

Nový elektromobil MG4 Electric



Když se loni na trh vrátila značka MG, byli ve střehu jak zákazníci, tak importéři ostatních značek. Oba tábory zaujala příjemná cena prvního modelu ZS v podobě malého SUV.

Když vzápětí přišel další větší model HS jak se spalovacím motorem, tak i v kombinaci s elektromotorem, bylo jasné, jaké cíle si značka MG stanovila. Chce prodávat kvalitní vozy s nadstandardní výbavou za cenu atakující akční ceny konkurence. Stát se silným hráčem s několika modely a širokou dealerskou sítí. Bylo také otázkou času, kdy představí v ČR svůj avizovaný první elektromobil MG4 a jak zamíchá kartami v této kategorii. A právě tento nový elektromobil, který doslova překypuje možná až futuristickým vzhledem, jsme si konečně mohli pořádně vyzkoušet.

Když si půjčíte zcela nový model, je to vždy jiné, vůbec nevíte, co vás čeká, a já dám vždy na první pocit. A nový MG4 mi sedlo, i když jsem si při usnutí připadal jak začátečník, který neumí ani nastartovat. Přitom si stačilo jen pamatovat, co nám bylo řečeno při představení vozu. Sednout, připoutat, stlačit brzdou a vyrazit. Žádné otočení klíčkem, žádná tlačítka. Těch důvodů, proč mi vůz sedl, je několik. Jedná se totiž o plnohodnotný hatchback s délkou 4287 mm a úctyhodným roz-

vorem 2705 mm. Vůz vypadá ze všech stran velice dobře a všude najdeme nějaký detail, který zaujme. Výrazný sportovní vzhled s trojúhelníkovými kombinovanými světlomety a svislými ukazateli směru vpředu, bočními prolisy a skvěle zpracovanou záďí, které dominuje zadní světlo přes celou šířku vozu. Zadní světelný panel, který tvoří 172 LED diod, je velice propracovaný a vynikne hlavně v noci. Všechno ohraničeno plasty s karbonovým efektem. A to není vše, pokud se na vůz podíváte z ptáčích perspektiv, uvidíte stylové propojení předních sloupků, které lemují celou střechu, aby nakonec vyústily v opravdu povedený zadní spoiler.

Jak futuristicky vypadá exteriér vozu, tak naopak interiér působí velice minimalisticky. Je tu jen to, co je potřebné, a proto interiér působí čistě a organizovaně. Pokud by někdo, podle zevnějšku vozu, očekával sportovní sedačky, bude možná zklamán. Jsou tu běžné pohodlné sedačky v kombinaci černé látky a koženky. A ve stejném stylu je i celý interiér. Jedná se o kombinaci měkčených a tvrdších plastů s černou střechou.

Celému interiéru dominují technologie vtěsnané do dvou digitálních panelů a plovoucí středový panel s voličem řazení a indukčním nabíjením. V zorném poli řidiče najdeme barevný přístrojový štít o velikosti 7" pro zobrazení nejdůležitějších informací pro jízdu a na středové konzoli 10,25" dotykový displej pro ovládání nejmodernějších technologií. Na můj vkus je tam tolik informací a možností nastavení, že je to až zbytečné. Což je bohužel možností trend nejen u MG. Displej by mohl mít rychlejší odezvu a možnost nastavení většího písma. Někdy jsem měl problém se stiskem správného tlačítka. Ovládání je neobvyklé, ale po týdnu se dalo naučit. Velice tak oceňuji možnost nejběžnějšího nastavení pomocí tlačítek pod displejem nebo ovládání přímo na volantu. Tady jsem trochu bojoval s ovládáním adaptivního tempomatu a celkově systémem MG Pilot. Tlačítka vlevo na volantu mi totiž vůbec nereagovala, ale vše se vyřešilo zapnutím systému v menu dotykového displeje. Po zapnutí tento poloautonomní systém řízení fungoval zcela automaticky, hlídal jízdní pruhy, vyhodnocoval okolí vozu, které graficky znázorňoval na displeji. Bylo tak zřetelné, zda okolo projíždí osobní nebo nákladní vůz či dokonce motorka. Velkým plusem byla možnost nastavení citlivosti tohoto systému.



Při nejcitlivějším nastavení mi totiž systém nouzového brzdění reagoval na chodce při parkování tak, že to vypadalo jako náraz do neviditelné zdi. Parkování bylo velice snadné i díky 360° kameře a znázornění vzdálenosti vozu nejen akusticky, ale i v centimetrech.

Co se týká samotné jízdy s tímto vozem, užije si ho jak řidič, který má rád pohodovou jízdu, tak i ti, co rádi využijí akceleraci elektrického vozu. Díky nízkému těžišti a rozložení hmotnosti vozu můžeme naplno využívat dynamiku pohonu zadních kol a silného elektromotoru. Což ocení řidiči při ostřejším průjezdu zatáčkami, kde vůz sedí a nemá tendenci někam ujíždět. Jediné, co bych zdůraznil, je znovu citlivost nastavení systému MG Pilot, který se nás snaží držet v pruhu, což je někdy hodně prudké cuknutí do volantu.

Jakmile se někde zmíním, že jezdím s elektrickým vozem, tak všechny hned zajímá, co dojezd a nabíjení. Jsou to vždy dva tábory, odpůrci za každou cenu a ti, které to

opravdu zajímá a tuší, že jednou je to nemine. MG nabízí svůj elektromobil ve dvou cenových kategoriích, Emotion a Elegance, kdy již v základu najdeme vždy téměř maximum. Hlavním rozdílem v těchto verzích je nabídka motorů a baterie. Zákazník může volit mezi 125kW motorem s 51kWh baterií a dojezdem 350 km za cenu 779 960 Kč, nebo si připlatit dalších 100 km dojezdu v podobě silnější 64kWh baterie a motoru o výkonu 150 kW za cenu 884 960 Kč. Což jsou určité hodnoty a cena k zamyšlení pro konkurenci na trhu. My jsme si vyzkoušeli silnější variantu tohoto vozu, a velkým překvapením bylo, že dojezd odpovídal tomu, co vůz ukazoval na displeji, což vůbec nebyvá zvykem. Druhým překvapením byla spotřeba, která se ve městě pohybovala okolo 14 kWh. Díky možnosti 135kW nabíjení jsme nabíjeli z 20 % na 80 % vždy přibližně 30 minut. Při maximálním nabití mi systém vždy nabízel 480 km dojezdu.

Text: RŠ
Foto: Archiv

Sen nejen žen – Mercedes třídy A

K vyzkoušení se nám dostává jedna z prvních letošních produktových novinek značky Mercedes-Benz v podobě modernizovaného modelu třídy A. Ten byl poprvé představen v roce 1997 na Auto Show ve Frankfurtu řadou W168, se kterou Mercedes vstoupil do segmentu malých vozů. S nastupujícími generacemi se třída A přesunula do nižší střední třídy. Aktuální čtvrtá generace (W177) se vyrábí od roku 2018 a poprvé je k dispozici vedle hatchbacku také v provedení sedan. Pro modelový rok 2023 dostává třída A pár zajímavých vylepšení.

Na již zdařilém vzhledu se toho v zásadě moc nemění. Vzhledu přidě dominuje nově navržená kapota motoru se dvěma podélnými vyloučenými, nazvanými „powerdomy“, upravená je také AMG maska chladiče s motivem hvězd. Přední i zadní LED světlomety mají novou grafiku, zadní partie vylepšuje Mercedes také novým difuzorem. V nabídce nechybí ani nové vzhledy

kol pro linii AMG v různých designech o průměru až 19 palců. Změny jsou vidět také v interiéru, nový multifunkční volant je již v základu potažen kůží Nappa a klasická tlačítka byla nahrazena dotykovými ploškami, na ty jsme si však museli trochu zvykat, naopak chválíme nové čalounění syntetickou kůží Artico ve světlém odstínu šedá sage, které je vzhledově povedené, příjemné na dotyk a hlav-

ně působí opravdu odolně, takže do budoucna nehrozí ošoupaní od kalhot nebo jiných oděrů. Vylepšením prošel hardware i software operačního systému MBUX, který je nyní mnohem inteligentnější, intuitivnější a má lepší schopnost učit se, navíc již jeho aktualizace probíhá bezdrátově, a není tak potřeba zásahu v servisu.

Nám se k vyzkoušení dostává „áčko“ s designovými a praktickými prvky v podobě linie AMG se sportovními sedadly, která vás skvěle podrží v zatáčkách, v zajímavé metalické barvě zlatá rose gold. Z široké nabídky celkem 9 motorizací včetně



diesellových jednotek a plug-in hybridu saháme po silnější variantě přeplňovaného mild-hybridního čtyřválcového motoru s objemem 1332 cm³, ten

disponuje výkonem 120 kW (163 k), který je pro modelový rok 2023 nově doplněn o 48V start-generátor, díky kterému máte k dispozici dalších 10 kW výkonu a zejména 150 Nm točivého momentu. Tato mild-hybridní technologie napomáhá motoru zejména při rozjezdech, které jsou nyní mnohem hladší a svižnější, navíc je využita i jinak ztrátová energie, například při brzdění, která je vrácena díky rekuperaci do baterie a poté efektivně využita, to má samozřejmě i pozitivní vliv nejen na lepší agilitu, ale také na spotřebu paliva. Naš motor spolupracoval s dvouspojovým sedmistup-



VÝHODNĚ NA ÚVĚR I ZA HOTOVÉ

Vozy Škoda Scala, Kamiq a Karoq se právě teď dají pořídit opravdu výhodně. A je úplně jedno, jestli se rozhodnete jejich nákup financovat úvěrem nebo hotovostí...

Zvýhodněné akční modely se jmenují Fresh a zahrnují atraktivní prvky mimořádné výbavy, za které se běžně připlácí. Například Scala a Kamiq jsou nyní navíc vybaveny zadní parkovací kamerou a bezklíčovým přístupem KESSY s alarmem, Karoq zadní parkovací kamerou a virtuálním pedálem pro bezdotykový přístup do zavazadlového prostoru. Interiéry vycházejí ze základní linie Ambition s látkovým čalouněním a všechny modely mají ve standardu diodové přední světlomety, Front Assist, vy-

hřívání předních sedadel nebo šestnáctipalcová litá kola a mnoho dalšího. Ušetřit lze ovšem i dalšími způsoby – například na balíčku služeb Škoda Předplacený servis Standard a Škoda Prodloužená záruka. Díky němu nemusíte za běžný servis vozu vydat ani korunu po dobu 5 let nebo do nájezdu 100 000 km podle toho, co nastane dřív. Tento servisní balíček je součástí úvěru Financování CHYTRĚ, případně lze tento balíček služeb pořídit za zvýhodněnou cenu 9900 Kč včetně DPH.

Vzorový příklad úvěru na vůz Škoda Kamiq Fresh 1,0 TSI/81 kW*

Cena vozu	499 900 Kč
Splátka předem (40 %)	199 960 Kč
Výše úvěru	299 940 Kč
Délka úvěru	48 měsíců
Měsíční splátka vč. pojištění	4324 Kč
Poslední nerovnoměrná splátka	199 960 Kč



*Součástí finanční služby je pojištění od Allianz pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta 46 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

novým automatem 7G-DCT, ke kterému nemáme žádné výhrady. Celkový dojem z jízdy novou třídou A je dle očekávání premiový, líbí se nám kvalitní zpracování a kvalita použitých materiálů, stejně jako vychytávky, že když telefonujete přes handsfree, automaticky se sníží foukání klimatizace, aby nebyl hovor rušen. Zajímavá je také funkce náhled semaforu. Jakmile zastavíte na křižovatce se semaforem, spustí přední kamera přenos na velký displej

že tlačítko vypínání funkce stop-start je umístěno hned u tlačítka na startování vozu. Abychom však jen nechválili, nevyhovoval nám na náš vkus velký věnec volantu. Na co jsme si opravdu museli dávat pozor, byl nízko posazený přední spoiler, kvůli kterému jsme si museli hlídat každý výmola a zvýšené zpomalovací betonové prahy, což nás při jízdě zejména ve městě dost omezovalo, protože jsme při jejich přejezdu museli vůz téměř zastavit. Co se týká



(10,25") přibližný náhled semaforu. To se hodí, když třeba stojíte přímo pod semaforem a máte na něj zhoršený výhled, a v praxi je to docela zajímavá pomůcka. To, že ve vývoji Mercedesu poslouchají připomínky zákazníků, dokazuje třeba i takový detail,

spotřeby, ta je hodně závislá na stylu jízdy, dá se jet jak za 5 litrů, tak i za 8, náš týdenní průměr se ustálil na příjemných 6,7 litru na 100 km. Ceník třídy A startuje na ceně 873 620 Kč.

Text: Martin Štěrba
Foto: Archiv

CITROËN BERLINGO ŽIJE!

Značka Citroën s radostí oznámila, že opět nabízí spalovací verze oblíbeného Berlinga. Citroën Berlingo, který se vyráběl od roku 1996, má mezi zákazníky dlouholetou tradici oblíbenosti a pro svou všestrannost se stal oblíbeným výběrem v různých segmentech trhu. S rostoucím zájmem o elektromobilitu však Citroën v lednu 2022 ukončil v EU prodej osobních spalovacích verzí Berlinga, aby se víc zaměřil na rozvoj své elektrické řady vozidel.

Nyní má ale Citroën Česká republika opět k dispozici výrobní linky pro Berlingo Profi+ se spalovacím motorem. Importér zároveň avizuje dostatečné skladové zásoby a možnost okamžitého odběru. V nabídce je

pětimístná verze ve standardní délce a do výroby jde i verze XL, která se již dá objednat. Berlingo Profi+ je k dispozici s akční slevou již od 495 000 Kč. K vozu je možno využít bonus za starý vůz v hodnotě 30 000 Kč nebo úvěr s 0% navýšením. Vůz je v nabídce ve třech stupních výbavy: Live Pack, Feel a Shine, s benzinovým motorem PureTech 110 a naftovými motory BlueHDi 100 a BlueHDi 130 s automatickou osmistupňovou převodovkou. Nově je pro vůz nabízena osmiletá flexibilní značková záruka včetně asistenční služby. V rámci skupiny Stellantis se obnovením dodávek spalovacích motorů, může pochlubit také Peugeot s modelem Partner nebo Opel s modelem Combo.



Správně nastavená sedačka v autě může zachránit život

Zdánlivé maličkosti mnohdy rozhodují o tom, zda řidič po autonehodě vyvázne jen s modřinami, nebo budou následky vážnější. Jedním z takových faktorů může být i správně nastavená sedačka. Nejen to, jak správně sedět za volantem, se mohou zájemci dozvědět při návštěvě Autodromu Most, který pro své kurzy bezpečné jízdy již osmým rokem využívá vozy Kia.



„Alfou a omegou bezpečného řízení je správný posed. Díky tomu můžete mnohdy krizovou situaci úspěšně zvládnout. Pokud dojde k dopravní nehodě, tak správně nastavená sedačka zajistí, aby vás auto maximálně chránilo, a ne aby vám zbytečně ublížilo,“ vysvětlil M. Kohoutek, který se instruktáží bezpečné jízdy věnuje již od roku 2007.

Správné sezení za volantem je při dopravní nehodě zásadní věc

Vzdálenost sedáku sedadla od pedálů se správně nastavuje tak, že levou nohou vyšlápnete spojku nebo si v případě auta s automatickou převodovkou představíte, že spojku vyšlapujete. Noha by nikdy neměla být napnutá, ale vždy mírně pokrčená. „Když vidíte, že nedobrzdíte, tak přirozenou reakcí člověka je zapřít se nejen rukama, ale i nohama. Ale pokud máte při střetu kteroukoli nohu propnutou, stáváte se součástí deformací zóny auta. Energie nárazu prochází propnutou nohou do pánve nebo v horším případě až do páteře. Právě takto dochází k těžkým, mnohdy smrtelným zraněním. Oproti tomu, když máte nohy mírně pokrčené, tak přestože zazmatkujete a zapřete se kdekoli o podlahu, tak nohy při nárazu

upozorňuje i na správnou vzdálenost těla vůči volantu a sedáku vůči opěradlu. „Tu zjistíte tak, že se opřete rameny do sedačky, natáhnete obě ruce před sebe a položíte je na volant. Svými zápěstími byste se měli dotýkat věnce volantu na dvanácté hodině. Daleko lepší ale je, když chytíte volant v pozici tři čtvrtě na tři a vši silou se zapřete do volantu. Ruce v lokti opět nesmí být propnuté, ale pokrčené.“

Pokrčené ruce mají dvě výhody. V případě nárazu ruce, stejně jako pokrčené nohy, propruží a energie nárazu vyjde ven lokty. „Druhý důvod je, že pokud byste těsně před kolizí ještě chtěli s autem například raději sjet do příkopu než riskovat přímým nárazem, tak s pokrčenými rukama můžete lépe manévrovat. Zapřené ruce vám to nedovolí,“ doplnil M. Kohoutek.

Nezapomínejte na opěrku hlavy

Při nastavování sedadla se podle M. Kohoutka mnohdy zapomíná i na jeho nejmenší část, kterou je opěrka hlavy. Ta by měla být vždy narovnaná tak, aby při nárazu zachytila hlavu co největší plochou. Pokud je to technicky možné, tak by horní hrana hlavové opěrky měla být ideálně o něco výš, než je samotná výška řidiče. Minimálně by pak měla končit na úrovni spánku. V žádném případě by nikdy nemělo temeno hlavy spadnout do mezery mezi opěrkou hlavy a opěradlem sedadla. „Výška nastavení hlavové opěrky je lidmi

propruží a energie vychází ven koleno,“ nastínil M. Kohoutek. Druhým důvodem, proč mít nohy mírně pokrčené, je podle něj skutečnost, že jen takto řidič vyvine pravou nohou maximální tlak na brzdový pedál.

Stále častěji se ve výbavě automobilů setkáváme i s možností výškové nastavení sedáku. Také v tomto případě však řidiči často chybují.



Sedák by nikdy neměl být nastavený vysoko tak, aby tlačil do spodní části stehna. Nohy se pak hůře prokrvují, což vede k rychlejšímu nástupu únavy a k pomalejšímu reakcím. Navíc když potřebujete šlápnout na brzdou, tak vám sedák nadlehčuje nohu, a nikdy nedosáhnete maximálního tlaku na brzdový pedál.

Marek Kohoutek zároveň

hodně podceňovaná, ale při dopravní nehodě jde o zásadní věc,“ uzavřel M. Kohoutek.

Autodrom Most spolupracuje s automobilkou Kia již od roku 2015 na zvyšování povědomí široké veřejnosti o bezpečnosti na silnicích. Během této doby bylo na polygonu testováno více než 70 modelů „rodiny“ Ceed, které zde najezdily přes 50 000 kilometrů.

Suzuki Address 125 (model 2023) – rozšíří obzory, projasní den!

Letošní novinka od Suzuki je stylový skútr do města a jeho blízkého okolí. Je jednoduchý, uživatelsky komfortní, lehký, praktický a navíc teď za velmi pěkné peníze.

Address je pohledný stroj. Jeho siluety jsou velmi dobře vymyšleny. Propojují klasický vzhled s moderním pojetím. Takové tvary budou vypadat dobře i za dlouhá léta. I přes subtilní stavbu má (i pro vyšší jezdce) příjemný posez a padnoucí ovládání. „Kokpit“ klasický s velkým tachometrem, barevné orámování informuje o provozu motoru

v eko otáčkách. Skútr poháný tichý a úsporný jednoválec. Milým překvapením je podvozek. I přes menší kola zvládá silniční výzvy na výbornou. Brzdy nezáludné a funkční. Zrcátka, pro přehled kolem, s ideální velikostí.

Výhody navíc: Dopravní zácpy vyřešeny, projedete vždy. Jízda v Praze možná i ve vyhrazených pruzích. Zapar-

kujete pohodlně kdekoli (i na modrých zónách). Vystáčíte si s řídicíkem na auto.

Chcete si užít každodenní svobodu při cestě do práce, školy, za sportem... či koníčky? O víkendu máte chuť vykoupat se za městem, zajet do kina/divadla nebo na večerí do centra? Neváhal bych! Skladem jsou. :-)

Spotřeba při testu
2,2 l/100 km.

Cena: 59 900 Kč

Podrobné technické specifikace naleznete na: <https://bikes.suzuki.cz/sk%C3%BAtry/address-125-m3>

Text/Foto RAK



E.ON zelektrizuje Kauflandy dobíjecími stanicemi

Nová spolupráce společnosti E.ON a Kaufland usnadní přechod k e-mobilitě. E.ON v nadcházejících letech u všech stávajících prodejen Kaufland vybuduje síť dobíjecích hubů, poskytujících mj. také možnost „ultrarychlého dobíjení“ podle aktuálních standardů, a zároveň připraví elektromobilní firemní řešení i pro samotnou automobilovou flotilu Kauflandu včetně všech výhod, které systém E.ON Drive svým zákazníkům nabízí. Spolupráce už má první viditelné výstupy v podobě nových fungujících dobíječek u prodejen Kaufland v Kolíně a v Jablonci nad Nisou nebo aktuálně v Praze v Hloubětíně. Další budou postupně

přibývat. Dobíjecí stanice nad 150 kW budou navíc osazené i klasickým platebním terminálem pro pohodlnou platbu kartou nebo mobilem i pro neregistrované zákazní-

ky. Tohle řešení má E.ON už vyzkoušené. První takovou stanici spustil letos na jaře jako první v Česku ve Strakonících.

Maš



Značka ORLEN táhne. Čerpačky s logem orla prodávají více

Nadnárodní skupina ORLEN se rozhodla sjednotit označení svých více než tři tisícovek stanic v šesti zemích. V Česku dostane bílo-červené logo orla do konce letošního roku více než 370 čerpacích stanic. Co to přinese českým zákazníkům? „Ještě větší důraz na inovace a prvotřídní kvalitu produktů a služeb,“ říká Vladimír Dočkal, ředitel této sítě čerpacích stanic v Česku.

Proč se ORLEN rozhodl k razantnějšímu šíření své značky v Česku?

Expanze značky ORLEN na českém trhu je součástí postupné unifikace mezinárodní sítě ORLEN, do které patří více než tři tisíce našich čerpacích stanic v Polsku, Česku, Německu, Maďarsku, Litvě a na Slovensku. Naše obchody Stop Café na čerpacích stanicích jsou unifikované již řadu let. Teď nazrála doba také na sjednocení značky. Z mezinárodního měřítká budeme pro zákazníky lépe rozpoznatelní a přinese nám to také marketingové a provozní synergie.

Proč jde o postupný proces?

Vnímáme rozdílné pozice značky ORLEN na jednotlivých trzích. Například na Slovensku a v Maďarsku, kde naše působení není tak dlouhé, dávalo z obchodního i marketingového hlediska smysl celou síť přejmenovat rychle. V Česku unifikace začala v roce 2019 a vzhledem k historii a velikosti zdejší sítě jsme šli postupnými kroky. Z průzkumů víme, že český trh je na tuto změnu připraven a značka ORLEN je české veřejnosti již dostatečně známá a zákazníci akceptovaní.

Kdy přejmenování dokončíte?

Na začátku roku jsme měli v Česku zhruba padesátku stanic s logem ORLEN, na konci roku jich budeme mít tři sta sedmdesát. Celý proces dokončíme v průběhu příštího



roku, kdy s logem orla budeme mít přes 440 stanic.

Co se změní pro zákazníky?

V tuto chvíli se kromě loga nic nemění. Zákazníci mohou i nadále čerpat naše excelentní paliva EFECTA a VERVA a využívat širokou nabídku doplňkového prodeje a občerstvení Stop Café. I nadále také mohou používat tankovací karty a mobilní aplikaci. Určitou změnu pocítí teprve časem. Značka ORLEN klade ještě větší důraz na kvalitu a rozsah produktů a služeb. Její filozofie je konkurovat prémiovým značkám, ale přitom zůstat dostupnou pro obyčejné lidi. A protože jsme silná mezinárodní síť, můžeme si tento přístup dovolit.

Reagují na to zákazníci?

V posledních měsících nám roste objem prodeje paliv, doplňkového zboží i občerstvení. Například v červenci jsme prodali rekordní jeden milion hotdogů. Znamená to, že se změnou značky k nám lidé spíše přicházejí, než odcházejí. Mnoho z nich také dosud našimi zákazníky nebylo. Začali k nám jezdit ze zvědavosti a již zůstali.