



**Radek Štěpánek:
S elektromobilem
může člověk zmizet
po anglicku**

Vážení zákazníci,

chci vám poděkovat za stálou přízeň, díky které i v této rozbouřené době rosteme. A když je řeč o rozbouřené době, nemám na mysli jen různé krize, jež prožíváme, ale i trendy, které do automobilové branže promlouvají.

Dovolte mi, abych se o nich krátce zmínil. Jedním z nich je elektromobilita. Můj postoj k ní je střízlivější, sám vidím budoucnost spíše ve vodíku. I proto jsem rád, že BMW se k elektromobilitě také staví věčně a rozhodně neopouští klasické motory.

Elektromobil je určitě ideální dopravní prostředek do města, pokud máte možnosti, jak ho nabíjet. Ale jet s ním dálkovou trasu? Dlouze čekat, až si pět lidí před vámi dobije? To není to pravé ořechové.

Jsem zastáncem toho, abychom pro životní prostředí dělali, co můžeme, ale elektromobilita není samospásná – pokud bychom do uhlíkové stopy počítali jenom auto, pak to funguje, ale když přidáte jeho výrobu nebo dolování rudy pro baterie, pak už to zase tak čistě nevychází.

Green Deal považuji za nedomyšlený a věřím, že po volbách do Evropského parlamentu zvítězí rozum nad zeleným šílenstvím. Zatímco stávající lidé v EU nemohou popřít něco, co odsouhlasili, ti noví to snad zkorigují a umírní. Ovšem zastavit elektromobilitu už nebude možné, jelikož automobilky daly do vývoje tolik prostředků, že se nenajde nikdo, kdo by si takovou stopku vzal na triko.

Nás v CarTecu se dotýká i jiný nový trend: BMW chce změnit způsob prodeje z dealerského na agentský a omezit tak roli dealerů. U některých značek, jako je třeba MINI, to pochopit dovedu – když budou mít pár výbav a pár barev, vše se zlevní. Má to ale mouchy. Známý na Tenerife si chtěl koupit MINI, jenže ve výbavě, kterou zvolil, má i vyhřívání volantu a sedadel, což nepotřebuje. Z daného balíčku výbavy to nejde odstranit.

A právě to je ten háček u luxusních aut, kde si jako klienti samozřejmě chcete všechno vyzkoušet, osahat, vybrat přímo podle svých potřeb. Bavíme se s vámi dnes a denně a víme, jaké máte nároky. A to vůbec nemluvíme o ceně – vždyť diskuse o cenách je v podstatě takový národní sport. V novém systému ovšem bude cena předem daná a prodejce ji nebude moci ovlivnit.

CarTecu se daří, protože spolu máme skvělé vztahy. A dobré vztahy tvoří lidé, ne počítače. I přes očekávané změny se pečlivě připravujeme na nový způsob prodeje tak, aby se náš vztah se zákazníky i do budoucna zachoval.

Co mi naopak dělá radost, je to, že se čím dál víc do řízení CarTecu zapojuje moje starší dcera. Poslední tři a půl roku působila v Praze jako vedoucí prodeje, teď získává další zkušenosti v pozici ředitelky ostravské pobočky. Doufám, že jednou CarTec převezme – a bude to dobře, protože rodinná firma patří do rodinných rukou. Když budujete firmu přes dvacet let, nechcete, aby se s ní stalo něco špatného. Dcera ve firmě pracuje už od šestnácti a má k ní úplně jiné pouto, než jaké by měl běžný manažer.

Ale pozor! I když jsem od konce loňského roku oficiálně v důchodu, na odpočinek se ještě ani zdaleka nechystám. Práce je moje hobby, a navíc jsem přesvědčený, že chlap bez práce degeneruje. Budeme se tedy i nadále potkávat. Těším se na vás,

Karel Kadlec

majitel CarTec Group



Karel Kadlec, Rolls-Royce Global Dealer Of The Year 2023

více na str. 21

V Liberci vyrostl nový showroom pro zánovní vozidla

Ve městě pod Ještědem mají vozy BMW své zázemí v prodejně CarTec již pěknou řádku let – v roce 2009 se ostatně Liberec stal po Ostravě první nově otevřenou českou pobočkou. Liberečtí ale neusínají na vavřínech a snaží se svým zákazníkům nabízet stále něco nového.

Od jara 2023 se tak Liberec stal jediným místem v regionu, kde CarTec otevřel zbrusu nový prémiový prostor věnovaný pouze certifikovaným ojetým vozům. A vedle pečlivě vybraných vozů BMW Premium Selection se liberecká nabídka rozšířila i o zánovní vozy z programu MINI Next.

Na zákazníky nečeká jen moderně laděná, elegantní prosklená budova s prostorným a pohodlným interiérem, v níž se budou cítit jako doma, ale také plnohodnotné servisní zázemí, které poskytne špičkovou domácí péči nabízeným vozům.

Na první pohled ani nepoznáte, že se nejedná o prodejnu s nabídkou nových vozů. Na kvalitu nabízeného sortimentu se totiž můžete spolehnout – všechna vozidla jsou prověřená, v perfektním technickém stavu, samozřejmostí je i možnost připojištění záruky.

Nový showroom průběžně drží skladem stále zhruba 50 až 70 vozidel, a to od standardních modelů BMW a MINI přes pestrou paletu vozů sportovní divize BMW M až po auta elektrická, elektrifikovaná či hybridní. A vedle stálíc Libereckého kraje, jimiž jsou především vozidla řady X (tedy modely typu SAV a SUV), nechybí v novém showroomu ani modelové řady Coupé či Cabrio.



Rozšíření parkovacích míst v CarTec Olomouc

Abychom zdokonalili naše prostory a zajistili ještě větší komfort pro naše klienty, v průběhu roku 2024 se rozšíří počet parkovacích míst v CarTec Olomouc o dalších 10.



„Jsme menší dealerství, ale stále rosteme.“

Liší se v něčem prodej ojetých a nových vozů u prestižních značek, jako je BMW či MINI?

Snažíme se, aby způsob prodeje nových a ojetých vozidel rozdílný nebyl. Zákazník by měl odcházet s pocitem, že i když zakoupil starší vůz, dostalo se mu stejné péče, jako by kupoval vůz zcela nový.

Prodej zánovních i starších vozů ale přece jen určitá specifika má, a proto je například součástí našeho nového objektu i plně vybavené servisní zázemí. Kolegové tak mohou zákazníkům nabídnout kompletní servis, zvednout vůz pro kontrolu podvozku, udělat diagnostiku či kontrolu laku. A díky tomu, že je provoz showroomu oddělen od prodejny nových vozů, máme na vše více času a péče o klienta i samotná vozidla je o to preciznější.

Jaké další služby zákazníkům nabízíte?

Umíme například pro zákazníka najít vůz, který na skladě není – ať už půjde o auta kategorie ExAg, vozidla užívaná přímo továrnou BMW, nebo vozidla od našich leasingových partnerů. Jsme schopni rovněž zařídit dovoz z německého trhu od spolehlivých a prověřených partnerů. Součástí dobrého prodeje je i kvalitní výkup. Rádi vykoupieme staré za nové, ještě starší za starší: Je to takový kruh, kterým klienta rádi provedeme.

Samozřejmostí je i nabídka kompletního financování vozu včetně pojištění, bohatý výběr příslušenství a zimních kompletů kol a pneu a spousta dalších věcí a činností dle přání zákazníka. Samostatnou kapitolou jsou záruční opravy zánovních a ojetých vozů.

Sázíte na reklamu, nebo spíše na osobní doporučení?

Jsme menší dealerství, ale díky našim zákazníkům stále rosteme. Netrpíme nijak přehnaným přesvědčením, že nás všichni znají a že není třeba dělat reklamu, ale také moc dobře víme, že spokojený zákazník přivede dalšího zákazníka – a je jen na nás, aby tento další klient dovedl dalšího. A to je naším cílem i do budoucna.

Pavel Svoboda, ředitel CarTec Liberec

5 prestižních ocenění „BMW Dealer roku“ jako důkaz nejlepších služeb



Být nejlepší je skvělé. Ale být nejlepší hned pětkrát je ještě lepší. A přesně tenhle radostný zážitek si z předávání výročních cen „BMW Dealer roku“ za rok 2023 odnesli zástupci společnosti CarTec Group. Pět ocenění v různých kategoriích je jasným důkazem, že cesta, po které společnost kráčí (nebo spíše jede!), vede správným směrem.

Úspěchy si CarTec navíc připsal v oblasti jak samotného prodeje vozů, tak finančních služeb, ale i poprodejního servisu, a to napříč celou republikou od Liberce přes Prahu a Olomouc až po Ostravu. Olomoucká pobočka přitom zabodovala hned dvakrát!

A jaké že trofeje do CarTecu putovaly?

- BMW Dealer roku 2023 za prodej nových vozidel pro CarTec Liberec
- BMW Dealer roku 2023 za BMW Financial Services pro CarTec Praha
- BMW Dealer roku 2023 za poprodejní služby pro CarTec Olomouc
- BMW Dealer roku 2023 za prodej vozů BMW M pro CarTec Olomouc
- MINI Dealer roku 2023 pro CarTec Ostrava

Poděkování za možnost těšit se z rekordního počtu prestižních ocenění ale patří všem zaměstnancům společnosti CarTec Group, protože bez nich a jejich skvělého nasazení by takové úspěchy nebyly představitelné. Rozdíl totiž spočívá v přístupu, který musejí poznat především zákazníci. Jen díky jejich podpoře, loajalitě a důvěře ostatně může být CarTec tím, čím je. Pětkrát nejlepším BMW dealerem roku!



**Pět ocenění
v různých
kategoriích je
jasným důkazem
toho, že míříme
správným směrem.**

BMW 5 Touring

Průkopnický elegán



1

Pod kapotou

Protože BMW 5 Touring stejně jako verze sedan využívá flexibilní architekturu, mohou ho pohánět efektivní zážehové a vznětové motory se 48V mild-hybridní technikou, plug-in hybridní systémy nebo čistokrevný elektromotor.

2

Elektrosprint

Výkonnější elektrická verze i5 M60 xDrive má dva elektromotory, pohánějící obě nápravy – kombinovaný výkon dělá 442 kW, což je 601 koní, a 820 Nm točivého momentu. Tenhle elektrosprinter dokáže zrychlit na stovku za 3,9 sekundy, maximálka je až 230 km/h. Dojezd činí slušných 506 kilometrů.

3

Design

Tohle se povedlo – jen se podívejte na dlouhou linii střechy, mírně se svažující zád' a protažený tvar nízkých bočních oken. Díky výraznému horizontálnímu členění zadní části má tenhle prémiový kombík ještě o fous sportovnější výraz než předchozí generace.

Je sportovní, elegantní, praktický. Takový byl BMW 5 Touring vždycky – v šesté generaci znovu přináší osobitý design a velkorysý komfort, a k tomu navrch přidává ještě celou řadu digitálních inovací. Oceníte třeba průkopnické systémy pro automatizovanou jízdu a parkování.



4

Obří kufr

Je jedno, jaký má kombíková „pětka“ pohon, každá verze nabídne zavazadelník o objemu až 1 700 litrů. Bez sklopených zadních opěradel to je 570 litrů. Je to i díky tomu, že nový model narostl ve všech směrech.

5

Zadní světla

Model Touring má jedinečně tvarovaná zadní světla, která se v podobě dlouhé hokejky výrazně zakusují do boku vozu. Také jejich horizontální LED prvky rozděluje chromovaná lišta ve tvaru písmene L.

6

Spousta místa

Velkorysý prostor je poznávacím znamením „pětkového“ Touringu, ale novinka v tomhle ohledu hraje ještě o ligu výše. I vysocí pasažéři mají vzadu spoustu místa díky protažené střeše. A kolena? Díky prodlouženému, skoro třímetrovému rozvoru náprav si posádka vychutná i dlouhé cesty, aniž by zaznamenala trable s nalezením správné polohy.

BMW M4 CS: Když chcete zažít pořádný kvapík

Stačí jeden pohled na červené orámování ledvinek, kovaná bronzová kola a karbonové doplňky a bude vám jasné, že tohle auto je velký divočák. A nespletete se. Nové BMW M4 CS má specifické naladění podvozku a nižší hmotnost, zatímco výkon motoru se naopak navýšil na 405 kW (550 koní). Sportovní naladění potvrzuje zvenčí i zevnitř, kde vás přivítají karbonové skořepinové sedačky a puristicky působící interiér, kombinující závodní auru s komfortními prvky.

Přístřeň bavorák není jen nářadím na závodní okruhy, nabízí i každodenní praktičnost. Ale jasně, tohle není běžné auto na nákupy – sportovní charakter nezapře a nenapodobitelný pocit z jízdy v „emku“ rozdává plnými hrstmi. Charakterem se řadí přesně doprostřed mezi nedávno modernizované M4 Competition Coupé a speciální edici M4 CSL, která se vyrábí v omezeném počtu 1 000 kusů.

Okamžitý nástup výkonu a mimořádná trakce umožňují zrychlení z nuly na stovku za 3,4 sekundy, dvojnásobnou rychlostí peláší

za 11,1 sekundy. Pružné zrychlení z osmdesátky na stovčičku zvládá se zařazenou čtyřkou za 2,6 sekundy a s pětkou za 3,3 sekundy. Maximálka je elektronicky omezena na 302 kilometrů za hodinu.

Průlet Nürburgringem

Auto pohání mimořádně výkonná verze vysokootáčkového řadového šestiválce s technologií M TwinPower Turbo – třilitrová jednotka byla od prvního dne vyvíjena taky pro použití na závodních tratích. Při testování na

Jízda v M4 CS je plná emocí nejen díky rychlosti, agilitě a jízdním vlastnostem, ale taky zásluhou zvukového doprovodu.





Rychlejší z vozů BMW bylo už jen M4 CSL.

Nordschleife na Nürburgringu, což je nejlepší měřítko pro všechny „emkové“ bavoráky, dosáhlo M4 CS fantastického času 7 minut a 21,989 sekundy na kolo o délce 20,832 kilometru. Rychlejší z vozů BMW bylo už jen M4 CSL.

Jízda v M4 CS je plná emocí nejen díky rychlosti, agilitě a jízdním vlastnostem, ale taky zásluhou zvukového doprovodu, o nějž se stará dvojitý výfukový systém s elektricky ovládanými klapkami, odlehčeným titanovým zadním tlumičem výfuku a dvěma páry koncovek, lakovanými matnou černou barvou. A když navrch aktivujete režimy Sport nebo Sport+, zvuk motoru ještě zesílí a výfuk vyluzuje nezaměnitelný tón závodního vozu. Při jízdě tak můžete zažít skutečné zvukové drama, zejména při přefazování nebo meziplynech.

Vzrušující je i pohled na zaparkovaný vůz. Hlavně díky speciálním metalickým lakům Riviera Blue nebo Frozen Isle of Man Green. Pohledový karbon na střeše, dva prolisy v kapotě, spodní nástavec předního nárazníku, nasávací otvory, M kryty vnějších zrcátek, zadní spoiler a zadní nárazník v kombinaci s černými bočními prahy a boční M žábry tvoří ohromující kontrast k novým lakům. K dispozici jsou i šedá metalíza Brooklyn Grey a černá Sapphire Black.

Co říkáte – není nejvyšší čas nasednout, nastartovat a vyrazit za zábavou?



Ostře a prakticky



Taky máte rádi ostrou „pětku“? Aby ne. BMW M5 je dokonalým měřítkem jízdní dynamiky, agility i přesnosti ovládní. Tentokrát přitom v Bavorsku přichystali velmi příjemné překvapení – kromě sedanu bude k mání i nabroušený kombík M5 Touring.

Naposledy byl tenhle prodloužený rychlík v nabídce v letech 2006 až 2010, teď po dlouhých letech zažije renesanci a návrat na výsluní. Zaslouženě. Nikdy není na škodu, když můžete skloubit nekompromisní výkony, typické pro označení M, s působivou prostorostí velkého kombíku, že?

BMW M5 je prověřená stálice bavorské automobilky. Šoférům dělá radost už čtyřicet let, během kterých se konstruktéři vždy opírali o závodní know-how celé značky a opakovaně se prezentovali průkopnickými inovacemi v oblasti pohonu, podvozku nebo aerodynamiky.

Koneckonců těch technologických milníků byla v uplynulých dekáдах řada – za všechny je možné zmínit motory se šesti, osmi a deseti válci, techniku M TwinPower Turbo s vysokootáčkovou koncepcí, dvoudílné keramické brzdové kotouče nebo pohon všech kol M xDrive.

Ale zpět k sedmé generaci M5. Ta přichází s tradiční ambicí – zajistit ideální rovnováhu mezi sportovními výkony na závodních tratích a vynikajícím jízdním komfortem při každodenních cestách i na dlouhé vzdálenosti.

Tentokrát využije M5 i zcela nově vyvinutý, částečně elektrifikovaný pohon. Klasikou, na kterou se dá spolehnout, je pečlivě odladěný podvozek, doplněný o inovativní systémy. Můžete si vsadit, že „em pětka“ zase o něco posune jak dynamiku, tak agilitu. Ale co jiného byste od BMW čekali?



Rychle a zběsile

Tohle je střela. Vážně. Jinak se snad model M2 ani nazvat nedá. Mnichovský divoch je nejmenším zástupcem sportovní „emkové“ divize a má snad všechny atributy, které si vybavíte, když se řekne BMW. Je silný, rychlý, zábavný – nabídne 460 koní, pohon zadních kol, stovkou peláší už za 4,1 sekundy a můžete si k němu zvolit manuální nebo automatickou převodovku. Ano, je to auto, které vám vykouzlí úsměv na tváři každý den.

Oproti původní generaci, která sbírala všemožná ocenění a byla vůbec nejprodávanejším „emkovým“ modelem, je novinka jiná. Vůbec to není na škodu – má agresivnější, ostře řezané rysy a ohromný potenciál přinutit každého, aby se za vozem otočil. Ze všeho nejvíc připomíná závodní vozy divize BMW M – zaujme dlouhou kapotou a krátkými převisy.

Když si pořídíte karbonovou střechu, což dříve nešlo, snížíte hmotnost auta o šest kilogramů, snížíte těžiště a vylepšíte ovladatelnost.

Rajskou hudbu pro vaše uši nabídne třilitrový šestiválec s přepřehováním M TwinPower Turbo v kombinaci s výfukovým systémem s elektricky ovládanými klapkami. Motor krotí 460 koní a díky speciálnímu systému mazání a chlazení zvládá jak každodenní městský provoz, tak i divočení na okruhu.



Nejstylovější kupé mezi SAV

Kdepak, nová X2 rozhodně nebude hrát na silnicích druhé housle. Ještě ani pořádně nevyjela a už je jasné, že půjde o nejstylovější kupé mezi SAV. Zatímco první generace působila spíše jako drsnější hatchback, novince vtiskli designéři větší rozměry, expresivní výraz a jasnou siluetu kupé.

Když je přítom řeč o větších rozměrech, tak opravdu nejde o pár milimetrů – „iks dvojka“ na délku narostla skoro o 20 centimetrů. Zvětšený rozvor spolu s širším rozchodem kol tak zajistily více místa pro pět pasažérů i jejich zavazadla. Základní objem zavazadelníku u spalovacích verzí X2 je 560 litrů, elektromobil iX2 má 525 litrů.

Hýří sebevědomím

Zvenčí je to uhrančivý vůz – sebevědomý výraz mu dává kolmá přední část s výraznými LED světlomety a téměř šestiúhelníkovou maskou v podobě nezaměnitelných ledvinek. Linie střechy plynule přecházející do zadní části vozu vytváří sportovní dojem, který na zádi podtrhují svalnaté boky a výrazně rozšířené blatníky. Zaujmu i horizontálně tvarovaná zadní světla a nápadný nárazník.

V interiéru upoutá nízká palubní deska s prohnutým displejem a jakoby levitující loketní opěrkou s integrovaným ovládacím panelem. V přední části středové konzoly nechybí osvětlená přihrádka na telefon s bezdrátovým nabíjením. Vylepšený je také akustický komfort, stejně jako ochrana cestujících – do standardu nyní patří i středový airbag mezi předními sedadly. Oproti původní generaci se zvýšil i počet dostupných asistentů a digitálních služeb.

Díky kolmé přední části s výraznými ledvinkami působí sebevědomě, linie střechy a svalnaté boky zase vytváří sportovní, dravý dojem.





Libuje si ve sportovní jízdě

O radost z jízdy se stará nová kinematika přední nápravy a zvýšená tuhost – X2 díky tomu v zatáčkách reaguje agilně a přenos točivého momentu řízení takřka neovlivňuje. Také modulární tříprvková zadní náprava má ideální předpoklady pro sportovní jízdu. Slibuje přesné vedení kol i při vysokých hodnotách bočního zrychlení. Dynamický průjezd každou zatáčkou si tak dokonale vychutnáte.

A motory? Benzínová patnáctistovka sDrive20i s 48V mild-hybridem má 170 koní, vznětový čtyřválec sDrive18d pak 150 koní. Nejvýkonnější spalovák tvoří verze M35i xDrive s 300 koňmi. Čistě elektrická iX2 s dvěma elektromotory pro pohon všech kol má výkon 313 koní.

Dělám pro CarTec to nejlepší, co umím

Pro Karin Kadlecovou je CarTec, který vybudoval její otec Karel, téměř jako druhý domov. Do rodinné firmy poprvé nakoukla v šestnácti, když vypomáhala na recepci. Od té doby si vyzkoušela řadu různých pozic a krok za krokem se připravuje, že na tátu ve vedení společnosti jednou naváže.

Před čtyřmi lety kývla na nabídku stát se šéfkou prodeje v pražském CarTecu a na začátku letošního roku převzala celé ostravské dealerství.

„Mám to jako táta – nikdy jsem se nikam necpala. Snažím se jen dělat to nejlepší, co umím,“ říká.

Můžete zavzpomínat na svoje začátky v CarTecu?

V šestnácti jsem si chtěla přivydělat, a tak jsem šla za tátou, jestli by pro mě neměl nějakou brigádu. Řekl mi, ať se jdu sama zeptat do ostravského CarTecu. Klaplo to a začala jsem na recepci – vypomáhala jsem tam dvakrát třikrát do týdne, vždycky po škole. Později jsem pracovala i jako asistentka prodeje ojetých aut, v marketingu, jako asistentka prodeje nových aut, jako vedoucí asistentek atd.

A před čtyřmi lety přišla nabídka na pozici obchodní ředitelky v pražském dealerství.

V Praze byla tehdy neutěšená situace, a tak za mnou přišel táta a ptal se, jestli nechci šéfovat prodeji. Opouštět život v Ostravě se mi moc nechtělo – jsem hodně vázaná na domov, rodinu, kamarády. Jenže táta mě v Praze provedl, potkala jsem se s panem ředitelem, se kterým jsme si padli do noty, a vzala si pár dnů na rozmyšlenou. Všichni blízcí mi říkali, že bych byla

hloupá, kdybych takovou příležitost nevyužila. Nakonec jsem jim dala za pravdu a musím říct, že jsem toho kroku nelitovala ani sekundu. Jenže loni před Vánoci přišel táta znovu, tentokrát s tím, jestli bych se nevrátila do Ostravy jako šéfka celého dealerství.

Co vy na to?

Váhala jsem, protože za těch tři a půl roku jsem si v Praze zvykla, a navíc jsem vybudovala tým, který skvěle fungoval. Ředitel pražského dealerství mi řekl: „Myslel jsem, že to přijde o pár

let později a že to bude v Praze.“ Přišlo to dřív a v jiné městě, ale asi to tak mělo být. V Ostravě jsem se zorientovala rychle – je tu spousta lidí, které znám z dřívějších. I pro ně to ale bylo nové a nevěděli, co čekat, když do vedení přichází dcera majitele. Nikdy jsem nechtěla těžit z toho, kdo je můj táta. Jsem jako on, taky se nikam necpu. I v Praze jsem jako šéfka prodeje lidem u vstupních rozhovorů říkala, aby mě hodnotili jen podle toho, co umím a jak jim dokážu pomoci. Příjmení neodpáru, ale nikdy jsem se za něj neschovávala.

Příjmení neodpáru, ale nikdy jsem se za něj neschovávala.





Jak jste se v roli šéfky dealerství zabydlela?

Je to mnohem náročnější, vždyť mám zodpovědnost za firmu, která má 108 zaměstnanců ve dvou provozech. Říkala jsem si, že to bude jízda, ale že až taková, to jsem vážně netušila. Jsem ráda, že jsem do toho šla. Spolu s kolegou, který převzal pozici obchodního ředitele, se snažíme vnést do ostravského dealerství nový, svěží vítr. Důležité pro mě je, aby se zaměstnanci více usmívali – hlavně při kontaktu se zákazníky, ale nejen tam. Mám ráda lidi, kteří se smějí, vnáší to do celé firmy pozitivní náladu. A klíčová je pro mě i dobrá komunikace, aby lidé v každé chvíli věděli, co se ve firmě děje. Od všech očekávám, že budou řešit věci hned a na rovinu.

Počítáte s tím, že jednou celý CarTec převezmete?

Když jsme byli loni na galavečeru Forbesu k rodinným firmám, zúčastnil se jí prostřednictvím telekonference i jednadevadesátiletý Josef Mašín, který pořád podnikal. S tátou jsme pak šli na pódium, kde zazněla i otázka, kdy se chystá jít do důchodu. K tomu jsem poznamenala, že jakmile viděl pana Mašína, tak to nejspíš tak brzy nebude – a že možná do toho důchodu půjdu dřív než on. To tátou hodně pobavilo. Práci má jako hobby. Taky jsem to

Na „emkových“ bavorácích mě baví všechno. Ne že bych jezdila zásadně rychle, ale mám ráda, když auto zaburácí. Okruhy mě nelákají, to spíš jízda po okreskách, ta je úžasně rozmanitá.

tak měla, věnovala jsem jí veškerý volný čas. Až v posledních letech jsem se naučila trochu odpočívat. Navíc mám partnera, do budoucna chceme rodinu.

S CarTecem jste v podstatě vyrůstala. Jak silný vztah k firmě máte?

Nikdy jsem na hlavní pracovní poměr nepracovala jinde než v CarTecu. Hodně mi na celé

firmě záleží – chci, aby fungovala nejen letos, ale taky dalších dvacet třicet let. Snažím se pro to dělat maximum, nastavit věci tak, aby byli dlouhodobě spokojeni zákazníci i zaměstnanci.

Kdysi jste závodila na koních – dostanete se na ně i teď?

Koně teď šli bohužel trochu stranou. Relaxuji spíš ve fitku, taky ráda vyrazím na kolo nebo na hory. Na Ostravě je skvělé, že člověk je do půlhodiny někde pod kopcem a může vyrazit kamkoliv. Nejraději chodím do lesa tam, kde nejsou žádní lidé. Lidi mám totiž okolo sebe celé dny, a proto během volna upřednostňuji místa, kde naopak nikdo není.

A co řízení – je to pro vás taky relax?

Vždycky jsem moc ráda řídila. Když můžu jet autem, ježu, za volantem si vždycky odpočinu. Většinou poslouchám hudbu, ale když ježu „emkem“, tak si ji ztlumím a poslouchám motor. Ten zvuk je nádherný, vyvolává spoustu emocí. Zkoušela jsem v autě poslouchat audioknihy, ale zjistila jsem, že když řídím a poslouchám, tak buď nevnímám cestu, nebo audioknihy. Spíš tu audioknihy – musela jsem ji pak přetáčet. Takže teď poslouchám hudbu nebo podcasty.

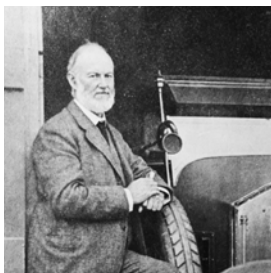
Historie Rolls-Royce

Zrození legendy

1904

Setkání Rollse a Royce

První byl aristokrat nadšený technikou, závodník a šikovný obchodník, druhý zase geniální konstruktér a vizionář. Když se Charles Rolls a Henry Royce 4. května 1904 v Manchesteru poprvé potkali a dohodli se, že budou společně vyrábět a prodávat nejlepší auta na světě, začala se psát historie značky Rolls-Royce.



1906

Na trh uveden Silver Ghost

Byznysový vztah obou mužů byl formálně stvrzen o dva roky později vznikem společnosti Rolls-Royce Limited. Prvním společným, od základů nově vyvinutým vozem byl ve stejném roce na trh uvedený Silver Ghost, který dodnes mnozí považují za nejvýznamnější Rolls-Royce všech dob.



1925

Přichází Phantom

Z továrny v anglickém Derby (a také americkém Springfieldu) vyjel první Phantom. Tato luxusní limuzína je dodnes vrcholem nabídky značky Rolls-Royce a jde také o vůz s druhým nejdéle nepřetržitě používaným názvem v historii – po Chevroletu Suburban.



1911

Zrození Spirit of Ecstasy

Na masce chladiče se poprvé oficiálně objevila soška Spirit of Ecstasy. Jejím předobrazem se stala dáma Eleanor Velasco Thorntonová, sekretářka a tajná milanka barona Johna Montagua, který si podobnou sošku nechal na svůj Silver Ghost vyrobit už o dva roky dříve. Charles Rolls se toho bohužel nedožil, protože o rok dříve zemřel při letecké nehodě.



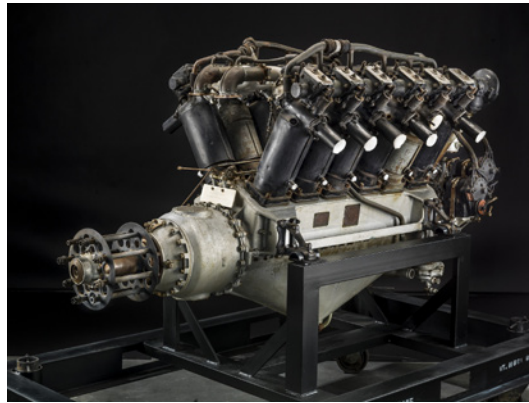
Jeden byl aristokrat nadšený technikou, závodník a šikovný obchodník. Druhý geniální konstruktér a vizionář, který se i jako samouk bez formálního vzdělání stal držitelem zhruba tří stovek patentů. Charles Rolls a Henry Royce.

Oba už před 120 lety snili o „nejlepším autě na světě“ – spojili se, aby stvořili značku, která dodnes píše příběh plný vášně, luxusu a dokonalosti a pořád překonává rekordy.

1931

Akvizice Bentley

Velká hospodářská krize pomohla značce Rolls-Royce získat konkurenční Bentley. Rolls-Royce tím eliminoval svoji konkurenci, a i proto hned po akvizici zastavil výrobu modelu Bentley 8-Litre, který byl přímou konkurencí Phantomu.



2023

Rekordní rok

Loňský rok byl pro Rolls-Royce rekordní – značka prodala 6 032 vozů, což je nejvíc v její historii. Rekordní rok ale prožilo i pražské zastoupení, které si i díky tomu poprvé v historii vysloužilo prestižní ocenění Global Dealer of the Year.



Od roku 1945 do konce století byly modely Bentley 8-Litre a Phantom prakticky identické.

1973

Sbohem, letecké motory

Rolls-Royce nevyráběl jen vozy, ale od roku 1914 také letecké motory, se kterými sklízel spoustu úspěchů. V 70. letech se nicméně firma dostala do finančních problémů a zachránit ji musela až britská vláda. Ta se pak v roce 1973 rozhodla prodat automobilovou část, čímž se definitivně výroba leteckých motorů a aut oddělila.



2003

Začátek nové éry

Rolls-Royce začal psát novou kapitolu pod vedením koncernu BMW Group, ve stejný rok také začala výroba v nové továrně v Goodwoodu na jihu Anglie. Práva na značku Rolls-Royce koupila BMW Group o pět let dříve od Volkswagen Group, která si ponechala značku Bentley.



Obrazový materiál na straně 18 a 19 jsou vizualizace



Showroom Rolls-Royce v novém

Důkladná přestavba pražského showroomu značky Rolls-Royce finišuje. A proměna bude opravdu velká, slibuje šéf CarTec Karel Kadlec. „Věřím, že až to klienti uvidí, budou příjemně překvapení. Nejenže jsme hodně investovali do nové podoby interiéru, sáhli jsme taky k mnoha stavebním úpravám,“ popisuje změny, které se na Průběžné ulici v pražských Strašnicích odehrály.

Co se týká stavby, v jednu chvíli z ní zbyly jen obvodové zdi. Důvodů bylo několik. V budově třeba nebylo vhodné topení, a tak musely podlahy pryč a instalovalo se podlahové vytápění. K tomu přibýly nové rozvody, přebudováno bylo veškeré zázemí, nová je i klimatizace. Rekonstrukci korunuje luxusní interiér – koneckonců jen vybavení, které v něm najdete, stálo okolo milionu eur.

Zážitek z nákupu nového Rolls-Royce tak CarTec posunul zase o něco výš. Už teď přitom byla laťka hodně vysoko – vždyť pražské dealerství posbíralo za osm let existence celkem devět ocenění, loni se navrch spolu s Dubají stalo nejlepším dealerstvím na světě.

Budete mít naprosté soukromí

A na co se v inovovaném showroomu můžete těšit? Třeba na luxusní ateliér, sázející na dřevo

Cílem bylo vytvořit pro klienty velmi příjemné, intimní prostředí.

a kůži, který je ideálním místem pro rozhodování o barvě vozu a o podobě jeho interiéru, stejně jako se hodí k prodiskutování unikátních prvků designu, kterými byste svůj Rolls-Roy-

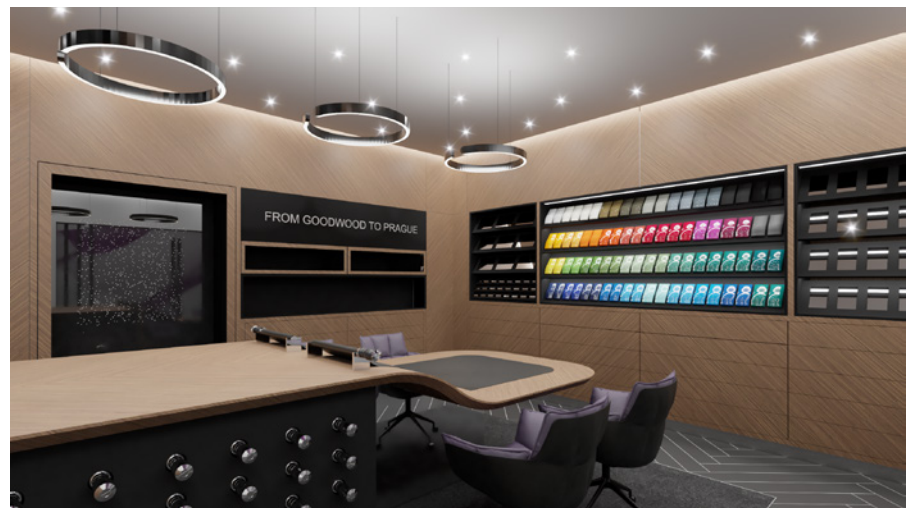
ce rádi ozvláštnili. A když si plácnete, můžete výjimečný přírůstek do své garáže oslavit ve speak-easy baru, který v showroomu nově také najdete.

Tyto klidové zóny, které jsou laděné spíše do tmavších tónů, skvěle kontrastují se zbylými, světlými částmi salónu. Atmosféru doplňují také velké obrazovky přes celou stěnu. „Moc se těším, až do showroomu budou chodit klienti. Je to krok správným směrem,“ říká Karel Kadlec.

Dodává, že přímo na místě bude jen pár lidí. Svou kancelář tu bude mít šéf prodejních služeb a brand manager, obsazena bude ještě recepce. Prodejci ale v showroomu nebudou – přijdou, jen když dorazí klient. Cílem bylo vytvořit velmi příjemné, intimní prostředí, ve kterém se všechno soustřeďuje okolo klientů a jejich soukromí.



V showroomu nově najdete také unikátní designový bar.



Cullinan Series II: Královské svezení



Cullinan se i ve druhé generaci, Series II, dokáže vypořádat s nejnáročnějšími podmínkami na Zemi a zároveň dopřát posádce dokonalý jízdní komfort. Oživují ho nové technologie a pečlivě promyšlené designové úpravy. Nechybí ani temné alter ego v provedení Black Badge.

Z profilu upoutá umírněnou, ale přesnou linií vedoucí od zadních světlých dopředu k zadním kolům – míří přímo ke středovým krytům s plovoucím emblémem „RR“, což evokuje neustálý pohyb. Tento dojem umocňují i vylepšené spodní boční plochy v nápadně lesklé černé barvě.

Úpravy v přední části přispěly k vizuálnímu snížení nového modelu. Osvětlenou mřížku chladiče osvěžuje nižší horní hrana, která zahrnuje novou leštěnou linii mezi světlomety pro denní svícení.

Pohled zezadu je ukázkou síly a dravosti – každá koncovka výfuku je vyrobena z leštěné nerezové oceli a tvar je upravený tak, aby hladce navazoval na karoserii. Změny na zádi korunuje ochranný plech z broušené nerezové oceli mezi výfuky, který pokračuje pod vůz. Mladistvý a nápadný styl podporují 23palcová, precizně broušená kola.

Cullinan Series II se pyšní i zbrusu novým lakem – šedohnědý odstín Emperador Truffle se v kombinaci se zakázkovou povrchovou úpravou Crystal Over jemně třpytí, podobně jako čerstvě napadlý sníh za rozběsku.

Uvnitř je nejpodstatnější inovací skleněný panel po celé šířce palubní desky. Tento elegantní prvek vyniká řemeslným zpracováním. Displeje před řidičem a v centrální části jsou dokonalou scénou pro operační systém SPIRIT, známý z elektrického modelu Spectre.

U varianty Black Badge je vše přizpůsobeno ikonickému černému provedení – včetně sošky Spirit of Ecstasy. Temné naladění se projevuje taky v interiéru.

Cullinan Series II Black Badge vyniká nejen osobitou estetikou, ale i technikou. Dvakrát přeplňovaný dvanáctiválec o objemu 6,75 litru krotí 600 koní a má točivý moment 900 Nm. Po stisknutí tlačítka „Low“ na samostatném převodovce se změní tón a hlasitost výfukového systému a řidič získá všech 900 Nm už při 1 700 otáčkách za minutu. Režim Low navíc zkrátí rychlost řazení a zábava může začít.





Pražský Rolls-Royce je nejlepší na světě

Pražské dealerství Rolls-Royce sbírá ceny od svého založení. Za osm let už jich má devět – tu nejvýznamnější získalo letos v únoru, když Karel Kadlec převzal v Singapuru cenu Global Dealer of the Year 2023 pro nejlepší dealerství slavné značky na světě. Prvenství sdíleli Češi s Dubají.

„Jít si pro ocenění byl neskutečný zážitek. Přirovnal bych to k zisku zlaté olympijské medaile, protože se nám podařilo uspět v těžké konkurenci 134 dealerů z celého světa. A být nejlepší po osmi letech od otevření není špatný výsledek,“ usmíval se majitel CarTecu.

Pak už vážněji dodal: „Je to pro nás ohromný závazek – abychom nepolevili, abychom se snažili být pořád lepší a lepší. Víte, když jeden rok prodáte jedno auto a druhý rok dvě,

vyrostete o sto procent. Jenže my jsme loni měli rekordní rok – a růst z vyšších čísel, která máme, je podstatně obtížnější. Každopádně když se nám podaří udržet to číslo na loňské úrovni, budu spokojený.“

Jak Karel Kadlec zdůrazňuje, pražské dealerství už nepatří mezi ta malá, ale střední. I tak by však v absolutních číslech nemohlo soutěžit s dealerstvími v arabských zemích, USA nebo Číně, která prodávají několikrát více aut. Hodnocení se ale řídí poměrovými faktory, ne absolutními. Hodnotí se růst prodejů, kvalita služeb nebo servisu, plnění plánu.

„Je to složitá alchymie, která nakonec určí výsledek. Nicméně náš úspěch napovídá, že kritéria jsou spravedlivá pro dealerství všech velikostí,“ zdůraznil Karel Kadlec s tím, že

obhájit prvenství bude téměř nemožné. Nicméně i tak k tomu CarTec udělal další krok, když výrazně proměnil podobu pražského showroomu a vtiskl mu zbrusu novou, příjemnou atmosféru.

A z čeho měl šéf CarTecu při přebírání ceny největší radost? „Víte, rukou vám potřeše každý, ale pro mě osobně byla nejlepší reakce Jamese Crichtona, který nás v roce 2015 oslovil s nabídkou, abychom šli do výběrového řízení na zastoupení Rolls-Royce v Česku. V Singapuru mi řekl: ‚Karle, mám takovou radost, že jste vyhráli! Když jsem si pro Česko vybral vás, nikdo mi nevěřil, a je pro mě zadostiučinění, že jsem si vybral správně, toho správného.‘ Náš úspěch byl možný jen díky Jamesovi, sám bych nikdy neměl odvahu značku Rolls-Royce oslovit,“ doplnil Karel Kadlec.



Radek Štěpánek: Každý zápas je lepší než jakýkoli trénink

Do přátelsky naladěného CarTecu v pražských Strašnicích si – jako ostatně každý rok – přijel Radek Štěpánek přezout zimní gumy na letní. A jako obvykle byl v poklusu. Přesto si našel chvíli na přátelské popovídání. O tenise, autech a o tom, jak se svět mění.

Vaši rodiče nikdy autem nejezdili – tatínek nemohl mít řidičák kvůli brýlím, maminka se řídit bála. Kdy jste se k řízení dostal vy?

Řidičák jsem si udělal hned, jak to šlo, v osmnácti, protože jak naši neměli auto, bylo cestování po turnajích náročné. Jezdili jsme vlakem, autobusem, případně se známými, kteří také jeli na turnaj, takže jsme byli stále na někom závislí. Ale bylo to krásné období, krásné dětství. Ostatně i proto si dnes mnoha věcí o poznání víc vážím. Takže řidičák přišel vlastně docela přirozeně – jenomže jedna věc byla mít řidičák a druhá pak mít na to, si auto vůbec pořídit.

A podařilo se to?

Určitým způsobem to stálo i na tom, abych pořádně hrál tenis, aby se mi dařilo a mohl jsem si tak vlastní auto dovolit.

První auto byla oktávka, pak jsem jich na cestě životem pár vyměnil, ale nebylo jich nijak moc. Mám auta rád, ale nekupuju si je nijak často. Nepotřebuju mít doma sbírku aut, osobně vnímám auto jako užitnou věc.

Poměrně záhy jste si ale našel cestu k BMW.

Je to tak. Už pěknou řádku let jsem ambasadorem BMW a to spojení je pro mě o to příjem-

nější, že CarTec má rád tenis a dlouhé roky ho podporuje. Díky tomu je náš vztah poměrně blízký a vzájemný.

Posledních pár let řídím model pětikové řady, benzínové BMW 540i, se kterým jsem maximálně spokojený, ale díky spolupráci s CarTecem jsem dostal příležitost sednout za volant mnoha různých BMW – s trochou nadsázky by se dalo říct, že je toho málo, čím jsem ještě nejel.

Já vnímám BMW jako takového žraloka, není to nic usedlého. Všechna jejich auta mají neuvěřitelnou dynamiku a nabízejí vlastně všechno, co se mně u aut líbí, proto vlastně dvacet let neřídím nic jiného než BMW. A doufám, že ta láska je vzájemná!

Baví vás výjimečnost?

Nedávno jsem měl příležitost řídit na delší vzdálenost extrémně rychlý vůz, BMW M3, a byl to nesmírně krásný zážitek. Hlavně na německých dálnicích si za volantem takovouhle jízdu užijete, ale hodně mě překvapilo a potěšilo, s jak neskutečným zájmem lidé kolem na tohle auto reagovali. Auto si natáčeli a fotili. Na dálnici totiž působí úžasně, prostě ikonicky.

Pokračuje na další straně





PODNIKATELSKÝ ÚVĚR OD 0%
BMW Financial Services od CarTec Group | Praha



Dá se porovnat, jak se od doby, kdy jste získal řidičák, změnila auta a jak se proměnil tenis?

Auta se – stejně jako tenis – za zhruba čtvrtstoletí změnila opravdu hodně. Ačkoli během takhle dlouhé doby se výrazně promění snad každé odvětví na světě, sportovní, byznysové, lidské.

Tenis je dnes mnohem rychlejší, všichni hráči jsou daleko komplexnější. Mají méně slabín než dřív. Kupředu šel i vývoj raket a výpletů. Současná hra vyžaduje od hráčů mnohem větší fyzickou připravenost, a více pozornosti se proto v současné době věnuje regeneraci a kondiční přípravě. Každý hráč si už dává pozor na stravu, pití, odpočinek. Postupně se zkrátka zaplňují takové ty jedno- dvouprocentní mezery a nedostatky, které ovšem v celkovém součtu dělají obrovský rozdíl – rozdíl, který odděluje ty nejlepší od zbytku pole.

U aut je to vlastně podobné: Také je tu spousta drobností a maličkostí, na které si jako řidiči časem stejně budeme muset zvyknout – pokud tedy nevytáhneme z garáže nějakého

Díky Car Tecu jsem měl možnost pár elektromobilů a hybridů vyzkoušet.

veterána. Skoro jako samozřejmost už vnímám, že dnes jsou auta většinou v automatu a manuál je skoro ze hry. Auto se také výrazně přesunulo do dotykového režimu, ačkoli já osobně míval radši, když byly na palubovce nějaké „čudlíky“, které se daly nahmatat, aniž by člověk musel odvracet pozornost od řízení.

Vývoj zkrátka nezastavíme.

Ano, budeme se muset přizpůsobit. Podobný vývoj jsem zažil i v tenise, kdy bylo nezbytné přizpůsobovat se změnám, které postupně př-

cházel. Nemůžete zůstat stranou, nenastoupit do vlaku, který jede do budoucnosti.

Nedá se hrát s raketou, se kterou jste hrál před 20 lety. Když jsem začínal, bývaly rakety mnohem těžší. Dneska všichni hledají co nejlehčí rakety, aby s nimi mohli optimálně manipulovat, protože fyzicky jsou všichni ohromně silní. Míčky dostávají mnohem vyšší rotaci, takže potřebujete rychlejší reakce. A na všechny tyto zdánlivé maličkosti je třeba reagovat a adaptovat se.

Co vývoj směrem k elektromobilitě?

Pár elektromobilů a hybridů jsem vyzkoušel. Díky Car Tecu jsem třeba měl možnost usednout do jednoho z prvních modelů BMW i8, což bylo převratné auto. Osobně bych si ho sice nikdy nepořídil, ale jízda s ním byla úžasný zážitek. Bylo to nádherné auto, u kterého se dveře otevírají nahoru jako křídla, takže když jsem poprvé zaparkoval, podíval jsem se, kdo stojí nalevo a napravo vedle mě, a říkal si, že budu muset asi pány řidiče poprosit, aby mi popojeli a já mohl vůbec nastoupit. Bylo to neskutečné, ale nakonec jsem se rád vrátil ke svému „obyčejnému“ pětikovému BMW.

Ale jak s oblibou říkám – s elektromobilem může člověk zmizet po anglicku, protože je to auto dokonale tiché!

Trendem posledních let je i průběžné zvětšování aut. Děje se něco takového u tenisového vybavení? Rostou i tenisové rakety?

Raketa zůstává vlastně pořád stejná, mění se jen její složení, materiály a konstrukce. Ale důležitou roli hraje i výplet a jeho vlastnosti. Tenis je individuální sport, takže vliv techniky a vybavení se nedá tak snadno zobecnit, protože každý hráč je jiný a každý si musí najít, co mu vyhovuje a hlavně čemu věří. Hráč potřebuje raketu, o které ví, jak se zachová. Ze svých zkušeností dobře vím, že já musím hrát raketu, raketa nesmí hrát mě. Nemůžu se raketě přizpůsobovat, to ona se musí přizpůsobit mým potřebám.

Na kurtech jste patřil mezi vůbec nejlepší tenisové obojživelníky. Tituly a úspěchy jste sklízel v singlu i v deblu – svého času jste byl světová čtyřka v deblu a zároveň osmička v singlu. To se povedlo málokomu.

Je pravda, že v dnešní době to už skoro ani není možné. Odehrál jsem kvůli tomu taky obrovské množství zápasů, takže po téhle stránce to bylo extrémně náročné. Dnes už singlisté tolik čtyřher nehrají. Spíše hrají debly pro zábavu nebo z tréninkových důvodů, než aby chtěli dosáhnout nějakých top výsledků. V současnosti se tohle úspěšné obojživelnictví občas objeví v ženském tenise, jak to vidíme u Báry Krejčíkové a Katky Siniakové. Čtyřhra má navíc v českém tenise dlouhou tradici.

Tenhle dvojboj může mít ale i svoje objektivní výhody. Stojí to sice energii, ale někdy zjistíte, že v momentech, kdy se vám nedaří v singlu, vám čtyřhra může dodat sebevědomí. Pořád totiž platí, že každý zápas je lepší než jakýkoli trénink.

Jezdíte tedy v autě raději „v singlu“, nebo spíš s „deblovým“ partákem?

Je to paradox: Dělal jsem individuální sport, ale v hloubi duše jsem vždycky miloval týmové soutěže. Za volantem nicméně bývám čas-to sám. Někdy mě přepadne potřeba sednout do auta a jen tak někam vyrazit. Nepouštím si k tomu žádnou muziku, s nikým netelefonuju. Jen třídím myšlenky a užívám si ticho, což ale možná bude souviset i s tím, že máme doma dvě malé děti. Člověk se zkrátka vyvíjí, takže možná teď častěji potřebuju chvíli jenom sám pro sebe, kterou najdu právě za volantem. Ale pořád jsem extrovert, který má rád společnost a lidi kolem sebe.

Jaké to je, když do auta naložíte své dvě dcery?

S holkami je to obrovská zodpovědnost. Všimám si, že řídím jinak, než když jedu sám. I když už od chvíle, kdy se mi narodila první dcera, jsem začal jezdit opatrněji než dřív. S narozením dítěte se vám změní priority. Dneska mě dokážou pěkně rozčlít řidiči, kteří řídí tak, jak jsem kdysi asi jezdil i já. Ale to je nejspíš přirozený vývoj.

Máte v kufru auta v pohotovosti připravenou tenisovou raketu nebo třeba golfové hole?

Golfové hole tam teď skutečně bývají v podstatě nonstop. Ostatně první věc, kterou jsem teď ukládal do auta na letišti po příletu do Prahy, byl golfový vozík a bag, protože golfu jsem doslova propadl. A raketa samozřejmě – ta tam taky patří. Do mého auta se tyhle propriety zkrátka povinně musejí vejít.

Hraní golfu, tenis i řízení auta jsou komplexní aktivity, které vyžadují zapojení mnoha různých dovedností. Co baví řidiče a tenistu Radka Štěpánka na golfu?

U golfu cítím něco, co jsem vnímal od malička i u tenisu – že se chci a můžu každý den zlepšovat. A v golfu je prostoru na zlepšování spousta, minimálně až do sedmdesátky! Navíc si při golfu nikdy nemůžete říct, že už ho umíte, protože druhý den přijdete na hřiště a je to v čudu...

Co ze svého pohledu považujete za nejdůležitější řidičskou dovednost?

Nejdůležitější věcí při řízení bude nejspíš schopnost předvídat, být stále připravený na to, že se něco může stát, protože díky tomu jsou pak i vaše reakce jiné, než když se plně nesoustředíte. Předvídatost je samozřejmě důležitá i u tenisu, protože je to sport založený na akci a reakci, a pokud si dokážete soupeře přečíst, tak vám to život na kurtu výrazně usnadní.

V posledních letech se úspěšně věnujete trenérské kariéře. Těšíte se, až budete své dcery trénovat a učit řídit auto?

Tak to má samozřejmě ještě čas. Ale jak jsem já sám neměl možnost, aby mě rodiče naučili řídit, tak doufám, že až ten čas přijde, budu mít příležitost v tom holkám pomoci. Do tenisu je ale v žádném případě se ženou nijak nutit nebudeme. Starší už sice trochu pinká, ale když mladší nedávno vzala raketu do ruky poprvé, dvakrát třikrát pinkla a běžela nahánět kačeny, takže všechno je úplně přesně tak, jak to má být...

Čím jezdí Radek Štěpánek?



Radek Štěpánek již několik let zůstává věrný pětkové řadě BMW. Jeho benzinové BMW 540i mu totiž nabízí všechno, co od auta potřebuje a očekává. Na pohled se jedná o konzervativněji laděný, a přitom vysoce elegantní model, který uspokojí

náročné řidiče, kteří mají rádi pohodlí, ale také si chtějí čas od času užít ostřejší jízdu mimo město i dálnice. Tento vůz je jasným důkazem, že lze skloubit technologicky vyspělý a výkonný vůz připravený podnikat dlouhé cesty po evropských dálnicích s prostorným rodinným kombíkem, který pohodlně – odkudkoli kamkoli – přepraví rodinu se dvěma dětmi i se zavazadly a sportovním vybavením.

Díky výkonnému motoru a skvěle nastavenému motoru je vůz schopen obratně překonávat členitější trasy, dobře sedí v zatáčkách a skvěle si poradí i s horšími silnicemi. Skvělým pomocníkem mu v těchto situacích je aktivní řízení zadní nápravy, které usnadňuje průjezdy zatáčkami a zlepšuje poloměr otáčení.

Na druhou stranu umí tohle auto poskytnout dokonalý zážitek z dlouhých cest, a to při rozumné spotřebě. Vůz disponuje obrovským zavazadlovým prostorem, který při sklopených sedačkách činí až 1 700 litrů, takže vedle golfové výbavy zbude místo také na další nezbytné věci.

Skvělý zážitek z jízdy doplňuje u „pětkové“ řady také spousta digitálních vychytávek a asistentů, včetně parkovacích kamer komunikujících s navigací či skvělé aplikace MyBMW.

Radek Štěpánek

Bývalý špičkový český tenista. Jako jeden z mála hráčů na okruhu ATP dosahoval soustavně výborných výsledků jak v singlu, tak v deblu. Je držitelem dvou grandslamových titulů ve čtyřhře (US Open, Australian Open), třináctkrát slavil titul na okruhu ATP (5× v singlu, 18× v deblu). Významně se podílel též na zisku dvou vítězství českého národního týmu v Davisově poháru (2012, 2013). Nezapomenutelným úspěchem jeho více než dvacetileté sportovní kariéry je také bronzová olympijská medaile z mixu, kterou získal na LOH v Rio de Janeiru.

Jeho trenérem byl někdejší špičkový český tenisový hráč Petr Korda, jehož syna Sebastiana nyní Radek Štěpánek sám trénuje. Rád hraje golf. S manželkou – taktéž úspěšnou profesionální tenistkou Nicol Vaidišovou – vychovávají dvě dcery.

Tomáš Bok: „Elektrické BMW budí vášně“

„Chápu zaryté odpůrce elektřiny v autech a rád s nimi na toto téma mluvím,“ říká Product Genius Tomáš Bok. „Většinou se ukáže, že s elektrickými vozy nemají žádnou zkušenost.“

On sám už několik zarputilých petrolheadů obrátil na elektrovíru – a ti teď nedají na elektrický pohon dopustit. Proto jsme si řekli, že to je fajn příležitost, aby pro vás Tomáš v CarTec News sepsal svůj pohled na bavoráky do zásuvky.

Rozumím lidem, kteří si už elektrifikované auto vyzkoušeli, a přesto dál sází na naftu (protože jezdí hlavně po dálnici na dlouhé vzdálenosti) nebo benzín (protože jako milovníci sportovních vozů se holt neobejdou bez vysokých otáček a charakteristického zvuku výfuku). Ale to neznamená, že radost z jízdy je spojená jen se spalovákem.

I čistě elektrické vozy jako BMW i4 M50, iX M60 nebo nově i5 M60 to umí parádně rozbít – koneckonců jejich výkony přesahují 500 koňských sil. To je koňů na rozdávání, co myslíte? Ale ano, přiznávám, střílení z výfuků opravdu chybí.

Proč jsme se ocitli uprostřed tak masivní elektroofenzivy i u sportovních automobilek? Odpověď je prostá – emisní normy, udržitelnost. Flotilové emise.

Možnost volby zůstává

Nemá smysl se teď zabývat tím, jestli je, nebo není správné, jakou cestu diktuje Evropská unie značkám, pokud jde o to, kdy jsou emise jejich aut v pořádku a kdy hladina emisí překračuje hranici spojenou s drakonickými pokutami.

Na druhou stranu platí, že BMW pořád nabízí možnost volby. Pro fanoušky a srdcaře, milovníky spálených pneumatik a hlasitých výfuků jsou tu „emkové“ modely. Pro dálniční letce diesellové agregáty, které zejména v konfiguraci R6 3.0 nabízejí skvělou kultivovanost, sílu a úspornost. Plug-in hybridy dnes volí klienti, kteří hodně jezdí tzv. okolo komína a občas absolvují i nějakou tu dlouhou cestu.

Pokračuje na další straně







Křižník

Elegantní, čistý design, to je přesně to, co od pětkového bavoráka chcete. Elektrická verze BMW i5 to beze zbytku splňuje – nejen jako sedan, ale i jako praktický kombi v provedení Touring. Jako obvykle je i5 zdatným parťákem na dlouhých cestách, bezkonkurenční je jeho stabilita, podvozek skvěle drží a nerovnosti si dává ke svačině. V klidu je i při ostřejším průjezdu zatáčkami.

Vše jasné, tady jsou karty rozdané. Ale co ti, kdo mají dlouhodobě zažito, že do velkého auta prostě patří diesel, protože „to málo žere a přitom skvěle táhne“? Jenže když je pak denní nájezd maximálně okolo 300 kilometrů, které nejčastěji stráví na mixu okresek, dálnic a městských cest, není to to pravé ořechové. Zvláště když většina takových dieselových vozů ani těch 300 kilometrů denně nenajede a trápí se příměstskými, krátkými přískoky.

Současné plug-in hybridy už nabízejí vyšší výkon a úspornější provoz. A čisté elektrovozy jdou ještě o kus dál.

Nabíjení není trabl

Jasně – elektrické auto je potřeba někde nabíjet. Ale to se dá zvládnout i doma, třeba přes noc. Dokonce mu můžete přikázat, jak rychle „natankovat“. To abyste ušetřili a z domácí fotovoltaiky si nabili bez „přicucnutí“ kilowattů od vašeho dodavatele. Domácím nabíjením (až 22 kW) se rozumí např. vaše domácí nabíjecí stanice nebo wallbox od BMW.

Pokud chcete s elektromobilem vyrazit na dlouhou cestu, můžete nabíjet mimo domov buď naslepo, kdy vám navigace sama

nabízí dobíjecí místa (o totéž se postará i aplikace myBMW), nebo si vše naplánovat.

U stojanu se zdržíte pár minut (třeba 10) a mezitím máte iX nabitý na dalších 100 kilometrů. Když máte o fous více času (40 minut), je dobito na 80 procent. Ano, trvá to trochu déle než natankovat naftu, ale neumažete si ruce od tankovací pistole. Osmdesátiprocentní nabití znamená dalších 200 dálničních kilometrů – nebo 300 mimo dálnice.

Při denním dojezděni ve městě můžete využít nespočet nabíjecích stanic – zvolíte



Univerzál

Nejmenší elektrické BMW iX1 sází na osvědčený vzhled klasické „iks jedničky“. A ctí i její jízdní vlastnosti – má přesné řízení, je jisté v zatáčkách. Jako trumf přihazuje dobře sladěnou rekuperaci s brzdami. Co překvapí, to je prostor uvnitř – auto je jen o pár centimetrů menší než první generace X3. Verze eDrive 20 má 204 koní a dojezd až 474 kilometrů, silnější xDrive30 má pohon všech kol, 313 koní a dojezd až 439 kilometrů.

si jeden ze tří tarifů ke kartě BMW Charging, kterou automaticky dostanete spolu s klíčky od vozu, přiložíte ji ke stojanu a energie už proudí. V celé Evropě. Snazší to už být nemůže.

Nabíjení je podobné jako s mobilem – z 10 do 80 procent to jde fofrem, z 85 do 100 procent už pomaleji. Baterie nemají rády extrémny, a proto jim úplné nabíjení do 100 procent ani naopak vybití do nuly nesvědčí. Ale nemusíte z toho mít noční můry, protože management baterie je chytrý a dokáže si spoustu věcí ohlídat – auto si třeba baterii samo

chladí, zejména před plánovaným nabitím, aby bylo v letních dnech rychlejší.

I proto je dobré, když do navigace vždycky zadáte cíl cesty, přestože trasu znáte nazpaměť – vůz díky tomu nabízí zastávky pro případné nabití, a navíc umí podle topografie trasy rozložit rekuperaci a sílu tak, aby byla jízda co nejefektivnější.

X5 versus iX

Zkusme si teď porovnat elektrické iX s „iks pětkou“, velkým SUV na naftu. Obě auta jsou skvělá – ale třeba pro mé potřeby je iX vhodnější.

Proč? Miluju dynamické vozy, záleží mi na jízdních vlastnostech a u BMW zbožňuju synergii člověka a stroje. Přesně takové je iX. Je dynamické – základní iX 40 má přes 300 koní a více než 600 Nm. Dojezd přes 400 kilometrů (ne dálniční). A jízdní vlastnosti? Náhon na všechna čtyři kola, stovka za šest vteřin.

BMW to zkrátka neumí jinak – vždycky vyrobí ultimátní stroj pro nadšené řidiče. Je fuk, jestli je pod kapotou spalovák nebo

Pokračuje na další straně



Vlajková loď

Zvládne až 630 kilometrů na jeden záťah a je skvělým parťákem do města i na dlouhé cesty. BMW iX pobaví silou dvou elektromotorů krotících až 619 koní, díky kterým zrychlí na stovku za 3,8 sekundy. Reaguje na každý pohyb plynového pedálu a okamžitě vás okouzlí. A design? Auto vypadá, jako by bylo vymodelováno z jednoho kusu – aerodynamika je neskutečná a vůbec poprvé má SAV od BMW zapuštěné kliky dveří a bezrámová boční okna.

elektromotor. Neskutečně mě baví ta náhlá, okamžitá akcelerace, stejně jako plachtění a předvídání vozu třeba při odbočování nebo zpomalování před křižovatkou.

Jízdu v iX si užijete stejně jako v X5. Je pohodlná, podrží vás v zatáčkách. Moc mě baví i způsob, jakým tento futuristicky vyhlížející SAV model žehlí české, tradičně rozbité cesty.

A navrch – tohle auto je tak tiché, že budete žasnout, když opravdu vůbec nic neuslyšíte. Nic neskřípe, nevrže. Jako v pokojíčku. Místo brčení víceválcového motoru zní speciální zvukové efekty od geniálního muzikanta Hanse Zimmera.

Neobvyklá architektura interiéru je velmi povedená, všude je spousta místa. Ta vzdušnost je i na poměry BMW překvapující. Navrch všude ve voze jsou USB-C přípojky, držáky i na opravdu velké mobily a bezdrátové dobíjení.

Na iX miluju malá, chytrá řešení – když zmáčknete přední znak BMW, odklopí se a koukáte na hrdlo nádržky ostřikovače. Nebo když do předních ledvinek chytne ránu kamenem, s poškozením si hladce poradíte, protože speciální termoplast má „hojivé“ účinky a vůz si díky tomu opravíte třeba fénem.

Se služebním iX jezdím dlouho a zamiloval jsem si ho. Stojí plus minus stejně jako X5, je podobně velký a má vzdušnější interiér. Denně najedeme s kolegy okolo 100 kilometrů, auto nabíjíme v práci každý třetí až čtvrtý den, přes noc. Fajn je osmiletá záruka na baterii. A neuvěřitelně jednoduchý je i provoz – žádné převodovky, žádné oleje.

Je to jako s mobily

Trochu mi to připomíná doby, kdy jsme po kapsách nosili mobily finské Nokia, 3310 nebo 6310, pamatujete? To byly, panečku, telefony:



Elektroikona

Futuristický design BMW CE02 si na silnici nespletete. Tahle elektrická motorka boří pravidla hravými prvky a poznáte ji vždy a všude. Při jízdě můžete vybrat ze tří zážitkových režimů – Surf je pro pohodové plachtění, Flow pro kontrolované plynutí s okolní dopravou a Flash vás katapultuje vpřed a zvýší vám tep.

Baterka vydržela týden, a když mobil spadl na zem, z podlahy se odštípl kus betonu, ale přístroj přežil.

A dneska? Típnu si, že máte v kapse iPhone nebo Samsung, na který se křivě podíváte a už je na něm prasklina. O baterce ani nemluvě, ta vydrží akorát den a je vybitá. Řešíme to? Ne, zvykli jsme si.

A kdo potřebuje mít pořád dobito, nosí s sebou powerbanku nebo kabel a mobil přes den během hodiny dobije.

Stejně je to s elektroauty. BMW by umělo vyrobit elektromobil s dojezdem 1000

kilometrů na jedno dobití. Jenže jaké by byly jeho jízdní vlastnosti, kdyby kvůli těžké baterii vážil čtyři tuny? Těžké, nezábavné, neohrabané bavoráky nikdo nechce.

Už dnešní elektrovozy ale nabízejí parádní možnosti a finesy. Díky elektřině si můžete vůz v létě předklimatizovat na dálku, stejně jako v zimě předeheřt. Navíc topení funguje tak, že hřejí panely interiéru, nejde jen o vyhřívání ofukem teplého vzduchu. Taký bezpečí nebo schopnosti těchto aut jsou fenomenální díky novému systému ovládní BMW iDrive 8 a BMW iDrive 8.5. Je to

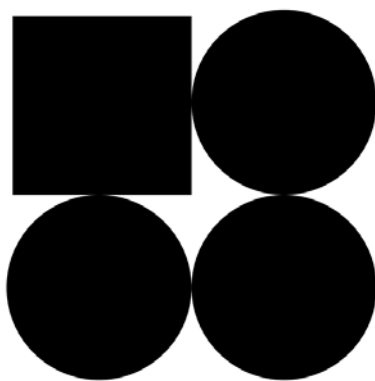
tak nakažlivé a lákavé, že je jen otázkou času, než se lidé nad bateriovými vozy přestanou ušklíbat.

Pokud nebydlíte na dálnici a nepotřebujete denně najíždět stovky kilometrů vysokým tempem, pokud máte možnost nabíjet doma, v práci nebo ve městě, přijďte si elektrické modely vyzkoušet. Tahle auta jsou úplně jiná, než jsme byli zvyklí, a jejich inteligence při řízení je něčím, co je potřeba si osahat.

Slibuju, že to bude stát za to.

BMW a KVIFF jsou nerozlučnou dvojkou

Mezinárodní filmový festival Karlovy Vary (KVIFF) chystá svůj 58. ročník, který proběhne tradičně na začátku letních prázdnin od 28. června do 6. července. Karlovy Vary se opět přemění na filmové centrum Evropy a značka BMW bude v roli oficiálního vozu už po jedenácté vozit všechny akreditované hosty a osobnosti.



58TH
KARLOVY
VARY

INTERNATIONAL
FILM
FESTIVAL

28 6—6 7
2024



www.kviff.com



Tradiční program dlouhodobě tvoří zajímaví interpreti, místo, zábava a nejnovější modely BMW, MINI a RR

Stát se oficiálním dodavatelem vozů a partnerem tohoto prestižního festivalu je pro nás čest a zároveň potvrzení důvěry organizátorů ve společnost CarTec Group. Naše vozy v uplynulých ročnících nespočetněkrát zazářily na červeném koberci a zajišťovaly komfortní transport mnoha herečkových hvězd, včetně ředitele festivalu Jiřího Bartošky. Naši flotilu, která bude dohromady čítat téměř 90 vozů, budou tvořit zejména BMW řady 5, BMW řady 7, BMW X7 a také ikonické BMW XM.

Císařské lázně budou dějištěm přehlídky BMW

I letos se návštěvníci mohou těšit na atraktivní prezentaci značky BMW, která se vrací na tradiční místo do nedávno rekonstruovaných Císařských lázní, jedné ze stěžejních a úchvatných budov města. Expozice bude doplněna o vozy značky MINI a chybět nebudou ani motocykly BMW Motorrad. Naši hosté se mohou nejen pokochat pohledem, ale také si užít testovací jízdy s vybranými modely.

CarTec Festival Party

CarTec Festival Party je jednou z hlavních společenských událostí festivalu a probíhá v naší režii. V roce 2023 mohli lidé v centru lázeňského dění v budově bývalé Sparkasse naproti Vřídelní kolonádě obdivovat majestátní vůz Rolls-Royce nebo luxusní BMW řady 7. Večírek ve společnosti nejnovějšího BMW řady 5 a skvosty ze stáje BMW Motorrad pak doplnilo to nejlepší ze světové kuchyně.

I letošní program na výjimečném místě před Císařskými lázněmi bude podobně atraktivní – jeho hlavním bodem budou vystoupení populárních interpretů (za posledních 10 let na naší párty účinkovali mimo jiné kapela Lucie, Palo Habera, Matěj Ruppert a Monkey Business aj.) a nejnovější modely BMW, MINI a RR.

CarTec Festival Golf Tournament

Mezi další očekávané události patří CarTec Festival Golf Tournament, který letos, stejně jako každý rok, proběhne v golfovém resortu Olšová Vrata. Jako už tradičně se neponese jen v duchu golfového umění a sportovního zápolení, ale také pomoci potřebným. V loňských ročnících tato charitativní akce pomohla například ukrajinským rodinám, mladé talentované hudebnici nebo nadačnímu fondu AutTalk.

Řečí čísel

Do Karlových Varů vyjíždí každoročně mezi 70 a 90 vozů BMW. Za posledních 10 let, po které je CarTec Group výhradním poskytovatelem festivalových vozů, jich tak posloužilo bezmála tisíc. Jen při loňském ročníku najezdily naše vozy dohromady kolem 230 000 kilometrů.

CarTec poskytne oficiální vozy Dvořákově Praze

Vozy BMW od CarTec Group budou na své cesty využívat i světoví sólisté, dirigenti a hosté Mezinárodního hudebního festivalu Dvořákova Praha, který patří k podzimním vrcholům společenské a kulturní sezóny v hlavním městě. Jeho 17. ročník se uskuteční od 6. do 24. září 2024. Rezidenčním umělcem bude světově nejžádanější český dirigent Jakub Hrůša, dále vystoupí například Vídeňští filharmonikové, legendární klavíristka Martha Argerichová nebo americký houslista Joshua Bell. Poprvé v historii festivalu se jeden z koncertů bude konat na Výstavišti Praha. Pod širým nebem zde 11. září vystoupí Jakub Hrůša v čele spojených orchestrů České filharmonie a Bamberckých symfoniků.



BMW, KVIFF a Jiří Bartoška k sobě již nerozlučně patří

Adrenalin na max

Stejně jako mezi auty, i ve světě jednoštopých bavoráků znamená „emko“ vrchol nabídky. Skvělým příkladem je motorka BMW M 1000 XR, která má síly na rozdávání. Stovkou peláší za 3,2 sekundy, dvoustovku zvládne za 7,4 sekundy.

Tenhle dokonalý silniční stíhač, v jehož sedle si užijete nejen dlouhé cesty a okružové legrácky, ale kupodivu i běžné, každodenní vyjíždky, sází na řadový litrový čtyřválec s technologií variabilního časování ShiftCam. Z motoru, který ve standardní verzi S 1000 XR krotí 170 koní, vyždímal divočejší sourozenec rovnou 201 koníků při 12 750 otáčkách a 113 Nm při 11 000 otáčkách. Omezovač nakonec zasahuje při 14 600 otáčkách.

Motorka je vážně lehká – napomáhají tomu titanový výfuk, některé karbonové díly a lehčí kola. Díky tomu je pohotovostní hmotnost jen 223 kilogramů. S paketem M Competition, stvořeným pro znalce závodní techniky, můžete váhu stlačit o další 3 kilogramy – obsahuje např. M karbonová kola, boční kapotáž nebo plně nastavitelný M systém stupaček pro jezdce i spolujezdce a M GPS stopkek.

To, že má M 1000 XR vysoké rychlosti v krvi, potvrzují aerodynamická křídélka na bocích – už ve stovce zatíží přední kolo dalšími kilogramy, ve 220 km/h se postarají o zhruba 12 kilogramů přitlaku. A to se rozhodně hodí. Stejně jako výtečně vyladěný podvozek nebo „emkové“ brzdy, vyvinuté podle zkušeností ze závodů v mistrovství světa superbiků. Výbornou inovací je funkce Brake Slide Assist, která vám umožní najet do zatáčky s konstantním skluzem.

BMW M 1000 XR zkrátka přináší do života adrenalinovou zábavu, která se nikdy neomrzí.



BMW M 1000 XR má síly na rozdávání a nestydí se to ukázat.



Legenda pokračuje

Když před více než 40 lety přišla značka BMW Motorrad s modelem R 80 G/S, založila úplně nový segment cestovních endur. A nejen to – po celou tu dobu je jeho nezpochybnitelným vládcem. Dokazuje to i novým modelem R 1300 GS s téměř zcela novou konstrukcí, díky které je motorka lehčí o působivých 12 kilogramů.

Srdcem motocyklu je legendární dvouválcový motor boxer – zdaleka nejvýkonnější sériově vyráběný motor boxer od BMW se opírá o 124 koní při 7 750 otáčkách. Maximální točivý moment činí 149 Nm při 6 500 otáčkách.

Ale ještě na skok k designu, protože znalci „géesa“ okamžitě odhalí přepracovanou přední část se sdruženým světlometem, zajímavě tvarovaným tak, aby kopíroval přední plastový zoban. Ten je v nové verzi menší. Další změny? Třeba palivová nádrž je mnohem plošší a zadní část o něco štíhlejší a čistší díky novému rámu. Motorka tak působí dynamičtěji, přitom si ale zachovává legendární základní obrysy známé z předchozích generací.

A teď už rychle do sedla a jedeme! S nižší vahou (237 kilogramů oproti 249 kilogramům u předchozí verze), silnějším výkonem a větší obratností je nová třináctistovka ostřejším náčiním. K máni jsou čtyři jízdní režimy – Rain, Road (oba módy zajistí přizpůsobení většině podmínek na silnicích), Eco (prodlužuje dojezd na jednu nádrž) a Enduro (určený do terénu). Volitelně může mít motorka i tři režimy Pro (Dynamic, Dynamic PRO a Enduro PRO), které je možné odladit přesně podle vašich potřeb. Celkem tak máte k dispozici sedm jízdních režimů. Anebo taky můžete všechny režimy vypnout a spolehnout se, že všech 145 koní ukočíte i bez elektroniky.

O bezpečí na cestách se stará aktivní systém pro udržování rychlosti, který lze použít k nastavení požadované rychlosti i vzdálenosti od vozidla jedoucího vpředu. Dále je tu asistent upozorňující na čelní srážku, který předchází kolizím a pomáhá zmírňovat závažnost nehod, nebo upozornění při změně jízdního pruhu, hlídající mrtvé úhly nalevo i napravo za motocyklem.



Jízda za dobrodružstvím

Nový model F 900 GS se zlepšil ve všech ohledech – dokonalejší je v terénu a díky tomu, že „zhubl“ o 14 kilogramů, je taky výrazně sportovnější. Devítistovka nabízí 105 koní při 8 500 otáčkách a maximální točivý moment 93 Nm při 6 750 otáčkách. Projev motoru provází silný a emotivní zvuk, který ještě podtrhuje sportovní koncový tlumič výfuku Akrapovič ve standardní výbavě.

Přepracovaná motorka má novou, výrazně lehčí plastovou palivovou nádrž. Zcela nová je i zadní část, díky které působí F 900 GS dynamičtěji. Přední kolo pak vedou nové, plně nastavitelné teleskopické vidlice typu upside-down.

Ergonomie motocyklu je laděná pro off-roadové ježdění – nižší poloha stupeček spolu s výše umístěnými řídítky a novým tvarem palivové nádrže pomáhají při jízdě vestoje v náročném terénu.



Moderní klasika

Puristický, výkonný, klasický roadster. To je model R12 nineT, nástupce R nineT z roku 2013. Design motocyklu v sobě skrývá řadu odkazů na jiné slavné modely v historii značky. Třeba jasná linie nádrž – sedlo – zadní část evokuje legendární model R 90 S ze 70. let. Samotná nádrž je na první pohled taky klasická pro modely BMW s motory boxer; má typické prohnutí ve spodní části, které umožňuje pevně ji sevřít koleno. Reminiscencí na bavoráky ze sedmdesátek jsou i boční kryty v oblasti rámového trojúhelníku.



Městem jako na skateboardu

Mnichovská značka říká, že CE 02 není ani motorka, ani skútr. Označuje ho za eParkourera, stvořeného přímo pro město a městské prostředí – proto je hbitý, praktický a robustní. A taky díky svému designu nepřehlédnutelný. Lehkost a volnost, s jakou se pohybuje ulicemi, připomínají skateboard, který se záměrně odráží i v designu jeho sedla.

Maximálka stroje je 95 km/h a padesátkou uhání za 3 sekundy (dojezd je přes 90 kilometrů). Ale výkon se dá taky omezit tak, aby BMW CE 02 mohli využívat i jezdci, kteří vlastní řidičák jen na automobil.

Honza Švejnoha: „Kdybych nastartoval, co mám doma, Gréta by se asi zbláznila“

Honzu Švejnohu, nového šéfa pražského motosalonu CarTec, jen tak nepřehlédnete. Má dva metry a díky mohutnému plnovousu i nezaměnitelnou vizáž. Mezi nablýskanými stroji je ve svém živlu – koneckonců k motorkám poprvé přičichl už ve třech letech a okamžitě jim propadl. I o tom jsme si povídali v rozhovoru pro CarTec News.

Kdy jste prvně seděl na motorce?

Hodně brzo – už ve třech nebo čtyřech letech. Jezdit jsem začal hlavně díky dědovi. Byl nadšený veteránista a posadil mě na jawy, čízy, potom třeba i na dněpr. Postavil mi dokonce malou motorčičku – použil motor z mopedu Stadion, svařil k tomu rám.

Rodiče neprotestovali?

Táta je taky motorkář, občas s námi jezdil. Ani máma mi nikdy nic nezakazovala. Když jsem si mohl udělat první papíry, tak jsem po nich

hned skočil. V osmnácti jsem si dodělal další. Navrch jsem vystudoval autoelektroniku. Ke strojům jsem tíhnul vždycky, i k autům, ale hlavně k motorkám. A když se naskytla šance, že bych mohl pracovat okolo motorek, chytil jsem ji za pačesy – teď už v tomhle oboru načínám svou osmou sezónu.

Co pro vás motorky znamenají?

Je to zábava, životní styl. Zní to jako klišé, ale bez motorek si život nedokážu představit. Byly doby, kdy jsem najel 20 až 25 tisíc kilo-

metrů ročně, teď bohužel už není tolik času. Mám rodinu, hodně práce, takže většina mých najetých kilometrů za sezónu jsou cesty do práce a z práce. Naštěstí to mám docela daleko – 70 kilometrů jedním směrem. Když je rozumné počasí, tak si tyhle kratší jízdy parádně užiju, protože mám pár svých oblíbených tras. Takže moje rada pro zaneprázdněné motorkáře je – čím dál od práce bydlíte, tím líp. Jen přes zimu holt trpím v plechové pláštěnce, ale od prvního hezkého počasí už jsem zase ve svém živlu.



A co pro vás znamenají bavoráky?

Vždycky se mi motorky BMW líbily. Navíc mám dva metry a potřebuju obří motorku, takže géeso je pro mě jako stvořené. Sám jsem dlouho pokoušel po modelu 1150 GS, teď tu motorku mám a jsem naprosto spokojený. Brzy bude mít dvacet let, ale pořád skvěle drží. Géeso je modla asi pro každého motorkáře. Stačí, když si ho lidé vyzkoušejí, a spadne jim brada. Výhodou mojí práce je, že si každou sezónu můžu vyzkoušet všechny předváděčky, které v motosalonu máme. Těch je okolo třicítka a je to skvělé svezení.

Jezdíte i na těch elektrických?

Elektrické motocykly BMW budí pozornost hlavně specifickým, futuristickým designem. Ale jo, přiznávám, že jsou taky zábavné – odpích mají fakt neskutečný. Jenže já mám přece jen radši zvuk klasických motorek a navrch miluju vůni benzínu. Ve městě dávají elektrické motorky určitě velký smysl, ale jinak elektrina mezi motorkáři pořád nijak zvlášť nerezonuje. Jsme staromilci.

Takže do svojí garáže si žádnou elektromašinu nepořídíte?

V té mám asi deset veteránů po dědovi, plus to zmiňované géeso. Kdybych to všechno nastroval, tak by se Gréta asi zbláznila.

Když jsem vešel do pražského motosalonu CarTecu, okamžitě na mě dýchlá pohodová, uvolněná atmosféra. Je to jen můj dojem?

Kdepak, takhle to cítí všichni. Jsme tady trochu pankáči se vším všudy, ale myslím, že to k motorkám patří. I když děláme prémiový segment, legrace musí být – a naši klienti to berou. Je příjemné vidět, jak se u nás zákazníci, kteří mají velké firmy, dokonale uvolní. Někteří si k nám chodí plnit sny – koneckonců už jsme pár „autařů“ přetáhli i k motorkám. Nebo za námi přicházejí lidé, kteří třeba třicet let neseseděli na motorce, naposledy ve dvaceti na jawě, pak budovali byznys a nebyl čas... A u nás dokonale rozkvetou, baví je ta komunita, baví je akce, které pořádáme. Na těch roztaje každý. Je úžasné to sledovat, emoce zákazníků mě i všechny další zaměstnance nabíjejí. A navíc emoce k motorkám nezbytně patří, ty se od nich prostě nedají odpárat.

Co se emocí týká, „emkové“ motorky jich asi vyvolávají nejvíc, že?

Aby ne, taková M 1000 XR má dvě stě koníků, to je neuvěřitelná porce emocí. Je to mašina určená primárně na okruh, kde využijete naplno její potenciál a užijete si pravou zábavu. Zvládá i každodenní provoz, ale musíte dávat bacha – dáte tam jedničku, dvojku a už pelášíte dvoustovkou. Důležité je, že emoce a sportovní říz jsou u všech bavoráků vyvážené dokonale technikou. Motorky dneska dokážou neuvěřitelně eliminovat chyby jezdců díky všem možným senzorům a asistentům. Pokud se jezdci sami neleknu a neudělají opravdu velkou chybu, tak ho bavoráky podrží tak, že většinu situací zvládnou.

Jaké jsou hlavní „mototaháky“ letošního roku?

Géesa vládnu všemu, to je jasné. Největším tahákem je R 1300 GS, úplně nová motorka.



Společné setkávání s motorkáři je vždycky příjemným zážitkem



Jeden z prvních strojů měl od dědy, který použil motor z mopedu Stadion a svařil k němu rám



V polovině roku navíc BMW představí ještě verzi Adventure, která ale bude reálně k máni až na začátku příštího roku. U GS jsou to ještě nové devítky – F 800 GS, F 900 GS i Adventure. Kromě toho naši zákazníci hodně pokukují i po novém cruiseru R 12, roadsteru R 12 nineT nebo sportovně-cestovních modelech S 1000 XR a M 1000 XR. Skvělá sestava.

Můžete prozradit, jaké máte v motosalonu plány?

Teď chceme zamakat na vylepšení servisu, abychom zákazníkům poskytovali co nejkratší doby. A rádi bychom do budoucna nabídli i ojeté motorky v rámci programu BMW Premium Selection. Pustili jsme se do toho před covidem, který to pak zastavil, a teď bychom se do toho chtěli zase opřít. V programu bychom nabídli motorky do pěti let stáří, servisované, s českým původem a dodatečnou zárukou. Lidé to chtějí, ale momentálně řešíme kapacitní možnosti a pracujeme na tom.

Jsme tady trochu pankáči se vším všudy, ale myslím, že to k motorkám patří. I když děláme prémiový segment, legrace musí být – a naši klienti to berou.

Měsíc a půl na plný plyn

V lednu a únoru jsme s motocyklovými nadšenci znovu vyrazili do španělského Cabo de Gata, abychom tam společně vyzkoušeli novinky od BMW Motorrad. A že bylo co zkoušet – vezli jsme s sebou 34 mašin od G 310 R přes R 1300 GS a K 1600 GTL až po R 18 Transcontinental. Prostě jsme vymetli sklad a do tepla odvezli všechno, co bylo v CarTecu, největším českém dealerství, k mání.



„Uspořádali jsme pět pětidenních turnusů a všechny stály za to. Každý den jsme v prosluněném Španělsku testovali motorky různých segmentů, často je měnili a porovnávali mezi sebou – díky tomu jsme vnímali rozdíly mezi nimi opravdu do hloubky,“ pochvaloval si šéf celé výpravy a jeden z ostřílených instruktorů Michal Dvořák.

Byly to pořádně nabitě, ale taky nabíjející týdny. Stačí si jen vzpomenout na krásné výhledy na Sierru Nevadu a vybavit si vůni rozkvetlých mandloní i špízů v restauraci, kterou si všichni účastníci oblíbili. Nebo se v myslí vrátit na silnice, které nemají v Evropě, možná ani na světě konkurenci. Ostatně to samé platí i o motorkách BMW Motorrad.

Tisíce kilometrů, tisíce zážitků

Takové zážitky rozhodně stály za velmi dlouhou přípravu – Michal a jeho tým celou akci

chystali přes půl roku. Ve Španělsku se pak během měsíce a půl vystřídalo přes 140 zákazníků, kterým asistovala třicítka zaměstnanců CarTecu, tři jízdní instruktoři a dva profesionální fotografové, kteří všem pořídili spoustu snímků na památku.

„Dohromady jsme najezdili 130 000 kilometrů a spálili 8 500 litrů benzínu. A to všechno bez zranění, pouze s jedním pádem při jízdě,“ shrnul Michal.

I když testeři zbrusu nové motorky nijak nešetřili, nedošlo ani na jednu větší opravu. Řešily se jen drobnosti jako kalibrace elektrického větrného štítku, povolené ventilové víko a výměna lepivé zadní pneumatiky na M 1000 R. „Při našem radostném tempu se po těch tisících kilometrech odebrala do věčných lovišť,“ smál se Michal a dodal: „Takže když u piva tvrdíme, že motorky už nejsou tak spolehlivé jako dřív, nejspíš nemáme pravdu.“

Uvidíme se příště?

Pokud jste letos zimní testovací kemp prošvihli, příště si ho už určitě užijete nenechtejte. Akci si nejvíc užijí lehce a více pokročilí jezdci, protože silnice se hodně klikatí a některé modely jsou poměrně těžké. Taky nepočítejte s tím, že si užijete památky – krásná místa uvidíte jen ze sedla motorky. Na našich kempech hrají prim ježdění, klopení, tahání, brzdění, gumařina, vybavení, technika a nekonečné diskuse o tom všem.



Každý den byl jiný – vyráželi jsme do hor nebo třeba k moři a zkoušeli různé motorky. Co bylo vždycky stejné? Fajn partáckí okolo a radost z jízdy.

Magická městečka, poušť i horské výhledy

Při lednových a únorových mototoulkách jižním Španělskem jsme si užívali mořské pobřeží i klikatící se horské silnice. A pár míst nám opravdu učarovalo – stojí za to se na ně vracet.



Mojácar

Na první pohled vypadá Mojácar jako rajske místo. Pohled na kopec osázený zářivě bílými domy je magický sám o sobě. Jednotlivá obydlí jsou na sebe tak nalepená, až to vypadá, že mezi nimi není ani centimetr místa. Právě toulat se půvabnými, starobylými a úzkými uličkami je jedním z kouzelných zážitků, které si odsud odvezete. Bonusem je, když se jimi protáhnete až k nejvyššímu bodu a otevře se vám působivý výhled na městečko i mořské pobřeží.



Macael

Španělské hlavní město mramoru, který pro své rakve využívali už Féničané, ale sahali po něm třeba i stavitelé granadské Alhambry nebo Mezquity v Córdobě. Dnes odsud míří mramor do celého světa. A mramorové sochy lemují i ulice a náměstí samotného Macaelu.



Tabernas

Tahle jediná evropská poušť je nejen úchvatná, ale zároveň vás v mžiku přenesení v čas i prostor. Jako byste se najednou ocitli na Divokém západě. Tady by se točily báječné westernové scény, pomyslíte si. A ony se tady opravdu točily – od 50. let minulého století se na zdejších „place“ vystřídala řada hollywoodských hvězd od Clinta Eastwoda přes Seana Conneryho až po Harrisona Forda.

Andalusie je pro každého motorkáře ráj – užije si slunce, nekonečné zatáčky a spoustu zážitků.



Trevélez

Když brázdíte silnice v Sieře Nevadě, postupně vyjedete až k nejvýše položené pyrenejské vesnici Trevélez, která leží v nadmořské výšce 1 476 metrů. Tady získáte opravdový nadhled. A nejen to, za odměnu si můžete dopřát zdejší vyhlášenou šunku a užít si pohledy na velkolepé horské vrcholy.



Benizalón

„To jsou panoramata,“ vydechli by nejspíš filmoví Homolkovi úžasem. A opravdu, výjezd dlouhou větrnou cestou po úbočí Sierra de Los Filabres vás velkoryse odmění. Z vyhlídky Santuario de Monteagud u Benizalónu uvidíte celou oblast od Tabernas až k Mojácaru. Poušť, hory i moře. Třešničkou na dortu je místní pikniková plocha s grily – není nad to si dopřát svačinku právě tady.

MINI novinky na českém trhu v roce 2024

MINI si na rok 2024 přichystalo vícero inovovaných modelů Countryman a Cooper. Chystá se ovšem vytáhnout také zcela nové eso z rukávu v podobě MINI Aceman.



Robustní dobrodruh MINI Countryman

Vyšší, delší, ale stále MINI – přesně takové je nové MINI Countryman, jež se svou robustní elegancí hrdě hlásí k tradičnímu rodokmenu, ale zároveň září moderním minimalismem, futuristickým designem interiéru a špičkovými technologiemi.

Navenek Countryman vyrostl o 8 cm na výšku a o 15 cm se prodloužil. Pozornost všech účastníků dopravního provozu přitáhne jeho čisté, minimalistické linie, přičemž osobitá osmiúhelníková přední maska nenechá nikoho na pochybách, že Countryman je auto jako žádné jiné.

Nadchne vás ovšem i uvnitř, kde je (zase) o kus víc prostoru a nescházejí ani špičkové materiály. Interiéru vévodí unikátní, centrálně umístěný kruhový přístrojový panel na palubní desce s nejmodernějším dotykovým OLED displejem o průměru 240 mm, jenž slouží též jako infotainment a komunikační centrum.

Aby řízení nového MINI byla ještě větší zábava, menší volant s volitelným látkovým páskem místo spodního ramene nabídne ještě intenzivnější zážitek z typické jízdy à la motokára.

Pod kapotou najdete jak mild-hybridy, tak u MINI Countryman E i čistě elektrickou verzi s výkonem 150 kW a dojezdem přes 460 km. V nabídce je též model MINI Countryman SE ALL4 s pohonem všech kol.

Netrpělivě očekávaná premiéra MINI Aceman

Na světovou premiéru se v roce 2024 těší zbrusu nově doladěný koncept elektrického SAV crossoveru MINI Aceman, který vyplní prostor mezi SUV Countryman a novými verzemi hatchbacku MINI Cooper.

MINI Aceman hledí jasně do budoucnosti: V jeho výbavě najdou uplatnění výhradně elektrické motorizace, obejde se bez chromu i kůže, v interiéru nabídne čalounění a textilie z recyklovaných materiálů. Inovativní interaktivní technologie a multi-displejový infotainment pak řidičům a pasažérům slibují nebyvalé uživatelské i cestovatelské zážitky.



Zdokonalený originál MINI Cooper

Pokud si u auta vystačíte s trojicí dveří, pak vás během jara 2024 nadchnou nové modely MINI Cooper. Zdokonalený MINI originál se pyšní tradičními atributy vyvedenými v maximální kvalitě. Díky skvělému rejdu, krátkým převisům a kompaktní karoserii vás 3dveřové MINI spolehlivě proveze úzkými uličkami i hustou dopravou.

Kdo ještě nezažil za volantem vysoké otáčky a nízké těžiště legendárního MINI, má příležitost právě teď – ať už v agilních čistě elektrických verzích (s dojezdem i přes 400 km), nebo s tradičními živými spalovacími motory.

V létě 2024 nabídku rozšíří také 5dveřová varianta, ale ani s 3dveřovým MINI Cooper se nemusíte obávat delších cest se zavazadly: Při sklopení zadních sedaček získáte velkorysý zavazadlový prostor o objemu 800 litrů! A kdo rád jezdí bez střechy, může si počkat na MINI Cabrio, které čeká premiéra na sklonku roku 2024.

„Tohle MINI se vážně povedlo!“

MINI Countryman Cooper S ALL4 Nanuq White očima nadšené řidičky a klientky CarTec Ostrava

Když se jednou Darina Mrowiecová vydala s manželem na grill party do ostravského Car-Tecu, zamilovala se. Vášnivá řidička na první pohled poznala, že ten pravý se jmenuje MINI Countryman. A vysnila si, že spolu jednou vyrazí za dobrodružstvím. Splnilo se jí to do roka a do dne a dnes už za sebou mají 10 000 kilometrů vztahu: „Čekal na mě s velkou mašlí, dostala jsem krásnou kytici a láhev prosecca. Bylo to velké překvapení od mého muže, dojemné a nezapomenutelné.“

Volba padla na „mazlíka v plné výbavě“ Mini Countryman Cooper S ALL4 v jedinečném barevném provedení: „Jsem vlasová stylistka, vlasy jsou pro mě čisté plátno, a tak i barva mého MINI musela být jedinečná. Zkrátka jsem to musela být já. A odstín Nanuq White mé představy 100% naplnil.“

„Sportovní elegance – tohle jsem přesně já i můj Nanuq.“

Jako řidička se paní Darině líbí, že tohle MINI není tuctovka: „Svádí mě svým sportovně elegantním designem, jízdou dynamickou a přizpůsobivostí na silnici – zkrátka přesně tou kombinací stylu, výkonu a svobody, kterou potřebuju. Je zjevné, že design tohoto mužského vozu měla v rukou žena,“ usmívá se a spokojeně dodává, že její „Nanuq“ spolehlivě „zvládne jak denní dojíždění do práce po městě, tak dobrodružné víkendové výlety a cesty za sportem. Není zbytečně velké, ale ani moc malé na ty moje holčičí nákupy.“

Tohle MINI se vážně povedlo, má hezký zadek!

„Od první chvíle, kdy jsem sedla za volant, jsem věděla, že nám to spolu bude fungovat.“

Společně už zvládli vyzkoušet beskydské kopce, serpenty v Jeseníkách, stejně jako delší cesty do matičky Prahy či do slovenských Tater. „Jakmile mi to mé pracovní a rodinné povinnosti dovolí, sedám za volant a vyrážím. Miluji muziku, jízdu a volnost.“ K tomu samozřejmě přispívá i pár vychytaných doplňků: „Nedám dopustit na panoramatickou střechu. Kapky deště nad hlavou a hvězdy na nebi mají nezaměnitelné kouzlo!“

Ve svém MINI našla majitelka ostravského kadeřnického Salonu Dream spoustu splněných snů, a ještě něco navíc: „Baví mě jeho hravé ovládání, stejně jako spousta výkonu pro dynamickou jízdu. Překvapila mě jeho všestrannost a schopnost přizpůsobit se různým podmínkám. Pomáhá mi i při cestách za sportovními aktivitami: lyže, kolo, brusle, přílby, pro všechno se v něm najde místo. V těchto situacích oceňuji také aplikaci v telefonu, která mi auto otevře a zamkne, aniž bych u sebe musela mít klíčky.“





Jak zvládnout MINI na max?

K dobrým partnerským vztahům mezi řidičkou a jejím MINI ovšem přispěli i v ostravském CarTecu: „Musím poděkovat hlavně Míše Vláškové, díky níž jsem se zvládla prokousat všemi aplikacemi a dostat se tak svému MINI pod kůži. A od chvíle, kdy jsem poprvé nastartovala a vyjela ze showroomu, stále ochotně odpovídá na všechny mé všetečné dotazy.“



Colours of Ostrava 2024

Festival plný barev, hudby i automobilového designu

Dolní oblast Vítkovice se každoročně stává dějištěm jedné z nejočekávanějších kulturních událostí roku – festivalu Colours of Ostrava. Tento multizánrový hudební svátek je známý pro svou jedinečnou atmosféru v industriálních kulisách areálu bývalých hutí, dolů a železáren, pestrý hudební line-up s řadou českých i zahraničních hvězd i bohatou, více než dvacetiletou tradici. Nejinak tomu bude letos a my budeme opět u toho!

Letošní ročník festivalu proběhne od 17. do 20. července 2024 a jako vždy si přijdou na své fanoušci všech žánrů, od rocku, elektroniky a indie až po world music a folklor. Loňský 20. ročník nabídl přes 350 programových bodů na 19 otevřených i krytých scénách – koncerty, diskuze, divadla, filmy, workshopy i výtvarné aktivity. Letošní program bude rovněž bohatý, slibuje vše od klasiky až po alternativní scénu a ještě mnohem více.

Vystoupí Lenny (Kravitz) i Lenny (Filipová)

V historii festivalu přivezl do Ostravy řadu hvězd, a velká jména se podařilo ulovit i pro aktuální 21. ročník. Nejočekávanějším bodem na programu je koncert americké star Lennyho Kravitze, do Ostravy pak zavítá i jedna z nejvýraznějších tváří současné popové hudby Sam Smith. Fanoušci se mohou těšit také na seskupení ClockClock, Queens of the Stone Age nebo třeba Jamese Blakea. Z českých hvězd zahrájí Lenny, D.Y.K., Mig 21 či Bratři Ebenové.



Welcome to MINI

Loni jsme během festivalu přivítali návštěvníky na BMW Motorrad Heritage Pointu, kde jsme oslavovali 100 let ikonické značky BMW Motorrad. Lidé mohli obdivovat mimo jiné výroční edici BMW R18 100 Years. Otevřeli jsme zde také zónu MINI VR Wonderland, kde návštěvníci mohli vstoupit do MINI CUBE a ponořit se do fascinujícího světa konfigurace MINI vozidel ve virtuální realitě. Jak je z fotografií vidět, nadšení v jejich tvářích bylo obrovské a my jsme rádi, že si z festivalu odnesli i jiné než hudební zážitky.



Colours of Ostrava není jen festival, je to kulturní a společenský fenomén. Právě proto se dostal mezi deset nejlepších velkých evropských festivalů v kategorii Best Major Festival v prestižní anketě European Festival Awards.

CarTec Group je hrdým partnerem

CarTec a Colours of Ostrava patří k sobě už řadu let. I pro letošní ročník festivalu jsme se stali oficiálním partnerem a dodavatelem festivalových vozů. Do Dolní oblasti Vítkovice přivezeme nejen naše MINI, ale i další program pro nadšence do automobilů. Těšíme se na vás na Colours of Ostrava 2024 – stavte se, bude to stát za to!



Fenomén

Legendární model X5 slaví 25 let

Rok 1999 je v historii BMW symbolem změny. Na slavném autosalonu v Detroitu si tehdy odbyl světovou premiéru vůbec první SUV model, který sjel z linky mnichovské automobilky, a pro značku, jejíž DNA byla do té doby spojená především s elegantními sedany a nadupanými sportáky, šlo o odvážný krok do neznáma. Vůz s označením X5 se ale trefil přesně do potřeb a tužeb našich zákazníků a po čtvrtstoletí výroby a čtyřech generacích se řadí mezi fenomény BMW.



První generace (E53, 1999–2006)

Konec 90. let se v segmentu automotive nesl ve znamení prudce rostoucí poptávky po SUV. Pojem „luxusní SUV“ byste ale v katalogích automobilek hledali marně – spojení absolutního komfortu a nesmlouvavého výkonu ve všech podmínkách nebylo pro výrobce na pořadu dne. Až do revolučního kroku BMW. Model X5 totiž nebyl jen další vůz segmentu SUV v řadě.

Vedení společnosti si přitom dobře uvědomovalo, že je v sázce hodně, protože se rozhodlo vytyčit kurz v absolutně neprobádaných vodách. Riziko se ale absolutně vyplatilo. Ve spolupráci se značkou Land Rover, která tehdy patřila do rodiny BMW, vznikl vůz, který dokonale zkombinoval odkaz offroadové britské legendy a tradiční silniční výkon a komfort mnichovské značky.

Pohon všech čtyř kol, nezávislé zavěšení, citlivé řízení, výkonné motorizace, velkorysý vnitřní prostor. K tomu převratné technologické novinky jako asistent pro jízdu z prudkého kopce, adaptivní tempomat nebo v té době převratný systém navigace. To je jen výsek ojedinělých vlastností první generace X5, jejíž prodej se vyšplhal celosvětově až na 600 000 kusů a která se stala etalonem pro řadu dalších modelů.



Nejprodávanější model

Celosvětovou popularitu BMW X5 potvrzují i údaje společnosti CarTec Group. V rámci skupiny tvoří prodeje modelu X5 již dlouhodobě 18 procent z celkové poptávky a vůz je tak nejprodávanějším modelem vůbec.

Za posledních deset let si X5 z našich poboček odvezlo 2 543 spokojených klientů.

Druhá generace (E70, 2006–2013)

Odkaz prvního modelu X5 E53 ovlivnil všechny následující moderní SUV z dílny BMW od X3 po X7. Samotná X5 se v roce 2006 dočkala druhé generace na nové platformě, která se od svého předchůdce lišila prakticky ve všech ohledech. Vyjma výšky vůz s označením E70 narostl ve všech směrech a stal se vůbec prvním modelem značky BMW, který nabízí i sedmimístnou variantu.

Designérské vize Chrise Banglea se v této generaci obecně zhmotnily v mohutnosti. Ať už šlo o výrazné přední světlomety, masivní čelní masku a netradičně mohutné „ledviny“, nebo širší blatníky. Uvnitř vozu na uživatele čekal tehdy zbrusu nový infotainment iDrive a přepracovaná středová konzola s novým řazením, k tomu přibýlo aktivní řízení, vylepšené jízdní asistenty, aktivní stabilizace náklonu, head-up displej a čtyřzónová klimatizace.

Facelift z roku 2010 nepřinesl zásadní změny ve vzhledu, na první pohled zaujmou jen přepracované nárazníky. V interiéru posádka ocenila především výrazně modernizovaný systém infotainmentu s intuitivnějším ovládáním. Zásadní změna proběhla pod kapotou, kde k nové paletě pohonných jednotek přibýla hlavně osmiválcová automatická převodovka, která nahradila dosavadní šestiválcový typ.



Třetí generace (F15, 2013–2018)

V roce 2013 se BMW rozhodlo rozšířit rodokmen X5 o třetí generaci. Po čtrnácti letech úspěšné produkce se designéři vydali cestou uhlazenějších linií a ještě mohutnějších detailů. To se týkalo především čelního ledvinového grilu, který sahal od jednoho světlometu k druhému. Poprvé se v nabídce objevilo adaptivní LED osvětlení, v nejvyšších modelech pak byla standardem xenonová světla. Interiér tradičně nabídl velkoryse komfortní prostor s vylepšeným systémem infotainmentu, jemuž vévodil barevný displej o velikosti 10,25 palce na středové konzole.

V nabídce pohonných jednotek se poprvé objevil malý dvoulitrový motor, plug-in hybrid verze a také možnost náhonu jen zadní nápravy. Vrcholné modely ale samozřejmě dál disponovaly fenomenálním výkonem přes 400 koní s velkým krouticím momentem. To byl třeba příklad verze X5 M, pod jejíž kapotou vrněl dvojitě přeplňovaný osmiválec o výkonu 423 kW s točivým momentem 750 Nm. Již zavedeným standardem byla osmiválcová automatická převodovka.

Třetí generace se nakonec nedočkala faceliftu, a to z prostého důvodu. V roce 2018 se totiž chystala premiéra čtvrtého následníka, který měl model X5 posunout do nové dimenze.





Čtvrtá generace (G05, od roku 2018)

Model X5 byl pro BMW trefou do černého. Za 19 let prodeje si jej pořídilo 2,2 milionu zákazníků a v segmentu SUV patřil k vůbec nejoblíbenějším vozům. To přimělo vedení automobilky k rozhodnutí pozvednout vůz na úroveň, na niž většina konkurence může jen těžko pomýšlet.

Design čelní části přitom nevoněl každému, ale mohutný gril v kombinaci se štíhlejšími liniemi světlometů ladil s estetickým trendem ostatních modelů BMW. Interiér pro změnu reprezentoval odklon od analogu a nástup digitálních technologií, ať už pro zobrazení, nebo ovládání. Samozřejmostí bylo množství USB portů a zásuvek a infotainment vozu nabízel možnosti ovládání hlasem, gesty, tlačítky na volantu i standardním ovladačem z ekosystému iDrive.

Facelift z roku 2023 pak přinesl další výrazné proměny, například ještě užší linku světel zakončenou ostrým úhlem či přepracované „ledviny“ a sportovně laděný nárazník s výraznými prúduchy po stranách. To byly prvky, které zaujmou na první pohled. Největší změny ale čekaly uvnitř. Hlavní displej narostl na bezmála 15 palců, infotainment ovládá systém iDrive 8, přední řada sedadel je již v základu ve sportovní verzi...

Model X5 tak i po pětadvaceti letech produkce naplňuje vizi, s níž BMW jeho výrobu odstartovalo. Kombinace komfortu a praktičnosti vozu v jakýchkoliv podmínkách dál udává trend v segmentu SUV a můžeme se jen těšit na příchod páté generace s označením G65 v roce 2026.



Slovo prodejce

BMW X5 je dlouhodobě nejprodávanějším modelem na všech pobočkách CarTec. Proč tomu tak podle vás je?

Vůz je populární nejen v tuzemsku, ale i celosvětově už od první generace E53. Automobilce se podařilo svým premiérovým SUV přesně najít cílovou skupinu a přijít s modelem, který zákazníky ohromil svou univerzálností, ale zachoval si DNA značky BMW. K popularitě jistě přispívá i pocit bezpečí a lepší přehled o dění okolo vozu.

Která modelová řada v průřezu čtyř generací X5 byla z vašeho pohledu nejpovedenější?

Za mě jednoznačně PRE LCI G05. Naprosto dokonalý vůz. A to nejen jízdními vlastnostmi, ale také zpracováním interiéru a infotainmentem BMW iDrive 7. generace, který byl napříč automobilkami hodnocen jako dokonalý. Což mohu jen potvrdit.

Zákazníci v Česku chtějí model X5 nejčastěji s motorizací xDrive30d. Co za tím podle vás stojí?

Je to především díky kombinaci vysokého výkonu a příjemné spotřeby paliva. Mít takřka 2tunové auto o výkonu cca 300 koňských sil s kombinovanou spotřebou sedm osm litrů na 100 km, to je prostě parádní. A k tomu je potřeba zmínit, že BMW má zkrátka a jednoduše nejhezčí diesellový projev a díky řadovému šestiválci krásně ševelí.

Pavel Kolka, CarTec Praha

Radši vařím, než řídím, ale skvělému autu neodolám

Pokud Karel Luňák zrovna nesedí za volantem jednoho ze svých BMW, není obtížné ho zastihnout. Většinu času tráví ve své restauraci na okraji Hrádku nad Nisou, městečka, jež je jedním z přirozených center půvabného regionu Trojmezí, kde se setkávají české, německé a polské hranice. Jeho restaurace představuje ideální místo k zastavení jak pro místní, tak pro turisty, a to zdaleka nejen ty tuzemské. Nabízí příjemné prostředí kousek od vyhlášeného zatopeného lomu Kristýna, poctivou kuchyni, venkovní i krytou zahrádku, dětské hřiště a prostorné parkoviště. A na něm hned od rána stává nepřehlédnutelné černé BMW X7.

Přijel jste dnes do práce autem?

Bydlíme v Chrastavě, což je nějakých šestnáct kilometrů, takže každodenní pendlování je naše rutina – a už to takhle máme šest let, co jsme si tuhle restauraci pořídili. Rozhodně si ale nestěžuju. Miluju vaření, takže díky tomu mě moje práce pořád neskutečně baví. Bez auta by to ale nešlo. Protože i když většinou nejedním nijak dlouhé trasy, mívám ročně najeto přes 40 000 kilometrů.

Jaký máte k autům vztah?

Abych pravdu řekl, nejsem žádný automobilový fanatik. Spíše se radši zavřu v kuchyni, než abych projížděl na internetu servery s auty. Auto je pro mě hlavně praktický pomocník, užitečná věc, kterou můžu využít, když potřebuju. Ať už pro sebe, s rodinou, nebo kvůli práci. Ale některá auta jsou prostě skvělá.

Jako třeba vaše X7? Čím si vás získala?

Přesně tak. A dostala mě svou velikostí. Nejsem žádný drobek, rád se dobře najím, takže potřebuju hlavně auto, do kterého se vejdu. (smích) Jedním z kritérií, která mě u auta zajímají, je tedy i velikost vnitřního prostoru. A toho má X7 spoustu. Vepředu, vzadu, všude.

Na výborné auto si člověk zvykne snadno.

Co pro vás představují ta tři písmena: BMW?

Výborné auto. Já tak nějak vždycky chtěl mít – jednu – BMW. Od mala se mi líbilo, jak ta jejich auta vypadají, ale nijak aktivně jsem se po nich nepídil. Před pár lety jsem se sice už poohlížel po X5, ale ta tehdy ještě nebyla tak veliká jako dneska, a tak mojí figuře úplně nevyhovovala. Tehdy jsem zvolil jinou značku, ale když nastal čas vyměnit starý vůz za nový, tak už to BMW na celé čáře vyhrálo.

Jako první jste si ale do rodiny pořídili X3.

Ano. Dědovi se rozbilo auto, tak jsme mu nechali naše menší a pořídili v libereckém Car Tecu X3, kterou teď jezdí hlavně moje žena. Ale i já se do téhle X3 docela pohodlně vejdu, takže si ho taky rád někdy projedu.

Vaší volbou číslo je ale X7...

Na výborné auto si člověk zvykne snadno. V X7 jsem našel všechno, co od auta potřebuju. Naplňuje mě, nádherně jezdí, má skvělou dyna-



Karel Luňák ve svém BMW X7

miku, je obrovské, ale přesto se úplně lehce rozhybe. Baví mě i jeho design, třeba ta typická žraločí tlama vepředu. X7 vypadá přesně tak, jak má podle mě auto vypadat – je to taková nádherná krabice, která mi přesně pasuje.

Využijete někdy tohoto veličána i pro svou práci?

Možná bych to radši ani neměl říkat, ale já do zadu klidně naložím i brambory, když je potřeba. Nebo třeba pytle cementu. X7 si poradí se vším.

A jak si s jejím řízením poradíte vy?

Já jezdím na pohodu. Rozhodně si svoje auto nechci rozbít. Za nejdůležitější považuju to, abych dojel, kam potřebuju, a zase se vrátil. Ale vím, že se na svoje auto můžu spolehnout a že udělá přesně to, co po něm budu chtít. Skvělou práci odvádí i v zimě, kdy skvěle drží dokonce na sněhu v prudkých kopcích.

Bez čeho se v autě neobejdete?

Mně stačí, když má auto elektrická okna, vyhřívané sedačky a volant a klimatizaci. Nic víc nepotřebuju. Díky BMW toho ale teď mám v autě mnohem víc. Chlapci v CarTecu mi totiž nabídli model s báječnou výbavou, kde nechybí ani televize!

Už jste ji zapnul?

A víte, že ano? Třeba když někde na někoho čekám, tak se rád v klidu podívám na zprávy.

Jak náročné bylo skamarádit se s veškerou elektronikou a asistenčními systémy?

Je pravda, že i po několika měsících, co X7 jezdím, se stále učím. Nastavování systémů a aplikací sice chvíli trvá, ale nedám na ně dopustit. V tomhle ohledu jsem fanda elektroniky, i když se trochu ošívám, když vidím, že to auto umí jet úplně samo – že se drží v pruhu, že přibřzdí za autem, které zpomalí, že zastaví, když si všimne chodce. Někdy mě dokáže pořádně překvapit. Ale spíš v dobrém! Hodně mi pomohli v CarTecu, kde mi poradili se základním nastavením aplikace a navedli mě, s čím a jak si mám dál hrát. Nejvíc toho samozřejmě stihnu vyzkoušet při delších jízdách.

Takže se vám splnil sen: Máte auto, které skvěle jezdí a navíc vás krásně baví.

Je to tak. Oceňuju výbornou aplikaci myBMW. Já často zapomínám auto zamknout, takže je skvělé, že to můžu udělat třeba i na dálku po telefonu. Stejně jako mám možnost si zapnout na dálku topení. A nadchla mě vymakaná navigace a její ovládací gesta. Takže když někde cestou zabloudím, vím, že stačí třikrát mávnout rukou a ona mě rovnou začne navádět domů!

Prý ale taky občas jezdíte na motorce...

Jenomže jsem na ní pár let pořádně neseděl! Letos ji už ale musím konečně oprášit a vyrazit aspoň na pár projíždek po místních okresech. A třeba brzo dozraje konečně čas, abych si pořídil svůj vysněný model – legendární šestiválec BMW K 1600!

BMW X7 — evropský koráb v americkém stylu

Je obrovská, silná, rychlá. A k tomu neskutečně pohodlná. X7 v sobě nezapře tradiční německou tradici špičkového, technologicky vyspělého BMW, navíc v sobě ale hrdě nese ducha velkolepých amerických korábů silnic. V porovnání s naprostou většinou evropských konkurentů je zkrátka a dobře ve všech parametrech větší. Nabídne komfortní cestování i pro 6 dospělých a – při sklopených sedačkách – až nemravně obrovský zavazadlový prostor 2 120 litrů!



CarTec Team

CarTec Group a.s.



Ing. Karel Kadlec
Majitel společnosti
a předseda představenstva
kadlec@bmwcartec.cz



Pavel Vrkoč
Člen představenstva
pavel.vrkoc@cartecgroup.com



Pavel Baštář
Člen představenstva
bastar@cartecpraha.cz



Mgr. Ivo Enenkl
Člen dozorčí rady
enenkl@cartecgroup.com



Ing. Hana Jelínková
Group CRM manažerka
jelinkova@cartecgroup.com



Ing. Eva Vařejková
Group HR manažerka
varejkova@cartecgroup.com



Jiří Haberle
Group Marketing manažer
haberle@cartecgroup.com

CarTec Ostrava s.r.o.



Karin Kadlecová
Ředitelka společnosti
+420 774 813 002
kkadlecova@bmwcartec.cz



Mgr. Robin Mazáč
Vedoucí prodeje
+420 597 499 225
mazac@bmwcartec.cz



David Švec
Aftersales manažer
+420 733 714 197
svec@bmwcartec.cz



Tomáš Holub
Manažer prodeje nových vozů
+420 732 602 494
holubl@bmwcartec.cz



Ing. Adam Lazar
Manažer prodeje nových vozů
+420 734 780 304
lazar@bmwcartec.cz



Ing. Tomáš Wilkonský
Manažer prodeje nových vozů
+420 603 999 916
wilkonsky@bmwcartec.cz



Filip Pohl
Manažer prodeje nových vozů
+420 605 257 868
pohl@bmwcartec.cz



Jakub Skála
Manažer prodeje nových vozů
+420 731 450 613
skala@bmwcartec.cz



Walter Palzer
Manažer prodeje nových vozů
+420 736 657 815
palzer@bmwcartec.cz



Tomáš Bok
Product Genius
+420 734 365 057
bok@bmwcartec.cz



Alena Holušová
Asistentka prodeje
+420 597 499 260
holusova@bmwcartec.cz



Michaela Färberová
Asistentka prodeje
+420 597 499 260
farberova@bmwcartec.cz



Ing. Karin Juchelková
Specialistka finančních služeb
+420 737 630 160
karin.juchelkova@
bmwcartec.cz



Daniel Vašek
Disponent prod. nových vozů
+420 737 205 385
vasek@bmwcartec.cz



Dominik Sembol
Disponent prod. nových vozů
+420 733 688 628
dominik.sembol@bmwcartec.cz



Jan Kozubek
Vedoucí prodeje
BMW Premium Selection
+420 725 821 125
kozubek@bmwcartec.cz



Ing. Tomáš Král
Manažer prodeje ojetých vozů
+420 605 235 377
kral@bmwcartec.cz



Filip Kraška
Manažer prodeje ojetých vozů
+420 604 211 890
krafska@bmwcartec.cz



Michal Horňák
Manažer výkupu vozidel
+420 731 630 626
hornak@bmwcartec.cz



Aleš Kozel
Manažer výkupu vozidel
+420 604 503 739
ales.kozel@bmwcartec.cz



Petra Rusnoková, DiS.
Asistentka prodeje BMW PS
+420 597 499 220
rusnokova@bmwcartec.cz



Robin Charvát
Disponent prodeje BMW PS
+420 734 720 564
charvat@bmwcartec.cz



Bc. Michaela Vlášková
Manažerka prod. vozů MINI
+420 776 026 776
vlaskova@mini-ostrava.cz



Bc. Bruno Kozubek
Disponent prodeje vozů MINI
+420 739 130 064
bruno.kozubek@bmwcartec.cz



Petr Stružka
Vedoucí prodeje
BMW Motorrad
+420 773 691 515
struzka@bmwcartec.cz



Matěj Ulmann
Manažer prodeje
BMW Motorrad
+420 731 632 904
ulmann@bmwcartec.cz



Samuel Balada
Manažer prodeje
BMW Motorrad
+420 734 595 381
samuel.balada@bmwcartec.cz



Lukáš Černín
Vedoucí servisu
BMW Motorrad
+420 604 112 215
cernin@bmwcartec.cz



Vojtěch Mužík
Servis BMW Motorrad
+420 604 499 952
muzik@bmwcartec.cz



Simona Tabachová
Asistentka prodeje
BMW Motorrad / recepční
+420 597 499 270
tabachova@bmwcartec.cz




Nikol Dehtjarová
Asistentka BMW Motorrad
+420 597 499 270
nikol.dehtjarova@bmwcartec.cz




Michal Krupa
Vedoucí servisu
+420 730 584 515
krupa@bmwcartec.cz



Filip Vladař
Vedoucí servisu
+420 604 112 852
vladar@bmwcartec.cz




Petr Škovran, DiS.
Servisní poradce
+420 597 499 213
skovran@bmwcartec.cz



Denis Steiner
Servisní poradce
+420 597 499 209
steiner@bmwcartec.cz




Denis Šindel
Servisní poradce
+420 737 286 593
sindel@bmwcartec.cz



Michaela Hanáková
Servisní poradkyně
+420 597 499 212
hanakova@bmwcartec.cz



Ondřej Choleva
Servisní poradce
+420 597 499 236
ondrej.choleva@bmwcartec.cz




Patrik Vavrečka
Servisní poradce
+420 605 792 755
vavrecka@bmwcartec.cz



Tomáš Novák
Servisní poradce
+420 597 499 292
tomas.novak@bmwcartec.cz




Tereza Beierová
Asistentka servisu, likvidace
pojistných událostí
+420 731 698 922
beierova@bmwcartec.cz




Roman Hruška
Garanční technik
+420 597 499 234
hruska@bmwcartec.cz



Tomáš Batko
Garanční technik
+420 597 499 234
batko@bmwcartec.cz




Jiří Mináč
Mistr dílny
+420 597 499 217
minac@bmwcartec.cz



Petr Kostka
Mistr dílny
+420 597 499 217
kostka@bmwcartec.cz




Petr Dudek
Mistr dílny
+420 597 499 293
dudek@bmwcartec.cz




Jakub Sváček
Mistr dílny
+420 597 499 293
svacek@bmwcartec.cz



David Smažil
Vedoucí oddělení náhr. dílů
+420 776 238 991
smazil@bmwcartec.cz




Lukáš Kroker
Vedoucí oddělení náhr. dílů
+420 603 589 364
kroker@bmwcartec.cz



Michael Ondroušek
Prodej náhradních dílů
+420 597 499 214
ondrousek@bmwcartec.cz



Edita Jurčová
Asistentka prodeje BMW
Motorrad / správkyně e-shopu
+420 597 499 273
jurcova@bmwcartec.cz




Kateřina Válková
Asistentka prodeje
BMW Lifestyle
+420 597 499 273
katerina.valkova@bmwcartec.cz




Martina Palicová
Marketingová specialista
+420 733 166 892
martina.palicova@
bmwcartec.cz



Ing. Zuzana Pučková
Vedoucí recepce /
asistentka servisu
+420 737 286 595
puckova@bmwcartec.cz




Adéla Toráčová
Asistentka servisu / recepční
+420 597 499 200
toracova@bmwcartec.cz




Martina Vyhlásová
Asistentka servisu / recepční
+420 597 499 200
vyhlasova@bmwcartec.cz




Tereza Wojciková
Asistentka servisu / recepční
+420 597 499 200
wojcikova@bmwcartec.cz




Nikola Smetanová
Asistentka servisu / recepční
+420 597 499 290
smetanova@bmwcartec.cz




Bc. Natálie Seibert
Asistentka servisu / recepční
+420 597 499 298
natalie.seibert@bmwcartec.cz



Kateřina Holušová
HR Business Partner
katerina.holusova@
bmwcartec.cz




Michaela Studničková
Vedoucí recepce 505 /
asistentka servisu
+420 597 499 299
studnickova@bmwcartec.cz




Josef Pawlica
Prodejce náhradních dílů
+420 597 499 295
pawlica@bmwcartec.cz

CarTec Brno s.r.o.



Petr Urbánek
Ředitel společnosti
+420 730 804 189
urbanek@cartecbrno.cz




Ing. Radek Svěrák
Aftersales manažer
+420 737 286 586
sverak@cartecbrno.cz



Filip Feld
Vedoucí příjmu oprav
+420 511 181 906
feld@cartecbrno.cz




Patrik Šandera
Servisní poradce
+420 511 181 907
sandera@cartecbrno.cz



Hynek Báalka
Servisní poradce
+420 511 181 909
balka@cartecbrno.cz




Jan Pařenica
Garanční technik
+420 511 181 909
parenica@cartecbrno.cz



Tomáš Stepien
Mistr dílny
+420 511 181 908
stepien@cartecbrno.cz




Petr Sedlák
Prodej náhradních dílů
+420 511 181 904
sedlak@cartecbrno.cz



Martin Novák
Prodej náhradních dílů
+420 511 181 905
novak@cartecbrno.cz



Michaela Burianová
Asistentka servisu
+420 511 181 901
burianova@cartecbrno.cz



Karolína Hošková
Asistentka servisu
+420 511 181 902
hoskova@cartecbrno.cz

CarTec Olomouc s.r.o.



Petr Urbánek
Ředitel společnosti
+420 584 101 204
+420 730 804 189
urbanek@cartecolomouc.cz



Dalibor Kříkl
Vedoucí prodeje
+420 739 502 328
krikli@cartecolomouc.cz



Ing. Jaroslav Jílek
Aftersales manažer
+420 584 101 203
+420 737 286 587
jilek@cartecolomouc.cz



Ing. Radek Svěrák
Manažer prodeje nových vozů
+420 737 286 586
sverak@cartecolomouc.cz



Miroslav Olah
Manažer prodeje nových vozů,
financování
+420 737 352 134
olah@cartecolomouc.cz



Martin Král
Manažer prodeje nových vozů
+420 731 172 409
martin.kral@cartecolomouc.cz



Jan Bouchal
Manažer prodeje nových vozů
+420 799 113 745
bouchal@cartecolomouc.cz



Michal Penc
Manažer prodeje nových vozů
+420 605 203 950
penc@cartecolomouc.cz



Nikola Pislcajková
Asistentka prodeje
+420 584 101 202
nikola.pislcajkova@
cartecolomouc.cz



Lucie Kotolanová
Asistentka prodeje
+420 584 101 202
kotolanova@
cartecolomouc.cz



Pavel Řoutil
Disponent prodeje
+420 731 544 471
pavel.routil@cartecolomouc.cz



Pavel Bittner
Manažer prodeje
BMW Premium Selection
+420 584 101 221
+420 608 732 358
bittner@cartecolomouc.cz



Olga Janásková
Asistentka prodeje BMW PS
+420 774 273 844
janaskova@cartecolomouc.cz



Pavel Polzer
Disponent prodeje BMW PS
pavel.polzer@
cartecolomouc.cz



Jiří Hradil
Vedoucí příjmu oprav
+420 584 101 211
+420 739 245 079
hradil@cartecolomouc.cz



Josef Oprchal
Servisní poradce
+420 584 101 212
oprchal@cartecolomouc.cz



Roman Kejík
Servisní poradce
+420 584 101 214
kejik@cartecolomouc.cz



Filip Starošík
Servisní poradce
+420 584 101 200
+420 605 870 933
starostik@cartecolomouc.cz



Marián Zubeck
Servisní technik
BMW Motorrad
+420 584 101 215
zubeck@cartecolomouc.cz



Tomáš Hrubý
Mistr dílny
+420 584 101 213
+420 731 660 827
hruby@cartecolomouc.cz



Tomáš Rolný
Prodejce náhradních dílů
+420 584 101 216
+420 739 245 081
rolny@cartecolomouc.cz



Jiří Stach
Prodejce náhradních dílů
+420 584 101 216
stach@cartecolomouc.cz



Jakub Vašut
Prodejce náhradních dílů
+420 584 101 215
vasut@cartecolomouc.cz



Ing. Lucie Kocmáňková
Marketing
+420 584 101 205
kocmankova@
cartecolomouc.cz



Anna Kraváčková
Vedoucí recepce
+420 739 245 078
anna.kravackova@
cartecolomouc.cz



Aneta Navrátilová
Asistentka servisu / recepční
+420 584 101 201
+420 739 245 078
navratilova@cartecolomouc.cz



Lucie Kupková
Asistentka servisu / recepční
+420 584 101 200
+420 739 245 078
kupkova@cartecolomouc.cz



Nikola Belohorcová
Asistentka servisu / recepční
+420 584 101 210
nikola.belohorcova@
cartecolomouc.cz

CarTec Praha s.r.o.



Pavel Baštař
Výkonný ředitel
+420 226 889 054
bastar@cartecpraha.cz



Josef Zvára
Vedoucí prodeje
+420 777 922 263
zvara@cartecpraha.cz



Martin Treybal
Aftersales manažer
+420 603 142 322
treybal@cartecpraha.cz



Tomáš Vojkůvka
Manažer prodeje nových vozů
+420 602 475 680
vojkuvka@cartecpraha.cz



Tomáš Kuba
Manažer prodeje nových vozů
+420 775 664 722
kuba@cartecpraha.cz



Miloš Janák
Manažer prodeje nových vozů
+420 739 453 007
janak@cartecpraha.cz



Petr Matička
Manažer prodeje nových vozů
+420 737 252 216
maticka@cartecpraha.cz



Jakub Wallisch
Manažer prodeje nových vozů
+420 778 542 525
wallisch@cartecpraha.cz



David Hnídek
Manažer prodeje nových vozů
+420 604 533 533
hniked@cartecpraha.cz



Pavel Kolka
Manažer prodeje nových vozů
+420 737 415 788
kolka@cartecpraha.cz



David Doležal
Manažer prodeje nových vozů
+420 602 331 575
david.dolezal@cartecpraha.cz



Jan Hauner
Manažer prodeje firemním
zákazníkům
+420 737 582 486
hauner@cartecpraha.cz



Peter Šuster
Product Genius
+420 734 786 764
suster@cartecpraha.cz



Jitka Kykalová
Finanční specialista
+420 724 270 596
kykalova@cartecpraha.cz



Magdaléna Patoková
Asistentka prodeje
+420 739 453 003
patokova@cartecpraha.cz



Jakub Zíma
Asistent prodeje
+420 725 217 242
zima@cartecpraha.cz

 Bohuslav Címl Asistent prodeje +420 737 807 262 ciml@cartecpraha.cz	 Jakub Novák Vedoucí dispozice +420 731 682 146 jnovak@cartecpraha.cz	 Jakub Pokorný Disponent prodeje +420 739 055 883 pokorny@cartecpraha.cz	 Michal Fořt Vedoucí prodeje ojetých vozů +420 606 767 303 fort@cartecpraha.cz
 Peter Hagovský Manažer prodeje BMW Premium Selection +420 604 421 429 hagovsky@cartecpraha.cz	 Petr Skalník Manažer prodeje BMW Premium Selection +420 739 025 142 skalnik@cartecpraha.cz	 Lukáš Pokorný Manažer prodeje BMW Premium Selection +420 732 631 610 lukas.pokorny@cartecpraha.cz	 Jiří Hartman Nákup vozidel ze zahraničí +420 739 453 010 hartman@cartecpraha.cz
 Patrik Procházka Výkup ojetých vozů +420 734 160 699 prochazka@cartecpraha.cz	 Aneta Novotná Asistentka prodeje ojetých vozů +420 734 786 235 novotna@cartecpraha.cz	 Jan Švejnoha Vedoucí prodeje BMW Motorrad +420 605 428 631 svejnoha@cartecpraha.cz	 Dominik Laube Prodejece motocyklů BMW Motorrad +420 605 428 841 laube@cartecpraha.cz
 Martin Bárta Prodejece motocyklů BMW Motorrad +420 739 200 562 barta@cartecpraha.cz	 Miroslav Rada Prodejece motocyklů BMW Motorrad +420 605 221 125 rada@cartecpraha.cz	 Zdeněk Šubrt Prodejece motocyklů BMW Motorrad +420 604 804 126 zdenek.subrt@cartecpraha.cz	 Martin Pajer Prodejece motocyklů BMW Motorrad +420 777 536 992 pajer@cartecpraha.cz
 David Kocmánek Prodejece motocyklů BMW Motorrad +420 605 419 146 kocmanek@cartecpraha.cz	 Dušan Horský Příjímací technik BMW Motorrad +420 737 995 923 horsky@cartecpraha.cz	 Filip Goldman Prodeje náhradních dílů BMW Motorrad +420 732 913 581 goldman@cartecpraha.cz	 Lenka Bezděková Asistentka / disponentka prodeje +420 211 155 120 bezdekova@cartecpraha.cz
 Jitka Dikorasová Prodejkyně Lifestyle BMW Motorrad +420 734 426 234	 Petr Novák Vedoucí příjmu oprav +420 603 142 498 pnovak@cartecpraha.cz	 Adam Bajtl Servisní technik bajtl@cartecpraha.cz	 Jiří Hladovec Servisní poradce +420 604 889 563 jhladovec@cartecpraha.cz
 Pavel Dočkal Servisní poradce – pojistné události +420 737 990 920 dockal@cartecpraha.cz	 Daniel Furik Servisní poradce – pojistné události +420 604 227 875 furik@cartecpraha.cz	 Petr Šolín Servisní poradce +420 730 160 876 solin@cartecpraha.cz	 Nikola Švecová Servisní poradkyně +420 739 453 005 svecova@cartecpraha.cz
 Petr Pavlíček Servisní poradce +420 603 194 209 pavlicek@cartecpraha.cz	 Jan Baller Servisní poradce +420 603 143 433 baller@cartecpraha.cz	 Jakub Šulc Disponent půjčovny vozidel +420 736 737 976 pujcovna@cartecpraha.cz	 Michal Drásta Garanční technik drasta@cartecpraha.cz
 Martin Jonáček Garanční technik mjonacek@cartecpraha.cz	 David Zehler Asistent servisu / disponent +420 737 939 284 zehler@cartecpraha.cz	 Pavel Klapák Disponent půjčovny vozidel +420 730 171 882 pujcovna@cartecpraha.cz	 Čestmír Legeza Mistr dílny legeza@cartecpraha.cz
 David Bareš Vedoucí skladu +420 603 141 818 bares@cartecpraha.cz	 Tomáš Vydra Prodejece náhradních dílů +420 226 889 041 vydra@cartecpraha.cz	 Miloš Jandáček Prodejece náhradních dílů +420 226 889 043 jandacek@cartecpraha.cz	 Tomáš Komárek Prodejece náhradních dílů / 4th level +420 603 145 173 komarek@cartecpraha.cz
 Michal Ištváněk Velkoobchodní prodejce náhradních dílů +420 603 140 849 4level@cartecpraha.cz	 BcA. Antonín Pečenka Marketingový specialista pecenka@cartecpraha.cz	 Tereza Lenoch Vedoucí recepce +420 226 889 054 lenoch@cartecpraha.cz	 Kateřina Lichá Asistentka servisu / recepční +420 226 889 054 licha@cartecpraha.cz
 Tereza Kněžínková Asistentka servisu / recepční +420 226 889 054 knezinkova@cartecpraha.cz	 Karolína Grofová Asistentka servisu / pojistné události +420 226 889 054 grofova@cartecpraha.cz	 Lucie Dirgová Pokladní +420 226 889 011 dirgova@cartecpraha.cz	 Iryna Martyshova Lifestyle shop

CarTec Liberec s.r.o.



Pavel Svoboda
Ředitel společnosti
+420 736 182 448
svoboda@bmwliberec.cz



Michal Hencel
Aftersales manažer
+420 734 418 588
hencel@bmwliberec.cz



David Hruška
Manažer prodeje nových vozů
+420 734 418 590
hruska@bmwliberec.cz



Petr Vavruška
Manažer prodeje nových vozů
+420 734 418 591
vavruska@bmwliberec.cz



Jaroslav Měrtl
Manažer prodeje nových vozů
+420 603 222 414
mertl@bmwliberec.cz



Martin Dušek
Manažer prodeje ojetých vozů
+420 731 493 399
dusek@bmwliberec.cz



Libor Pěnkava
Manažer prodeje ojetých vozů
+420 702 090 522
penkava@bmwliberec.cz



Matěj Vladyka
Finanční specialista
+420 734 418 589
vladyka@bmwliberec.cz



Filip Špic
Asistent prodeje
+420 730 521 393
f.spic@bmwliberec.cz



Karolína Lanková
Disponentka vozidel
+420 721 711 273
lankova@bmwliberec.cz



Barbora Uzlová
Asistentka prod. ojetých vozů
+420 724 314 703
uzlova@bmwliberec.cz



Marek Franc
Servisní poradce
+420 725 860 615
franc@bmwliberec.cz



Dominik Zavřel
Servisní poradce
+420 734 418 586
d.zavrel@bmwliberec.cz



Tomáš Lebruška
Servisní poradce
+420 602 153 248
lebruska@bmwliberec.cz



Jiří Zavřel
Mistr dílny
+420 734 418 585
zavrel@bmwliberec.cz



Ladislav Myška
Disponent servisu
+420 777 070 734
myska@bmwliberec.cz



Zbyněk Kafka
Garanční technik
+420 774 228 658
kafka@bmwliberec.cz



Marek Lichý
Vedoucí skladu náhr. dílů
+420 603 207 024
lichy@bmwliberec.cz



Martin Špic
Prodejce náhradních dílů
+420 733 621 307
spic@bmwliberec.cz



Ondřej Neruda
Prodejce náhradních dílů
+420 607 515 065
neruda@bmwliberec.cz



Jana Dušková
Marketing
+420 734 418 587
duskova@bmwliberec.cz



Nicole Anna Weinlichová
Recepční
+420 734 418 584
weinlichova@bmwliberec.cz



Michaela Majzlíková
Recepční
+420 734 418 584
majzlikova@bmwliberec.cz



Tereza Hajleková
Asistentka servisu
+420 731 437 239
hajlekova@bmwliberec.cz



Adéla Bolková
Asistentka servisu
+420 725 506 970
bolkova@bmwliberec.cz

Rolls-Royce Motor Cars Prague



Mgr. Pavel Kalouš
Brand Manager
+420 725 547 106
pavel.kalous@rolls-roycemotorcars-prague.cz



Ing. Jindřich Ježdík
Sales Manager
+420 604 161 122
jindrich.jezdik@rolls-roycemotorcars-prague.cz



Jan Suchánek
Sales Operations
+420 734 161 756
jan.suchanek@rolls-roycemotorcars-prague.cz



Adam Černošek
Sales Assistant
+420 739 822 808
adam.cernosek@rolls-roycemotorcars-prague.cz



Ing. Tomáš Vaněk
Ownership Service Manager
+420 731 603 249
tomas.vanek@rolls-roycemotorcars-prague.cz



Václav Cvejn
Ownership Service Consultant
+420 734 601 068
vaclav.cvejn@rolls-roycemotorcars-prague.cz



Tereza Sedláková
Office Manager
+420 606 816 536
tereza.sedlakova@rolls-roycemotorcars-prague.cz



Jiří Prokop
Specialist Driver
+420 603 592 322



Luděk Svoboda
Service Specialist

Kontakty



Ostrava

CarTec Ostrava s.r.o.
Vítkovická 3246/1
702 00 Ostrava –
Moravská Ostrava
tel.: +420 597 499 200
e-mail: bmw@bmwcartec.cz

asistenční služba NONSTOP
+420 222 803 447

Ostrava 505

CarTec Ostrava s.r.o.
Ruská, Vítkovice 3018
703 00 Ostrava-Vítkovice
tel.: +420 597 499 270
e-mail: bmw@bmwcartec.cz

asistenční služba NONSTOP
+420 844 666 333

Liberec

CarTec Liberec s.r.o.
Obchodní zóna Sever
Obchodní 622
460 01 Liberec 11
tel.: +420 734 418 584
e-mail: bmw@bmwliberec.cz

Praha

CarTec Praha s.r.o.
Průběžná 76
100 00 Praha 10
tel.: +420 226 889 011
e-mail: bmw@cartecpraha.cz

pomoc na silnici – servisní vůz:
pondělí–neděle 7.00–19.00 hod.
+420 605 389 750

Olomouc

CarTec Olomouc s.r.o.
Tovární 1297/1B
779 00 Olomouc
tel.: +420 584 101 200
e-mail: bmw@cartecolomouc.cz

asistenční služba NONSTOP
+420 222 803 447

Brno

CarTec Brno s.r.o.
Škrobárenská 507/12
617 00 Brno
tel.: +420 511 181 900
e-mail: servis@cartecbrno.cz

asistenční služba NONSTOP
+420 844 666 333

Rolls-Royce Motor Cars Prague

CarTec Exclusive Cars s.r.o.
Průběžná 80, 100 00 Praha 10
tel.: +420 226 889 089
info@rolls-roycemotorcars-prague.cz
www.rolls-roycemotorcars-prague.cz

www.cartecgroup.com

CarTec News | Ročník VIII., vydání 1/2024, datum vydání 11. 6. 2024 | Vydavatel: CarTec Praha s.r.o., Průběžná 76, 100 00 Praha 10 | tel.: +420 226 889 011 | fax: +420 226 889 055 | e-mail: bmw@cartecpraha.cz | www.cartecpraha.cz

Produkce a grafické zpracování: Corporate Publishing s.r.o., U Golfu 565, 109 00 Praha 10 | www.copu.cz | Redakce: Lucie Kocmáňková, Martin Kavka, Petr Christov, Petr Horák, Pavel Novotný, Petra Škeříková | Client Service Manager: Markéta Klimentová | Jazykové korektury: Proofreading.cz | Titulní foto: Daniel Martinek | Foto: archiv CarTec Group a.s. by Ryszard Perzynski, Daniel Martinek, Petr Šedivý, Petr Mendřický, Antonín Pečenka, Jakub Vít, Ondřej Pýcha, BMW Group | Volně neprodejné

CarTec Group

Rozdíl je v přístupu.



**BMW
MOTORRAD**

ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS

