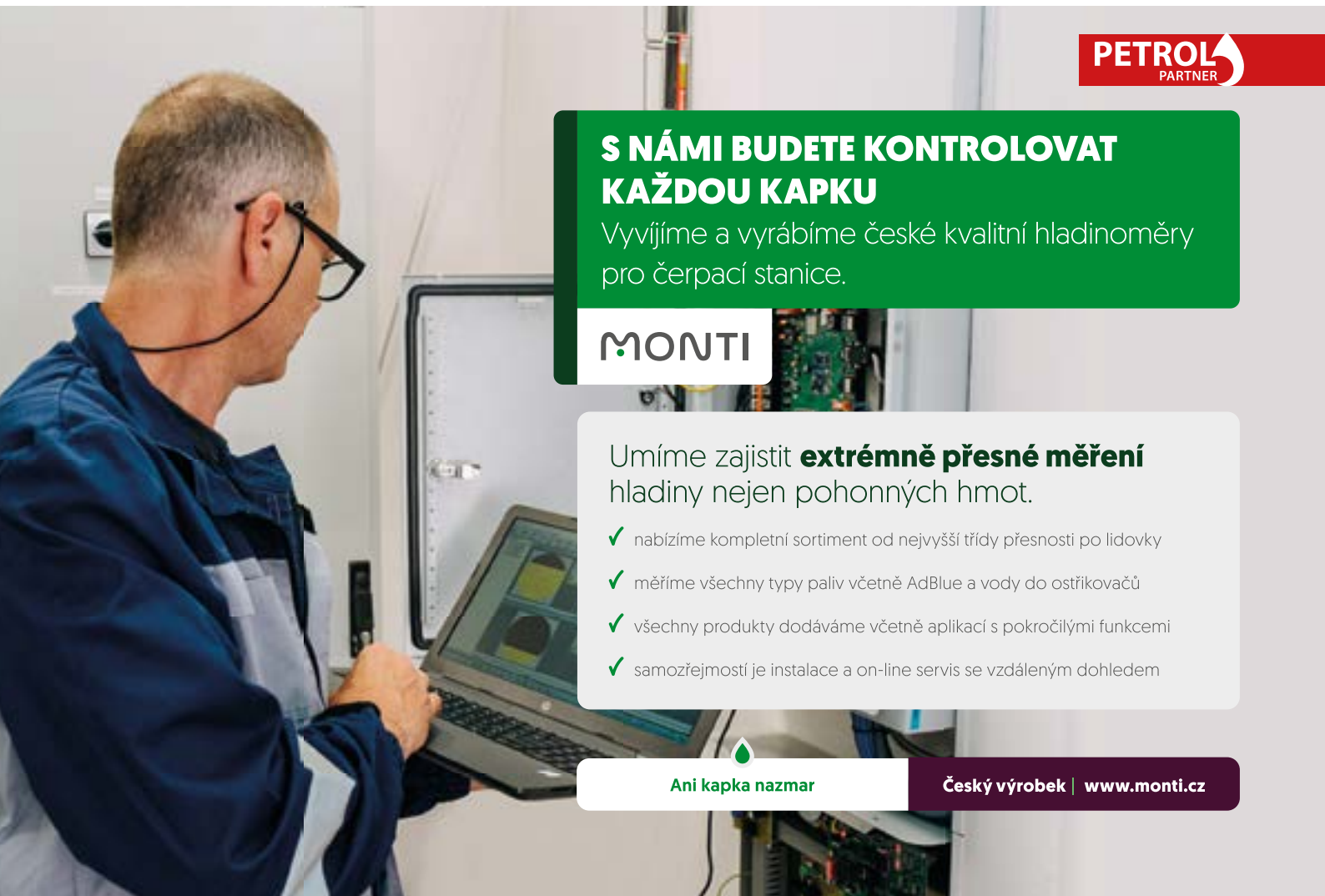


EURODATA MEZI ŠPIČKOU V CYBERSECURITY HACKU

Třináctičlenný tým vývojářů úspěšně reprezentoval společnost eurodata AG na prestižní mezinárodní soutěži „Global Cyber Skills Benchmark CTF 2025: Operation Blackout“. Soutěž pořádaná platformou Hack The Box přilákala více než 790 týmů z celého světa. Účastníci se zde museli postavit fiktivnímu autoritářskému režimu a zabránit mu v narušení stability mezinárodní infrastruktury.

V rámci virtuálního scénáře kyberbezpečnostní mise bylo cílem odvrátit útoky na kritické infrastruktury, nouzovou komunikaci, integritu dat i digitální systémy. Soutěž zahrnovala celkem 103 úkolů, přičemž týmu eurodata se podařilo úspěšně vyřešit 73 z nich. K úspěchu byly zapotřebí pokročilé znalosti v oblastech jako forenzní analýza, programování, OSINT, mobilní bezpečnost, ale i v kategoriích jako reverse engineering, FullPwn, kryptografie, průmyslové řídicí systémy (ICS), webová bezpečnost, bezpečné programování, cloud, hardware, blockchain nebo umělá inteligence. Tým nejenže prokázal vysokou technickou zdatnost, ale i výjimečné schopnosti při řešení složitých problémů. Výsledkem bylo vynikající 58. místo v celkovém žebříčku, čímž se tým eurodata zařadil mezi nejlepších deset procent všech účastníků.

■ *AUTOR: PR eurodata*





DOVOLENÁ S ELEKTROMOBILEM

Dojet až k Jadranu nebo k polskému Baltu elektromobilem s jednou mobilní aplikací nebo čipem? Nic nemožného. Spolupráce se sítěmi v sedmi zemích pomohla zmnohonásobit českou síť veřejných dobíjecích stanic. Díky tomu je řidičům elektromobilů k dispozici přes 100 tisíc dobíjecích bodů po Evropě. Bez problému tak třeba zvládnou i více než tisícovku kilometrů z Prahy na Makarskou riviéru nebo okolo 750 km do baltského Gdaňsku.

Propojování sítí výhodou pro zákazníky

Například největší síť dobíjecích stojanů ČEZ Futurego dalších měsících plánuje přidat další tisíce dobíjecích bodů v západní Evropě. „Evropské propojování sítí provozovatelů má jednoznačná pozitiva, vidíme to i na odběrech zákazníků jiných operátorů v naší síti v České republice. Nyní tito řidiči jiných operátorů odebírají přes 1/3 z celkového dodaného množství energie našimi ČEZ Futurego dobíjecími stanicemi. Abychom jim umožnili kvalitní a časově odpovídající dobíjení, soustředíme se při výstavbě naší sítě hlavně na ultrarychlé stojany. Jejich počet chceme do konce roku zvýšit nad hranici 200 stanic a jejich podíl na celkovém výkonu sítě posunout přes 50 procent," říká manažer útvaru realizace a správa dobíjecích stanic ČEZ Tomáš Chmelík.

„Delší dojezdy nových elektroaut a hustší síť stanic s odpovídajícím zázemím znamenají pro lidi snadnější a pohodlnější cestování ekologickými vozy po celé Evropě. Díky roamingovým dohodám mezi operátory jednotlivých sítí se dnes řidiči bez obav vydávají i na mnohasetkilometrové cesty. Jsme rádi, že i zákazníci ČEZ Futurego mohou volně cestovat a dobíjet svá elektroauta už v sedmi evropských zemích. Síť spolupracujících partnerů jsme před letošními prázdninami znovu rozšířili, podstatně jsme třeba zahustili nabídku ve stále turisticky oblíbenějším Polsku. Aktuálně nabízíme dobíjení na více než 100 tisíci bodech. Další zvýšení dobíjecího komfortu přinese v následujících měsících pokrytí Belgie, Nizozemska a Maďarska. Na konci roku by tak mohli řidiči pomocí naší aplikace nebo čipu dobíjet na 150 tisících bodech po celé Evropě," říká manažer útvaru dobíjecí služby ČEZ Martin Schejbal.

ČEZ Futurego aktuálně nabízí řidičům služby nejrozšířenější veřejné dobíjecí sítě v České republice. Lidé u nich načerpají v průměru nejrychleji, a to díky nejvyššímu celkovému výkonu sítě. Pro poslední rok přitom platí, že každá čtvrtá nově postavená „dobíječka" ČEZ měla výkon 150 kW a vyšší, který umožňuje řidičům během 10 minut doplnit baterie na dalších až 150 km jízdy. Dobíjecí huby s velkými počty stanic zase účinně odbourávají čekání řidičů na volný dobíjecí stojan. Díky těmto faktorům i probíhající zákaznické slevové akci „Z 0 na 100"

vzrostl počet registrovaných zákazníků už na více než 35 tisíc řidičů.

Výhody mobilních aplikací

Podobně se chová i společnost E.on. S kartou nebo čipem může zákazník společnosti E.on dobíjet ve všech zemích sousedících s Českem, a také v Maďarsku, Slovinsku, Chorvatsku a Itálii, tedy států, kam Češi často cestují. „Celkem je zákazníkům k dispozici přes 120 tisíc dobíjecích bodů v devíti evropských zemích," upozorňuje vedoucí oddělení Mobility Services Jakub Kott. Zároveň doporučuje kromě karty nebo čipu používat také mobilní aplikaci E.on Drive. „Ta má výhodu, že si v ní najdu všechny dostupné stanice v okolí, poznám, kdy je stanice volná, nebo obsazená. A také u každé vidím cenu, za kterou budu dobíjet."

Dobíjení lze samozřejmě spustit také jen pomocí aplikace, ale někdy je to zbytečně zdlouhavé. Hlavně za situace, kdy je na místě více stojanů a zájemce o dobíjení musí podle identifikačního čísla zkoumat, zda stojí u toho správného. „Osobně používám aplikaci k vyhledání stanice, k identifikaci přímo u stojanu pak kartu nebo čip," prozrazuje Jakub Kott, podle kterého je tento způsob nejpohodlnější.

S teslou je to jednodušší i levnější

Výjimku tvoří nabíjecí stanice Tesla Supercharger, které majitelům vozů Tesla nabízejí výhodné tarify a zároveň velmi jednoduché a rychlé spuštění nabíjení. Oproti mnoha jiným nabíjecím sítím vychází cena za kilowatthodinu u Superchargerů v řadě evropských zemí citelně nižší, což při delších cestách znamená znatelnou úsporu. Zatímco v Česku je počet Superchargerů stále poměrně nízký, v západní Evropě je jejich síť mnohem hustší. Cesta do zahraničí je proto pro řidiče Tesly bezstarostná – vestavěná navigace v automobilu automaticky naplánuje trasu a nasměruje vás ve správný čas na vhodnou nabíjecí stanici.

Neplatí to pouze pro modely značky Tesla. Kdo využívá nebo vlastní elektromobil, většinou si všimnul, že při plánování cesty může využívat software, který prostřednictvím navigačního systému pomůže s optimální trasou a navrhne místa, kde je třeba dobíjet elektromobil tak, aby na cestě strávil co nejkratší dobu nutnými zastávkami. Ty nejchytřejší systémy vám dokonce



navrhnou, kolik kWh bude třeba na jednotlivých stanicích nabít, abyste bez problémů dorazili do cíle své cesty a nemuseli se strachovat, že někde zůstane stát s prázdnou baterií. Tyto systémy však nepočítají s tím, že naplánované nabíjecí body budou obsazeny nebo v horším případě mimo provoz.

Problémy při dobíjení

Jenže zdaleka také ne všichni majitelé elektromobilů vítají skutečnost, že jsou při dobíjení svého vozu často odkázáni jen sami na sebe. I když se situace pomalu zlepšuje, přesto se většina dobíjecích stanic stále nachází mimo zázemí čerpacích stanic a tím i bez přítomnosti živé obsluhy.

Situace bývá nepříjemná hlavně v zahraničí, kdy motorista dorazí ke stanici neznámé společnosti a dopředu neví, jakým způsobem půjde dobíjení spustit. Kartové terminály pro přímé platby už sice nejsou výjimkou, ale rozhodně na ně nenarazíme všude. Daleko běžnější je postup, kdy je třeba vyfotit QR kód, v mobilní aplikaci správně vyplnit všechny údaje z platební karty a doufat, že to ve stojanu nakonec hrkne a dobíjení se spustí. Chce to jen technickou zručnost, chytrý telefon s datovým tarifem a trochu toho štěstí, že vše bude správně fungovat. Tento způsob ale rozhodně není vhodný pro ty, kteří nejsou jedna ruka s moderními technologiemi.

Připoj se a nabíjej…

Kdo má rád jednoduchá uživatelská řešení, patrně nepohrdne službou Plug&Charge, kterou svým zákazníkům nabízejí některé automobilové značky. Když si u ní zákazník objedná jeden z tarifů, automobilka jej dokáže implementovat přímo do samotného vozidla, které pak samo dokáže se stanicí komunikovat do té míry, že na řidiče zbude už jen povinnost připojit kabel k autu. Dobíjení se následně spustí automaticky, samozřejmě i u vybraných stanic v zahraničí. Hlavní nevýhodou tohoto elegantního způsobu je fakt, že si za něj automobilka účtuje nemalý měsíční poplatek. A i když existují i tarify bez poplatků, jejich absence se zase projeví na koncové ceně za odebraný proud. Plug&Charge je tedy určena hlavně pro ty, kteří hodně jezdí, a pravidelné měsíční poplatky se jim vrátí prostřednictvím nižších plateb za odebranou energii.

Většina motoristů však veřejné nabíjení řeší způsobem, který tu fakticky byl už v počátcích elektromobility: Uzavře smlouvu s některým z poskytovatelů dobíjení, díky které získá i kartu nebo čip, a s nimi se pak u stojanu pokaždé identifikuje. Možná však ani netuší, že stejným způsobem jako doma dobije své auto i v zahraničí. „Ke každé uzavřené smlouvě získá zákazník automaticky přístup do sítě našich roamingových partnerů, ani nikde nemusí nic aktivovat," říká Jakub Kott.

Obavy z dobíjení u neznámých stanic v cizině může tedy uspokojivě vyřešit roaming domácího distributora energie, s děravou dobíjecí infrastrukturou si však sotva poradí. Před cestou do konkrétní země je vždy dobré se ujistit, zda je možné v místě dovolenkového pobytu doplnit energii do baterie. Protože existují země elektromobilitě zaslíbené, a pak takové, kde se s elektrickými auty moc nepočítá. „Osobně jsem neměl nikdy problém v severských státech, kde je dobíjení oproti Česku i výrazně levnější," říká rekordman úsporné jízdy Marek Tomíšek. Bezproblémové je to podle Tomíška i na západ od našich hranic, podstatně méně stanic je podle jeho zkušeností na Balkáně.

V Chorvatsku, kam každé léto směřují miliony Čechů, je z některých míst rychlá dobíječka vzdálená padesát i více kilometrů. A na ty, které jsou k dispozici, může být v hlavní turistické sezoně fronta. Výhrou nemusí být ani vyhledání pomalé třífázové stanice, prostor před ní často blokují spalovací auta. Na Jadranu je v létě nedostatek parkovacích míst a dodržování pravidel se ve všeobecném dopravním chaosu špatně vymáhá.

Turisté jedoucí na dovolenou elektromobilem to často řeší tak, že navštěvují pouze hotely či apartmány umožňující dobití z neveřejného wallboxu. V takovém případě je dobré nezapomenout na dobíjecí kabel do domácí 230V zásuvky.

■ *AUTOR: Alena Adámková*
FOTO: archív



NOVÝ KŘIŽNÍK TERÉNU

Toyota Land Cruiser, stejně jako například Jeep Wrangler nebo Land Rover Defender, je v našem globálním světě zakořeněná již více než 70 let. Nová generace přináší software podle posledních trendů, hardware se však nemění. Na silnici je automobil mimořádně komfortní a v terénu dokáže neuvěřitelné věci...

Nový Land Cruiser je postaven na zkrácené platformě GA-F z luxusního LC300. Oproti předchůdci (LC150) vypadá novinka na první pohled subtilně a kompaktně, opak je však pravdou. Rozvor se zvětšil o 6 cm na 2,85 m, automobil se prodloužil o 11,5 cm na 4,95 m a do výšky narostl o 9 cm na 1,93 m. Nová generace je také o cca 130 kg těžší, přičemž celková hmotnost je nyní větší než 3 tuny. Když už jsme u čísel, je potřeba pro pohyb mimo silnice zmínit hodnotu světlé výšky (215 mm) a hloubku brodění u standardní verze bez zvýšeného sání (700 mm).

Nový Land Cruiser oproti svému předchůdci řadě LC150 (2009) přichází trochu překvapivě s hranatým retro designem. Podle jednotlivých detailů se můžeme přít, jestli byly předlohou řady J4, J5 nebo J6. Ale spíše by se dalo říci, že je zde od každého něco. Výsledek je samozřejmě svébytný a fanoušci Toyoty jsou nadšeni. Mezi sebou se pak přou, zda vypadá lépe varianta „First Edition" s předními kulatými světlomety nebo aktuálně prodávaná verze s vodorovně poskládaným diodami, kterou vidíte na snímcích. Její velkou předností je skutečnost, že disponují technologií Matrix LED, která zajišťuje, že dálkový režim světel neoslňuje protijedoucí vozidla a přitom vytvoří „z noci den".

I nadále máme, co dočinění s opravdovým terénním automobilem, jehož základem je žebřinový rám, který by měl být o 50 % tužší oproti předchůdci, celkově je pak vůz tužší o 30 %. Pod dlouhou přední kapotou je podélně uložený přeplňovaný čtyřválcový turbodiesel 2,8 litru spojený s osmistupňovou samočinnou převodovkou, která disponuje účinnou terénní redukcí. Všechny modely jsou vybaveny systémem stálého pohonu všech kol s mezinápravovým diferenciálem Torsen. Standardem je i zadní zavíratelný diferenciál.

V rámci jízdního komfortu jsou přední kola nezávisle zavěšena na dvojitých lichoběžníkových ramenech, kvůli větší prostupnosti terénem však má přední náprava odpojitelný stabilizátor. Vzadu najdete tuhou nápravu. To možná nepřispívá k vybranému chování na silnici, ale v terénu se díky špičkovému kříženi drží Toyota i na extrémních nerovnostech všemi koly na zemi. V útulném, komfortním a dobře odhlučněném interiéru se tak může-

te s jistotou pustit do zdolávání každé terénní výzvy. Tento Land Cruiser také dostal jako první v historii elektrický posilovač řízení, který umožňuje měnit posilový účinek v závislosti na rychlosti a umí spolupracovat s moderními jízdními asistenty.

Koncept interiéru jde přímo proti současným trendům. Velký širokoúhlý dotykový displej s uhlopříčkou 12,3 palce sice nechybí, ale většina funkcí se ovládá tlačítky. Za zmínku stojí hlavně ovládací centrum off-road funkcí na středovém panelu okolo voliče samočinné převodovky, kde najdete vypínaní stabilizátoru i elektronické stabilizace, volbu zkrácených převodů nebo závěry mezinápravového a zadního diferenciálu. Blíže ke středovému panelu je ovladač nastavení jednotlivých jízdních režimů a tlačítka systémů MTS (Multi-terrain Select) a Crawl Control/HAC. V prvním případě se jedná o systém, který reguluje prokluz kol automatickým nastavením plynového pedálu a brzd, ve druhém o tzv. off-road tempomat, který moduluje plyn a brzdy při nízké rychlosti (1–5 km/h) a řidič se pak může v obtížném terénu věnovat pouze volantu.

Displej před volantem nahradil analogové kontrolní přístroje a umožňuje zobrazovat potřebné informace v rámci aktuálního povrchu pod koly automobilu. Výbava nejluxusnější varianty Executive nemá nedostatky, nechybí ani kožené čalounění, odvětrávaná přední sedadla, head-up displej nebo elektricky dvouose nastavitelný volant. Je zde i možnost propojení telefonu s automobilem prostřednictvím aplikace MyToyota. Můžete tak se svým vozidlem komunikovat odkudkoli, naplánovat si trasu z pohodlí domova, upravovat na dálku klimatizaci, nebo si podrobně prostudovat výlet, který jste právě absolvovali včetně profilu, dosažené spotřeby a rychlostního průměru.

Pohyb novému Land Cruiseru zajišťuje čtyřválcový turbodiesel 2,8 litru o výkonu 151 kW. Ještě letos by tento motor mělo nahradit nové mildhybridní pohonné ústrojí, které z aktuálního motoru vychází, ale zároveň mu bude pomáhat soustava elektromotor-generátoru a lithium-iontové baterie. Motor disponuje filtrem pevných částic a SCR katalyzátorem pro eliminaci oxidů dusíku ve výfukových plynech pomocí kapaliny AdBlue, ale z moderních pomůcek nemá například start/stop systém. Novinkou je osmistupňová samočinná převodovka s hydrodynamickým měničem.

Na silnici se Land Cruiser chová podobně jako jeho předchůdce. Silentbloky mezi rámem a karoserií mění nerovnosti silnice na kontinuální lehounké vlnění, které dává posádce pocit, jako by byl podvozek z želatiny. Automobil se však v zatáčkách nijak výrazně nenaklání, i když zadní náprava není vzorem dokonalé přesnosti a také řízení není v zásadě zrovna agilní. Ale jízda je za všech okolností velmi příjemná a pohodlná. Kabina je navíc velmi dobře odhlučněná, takže ani cestování na dlouhé vzdálenosti není v tomto automobilu zapovězeno, naopak. I když se nejedná o příkladně úsporného společníka, osmdesátilitrová nádrž zajišťuje slušný akční rádius. Pokud se snažíte o maximální plynulosti jízdy a na dálnici nechcete být králem levého pruhu, spokojí se Land Cruiser s necelými 10 litry na 100 km, v průměru však počítejte spíše s 11–12 litry. V terénu je Land Cruiser jako doma. Pro jízdu mimo silnice navíc není třeba mít rozsáhlé off-roadové zkušenosti, protože se systémem Crawl Control se do obtížného terénu může pustit i začátečník. Meze stoupavosti, sjíždění ostrých srázů nebo bočního náklonu jsou posunuty tak daleko, že to běžný smrtelník stěží dokáže pochopit. Ale v tomto ohledu nový Land Cruiser jen pokračuje cestou, po které se vydali jeho předchůdci.









Nový Land Cruiser působí jako zjevení ze starých dobrých časů, které jsou neodvratně pryč. Svými schopnosti jde daleko za hranice současného automobilového mainstreamu, zároveň ale představuje i komfortního společníka na normální cestování. Je stylový, pohodlný a za jeho volantem se budete cítit dobře. I když nemáte ambice vrhat se s ním do nejostřejších klesání, hlubokých brodů a extrémních výmolů, nemusíte se stydět za to, že po něm toužíte, i kdy ho možná vůbec nepotřebujete.

■ *AUTO: Jiří Kaloč*
FOTO: autor



NA BENZÍNCE BYCH SI DALA Z JÍDLA COKOLIV

Linda Finková, zpěvačka, herečka, pěvecká koučka z televizní show Tvoje tvář má známý hlas a bývalá manželka Richarda Genzera, má ráda všechny benzínky, kde je příjemný personál a WC bez placení.

Lindo, vy jste za volantem seděla ještě jako malý špunt, že?
To je pravda. Jako malá holčička jsem seděla našim na klíně na místě řidiče. Nejdřív jsem jen točila volantem, jako všechny děti, protože jsem nedosáhla nohama na pedály. Pak mě občas naši nechali řadit. Vždycky řekli: "Teď" a já tam hodila rychlost. No a od patnácti už vedle mě seděl taťka a říkala, co mám dělat a na co dávat bacha. Samozřejmě jsme jezdili na chalupě po lesních cestách. Stejně tak jsem pak jezdila s mými dětmi.

Máte nějakou fajn vzpomínku na autoškolu?
Jezdila jsem s pánem, který se jmenoval Kliment. Chodilo nás k němu víc ze třídy a byla to legrace. Pan instruktor třeba řekl: "Tady zastav!" Odběhl do krámu a přišel s nákupem. Jindy zase zašel do baráku a vrátil se za deset minut ostříhaný. Mně šlo řízení skvěle, protože mě naši vycvičili na chalupě. Co se týká řízení, tak jsem v autoškole byla od začátku „hotová řidička".

Byla jste vzorná a důsledná i v tankování? Máte vždy plnou nádrž?
Jasně, že ne vždycky! Jednou mi auto chcíplo přímo u Botanické zahrady v Praze Na Slupi. Stála jsem první na křižovatce a docela jsem zdržovala provoz. Musela jsem si jet koupit kanystr s benzínem. A před dvěma roky mi chcíplo jiné auto u nás v Kunraticích. Nějak jsem nesledovala stav nádrže. To jsem zdržovala ještě víc. Zavolala jsem kamarádce, co bydlí blízko. Ta mi opět koupila kanystr s naftou a do půl hodiny to bylo vyřešené.

Máte nějakou svoji oblíbenou benzínku?
Tak to úplně takhle neřeším. Pro mě je důležité, aby byl uvnitř fajn personál, aby měli levnější naftu a záchody bez placení. Ne že bych snad chtěla uškudlit pár drobných za WC, protože vylezu většinou jen tak a bez mobilu a pak zuřím, že se musím vracet do auta, abych zaplatila pár korun.

Využila jste někdy nějakou slevu?
Mívala jsem slevové karty, ale u nás v Kunraticích je levná pumpa i bez toho, takže už karty leží ladem.

Poznávají vás na benzínce fanoušci?
Jo, občas mě někdo pozná. Nejsem ale žádná hvězda, za kterou by všichni lítali a chtěli se fotit. Je to tak akorát, že mě to potěší a není to nepříjemné.

▶ Zpět na obsah

A personál? Ten vás poznává?
Většinou ano. Třeba po cestě směr Brno a dál na Moravu už je personál většiny pump zvyklý na to, že se u nich staví herci a zpěváci na dotankování a jídlo. Občas zazní věta: "Před chvilkou tady byl váš bývalý manžel Geňa s Partičkou" a podobně.

Když už se na benzínku dostanete, dáte si něco dobrého?
V létě si někdy koupím dobrého nanuka, miluju různé chipsy a oříšky. Znáte to, takové to chroupání. A taky, když neřídím, koupím si vychlazenou plechovku nějakého prosecca. Ale to málokdy, protože ho nemají vždy vychlazené. To je vlastně jediné, co mi na pumpách chybí. Chlazený alkohol! Haha …

Dáte si občas na pumpě i nějaké teplé jídlo?
Jo. Když se nestačím najíst přes den, protože učím na konzervatoři, přiběhnu domů a je za pár minut odjezd, zastavíme se na teplé. Dám si ráda cokoli a je fajn, že teď už je docela slušný výběr. Nedávno jsem si pochutnala na mase a knedlících se zelím. Schválně jsem se dívala, co mají dalšího a věřte mi, z té nabídky bych snědla všechno.

Dáváte si kávu?
Jo, hlavně když řídím já. Klidně i do kelímku, nemám s tím problém.

Co si nejvíc přály na benzínce vaše děti, když jste s nimi jako s caparty jezdila?
Gumové bonbóny, to bylo hlavní. A někdy malinkého plyšáka. Toho jsem jim koupila většinou, když jsem byla někde bez nich a stýskalo se mi.

Jak pečujete o své auto? Jezdíte často do myčky?
Asi jednou za čtvrt roku zajedu do ruční myčky, protože většinou potřebuju umýt auto i vevnitř. Mycí boxy jsou pro plno lidí fajn, ale já radši sedím v autě a čučím, jak se mi samo myje. Zajedu normálně do kartáčů a až mám pak čas, za deset minut si ho aspoň trochu vyluxuju.

Co říkáte na sociální zařízení na benzínkách? Jsou čisté?
WC a umývárky jsou většinou čisté, hlavně ty uvnitř benzínky. Když musíte jít na WC ven, okolo budovy, už to taková paráda není. Navíc se tam v noci bojím. Ale lepší než nic.

Cestujete v létě ráda? Jela jste někdy na dovolenou karavanem?



Miluju cestování. Karavanem jsem ještě nejela, ale časem se na to chystáme.

Máte nějaké srovnání s kvalitou benzínek v zahraničí?
Já myslím, že na tom ve srovnání s jinými benzínkami ve vyspělých státech nejsme zrovna špatně. Fakt si nestěžuju.

Jaké auto máte? Jaká vám všeobecně vyhovují?
Mám tři auta. Dvěma je osmnáct let. Jeep Grand Cherokee a Jaguar S-Type. Pak ještě pět let starý Jeep Cherokee. Granda mám do lesa, na tahání větších nákladů a na hory. Jaguara mám pro radost, na machrováni a u něj jsem vyfocená. A Cherokee je na ježdění se Sirénami na cestách, tím se se Sandrou Pagodovou a Jitkou Asterovou přepravujeme na naše vystoupení. Jinak všechna moje auta mají objemný motor a automatickou převodovku.

Podle čeho si je vybíráte?
Nevybírám si podle barvy, jako většina žen, ale podle obsahu, spolehlivosti, bezpečnosti a další prodejnosti. Hodně toho za rok najezdím a na autech mi fakt záleží.

Co říkáte na plánovaný zákaz spalovacích motorů?
Je to opruz! Už to nebude takový odvaz. Asi je na to ještě brzy. Není kde nabíjet, trvá to dlouho, elektroauta jsou drahá. Nejsem proti, ale prosím ještě na to není doba.

Pořídila byste si elektroauto?
Klidně, ale jen malé a do Prahy na popojíždění, nakupování a na konzervatoř. A také jen pokud budu mít fotovoltaiku na střeše, jinak ne.

Zpíváte si v autě? Trénujete hlas?
Auto je přesně to místo, kde si pouštím muziku, telefonuji, zařizuji a učím se. V autě jsem se naučila většinu textů. Taky se v něm rozezpívávám, když jedu na představení nebo do studia. A když jezdíme se Sirénami na cestách, učíme se s holkama nové písničky, povídáme si historky, co můžeme použít v naší talk show.

■ *AUTOR: Šárka Jansová*
FOTO: archív

PETROL PARTNER

Zlatý

Stříbrný

Bronzový

Vydavatel: PETROLmedia, s. r. o. **Redakce:** PETROLmedia, s. r. o., Na Dlouhém Lánu 508/41, 160 00 Praha 6 – Vokovice, IČ: 25586831, www.petrol.cz **Ředitelka společnosti:** Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz) **Šéfredaktor:** Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz) **Odborný poradce a editor:** Václav Loula **Redakční tým:** Alena Adámková (adamkova@petrolmedia.cz), Miroslav Petr (petr@petrolmedia.cz), Šárka Jansová **Asistentka redakce:** Barbora Filipová (sekretariát@petrolmedia.cz)
Grafické zpracování: David Hodyc, HD-Design, www.hd-design.cz **Výroba a produkce:** Printo, spol. s r. o., Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava **Distribuce:** CASUS, direkt mail, a. s., Žilinská 5, 141 00 Praha 4 **Tým odborných poradců redakce:** prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc., Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, Ing. Jan Mikulec, CSc., Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Ing. Ivan Indráček, Společenství čerpacích stanic ČR, Boris Tomčiak, Finlord, Ing. Tomáš Novák, Ekobena.

Články označené PR jsou placená inzerce. Redakce neodpovídá za obsah a formu článků dodaných jako placená inzerce.
Registrace MK ČR E 10214 ISSN 2336-7709. Časopis PETROLmagazín vychází šestkrát ročně.

RYCHLOST NEZNÁ KOMPROMIS



Tankujte kvalitní paliva na čerpacích stanicích **EuroOil** a **RoBiN OIL**

- Nafta bez biosložky na všech prodejních místech
- Vysokooktanový benzín **BA 98 SUPER PLUS**
- Nízkoemisní obnovitelné palivo **HVO** pro čistší spalování a vyšší efektivitu motoru

NOVINKA

Kompletní sortiment paliv najdete na **www.eurooil.cz**.

V JEDNOM TÝMU

RoBiN OIL

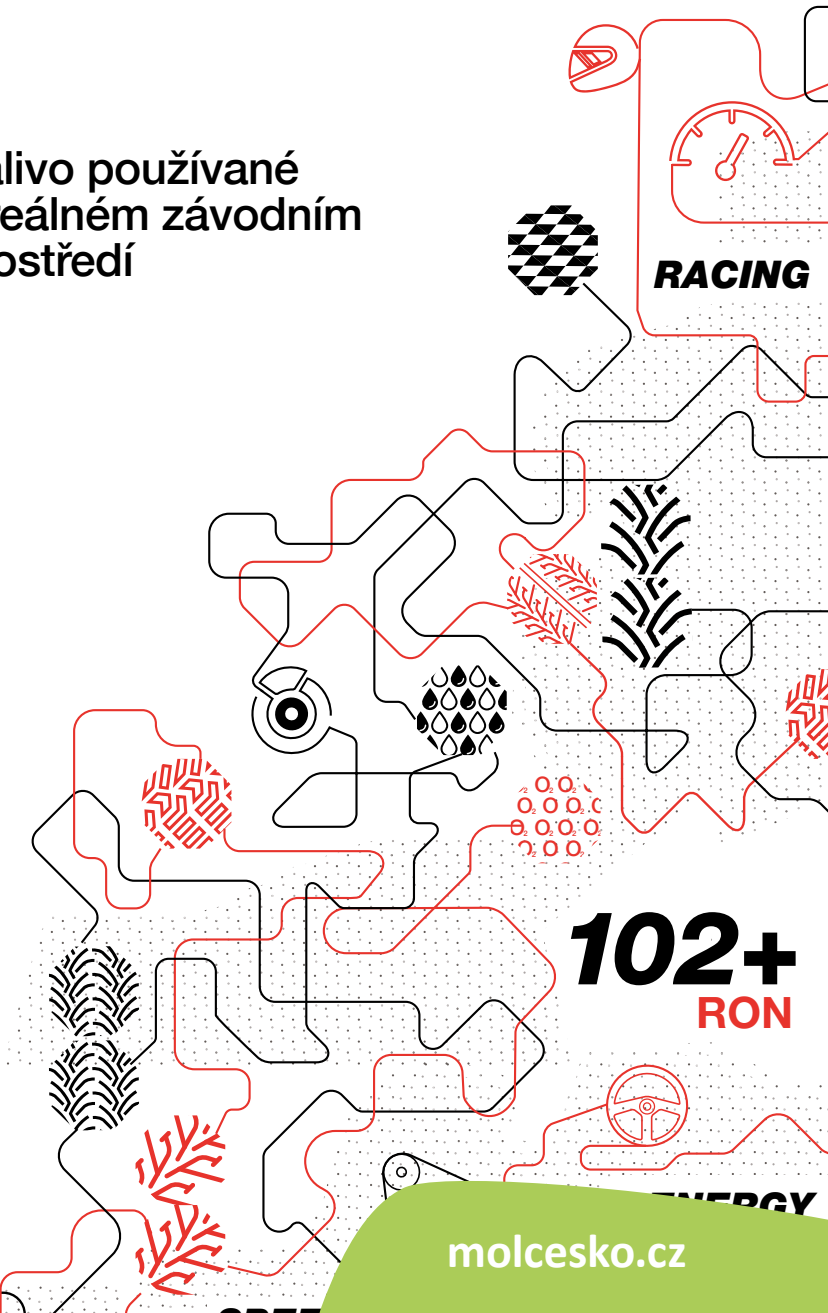
MOL

RACING FUEL 102+

VYZKOUŠEJTE ZÁVODNÍ PALIVO!

Od května na vybraných čerpacích stanicích MOL.

- Vyšší oktanové číslo
- Vyšší obsah kyslíku
- Limitovaná letní edice
- Palivo používané v reálném závodním prostředí



- Praha 4, Türkova
- Praha 6, Evropská z centra
- Praha 5, Strakonická
- Brno, Bauerova

3,5%
O_2 Content

molcesko.cz