LÉTO 2019, 19. ROČNÍK
CENA 45 KČ

LeasePlan

Magazín

Robert Změlík:
Podnikání mi nahradilo desetiboj

Bonda mohou točit jen ti nejlepší!
Jak vznikají slavné filmové automobilové honičky

NOVÁ MAZDA3

POSTAVENA NA EMOCÍCH

My v Mazdě si myslíme, že auto nestačí jen řídit.
Musíte s ním i souznít. Nová Mazda3 přináší design budoucnosti
a nejnovější technologie, ale přitom jde o jedinou věc.
O vás. Řidič je v srdci všeho, co navrhujeme — od dynamického
zážitku z jízdy po tradičně čisté japonské linie. To je Jinba Ittai.
Auto a vy v dokonalé harmonii.

mazda

DRIVE TOGETHER

Obsah

4 **LeasePlan News**
Aktuality ze světa LeasePlanu

6 **LeasePlan podporuje**
Fotbalové Vrbičany slavily s Amforou

8 **Služby LeasePlanu**
PRN kód pomůže k hladkému průběhu servisu

10 **Reportáž magazínu**
Bonda mohou točit jen ti nejlepší

16 **Rozhovor magazínu**
Robert Změlík: Podnikání mi nahradilo desetiboj

20 **Čistá mobilita**
LeasePlan zaujal poznatky o alternativních pohonech

25 **Čistá mobilita**
Den „zelené" pošty

26 **Test LP magazínu**
Jaguar I-Pace – Velmi povedená nezbytnost

30 **Test LP magazínu**
Ford Focus – Určuje pravidla

34 **Klient LeasePlanu**
Mevamed: Je příjemné konzumovat služby LeasePlan Go

36 **Dodavatel LeasePlanu**
Klienti LeasePlanu můžou využívat palivové karty MOL GOLD

38 **Daňový sloupek Petra Maška (66. část)**
Novela zákona o DPH přinesla důležité změny

39 **Změny v síti smluvních partnerů**

40 **Služby LeasePlanu**
Společnost AG Experts se propojila se světovou jedničkou v opravách autoskel

44 **Partnerství LeasePlanu**
Most viděl vzrušující závody ADAC GT Masters

48 **LeasePlan podporuje**
Šestnáctiletá Eva vyšla na Sněžku na protézách

50 **Talenty LeasePlanu**
Vojtěch Glaser umí létat

54 **Cestování ve středověku**
Středověká flotila? Kůň, osel, velbloud, slon

56 **Zábava**
Křížovka

Milí čtenáři,

jestli ještě nemáte zabalené zajímavé čtení na prázdninové cesty, už nemusíte déle vybírat. Právě se Vám dostalo do rukou letní vydání našeho LeasePlan magazínu s řadou inspirativních textů. Věřím, že přispějí k Vaší letní pohodě. Za pozornost určitě stojí třeba článek o tom, jak se natáčejí filmové automobilové honičky, anebo rozhovor s olympijským vítězem v desetiboji Robertem Změlíkem, jehož firma patří mezi naše významné klienty.

V magazínu se jako obvykle dozvíte také o novinkách v našich službách, tentokrát o vylepšení systému objednávání do servisu prostřednictvím našeho Kontaktního centra i o zkvalitňování péče při opravách autoskel. Věnovali jsme se také specifikám provozu elektrických vozidel. Na všech těchto tématech lze hezky ukázat, jak se jednotlivé služby a úkony spojené s provozem automobilů neustále vyvíjejí, obvykle za pomoci nejmodernějších technologií.

Ve vyhledávání inovací, použitelných při správě flotil, budeme pokračovat. Cílem je rozšířit spektrum našich zákaznických služeb, zvýšit jejich kvalitu a také zefektivnit provoz Vašich autoparků. Už nyní prochází testovacím režimem několik dalších novinek, které bychom chtěli spustit na podzim.

K tomu, abychom dokázali inovace zavádět co nejrychleji, nám mimo jiné pomáhá i správně nastavená firemní kultura. Je založená na znalostech, nasazení, kreativitě a spolupráci. Inovativní atmosféru hodláme v našem týmu neustále podporovat. Stejně tak budeme nadále pečovat o personální rozvoj našich lidí. Jen s nimi totiž můžeme uspokojit všechna Vaše očekávání.

Přeji Vám vydařené léto, pokud možno bez pojistných událostí!

Martin Brix
generální ředitel společnosti LeasePlan Česká republika

LeasePlan News

7%

Číslo magazínu

Sedm procent nových vozidel, která česká pobočka LeasePlanu letos objednává pro své klienty, má alternativní pohon. Je to výrazně více, než jaký je podíl alternativních vozů na celkových prodejích nových automobilů v České republice. Ten aktuálně činí jen něco málo přes dvě procenta. Ve fleetu českého LeasePlanu zatím v kategorii alternativních pohonů dominují vozy na CNG, nechybí ale ani plug-in hybridy nebo čisté elektromobily.

Velikonoční jarmark ve Werichově vile

Zhruba padesátka hostů přijala v úterý 9. dubna pozvání LeasePlanu do slavné Werichovy vily na pražské Kampě, kde uspořádal velikonoční jarmark. Šlo o setkání s významnými klienty, jejich partnery a hlavně dětmi – jarmark byl totiž vymyšlen právě pro ně. V podkroví nově zrekonstruované vily byly připraveny dílničky, ve kterých se učily zdobit perníčky, vyrábět velikonoční dekorativní květináče a také autíčka (co také jiného na akci LeasePlanu?) z modelíny. Rodiče si mezitím mohli v klidu popovídat anebo si prohlédnout útroby mimořádné, více než 450 let staré budovy, která v době, kdy v ní bydlel Jan Werich, proslula jako místo setkávání pražské umělecké smetánky.

Francouzsko-české setkání v brněnských Lužánkách

Ve čtvrtek 30. května se Brno stalo dějištěm setkání čtyř desítek vrcholových manažerů velkých i menších francouzských a moravských firem v rámci tzv. Francouzského dne. V odpoledních hodinách vyvrcholil turnajem v pétanque, jehož partnerem byl i LeasePlan. V parku Lužánky se sešlo 28 tříčlenných týmů a další dvacítka diváků a fanoušků. O organizaci hry se postarali profesionálové z klubu CZ Pétanque. LeasePlan je již tradičním podporovatelem těchto zčásti sportovních a zčásti společenských setkání, která pravidelně organizuje Francouzsko-česká obchodní komora. Největší letošní turnaj se uskuteční v zahradách Trojského zámku v Praze ve čtvrtek 29. srpna a ani tam LeasePlan nebude chybět.

Fotbalové Vrbičany slavily s Amforou

Amfora, fotbalový klub slavných osobností, zahájila svou 45. sezonu v sobotu 11. května ve Vrbičanech u Slaného. Ne náhodou, tamější fotbalový oddíl si totiž letos připomíná 90. výročí založení. Na oslavu si pozval tým nabitý sportovními, ale i hereckými nebo pěveckými celebritami. LeasePlan byl partnerem akce.

Čestného výkopu se ujaly zpěvačky Helena Vondráčková a Jitka Zelenková společně s fotbalistou Karolem Dobiašem. A pak už se začalo naostro. Zhruba 500 diváků neodradil ani hustý déšť, a tak si mohli zblízka vychutnat, jak to pořád kope fotbalovým legendám Antonínu Panenkovi, Ladislavu Vízkovi anebo Přemyslu Bičovskému. Pozadu ale nezůstali ani jejich kolegové známí z médií: Vladimír Hron, Zbyněk Merunka, Michal Jiráň, Martin Michal a další. Obranu domácích, za které nastoupil i šéf akvizice LeasePlanu Lukáš Podroužek, vytrvale proháněl herec Roman Skamene, byť se často pohyboval v jasném ofsajdu. Rozhodčí Pavlín Jirků ale nepískal – útočník je prý natolik malé postavy, že na takovou dálku není vidět. Amfora nakonec vyhrála 4:0, přestože do 50. minuty zápasu trval bezbrankový stav. Pak už ale vrbičanské staré gardě přeci jen docházely síly. Její hráči navíc zahodili několik vyložených šancí a dokonce jednu penaltu. Za vítěze vsítil dva góly Tomáš Panenka, syn autora nesmrtelného vršovického dloubáku, po jednom zásahu přidali Jiří Ševčík a Oleg Sokolov.

Za Amforu nastoupili:

Roman Skamene,
Antonín Panenka,
Tomáš Panenka,
Přemysl Bičovský,
Ladislav Vízek,
Vladimír Hron,
Jiří Zonyga,
Václav Tittelbach,
Matyáš Hložek,
Pavel Steiner,
Martin Michal,
Aleš Bažant,
Pavel Větrovec,
Michal Jiráň,
Oleg Sokolov,
Zbyněk Merunka,
David Kozohorský,
Jiří Ševčík,
Petr Salava.

Trenér: Werner Kotas.

Slavnostního výkopu se ujali Helena Vondráčková, Jitka Zelenková a Karol Dobiaš

PRN kód
pomůže k hladkému průběhu servisu

Uživatelé vozů LeasePlanu už si zvykli na to, že nejpohodlnější cestou, jak se objednat do servisu, je zavolat na Kontaktní centrum. Stačí vytočit jeho číslo a LeasePlan se o vše postará. Aby celý proces objednání i realizace servisu probíhal bez komplikací a co nejrychleji, začal LeasePlan jednotlivým zakázkám přidělovat identifikační kód PRN (z anglického Priority Reservation Number).

PRN kód umožňuje:

- ověřit, jestli si oprávněný řidič skutečně objednal servis prostřednictvím Kontaktního centra
- zkontrolovat, že vozidlo je směrováno do správného servisu
- prověřit, že řidič, který je objednán do konkrétního servisu, nakonec nedorazil do jiného, čímž se zamezí přetížení některých dodavatelů
- důsledněji kontrolovat termíny oprav

Jak to funguje

1. Uživatel vozidla zavolá na Kontaktní centrum LeasePlanu
2. Operátor Kontaktního centra zaregistruje požadavek do systému LeasePlanu; po zajištění termínu ve vhodném servisu odchází z centra hned několik informací:
   a) potvrzovací SMS uživateli vozidla (řidiči), která již obsahuje PRN kód
   b) potvrzovací e-mail servisu, a to rovněž s PRN kódem; zároveň se provede záznam do systému pro schvalování zakázky
   c) technik servisu od této chvíle nalezne objednávku v systému pro schvalování oprav, pokud jej využívá, v ostatních případech je s touto informací seznámen pracovníky LeasePlanu
   d) technik LeasePlanu má od tohoto okamžiku možnost nahlédnout do aktivních objednávek na daném vozidle, kde vidí základní informace: datum realizace opravy, rozsah požadavku klienta, zmiňovaný PRN kód a další údaje

Cílem tohoto postupu je zpřesnit některé kroky, při nichž občas vznikaly potíže. Jde například o dodatečné rozšíření zakázky, které způsobovalo zbytečné průtahy. Nyní, když servis zaznamená požadavek řidiče rozšířit zakázku nad původně dohodnutý rozsah (nejčastěji jde o úkony spojené s běžnou údržbou vozu), musí kontaktovat LeasePlan, který na tuto rozšířenou zakázku přidělí nový PRN kód a následně výkon na vozidle schválí.

V případě, kdy řidič dorazí do jiné opravny, než kterou vybral LeasePlan, musí jej tamější pracovníci nově upozornit, že je třeba dodržet původně schválený postup a odjet do již vybraného servisu.

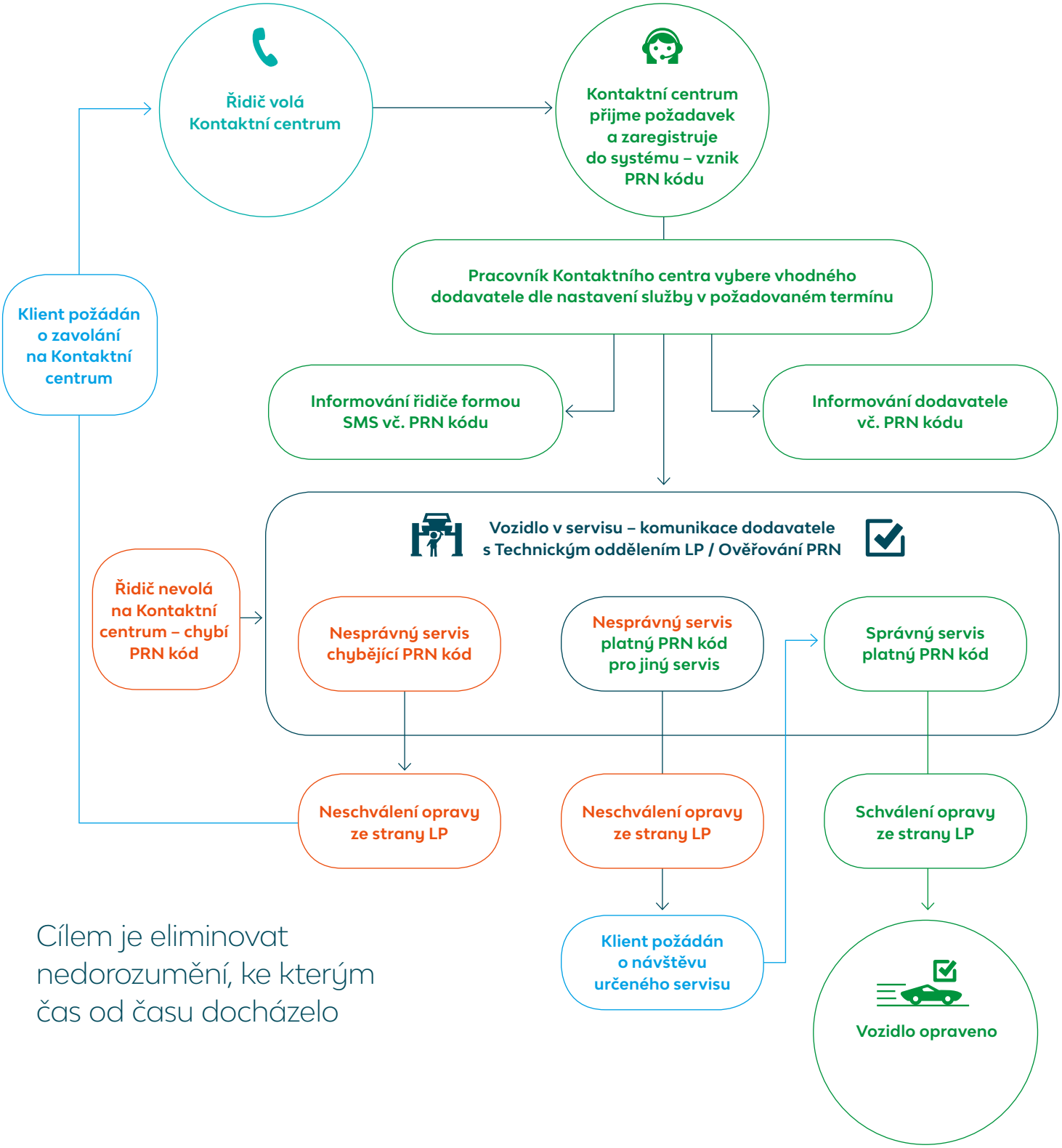
+420 296 333 666

Telefonní číslo Kontaktního centra. Možné předvolby jsou:

1. pojistné události (hlášení a opravy vozidel)
2. silniční asistence
3. **objednávání do servisu**
4. náhradní vozidlo
5. ztráta registrační značky či dokladů

Mějte, prosím, na paměti, že před servisem vozidla je nezbytné, aby řidič zavolal na Kontaktní centrum LeasePlanu kvůli specifikaci opravy a volbě servisního místa. Zároveň dojde k přidělení PRN kódu k dané opravě. Pro uživatele vozidla nepředstavuje přidělení kódu žádnou zátěž.

Jak to funguje



Cílem je eliminovat nedorozumění, ke kterým čas od času docházelo

Aktuální představitel Jamese Bonda Daniel Craig před vozem Aston Martin DB10, který byl stvořen speciálně pro film Spectre

Bondovky mohou natáčet jen ti nejlepší!

Exploze, boj zblízka, pomačkané plechy... Natáčení bondovek umí být nebezpečné. A ti nejlepší kaskadéři na světě pak točí automobilové honičky ve speciálně upravených autech!

Věděli jste, že...

...nezkušený pilot vrtulníku při scéně ze Srdečných pozdravů z Ruska málem zabil Seana Conneryho? Šestiminutová bitka v Orient Expressu se natáčela dva dny.

...Roger Moore se s padouchem přetahuje o padák při volném pádu ve snímku Moonraker? Dva kaskadéři, kteří je při natáčení zastupovali, pak tehdy z letadla skákali osmdesátkrát.

...aby mohl Citroën 2CV ve filmu Jen pro tvé oči skočit přes strom, musel dostat silnější motor?

Daniel Craig alias James Bond sedí za volantem Aston Martinu DB10, oči mu zakrývají sluneční brýle a ruce v kožených rukavicích pevně svírají volant mnohamilionového speciálu. Bond nehne brvou a zatáčku projíždí ostrým smykem. Střih na záběr auta zvenku, pak zase zpět do kabiny. Protestující pneumatiky, pár detailů, skvělá hudba... Prostě dokonalost sama. Daniel Craig to zahrál výborně, kvůli Bondovi podstoupil speciální řidičský kurz, ale při natáčení se jako řidič moc nezapotí. Auto totiž řídí Stig. Přesněji řečeno, bývalý Stig. Ben Collins, který byl celou dobu tajemnou postavou v bílém televizního pořadu Top Gear, sedí na střeše auta a Daniel Craig se jen veze. Řízení, pedály a řazení jsou totiž převedeny nahoru do klece se sedačkou, a kaskadér tak může ovládat auto, aniž by byl v záběru. Vyžaduje to souhru mezi hercem za volantem a profesionálem v kleci, aby záběry byly co nejvěrohodnější. Klec na střeše navíc zhoršuje ovládání auta – těžiště se přesune výš, a tak má kaskadér plné ruce práce.
Fotografie pořízené při natáčení pak ukazují, že klec a řízení na střeše nejsou jedinou úpravou, na čumáku auta je speciální rám, který nese masivní kameru Panavision. Craig nemůže řídit, ani kdyby chtěl, je jen pečlivě poslouchajícím pasažérem, který plní pokyny řidiče-kaskadéra a režiséra.
Ano, natáčení každé kaskadérské scény ve všech nových bondovkách je tvrdá práce, kde jedině načasování a pečlivá příprava může přinést kýžené ovoce. A my se pak na to díváme v kině s popcornem v ruce. Přitom všechno se může vmžiku zvrtnout v pohromu. Nedivte se, že profesionalita tady má hlavní slovo.
Třeba taková scéna s náklaďákem z filmu Skyfall se připravovala několik měsíců. Na povel „akce" se všechna auta rozjedou, jako by se znovu rozběhl čas. Musí jet předepsanou rychlostí a určenou stopou. Náklaďák kaskadéra Leeho Morrisona nemá žádný výkon a rozjíždí se pomalu. Jestliže auta přijedou příliš brzy, kamery to nestihnou. Zpoždění znamená srážku. Ke slovu tak přišly stopky, pečlivě se měřila vzdálenost a pak se stanovily body, odkud oba vyrazí. Tady se nedá nic dohnat ani nahnat, tady se musí jet přesně podle pravidel.
„Každá kaskadérské scéna se pečlivě připravuje a plánuje, ale pokus už máte pak jen jeden," říká Ben Collins. „Choreograf vše vymyslí, my jezdci pak k tomu řekneme svoje, každý si to zkusí nanečisto, ale nemáme většinou víc jak jedno či dvě auta, která můžeme při natáčení zničit." Přitom aut jako takových se používá hned několik, jsou identická, ale různě upravená. „Jedno se používá na detaily na herce, další má speciálně upravené řízení, aby se dalo řídit ze střechy, jiná se pak používají na natáčení celků," vypočítává

Collins. Bondovky se dlouhodobě natáčejí s Aston Martiny a Land Rovery a na přípravě aut se podílí přímo automobilka, ale samotné finální úpravy pak dělají specialisté z kaskadérského týmu.
Ale mít funkční nářadí je jedna věc a pak to celé natočit je věc druhá. Každá scéna se natáčí z několika úhlů, každý detail je hlídán a rozebírán a když pak dojde k samotné srážce, je každý úlomek a zbytek vyfotografován a přesná poloha aut pečlivě zadokumentována.
Bena Collinse doplňuje při natáčení bondovek druhé řidičské eso, chlápek jménem Mark Higgins, trojnásobný šampion Británie v rallye a řidičský mistr. Řízení je pro něj stejně přirozené jako dýchání. „Třeba natáčení kaskadérských scén pro film Skyfall trvalo pět měsíců a odehrávalo se v neony vyzdobené Šanghaji, v hornatém Skotsku a v prašných ulicích Istanbulu," vypočítává Higgins. „Pro film Spectre jsme zase zablokovali kus Říma a mohli jsme natáčet jen brzy ráno, mezi čtvrtou až půl sedmou. Ta scéna s Astonem a armádou mercedesů nám zabrala deset dní ježdění." Když dotočili v centru Říma, přesunuli se k vodě, kde se natáčela scéna společně s Jaguarem C-X 75. „Vlastně jsme ani nechtěli vědět, kolik obě dvě ta auta stojí," směje se Higgins. „Museli jsme sladit nás dva řidiče, kamery na břehu, řidiče-herce a ještě kameru na vodě. Tady

Řízení, pedály a řazení jsou převedeny nahoru do klece se sedačkou, a kaskadér tak může ovládat auto, aniž by byl v záběru.

Záběry z filmu Specter, v akci Land Rover Defender SVX

Ben Collins

Aston Martin DB5. Tento vůz se objevil v bondovce Goldfinger z roku 1964 a od té doby jsou vozy této britské značky s filmy o agentovi 007 neodmyslitelně spjaté.

Sean Connery jako James Bond ve filmu Srdečné pozdravy z Ruska (1963)

už to nemělo se zábavou vůbec nic společného."
Mark je ale při vyprávění ohledně kaskadérství pozitivní. Mluví o něm jako o týmové práci, která je tak dobrá a bezpečná, s jakými lidmi se pracuje. A na bondovkách pracují jen ti nejlepší. „Teď se připravuje nový Bond a ani tam nechybějí automobilové honičky, samozřejmě," ale to je tak jediné, co vám k tomu zatím řekne, protože je vázaný přísnými smlouvami.
Stig, pardon, Ben Collins se už ale může svěřit s dojmy, když mu svěřili do rukou již ikonický Aston Martin DB5, který v bondovkách sloužil Seanu Connerymu. Z tohoto speciálu vybaveného kulomety či katapultem sedadla spolujezdce je už opravdová legenda, jejíž hodnota se odhaduje na skoro sto milionů korun, ale on tohle konkrétní auto řídil právě při natáčení Skyfallu.
„Docela se mi potily dlaně, to se přiznám," směje se Collins. „Režisér Sam Mendese a koordinátor kaskadérů Gary Powell mi řekli, ať s ním jedu, jako kdyby to bylo jakékoliv jiné auto, ale ve skutečnosti jsem odvahu sebral až druhý natáčecí den. Nechtěl jsem být tím, kdo tohle auto zruší. Přitom při natáčení bondovky musíte dát do všeho maximum, nebo to můžete rovnou zabalit, ale já prostě nevěděl, co všechno si můžu dovolit. Nakonec jsme ale DB5 vůbec nešetřili." A co bylo nejhorší? „Scény v noci," vystřelí bez váhání Collins. „Světla DB5 mají k moderním daleko, oslňují vás filmařské reflektory a auto musíte vést rychle, ale na milimetr přesně po dané dráze, abyste byli optimálně v záběru."
Sám Daniel Craig o natáčení jako takovém moc nemluví, nejspíš ani nemůže. „Daniel se snaží, aby co nejvíce akčních scén mohl natáčet sám," říká producent několika bondovek Michael G. Wilson. „Má za sebou speciální řidičský výcvik, aby scény působily maximálně věrohodně, i když třeba ve skutečnosti neřídí. Natočil i překvapivé množství pěstních soubojů, i když i tady samozřejmě přicházejí ke slovu profesionálové, protože při natáčení některých scén

Automobilové honičky a kaskadérské kousky ve všech myslitelných dopravních prostředcích. Bez toho si nelze bondovku představit.

by ho pojišťovny nepojistily. Vlastně při natáčení jako takovém je s námi pořád někdo z pojišťovny," přiznává Wilson. A ti z vás, kdo se těší na poslední bondovku s Danielem Craigem, jistě zaznamenali, že hned zkraje muselo být natáčení přerušeno, protože si herec zranil kotník.
Ani v nejnovější bondovce prý rozhodně nepřijdeme o akční automobilové honičky, byť už se veřejně mluví o tom, že Bond 007 zezelená a bude řídit elektrický Aston Martin. Tak snad při natáčení nevypnou proud... A snad se to obejde i bez dalších zranění, i když modřiny, zlomené ruce a vyražené zuby nejsou nic výjimečného. Filmaři o tom mluví jen neradi, ale riziko visí ve vzduchu. A třeba při natáčení snímku Skyfall srazil kaskadér v autě komparsistu. Herečka Judi Dench to viděla a nebylo jí prý z toho úplně nejlépe, ještě horší to ale bylo pro režiséra Sama Mendese, který seděl pro lepší kontrolu záběrů přímo v autě s kaskadérem, a měl to tedy přímo z první ruky.

Věděli jste, že...

...kamion jedoucí pod dvou kolech v Povolení zabíjet nepotřeboval žádnou oporu, opravdu jel jen po dvou kolech?

...Zlaté oko vydělalo přes 350 milionů dolarů a diváky přitáhla i honička s upraveným tankem T-55? Jen tato scéna se ale natáčela čtyři týdny. Ještě déle trvalo natáčení honičky ve člunech v Jeden svět nestačí. Zabrala sedm týdnů.

...během natáčení filmu Zítřek nikdy neumírá bylo zničeno patnáct BMW 750i? V Casinu Royale si zahrál vedle jiného také Aston Martin DBS. Na scény s ním padly „jen" tři kusy. Sedminásobné salto s DBS, které provedl kaskadér Adam Kirley, je zapsáno v Guinnessově knize rekordů.

Robert Změlík:

Podnikání mi nahradilo desetiboj

Robert Změlík byl sportovec perfekcionalista. Platilo to už v roce 1992, kdy jako 23letý mladík zvítězil v desetiboji na olympijských hrách v Barceloně. Vědělo se o něm, že atletice dokáže podřídit absolutně vše, proto nikdo nepochyboval o tom, že ke zlatu z Barcelony přidá řadu dalších medailí. Jenže přišly vážné zdravotní problémy a Robert Změlík začal přemýšlet o tom, že jeho život by měl mít i jiný rozměr než ryze sportovní.

Když jel v roce 1997 do Paříže na halové mistrovství světa, věnoval už více času byznysu než tréninku. Dnes je majitelem úspěšné společnosti STARLIFE, která patří mezi významné zákazníky LeasePlanu, a k podnikání přistupuje se stejnou profesionalitou jako kdysi k atletice.

Před časem jste prohlásil, že v porovnání s podnikáním není sport fér. Stačí jedno zakopnutí a veškerá dřina přijde vniveč. Nemyslíte ale, že zakopnout můžete i v byznysu, a navíc o překážku, kterou vám někdo rafinovaně nastrčí do cesty?
To sice ano, ale nikdy se vám v podnikání nestane, aby byl z jedné malé chyby výsledek nula. Což bohužel ve sportu platí a sám jsem to zažil na vlastní kůži. Vím, co to znamená, když celý rok tvrdě pracujete, a pak přijde jeden okamžik a celá ta práce má výsledek nula. A ještě si do vás mnozí novináři kopnou. V podnikání už musíte udělat velkou a dlouhodobou chybu, aby měla takové následky. Navíc si to můžete relativně v krátkém čase nahradit a odpracovat, kdežto ve sportu už je všechno pryč a nová příležitost se může naskytnout třeba až za další čtyři roky, anebo taky vůbec.

Podnikat jste začal už během sportovní kariéry, kterou jste pak poměrně brzy, ve svých 29 letech, ukončil. Neříkáte si někdy, že jste příliš spěchal a měl jste u závodění vydržet déle, a to i přes zdravotní trable, které vás trápily?
Po olympiádě v Barceloně, kdy mně bylo 23 let, jsem plánoval ještě další dvě – Atlantu a Sydney. Teď vím, že by se dala zvládnout i ta v Aténách v roce 2004, ale přišlo opravdu vážné zranění a nepodařená operace a pak tři roky laborování s léčením, musel jsem se naučit sportovat a závodit s handicapem. Zranění kotníku odrazové nohy bylo tak vážné, že většina lidí kolem mě ani nevěřila, že bych se mohl vrátit zpět na stupně vítězů. Proto jsem v tomto období pro

Ve sportu jsem poznal, co to znamená, když celý rok tvrdě pracujete, a pak přijde jeden okamžik a celá ta práce má výsledek nula

vyplnění času začal podnikat. Moc mi to nešlo, měl jsem smůlu na lidi a žádné zkušenosti, tedy kromě těch ze stadionu, a ty v začátku příliš nefungovaly. Po olympiádě v Atlantě jsem podruhé poznal, co to znamená udělat relativně malou chybu, a to s důsledkem sice ne přímo fatálním, ale přesto významným. Před závodem jsem měl problémy se zubem a lékař mi poradil udělat korunku a na bolest doporučil užívat aspirin. Bral jsem ho pro tlumení bolesti a neuvědomil si, že to bude mít za následek uvolnění svalového tonusu. Proto mi první den závodu vůbec nejely nohy a byl jsem úplně utlumený. Místo abych v desetiboji zvítězil, odcházel jsem ze stadionu na sedmém místě s vědomím, že jsem tou chybou přišel o další zlatou olympijskou medaili. Možná to zní hodně troufale, ale několik trenérů, kteří to se mnou zažili, přesně ví, o čem tyto řádky jsou. Což potvrzuje i fakt, že už za šest měsíců jsem získal zlatou medaili na mistrovství světa v Paříži. Přitom jsem tam nebyl stoprocentně koncentrován. Tehdy už jsem se totiž denně věnoval více než deset hodin podnikání a sportu jsem dával dvě až tři hodiny. Takže ano, z jistého pohledu mi přišlo mnohokrát líto, že jsem skončil dříve, ale mělo to tak být. Člověk, když už se jednou rozhodne, toho později nemá litovat.

Říkáte o sobě, že jste desetibojařem i v podnikání. Jak to myslíte?
Je to tak, zčásti mně to nahradilo atletický desetiboj. Já totiž v mnohém přistupuji k podnikání jako k desetiboji, což je dennodenní tvrdá práce, založená na dlouholeté systematičnosti. To je také odpověď na to, proč jsme v českém desetiboji dosáhli tak významných, a mohu říci i výjimečných výsledků, které nás řadí na první místo na světě v tomto oboru.

V jaké manažerské disciplíně se cítíte nejsilnější?
V analýze a plánování, v tom jsem byl i ve sportu úplně na jiné vlně než 99 % sportovců. Dá se to doložit mými tréninkovými deníky, které pro mě byly něco jako bible.

Byl vrcholový sport dobrou průpravou pro podnikání?
Rozhodně ano. Byť je to úplně něco jiného, tak přeci jen můžete z mnoha vlastností ze sportu čerpat. Úspěšný sportovec ví, že nejlepší výsledky nepřijdou samy ani hned, že pro ně musí udělat celou řadu úkonů, a to i těch, které zrovna nepatří mezi oblíbené. Důležitá je také chuť se stále zlepšovat a pracovat na sobě, a to i na detailech.

Od začátku je vaším hlavním podnikáním prodej čínské medicíny a výživových doplňků. Jak hodně vaše zdravotní problémy ovlivnily volbu byznysu?
Významně, protože jsem už jako mladý poznal, jak je zdraví zásadní a že bez něj nejde podávat skvělé výkony. Taky jsem hodně brzy pochopil, že se člověk musí o zdraví starat, což většina lidí opravdu nedělá. Když jsem si položil otázku, proč to lidé nedělají, odpověď byla jednoduchá: protože nás to ve škole neučili. Stále si myslím, že by to mělo být součástí osnov základní a střední školy, i když vím, že tam toho chybí více. A to neříkám jenom z důvodu, že jsem chtěl být učitel, protože jsem měl skvělé pedagogy, na které mnohdy vzpomínám.

Kdo jsou vaši hlavní zákazníci?
Všichni, kdo chtějí jít cestou zdravého životního stylu. Ti, kdo chtějí udělat něco navíc pro to, aby se lépe cítili a mohli žít plnohodnotný život. Sice máme skvělé produkty, které pomáhají při celé řadě zdravotních problémů, ale pokud chci těmto problémům předejít, tak musím něco začít dělat dříve, než se projeví. Je to jako v byznysu. Mnoho podnikatelů se žene pouze za výsledkem své firmy a zapomenou na to podstatné – na své zdraví, které potřebují k tomu, aby i ve své firmě mohli podávat skvělé výkony a posléze se těšit z výsledků své práce. Aby mohli konstatovat, že nejen výsledky podnikání se zlepšují, ale i jejich aktivní zapojení do života. Je skvělé, když se takový podnikatel zastaví a řekne si: Tak a teď začnu makat i na sobě, abych na tom byl lépe také já, nejenom moje firma. Obvykle to bohužel přijde pozdě, ale zaplať pánbůh za to, protože většina podnikatelů se k tomu ani nedostane a pak nastane velký průšvih, který už potřebuje jiná řešení s jiným režimem.

Jak je to s vrcholovými sportovci? Myslíte si, že mohou podávat dlouhodobě špičkové výkony, aniž by využívali vhodné doplňky stravy?
Myslím, že ano, ale otázkou je, jak by na tom byli, kdyby tělu dali skutečně vše, co ke špičkovému výkonu potřebuje. Rozhodně můžu říci, že to funguje jako s autem – podívejte, co všechno je v motorismu za alchymii, jak se ladí maličkosti, aby se ze stroje dostal požadovaný výkon. Stejné je to s organismem vrcholového

sportovce. Pokud ještě opravdu sledujeme jeho dlouhověkost, tak je nezbytné zajistit pro jeho organismus vše, co potřebuje k regeneraci. Trénink je vlastně adaptace organismu na zátěž, když to pochopí sportovec i jeho trenér, mají vyhráno. Já sám jsem v tom měl velké rezervy, protože jsem takový přístup neznal. Pořád jsem jen trénoval a nestihl jsem se jej naučit. Až na sklonku kariéry jsem vypozoroval a pochopil, jak to dělají ve Spojených státech. Nejdřív jsem na ně koukal jako na blázny, ale za pár měsíců mi došlo, že měli pravdu a že jsem se mýlil já. Ale to už bylo pozdě.

Nevytváří se tak ale tenká linie mezi legální pomocí a dopingem, kterou lze snadno překročit?
To si nemyslím, protože pravidla jsou jasně stanovená a je potřeba je dodržovat v plném rozsahu.

Je podle vás dnešní sport čistý? Konkrétně atletika, ke které máte nejblíže...
Ano, je čistý, a to včetně atletiky. Nemůžeme špičkový sport hodnotit pouze skrz případy několika hříšníků. Je to podobné, jako kdybychom chtěli říkat, že jsou všichni zloději, jenom proto, že se zrovna mluví o někom, kdo něco ukradl. Že někdo poruší pravidla, to se dělo, děje a bude dít. Ale zároveň vnímám zlepšení, hlavně v posledních pěti letech. S bojem proti dopingu se přesto nesmí přestat. Souhlasím s tím, že mezinárodní atletická federace IAAF vyloučila některé ruské sportovce, kteří nechtěli přistoupit na procedury kontrol. Řada sportovců také pochopila, že právě doplňky stravy dokážou v mnohém vytvořit takovou podporu pro jejich tréninkovou přípravu, že se nad dopingem vůbec nemusí zamýšlet. Důležité navíc je, že se situace změnila celosvětově. Najednou už není tolik výjimečných atletů z Jamajky, Keni a některých dalších států, jejichž výkony mohly být i dílem zavedeného systému. Skvělá zpráva je, že se to lepší krok za krokem, a to je dobré nejen pro sport, ale pro nás pro všechny.

Vy už sportujete jenom pro radost. Vyzkoušíte si občas i nějakou desetibojařskou disciplínu?
Pro radost mám spíše tenis, stolní tenis a v poslední době mě zaujal i badminton. Ale pokud jde o desetibojařské disciplíny, tak i ty přijdou jednou za rok na řadu při úžasné akci DECAROTAVAK. Letos se na ni můžete přijet podívat 20. července do Mariánských Lázní. Dokonce kdybyste si chtěli nějakou disciplínu vyzkoušet, tak se ještě můžete registrovat a přihlásit na stránkách www.decarotavak.cz.

Soutěžit s vámi ale bude hodně složité. Vím, že ještě před několika lety jste zvládl stovku hluboko pod 12 sekund. To je úctyhodný výkon...
Ano, stále ve mně ze sportu něco zůstalo. Na DECAROTAVAKu se stovka neběží, ale je tam 60 metrů, a na této trati bych chtěl zlepšit loňský výkon, který byl 7,87 s.

Jak vlastně vidíte budoucnost českého desetiboje?
Jsem optimista, i když laťka je samozřejmě hodně vysoko díky výkonům Tomáše Dvořáka a Romana Šebrleho. Postupně už přibývají další medaile. Adam Sebastian Helcelet, Jan Doležal, Jiří Sýkora i další budou rozšiřovat skupinu elitních desetibojařů, kteří překonali hranici 8 tisíc bodů. Už jich máme jedenáct a toto číslo se bude stále zvyšovat.

Takže se brzy dočkáme nového Změlíka?
Lepší by byl nový Šebrle, i když to nebude vůbec lehké. Češi ale mají rozhodně recept, povahu a pracovitost na to, aby se mohli vyšvihnout na takovou úroveň. Moc to přeji našim desetibojařům, ale vlastně nám všem, protože nám to přinese další radosti ze sportovních úspěchů. Já vůbec zastávám názor, že bychom měli fandit všem našim sportovcům a radovat se i z jejich dílčích úspěchů, ale nejenom to – měli bychom se radovat také ze svých osobních sportovních rekordů nebo výkonů, které se nám podaří udělat. Třeba z dobrého odpalu na golfu. Protože právě tohle je největší kouzlo sportu. Přináší to, co vám nikde nikdo nemůže dát – sportovní zážitky a endorfiny radosti.

Robert Změlík

je prvním československým vícebojařem, který dokázal zvítězit na olympijských hrách. Povedlo se mu to v roce 1992 v Barceloně a odstartoval tím nejslavnější éru českého desetiboje, která je spojená se jmény Tomáše Dvořáka a Romana Šebrleho. Právě Roman Šebrle je zatím jediný, kdo stejně jako Robert Změlík vybojoval olympijské zlato. Mezi další velké úspěchy Roberta Změlíka patří stříbrná medaile z mistrovství světa juniorů v roce 1988, stříbrná medaile z halového mistrovství Evropy v roce 1992 a zlatá medaile z halového mistrovství světa v roce 1997. Jeho osobním rekordem v desetiboji je 8627 bodů z roku 1992, v halovém sedmiboji to bylo 6228 bodů z roku 1997. V obou případech šlo o národní rekordy. Sportovní kariéru ukončil ve svých 29 letech, kdy už byl úspěšným podnikatelem. Byznysu se věnuje dodnes.

LeasePlan zaujal poznatky o alternativních pohonech

Magazín Business Car, který se specializuje na správu firemních vozidel, uspořádal 28. května setkání s názvem Alternativní pohony v praxi. Akce byla zasazena do netradičního a atraktivního prostředí – do Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi. Do programu přispěli i představitelé LeasePlanu. Pro LeasePlan magazín sepsal své postřehy jeden z nich, zástupce technického ředitele Daniel Prostějovský:

Peter Tölgyesi
Obchodní ředitel

Daniel Prostějovský
Deputy Operations Director

Hlavním smyslem setkání bylo seznámit odbornou fleetovou veřejnost s novými poznatky v oblasti alternativních pohonů, zájemci si navíc mohli osobně vyzkoušet řadu nových modelů.
Dopolední blok tvořilo pásmo přednášek, v nichž experti z různých oblastí alternativní mobility představili aktuální trendy, případně výhled do blízké budoucnosti. Vystoupili v něm jak reprezentanti dodavatelů jednotlivých druhů alternativní energie, tak i výrobců automobilů.
Organizátoři oslovili také LeasePlan s návrhem, aby na akci představil strukturu svého fleetu, v němž podíl alternativních pohonů převyšuje republikový průměr. Dopolední pásmo nebylo dlouhé, o to více si ceníme, že jsme tuto možnost dostali. Potvrdilo se, že jsme lidmi z oboru vysoko ceněni a že o naše zkušenosti v oblasti správy firemních flotil je zájem. Dokazuje to právě fakt, že v nabitém programu dostali prostor hned dva zástupci naší společnosti.

Peter Tölgyesi: Světový kontext

První promluvil obchodní ředitel Peter Tölgyesi. Jelikož LeasePlan je nadnárodní firmou s působností ve více jak třiceti zemích, přiblížil posluchačům stav alternativní mobility v celosvětovém kontextu s důrazem na vývoj v Evropě. Shrnul záměry, které LeasePlan prosazuje napříč všemi pobočkami, a představil mezinárodní i domácí aktivity, ke kterým se hlásí. Podle Petera Tölgyesiho je udržitelný rozvoj firemních flotil příkladem zodpovědného přístupu k budoucnosti.
V další pasáži hovořil o analýze LeasePlan EV Readiness Index 2019, s níž jsme vás detailně seznámili v jarním vydání magazínu. Index v sobě zahrnuje mnoho faktorů, které v globálním měřítku hodnotí přístup jednotlivých zemí k elektromobilitě.

Zohledňuje zejména:
- strukturu vozového parku v dané zemi
- podíl registrací elektrických vozidel včetně hybridů k počtu obyvatel
- podíl těchto vozů na celkovém počtu registrovaných vozidel
- podíl plně elektrických vozidel na celkovém počtu vozidel
- vyspělost infrastruktury nabíjecích stanic

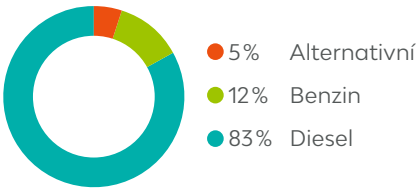
- vládní kroky na podporu rozvoje elektromobility

Nikoho příliš nepřekvapilo, že Česká republika se v daném indexu řadí až téměř na konec pole. Důvody jsou obecně známé: podpora pro běžné firmy je téměř nedostupná a operativní leasing stále nemůže být příjemcem dotací, a to ani tehdy, kdyby se jednalo o vozidla pro státní správu nebo municipalitu. Je pravdou, že v některých případech by bylo možné dotaci použít na splátku operativního leasingu, ale LeasePlan se zatím nesetkal s jedinou žádostí státní organizace, což ukazuje na nefunkčnost celého systému. Dotace jsou dnes spíše směrovány do infrastruktury, což má svoji logiku, přesto se masivního rozšíření elektromobility během krátkého času zřejmě nedočkáme. Následovaly statistiky zastoupení jednotlivých druhů motorizací, které jsou již tradičně u posluchačů velmi oblíbené, neboť indikují stav firemních flotil v České republice. Ukazuje se, že až na malé výjimky se naše procenta shodují s daty o nově registrovaných vozidlech v rámci celé země. Z našeho pohledu je zajímavé sledovat zejména vývoj zastoupení alternativních pohonů, kde je zřejmá stagnace v oblasti hybridních vozů i čistých elektromobilů, změny ale vykazuje CNG. V této oblasti je česká pobočka LeasePlanu naprostou jedničkou, neboť počet vozidel s CNG motorizací u něj výrazně převyšuje republikový průměr. Letos se nám po letech více rozhýbal poměr mezi dieselovou a benzinovou motorizací. Nejvyšší vliv na tento vývoj mají nové emisní předpisy, které omezily výběr v nejnižších třídách vozidel, kde už výrobci z cenových důvodů dieselové motorizace vůbec nenasazují.

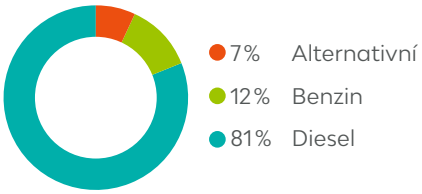
Závěr přednášky Petra Tölgyesiho patřil chystaným novinkám ve skupině vozidel EV LCV, což je jedna z kategorií, kde z mnoha důvodů začíná být využití elektrického pohonu velice zajímavé. Cenově se sice ještě nemůžou porovnávat s klasickými motorizacemi, ale některé specifické způsoby využití v městském

Podíl jednotlivých druhů motorizací ve flotile společnosti LeasePlan ČR

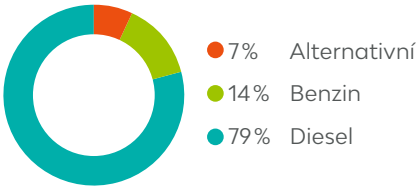
Podíl motorizací – rok 2017



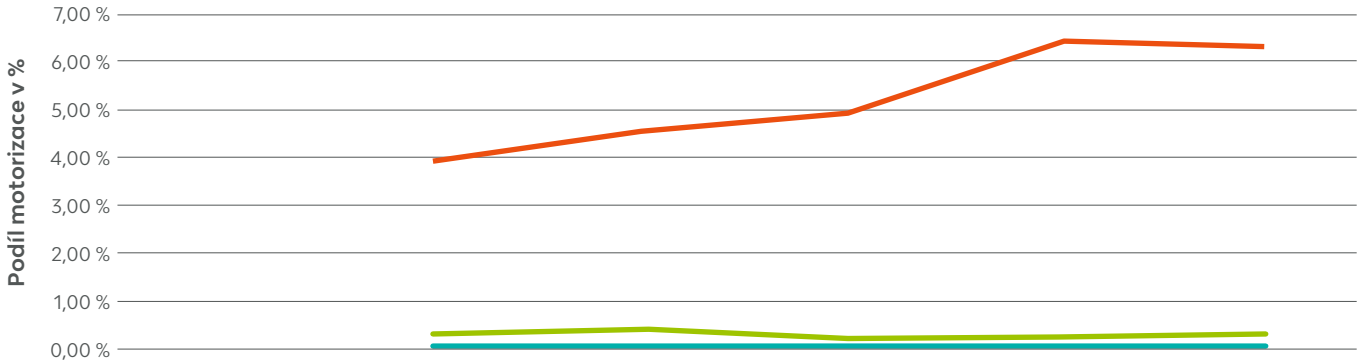
Podíl motorizací – rok 2018



Podíl motorizací – rok 2019



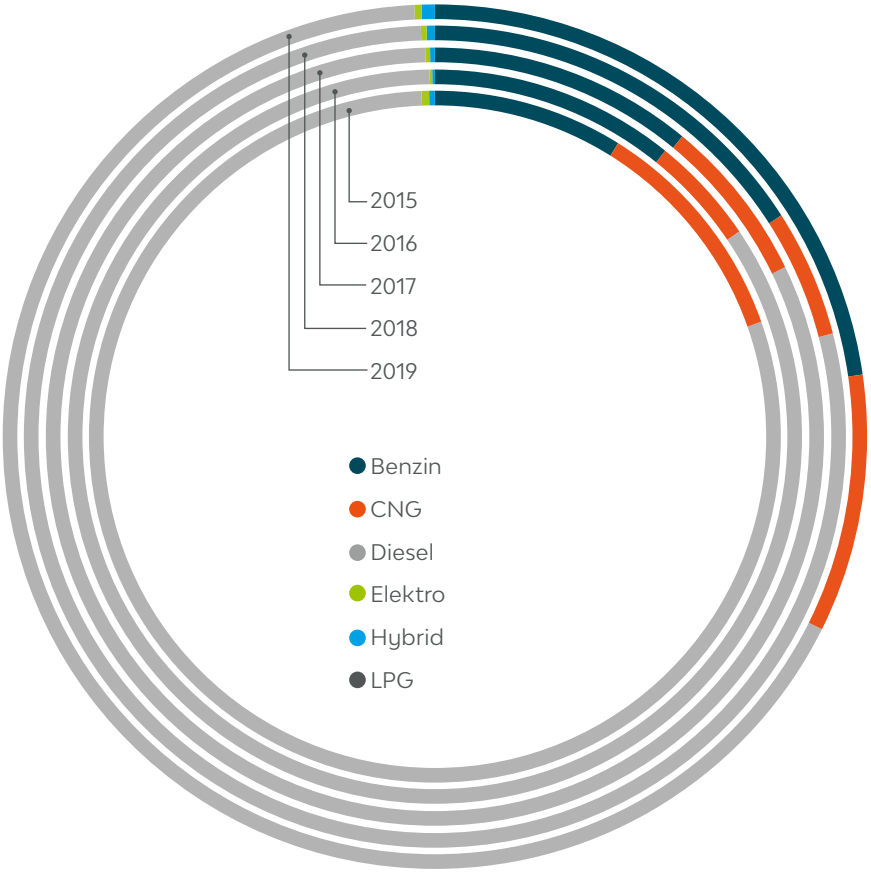
Vývoj podílu vozidel s alternativním pohonem podle druhu motorizace / 2015–2019



	2015	2016	2017	2018	2019
CNG motorizace	3,90 %	4,58 %	4,98 %	6,42 %	6,37 %
Hybridní pohon	0,32 %	0,32 %	0,18 %	0,22 %	0,30 %
Elektro pohon	0,09 %	0,09 %	0,07 %	0,09 %	0,12 %

Vývoj v letech 2015 (vnitřní linie) až 2019 (leden–duben; vnější linie).

Na grafu je zachycen podíl jednotlivých motorizací nově nakupovaných vozidel vždy v daném roce. Všimněte si značně skokového úbytku nakoupených dieselů za první čtyři měsíce tohoto roku oproti předchozím letům.



provozu už tlačí celkové náklady na jejich provoz (TCO) značně dolů. Vzhledem k existenci parkovacích zón ve velkých městech je navíc použití takového vozidla řešením, jak se vyhnout pokutám. Není proto divu, že se rozšiřuje nabídka elektrických užitkových vozidel na trhu, jak ukazuje i naše tabulka.

Daniel Prostějovský: Analýzy TCO

LeasePlan systematicky analyzuje zůstatkové ceny vozidel a údržbové náklady. Téma druhé přednášky se proto nabízelo: TCO. Je už naším letitým zvykem ukazovat odborné veřejnosti, ale často i zástupcům legislativy, jak si aktuálně stojí v oblasti celkových nákladů alternativní pohony ve srovnání s konvenčními motorizacemi. Pro uvedené porovnání s oblibou používáme Volkswagen Golf, protože je to jediná platforma, na které se dnes vyskytují veškeré běžné typy pohonů, a to jak klasické, tak alternativní. Za normálních okolností by měly výsledky nejlépe vyznít pro pohon CNG, který již dlouhá léta vykazuje v mnoha případech, především při vyšších a středních nájezdech, nejnižší náklady. Dalo by se očekávat i zlepšení pozice CNG proti předchozím letům, kdy cena

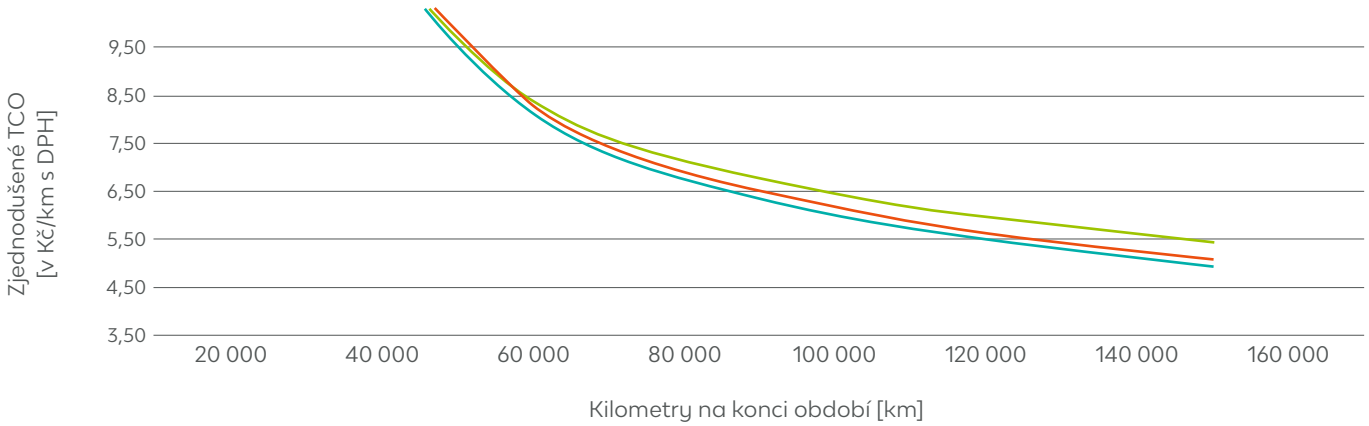
Segment	1. pol. 2019	Dojezd	Užitečné zatížení	2019–2020+
Malé	•Nissan E-NV200 •Renault Kangoo Z.E	120–200 km		•Citroën Berlingo EV •Peugeot Partner EV •Volkswagen Caddy EV
Střední			700–800 kg	•Opel Vivaro •Ford Transit Custom •Volkswagen Transporter •Mercedes E-Vito •Peugeot Boxer Electric
Velké	•Maxus EV80 •Renault Master Z.E •Iveco Daily	70–170 km	800 –1000 kg	•Mercedes E-Sprinter •Volkswagen E-Crafter •Opel Movano

konvenčních paliv nejdříve klesla, avšak postupně se nůžky mezi cenou CNG a konvenčními palivy začaly znovu dramaticky rozevírat. Na následujících grafech je patrná výhodnost CNG oproti ostatním motorizacím. Trošku zarážející je neustálá potřeba zachovávat značný podíl využití CNG během provozu (na úrovni přibližně 85 %). Přitom v minulých letech byl tento podíl nutný pro zachování výhodnosti motorizace i nižší. Vysvětlení? Automobilky dnes stanovují ceny nikoli jen podle složitosti vozidla, ale také s ohledem na aktuální výrobní možnosti i blížící se termín, po kterém budou muset platit emisní pokuty. Začínají tak s cenami vozidel pracovat podle odlišných principů než dosud. Všimněte si například, že dieselový Golf je až na malé odchylky stejně drahý jako benzinový model, i když dieselová technologie je kvůli všem potřebným zařízením nákladnější. Ani benzinová technologie totiž není výrobci příliš preferovaná, protože jim zvyšuje celkový průměrný emisní limit CO_2. Právě to je důvod, proč si například Volkswagen v tomto kritériu meziročně pohoršil.

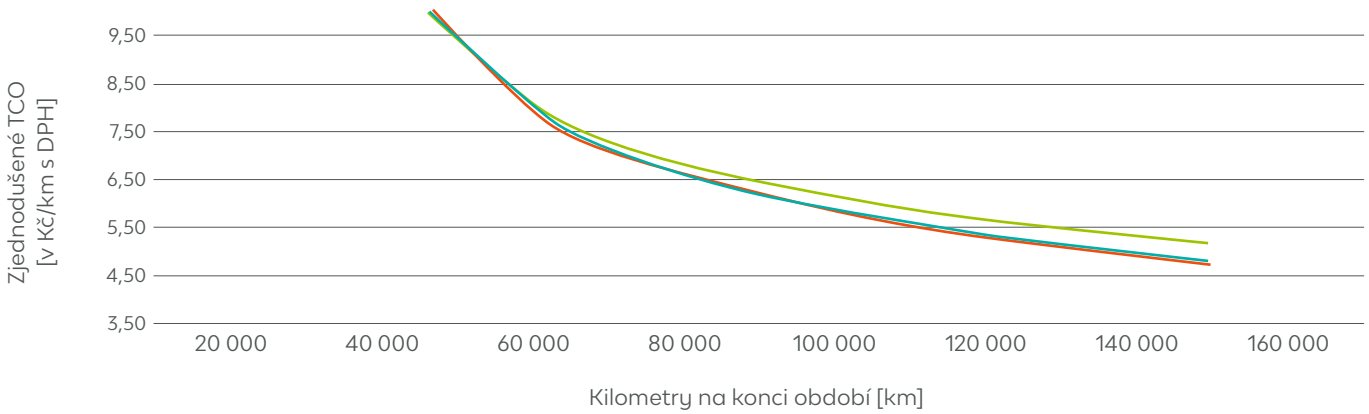
Porovnání nákladů na vozidla v Kč/km s DPH – doba používání vozidla 3 roky

Zjednodušené náklady TCO pro porovnání (optimalizaci) modelů – zahrnuje amortizaci, údržbové náklady a palivo

100% využití provozu na CNG



85% využití provozu na CNG



Golf 1.6 Tdi 85 kW Bmt Highline Dsg, celková investice (s DPH): 658 900 Kč

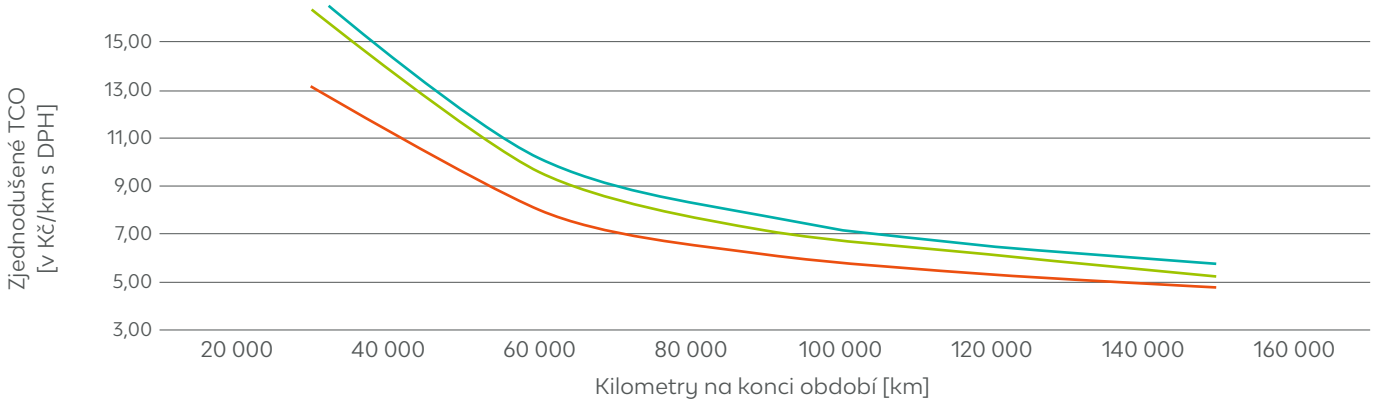
Golf 1.5 Tsi Evo 110 kW Bmt Highline Dsg, celková investice (s DPH): 656 900 Kč

Golf 1.5 Tgi Evo 96 kW Bmt Highline Dsg, celková investice (s DPH): 694 900 Kč

Když porovnáme automobil využívající klasickou motorizaci s hybridním, případně čistě elektrickým vozidlem, cenově se zatím nepřibližují. Otázkou zůstává, jak chtějí výrobci plnit emisní limity, když podíl elektrických anebo hybridních vozidel, která by naředila prodeje klasických motorizací, je doposud velmi malý. Trh prostě není připraven absorbovat množství vozidel za ceny, za které se dnes tato vozidla prodávají. Zdůrazněme, že jde o téma především evropské. Lze proto předpokládat, že ceny automobilů včetně elektromobilů se budou v různých částech světa značně lišit.

Porovnání nákladů na vozidla v Kč/km s DPH – doba používání vozidla 3 roky

Zjednodušené náklady TCO pro porovnání (optimalizaci) modelů – zahrnuje amortizaci, údržbové náklady a palivo

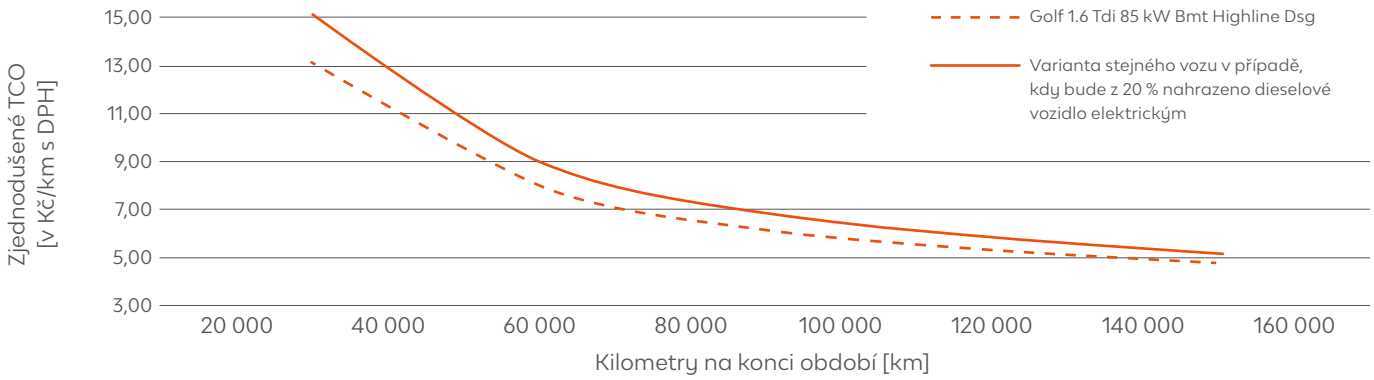


Očekáváme také, že konvenční motorizace bude muset zaplatit tu elektrickou. Proto v posledním grafu vidíme simulovanou situaci, která ukazuje, jak by vypadalo TCO u dieselového vozidla v případě, kdyby bylo zapotřebí, aby dnešní cenový rozdíl mezi naftovou verzí a elektromobilem zaplatila tradiční motorizace. V grafu je zachycena eventualita, kdy je zapotřebí nahradit z 20 % dieselové vozidlo elektrickým.

- Golf 1.6 Tdi 85 kW Bmt Highline Dsg, celková investice (s DPH): 658 900 Kč
- Golf 100 kW 136 Ps E-Golf, celková investice (s DPH): 993 900 Kč
- Golf 1.4 Tsi Plug-In-Hybrid Gte Dsg, celková investice (s DPH): 1 009 990 Kč

Porovnání nákladů na vozidla v Kč/km s DPH – doba používání vozidla 3 roky

Zjednodušené náklady TCO pro porovnání (optimalizaci) modelů – zahrnuje amortizaci, údržbové náklady a palivo



Původní cena vozidla, která činila 658 900 korun s DPH, by musela vzrůst na 725 900 korun. Červená křivka potom zachycuje nový stav. V případě tříletého leasingu by se TCO v okamžiku najetí 100 000 kilometrů prodražilo zhruba o 50 až 60 haléřů na kilometr provozu. Argumenty pro přechod na elektromobilitu začínají být vedle enviromentálního hlediska ryze praktické – postupně se zvyšuje dojezd elektromobilů i hustota dobíjecích stanic, na trh se dostává stále více modelů za dostupné ceny. Jak ale vyplývá i z uvedených grafů, stále platí, že před přechodem na elektromobilitu je potřeba plno věcí zvážit a přistupovat k němu s chladnou rozvahou.
Za LeasePlan můžeme slíbit, že vývoj budeme nadále pečlivě sledovat, aby naši klienti a potažmo čtenáři magazínu měli vždy k dispozici aktuální a tvrdými daty podložené informace.

Den „zelené“ pošty

Areál letiště a Leteckého muzea Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi byl svědkem významné akce spojené s propagací elektromobility, do které se zapojil LeasePlan. V pátek 26. dubna tady proběhl Den čisté mobility pro Českou poštu.

Hlavním cílem bylo představit projekt přechodu flotily České pošty na ekologicky přívětivé pohony. Osobně ho přijel podpořit vicepremiér České republiky a ministr vnitra Jan Hamáček, zúčastnil se i generální ředitel České pošty Roman Knap. Akci pořádal spolek Čistá mobilita, jehož členem je také LeasePlan. Jeho obchodní ředitel Peter Tölgyesi na setkání představil aktivity firmy zaměřené na podporu „zelených“ forem dopravy. Hosté se mohli svézt prakticky všemi elektromobily, které jsou dnes dostupné na našem trhu.

Vzhledem k tématu akce se pozornost soustředila na modely vhodné pro Českou poštu, jakými jsou užitkové elektromobily Renault Kangoo Z.E. anebo Renault Master, ale třeba i zcela nová elektrická dodávka Maxus EV80 z produkce společnosti SAIC Motor, kterou svým zákazníkům nabízí LeasePlan. Stranou zájmu nezůstaly ani další vozy. Českou premiéru si tu odbyly Kia e-Niro a dodávka Master Z.E. od Renaultu, k dispozici byl také Renault ZOE či prototyp elektrické Škody Citigo, nechyběly Jaguar i-PACE, Audi e-tron anebo Volkswagen e-Golf.

Pozornost vzbudil miniaturní Renault Twizy, jejž využívá česká policie, a také nová dodávka Nissan e-NV200, kterou už má ve svém fleetu Česká pošta. Hned několik společností představilo své nabíjecí stanice ať už pro domácí použití, anebo pro firmy.

Hosté se mohli svézt prakticky všemi elektromobily, které jsou dnes dostupné na našem trhu

Jaguar I-Pace

Velmi povedená nezbytnost

První elektrický automobil značky Jaguar doslova zbořil hranice, ve kterých se elektricky poháněná auta pohybují. Není divu, že letos získal titul Světového i Evropského auta roku.

Jaguar předběhl své tradiční rivaly a jako první z velkých automobilek představil čistě elektrický vůz střední třídy. Elektromobil Jaguar I-Pace není pouze ekologickým automobilem, ale také řidičsky velmi povedeným vozem, což je jedna z jeho největších devíz. Tento velký pětidveřový hatchback se oficiálně představil na letošním ženevském autosalonu po čtyřletém usilovném vývoji. Na rozdíl od některých ostatních značek Jaguar neadaptoval elektrický pohon na stávající, byť výrazně upravený model, ale začal s čistým listem papíru. Zcela nová platforma vývojářům umožnila vozidlo zkonstruovat nejen s ohledem na bezpečnost a vnitřní prostor, ale také s ohledem na jízdní vlastnosti, které ovlivňuje dodatečná hmotnost vysokonapěťových akumulátorů. Proto vysokonapěťový akumulátor tvoří nosný prvek a je integrován přímo do podlahy vozu, čímž zvyšuje tuhost karoserie. Technologie vysokonapěťových akumulátorů se urychleně vyvíjí, nicméně na jejich kompaktní rozměry si budeme muset ještě nějakou dobu počkat. To je také důvod, proč baterie Jaguaru I-Pace váží nemalých 600 kilogramů. Ovšem díky umístění v podlaze hmotnost tolik nevadí, neboť snižuje těžiště vozu. Další výhodou

Se stoprocentně nabitým akumulátorem dojezd činí až

480 km

Výrobce deklaruje nabití vybité baterie na 80 % kapacity z rychlonabíječky o výkonu 100 kW za

45 min

tohoto řešení je velkorysý vnitřní prostor, k čemuž nahrávají také u nápravy umístěné elektromotory. Mezi nápravami situovaný vysokonapěťový akumulátor rovněž ovlivňuje rozložení hmotnosti a v případě Jaguaru I-Pace je tento poměr v téměř ideální rovnováze. Díky tomu 4,6 metru dlouhý elektromobil nabízí vnitřní prostor srovnatelný s většími, konvenčně poháněnými automobily. To dokládá zejména základní objem zavazadlového prostoru dosahující 656 litrů. Jaguar I-Pace využívá k pohonu dvou elektromotorů se shodným výkonem 147 kW (200 k) a točivým momentem 348 Nm. Pohon všech kol je ale řešen poměrně specificky. Během své činnosti preferuje pohon zadní nápravy, který má například při akceleraci větší přilnavost a současně zlepšuje jízdní dynamiku tím, že přední kola nezatěžuje akcelerací a umožní jim „nerušeně" řídit. Přední motor se připíná, když zadní kola nemají dostatečnou trakci. Jeho hlavním úkolem je ale generování maxima energie při zpomalování, kdy je naopak výrazněji zatížena příď vozu.

Technické parametry Jaguaru I-Pace jsou působivé. Se stoprocentně nabitým akumulátorem dojezd činí až 480 km a zrychlení z 0 na 100 km/h nezabere ani 5 sekund, konkrétně 4,8 sekundy. Nejvyšší rychlost dosahuje 200 km/h. Výrobce deklaruje nabití vybité baterie na 80 % kapacity z rychlonabíječky o výkonu 100 kW za 45 minut, nicméně tento údaj je nutno brát, alespoň prozatím, s rezervou, jelikož v České republice není vybudovaná infrastruktura nabíjecích stanic, které by

Jaguar I-Pace využívá k pohonu dvou elektromotorů se shodným výkonem 147 kW (200 k) a točivým momentem 348 Nm

odpovídající výkon nabízely. Realita je tudíž spíše dvojnásobná. Cílem Jaguaru bylo vyrobit elektricky poháněné auto, jež však nabídne veškeré prvky a výdobytky moderních automobilů. Prim hraje pochopitelně komfort. Ten Jaguar, podobně jako většina prémiových automobilových výrobců, spatřuje v adaptivním vzduchovém podvozku a adaptivních tlumičích, které se buď přizpůsobují dané jízdní situaci, nebo je řidič prostřednictvím ovladače sám přepne do požadovaného režimu. Tyto komfortní prvky výbavy jsou součástí volitelné výbavy. Komfortu nahrává také interiér, který je plný kvalitních a špičkově zpracovaných materiálů.

Že je Jaguar I-Pace mimořádně povedené auto a skutečná alternativa k automobilům s konvenčním spalovacím motorem, to dokládá také mnoho jeho ocenění, z nichž nejvýznamnější je bezpochyby zvolení Světovým autem roku, k němuž se přidal i primát v evropské anketě Vůz roku, kde porazil například i automobil francouzské produkce Alpine A110. Elektromobil Jaguar I-Pace je první vlaštovkou, kterou v budoucnu budou následovat další plně elektrické či elektrifikované modely Jaguar. A I-Pace je předpokladem, že by mohly rozhodně stát za to.

Ford Focus

Určuje pravidla

Ford Focus platí od svého uvedení za jeden z nejlépe jezdících vozů nižší střední třídy. Jeho nesporné kvality potvrzuje hned čtveřice titulů Auto roku v České republice, včetně toho letošního...

Mnoho automobilek má ve své historii model, který nějakým způsobem ovlivnil vývoj určité kategorie. U značky Ford je to jednoznačně model Focus, jímž modrý ovál stanovil nová pravidla v nižší střední třídě. Ford představil Focus v roce 1998 a na první dobrou zastínil takové hráče, jakými byly Volkswagen Golf nebo Opel Astra. Od té doby je Focus vozem, se kterým se drtivá většina konkurence srovnává, a to především v oblasti jízdních vlastností. Dnes je Focus globálním modelem, jehož se od zahájení výroby prodalo na 16 milionů kusů, z toho sedm milionů v Evropě. Současná čtvrtá generace na první pohled vychází z té předchozí, ale to opravdu jen na pohled. Současný Focus je kompletně novým automobilem, jenž vznikl na základech zbrusu nové platformy C2. V duchu současných trendů je tato platforma rovněž modulární a v budoucnu se stane základem dalších modelů značky Ford. Právě nová platforma má nemalou zásluhu na tom, že současný Focus je o 88 kg lehčí než ten dosavadní a zároveň je jeho karoserie o 20 % tužší v krutu. Výrobce do vývoje investoval na 600 milionů eur, přičemž drtivou většinu investic spolkl vývoj platformy a nejnovějších asistenčních systémů, včetně konektivity.

Systém pohonu je také úplně nový. Ford Focus lze objednat se tříválcovými zážehovými motory EcoBoost s objemem 1,0 a 1,5 litru, přičemž první uvedený je ve své třídě absolutním přeborníkem. Šestkrát za sebou získal prestižní ocenění motor roku v kategorii do 1 litru (2012 až 2017), z toho třikrát po sobě se stal dokonce absolutním vítězem celé ankety. Vznětové motory reprezentuje dvojice čtyřválců EcoBlue s objemem 1,5 a 2,0 litru. Všechny nabízené motory jsou vybaveny filtrem pevných částic, který výrazně snižuje vypouštěné emise. Kromě toho jsou zážehové motory EcoBoost doplněné funkcí deaktivování jednoho z válců při brzdění nebo při jízdě ustálenou rychlostí. Toto opatření nejenže snižuje spotřebu paliva, ale také emise.

Co se převodovek týče, Ford pro čtvrtou generaci klasického Focusu nabízí standardní 6stupňový manuál a 8stupňový automat s klasickým hydrodynamickým měničem, který v daném segmentu rozhodně není běžnou volbou. Stejně jako v minulosti, také v případě čtvrté generace Ford nabízí dvě karosářská provedení, která se od sebe liší nejen tvarem, ale také technickým uspořádáním podvozku, především pak zadní nápravy. Tříválcové modely a vznětová patnáctistovka dostaly jednodušší zadní nápravu (torzní příčku), silnější vznětový motor je vybaven nezávislým zavěšením zadních kol pomocí víceprvkového zavěšení. Provedení kombi má nezávislé zavěšení kol se všemi motory, navíc s trochu odlišným naladěním. To proto, že výrobce vycházel z předpokladu, že jeho záď bude více zatěžována.
Ford obě karosářské verze nabízí hned v několika výbavách. Vrcholem je, stejně jako u jiných modelů, Vignale. V nabídce značky výrazně ční Ford Focus ST, který cílí na sportovně orientované řidiče. I současná generace tento automobil nabízí jak se zážehovým motorem 2,3 EcoBoost (280 k), tak i se vznětovým agregátem 2,0 EcoBlue (190 k). K dispozici jsou obě karosářská provedení a dvojice převodovek – 6stupňový manuál a hlavně zbrusu nový 7stupňový dvouspojkový automat. Podle proslulé fráze „Král je mrtev, ať žije král" doplní provedení Focus ST ještě sportovněji orientovaný model RS, který tradičně patří k tomu nejlepšímu, co lze v kategorii kompaktních ostrých hatchbacků koupit.
V době uzávěrky nebyly k dispozici oficiální informace, ovšem je téměř jisté, že dostane posílený zážehový čtyřválec 2,3 EcoBoost jako model ST a pohon všech kol, který debutoval u třetí generace.

EcoBlue

Ford Focus lze objednat se tříválcovými zážehovými motory EcoBoost s objemem 1,0 a 1,5 litru, přičemž první uvedený je ve své třídě absolutním přeborníkem, když šestkrát za sebou získal prestižní ocenění motor roku v kategorii do 1 litru (2012 až 2017), z toho třikrát po sobě se stal dokonce absolutním vítězem celé ankety.

Mevamed:

Je příjemné konzumovat služby LeasePlan Go

MUDr. Martin Adamec

Mezi malými firmami a drobnými podnikateli je velmi oblíbený produkt LeasePlan Go, který je ušitý na míru nejmenším flotilám. Jeho typickou zákaznickou skupinou jsou i soukromí lékaři. Svou zkušenost s produktem nám popsal jeden z nich – doktor Martin Adamec, který v Ostravě provozuje privátní ambulantní praxi Mevamed. První vozidlo si pomocí platformy LeasePlan Go objednal před rokem.

Jakým způsobem jste si pořizoval automobily dříve?
Obvykle jsem si bral auta na úvěr, a to na 60 měsíců.

Proč jste začal uvažovat o operativním leasingu?
Líbí se mi myšlenka obměny vozidel po 36 měsících. Operativní leasing mi navíc šetří finanční prostředky, které bych jinak skládal jako akontaci. Můžu tak efektivně investovat do rozvoje podnikání. V neposlední řadě je příjemné konzumovat služby, které LeasePlan zajišťuje v oblasti údržby, pojištění a podobně.

Jak jste se vůbec o produktu LeasePlan Go dozvěděl?
Na základě pozitivní reference z mého blízkého okolí.

Splňuje LeasePlan Go očekávání, která jste od operativního leasingu měl?
Ano, zamlouvá se mi například, že systém objednávání nových vozidel je vymyšlen tak, abych byl schopen obsloužit sám sebe. Nemusím nikam volat, internetový portál LeasePlan Go funguje jako online kalkulačka. Můžete si tam vybrat optimální variantu nájezdu i služeb.

„Zamlouvá se mi například, že systém objednávání nových vozidel je vymyšlen tak, abych byl schopen obsloužit sám sebe“

Pro jaký typ firem je podle vás LeasePlan Go vhodný?
Myslím si, že ideální je pro malé firmy do pěti automobilů ve vozovém parku, které chtějí ušetřit čas spojený s jejich provozem.

Můžete popsat svou aktuální flotilu a případně svou car policy?
Jelikož jsem lékař v soukromé ambulanci, nemám žádnou car policy. Auta si vybíráme podle aktuální výhodnosti nabídky. V současnosti máme ve flotile tři vozidla, z toho dvě jsme obměnili a přešli na operativní leasing od LeasePlanu. U posledního vozidla se to chystáme udělat na podzim letošního roku.

Počítáte s tím, že operativní leasing a konkrétně LeasePlan Go budete využívat i do budoucna?
Předpokládám, že ano, myšlenka operativního leasingu je mi blízká.

Máte nějaké tipy, jak by se LeasePlan Go mohl posunout na ještě vyšší úroveň?
Třeba některé kroky v průběhu objednávky jsou na můj vkus příliš detailní, tady bych doporučil zjednodušení, které by mohlo celý proces ještě zrychlit.

Jak funguje LeasePlan Go

Největší výhodou LeasePlan Go je jeho jednoduchost – na přehledném a uživatelsky komfortním webu si zákazník může vybrat konkrétní vůz i balíčky doprovodných služeb, které zahrnují pojištění auta, předepsaný servis, sezonní pneumatiky, dálniční známku, vystavení palivové karty, non-stop asistenční službu a podobně. Zároveň si na webu zvolí délku pronájmu i předpokládaný počet najetých kilometrů. Pak už jenom stačí přiložit naskenované dokumenty potřebné ke schválení smlouvy.

LeasePlan Go je vhodný pro subjekty s jednotkami vozidel. Za pronájem vozu a sjednané služby platí pravidelné měsíční splátky, které jsou garantovány po celou dobu leasingu, tedy tři až pět let. Tím, že klient v podstatě všechny náklady rozloží do pravidelných splátek, eliminuje jednorázové výdaje, které jinak každé auto vyžaduje.

Vozy i služby jsou navíc nabízeny za zvýhodněných podmínek. LeasePlan Go si tak ponechává jeden ze základních atributů operativního leasingu, kterým jsou atraktivní ceny vozů, ale i následného servisu, pojištění a tak dále.

Po uplynutí sjednaného období uživatel vrátí vůz leasingové společnosti a může si obratem pronajmout nový. Díky tomu jezdí neustále v bezpečném, novém a moderním vozidle. To má pozitivní vliv i na jeho podnikatelskou image.

Aktuální nabídku najdete na: www.leaseplango.cz.

Klienti LeasePlanu můžou využívat palivové karty MOL GOLD

Společnost MOL Česká republika patří mezi největší prodejce a distributory pohonných hmot a provozuje druhou nejširší síť čerpacích stanic v České republice pod značkami MOL a Pap Oil. Jenom v tuzemsku tak jejími palivovými kartami uhradíte nákup pohonných hmot i zboží a služeb na více než 300 stanicích.
Nově mají karty MOL GOLD k dispozici také klienti české pobočky LeasePlanu.

Obě firmy mají hodně společného. Jsou součástí mezinárodní skupiny, soustředí se na kvalitu produktů, na optimalizaci nákladů zákazníků i na komplexnost nabízených služeb. Došlo tak k efektivnímu propojení, ze kterého profitují zákazníci.

Tisíce stanic v zahraničí
Díky partnerství MOL se společností TOTAL můžou řidiči veškeré výhody, které nabízejí MOL GOLD palivové karty, uplatnit i na dalších čtyřech tisících čerpacích stanic v západní Evropě: v Německu, Francii, Belgii, Lucembursku a Nizozemsku. Celkově se tak akceptační sít rozšířila na téměř sedm tisíc čerpacích stanic – 2800 stanic Skupiny MOL a dalších 4000 stanic společnosti Total.

Flexibilní zásobování
V oblasti velkoobchodu patří společnost MOL mezi největší tři společnosti v prodeji a distribuci motorových paliv a maziv a je největším dovozcem pohonných hmot do České republiky. Zásobování zákazníků probíhá přímo z vlastní rafinérie SLOVNAFT Bratislava, která je jednou z nejmodernějších v Evropě.

Kartou zaplatíte v šestnácti zemích Evropy, a to nejen za palivo, ale také za myčku anebo provozní kapaliny

Palivové karty MOL GOLD

umožňují tankování v šestnácti zemích po celé Evropě – v České republice u čerpacích stanic pod značkou MOL a Pap Oil včetně partnerské akceptační sítě EuroOil (ČEPRO) a dále pak v Belgii, Bosně a Hercegovině, Francii, Chorvatsku, Itálii, Lucembursku, Maďarsku, Německu, Nizozemsku, Polsku, Rakousku, Rumunsku, Slovensku, Slovinsku a Srbsku.
Ve spolupráci s LeasePlanem bude v budoucnu funkční i režim předplacených karet, a to v České republice na čerpacích stanicích společnosti MOL ČR.
Kartami se dá bezhotovostně platit nejen za palivo, ale také za jiné produkty, například za myčku, provozní kapaliny a podobně. Záleží jenom na zákazníkovi, jak si v rámci variantní nabídky LeasePlanu karty nadefinuje a co jimi povolí hradit.
Tuzemskou MOL GOLD kartou lze platit i mýto v České republice, mezinárodní MOL GOLD kartu můžete použít pro platby mýta ve vybraných evropských zemích. Bezpečnost používání palivové karty je zajištěna PIN kódem. V případě ztráty může zákazník kartu nechat zablokovat prostřednictvím zákaznické linky LeasePlanu na telefonním čísle 296 333 666.

Daňový sloupek Petra Maška (66. díl)

Novela zákona o DPH přinesla důležité změny

Dnes bych se chtěl věnovat novele zákona o DPH, která vstoupila v platnost 1. dubna letošního roku. Má dopad na účtování opravných daňových dokladů. Novinkou je také stanovení data uskutečněného zdanitelného plnění (DUZP) u služeb souvisejících s nájmem, a to na den, kdy je přesně známa přeúčtovávaná částka.

Nově už není nutné potvrzovat přijetí dobropisů. Ty se nyní považují za doručené už jen tím, že ten, kdo vystavil doklad, vynaložil úsilí k tomu, aby se dostal do dispozice příjemce.
Tato novinka zjednodušuje situaci subjektům, které doklad odesílají. Dosud musely čekat na potvrzení příjemcem a až poté mohly doklad promítnout do daňového přiznání a nárokovat si příslušnou daň. Komplikace se přenáší na druhou stranu. Jestliže je tedy přijetí dobropisu v určitých případech dané tím, že odesílatel prokázal dostatečné úsilí k jeho doručení, odpovědnost za správně odvedenou daň tím pádem rychleji dopadá na příjemce. Z teoretického pohledu tato zjednodušující úprava dává smysl. Avšak v praxi, především u velkých firem, si umím představit velké zmatky a nároky na změnu v procesech zpracování faktur. Pokud vezmu do úvahy naši společnost: Došlé dobropisy nám samozřejmě přicházejí průběžně spolu se všemi ostatními fakturami od dodavatelů. Zcela snadno se pak může stát, že někdy bude problém takový dobropis včas identifikovat a přednostně zaúčtovat, a tedy i včas správně odvést DPH.
Při objemu několika set došlých faktur denně proto musíme proces upravit a nastavit jinak, než tomu bylo doposud.
Několik poznámek mám i ke zmiňovanému stanovení DUZP u služeb souvisejících s nájmem na den, kdy je přesně známa přeúčtovávaná částka. Subjekty, jako je naše společnost, to utvrdilo v názoru, že na zákazníky můžeme přeúčtovat související službu až v den, kdy přesně známe výši její ceny. Tento detail nebyl v minulosti zákonem vždy úplně přesně definován, a proto docházelo k nejasnostem ve výkladu, kdy vlastně povinnost odvodu DPH vzniká.
Novela zákona se dotkla také opravy DPH za dlužníkem v úpadku, kde rovněž vyjasnila některé dosud sporné výklady. Rozšířila nebo zpřesnila možnost opravy DPH na případy, kdy subjekt například nejde do konkurzu, ale úpadek je řešen reorganizací. Tato problematika už je však poměrně složitá. V tomto případě proto určitě doporučuji případné úpravy konzultovat i s právníky.

Autor Petr Mašek je finančním ředitelem společnosti LeasePlan ČR.

Nově už například není nutné potvrzovat přijetí dobropisů

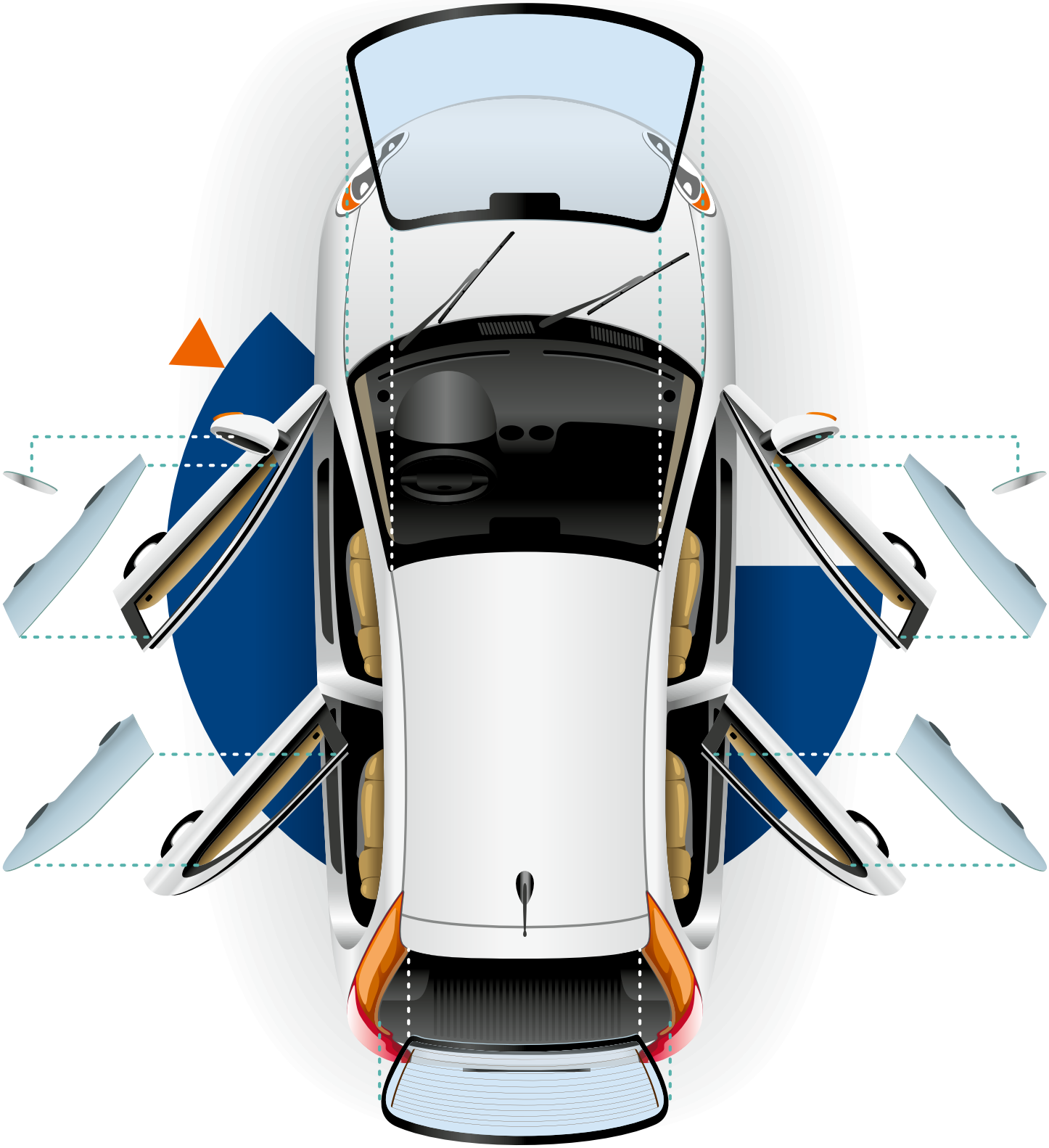
Změny v síti smluvních partnerů

V uplynulých týdnech došlo v seznamu autorizovaných smluvních partnerů společnosti LeasePlan Česká republika k těmto změnám:

Noví smluvní partneři

název	značka	lokalita
Autosalon Dědik s. r. o.	KIA	Kunín
Valenter a. s.	Nissan a koncern FCA (Fiat, Jeep, Alfa Romeo)	Praha 5
Auto JIPE s. r. o.	Ford	Hořice
AD AUTO Praha s. r. o.	Škoda	Praha 4

Vhodného servisního partnera vždy najdete v aplikaci MyLeasePlan nebo vám poradí operátoři Kontaktního centra na nonstop lince 296 333 666.



Společnost AG Experts se propojila se světovou jedničkou v opravách autoskel

Poškozené čelní sklo je velmi častým problémem, se kterým se setkala většina řidičů. Klientům LeasePlanu obvykle v takových případech pomohou odborníci společnosti AG Experts, renomovaného specialisty v oblasti autoskel. Nyní věhlas firmy ještě vzroste.

Společnost AG Experts

je na trhu od roku 2014. Vypracovala se ze tří provozoven a několika stovek zakázek ročně na lídra trhu v zasklívání s devatenácti kamennými pobočkami a třiceti mobilními týmy, kterými pokrývá celou Českou republiku. V letošním roce obslouží ve své síti více než 25 tisíc zákazníků. Je partnerem významných pojišťoven působících na českém trhu, leasingových společností i řady velkých firem s vlastním vozovým parkem. Pro své partnery pravidelně pořádá školení a prezentace nových technologií.

Mateřská společnost AGC Automotive Europe, což je evropská divize vedoucího světového výrobce autoskel, totiž podepsala franšízovou smlouvu se skupinou Belron, globální jedničkou v odvětví oprav a výměny autoskel, která své služby nabízí pod různými značkami, například Carglass. Franšízová smlouva zahrnuje i činnost AGC v České republice, která je realizována právě prostřednictvím společnosti AG Experts.

Belron je na trhu už 120 let. V současnosti působí ve 39 zemích – kromě kontinentální Evropy a Velké Británie také v Rusku, Austrálii, na Novém Zélandu, ve Spojených státech, v Kanadě nebo v Chile, přítomna je i v Africe.

Nejnovější metody

Podle zástupců společnosti AG Experts nově zahájená spolupráce ještě zvýrazní postavení firmy coby jedničky v zasklívacích službách v České republice. AG Experts bude stále působit pod svým názvem, protože nedochází ke změně vlastnických či majetkových práv. Společnost bude nadále patřit do skupiny AGC, a těžit tak ze synergie mezi největším výrobcem skel a největší zasklívací sítí na světě. „Počítáme s tím, že v dohledné době upravíme naše logo, abychom i vizuálně zdůraznili příslušnost ke skupině Belron a konkrétně ke značce Carglass," říká obchodní ředitel společnosti AG Experts Ondřej Boháč. Ze spolupráce budou profitovat i klienti LeasePlanu, kteří budou mít k dispozici nejnovější technologie a postupy. „Belron jakožto technologický lídr má rychlý přístup k novým technologiím v oblasti autoskel, které vyvíjejí automobilky. Jedná se hlavně o plné pokrytí modelů v rámci diagnostiky a o kalibraci kamerových systémů ADAS. Zkvalitnění spolupráce by se mělo odrazit i v rychlejší dostupnosti skel zejména na méně využívané modely vozidel. Díky přístupu k know-how Belronu

bychom rádi vylepšili také klientský servis efektivnějším zpracováváním zakázek," dodává Ondřej Boháč.

Pokročilé scelování

Oblast oprav autoskel se neustále vyvíjí. Platí to i pro metodu tzv. scelování čelního vrstveného skla, která na český trh dorazila v roce 2009. Od té doby prošla obrovským technologickým vývojem – od jednoduchého nářadí a jednoho univerzálního druhu opravné pryskyřice se postupně přešlo k dnešnímu sofistikovanému nářadí a několika verzím pryskyřic, s jejichž pomocí lze opravit více typů prasklin včetně těch tříštivých. Výsledek takové opravy je pak skvělý, opravené místo řidiče nijak neruší. Kromě plnohodnotných bezpečnostních vlastností jsou navíc ve velmi dobré kvalitě obnoveny i optické vlastnosti skla. Oprava netrvá v průměru déle než půl hodiny od předání klíčků technikovi. S vozidlem se dá hned jezdit bez jakéhokoliv omezení. Opravu skla lze vždy provést pomocí mobilního týmu na klientem zvoleném místě. Zásadní výhodou je pozitivní dopad do škodního průběhu flotily, protože cena opravy je jen zlomkem nákladů na potenciální výměnu čelního skla.

Z nově uzavřené spolupráce budou profitovat i klienti LeasePlanu, kteří budou mít k dispozici nejnovější technologie a postupy

Neopravitelné oblasti

ve výhledu řidiče v rozsahu 30 cm

Na co se můžeme těšit

Na trh už míří další novinky v oblasti autoskel. Jednou z nich je možnost nastavovat intenzitu ztmavení bočních okének, a to pouhým pohledem řidiče snímaným vnitřní kamerou, anebo stiskem tlačítka. Každý člen posádky si tak bude moci zvolit více soukromí anebo více světla a interakce s okolím.
„Obecně lze ve sféře autoskel vysledovat dva převládající trendy – komfort a komplexitu," konstatuje Ondřej Boháč ze společnosti AG Experts.
Pokud jde o komfort, za posledních několik let došlo k podstatnému vývoji ve výbavě čelního skla. Ještě před deseti lety byl za komfortní prvek považován stínící barevný pruh. „Dnes je čelní sklo naprosto běžně vybaveno dešťovým a světelným senzorem, čím dál tím častěji také vyhříváním (dnes už ne pomocí odporových drátků, ale pomocí modernějšího a rychlejšího povlakování kovem), ke komfortu přispívá také akustická vrstva tlumící prostup vnějšího hluku do kabiny vozidla a kovová vrstva, která odráží sluneční záření, a pomáhá tak vytvářet tepelné pohodlí ve voze, interiér se v létě tolik nepřehřívá," vysvětluje Ondřej Boháč.
V souvislosti s komplexitou pak upozorňuje na to, že autosklo se stává nosičem technologií, které pomáhají řidiči pohodlněji, a především bezpečněji ovládat vozidlo. Kamera nebo více kamer řidiči umožňují dodržovat odstup od vpředu jedoucího vozidla, auto díky nim dokáže samo brzdit nebo se naopak rozjet v koloně, číst dopravní značky, používat efektivně dálková světla v obci i mimo ni. „Čelní sklo může sloužit i jako zobrazovací zařízení pro údaje promítané z palubní desky – tedy jako tzv. head up displej. Řidič pak nemusí po většinu času spustit oči ze silnice," popisuje jednu z vychytávek, které se pomalu stávají běžnou součástí vozů, Ondřej Boháč.

DLOUHÝ PROFÍK ZA CENU KRÁTKÉHO!

O 35 CENTIMETRŮ DELŠÍ DOBLÒ MAXI S OBJEMEM KUFRU 1050 LITRŮ A KLIMATIZACÍ ZDARMA ZÍSKÁTE ZA CENU KRÁTKÉHO **312 160 KČ BEZ DPH** (1,3 MTJ/95 K).

NABÍDKA PLATÍ PRO VŠECHNY VERZE MODELU DOBLÒ MAXI. NAVŠTIVTE WWW.FIATPROFESSIONAL.CZ

Kombinovaná spotřeba 4,5 – 7,7 l/100 km, emise: CO_2: 120 – 179 g/km. Obrázek má ilustrační charakter.

FIAT PROFESSIONAL

PROFESSIONALS LIKE YOU

ELTEN
DEKRA
69
ADAC

Most viděl vzrušující závody ADAC GT Masters

Prestižní šampionát supersportovních vozů ADAC GT Masters hostil od 17. do 19. května Autodrom Most, mezi jehož partnery patří i LeasePlan. Díky tomu si mohli významní klienti firmy vychutnat adrenalinové souboje na vlastní oči a pěkně zblízka. Celkem na závody dorazilo bezmála 18 tisíc diváků.

„Máme radost, že k nám našlo cestu tolik fanoušků. Potvrzuje se, že naše snaha přilákat do Mostu atraktivní a kvalitní motoristické podniky má odezvu. Spokojeny byly i týmy, což nám potvrdil promotér závodu. Navíc s námi podepsal smlouvu i na příští rok," říká obchodní a marketingová ředitelka společnosti Autodrom Most Jana Svobodová.
Byly to vzrušující závody. Hned v prvním z nich se rozloučil se šancí na dobré umístění už v první zatáčce dvojnásobný světový šampion vytrvalostních závodů a dvojnásobný vítěz proslulé čtyřiadvacetihodinovky v Le Mans Timo Bernhard. V nedělním měření sil zase doplatil na kontakt se soupeřem Thomas Preining, týmový kolega úřadujícího šampiona z loňského roku Roberta Renauera. Po kolizi a následném smyku prudce narazil do svodidel, naštěstí bez následků na zdraví.

O vyrovnanosti jezdců i vozů svědčí velmi těsné časové rozdíly v cíli – prvního a patnáctého dělilo pouhých třicet sekund. Sobotní závod vyhráli Patric Niederhaus s týmovým kolegou Kelvinem van der Lindem na Audi R8 LMS. V nedělním závodě se z vítězství radovali Markus Pommer s Marvinem Kirchhöferem na Corvettě C7 GT3-R.

Dvojnásobný šampion vytrvalostních závodů a dvojnásobný vítěz proslulé čtyřiadvacetihodinovky v Le Mans Timo Bernhard skončil už v první zatáčce

Citroën Grand C4 SpaceTourer 2.0 BlueHDi EAT8

Nadčasové MPV

Designově zajímavá, praktická a velmi pohodlná rodinná vozidla Citroën C4 SpaceTourer a jeho větší sourozenec Grand C4 SpaceTourer se stále těší velké oblibě.

Aktuální generace se poprvé představila světu na ženevském autosalonu v roce 2013, tehdy ovšem jako koncept Technospace, na který navázala aktuální generace typu C4 Picasso/ /Grand C4 Picasso, jež minulý rok prodělala facelift. Díky mimořádně povedenému designu se vzhled automobilu vůbec nezměnil, nové je ovšem jméno. Francouzské MPV si teď říká C4 SpaceTourer/Grand C4 SpaceTourer. Modernizace pak rovněž přinesla upravený vznětový dvoulitr. Ten sice zůstal v základu stejný jako starší provedení, kvůli přísnějším emisním normám ovšem bylo zvýšeno dávkování AdBlue, což dovolilo zvýšení výkonu i točivého momentu. Namísto původních 110 kW tak nyní nabízí upravená varianta 120 kW (160 k) a 370 N.m. Ještě podstatnější novinkou loňské modernizace se stala osmistupňová samočinná převodovka EAT8, vybavená klasickým hydrodynamickým měničem točivého momentu a dodávaná právě k vrcholné vznětové jednotce. Díky širšímu rozsahu převodových poměrů přinesla nová převodovka EAT8 (Efficient Automatic Transmission) snížení spotřeby paliva o 7% oproti původní technice. Citroën Grand C4 SpaceTourer pořád stojí na platformě EMP2 francouzského koncernu PSA, vpředu využívá zavěšení MacPherson a vzadu torzní příčku. Kromě zmíněného motoru 2.0 BlueHDi mají zákazníci k dispozici rovněž vznětový čtyřválec 1.5 BlueHDi (96 kW/130 k) a zážehové jednotky 1.2 PureTech (96 kW/130 k) a 1.6 PureTech (132 kW/180 k). Také nejvýkonnější motor PureTech se stejně jako testovaný naftový dvoulitr

standardně dodává ve spojení s novou převodovkou EAT8. Obecně platí, že šest let na trhu je dlouhá doba, zejména pokud jde o design. Nicméně Citroën C4 SpaceTourer představuje výjimku potvrzující pravidlo. I když je tento typ k vidění i na českých silnicích velmi často (Citroën prodal ve stávající generaci už více než půl milionu exemplářů), na pohled nezestárnul ani trochu a stále vypadá velmi moderně.

Atraktivní a moderní interiér

Citroën si vždy zakládal na pohodlí a přívětivosti kabiny a u rodinného Grand C4 SpaceToureru je to rovněž velmi znát. Vrcholné výbavy umějí nabídnout velmi kvalitní a příjemné materiály, navíc designově dokonale sladěné. Kabina tohoto typu je zároveň dobře prosvětlena, na čemž má hlavní podíl obří čelní sklo, protažené daleko za hlavy předních cestujících. Kabina typu Grand C4 SpaceTourer potěší také svým moderním pojetím. O digitálních displejích se začalo mluvit až v posledních letech, pravdou ale je, že typ C4 Picasso/SpaceTourer měl dvanáctipalcový displej nahrazující přístrojový štít už od roku 2013 (navíc jde o součást standardní výbavy). Tento displej je umístěn na palubní desce a je tedy velmi dobře na očích. Vtipným detailem je pak možnost zobrazení otáčkoměru a rychloměru v podobě posouvající se stupnice shora dolů a naopak. Podobné řešení známe z letadel.

Praktičnost a prostor

V tomto směru je typ Grand C4 Picasso jednoduše dokonalý. Posádka má uvnitř obrovské množství odkládacích přihrádek. Můžeme zmínit box mezi předními sedadly, jejž lze vyjmout. Tento box je velmi objemný, protože Citroën umístil volič převodovky před volant. Další výhodou tohoto řešení je možnost převážet dlouhé předměty tak, že sklopíte prostřední zadní sedadlo a předmět (třeba koberec) umístíte doprostřed vozu, přičemž ten lze protáhnout až do přední řady. Sedadla druhé řady jsou posuvná v rozsahu 14 cm. Nechybějí tři úchyty ISOFIX, ani možnost každé sedadlo samostatně sklápět. V rámci paketu Family se za příplatek 18 000 Kč dodává ještě dvojice menších sedadel do třetí řady. Tato sedadla jsou ukryta pod dnem zavazadlového prostoru a jejich vyklopení je tak jednoduché, že ho lze zvládnout jednou rukou. Rozepisovat se o prostoru nemá příliš význam, toho je ve všech směrech více než dost. Podle polohy sedadel druhé řady se mění velikost prostoru pro zavazadla od 575 do 704 l. Ve dvoumístném uspořádání je k dispozici až 1,8 m³. Grand C4 SpaceTourer tak hravě zvládne roli menšího vozu na stěhování. Typ Grand C4 SpaceTourer je automobilem zaměřeným na pohodlné rodinné cestování, zejména na dlouhé trasy. K tomu je posílený dvoulitrový agregát BlueHDi přímo výborný. Oproti staršímu agregátu je tišší, má jemnější běh a je také dynamičtější, dálniční cestování tak zvládá s nadhledem.

Velmi příznivá spotřeba

Průměr testu skončil na hodnotě 7,2 l/100 km, což je vzhledem k velikosti vozu a komfortu samočinné převodovky skvělé číslo. Naši testovací trasu pro měření spotřeby pak Grand C4 SpaceTourer zvládl za 6,5 l/100 km. Naplno jsme si také vyzkoušeli fungování adaptivního tempomatu, jenž umí vůz zcela zastavit, a systému Stop/Start schopného při zpomalování vypnout motor už v rychlosti 20 km/h.

Citroën Grand C4 SpaceTourer dokazuje, že MPV nemusejí být nudná a nezajímavá. Má atraktivní design, velmi příjemný interiér a zejména je mimořádně praktický, prostorný a vůbec na dlouhé rodinné cestování přímo ideální.

Šestnáctiletá Eva vyšla na Sněžku na protézách

Před rokem a čtvrt ji málem zabil zákeřný zlatý stafylokok. Přežila, ale jen za cenu amputace obou nohou těsně pod koleny. Letos 25. května vyšla na Sněžku. Na protézách. Příběh šestnáctileté Evy Mrázkové z Rudné u Prahy poskytl rámec letošnímu, už sedmému ročníku tradičního charitativního výstupu na naši nejvyšší horu, který pořádá Nadační fond KlaPeto. Akci jako obvykle podpořil i LeasePlan.

foto: David Malík

Více než 1,5 milionu korun pomůže nejen Evě, ale také dalším těžce zdravotně postiženým dětem

Pochodu pro Evu se zúčastnil rekordní počet lidí, bylo jich více než tři tisíce. A rekordní byl i celkový letošní výtěžek z projektu: 1 577 000 korun. Podařilo se je vybrat díky darům a také z prodeje benefičních triček, které už k pochodům pořádaným Nadačním fondem KlaPeto neodmyslitelně patří.

Pomoc pro handicapované děti

Eva se vydala na Sněžku nejobtížnějším úsekem, který vede přes Obří důl. Navzdory nepřízni počasí zdolala vrchol za tři a půl hodiny. „Evička je pro mě opravdovou hrdinkou. V jejím věku holky řeší každé kilo navíc a ona s pokorou a optimismem zvládá život bez nohou. Neslyšela jsem ji, že by si jednou postěžovala na svůj osud. Také cestu na Sněžku, i když pro ni musela být bolestivá a náročná, zvládla s úsměvem," říká spoluzakladatelka KlaPeta, bývalá místopředsedkyně Poslanecké sněmovny Kateřina Klasnová. Podle ní bylo velkým snem Evy vrátit se ke sportování, a dokonce k tancování. K tomu jí nyní pomohou speciální protézy Challenger od firmy OttoBock, které jí KlaPeto díky výtěžku z letošního ročníku mohl darovat už během slavnostního zakončení akce.

Přispět může každý

Více než 1,5 milionu vybraných korun pomůže nejen Evičce, ale také dalším těžce zdravotně postiženým dětem. Nadační fond KlaPeto jim přispívá především na kompenzační a zdravotní pomůcky anebo na rehabilitace, které nehradí pojišťovny. Žádosti o příspěvek pro handicapované děti do osmnácti let mohou rodiče podávat ještě do 1. září. Během podzimu pak KlaPeto představí všechny obdarované děti a na slavnostním benefičním večeru předá symbolické šeky. Do té doby stále běží sbírka a lidé mohou přispívat dětem přes transparentní účet. „Náš pochod je sice jednou v roce, ale člověk z té obrovské podpory a emocí může žít dalších 364 dnů. Jsem opravdu pyšný na náš nadační fond a na všechny, kdo jsou toho součástí. To, co společně dokážeme, je neuvěřitelné," říká spoluzakladatel KlaPeta, handicapovaný atlet Jaroslav Petrouš. Nápad pořádat charitativní výstupy na Sněžku se zrodil v jeho hlavě necelé dva roky poté, co sám podstoupil amputaci levé nohy nad kolenem. Od té doby se akce koná každý rok a zapojuje se do ní stále více lidí, zdravých i handicapovaných. Osmý ročník charitativního výstupu na Sněžku se uskuteční opět poslední květnovou sobotu, která bude mít tentokrát pěkně zakulacené datum: 30. 5. 2020.

Transparentní účet

Nadačního fondu KlaPeto, na který lze kdykoli přispět, má číslo: 2001375049/2010.

foto: David Malík

foto: David Malík

Vojtěch Glaser

umí létat

Jako kluk byl dost neposedný, takže sport byl pro rodiče jediný způsob, jak jeho energii udržet na uzdě. Nejdříve uvažovali o sportovní gymnastice, ale blíž to měli do tělocvičny se závodními trampolínami. Právě tam si tehdy devítiletý Vojtěch Glaser poprvé zaskákal a už ho to nepustilo. Pracovník klientského oddělení LeasePlanu dodnes na trampolíně skáče zhruba třikrát v týdnu, mnohem více času ale věnuje trénování dětí i dospělých. A aby toho neměl málo, tak si nedávno začal s cirkusem.

Svým svěřencům má Vojta co nabídnout, má totiž za sebou povedenou aktivní kariéru. Jeho největším úspěchem je vítězství v prestižní celoroční republikové pohárové soutěži v kategorii mužů, která zahrnovala pět závodů.

Pomáhají sociální sítě i „jump parky"

Na trampolíně soutěží jednotlivci anebo dvojice, a to sestavami, které musí obsahovat deset po sobě jdoucích skoků, přičemž žádný se nesmí opakovat. Nejlepší skokani dnes během jedné sestavy předvedou pět až šest trojných salt, zbytek tvoří dvojná salta. Nejobtížnější cvik, který zvládl Vojta, je dvojné salto se dvěma a půlvruty. Většina z dospělých, kteří si trampolíny přijdou vyzkoušet, ale tak velké ambice nemá. Chtějí si prostě protáhnout tělo a přičichnout k něčemu novému. V poslední době zájemců přibývá hlavně pod vlivem sociálních sítí, na kterých je k vidění spousta skákajících influencerů. Stačí si otevřít YouTube… Velký vliv má také rozvoj zábavních „jump parků".

Na vlastní pěst to nezkoušejte

Do trampolínových center přicházejí dospělí i děti. Vojta Glaser to vítá: „Trampolíny jsou přínosem už jen tím, že nabízejí pohyb, kterého mají děti v dnešní době málo. O rozvoji motoriky, sociální interakce i zodpovědnosti ani nemluvím." Důležité ale je, aby děti i dospělí cvičili pod dohledem odborníka. Při skákání na vlastní pěst se totiž můžou vyvinout různé neduhy při držení těla, třeba dysbalance. Zároveň hrozí zranění. „Když chce člověk řídit auto, také si nejdříve musí projít autoškolou. S trampolínami je to podobné. Jako u každého sportu se i tady může něco stát. Rizika ale minimalizujeme dostatečným důrazem na pravidla a hlavně na posloupnost obtížnostního posunu každého skokana. Sám jsem měl na trampolíně za celou dobu jen dva úrazy, oba v posledních letech. V jednom případě jsem se snažil ukázat, co dělá můj svěřenec špatně, a v druhém případě jsem byl trošku společensky unaven," přiznává Vojta a vzápětí s úsměvem dodává: „To se ale u dětí většinou nestává."

V cirkusu jde o emoce

Obvykle ale Vojta bývá maximálně soustředěný. A to nejen na trampolínách. Před nedávnem začal své skokanské umění předvádět v cirkusovém uskupení Losers cirq company, které loni nadchlo publikum festivalu Letní Letná představením Vzduchem. „V cirkusu jde hlavně o vyvolání

Kde si můžete zaskákat

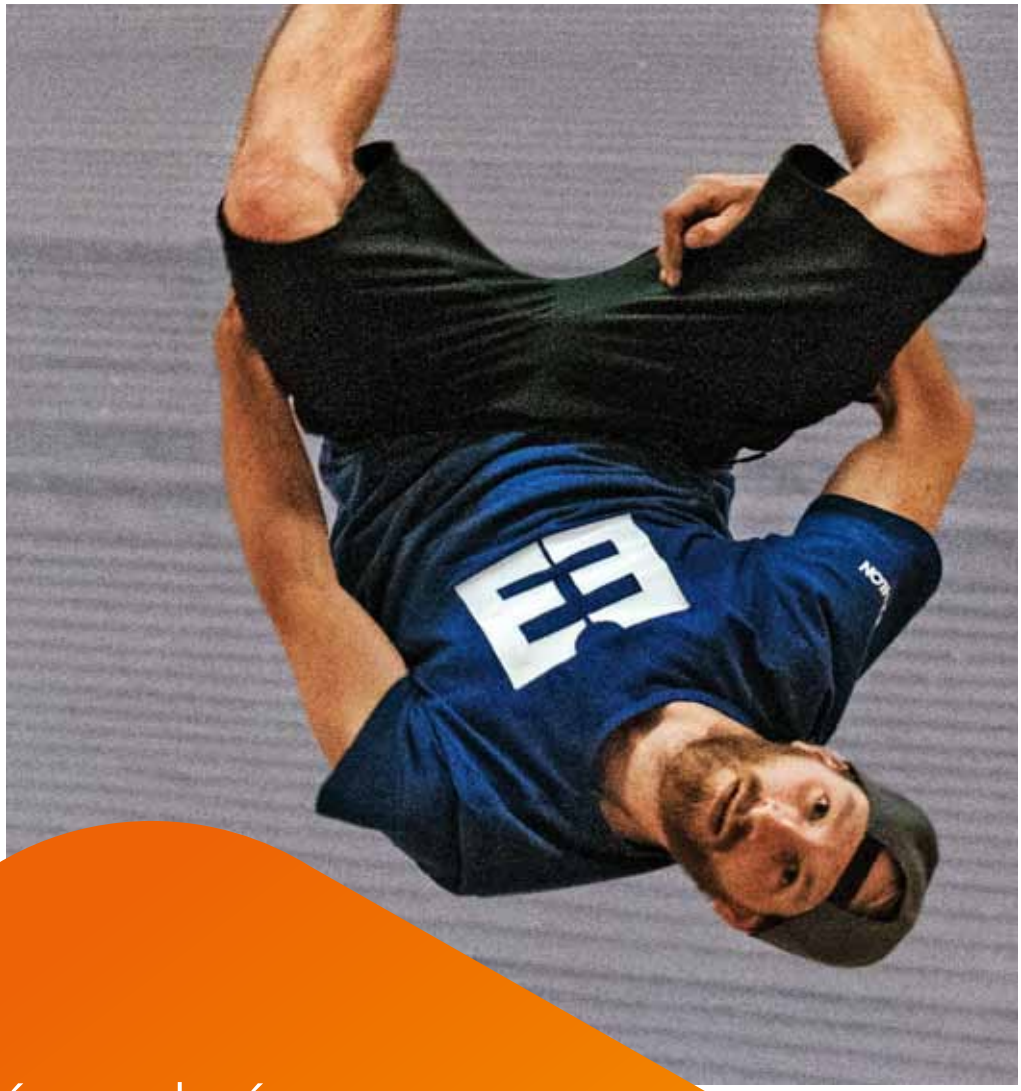
V Praze jsou trampolínová centra v Čestlicích, na Zličíně a na Jarově, kde jsou trampolíny různých kvalit. Velké závodní trampolíny, na kterých skáče a trénuje Vojtěch Glaser, najdete na pražské Kampě. „Máme hodiny pro veřejnost s přítomností profesionálních trenérů. Doporučuji podívat se na webové stránky trampolinypraha.cz. Kdyby měl někdo zájem, jsem k dispozici," dodává Vojta.

S trampolínou můžete začít v každém věku, je vhodná pro děti i starší generace

emocí v divákovi. Ať už strachu při náročné akrobacii ve výšce, nebo radosti, když postava onu akrobacii přežije," říká s úsměvem. „Nedá se to přitom moc srovnat s běžným tréninkem. Během našeho představení se na jevišti objevuje pět performerů, z toho čtyři představují ptáky. Já coby pátý účinkující se snažím ostatní napodobovat – naučit se od nich létat. Je to takový boj moderního člověka z kanclu, který touží po změně a volnosti žití. Spojení trampolíny s uměním je bezpochyby zajímavé zpestření běžného sportovního života, asi jako když máte exhibiční turnaj například v basketu."
Vedle cirkusu pravidelně vystupuje v rámci slavnostních galavečerů, které jsou tradiční součástí Všesokolských sletů. Má za sebou vystoupení v Divadle Hybernia při zahájení loňského mistrovství Evropy ve vodním slalomu i další „krkolomné" akce. Spolupracoval také na stavbě sportovní trampolínové haly Freestyle Kolbenka, kde pak tři roky působil jako šéftrenér a technický specialista, následně navrhoval trampolíny při rekonstrukci této haly. Je i školitelem trenérů trampolín, parkuru a první pomoci ve sportu.

Pro děti i seniory

Život bez trampolíny si už ani neumí představit. A všem ho doporučuje. Podle Vojty může s trampolínami začít v podstatě každý. Žádné limity ohledně tělesných dispozic nejsou, pouze lidé s velkou nadváhou musí počítat se zvýšenou námahu kloubů a zad, ale tomu čelí i při jiných sportech.
Vojta v oddílu trénuje děti od tří let. Podle něj je ideální začít aktivně kolem pátého roku, do té doby může dítě skákat na trampolíně v kombinaci s dalšími sporty. Někteří nejlepší skokani dokonce začínali mnohem později, v deseti i dvanácti letech. „Jestli nepotřebujete mít doma mistra světa, skutečně žádná omezení neexistují. Skákat chodí i starší generace. Mému nejstaršímu svěřenci bylo 73, ale je pravda, že po několika lekcích konstatoval, že je to na něj moc, a skončil. Dnes trénuji skupinky dospělých ve věku od 25 do 55 let. Nejdůležitější je odhodlat se a zkusit to!"



Závodní trampolíny

Skoky na trampolíně se stále více dostávají do povědomí široké veřejnosti nejen jako sportovní odvětví s pevnými řády a pravidly soutěží, ale od roku 2000 i jako nový olympijský sport. Mají dvě závodní disciplíny: soutěže jednotlivců a synchronních dvojic, které jsou součástí všech národních i mezinárodních závodů. Mezi nejdůležitější soutěže patří olympijské hry, mistrovství světa, mistrovství Evropy, Evropské hry a světové poháry. Závodní trampolína se skládá z kovového rámu, plachty, pružin a ochranného obložení. Má rozměry 5 x 3 metry a je vysoká 120 cm. Plachta trampolíny má rozměry 428 x 214 cm a je do železného rámu uchycena kovovými pružinami. Plachta je ušita ze 4 až 6 mm širokých chemlonových nebo nylonových pruhů, mezi kterými jsou otvory o průměru 1,6 x 1,6 cm. Pro zvýšení bezpečnosti jsou pružiny, a tedy i mezery mezi nimi, zakryty a na kratších stranách trampolíny se používají přídavné plošiny s matracemi o rozměrech 2 x 3 metry. Trampolína je zkonstruována tak, aby skokan při správném cvičení nemohl promáčknout plachtu trampolíny, ani spadnout na podlahu nebo na jakoukoli část rámu trampolíny.
zdroj: www.trampolinypraha.cz

Středověká flotila? Kůň, osel, velbloud, slon

Když dojde v souvislosti se středověkým cestováním řeč na zvířata, vytane dnešnímu člověku na mysli především kůň. Z nejrůznějších důvodů ale byli používáni i jiní čtyřnozí pomocníci.

Byť byl velbloud v našich končinách spíše exotickým dopravním prostředkem, v české přírodovědné encyklopedii 15. století je doporučení, jak ho využít: „Když se trochu švihne přes kolena, ihned je ohne, sehne se a pak na sebe nabere náklad a vstane. Nesnáší koně a v horní čelisti nemá zuby."

Oslem se dnes spíše pohrdá, jet na tomto zvířeti ovšem bylo ve středověku znakem vážnosti. Důvod je nasnadě. Na oslici vjel na důkaz pokory do Jeruzaléma Ježíš, a kdo tedy osedlal osla, demonstroval tím, že je následovník Krista. To byl rozdíl oproti koni, který byl v očích středověkých autorů často spojován s válkou a agresí.

Jako kuriozitu si ze svých válečných výprav přivezli velblouda i husité

Pochopitelně při využívání oslů nehrál roli jen kontext symbolický, ale i ryze pragmatický. Pro cestovatele byl osel praktický hned z několika rovin. Měl velmi jistý krok, zejména pak v horách, a to i když nesl značný náklad. Uvezl přibližně polovinu své hmotnosti, takže na něm mohl jet člověk i se zavazadlem. Zároveň se na osla snadno nasedalo, což ocenily zejména dámy. Jeho potravní nároky byly minimální, mohl se živit jen bodláky nebo slámou. Český „encyklopedista" 15. století Pavel Židek pro osla ale příliš pochopení neměl. Byť uznával jeho praktické cestovní vlastnosti jako nosnost i výdrž, negativa převažovala: „Když kráčí po cestě, neumí ustoupit tomu, kdo jde proti němu. Je líný, pomalý a hloupější než všechna ostatní zvířata. A čím je starší, tím je tupější."

Dopravní prostředek, či kuriozita?

V Evropě byla snaha využít v dopravě pomocníka rozšířeného v Africe a Asii – velblouda. Den bez jídla, týden bez vody, přesto dokázal ujít od slunka do slunka až 150 kilometrů, byť na zádech nesl skoro tři metráky. Největšího rozšíření dosáhli velbloudi na Pyrenejském poloostrově, zejména v době, kdy ho z větší části drželi Arabové. Byly rovněž pokusy o nasazení velblouda v Galii (dnešní

Slon měl pro cestování jednu velkou výhodu. Na rozdíl od ostatních zvířat uvezl více lidí a mohl posloužit i v boji. Vyobrazení pochází ze 13. století.

Francii), ale zde příliš nezdomácněl. Velbloudi tak v severnějších zeměpisných šířkách cestovali především s nejvýznamnějšími panovnickými dvory jako kuriozita. Potrpěl si na ně zejména císař Fridrich II., který – k malé radosti hostitelů – vždy žádal ubytování nejen pro svoji cestovní družinu, ale i 24 velbloudů, jednoho slona a pět leopardů.
Jako kuriozitu si ze svých válečných výprav přivezli velblouda i husité. Dostali ho jako dar od polského krále, jemuž roku 1433 pomáhali v boji s řádem německých rytířů. Pro rozptýlení ho poté drželi ve vojsku i v době, kdy oblehli katolickou Plzeň. Při jednom z výpadů z hradeb města ovšem Plzeňští zvíře ukořistili a s velkou slávou ho přivedli na náměstí. Později ho sice věnovali Norimberčanům, ovšem vzpomínka na velblouda přetrvala v místní paměti po staletí: král Zikmund Lucemburský ho nařídil užívat v plzeňském městském znaku.

Po stopách Hannibala

Již výše uvedené počty zvířecího doprovodu císaře Fridricha ukázaly, že patrně největší kuriozitou byli sloni. I v tomto případě docházelo ke snahám využít je k cestování, zejména na válečných výpravách. Slon byl sice pomalejší než ostatní zvířata, ale zato uvezl více lidí najednou. A také byl nasazován v boji. Toho se využívalo především v antice, vzpomenout lze například na slavné Hannibalovo tažení přes Alpy. Zvyklost používat slony v boji však byla vlastní především Asii.
K cestování se občas využívaly i kozy nebo ovce, zejména při křižáckých výpravách. Nejdříve vezly náklad, poté posloužily jako živá zásobárna masa.
S porážkou se přitom nesmělo otálet, neboť zvířata během cesty ztrácela na mase a tuku. V severní a východní Evropě se k tahání lehčích saní využíval rovněž pes, těžší náklady byly zapřahány za soba, jehož se tehdy podařilo, alespoň částečně, domestikovat.

Robert Novotný

Cestování na hřbetě osla mohlo být známkou vážnosti, neboť symbolizovalo Ježíšův skromný příjezd do Jeruzaléma na oslici.

Křížovka

Letní LeasePlan magazín je sice u konce, ale pravé léto teprve začíná. Přejeme vám co nejvíce prázdninové pohody! A kdybyste se během svých automobilových jízd za letními zážitky dostali do problémů, nezapomeňte, že existuje místo, kde vám vždy dobře poradí, jak celou lapálii řešit. Stačí vytočit +420 296 333 666 neboli... (dokončení v tajence).

AUTOR: MICHAL SEDLÁK	KADEŘ VLASŮ	GLAZURA	1. DÍL TAJENKY	CITOSLOVCE ZVUKU TRUBKY	ŘÍMSKÁ ŠESTKA	PŘÍZVUK	SPOLEČENSKÝ VEČER		ZÁPLAVA SLOV	PLOŠNÉ MÍRY	INICIÁLY HEREČKY BARDOTOVÉ	HRANICE	TRAMPSKÁ KOLONIE
LIDOVÝ LÉK								OBRAZ SESTAVENÝ Z PODOBIZEN					
BALKÁNSKÝ SMRK								LEVHART SNĚŽNÝ					
								ČÁST SVÍČKY					
DOSNA					SLADIDLA						MALOASIJ. BOHYNĚ		
					POZDRAV						3. DÍL TAJENKY		
VLÁKNO K ŠITÍ				HOJNÁ						NÁROD			
				TŘÍT						PŘÍPISEK (ŘIDČEJI)			
STAROGERMÁN							POMSTA						
	OPATŘIT OBUVÍ	KNUTA (ŘÍDCE)					TICHOMOŘSKÁ PAPÍROVINA					JMÉNO HEREČKY BERN-HARDTOVÉ	TROPICKÁ DŘEVINA
		URČENÉ K TAHU											
ČESKÝ NAKLADATEL									ČESKÝ ZPĚVÁK (SÁMER)				
SETINA LEI									JMÉNO HERCE CONNERYHO				
OŽIVNOUT										KVŮLI			
										LÉKAŘSKÁ STŘÍKAČKA			
FRANCOUZSKY JEDEN			2. DÍL TAJENKY	INDO-MALAJSKÁ VYTRVALÁ BYLINA					ZNAČKA LYŽÍ				
									DRAHOKAM				
PROUDIT					SPZ AUT ROKYCAN	LACHTANI		ÚSILÍ					
								DĚD					
	HLAVNÍ MĚSTO LICHTEN-ŠTEJNSKA	AN. ŠLECH-TICKÝ TITUL					PEŇ					ODSTÍN ŠEDOČERNÉ BARVY	SLABOMYSLNÝ ČLOVĚK
		CVIČNÁ SKLADBA											
KRAJ							PRAVĚCÍ CHOBOTNATCI						
							JÍST (EXPR.)						
ROD TRO-PICKÝCH MRAVENCŮ					KDO SE ODDÁVÁ OBŽERSTVÍ						GEN DLE FREUDA		
					OBILÍ						ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA		
OZNAČENÍ TVRDÉ STUPNICE				STAN KOČOVNÍKŮ						TAMTI			
				LUDOLFOVO ČÍSLO						ZKRATKA EVROPSKÉ UNIE			
UŠLAPANÁ								POSUNEK					
NASMĚROVAT								PŘEMÝŠLET					

LeasePlan
What's next?

ŠKODA SUPERB v novém

Vlajková loď mladoboleslavské automobilky přichází na trh s designovými úpravami a novými prvky výbavy a funkcionality vozu.

Z nabídky na českém trhu vypadl dříve základní stupeň Active, ceník tak začíná úrovní výbavy Ambition. Ta byla oproti dosavadní specifikaci obohacena o barevný MaxiDot, LED hlavní světlomety, LED mlhová světla, bezklíčové startování či LED lampičku v zavazadlovém prostoru. ŠKODA SUPERB 1.5 TSI/110 kW ACT ve výbavovém stupni Ambition začíná na částce 689 900 Kč, což je o 35 000 Kč méně než doposud. Ještě významnější snížení ceny doznal výbavový stupeň Style, jehož výbava byla rozšířena o adaptivní tempomat do 210 km/h, infotainment Amundsen 8" s navigací, parkovací kameru, bezklíčové startování KESSY s odemykáním i přes zadní dveře nebo řazení DSG pádly pod volantem. S pohonnou jednotkou 1.5 TSI/110 kW ACT začíná nyní na částce 739 900 Kč, což je o 45 000 Kč méně než dosud. Na absolutně největší výhodu dosáhnou zájemci o provedení Sportline, kteří ušetří až 69 000 Kč. Příplatky za karoserii Combi, převodovku DSG a pohon 4×4 zůstávají ve stejné výši jako dosud. Novinkou je poloterénní kombi SCOUT, které začíná na částce 1 019 900 Kč.
Při modernizaci své vlajkové lodi postupovali vývojáři značky ŠKODA velmi citlivě. Pro značku typická maska chladiče je větší, má dvojité lamely a sestupuje níže do nárazníku. Změnu vnějšího vzhledu dotvářejí nové designy kol z lehké slitiny i nové barvy karoserie – černá Crystal a modrá Race. Vnitřní prostor ozvláštňují chromové aplikace na palubní desce i výplních dveří. Jiné čalounění sedadel ve výbavových stupních Ambition a Style dodává interiéru na ušlechtilosti a eleganci. S modernizací přibyly další tři simply clever řešení. Nový zvětšený Phone Box umožňuje bezdrátové nabíjení chytrých telefonů a zesílený signál z vnější antény. Premiérově u značky ŠKODA je k dispozici prostorový organizér v zavazadlovém prostoru pod dvojitou podlahou. Významnou technickou inovaci představují na přání dodávané Matrix-LED hlavní světlomety, které jsou u sériově vyráběného vozu značky ŠKODA použity vůbec poprvé.

Bude i plug-in hybrid

Inovovaná vlajková loď mladoboleslavské automobilky se dočkala elektrifikace. Plug-in hybridní SUPERB iV bude k objednání v 3. čtvrtletí letošního roku. Zážehový agregát 1.4 TSI/115 kW a elektromotor o výkonu 85 kW poskytnou maximální systémový výkon 160 kW (218 k). Dojezd v čistě elektrickém módu činí až 55 km dle metodiky WLTP, celkový dojezd v kombinovaném režimu se spalovacím motorem se pohybuje kolem 850 km. Hodnota emisí CO_2 činí méně než 40 g/km. První plug-in hybrid v historii značky bude uveden na tuzemský trh začátkem roku 2020.

Editorial. The CEO of LeasePlan Česká republika Martin Brix on news in the LeasePlan's range of services
Page 3

LeasePlan News. The latest information from the company
Pages 4–5

The football club of Vrbičany celebrated with Amfora. The Amfora celebrity club opened their 45th season in Vrbičany near Slaný. LeasePlan was a partner at the event.
Pages 6–7

PRN helps the service to run smoothly. LeasePlan has improved the process of ordering vehicle service using its Contact Centre.
Pages 8–9

Only the best can shoot Bond. How the most famous car chases in films are produced.
Pages 10–15

Robert Změlík: Business replaced decathlon in my life. Interview with the 1992 Barcelona Olympic decathlon winner. His company is one of LeasePlan's important clients.
Pages 16–19

LeasePlan is exploring alternative drive systems. See the news on clean mobility, including updated calculations of total costs (TCO).
Pages 20–24

The 'Green Mail' Day. Česká pošta introduced the project of fleet transition to environmentally friendly drive systems in Mladá Boleslav. LeasePlan contributed to the program.
Pages 25

Jaguar I-Pace. The first electric Jaguar automobile exceeded the scale, in which electric cars have been moving so far. No wonder it has been declared the European and the World Car of the Year.
Pages 26–29

Ford Focus has been considered one of the best driving compact cars since it was introduced. Its undisputed qualities are proven by four titles of the Car of the Year in the Czech Republic, including the year of 2019...
Pages 30–33

Mevamed: It is pleasant to use services of LeasePlan Go. Private physicians form a typical customer group of LeasePlan Go.
Pages 34–35

LeasePlan's clients can use MOL GOLD fuel cards. Drivers can use these cards to pay both for fuel and goods and services at more than 300 filling stations in the Czech Republic.
Pages 36–37

VAT amendment has introduced important changes. According to one of them it is not necessary to confirm acceptance of credit notes.
Pages 38–39

Updates in the network of contractual partners. See an overview of current updates in the list of LeasePlan contractual partners.
Page 39

AG Experts have joined the world's no. 1 in vehicle glass repairs. Changes will be beneficial for clients of LeasePlan as well.
Pages 40–42

The town of Most witnessed exciting ADAG GT Masters race. This year LeasePlan is one the Autodrom Most's partners.
Pages 44–45

Sixteen-year old Eva walked up to the Sněžka mountain on prostheses. On Saturday, May 25, a traditional charity walk took place, which LeasePlan supports on regular basis.
Pages 48–49

Vojtěch Glaser can fly. LeasePlan's client service staff member jumps on trampoline and in the circus. He teaches trampoline jumping to both children and adults.
Pages 50–53

Medieval fleet? Horses, donkeys, camels, elephants. Animals used to play a crucial role in travels.
Pages 54–55

Crossword puzzle
Page 56

LeasePlan
What's next?

Čtvrtletník společnosti LeasePlan Česká republika, Léto 2019. Šéfredaktor: Kateřina Landová. Redakční rada: Petra Ochová, Michal Červenka, Martin Brix. Texty: Pavel Hálek. Korektor: Jan Dvořák. Grafická úprava: Filip Sodomka. Produkce a obrazový redaktor: Jiří Vaníček. Foto: archiv firem a redakce. Foto na titulní straně: motorvize.cz Inzerce: Business Media CZ, s.r.o., Marcela Šolcová, Nádražní 762/32, 150 00 Praha 5, tel.: 225 351 178. LeasePlan Česká republika, s. r. o., Bucharova 1423/6, 158 00 Praha 5, P. O. Box 35 142 01, tel.: 222 829 210, 222 829 211, E-mail: info.lpcz@leaseplan.com, www.leaseplan.com

CITROËN

Comfort class SUV.

NOVÉ SUV
CITROËN C5 AIRCROSS

CITROËN ADVANCED COMFORT

Tlumiče s progresivními hydraulickými dorazy®
Rekordní objem zavazadelníku 720 l
Grip control s Hill Descent Assist
Automatická převodovka EAT8
3 plnohodnotná zadní sedadla
Sedadla Advanced Comfort
20 chytrých technologií

JIŽ OD
530 000 Kč

CAR OF THE YEAR 2019 FINALIST

NOVÉ MOTORY EURO 6.2
K DISPOZICI

INSPIRED BY YOU

Origins SINCE 1919

CITROËN doporučuje TOTAL. Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelu C5 Aircross je 4,1–5,8 l/100km, 106–132 g/km.
Vyobrazení vozu je pouze ilustrativní. Více na www.citroen.cz.

ŠKODA
SIMPLY CLEVER
CZ 4SJ 5295
NOVÁ
ŠKODA SUPERB
Na Vás záleží
Reprezentativní vlajková loď automobilky ŠKODA ve verzi Laurin & Klement je spolehlivým partnerem pro váš byznys. Nyní přijíždí v designově osvěžené podobě a s řadou inovací. Příjemný zážitek z jízdy umocňují zcela nové světlomety Matrix-LED, které neoslní řidiče protijedoucích vozidel, ale přitom zachovají dokonalé osvětlení vozovky před vámi. O bezpečí posádky se stará celá řada moderních asistenčních systémů, jež řidiči zároveň umožňují dokonalé ovládání vozu. Na Vás záleží.
Kombinovaná spotřeba: 4,4 – 7,1 l/100km
CO2 kombinované: 116 – 160 g/km
skoda-superb.cz
skodacz
skodacz
skodacz
skodacr