LÉTO 2018, 18. ROČNÍK
CENA 45 KČ

LeasePlan

Magazín

Caterhamy

rozdávaly radost dětem na Autodromu Most

str. 19

Chytrá novinka

Natankujete a zaplatíte, aniž byste vystoupili z vozu

str. 12

RENAULT
Passion for life

Nový

Renault MEGANE R.S.

Závod každý den

Maximální dávka emocí každý den díky systémům:

- **4CONTROL**: aktivní řízení všech 4 kol
- **Monitor R.S.**
- 4 hydraulické dorazy tlumičů

R.S.

Nový Renault MEGANE R.S.: spotřeba 6,9–7,2 (l/100 km), emise CO_2 155–163 (g/km). Uvedené spotřeby paliva a emise CO_2 jsou změřeny metodikou stanovenou dle platných právních předpisů vyžadovaných pro homologaci vozidla. Vyobrazení vozu je pouze ilustrativní.

Renault doporučuje elf

renault.cz

Obsah

4 **LeasePlan News**
Aktuality ze světa LeasePlanu
6 **Rozhovor magazínu**
Jsem prostě srdcař
10 **Služby LeasePlanu**
Prověřené ojeté vozy najdete na moderním webu CarNext.cz
12 **Dodavatel LeasePlanu**
Shell: Natankujete a zaplatíte, aniž byste vystoupili z auta
14 **Klient LeasePlanu**
České dráhy: Vlaky a auta se mají efektivně doplňovat
18 **Partnerství LeasePlanu**
Mostecký autodrom plný zážitků
19 **LeasePlan podporuje**
Caterhamy rozdávaly radost dětem
22 **Komunikace s klienty**
Proč potřebujeme informace o řidičích
24 **Golfový turnaj**
Léto začalo na Zbraslavi
26 **Test LP magazínu**
Škoda Fabia: Lepší spojení
30 **Test LP magazínu**
Volvo V60: Opravdu švédský kombík
36 **Car Cost Index**
V některých zemích už jsou elektromobily nejlevnější variantou
38 **Zelená auta**
Spolek Čistá mobilita propaguje alternativní pohony
41 **Daňový sloupek Petra Maška (62. část)**
Auto jako benefit
41 **Změny v síti smluvních partnerů**
42 **Očima expertů**
Automobilová budoucnost nebude easy, ale eascy
46 **Bonusový program**
Drivers' Club myslí i na cyklisty
48 **LeasePlan podporuje**
Při benefičním výstupu na Sněžku padaly rekordy
50 **Talenty LeasePlanu**
Lukáš Podroužek zvládl legendární Vasův běh
54 **Cestování ve středověku**
Loučení před cestou připomínalo přípravu na smrt
56 **Zábava**
Křížovka

Vážení čtenáři,

vítejte na stránkách letního LeasePlan magazínu. Jestli ještě nevíte, jaké čtení si přibalit na prázdninové cesty, náš časopis je ideální tip. I tentokrát v něm najdete řadu zajímavých článků.

V jednom z nich se můžete seznámit se spolkem Čistá mobilita, ke kterému jsme se přihlásili. Jeho cílem je propagace alternativních pohonů, což je problematika, které se dlouhodobě věnujeme.

Automobilový průmysl prochází velkými změnami, které budou mít zásadní dopad na fungování celého hodnotového řetězce tohoto odvětví: výrobu, prodej i poprodejní služby. Píše to ve svém komentáři Vojtěch Opleštil z poradenské společnosti PwC ČR. Hlavní roli v tomto procesu budou hrát moderní technologie.

Také ze stránek LeasePlan magazínu víte, že nové technologie jsou jedním z našich stěžejních témat. Snažíme se je využívat k neustálému zkvalitňování služeb a také k tomu, abychom své produkty dokázali přesněji modifikovat podle konkrétních potřeb Vás, našich klientů. Trendem dneška je stoupající poptávka po individuálních řešeních a flexibilitě – ať jde o délku pronájmu, skladbu doprovodných služeb, rychlost dodání vozidla, uživatelský komfort při sjednávání kontraktu a podobně.

Není proto překvapením, že podle statistik České leasingové a finanční asociace za první čtvrtletí letošního roku roste v rámci operativního leasingu zájem především o full-service leasing, tedy jeho nejvyspělejší formu charakteristickou širokou škálou doprovodných služeb.

Full-service leasing je vhodným nástrojem i pro státní podniky či instituce. Nejen o tom se dočtete v rozhovoru s Pavlem Krtkem, generálním ředitelem Českých drah, našeho významného zákazníka. Mimo jiné se zamýšlí, jak řešit problémy hromadné dopravy. Východisko vidí v efektivní synergii železniční a automobilové sítě.

Efektivita je i naším hlavním cílem při péči o Vaše flotily. Vedle toho chceme Vašim řidičům poskytovat co největší pohodlí. Klíčem jsou nové postupy založené právě na moderních technologiích. Už jste třeba slyšeli o mobilní platbě na čerpacích stanicích Shell? Moc chytrý nápad. A takových pro Vás máme připravených více. Přeji Vám krásné léto bez nehod!

Martin Brix
generální ředitel společnosti LeasePlan Česká republika

LeasePlan News

Číslo vydání

1 772 000

LeasePlan měl na konci letošního prvního čtvrtletí ve své flotile 1,772 milionu vozidel, o 6,6 % více než loni ve stejné době. Firma dnes působí ve 32 zemích světa. „Dosáhli jsme silného výsledku ve sféře, kterou označujeme termínem „auto jako služba". Zahrnuje leasing vozů a doprovodné služby. Nadále investujeme do byznysu, abychom byli lídry megatrendu, který je charakteristický odklonem od vlastnictví k pronájmu nových i vysoce kvalitních ojetých vozidel. Zároveň pokračujeme v naší strategii být v popředí přechodu na mobilitu s nulovými emisemi," řekl k výsledkům generální ředitel LeasePlan Corporation Tex Gunning.

Dasha zpívala i pro LeasePlan

Celý balkon zaplnili významní obchodní partneři LeasePlanu, kteří navštívili třetí ročník tradičního jarního koncertu zpěvačky Dashy a Pajky Pajk Quintetu v Divadle Hybernia. Konal se 11. dubna.

LeasePlan je od loňského roku partnerem populární zpěvačky, která patří mezi nejvýraznější tváře naší soudobé hudební scény. Na koncertě představila i písně ze svého nového alba. Konečně!

Pétanque u vítkovického Dolu Hlubina

Na konci května uspořádala Francouzsko-česká obchodní komora další ze série turnajů v pétanque, jehož partnerem byl opětovně také LeasePlan. Akce proběhla v unikátním areálu Dolních Vítkovic. Působivé prostředí industriálních staveb bývalého Dolu Hlubina, koksovny a vysokých pecí Vítkovických železáren přispělo k nevšední atmosféře turnaje, na kterou dorazilo téměř 80 hráčů z Ostravy i přilehlého okolí.

Petr Mašek:

Jsem prostě srdcař

Odmala nadšeně fandí jedinému klubu – Spartě. Když se ho zeptáte na nejoblíbenější místo, vůbec neváhá. Je zapáleným patriotem rodných středočeských Černošic. Stejně to má s prací. „LeasePlan, to je skoro celý můj život, vždyť jsem do něj nastoupil krátce po studiích v roce 1999. Nedám na něj dopustit a hodně mi záleží na tom, aby byl i nadále úspěšný," říká. Nový finanční ředitel české pobočky Petr Mašek nijak neskrývá, že je velký srdcař.

Ing. Petr Mašek

vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze. Do LeasePlanu nastoupil v roce 1999 na pozici hlavního účetního. Od roku 2004 zastával funkci zástupce finančního ředitele. Letos v únoru byl jmenován finančním ředitelem. Je pravidelným přispěvatelem LeasePlan magazínu, kam už 16 let bez přerušení píše své daňové sloupky. Celoživotním koníčkem Petra Maška je sport, hlavně fotbal a hokej. Má čtyři děti, kterým věnuje většinu volného času. „Nejradši mám víkendy, kdy společně trávíme celý den na zahradě nebo podnikáme zajímavé výlety. Snažím se je podporovat i ve studiu a ve sportu," říká. Nejdůležitější pro něj je, aby vše v životě dělaly pořádně. „Byl jsem vždy také takový. Třeba na vysoké škole bych nikdy nešel na zkoušku nepřipravený. Měl jsem pak dobrý pocit z toho, že jsem nic neodfláknul. A to je pro úspěch v životě důležité."

„Všechno hrozně prožívám. Myslím, že znám LeasePlan jako málokdo, ale stejně mě spousta věcí v nové funkci překvapila. Najednou mám mnohem více povinností, musím rozhodovat více věcí, s tím souvisí nesrovnatelně větší díl zodpovědnosti. Přesto je to pro mě splněný sen a zároveň velká osobní výzva."

Není nad rady maminek

O tom, že se vydal na finanční dráhu, se rozhodlo už na základce. Když si měl vybrat střední školu, její výběr ovlivnila maminka: „Zajímáš se o peníze, pořád něco počítáš, jde ti matematika, tak běž na ekonomku!" A tak šel. Dnes je za to rád: „Já opravdu můžu říct, že rady maminek se mají poslouchat."
Zatímco pro většinu spolužáků na střední škole bylo největším strašákem účetnictví, Petra Maška bavilo ze všech předmětů nejvíce. Hlavně jeho neúprosná logika. To mu vydrželo i během studií na pražské VŠE.
Už jako vysokoškolák brigádničil v jednom dealerství vozů Volkswagen, kde brzy po promoci začal pracovat – asi to nikoho nepřekvapí – jako šéf účtárny. Odtud to byl do LeasePlanu jenom krůček. V té době se náhodou seznámil s tehdejším finančním ředitelem Tomášem Termerem, jedním ze zakladatelů české pobočky, který si jej vybral do svého týmu. Psal se rok 1999 a Petr Mašek posílil řady LeasePlanu. Tehdy mělo české zastoupení 25 pracovníků a o veškeré finance se staralo pouhých pět lidí.

Úspěchy i krize

V roce 1999, kdy jste přišel do LeasePlanu, byl operativní leasing ještě v plenkách. Tušil jste vůbec, do čeho jdete?
Tušil. Operativní leasing už nebyl úplnou neznámou jako v polovině 90. let. Obchodní modely postavené na pronájmu vozidel zkoušel za mého působení i Volkswagen. Ale LeasePlan měl v této oblasti úplně jiný drive. Euforie, která tehdy ve firmě panovala, mě jenom utvrzovala v tom, že jsem na správném místě.

Vzpomenete si, jaké největší těžkosti jste tehdy museli řešit?
Abych řekl pravdu, já si na nějaké zásadní problémy nevzpomínám. Pobočka neustále rostla, ekonomické výsledky byly velice dobré, takže pokud jde o finanční sféru, vše běželo podle plánu. Řešili jsme spoustu technických věcí, třeba implementaci účetních systémů a podobně, ale na tom není nic zvláštního. Navíc to vždycky vynahradilo nadšení, které nás hnalo dopředu. Bezesporu to bylo i osobou generálního ředitele Jaromíra Hájka, jehož elán byl v tomto ohledu zdravě nakažlivý.

Za 19 let, co jste v LeasePlanu, jste zažil spoustu úspěchů, ale občas přišly i horké chvíle. Kdy vám jako odborníkovi na finance bylo nejhůře?
V roce 2008, kdy se v důsledku finanční krize výrazně zhoršil přístup k penězům. Platilo to ve všech odvětvích, a tedy i pro LeasePlan. Česká pobočka reagovala velice konzervativním přístupem, kdy se soustředila výhradně na vysoce ziskový byznys, ale zaplatila za to poměrně výrazným poklesem flotily. Z finančního pohledu bylo vše v pořádku, ale zároveň jsme vyklidili pozice v určité části trhu, kam jsme se pak obtížně vraceli. Na druhou stranu je třeba říci, že při všech problémech jsme pořád drželi pozici lídra. Po restrukturalizaci, která začala v roce 2011, pobočka zase nabrala tempo a od té doby vykazuje stabilní růst flotily a velice slušnou ziskovost. Krize ale měla i pozitivní stránky.

Dovolím si tvrdit, že LeasePlan má jeden z nejvyspělejších systémů na predikci zůstatkových cen

Co máte na mysli?
Především se ukázalo, že operativní leasing je vůči podobným propadům odolnější než mnohá jiná odvětví. Pamatuji si některé zákazníky třeba z těžkého průmyslu, kteří za námi tehdy přišli s tím, že jim obchody z roku na rok poklesly o 90 procent. To bylo šílené. Nás takové výkyvy nepotkaly, protože pracujeme na bázi dlouhodobých pronájmů, což podobná rizika účinně rozmělní. Zároveň spousta firem právě během krize operativní leasing objevila. V podstatě je k tomu dohnala situace na bankovním trhu, který je odřízl od financování, a tak hledaly nějakou rozumnou náhradu. Poměrně velký zájem byl o zpětný leasing, kdy leasingová společnost odkoupí vozy klienta a vzápětí mu je pronajme formou operativního leasingu. Zákazníci tím získali potřebnou hotovost, kterou použili na jiné investice, a zároveň měli nadále funkční vozový park.

Myslíme na to, co přijde

Dnes žijeme v době silné konjunktury. Na co musí finanční ředitel myslet v dobrých časech?
Žijeme v době konjunktury, to ale neznamená, že je vše krásné a růžové. Hodně se například zabýváme otázkou zůstatkových cen, tedy vývojem na trhu s ojetými vozidly. Dovolím si tvrdit, že LeasePlan má jeden z nejvyspělejších systémů na predikci zůstatkových cen, a ten nám ukazuje, že stávající úroveň

zůstatkových cen, s nimiž leasingové společnosti kalkulují, není udržitelná. Podle nás budou ceny některých ojetých vozidel klesat.

Jaké proto máte argumenty?
Zmínil bych čtyři. Zaprvé je to silná koruna, která podporuje dovoz, zejména z Německa. S tím souvisí druhý důvod, a tím je situace okolo dieselů v Německu. Některá města už začala řešit omezení vjezdu vozů s naftovými motory se staršími emisními normami. To se nás na první pohled netýká, protože financujeme jen novější modely. Jenže důležitý je psychologický faktor, který jde jednoznačně proti všem dieselům, nejenom těm starším. Jestli se jich Němci začnou hromadně zbavovat, velká část vozů skončí v našich bazarech. Stát může zavést nějakou dovozní přirážku, ale přesto bude pozice naftových motorů oslabena. Třetím faktorem je vývoj úrokových sazeb. Vše nasvědčuje tomu, že skončilo poměrně dlouhé období abnormálně nízkých, v podstatě nulových úroků, a ty se začnou postupně zvedat, což bude mít dopad na financování nových i ojetých vozidel. V neposlední řadě je třeba uvést očekávané strukturální změny na trhu s mobilitou. Během příštích deseti let podle mě projdeme zásadními změnami v přístupu k mobilitě, což opět povede k poklesu poptávky po vlastnění vozidel.

Jak podle vás bude vypadat doprava za deset let?
Podívejte se, jak to dnes vypadá ve velkých městech – u nás i ve světě. Auta už se tam prostě nevejdou. Společnost proto musí přijít s koncepčními změnami, které vyústí v posílení hromadné dopravy, a tím myslím nejen městské, ale i dálkové, řešené ideálně pomocí rychlovlaků, a zároveň budou motivovat lidi k tomu, aby si nepořizovali další a další vozy. Zcela určitě bude růst význam carsharingu. Umím si představit, že po městech budou jezdit samořídicí minibusy, které si lidé budou přivolávat podle potřeby. Cílem bude dopravu maximálně zefektivnit – využít vozidla tak, aby byla neustále v provozu, a tím snižovat jejich počet. Nevím, jestli to takhle u nás bude vypadat už za deset let. My i v tomto ohledu budeme spíše dohánět nejvyspělejší země, ale je to vize reálná a ne příliš vzdálená. LeasePlan si tento vývoj velice dobře uvědomuje a dělá vše pro to, aby nebyl pasivním pozorovatelem změn, ale jejich aktivním účastníkem. Proto tolik podporujeme nástup nových technologií a alternativních pohonů a pomáháme s jejich implementací do flotil zákazníků.

Důležitá je atmosféra v týmu

Zároveň ale musíte řešit každodenní rutinu. Čím vším se vlastně zabývá finanční oddělení LeasePlanu?
Má tři části. Účetní oddělení má na starost kompletní účetní agendu – zpracování a úhradu faktur i ostatních dokladů, přípravu daňových přiznání a podobně. Risk management se zabývá hlavně hodnocením kredibility našich klientů. Jeho součástí je také tým na řešení pohledávek, který vstupuje do kontaktu se zákazníky, kteří mají problém s placením. Konečně controlling je zodpovědný za reporty, ať už interní, tak externí, a vedle toho má za úkol tvorbu plánů.

Kolik lidí dnes ve finančním oddělení pracuje?
Celkem 22 lidí. Vesměs jde o erudované profesionály, většina z nich tady pracuje delší dobu. Rád bych ale zmínil, že se nebojíme dávat šanci ani úplným nováčkům, kteří právě dokončili studium. Nejen pro mě, ale i pro celou firmu je důležité poskládat týmy z osobností, které si sednou. Jsem přesvědčený, že když mezi kolegy vše klape po lidské stránce, projeví se to i na kvalitě práce, kterou odvádějí. Tohle mám asi ze sportu. Věnoval jsem se hlavně týmovým sportům a většinou jsem byl za lídra, který se snaží ostatní stmelovat a hecovat.

Michal Kožuch
Risk Manager

V LeasePlanu od roku 2008
Oblíbená značka automobilu: Porsche
Tři slova, kterými charakterizuje svého šéfa Petra Maška: empatický, profesionál, pařmen

Kateřina Švejdová
Controlling Manager

V LeasePlanu od roku 2003
Oblíbená značka automobilu: Mazda
Tři slova, kterými charakterizuje svého šéfa Petra Maška: vstřícný, dobrosrdečný, odborník

Tatiana Rakytová
Financial Manager

V LeasePlanu od května 2018
Oblíbená značka automobilu: Ford
Tři slova, kterými charakterizuje svého šéfa Petra Maška: lidský, objektivní, otevřený

Finanční oddělení LeasePlanu má 22 lidí. Jsou rozděleni do tří částí, každá z nich má svého vedoucího. Risk management vede Michal Kožuch, controlling Kateřina Švejdová a účtárnu Tatiana Rakytová.

Sport jako ideální průprava

Takže sport doporučujete jako vhodnou přípravu na manažerskou pozici?
Bezpochyby, hlavně kolektivní sporty. V mládí jsem hrál fotbal a hokej, oba za rodné Černošice na krajské úrovni. Myslím, že právě sport mě naučil respektovat ostatní a pracovat ve prospěch týmu. Dodnes dělám oba sporty rekreačně, hokej hrajeme pravidelně i s několika kolegy z práce. Zároveň jsem nadšený fanoušek. Mojí životní sportovní láskou je Sparta, chodím na ni na fotbal i na hokej. Letošní rok se nám ani v jednom sportu nevyvedl, ale příští sezonu už to bude určitě lepší. Sleduji ale i zahraniční soutěže.

Jezdíte za sportem do ciziny?
Když se mi naskytne příležitost, tak moc rád. Dvakrát jsem byl na slavném Camp Nou, tedy na zápasu fotbalové Barcelony. Stadion byl naplněn neuvěřitelnou atmosférou a hledištěm zněly neskutečné chorály. Podobné to bylo v Mnichově na Bayernu. Ale vůbec největší fanouškovský zážitek mám spojený s hokejem. Už od dětství jsem snil o tom, že jednou navštívím zápas zámořské NHL. Povedlo se mi to před deseti lety, kdy jsem byl na utkání San Jose Sharks s Los Angeles Kings. Sen se stal skutečností a fakt to stálo za to. Snad se na NHL ještě někdy podívám.

Jaký klub byste chtěl naživo vidět nejradši?
Calgary Flames. Znalci říkají, že v Kanadě je nálada v hale ještě více fascinující než ve Spojených státech. A navíc – Calgary Flames je moje srdeční záležitost od doby, kdy v nich na konci 80. let začal hrát Jiří Hrdina. Když tam loni přestoupil Jaromír Jágr, tak jsem si řekl, že by bylo skvělé fandit mu přímo v Calgary. To už se mi tedy asi nepovede, ale i tak věřím, že Calgary Flames někdy naživo uvidím.

Prověřené ojeté vozy najdete na moderním webu CarNext.cz

LeasePlan je celosvětově významný hráč na trhu ojetých vozidel a nyní v rámci posílení značky CarNext sjednocuje vzhled prodejních míst a také modernizuje webové stránky ve všech svých pobočkách.

Nové webové stránky CarNext pomohou rychle a komfortně vybrat vozidlo.

V České republice prodává LeasePlan vybrané vozy vrácené po skončení leasingu ve svém vlastním prodejním místě CarNext ve Vestci u Prahy. Všechna inzerovaná vozidla najdete také na webu www.carnext.cz, kde je vždy aktuální a kompletní nabídka.

Od kliknutí po klíčky

Nový design webu vychází z atraktivního korporátního řešení a vylepšení doznaly i některé jeho funkce. Nejen živější grafiku, velké a kvalitní fotky, ale třeba i podrobnější filtr na vyhledávání automobilů nyní nabízejí nové webové stránky CarNextu. Auta tu teď lze třídit také podle převodovky, barvy, počtu míst i počtu dveří. „Oproti dřívější verzi tak mají potenciální kupci rozšířenou možnost vyhledat vůz, který požadují," říká Michal Fořt, Car Remarketing Manager české pobočky LeasePlanu.
Pro uspokojení konkrétního přání zákazníka je důležitá i další nová funkce, kterou využívají pracovníci LeasePlanu. „Stránky nám teď přes systém Automanager poskytují přehledné řazení všech dotazů a poptávek, se kterými poté pracujeme. Díky tomu máme přehled o tom, v jaké fázi se daný dotaz či požadavek nachází, a tím zajistíme, že žádný nezůstane bez odpovědi," vysvětluje Michal Fořt.

O vozidle víme vše a nic neskrýváme

Největší výhodou CarNextu je transparentní historie všech nabízených vozidel. Jsou zde výhradně auta, která provozoval LeasePlan. Odpadají tak jakékoli pochybnosti o jejich původu, což je typický problém tradičních autobazarů.
„Ke všem vozidlům máme kompletní dokumentaci včetně faktur za případné opravy. Kupující má jistotu, že o vozy bylo po celou dobu provozu řádně pečováno, protože byly v režimu operativního leasingu, jehož součástí je pravidelný servis i údržba. Zároveň můžeme doložit, že případné opravy proběhly v našich smluvních servisech. Zákazník tak získá všechny informace o servisní historii i eventuálním škodním průběhu. Obvykle si odnese také kompletní sadu klíčů, servisní knihu a druhou sadu pneumatik," říká vedoucí prodeje ojetých vozů LeasePlanu Petr Bína.

Velká nabídka souvisejících služeb

Personál CarNextu tvoří zkušení odborníci, kteří o nabízených vozech dokážou poskytnout kvalifikované informace. Ke každému zájemci přistupují individuálně, samozřejmostí je možnost zkušební jízdy. Vedle samotného prodeje poskytuje CarNext širokou škálu souvisejících služeb. Zajistí evidenční kontrolu i převod vozidla na nového vlastníka.
Novou posilou CarNextu je specialista na finanční produkty Jan Vanžura, který zájemcům pomůže se sjednáním povinného ručení, havarijního pojištění, prodloužené záruky a také poradí s vhodným financováním. Na vybraná ojetá vozidla může kupující využít i operativní leasing.
Na tuzemské poměry je velmi neobvyklá další specialita: všechna auta před předáním klientovi projdou důkladným mytím. A nejde o nějaké rychlé ošplíchnutí, ale opravdu o pečlivou očistu exteriéru, interiéru, a dokonce i motoru. „Když si nový majitel přijde pro své vozidlo, často nevěří vlastním očím, jak auto zkrásnělo, jak je nablýskané a příjemně voní. Chceme, aby od nás lidé odjížděli spokojení," říká Petr Bína.

10 důvodů, proč koupit ojetý vůz od LeasePlanu

1. U všech vozidel je LeasePlan prvním a jediným majitelem
2. Všechna vozidla mají původ v České republice
3. Všechna auta měla pravidelný servis
4. Ke všem vozidlům je kompletní dokumentace
5. Klient se může seznámit s detailní historií vozu ohledně servisu nebo pojistných událostí
6. Každé auto prochází předprodejní prohlídkou
7. Nabídka vozidel je denně aktualizována
8. Možnost výhodného financování
9. Moderní prostředí nového areálu
10. Vysoká profesionální úroveň a serióznost made in LeasePlan

inzerce

Jízdenka na léto

Cestuj Českem křížem krážem!

S naší letní jízdenkou si všichni užijete ty nejkrásnější prázdniny v ČR. Nemusíte plánovat, nemusíte spěchat. Výhodně s In Kartou nebo průkazem ISIC. Jízdenka je platná od 1. 7. do 31. 8., předprodej začíná 15. 6. 2018.

7 dní od 690 Kč
14 dní od 990 Kč
Děti od 390 Kč

www.cd.cz | InKarta Vlakem levněji

České dráhy
Národní dopravce

Shell:

Natankujete a zaplatíte, aniž byste vystoupili z auta

Možná už jste si při tankování na některé z čerpacích stanic Shell také říkali, k čemu jsou dobré ty velké QR kódy umístěné u jednotlivých stojanů. Jsou na placení za pohonné hmoty. Prostě jen naskenujete mobilem kód a pomocí přehledné aplikace provedete úhradu. Jak snadné.

Naskenujete QR kód, v mobilní aplikaci zadáte finanční limit a pak už jen stačí vložit tankovací pistoli do ústí nádrže

Dokonce přitom nemusíte vůbec vystoupit z auta, aplikace se totiž sama propojí s kasou na stanici. Od stojanu tak můžete rovnou pokračovat v jízdě. Na vybraných stanicích Shell lze stejným způsobem zaplatit i za myčku. Co je k tomu zapotřebí? Běžná platební karta nebo palivová karta Shell. LeasePlan již brzy nabídne tuto službu svým klientům.

Žádné čekání

Společnost Shell oslovila LeasePlan, aby se stal ambasadorem tohoto projektu. O tom, jak celá věc funguje, jsme se přijeli přesvědčit na čerpací stanici Shell v Praze na Vídeňské ulici. Aplikaci osobně vyzkoušela Petra Ochová, ředitelka pro business development a marketing české pobočky LeasePlanu: „Neuplynulo ani pět minut a já jsem bez nutnosti vystupování z vozidla a čekání ve frontě u pokladny mohla odjet. Přitom mi zůstaly veškeré výhody, tedy sleva na palivo i načítání věrnostních bodů."

Komfort a bezpečí

Česká republika je první zemí na světě, v níž Shell mobilní platbu ve spolupráci se společností Mastercard zavedl. Platba probíhá pomocí aplikace Masterpass™ by Mastercard®, kam si můžete nahrát různé zákaznické karty – včetně palivové karty Shell. Masterpass nabízí bezpečné, prověřené a technologicky pokročilé řešení, které zákazníkům přináší výjimečný komfort a výraznou časovou úsporu. Mobilní platby na stanicích Shell navíc poskytují úlevu řidičům, kteří cestují s dětmi anebo domácími mazlíčky, protože nemusejí řešit, jak je během tankování a následného placení neztratit z dohledu.

Tankování i mytí

Pokud je na čerpací stanici Shell nádvorní obsluha, řidič skutečně nemusí vůbec opustit vůz. Příliš práce nemá ani na dálničních stanicích, kde venkovní obsluha není k dispozici. Naskenuje QR kód, v aplikaci zadá finanční limit a pak jen vloží tankovací pistoli do ústí nádrže. Stojan ukončí tankování v momentě, kdy je finančního limitu dosaženo. Když se ukáže, že se do nádrže vejde méně paliva, než řidič očekával, z účtu se mu odečte jen částka odpovídající skutečně natankovaným litrům.
U myčky probíhá vše naprosto stejně. Naskenujete QR kód a v aplikaci si vyberete zvolený mycí program. Ani v tomto případě nemusíte z auta vůbec vystupovat.

Digitální peněženku

si můžete stáhnout jako standardní aplikaci s názvem *Masterpass AT, CZ, SK* na Google Play pro zařízení s operačním systémem Android, nebo v APP Store pro zařízení s iOS.

Ale pozor: řešení pro palivové karty Shell je zatím dostupné pouze pro zařízení, která běží na Androidu. Uživatelé iPhonů si na mobilní placení na čerpacích stanicích musí ještě chvíli počkat.

O tom, kdy bude mobilní platba na čerpacích stanicích Shell dostupná klientům LeasePlanu, vás budeme včas informovat.

ANDROID APP ON Google Play

Generální ředitel Českých drah Pavel Krtek:

Vlaky a auta se mají efektivně doplňovat

Mohlo by se zdát, že největší český železniční dopravce je nesmiřitelným konkurentem silniční dopravy. Opak je ale pravdou. Podle předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Pavla Krtka se oba tyto segmenty mohou efektivně doplňovat.

Pane předsedo, v čem vidíte vzájemnou synergii automobilové a železniční dopravy?
Vlaky podle mého názoru jsou a měly by být páteří dopravních systémů. Obecně hromadné dopravy. Je ale jasné, že všude se nedostanou, takže řada našich zákazníků dnes a denně dojíždí k nádražím, kde na vlaky přesedají. Abychom tento trend podpořili, snažíme se budovat odstavné plochy na našich pozemcích, případně prodáváme naše pozemky u železničních stanic městům a obcím, které pak zřizují parkoviště. Třeba v rámci svých dopravních terminálů, kde se propojuje autobusová a automobilová doprava se železniční. Vytipovali jsme desítky lokalit, kde by takové plochy pro odstavení osobních aut mohly být.

Samostatnou kapitolou je potom nákladní doprava...
To rozhodně. Dlouhodobě usilujeme o to, aby se srovnaly podmínky nákladní železniční a kamionové dopravy. Například tzv. ekologickou daň platí železnice, ale kamiony ne. Zatímco vlak musí za každý kilometr ujetý po kolejích platit poplatek za použití dopravní cesty, kamiony platí jen někde.

Slyší na to stát?
Začíná na to slyšet. Došlo ke snížení sazeb za dopravní cestu, což pomohlo zlepšit konkurenceschopnost tzv. jednotlivých vozových zásilek. Ty jsou obecně náročnější na logistiku než ucelené vlaky třeba s uhlím nebo dřevem, protože vlak sestavujete z jednotlivých zásilek od různých zákazníků.
Ale jsem přesvědčený, že i v nákladní dopravě by mělo platit, že maximum nákladu má putovat po železnici a jen samotný rozvoz v místě by pak zajistila nákladní auta. To pochopitelně vyžaduje budování moderních logistických center a dořešení dalších problémů, které železnice dnes má. Třeba toho, že hlavní koridor na Moravu je tak přetížený, že se na něj nákladní vlaky přes den už téměř nevejdou. Je ale otázka, jak dlouho se vejdou ty stovky kamionů na silnice.

V tomto směru mají řidiči osobních aut asi stejný zájem jako nákladní železniční dopravci, ne?
Určitě. Když jsem nucen někam cestovat autem po dálnici, tak si vždycky říkám, že kamionů rok od roku přibývá.

Jezdíte raději vlakem?
Od ředitele Českých drah jistě nečekáte jinou odpověď než ano. Ale já jsem cestoval vlakem vždycky a na delší vzdálenosti mu dávám přednost stále. Jedu z centra do centra, nemusím se přesouvat někam na letiště, nikdo mi neprohlíží zavazadla, můžu v klidu pracovat, projít se nebo se najíst. Domů ale taky jezdím často vlakem z pražského Masarykova nádraží.

Je důvodem pohodlí, rychlost, nebo bezpečí?
Teď jste vyjmenoval všechny hlavní výhody železnice. Například kolem Prahy funguje systém příměstské vlakové dopravy velmi dobře, a značně tak odlehčuje pražským silnicím.

Jednou z alternativ pro dlouhé cesty jsou také vaše autovlaky. Kam se jimi lze dnes dostat?
Jezdíme na Slovensko. Dá se jet z Prahy do Popradu, Košic či Humenného a zpět. Tam jsou rampy na naložení aut. Musím říct, že jsou poměrně dost vytížené. Auto naložíte na autovůz a sami si lehnete a spíte. Žádný stres, kolony na silnicích, strach z nehody způsobené únavou z dlouhé cesty za volantem.

Ani náš největší železniční dopravce se ale bez silničních vozidel občas neobejde. Jak jste řešili vozový park, než jste se rozhodli pro spolupráci s leasingovou firmou?
České dráhy pořizovaly silniční vozidla většinou investičně. V roce 2011 jsme měli celkem 518 automobilů různých kategorií a také značek. Může se to zdát hodně, ale máme 15 tisíc zaměstnanců a působíme v celé republice. A jak říkáte, vlakem se všude nedostaneme. Průměrné stáří našeho vozového parku tehdy přesahovalo osm let.

Jakým způsobem jste vedli agendu těchto vozidel?
Jako v každé standardní firmě jsme i my důsledně sledovali náklady spojené s provozem. Ale záznamy o provozu vozidel byly zpracovávány v písemné formě na formulářích a údaje o spotřebách pohonných hmot a nákladech byly v kompetenci příslušných organizačních jednotek ČD. Neměli jsme jednotný software, takže vyhodnocení fungování autoprovozu bylo vždy dost náročné.

To byl důvod, proč jste se rozhodli, že auta nechcete mít v majetku, ale že si je pronajmete?
Ano. Rozhodli jsme se pro operativní leasing s definovaným rozsahem souvisejících služeb. Abychom to mohli udělat, provedli jsme komplexní revizi potřeb silničních vozidel u ČD, jejich početní a typovou optimalizaci.

Naše spolupráce začala v dubnu 2013, smlouva byla na 48 měsíců. Vozidla byla dodána do podzimu téhož roku. Bylo jich celkem 267.

A obměnu automobilového parku jste provedli najednou?
Šli jsme cestou úplné, rázové obnovy celé naší flotily. Vyhlásili jsme výběrové řízení na operativní leasing vozidel kategorie M1 a N1. Vozidla v dalších kategoriích jsou i nadále řešena prostřednictvím jejich nákupu do majetku ČD. Jde ale jen o 26 vozidel. Jsou to nákladní auta nad 3,5 tuny, úklidová vozidla, traktory a speciály. Takže minoritní část.

Zakázku vyhrála společnost LeasePlan ČR. Kdy jste podepsali smlouvu?
Naše spolupráce začala v dubnu 2013, smlouva byla na 48 měsíců. Vozidla byla dodána do podzimu téhož roku. Bylo jich celkem 267.

Co považujete za přínosy spolupráce s LeasePlanem?
Zvýšila se technická úroveň vozidel, tím také bezpečnost našich zaměstnanců, kteří je používají. Vozidla splňují příslušné ekologické limity, což je v souladu s naší snahou, aby doprava byla maximálně šetrná k životnímu prostředí.

A pokud jde o sledování ekonomiky provozu?
Standardem vybavení vozidel byl GPS monitoring s výstupem do elektronické knihy jízd. To je z hlediska sledování provozu vozidel, hodnocení spotřeb a zjednodušení administrativy při zpracování jízdních dokladů největším přínosem nového způsobu pořizování vozidel. Systém umožnil generování sestav za provoz všech vozidel ČD centrálně a také zpracování reportů pro vedení společnosti. Další daňové povinnosti, poplatky, servisní činnosti a asistenční služby, o to všechno se dnes stará leasingová společnost. To je významné zjednodušení při správě vozového parku.

České dráhy se rozhodly v tomto způsobu zajišťování silničních vozidel pro pracovní účely zaměstnanců pokračovat, je to tak?
Ano. Samozřejmě, že jsme čtyřletou spolupráci s leasingovou společností vyhodnotili a na další období jsme vypsali novou veřejnou zakázku. Společnost LeasePlan obhájila svou nabídkou operativního leasingu prvenství a od dubna 2017 do současnosti převzaly ČD do užívání již 260 nových vozidel.

České dráhy v číslech

175

milionů osob přepravených za rok

7,778

miliardy kilometrů ujedou lidé
ve vlacích ČD za rok

17

průměrný počet cest vlakem ČD
na jednoho občana ČR včetně
kojenců a seniorů

740

kilometrů je průměrná vzdálenost
ujetá jedním občanem ČR
(včetně kojenců a seniorů)
za rok ve vlacích ČD

2861

přepravených osobních vozů

7016

průměrný počet vlaků
vypravených za jediný den

876

elektrických a motorových jednotek
a motorových vozů

1486

elektrických a motorových
lokomotiv

Mostecký autodrom plný zážitků

Čtyři vozy Škoda Octavia předal LeasePlan mosteckému autodromu v rámci nově uzavřeného partnerství.

Vozidla opatřená logy obou společností jsou k vidění nejen na silnicích po celé České republice, ale slouží také VIP hostům během akcí pořádaných na autodromu. Jeden automobil je dokonce připravený na okruhu jako medical car, tedy vůz sloužící při závodech pro rychlou přepravu zdravotnického personálu.

„Každodenní jízda vozidlem musí být také zážitkem. Právě proto jsme si jako hlavního partnera pro letošní rok vybrali společnost Autodrom Most, která nabízí řadu zajímavých služeb pro motoristy. Společně připravíme našim klientům nevšední chvíle," řekla ke spolupráci Petra Ochová, ředitelka pro business development a marketing české pobočky LeasePlanu.

„Je to velká šance získat nové zajímavé klienty, kterým nabídneme naše služby, zaměřené zejména na bezpečnost a zdokonalení se v řízení vozidel," zhodnotila projekt obchodní a marketingová ředitelka společnosti Autodrom Most Jana Svobodová.

Oba partneři spolupracují i v oblasti čisté mobility, v níž spatřují výrazný potenciál v podobě perspektivního, progresivního a rychle se rozvíjejícího trendu automobilového průmyslu.

„Společně působíme ve spolku Čistá mobilita, který podporuje myšlenku inovativního přístupu, jehož cílem je pozitivní vliv na životní prostředí, a to snížením emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek z dopravy a přepravy. Budoucnost patří vozidlům na alternativní pohon, tedy elektrickou energii, CNG, LNG, vodík, biometan, etanol či LPG," doplnila Jana Svobodová. Více o spolku Čistá mobilita se dočtete v samostatném článku.

Léto na autodromu

Mostecký autodrom nabízí řadu akcí i o letních prázdninách. PR manažer autodromu Jan Foukal představuje ty stěžejní: Jsou jimi mezinárodní závody amatérů v cestovních i formulových vozech Carbonia Cup, a to 5. července a 15. srpna. Ve dnech 27. a 28. 7. je možné zúčastnit se programu Zlatá míle. Průvodcem adrenalinového výletu bude dvojnásobný evropský šampion okruhových tahačů David Vršecký. Sledovat zápolení univerzitních týmů z celého světa o nejlepší studentskou formuli mohou zájemci v prostorách polygonu 3. a 4. srpna. Milovníci rychlých veteránů si užijí o víkendu 18. a 19. srpna, kdy autodrom hostí závody historických motocyklů. Závěr letních prázdnin obstará o víkendu 1. a 2. září už tradičně nejprestižnější podnik autodromu, evropský šampionát okruhových tahačů Czech Truck Prix. Autodrom myslí i na nejmladší příznivce – pro děti od 6 do 15 let organizuje tři turnusy letního příměstského tábora; jeden v červenci, dva v srpnu.

SafePlan kurzy pro řidiče

Společně s Autodromem Most přichystal LeasePlan pro klienty produkt SafePlan. Zahrnuje kurzy pro řidiče, zaměřené na bezpečný a hospodárný styl jízdy, školy smyku a podobně. Podrobnosti vám poskytne vaše kontaktní osoba v LeasePlanu.

Caterhamy rozdávaly radost dětem

Víte, co je Caterham? To je takové legrační autíčko, co vypadá jak malá motokára, ale umí jet pekelně rychle a je zábava ho řídit! Jejich majitelé říkají, že neznají žádné jiné auto, které by poskytovalo takovou radost z řízení jako právě Caterhamy.

Na začátku dubna bavily na okruhu v Mostě nejen dospělé, ale především děti z Dětského domova Dlažkovice. Den plný neobvyklých vjemů pro ně připravily společnosti LeasePlan a Nadace Terezy Maxové.

„Jsme partnerem mosteckého autodromu a padli jsme si do oka s Janem Červenkou, motoristickým novinářem, který je zároveň dlouholetým majitelem vozu Caterham. Nadace Terezy Maxové pak dlouhodobě podporuje Dětský domov Dlažkovice. Takže jsme všichni dali hlavy dohromady a zkusili pro děti vymyslet program, na který jen tak nezapomenou. Každý jsme přispěli tím, co umíme nejlépe," říká Petra Ochová, ředitelka pro business development a marketing české pobočky LeasePlanu.

Výjimečné zážitky

LeasePlan podporuje děti v rámci svých lokálních i globálních aktivit. Jeho celosvětový program ChildPlan poskytuje pomoc opuštěným či handicapovaným dětem. „Naše národní pobočky vyvíjejí i vlastní iniciativy na podporu dětí. V České republice pomáháme hned několika dětským domovům," říká Petra Ochová.

Jedním z nich je nově i Dětský domov Dlažkovice. Do Mostu dorazilo čtrnáct jeho obyvatel. Nejdříve se seznámili se základními pravidly silničního provozu a na kolech absolvovali jízdu zručnosti na místním dopravním hřišti. Vrcholem dne ale pro ně byly jízdy v Caterhamech, pro které LeasePlan zajistil prostřednictvím svého partnera zdarma palivo.

Výjimečnými zkušenostmi určitě byly prohlídka řídicí věže mosteckého autodromu, ukázka testování závodních speciálů GT3 ze série ADAC GT Masters, ale i zásahu záchranářů při simulovaných nečekaných událostech na trati. Děti si prohlédly jejich přístroje a některé dokonce osobně vyzkoušely. Dostaly i malé dárky, aby z Mostu neodjížděly s prázdnou.

Spokojenost u dětí i dospělých

„Kluci i holky byli nadšení, hlavně jízdy v Caterhamech pro ně byly obrovským zážitkem. Nakonec jsme se mohli projet i my dospělí, takže jsme jim ani nemuseli závidět," dodává Petra Ochová.

Jako úspěšnou hodnotí akci i novinář Jan Červenka: „S Caterhamy už jsem se podobných akcí účastnil ještě se závodním týmem Hello Titty Racing, a tak jsem prostě jen obeslal pár přátel, dojeli jsme na okruh a svezli pár dětí, které v životě neměly až tak úplně štěstí. Za nás řidiče mohu říct, že jsme všichni byli maximálně nadšení – byla to zábava, radost a taky první letošní okruhové ježdění. Děti vypadaly taky spokojeně."

Vedoucí vychovatel Dětského domova Dlažkovice Petr Kotlář k tomu dodává: „Jsme moc rádi, že jsme v Mostě mohli být, bylo to perfektní. Jízda na závodním okruhu byla skvělá, ale neméně prima byl i ostatní doprovodný program. Teď budou mít děti o čem mluvit a na co vzpomínat."

Caterham

je malosériový anglický výrobce sportovních automobilů, které mají dlouholetou historii a jejichž kořeny sahají k modelu Lotus 7, což je dílo legendárního Colina Chapmana. Základní model Roadster má hmotnost 600 kg a pohání ho motor o objemu 1,6 l s výkonem 130 koní. Díky malé hmotnosti je mimořádně ovladatelný a rychlý v zatáčkách, takže není divu, že navzdory relativně malému výkonu je na okruhu rychlejší než leckterý sportovní automobil renomovaných výrobců.

CzechRepublic
TOTAL

1AS 5913
2ST 9787

808

Proč potřebujeme informace o řidičích?

Aby LeasePlan mohl všem řidičům poskytovat služby na nejvyšší úrovni, potřebuje s nimi aktivně komunikovat. Přímá komunikace s uživatelem vozidla, který poskytl základní kontaktní údaje, je nezbytná pro hladký průběh nejrůznějších úkonů – řešení pojistných událostí, přistavení náhradního automobilu, návštěvy servisu a podobně.

„Data o řidičích nám pomáhají zkvalitnit poskytovaný servis. Právě řidiči jsou konečnými uživateli našich vozidel, a tedy i našich služeb. Přesný a včasný kontakt s nimi nám umožňuje zlepšit a zrychlit zajištění těchto služeb, zvolit vhodné komunikační kanály anebo nabízet nové výhody, které jsme pro ně připravili," říká ředitelka pro business development a marketing českého zastoupení LeasePlanu Petra Ochová.

Aby stres byl co nejmenší

Hlavním úkolem LeasePlanu je zajistit mobilitu svých klientů, respektive jejich jednotlivých zaměstnanců, kdykoli ji potřebují a ať jsou kdekoli. Řidiči často používají vozidla nejen ke služebním účelům, ale i na cesty do práce, na dovolenou či k vyzvednutí dětí… A při všech těchto jízdách je může potkat nějaká nepříjemnost. Sebemenší výpadek pak zapříčiní přeplánování řidičova programu. LeasePlan se v takových situacích snaží zajistit, aby nevítané změny měly co nejmenší dopad do života řidičů.
„Naše procesy a služby neustále zlepšujeme tak, aby případné odstavení vozidla způsobilo na straně uživatelů co nejmenší problémy a omezení," dodává Petra Ochová. Právě proto, aby LeasePlan mohl problém co nejrychleji vyřešit ku prospěchu řidiče, potřebuje o něm některé informace.
Kupříkladu když má v databázi jeho telefon, operátor telefonní linky okamžitě pozná, kdo volá, jaký vůz řídí a na jaké služby má nárok. Řešení potíží je pak mnohem kratší a pro řidiče méně stresující, než když musí lovit v paměti identifikační údaje své, svého zaměstnavatele i vozidla.

Celý LeasePlan v mobilu

Pojistné události jsou asi nejviditelnější, ale zdaleka ne jedinou oblastí, v níž databáze řidičů podmiňuje hladký běh věcí. Typickým příkladem je údržba automobilů. Třeba při objednávání do servisu LeasePlan potvrzuje termín svozu vozidla nebo návštěvy servisu pomocí SMS přímo řidiči. Podobně je tomu i u jiných služeb.
LeasePlan navíc počítá s tím, že komunikaci s řidiči ještě zintenzivní. Důležitým krokem bylo spuštění platformy My LeasePlan, do které mají řidiči přístup ze stolního počítače i z mobilu. „V podstatě tak mají celý LeasePlan ve svém telefonu. V aplikaci snadno najdou návody, jak mají postupovat v konkrétních situacích, potřebné formuláře, informace o sjednaných službách, o vozidle a mnoho dalšího. Už brzy bychom chtěli přímo na řidiče směrovat informace o tom, v jakém stavu se jejich vůz nachází, kdy potřebuje do servisu. Vedle toho počítáme s tím, že je budeme aktivně informovat o dalších důležitých věcech, například kdy jim končí platnost palivové karty a na jakou adresu jim dodáme novou," upřesňuje Petra Ochová.
Jednou z novinek bude také možnost registrace karty euroShell v digitální peněžence Masterpass. Díky tomu budou řidiči moci využít bezkontaktní platby na čerpacích stanicích Shell – natankují, aniž by vystoupili z vozu. Více se o službě dočtete v samostatném článku. Podobných služeb bude přibývat. A právě k tomu, aby je řidiči mohli plnohodnotně využívat, je zapotřebí, aby měl LeasePlan o nich potřebné údaje.
„Dopřejte proto komfort všem řidičům a poskytněte nám o nich základní data," obrací se Petra Ochová na fleet manažery a další pověřené osoby ve firmách.

Typické situace, kdy data řidičů pomáhají

- řešení pojistných událostí
- přistavení náhradního vozidla
- potvrzení sjednané služby, třeba termínu servisu
- informace o aktuálním stavu vozidla
- informace o platnosti dokumentů, například palivové karty

LeasePlan a GDPR

LeasePlan přijal řadu opatření k ochraně osobních dat svých klientů i jednotlivých řidičů v souladu s nařízením GDPR. Platí, že bez jejich výslovného souhlasu jim nebude nadále posílat žádná obchodní sdělení.
Souhlas se zasíláním těchto sdělení může každý řidič snadno udělit přes MyLeasePlan. Každý, kdo tento souhlas udělí, si může být jistý, že jeho data jsou v bezpečí a slouží výhradně LeasePlanu. Jestliže LeasePlan získal či získá řidičův souhlas se zasíláním obchodních sdělení, bude ho informovat mimo jiné o aktuální slevách v benefitním programu Drivers´ Club nebo o akčních nabídkách vozidel vrácených po leasingu, která jsou dostupná v prodejním místě CarNext. Rozhodně nejsou na místě obavy, že řidiči budou zahlceni zprávami, přesto je samozřejmě možné kdykoli udělený souhlas odvolat.

Léto začalo na Zbraslavi

LeasePlanovské léto začíná pravidelně golfovým turnajem LeasePlan Invitational. Tentokrát proběhl 8. června v zbraslavském areálu Prague City Golf a atmosféra byla díky horkému počasí opravdu prázdninová.

Na sedmdesát hráček a hráčů z řad obchodních partnerů společnosti čekal jako každým rokem zajímavý doprovodný program, například akce odhadni svůj drive, profesionální cleaning service golfových holí anebo skvělé freshe a zmrzliny od společnosti Ugo. Výtěžek z turnaje byl jako obvykle věnován na humanitární účely – konkrétně neziskové organizaci Dům tří přání, která poskytuje všestrannou pomoc dětem a jejich rodinám v náročných životních situacích. Na závěrečném slavnostním vyhlášení výsledků předal zástupkyním Domu symbolický šek generální ředitel LeasePlanu ČR Martin Brix.

Partnery turnaje byly Seat, České dráhy a Tchibo.

Výtěžek z turnaje byl jako obvykle věnován na humanitární účely – konkrétně neziskové organizaci Dům tří přání.

DARCOVSKÝ ŠEK
5 000

Škoda Fabia

Lepší spojení

Modernizace jednoho ze stěžejních pilířů výrobního programu mladoboleslavské Škody, modelu Fabia, přinesla mírně pozměněnou přední část vozu, nové materiály, asistenční systémy a z nabídky vypadly vznětové motorizace.

Nejvýraznější změnou z hlediska designu jsou přední světlomety, které jsou nově vybaveny diodovými zdroji, mají užší tvar a jejich spodní linie stoupá k nově tvarované masce chladiče. Nové jsou také diodové zadní svítilny s charakteristickým světelným podpisem ve tvaru písmene C. Přední i zadní světlomety vynikajícím způsobem odrážejí eleganci a dynamiku inovované Fabie. Zajímavým detailem jsou také speciální prvky v předních světlometech i zadních světlech, jež svým provedením připomínají tradiční český křišťál. Kromě pozměněných zadních svítilen se modernizovaná Fabia může pochlubit také přepracovaným zadním nárazníkem a vůbec poprvé rovněž osmnáctipalcovými koly z lehkých slitin, které jsou však k dispozici pouze za příplatek pro provedení hatchback.
Modernizace se dotkla také interiéru vozu, který je vybaven novými materiály, barvami dekorů a potahy. Příkladem je upravený vzhled přístrojového panelu, sedadel pro výbavu Style kombinující materiál Suedia a látku (sportovní sedadla mají navíc kontrastní červené prošívání) a výrobce také rozšířil základní výbavu od stupně Active o elektricky ovládaná a vyhřívaná zpětná zrcátka. Elektricky ovládaná

Facelift třetí generace Škody Fabia je po designové stránce spíše kosmetickou záležitostí. Změnila se především použitá technika a přibyly nové technologie.

DSG

Nejvýkonnější motorizaci je možné volitelně vybavit sedmistupňovou převodovkou DSG, ostatní modely jsou vybaveny 6stupňovou přímo řazenou převodovkou.

okna jsou nyní nově vybavena automatickou funkcí.
Škoda vždy dbala na chytrá řešení usnadňující život a modernizovaná Fabia přináší hned několik zcela nových Simply Clever prvků. Dlouhý výčet promyšlených výbavových prvků, jako je škrabka na sníh a led, ukrytá pod víčkem nádrže (nově umí také měřit hloubku dezénu pneumatiky), doplnila dvojitá USB zásuvka nebo držák tabletu pro cestující vzadu. V zavazadlovém prostoru se nově objevuje oboustranný koberec a v případě varianty kombi také vyjímatelná LED svítilna.
Moderní doba žádá moderní technologie a nová Fabia rozhodně jde s dobou. Všechny zábavní systémy, které jsou pro model Fabia v nabídce, mají nově displej s úhlopříčkou 6,5 palce a nabízejí vysokou konektivitu s Bluetooth, USB a slotem na SD kartu. U vyšších řad zábavního systému je součástí také systém SmartLink+, umožňující zrcadlení chytrého telefonu prostřednictvím služeb MirrorLink®, Apple CarPlay a Android Auto. Tím lze ve voze například využívat navigační systémy instalované v chytrých telefonech.
Výrobce nezapomněl ani na asistenční systémy. Nové LED světlomety jsou vybaveny funkcí automatického přepínání dálkových světel, která pomocí kamery registruje provoz před vozem a podle něj automaticky rozhoduje o aktivaci nebo naopak vypnutí dálkových světel tak, aby nedocházelo k oslnění ostatních řidičů. Systém monitoringu mrtvých úhlů zrcátek Blind Spot Detect se postará o to, že už nepřehlédnete vozy pohybující se šikmo za vozem, kdy nejsou vidět ve vnějších zpětných zrcátkách. Systém Rear Traffic Alert zase varuje před projíždějícími automobily ve chvíli, kdy couváte z parkovacího místa a máte omezený výhled z vozu.
Inovovaná Škoda Fabia už nenabízí vznětový motor 1,4 TDI, takže v nabídce zůstávají výhradně zážehové tříválce. Základem nabídky je atmosféricky plněný motor 1,0 MPI ve dvou výkonových nastaveních, 44 nebo 55 kW. Druhou alternativu reprezentuje varianta 1,0 TSI, která

díky přeplňování dosahuje výkonu 70 nebo 81 kW. Nejvýkonnější motorizaci je možné volitelně vybavit sedmistupňovou převodovkou DSG, ostatní modely jsou vybaveny 6stupňovou přímo řazenou převodovkou.

Škoda Fabia se po modernizaci přehoupla do druhé fáze svého životního cyklu. Díky svému nadčasovému designu jsou úpravy jejího vzhledu spíše kosmetické. Automobil je nyní lépe připraven komunikovat s mobilními zařízeními majitele.

Volvo V60

Opravdu švédský kombík

Snad žádná jiná automobilka nemá takovou tradici ve výrobě vozů kombi jako Volvo. A protože tento typ karoserie je něčím jako synonymem pro rodinný život, Volvo scénář představení nového Volva V60 situovalo na příjezdovou cestu a následně do obývacího pokoje rodinného domu na stockholmském předměstí.

Krok možná překvapující, ale rozhodně ne nelogický. „Řidič s rodinou je naším významným zákazníkem již celé generace," vysvětlil při této příležitosti generální ředitel Volvo Cars Håkan Samuelsson. „Lidé jezdící v našich autech jsou pro nás na prvním místě, a stejně jako má Volvo tradici ve výrobě rodinných kombíků, tak celé rodiny mají generační tradici jezdit právě volvem."
Filozofie švédské automobilky je ostatně stejná už celé dekády. Kromě rodiny ji definují ještě další pojmy – bezpečnost, pohodlí, evoluce, ekologie… A všechna tato slova se dají vztáhnout i na nový model V60, který má nahradit tolik oblíbené Volvo V70.
Volvo V60 sdílí podvozkovou platformu nejen s větším sourozencem XC60, ale taky se čtyřmi modely řady 90. Nová V60 samozřejmě patří do moderní rodiny a ctí charakteristické prvky jejího designérského jazyka. Současně některými svými výrazovými rysy – například svislými zadními světly – navazuje na tradici švédských kombíků, která započala již před 55 lety.
„Volvo V60 představuje skutečný průsečík v modelovém portfoliu značky Volvo," uvedl Robin Page, senior viceprezident pro design ve společnosti Volvo Cars. „Je elegantní, má krásné proporce i postoj a současně nabízí i praktické a všestranně zaměřené schopnosti."
Nejde jen o marketingové prohlášení, novináři, kteří již měli možnost projet se s tímto kombíkem, se téměř jednomyslně shodují, že se jedná o momentálně nejlépe jezdící volvo. Velebí jeho minimalistický interiér, mimořádný vnitřní prostor, pohodlnou jízdu a uvolněný, až relaxační charakter. V dnešním světě plném pojmů jako svalnatý, sportovní a agresivní si Volvo zachovává svou tvář.

A stejně jako zvenčí i uvnitř je Volvo V60 oslavou skandinávského umu, kvality a řemeslné tradice. Na pohodlí se nešetřilo penězi ani invencí: sedadla jsou svým tvarem, velikostí a komfortem identická s těmi ve velkých modelech Volvo a co nejlépe ochrání krční páteř při nárazu jiného vozu zezadu nebo bederní páteř při nechtěném sjetí auta mimo vozovku. Se stejnou pečlivostí, s níž jsou navrženy přední sedačky, byly vytvořeny i ty zadní, které jsou neméně pohodlné a dostatečně prostorné. Prostor je ostatně jedním z pojmů, který tento kombík skutečně vystihuje. S délkou 4761 mm se totiž jedná o jedno z nejdelších aut ve svojí třídě, a když sklopíte zadní sedadla, dostanete z V60 malý stěhovák – zavazadlový prostor o objemu 841 litrů má největší mezi konkurenty. Volvo si zakládá na svém pojetí luxusu. Ten hmatatelný je zde zastoupen výhradně autentickými materiály. Imitace zde nemá místo: dřevo je dřevo, kůže je kůže, kov je kov. Dotýkat se obložení palubní desky Drift Wood Inlay ze světlého dřeva inspirovaného kousky dřev vyplavených mořem, hlazených slanou vodou, sluncem a pískem, to je, jako byste se sami procházeli po mořském břehu…

Obsáhlý seznam standardních bezpečnostních funkcí, včetně pokročilých systémů na podporu řidiče, známých z modelů řady 90 a nové XC60, dělají z Volva V60 jeden z nejbezpečnějších vozů na silnici. A novinky? Třeba City Safety se systémem podpory řidiče aktivním zásahem do řízení pro efektivní dokončení vyhýbacího manévru před překážkou, systém ochrany před srážkou s protijedoucím vozidlem ve vedlejším pruhu – opět s aktivní podporou brzdění – nebo volitelný systém varování před křížením cesty jiným vozidlem, nově s funkcí automatického brzdění. Vylepšení se dočkal třeba i asistent pro jízdu v kolonách a semiautonomní řízení Pilot Assist poslední generace.

Uživatelské rozhraní Sensus je plně kompatibilní se systémy Apple CarPlay, Android Auto a sítí 4G, díky čemuž zajišťuje řidiči stálé připojení k internetu (což ocení nejen řidič, ale i zbytek posádky). Systém lze ovládat prostřednictvím intuitivního dotykového displeje v provedení tabletu, který umožňuje pracovat s funkcemi palubního systému, navigačního systému, online služeb a zábavních aplikací. A Volvo dokáže ještě mnohem víc: „osobní asistent" Volvo On Call vám usnadní život, jak jen to půjde – od připomenutí naplánované schůzky přes dálkové zamknutí vozu, vyhřátí nebo vychlazení kabiny až po přivolání asistence v potenciální krizové situaci.
Nové Volvo V60 bude brzy dostupné se dvěma vyspělými plug-in hybridními agregáty a s pohonem všech kol. Motor T6 dokáže výkon vyhnat až na 253 kW, a T8 dokonce na 290 kW. Vybrat si můžete i mezi konvenčními benzínovými a naftovými motory.

Nový, svěžím severem vonící kombík ve vybraných verzích je již nyní možné si objednat na stránkách www.volvocars.cz, kde je vedle zajímavých informací o modelu V60 k dispozici i ceník a konfigurátor.

841 litrů

Prostor je jedním z pojmů, který tento kombík skutečně vystihuje. S délkou 4761 mm se totiž jedná o jedno z nejdelších aut ve svojí třídě, a když sklopíte zadní sedadla, dostanete z V60 malý stěhovák – zavazadlový prostor o objemu 841 litrů má největší mezi konkurenty.

Renault Megane R.S.

Sága pokračuje

Renault Megane R.S. je právem považován za jeden z nejlepších ostrých hatchbacků všech dob. Současná třetí generace tohoto již legendárního ostrého hatchbacku vůbec poprvé v segmentu nabízí aktivní řízení všech kol.

Francouzský Renault si vždy dával záležet, aby své modelové portfolio okořenil sportovně zaměřeným modelem, který svou konkurenci převyšoval nejen jízdními výkony. První generace Meganu R.S. se objevila na Frankfurtském autosalonu a hned ve své první inkarnaci změnila zavedená pravidla hry. Vysoký výkon 225 koní a závodní řešení přední nápravy s oddělenou těhlicí ho ihned zařadily mezi největší hráče segmentu. O dva roky později přijíždí radikálnější verze Trophy s ještě sportovněji nastaveným podvozkem, která se o další dva roky proměnila v Megane F1 Team R26 se samosvorným diferenciálem na přední nápravě. Derniérou první generace se v roce 2008 stala o 123 kg lehčí limitovaná edice R26.R., která na Nürburgring Nordschleife zajela rekordní čas 8 minut a 17 sekund.

Štafetu převzala o rok později druhá generace Meganu v podání divize Renault Sport. Výkon poskočil na 250 koní, což ho ve spojení s agresivnějším designem včetně předního spoileru ve stylu F1 opět učinilo nekorunovaným králem

mezi ostrými hatchbacky. Do roku 2016 kariéra druhé generace ostrého Meganu R.S. graduje ve formě limitovaných edicí a mnoha stylistických změn. V roce 2011 Renault Sport představuje verzi Trophy s motorem o výkonu 265 koní, která si časem 8 minut a 9,97 sekundy ihned nárokuje rekord na Severní smyčce Nürburgringu. To však nebylo vše. Výkon byl navýšen na 275 koní (275 Trophy a 275 Trophy-R) a mistr volantu Laurent Hurgon poprvé dostal Megane R.S. na závodním okruhu Nordschleife pod magickou hranici 8 minut. Čas 7:54,36 byl dlouhou dobu noční můrou pro všechny konkurenční modely.

Nejnovější, v pořadí třetí generace Meganu R.S. se představila loni jako oslava 40 let divize Renault Sport. Za čtyři dekády se ve filozofii této sportovní odnože Renaultu nezměnilo vůbec nic – pořád se snaží co nejvíc propojit svět motoristického sportu se sériovou výrobou. Stejně jako předchozí dvě generace, také ta nejnovější posouvá laťku na trhu hot hatchů segmentu C o značný kus dál. Nový Megane R.S. jako první využívá technologie 4CONTROL, což je systém aktivního řízení všech čtyř kol. Tato unikátní technologie je součástí sériové výbavy u obou nabízených provedení, Sport i Cup.

Podvozek Sport je navržený tak, aby poskytl maximální efektivitu na silnici, a přináší všestrannost na všech druzích povrchu, včetně silnic nejhorší kvality. Přichází s novými tlumiči a elektronicky řízeným systémem přerozdělování točivého momentu. Tím, že působí nezávisle na brzdy předních kol, tato technologie umožňuje omezit nedotáčivost a optimalizovat trakci při výjezdu ze zatáčky. Podvozek Cup je určený pro intenzivní sportovní využití, a především pro jízdu na okruzích. Přináší o 10 % tužší tlumiče a zejména nový mechanický samosvorný diferenciál Torsen. Ten má modifikované nastavení v porovnání s předcházející generací a zlepšuje tak jízdní vlastnosti ve všech situacích. Řízení všech kol 4CONTROL funguje tak, že při nízké rychlosti se zadní kola natáčejí v opačném směru vůči předním kolům, a to v maximálním úhlu 2,7°. Díky tomu je řízení vozu na zatočených okresních silnicích o 20 % přímější a nabízí ostřejší a rychlejší odezvu. Naproti tomu ve vysokých rychlostech se přední a zadní kola natáčejí stejným směrem v maximálním úhlu 1°.

Charakteristika pohybu zadní nápravy se ve standardním režimu mění při rychlosti 60 km/h, v závodním režimu RACE při 100 km/h. To je zamýšleno především na jízdu po závodním okruhu, kde je automobil schopen generovat při průjezdech zatáčkami vyšší rychlosti. Nový Renault Megane R.S. je vůbec poprvé vybaven jiným motorem než dvoulitrem. Nový přeplňovaný čtyřválec má objem spalovacích prostorů snížený na 1,8 litru a jde o produktovou synergii Aliance Renault-Nissan. V případě Meganu R.S nabízí výkon 205 kW (280 k) při 6000 min^{-1} a maximální točivý moment 390 N.m vrcholí v rozmezí 2400 až 4800 min^{-1}. Aby se dosáhlo požadovaného výkonu, navrhli specialisté na vývoj motorů Renault Sport zcela novou hlavu válců se zesílenou konstrukcí a účinnějším chlazením, které rozptyluje teplo co nejblíže ke spalovacím prostorům. Také v případě třetí generace Meganu R.S. pomáhá náporovému sání dvoukomorové turbodmychadlo, jež zlepšuje točivý moment v nízkých otáčkách. Samotný motor se může pochlubit hned několika závodními technologiemi, mezi něž patří především povrchové úpravy, jako je DLC (Diamond Like Carbon) na ventilových zdvihátkách a Mirror Bore Coating pro povrchovou úpravu vložek válců – to vše pro snížení vnitřních odporů motoru.

Megane R.S. byl, je a bude vždy určen především nadšeným řidičům, a proto je nabízen jak s manuální šestistupňovou převodovku, tak i s volitelně dostupnou šestistupňovou dvouspojkovou převodovkou EDC. Ta byla pro nároky Meganu R.S. zesílena, aby zvládala vysoký točivý moment a vysoké otáčky motoru sportovního vozu.
Třetí generace Renaultu Mégane R.S. tedy pokračuje v započatém příběhu, který aktualizuje na současnou úroveň techniky a možností.

V některých zemích už jsou elektromobily nejlevnější variantou

LeasePlan zveřejnil letošní vydání analýzy Car Cost Index, v níž pravidelně porovnává náklady na pořízení a provoz automobilů v jednotlivých evropských zemích. Letos bylo do průzkumu zahrnuto 21 států. Nejnovější analýza ukázala, že pokud jde o celkové náklady, jsou elektrické vozy už v několika evropských zemích konkurenceschopné s automobily s tradičními pohony.

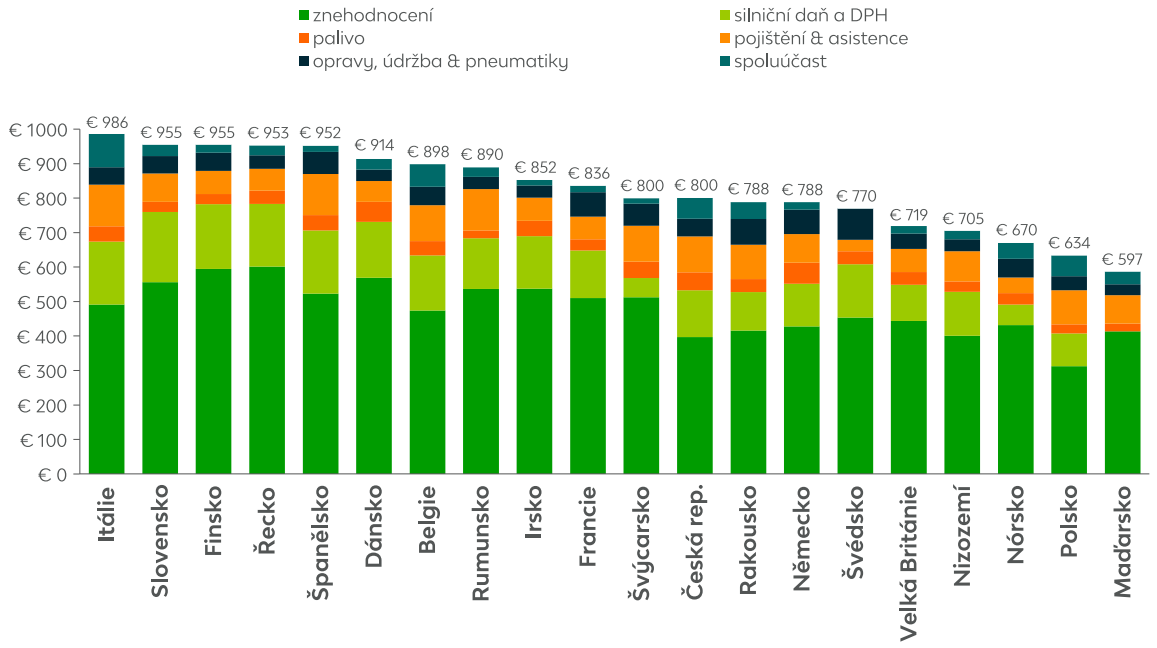
Řidiči elektromobilů ušetří velké množství paliva. V průměru utrácejí měsíčně 39 eur za elektřinu oproti 110 eurům za benzin a 78 eurům za naftu

Car Cost Index společnosti LeasePlan je komplexní analýzou nákladů na vlastnictví malého až středně velkého automobilu, tedy vozu ze segmentu B nebo C. Zahrnuje všechny položky, se kterými musí motoristé počítat, a to včetně pohonných hmot, odpisů, daní, pojištění či údržby.

Podle průzkumu jsou dnes náklady na vlastnění elektromobilu nižší v porovnání s tradičními automobily ve dvou zemích: v Norsku a Nizozemsku. V Belgii a Velké Británii se pak rozdíl v celkových nákladech velmi rychle snižuje ve prospěch elektromobilů. Česká republika patří mezi země, kde je vlastnění elektromobilu v porovnání s tradičními variantami stále ještě výrazně dražší, ale jejich popularita u nás přesto roste díky zájmu lidí o ochranu životního prostředí.

Tex Gunning, generální ředitel společnosti LeasePlan, k výsledkům uvedl: „Dobrou zprávou je, že elektrické vozy jsou nyní nákladově konkurenceschopnou volbou pro řidiče v několika evropských zemích. Ale neplatí to všude. Náš Car Cost Index odhaluje, že politici musí podniknout kroky v klíčových otázkách, jako je zdanění vozidel a systém zpoplatnění, aby elektrická vozidla byla životaschopnou alternativou v celé Evropě. Musíme začít hned. Elektrické vozy jsou jedním z nejlepších způsobů, jak bojovat proti změnám klimatu. Každý by měl mít možnost dovolit si »jít do zelené«."

Průměrné měsíční náklady elektromobilu



Co vyplynulo z analýzy

- Průměrné náklady na vlastnictví automobilu se v Evropě výrazně liší, a to od 448 eur měsíčně v Polsku k 761 eurům v Itálii. Evropský průměr činí 616 eur měsíčně

- Vztaženo k HDP, v Německu, Polsku a Švýcarsku mají nejvyšší náklady na vlastnictví, zatímco v Itálii, Finsku a Belgii nejnižší

- Náklady na elektromobily jsou v Evropě značně rozdílné. Nejnižší jsou v Maďarsku, kde v průměru měsíčně činí 597 eur. V Itálii je naopak průměrná měsíční výše nákladů 986 eur, a je tak nejdražším místem pro řízení elektrovozidla

- Norsko je jediná země, kde celkové průměrné náklady na vlastnictví elektromobilu (670 eur) jsou nižší než náklady na benzinový automobil (731 eur) a na diesel (722 eur)

- V Nizozemsku jsou elektromobily levnější než vozy na naftu. Měsíční provozní náklady činí 829 eur u elektromobilu a 861 eur u dieselu. Náklady na benzinové auto se dostávají na úroveň 785 eur měsíčně

- Norsko je nejdražší země pro řidiče s tradičně poháněnými vozidly. Průměrné náklady na vlastnictví benzinového vozu tu jsou 731 eur měsíčně, zatímco na vlastnictví naftového auta 722 eur. V obou případech to je o 200 eur více než evropský průměr Tento rozdíl je způsoben především vyššími silničními daněmi a DPH pro benzinové a naftové automobily v Norsku, stejně jako vyššími životními náklady

- Majitelé elektrických vozidel v Evropě platí více daní. V průměru majitel elektromobilu zaplatí 131 eur měsíčně na silniční dani a DPH, a to kvůli vyšším pořizovacím cenám. To je výrazně více než u benzinových vozidel (104 eur) i u naftových vozidel (108 eur)

- Řidiči elektromobilů ušetří velké množství paliva. V průměru utrácejí měsíčně 39 eur za elektřinu oproti 110 eurům za benzin a 78 eurům za naftu

- Nejlevnějším místem pro řízení benzinového vozu je Rumunsko. Celkové měsíční náklady na jeho vlastnictví tam dosahují v průměru jen 353 eur. Daně jsou v Rumunsku obzvláště nízké: řidiči benzinových aut zaplatí na DPH měsíčně jenom 50 eur, silniční daň je tu na 48 % evropského průměru

Zelená auta

Spolek Čistá mobilita propaguje alternativní pohony

LeasePlan navázal spolupráci se spolkem Čistá mobilita. Jeho záměrem je sdružovat průmyslové podniky, oborová sdružení a svazy, výzkumné a finanční instituce, národní orgány veřejné správy, uživatele, spotřebitele i odborníky, kteří využívají čistou mobilitu, anebo se podílejí na výzkumu, vývoji, inovacích a podpoře vozidel s alternativním pohonem: tedy vozů jezdících na elektřinu, CNG, LNG, bio pohon, ale také vozidel s autonomním řízením.

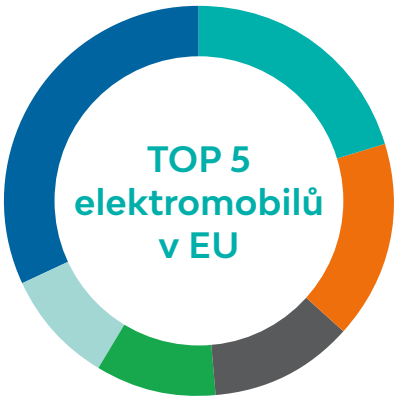
Spolek sdružuje i příznivce těchto technologií z řad soukromých osob, kteří působí v oblasti udržitelného rozvoje, racionálního využívání alternativních zdrojů energie nebo ochrany životního prostředí. S využitím vlastních anebo externích odborníků zaměřuje svou činnost na celé spektrum oborů – od obchodu přes služby až po výukové programy.

Moderní a radostná součást života

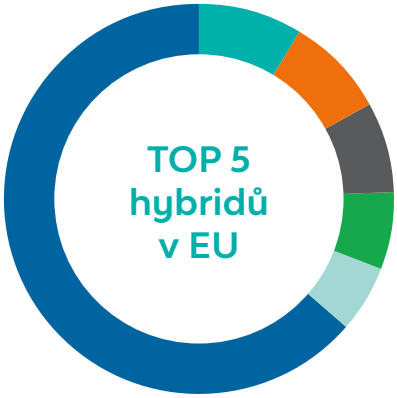
„Podílíme se na přípravě metodických materiálů v segmentu alternativních pohonů vozidel pro vzdělávací instituty i pro výcvik v autoškolách či v kurzech bezpečné jízdy. Pořádáme vzdělávací semináře a konference k problematice čisté mobility a zajišťujeme propagační a publikační činnost," vysvětluje předseda spolku Čistá mobilita Milan Urban. Zároveň shrnuje hlavní cíle, které je při zavádění zelené mobility v České republice třeba sledovat:

- propojit stát, automobilový průmysl, energetiku, výzkum a vývoj
- zavést co nejefektivnější systémy čisté mobility do dopravy
- koordinovat práci jednotlivých ministerstev v rámci Akčního plánu čisté mobility
- podporovat příležitosti
- ale zároveň i eliminovat možná rizika

„Jezdit autem, autobusem či nákladním autem na alternativní paliva by mělo být nejenom pochopením reality současného světa, ale



Renault Zoe	20,4 %
Volkswagen e-Golf	16,4 %
BMW i3	12 %
Nisan Leaf	10 %
Smart Fortwo ED	9,3 %
Jiné	31,8 %



Mitsubishi Outlander PHEV	8,6 %
Volkswagen Passat GTE	8,4 %
Volvo XC60 PHEV	7,4 %
Mercedes GLC350e	6,5 %
BMW 225xe Active Tourer	5,9 %
Jiné	63,2 %

Zdroj: Čistá mobilita

především moderní a radostnou součástí našeho každodenního života," dodává Milan Urban.

Testování i závodění

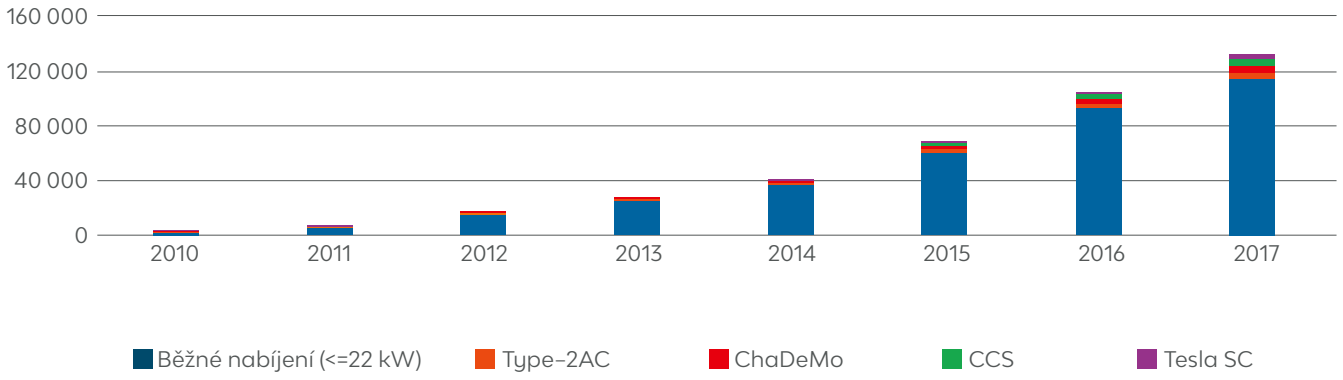
Spolek Čistá mobilita úzce spolupracuje i s Autodromem Most, který umožňuje využívat a nabízet moderní technologie pro testování elektromobilů výrobcům a organizovat testování i volné jízdy pro širokou veřejnost. Každý řidič si tak může vyzkoušet ovládání elektromobilu v praxi.
Čistá mobilita s Autodromem Most společně plánují i netradiční akce s úmyslem přivést k tématu alternativních pohonů co nejširší veřejnost.
„Na velkém závodním okruhu mosteckého autodromu například chystáme závody elektromobilů, a to v kategorii cestovní vozy a formule," upřesňuje místopředsedkyně spolku, obchodní a marketingová ředitelka společnosti Autodrom Most Jana Svobodová.

Pohled LeasePlanu

Důvody, proč se k iniciativě Česká mobilita připojil také LeasePlan, shrnuje pro magazín zástupce technického ředitele Daniel Prostějovský:
Alternativním pohonům a obecně čisté mobilitě se v české pobočce LeasePlanu věnujeme už více jak sedm let. Je třeba říci, že počáteční představy většiny lidí, kteří se v té době o čistou mobilitu zajímali a kreslili své prognózy, se dnes značně rozcházejí s realitou.

Spolek sdružuje podniky, instituce i soukromníky, kteří využívají čistou mobilitu, anebo se podílejí na výzkumu, vývoji, inovacích a podpoře vozů s alternativní motorizací

Počet dobíjecích stanic v EU



Příčin je mnoho. Nechci se teď pouštět do úvah, které se odvíjejí od pohledu uživatele. Ten je totiž do značné míry ovlivněn tím, kdo řídí a nastavuje celou koncepci. Tedy státem. Během těch uplynulých sedmi let jsem absolvoval nespočet sympozií, mítinků, přednášek či schůzek, a to i na úrovních ministerstev, případně Státního fondu životního prostředí ČR. Ale když chci dnes zrekapitulovat, čím stát dokázal k čisté mobilitě přispět, musím konstatovat, že reálný výsledek značně pokulhává za očekáváním. Řada projektů byla míněna dobře, avšak díky slabé znalosti úředníků o reálné praxi skončily i dobře mířené nápady často nezdarem.

Ač nejsem příliš horlivým zastáncem dotačních programů, které mohou být i značně kontraproduktivní, zastávám názor, že jsou oblasti, kde mají své místo. Mám na mysli především projekty pro podporu alternativních pohonů ve veřejné a státní sféře. Ty se velmi dobře zabydlely především v autobusové dopravě ve velkých městech s velkou koncentrací lidí, tedy kromě Prahy. Ovšem reálný dopad na kategorii vozidel M1 a N1, kde byly vypsány dotační programy pro obce a municipality, případně státní organizace, je nepatrný.
Jako konkrétní příklad uvedu dotační výzvu č. 21/2017 MŽP a SFŽP, která byla vyhlášena 1. listopadu 2017. V souladu s touto výzvou podal jeden významný státní podnik žádost o dotaci na výběrové řízení na minimálně 35 vozidel s elektrickým pohonem na operativní leasing. Nakonec však musel toto řízení zrušit. Vítěznou nabídku předložila naše společnost, přičemž jsme byli ochotni nést svůj díl rizika, abychom přispěli něčemu novému a podle nás prospěšnému. Jenže ve finále se ukázalo, že klient o dotaci nemůže požádat, neboť nebylo procesně možné sladit podmínky výběrového řízení s podmínkami vypsanými pro získání dotace. Přičemž právě dotace by celou investici dostala do přijatelných provozních nákladů. Provoz elektromobilů v rámci flotily významné instituce by byl navíc velmi dobrou motivací pro celou společnost a elektrické pohony by byly zase o něco blíže běžné veřejnosti.
Na této kauze je vidět, že u nás chybějí články, které by propojily odborníky z oblasti provozování vozidel s experty, kteří mají na starosti legislativu. A právě to je důvod, proč jsme s potěšením přijali pozvání na ustavující schůzi spolku Čistá mobilita, jehož činnost se soustřeďuje především na uvedenou oblast. Záběr spolku, který se chystá být nejen legislativní, ale i odborný a edukativní, je velmi široký a co co je důležité – chce být nablízku lidem, tedy konečným uživatelům.

Daňový sloupek Petra Maška (62. díl)

Auto jako benefit

Služební vozidlo slouží v mnoha firmách nejen k plnění pracovních povinností, ale také jako oblíbený zaměstnanecký benefit.

Může to mít oboustranně výhodný efekt. Zaměstnanec ušetří za pořizování vlastního vozu, případně za půjčování vozidla. A zaměstnavatel se zase těší z toho, že řidič se k autu, které má svěřené i k privátnímu použití, obvykle chová šetrněji a dbá více na jeho péči. Firma se tím navíc může vyhnout například platbám za parkování mimo pracovní dobu a podobně. Jenže využití vozidla k soukromým účelům má i související daňové aspekty.

1% z ceny vozu vč. DPH

Pokud je zaměstnanci automobil zapůjčen bezplatně, je povinen přidanit ke své výplatě 1% ze vstupní ceny vozidla včetně DPH. Vychází se přitom z logiky, že pro zaměstnance je to jakýsi druh naturálního plnění, přičemž on jako soukromá osoba by nikdy nedosáhl na cenu bez DPH, protože je vždy neplátcem. Někdy se stává, že zaměstnanec v rámci jednoho měsíce využije více vozidel, ať už z důvodu, že vyměnil služební vůz, anebo měl svůj v opravě. V tom případě se přidaňuje 1% z ceny nejdražšího půjčeného vozidla. Pokud by ve zcela výjimečných případech měl k využití více vozů současně, pak by přidaňoval 1% ze všech vstupních cen dohromady. Jedná-li se o auto pronajaté, například formou operativního leasingu, pak se vychází ze vstupní ceny v účetnictví pronajímatele. Důležité je také zmínit, že přidané 1% ze vstupní ceny do mzdy zaměstnance podléhá i zdravotnímu a sociálnímu pojištění.

Jak to chodí v praxi

Souvisejícím benefitem bývá spotřebované palivo na soukromých jízdách. Zde se praxe v podstatě ustálila na dvou variantách: buď zaměstnavatel zaměstnanci soukromě spotřebované palivo přeúčtuje v plné výši, anebo ho proplácí zaměstnanci rovněž jako určitou formu benefitu. Pak však hodnota soukromě spotřebovaného paliva musí být taktéž zdaněna ve mzdě – obdobně jako samotný vůz. Jestliže je vozidlo používáno jak pro podnikatelské, tak pro soukromé účely, mělo by být adekvátně zacházeno s DPH. To znamená, že například DPH ze splátky operativního leasingu by měla být krácena na vstupu podle poměru ujetých služebních a soukromých kilometrů. Občas se můžete setkat i s opačnou situací, kdy zaměstnavatel žádné vozidlo pracovníkovi nepřidělí, ale naopak zaměstnanec pro plnění svých povinností používá vozidlo vlastní. Z toho mu plynou nároky za cestovní náhrady, které se skládají z náhrady za amortizaci a z náhrady za spotřebované pohonné hmoty. Současně zaměstnavateli vzniká povinnost platit za takové vozidlo silniční daň ve výši 25 korun za každý den, kdy je soukromé auto použito pro plnění služebních povinností.

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
CarTec Liberec, s.r.o.	nový servisní partner pro značku BMW	Liberec
CarTec Ostrava, s.r.o.	nový servisní partner pro značku BMW	Ostrava
MK-Rent, spol. s r.o.	nový servisní partner pro značky Renault a Dacia	Mělník
Auto Tichý – centrum, s.r.o.	nový servisní partner pro značky Renault a Dacia	Milovice
AUTO INZAT s.r.o.	nový servisní partner pro značky Renault a Dacia	Dvůr Králové nad Labem
Auto RN, s.r.o.	nový servisní partner pro značky Renault a Dacia	Trutnov
VV AUTO, s.r.o.	nový servisní partner pro značky Renault a Dacia	Kutná Hora
AUTO Kříž s.r.o.	nový servisní partner pro značky Renault a Dacia	Domažlice
AUTOSALON KUDRNA CZ a.s.	nový servisní partner pro značky Renault a Dacia	Humpolec
CMN s.r.o.	nový servisní partner pro značky Renault a Dacia	Přerov a Ostrava

Smluvní partner, s nímž byla ukončena spolupráce či autorizace pro konkrétní značku

SAN plus spol. s r.o	ukončena autorizace na užitkové vozy Volkswagen	Jablonec nad Nisou

Vždy aktuální přehled firem zapojených do sítě smluvních partnerů LeasePlanu platný pro jednotlivé vozidlo naleznete na webovém portálu nebo aplikaci My LeasePlan.

Automobilová budoucnost nebude easy, ale eascy

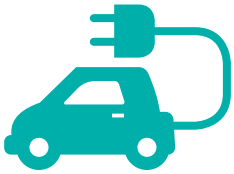
Předvídání budoucnosti různých průmyslových odvětví patří k oblíbené i nenáviděné činnosti ředitelů firem, publicistů a analytiků. Na jedné straně vám tato činnost dává možnost popustit uzdu fantazii, což v běžném denním „provozu" nebývá příliš časté. Na druhé straně vám ovšem hrozí výsměch anebo, a to ještě hůře, vaše předpověď se v budoucnosti porovná se skutečností, která se od ní výrazně odchýlí.

Pro současný automobilový průmysl jsou takové předpovědi velmi časté. Ne snad proto, že by oni zmínění ředitelé, publicisté a analytici neměli nic lepšího na práci, ale právě proto, že změny, kterými odvětví prochází, jsou skutečně velké. Na následujících řádcích se s vámi podělím o výhled PwC, který je dílem našeho analytického týmu PwC Autofacts.

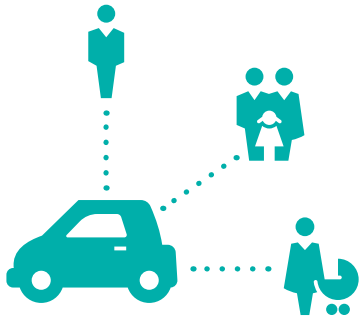
Podle našeho názoru je budoucnost charakterizována pěti písmeny „eascy", která znamenají:

- electrified (elektrifikovaná)
- autonomous (autonomní)
- shared (sdílená)
- connected (propojená)
- yearly updated (každoročně aktualizovaná)

Electrified
(elektrifikovaná)



Termín elektrifikovaná znamená, že právě elektrický pohon bude s vysokou pravděpodobností největším přispěvatelem k ambiciózním cílům na snížení emisí, zejména CO_2. Rozvoj hybridů a plně elektrických pohonů je nyní tlačen přísnými regulacemi EU a tažen velkými investicemi automobilek a očekáváním rostoucí skupiny spotřebitelů. Pro tradiční výrobce automobilů a dílů i pro dealery bude tato situace znamenat celou řadu skutečných výzev. Jednou z nich je například ulehčení práce výrobcům díky menšímu počtu dílů u elektrických vozidel. Pro některé dodavatele to však bude znamenat jisté existenční ohrožení. Pro prodejce vozidel pak představuje problém výrazné snížení množství servisní práce, z níž jsou živi.

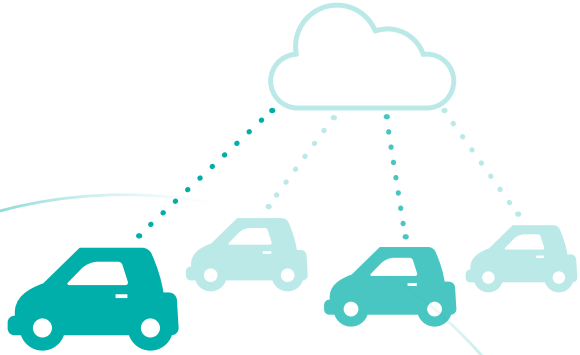


Shared
(sdílená)

S autonomností silně souvisí i sdílení vozidel. Kromě toho, že vlastnictví vozů již dnes ztrácí pro jedince na důležitosti (viz boom operativního leasingu), v budoucnosti nebudou projekty sdílení vázány na konkrétní oblast. Právě díky samořiditelnosti budou vozidla moci dojet kdykoli kamkoli si je uživatel objedná.

Autonomous
(autonomní)

Pojem autonomní předznamenává, že s tím, jak se budou rozvíjet technologie pro samořiditelná vozidla, budou se upravovat a nejspíš také uvolňovat regulace této oblasti. I přes obtížnost testování v reálném provozu je zřejmé, že naše vnímání individuální mobility se radikálně změní. Po mnoho desítek let rovnice automobil = řidič přestane platit. Samořiditelné automobily nám začnou poskytovat „logistické služby", které by doposud bez nás, řidičů, nebo například řidičů taxi, nefungovaly. Možná se tak zanedlouho na ulici setkáme častěji s prázdným vozidlem jedoucím za svým úkolem, než s autem, kde za volantem sedí řidič.



Connected
(propojená)

Trvalou připojenost dnes ztotožňujeme primárně s poskytováním obsahu a dostupností médií v automobilu. Ve spojení s autonomními vozidly to bude představovat možnost například pracovat na palubě vozidla, což přinese velký boj mezi různými hráči o to, ke komu poplynou příjmy z těchto aktivit. V budoucnosti ale bude propojenost znamenat také mnohem více výměny informací mezi vozidly a infrastrukturou, na které se automobily pohybují. Díky tomu půjde zvyšovat bezpečnost provozu a lépe jej řídit tak, aby se auta vyhýbala nehodám a kolony na silnicích byly menší.

Yearly updated
(každoročně aktualizovaná)

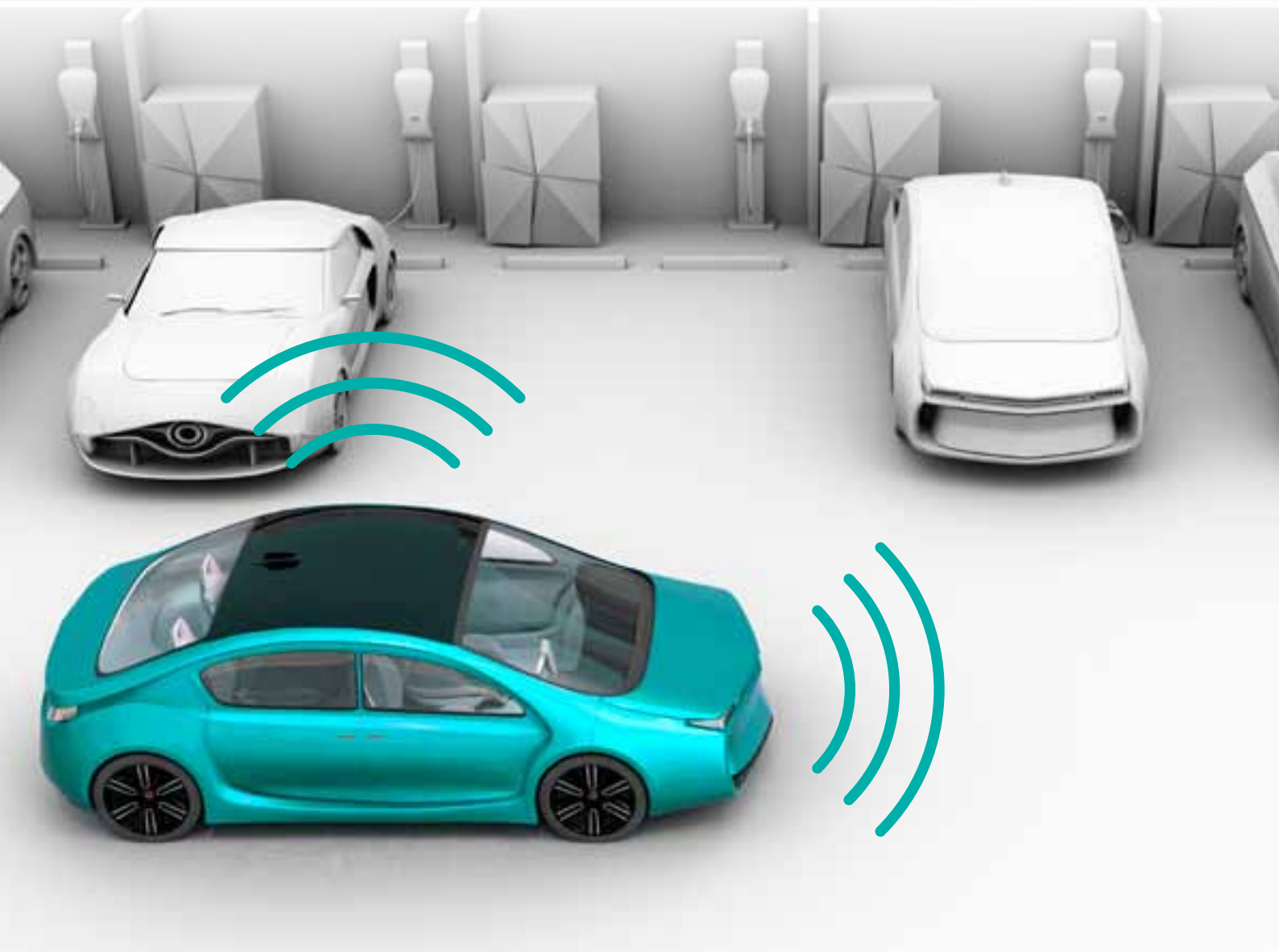
Průběžnou aktualizaci si dnes spojujeme s počítačovými programy nebo aplikacemi. S pokrokem v softwaru i hardwaru lze předpokládat, že se tento trend objeví i v automobilismu. Vzhledem k tomu, že si mnoho lidí nebude chtít a možná ani nebude moci dovolit každý rok kupovat nové vozidlo, budou se tyto velmi rychlé inovace (ve srovnání s dnešním přibližně sedmiletým cyklem obnovy modelů) týkat sdílených vozidel. Při jejich předpokládaném vysokém ročním nájezdu, vyplývajícím ze sdílení velkým počtem uživatelů, dává smysl je často obnovovat, a to právě inovovanými modely.

Vojtěch Opleštil
Automobilová expertní skupina PwC ČR

Změny budou velké

Všechny tyto trendy budou mít zásadní dopad na fungování celého hodnotového řetězce automobilového odvětví: výroby, prodeje i poprodejních služeb, a to jak pro klasické výrobce, tak pro finanční instituce a nové hráče na poli automobilového průmyslu, kteří si budou chtít z odvětví odnést svůj díl úspěchu a peněz.
Jak přesně se naše předpověď vydaří, ukáže budoucnost. Již nyní však můžeme říci, že změny, které se v automobilovém průmyslu odehrávají, ovlivňují všechny jeho prvky, tedy technologii, způsob užívání aut i obchodní modely. Lze tedy bez obav říci, že ať už budou změny jakékoli, budou velké.

Všechny trendy budou mít zásadní dopad na fungování celého hodnotového řetězce automobilového odvětví: výroby, prodeje i poprodejních služeb



OBJEM ničím nenahradíš,

Ducato s motorem 2,3 l.

Je lehké dorazit do cíle první.

Ducato disponuje motory o objemu 2,3 l s výkonem 130 – 177 k.
Navíc k redukci emisí nepoužívá močovinu.

FIAT PROFESSIONAL

www.fiatprofessional.cz

Kombinovaná spotřeba 5,5-8,9 l/100 km, emise CO_2: 144-234 g/km. Obrázek má ilustrační charakter.

Drivers' Club myslí i na cyklisty

V seznamu partnerů Drivers' Clubu, bonusového programu, který je otevřen všem řidičům vozů LeasePlanu, přibyla společnost Kola Beroun. To je skvělá zpráva zvláště teď, kdy je cyklistická sezona v plném proudu. Členům klubu firma poskytuje 15% slevu na servis, cyklistické doplňky, ale i veškeré nezlevněné modely kol značky Leader Fox, a to včetně elektrokol.

Provozovna v Berouně nabízí servis veškerých typů jízdních kol. Kola také prodává, například značku Leader Fox. V její nabídce najdete dětské, horské, krosové i městské modely. Podstatnou část portfolia značky tvoří elektrokola, protože Leader Fox patří k jejich vůbec největším výrobcům u nás.

Kola Beroun nabízí servis

- všech typů běžných jízdních kol
- silničních a MTB kol s elektronickými řadicími systémy
- elektrokol se středovými i zadními pohony
- hydraulických brzdových systémů
- odpružených vidlic
- a také zaplétání a centrování kol

Provozovnu najdete v Berouně na adrese:

V Plzeňské bráně 2.
Otevřeno tady mají každý den kromě neděle.

Kola Leader Fox

Tradiční český výrobce kol Leader Fox konstruuje jízdní kola a elektrokola v Českých Budějovicích. Firmu Bohemia Bike, která značku Leader Fox zastřešuje, založil v roce 1996 Pavel Müller, který z původně neznámého jména vytvořil úspěšný podnik.

Návrh designu kol, příprava výroby modelů a montáž kol probíhá v konstrukční dílně v nové výrobní hale v Okružní ulici v Českých Budějovicích. Tady je také nová prodejna, která nedávno nahradila dlouholetý obchod v centru města.

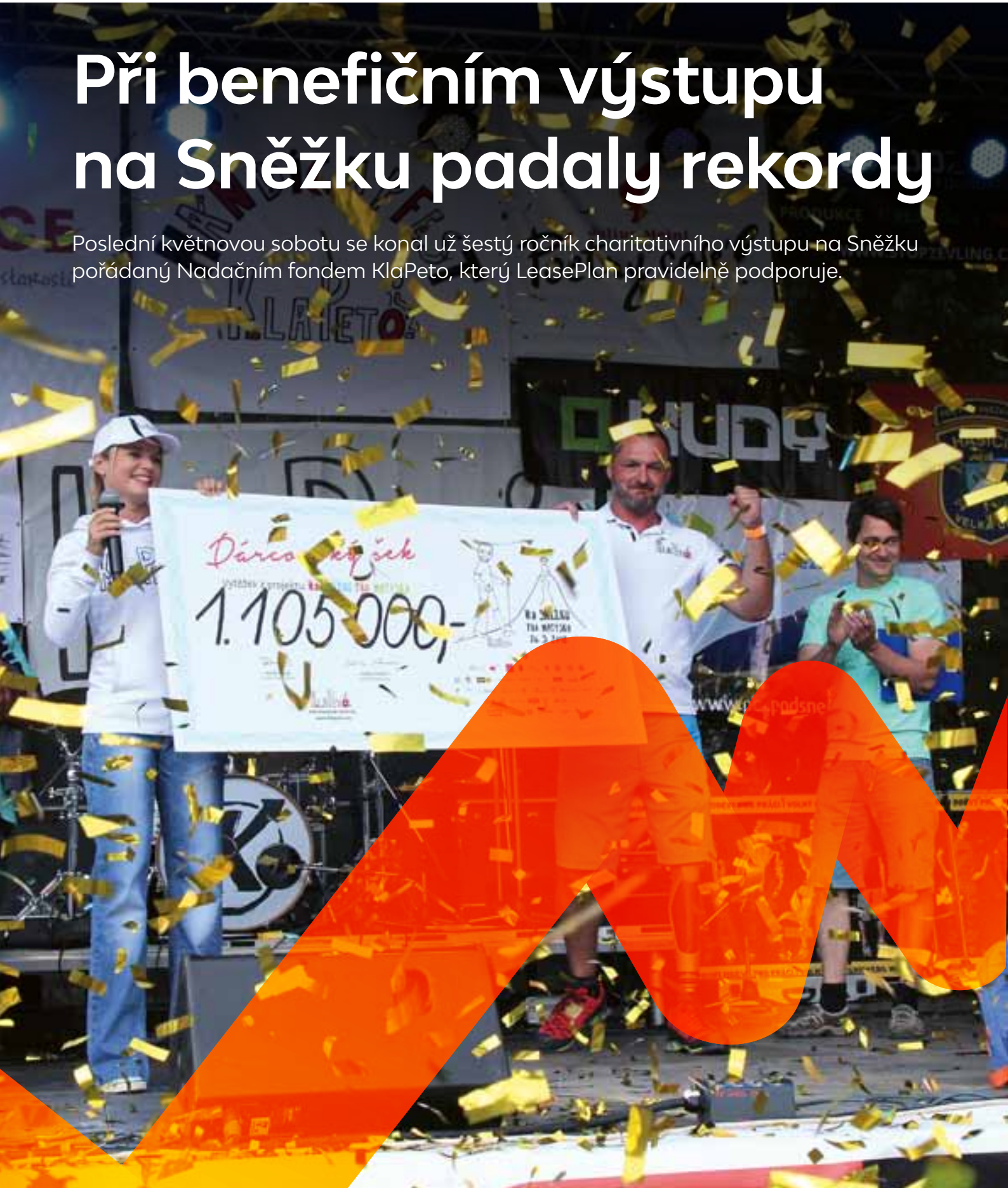
Leader Fox navrhuje a vyrábí horská, krosová i trekingová kola, dětská kola a odrážedla, tříkolky pro dospělé a v posledních letech také elektrokola, o které je čím dál větší zájem. V segmentu dětských kol je Leader Fox jednou z nejoblíbenějších značek nejen v České republice, ale i v Evropě.

Stačí malý techničák

Členem Drivers' Clubu se automaticky stává každý řidič vozidla LeasePlanu. K čerpání slev stačí předložit malý technický průkaz od automobilu. Veškeré informace včetně vždy aktuálního seznamu partnerů a poskytovaných výhod naleznete v aplikaci MyLeasePlan, do které můžete vstoupit z osobního počítače i z chytrého telefonu.

Při benefičním výstupu na Sněžku padaly rekordy

Poslední květnovou sobotu se konal už šestý ročník charitativního výstupu na Sněžku pořádaný Nadačním fondem KlaPeto, který LeasePlan pravidelně podporuje.



Letos se pochodovalo pro malého Matýska Sivaka a výstup přinesl hned několik rekordů – rekordní byl počet účastníků, počet prodaných benefičních triček i celková vybraná suma. Na Matýska a další handicapované děti se podařilo vybrat 1 105 000 korun.

„Jsme pyšní na to, kolik se nám každý rok podaří vyhecovat lidí, aby s námi šli pro dobrou věc na vrchol nejvyšší české hory," říkají zakladatelé Nadačního fondu KlaPeto Kateřina Klasnová a Jaroslav Petrouš. V sobotu 26. května odstartovali výstup na Sněžku, na který se vydalo přes dva tisíce lidí. Letos poprvé spojili charitativní akci s hudebním festivalem HandicapFest, na kterém vystoupili například Janek Ledecký nebo skupina The Tap Tap.

Zdraví by mohli závidět

Tentokrát se celá akce konala pro rok a půl starého Matýska Sivaka z Bezdružic, který ve dvou měsících prodělal neznámé zánětlivé onemocnění a během boje o život mu musela být amputována nožička a ručička.
Autor charitativního projektu, handicapovaný atlet Jaroslav Petrouš, zdolal vrchol Sněžky ve svém nejlepším osobním čase – za 1 hodinu, 59 minut a 58 vteřin. Ale to nebyl zdaleka jediný rekord dne.
„Jsem hrdý na Péťu Januše, pro kterého jsem šel na Sněžku před pěti lety, aby se naučil chodit na protéze, a kterého dnes beru jako svého syna. Péťa to dal za hodinu a půl. Hned za prvním rohem mě ale doslova předběhl 11letý Lukášek Kapko, kterému jsme předloni přispěli na sportovní protézu. Sněžku vyšel za čas, který by mu mohli závidět zdraví – za 1 hodinu a 19 minut," popisuje Jaroslav Petrouš.

Všechny peníze dětem

Neskutečné byly výkony i všech ostatních handicapovaných, ať už dorazili na Sněžku po svých, anebo s asistencí. A vlastně všech, kdo se osobně výstupu zúčastnili. „Společně jsme vyšlápli rekordní sumu pro těžce zdravotně postižené děti," dodává Kateřina Klasnová. Jen benefičních triček se podařilo prodat 3200, zbytek vybrané sumy tvoří příspěvky od drobných anonymních dárců, ale také partnerů nadačního fondu.
Rodině Matýska Sivaka předal Nadační fond KlaPeto v Peci pod Sněžkou symbolický šek na 165 tisíc korun. Peníze poslouží Matýskovi na speciální autosedačku, cvičení a zakoupení automobilu, aby s ním mohla rodina dojíždět za lékaři a na rehabilitace.

„Ostatní peníze rozdělíme do poslední koruny dalším handicapovaným dětem na slavnostní podzimní benefici. Všechny děti představíme na webu a Facebooku KlaPeta. Máme obrovskou radost, že díky vybrané částce můžeme opět rozšířit naši KlaPeto rodinu.
A už teď se těšíme na další ročník, který proběhne opět poslední květnovou sobotu, tedy 25. května 2019," dodává Kateřina Klasnová.

Neskutečné byly hlavně výkony všech handicapovaných, ať už vyšli na Sněžku po svých, anebo s asistencí

Sbírka na handicapované děti

stále běží. Přispívat můžete na transparentní účet Nadačního fondu KlaPeto: 2001375049/2010. Na webu www.klapeto.cz jsou stále k dostání benefiční trička i další předměty.

Lukáš Podroužek zvládl legendární Vasův běh

Před čtyřmi lety jsme v LeasePlan magazínu vyprávěli příběh tehdy nejstaršího zaměstnance české pobočky, programátora IT oddělení Miroslava Šimona. Velkého sportovce, který se ve svých 62 letech úspěšně popral s největší výzvou lyžařských vytrvalců – legendárním Vasovým během. Miroslav Šimon mezitím odešel na zasloužený odpočinek, ale v české pobočce LeasePlanu mu vyrostl zdatný pokračovatel.

Senior Sales Manager Lukáš Podroužek se vydal na Vasův běh letos. Také on musel na trati přetrpět bolest i řadu krizí, ale nevzdal se. Tady je jeho vyprávění, které pro nás sepsal. Pro někoho může být inspirací do další lyžařské sezóny. A my ostatní se zimním tématem aspoň trošku ochladíme v těchto horkých dnech.

Jak to začalo

Je 5. března 2017 a v televizi začínám sledovat 91. ročník slavného Vasova běhu ze Sälenu do Mory ve Švédsku. Startovní výstřel a 16 tisíc účastníků se vydává na 90 km dlouhou trať. Kamery snímají elitní závodníky na čele, ale samozřejmě i odvážlivce, kteří stojí úplně vzadu, někde v desáté vlně. A já dostávám šílený nápad. Beru telefon a provokuji tátu: „Když koukám na ty lidi na Vasáku, tak bych to snad zvládnul taky."
„Zkus si na Šumavě zajet 60 km a pak to půjde. Zážitek to je určitě nádherný, mrzí mě, že jsem to tenkrát před 40 lety nejel."
„No tak ještě můžeš."
„Tak jedem příští rok!"
I přes všechny plány nakonec v přípravě zvládnu ujet na běžkách jen zhruba 100 km. Táta na Šumavě tráví mnohem více času a i přes všemožné zdravotní problémy najede nějakých 450 km.

Jsme na místě

Ve čtvrtek 1. března vyrážíme staříčkým karavanem kamaráda Karla. Auto občas zazlobí, ale dojede. Do cílového města Mora vjíždíme druhý den kolem 23. hodiny. Následující dopoledne se přesouváme do místa startu, do vesničky Sälen. Jdeme si vyzvednout čísla, mažeme lyže a projedeme se kousek po trati. Zjišťujeme, že ten úvodní kopec je daleko prudší, než jak vypadá v televizi. Regulérní sjezdovka!
Příští den před půl osmou vyrážíme ke startu. V ledvince pár vosků, telefon, nějaké energetické tyčinky a láhev čaje. A v ruce pytel od pořadatelů se startovním číslem, do kterého si dáváme věci na první převlečení v cíli. Pokud se tam tedy dostaneme.
Uzavřený startovní prostor je úplně plný, posouváme se kousíček dopředu, kde je trochu místa. Pokládáme lyže a trochu se rozcvičujeme, už se to blíží. Čeká nás 90 km do cíle v městečku Mora, vzdálenost, kterou jsme nikdy v životě neujeli, mnoho hodin sportovního výkonu a tvrdé práce. Ale jdeme do toho.

Start

Jsou asi dvě minuty do startu, naposledy si přejeme šťastnou cestu. 8.00 hodin. Start. Obrovská masa lidí se dává do pohybu. Občas míjíme odložené lyže těch, kteří se někde zapomněli, v dálce vidíme přibíhat desítky závodníků, kteří nestihli start. Ale je to asi jedno, protože po několika stech metrech se dostáváme do prvního trychtýře, kde se všechno zastaví a pomaličku se ty tisícovky lidí rovnají do úzké sjezdovky. Krok za krokem se posouváme stromečkem nahoru. Trnu, aby mi někdo nezlomil hůlku.
Na nejvyšším místě trati jsme asi za 50 minut, je tam cedule 87 km do cíle. Šest stop, vpravo jedou ti pomalejší, vlevo ti rychlejší. Teoreticky. Prakticky se to míchá všelijak. Sněží o dost více, než říkala

předpověď, a tak lyže jedou trošku hůř, je to znát hlavně z kopce. Terén se mírně vlní, tempo výborné, zatím je to pohoda.

Kilometr po kilometru

První občerstvovačka a časová kontrola je na 11. kilometru ve Småganu. Podává se iontový nápoj, tradiční borůvková polévka, ochucená voda nebo kafe. A k tomu houska. Všechno je teplé. Vsadil jsem na ionťák a udělal jsem dobře, táta viděl závodníka zvracejícího fialovou vodu.
Druhá občerstvovačka je na 24. km v Mångsbodarně. Povedlo se mi najet plánovanou rezervu více jak hodinu. Před třetí občerstvovačkou na 35. km v Risbergu jedeme do dlouhého kopce. Začínají mě chytat křeče a cítím ramena i záda. Vzpomínám si na slova tátova kamaráda, zkušeného dálkového běžkaře: „Prvních 30 km je pohoda, od 30. do 70. km máš krizi a od 70. je ti to už líto vzdát."
Blíží se polovina závodu, občerstvovačka a kontrola v Evertsbergu na 47. km. Pořád si držím bezpečně hodinovou rezervu. Během minuty do sebe kopnu pití a říkám si, že teď bude chvilku sjezd a za 4 km bude už vzdálenost do cíle začínat číslicí 3. Po dlouhém sjezdu mě chytají křeče do stehen, chvilkami záda, po jednom z odrazů mě začíná bolet pravé tříslo. Říkám si, že lepší

„Po dlouhém sjezdu mě chytají křeče do stehen, chvilkami záda, při jednom z odrazů mě začíná bolet pravé tříslo. Říkám si, že lepší už to nebude."

už to nebude. Občas mi přijde, že nějakou ceduli s počtem km do cíle museli vynechat. Jenže ani jedna nechyběla...
Další občerstvovačka v Oxbergu je na 62. km, čísla na tabulích začínají dvojkou, rezerva na limit dostatečná. Teď to přece už musím dojet.

Hlavně nevyhladovět

Kdo tvrdí, že Vasák je z kopce, nemá pravdu. Trať se pořád vlní, některá stoupání jsou i na stromeček, i když nejsou moc dlouhá. Pořád si omílám v hlavě rady, že nikdy nesmím dopustit pocit hladu a musím neustále pít, ideálně na každé kontrole. Zastavuji u týmu Volva, kde mají připravené energetické gely pro své závodníky, a prosím je, jestli můžu jeden dostat. S úsměvem a přáním hodně štěstí mi vyhoví. Podél cesty jsou všude fanoušci, mockrát slyším své jméno, lidi mají v telefonech aplikace, kde podle čísla poznají, kdo kolem nich jede.
Předposlední kontrola na 71. km v Hökbergu. Snažím se nemyslet na to, co všechno mě bolí. Opět se potvrzují slova zkušených, že s únavou bude přicházet postupně zima, cítím ji na prstech u nohou i na rukách.
Poslední občerstvovačka je v Eldrisu 9 km před cílem. Už je šero, naposledy se napiju a vyrážím vstříc městečku Mora. Finální úsek je osvětlen, někde jsou lampy, někde hoří svíčky, je to silný zážitek. V jednu chvíli se rozhlížím po svých spolubojovnících, kteří dřou ve stopách kolem mě. Jsou tu mladí lidé, staří veteráni, holky... V duchu si říkám: „Klobouk dolů před všemi, že jste se dostali až sem."

Cíl. Je to nádhera!

Po vyjetí z lesa už v dálce vidím krásně osvětlené městečko Mora. Zbývají poslední dva kilometry, podjezd pod mostkem, který známe z televize, krátký kopeček, zatáčka a na konci dlouhé rovinky konečně cíl. Moderátor neustále povzbuzuje dojíždějící závodníky, řadu z nich jmenuje.
Úžasní diváci tlačí každého do cíle. Je neuvěřitelné, že mnoho diváků vydrží až do příjezdu posledního závodníka v půl deváté večer. Ohromně si užívám cílovou rovinku. Jsem tady! Čas 10.55. Okamžitě si dělám v cíli fotku na památku. Splnil se mi veliký sen, dojel jsem Vasák. Krásný pocit, který stojí za tu dřinu.
Volám tátovi, který je také úspěšně v cíli, a jedu autobusem do tělocvičny, kde mám připravený pytel s oblečením ze startu, usedám do tepla a přichází obrovská úleva. Zapínám telefon a nestačím se divit, kolik lidí sledovalo závod online, jak si spousta mých kamarádů a kolegů vyměňovala informace o mé aktuální poloze, času, dokonce si na webu stahují fotky z Vasaloppet TV. Začíná chodit velká hromada gratulací, je to nádhera.
Večer si vyzvedáváme diplomy a kolem půl deváté vyrážíme na zpáteční cestu domů. Při maximální rychlosti 90 km/h nás čeká více jak 24 hodin jízdy.

Kia Ceed III

Tygří nos

Ceed přišel o apostrof ve svém jméně a bude uveden jako pětidveřový hatchback a kombi a koncem roku se objeví další dvě, prozatím tajné verze.

Hatchback se nezměnil v délce (4310 mm) ani v rozvoru náprav (2650 mm). Proporce vozu jsou však odlišné. Přední převis byl zkrácen o 20 mm a ten zadní o stejnou hodnotu prodloužen. Pata sloupku A se navíc posunula o 68 mm vzad, což zlepší výhled z vozu a zvýší úroveň ochrany při případné nehodě.
Stylistický tým Petera Schreyera se při návrhu novinky nechal inspirovat úspěšným liftbackem Kia Stinger, což je patrné zejména z řešení členitého předního nárazníku a nižší masky chladiče v typickém designu připomínajícímu tygří nos. Lépe vybavené verze Ceedu dostanou hlavní světlomety bi-LED s projektory obklopenými čtyřmi segmenty LED na každé straně. Také zadní svítilny mohou být sestaveny z LED.
Zavazadlový prostor v základním objemu nabyl na 395 l. Pracoviště řidiče plně odpovídá ostatním současným typům Kia, takže vyniká rozměrnými a velmi přehledně rozloženými přepínači a ovladači. Přední sedadla mohou být vyhřívaná i ventilovaná, to řidičovo lze mít plně elektricky stavitelné s paměťmi, a vyhřívaný je též volant.
Do prostoru výrazně vystupující středový monitor může mít úhlopříčku až 8 palců. Multimediální systém zahrnuje veškerou myslitelnou konektivitu od propojení s chytrými telefony (Apple Car Play i Android Auto) až po aplikace nabízející třeba aktuální přehled o hustotě provozu, parkovacích kapacitách, blízkých čerpacích stanicích nebo předpovědi počasí.
Základem bude konvenční, atmosféricky plněný čtyřválec 1.4 MPi/ /73 kW, následovaný přeplňovanými agregáty T-GDI 1.0/88 kW, 1.4/103 kW a 1.6/150 kW s přímým vstřikováním. Nový Ceed bude také nabízen s výrazně modernizovanou podobou čtyřválce 1.6 l (CRDi), a to ve dvou výkonových verzích (85 a 100 kW). Standardem je pohon předních kol a šestistupňová manuální převodovka, kromě motorů 1.4 a 1.0 l bude možné připlácet za sedmistupňové dvouspojkové rychlostní skříně DCT. Připraven bude navíc paket ECO s žaluziemi před chladičem, nižší světlou výškou, zakrytým podvozkem a speciálními pneumatikami Michelin.
Nový Ceed se stává, podobně jak tomu bylo u předchozích dvou generací, výkladní skříní vývoje značky Kia. Přináší například druhou úroveň poloautonomního řízení (0 – 130 km/h) v podobě adaptivního tempomatu, schopného v součinnosti s vedením v jízdním pruhu (LKAS) například samostatné jízdy v kolonách. Standardem všech verzí bude autonomní brzdění v kritických situacích (AEB), udržování v jízdním pruhu, samočinné přepínání dálkových svítilen (HBA) či sledování únavy řidiče. Připlácet se bude za vylepšený AEB s detekcí chodců nebo hlídání mrtvých úhlů zrcátek. Přepínač jízdních režimů umožňuje vybírat ze dvou nastavení (Comfort a Sport), upravujících odezvu plynového pedálu a posilovače řízení.
Nový Ceed působí dojmem většího, poněkud dospělejšího vozu. Oceníte zejména kvalitnější izolaci od závěsů kol, podběhů a poháněcího ústrojí. Zkušenosti konstruktérů s laděním víceprvkových závěsů zadních kol jsou evidentní, nový Ceed je jistý jak při rychlé jízdě přímým směrem, tak i v utáhlých zatáčkách.
Nová Kia Ceed se stává dalším z pilířů v ofenzivě jihokorejského koncernu, jehož cílem je stát se v roce 2021 prodejně nejúspěšnější asijskou automobilkou v Evropě. Samozřejmostí zůstává záruka na sedm let nebo 150 000 km. Prodeje startují s paletou 12 barev (polovina z nich je nová) a několika sadami lisovaných i slitinových ráfků s průměrem 15 až 17 palců.

Sv. Kryštof patřil k nejoblíbenějším patronům cestovatelů, právě k němu hlavně směřovaly modlitby při odjezdu. Paleta přání ukazuje, čeho se cestující nejvíce báli. Svatí je měli ochránit před nebezpečím těla i duše, zvláště před lupiči a nepřízní počasí, před hady a divokou zvěří, na moři před piráty a bouřemi i před prohnaností lidí a ďábla.

Cestování ve středověku

Loučení před cestou připomínalo přípravu na smrt

V průběhu středověku se zformovala celá plejáda světců, kteří byli považováni za ochránce cestovatelů – Tři králové, Rafael, Tobiáš, Gabriel či Kryštof

S odjezdem na delší cestu je neoddělitelně spjato loučení. Středověký člověk si mnohem více než dnes uvědomoval, že se nemusí vrátit zpět. Rituály spojené s loučením tak nabývaly podoby, jako když se lidé připravovali na smrt.

Sepsat závěť před cestou se stalo u zámožnějších samozřejmostí. Bylo třeba uspořádat rodinné záležitosti, vyrovnat dluhy, smířit se s nepřáteli, předplatit si modlitby za spásu duše, ustavit poručníky panství i svých dětí. Vlastní rituál loučení se pak odehrával podle pravidel jednotlivých společenských vrstev. Nejvíce zpráv se nám dochovalo přirozeně z panovnického prostředí.

Odložená výprava

Pražský kanovník Kosmas, autor nejstarší české kroniky, přibližuje zajímavou příhodu, jak probíhal odjezd ze země u přemyslovského knížete Spytihněva II. Ve chvíli, kdy byli na znamení odjezdu zvednuty korouhve knížecí družiny, přiřítila se

k panovníkovi jakási vdova. Hlasitě plačíc mu líbala nohy a prosila, aby potrestal jejího nepřítele, který jí učinil velké škody. Spytihněv se nad vdovou slitoval a slíbil jí: „Učiním tak, až se z výpravy vrátím." S tím se však prosebnice nespokojila: „A což, nevrátíš-li se, komu přenecháš, aby mne pomstil? Proč pomíjíš odplatu, když máš moc svěřenou přímo od Boha?" Na tato slova prý Spytihněv seskočil z koně, přerušil výpravu, našel onoho protivníka a spravedlivým soudem ho potrestal.
Dnes již nedokážeme říci, nakolik kronikář vylíčil reálnou situaci a nakolik šlo o exemplum, které mělo ukázat na vzorové chování panovníka při odjezdu do ciziny. Péče o spravedlnost, zejména vůči vdovám a sirotkům, patřila ve středověkém myšlení k prvořadým úkolům vládce a ten byl povinen ji zajistit – byť by byl jedním, zdánlivě nevýznamným případem zdržen odjezd na výpravu. Každopádně v kronikářově historce spatřujeme ideální podobu panovnického odjezdu, která byla podle Kosmy v přímém protikladu vůči tomu, co se dělo v jeho době.

Modlitba, či meč?

Svérázně probíhal rovněž odjezd novopečeného knížete Soběslava, který se chystal do boje s římským králem Lotharem. Zatímco knížecí družiníci čekali na svého pána, Soběslav místo povelu k odjezdu obcházel kostely a modlil se, aby tím získal boží ochranu. U svých souputníků narazil spíše na rozpaky, ty se ale později rozplynuly, když knížecí vojsko zázračně porazilo výraznou přesilu říšské armády. Vítězství bylo chápáno jako projev nebeské přízně, kterou zajistil Soběslav svými modlitbami při odjezdu. Opět můžeme spekulovat, nakolik se v tomto líčení zračí skutečná událost, a nakolik kronikář, jímž byl tentokrát jakýsi mnich sázavského

Podle mnohých rozhodla bitvu u Chlumce (1126) chrabrost českých bojovníků. Vzdělanci dávali přednost výkladu, že to byly především modlitby, které kníže Soběslav při odjezdu vykonal v nejrůznějších kostelech.

kláštera, chtěl ukázat, že si jeho oblíbený panovník zajistil boží přízeň. Tu si šlo ale naklonit i jinými způsoby. V průběhu středověku se zformovala celá plejáda světců, kteří byli považováni za ochránce cestovatelů – Tři králové, Rafael, Tobiáš, Gabriel či Kryštof. K nim také směřovaly modlitby cestovatelů, a nejen modlitby. Ne nadarmo dal Vasco da Gama při svých dalekých plavbách jména svým vlajkovým lodím Sao Gabriel a Sao Rafael. To Kryštof Kolumbus, jemuž přitom přízeň zajišťovalo již jeho křestní jméno, šel ještě dál, a svoji loď svěřil do ochrany Panny Marie – jmenovala se Santa Maria.

Raději se neotáčet...

Nejpůsobivější svědectví o loučení před cestou dává přirozeně milostná poezie. Srdceryvné scény, jaké najdeme například v Písni o Nibelunzích, jsou dojemné dodnes. Ovšem působivé je i svědectví francouzského šlechtice Jeana de Joinville, který před odjezdem na křížovou výpravu uspořádal čtyřdenní slavnostní rozlučku. Pátý den poprosil přítomné o odpuštění všech křivd, a poté se pokorně vydal na cestu – pěšky, jen v žíněné košili a s poutnickou holí. Později vzpomínal: „Při odchodu jsem se nechtěl obrátit, abych neviděl rodný Joinville – ze strachu, že mi pukne srdce při pohledu na zámek, který tam zanechávám se svými dvěma dětmi."

Robert Novotný

Jean de Joinville, který nám zprostředkoval působivé svědectví o odjezdu na křížovou výpravu.

Křížovka

Jestli se chystáte o prázdninách autem na Slovensko, možná zkusíte využít autovlaků Českých drah. V současnosti jezdí do tří slovenských měst. A která to jsou? Jejich jména najdete v dnešní tajence.

Vždy blízko vás!

Přezouvejte ve Vaší servisní síti BestDrive.

BestDrive je jediná česká a slovenská síť auto- a pneuservisů, která patří do německého koncernu Continental. V současné době najdete servisy s touto značkou nejen v České republice, ale i na Slovensku a v dalších zemích Evropy. Jednotný koncept servisní sítě BestDrive s téměř 180 pobočkami v rámci ČR a SR umožňuje unikátní pokrytí obou států nabídkou profesionálních pneuservisních a autoservisních služeb.

Servisní síť BestDrive se neustále vyvíjí. Vylepšujeme svou nabídku tak, abychom zákazníkům mohli předložit pneuservisní i autoservisní služby v maximální kvalitě. Vše v duchu našeho firemního motta: **Vy jezdíte, my se staráme.** S tím souvisí i neustálé investování do technického vybavení našich servisů, abychom byli schopni udržet vysoký standard našich služeb. Díky tomu, že jsme součástí koncernu Continental, který dnes už nejsou „jen" pneumatiky, ale celá řada automotive high-tech komponentů – máme přístup k nejnovějším informacím a technologiím i z široké automotive oblasti.

Služby v BestDrive

Většina našich zákazníků ocení naše flexibilní pneuservisní služby. Nabízíme široké portfolio pneumatik mnoha značek (Continental, Uniroyal, Semperit, Barum, Matador, Bridgestone, GoodYear, Michelin nebo např. Sava), profesionální osobní i nákladní pneuservis, služby pneuservisu v prostorách zákazníka, pick-up servis nebo pick-up servis plus, kdy auto u zákazníka vyzvedneme, v našich servisech přezujeme a vracíme zpět k zákazníkovi. Velmi populární je služba mezisezónního uskladnění pneumatik. Pro řidiče je to o maximálním komfortu a pohodlí. My za něj nepotřebné pneumatiky v servisech BestDrive uskladníme. V podmínkách, které jsou pro skladování pneumatik i ráfků ideální.

S pneumatikami velmi úzce souvisí kontrola a seřízení geometrie – služba, která maximalizuje využití pneumatik, ale souvisí i s bezpečností i komfortem jízdy. Kromě toho naše servisy nabízejí i celou řadu dalších autoservisních služeb. Od výměny olejů, provozních kapalin a autobaterií, přes servis brzd, tlumičů, výfuků až po servis a dezinfekci klimatizace. Vždy je pro nás prioritní kvalita nabízených služeb v celé servisní síti BestDrive.

Novinky v BestDrive

Od poloviny roku 2016 má BestDrive také tři nové velkokapacitní pobočky (bývalé ATU) v Praze, Plzni a Ostravě se špičkovým servisním a autoservisním zázemím včetně kapacit na skladování. Výhodou poboček je i extrémně luxusní prostor pro zákazníky.

Editorial. The CEO of LeasePlan Czech Republic Martin Brix informs about news from the company.
Page 3

LeasePlan News. The latest news from the world of LeasePlan.
Pages 4–5

I am a dedicated enthusiast. An interview with Petr Mašek, the Financial Manager of the Czech branch of LeasePlan.
Pages 6–9

Find used cars at the modern website of CarNext.cz. Unlike the previous website version, the new one provides buyers with more options when searching for a car.
Pages 10–11

At Shell you can refuel and pay without getting off your car. Just scan a QR code, set the required financial limit in the mobile app and then all to be done is inserting the fuel pump nozzle in the fuel tank.
Pages 12–13

Trains and road vehicles should complement each other efficiently. An interview with Pavel Krtek, the CEO of České dráhy, an important LeasePlan client.
Pages 14–17

Enjoy experiences at the autodrome in Most. Autodrom Most has appointed LeasePlan their main partner this year.
Pages 18

Children had fun with caterhams. At the beginning of April, caterhams brought joy not only to grown-ups but also to children from the Dlažkovice foster home also thanks to LeasePlan.
Pages 19–21

Why we need information on drivers. Precise and timely contact with drivers allows improving and speeding up the provision of individual services. For example, when settling insured events.
Pages 22–23

The summer has begun at Zbraslav. The annual LeasePlan Invitational golf tournament took place at the Zbraslav City Gold course on June 8.
Pages 24–25

LP Magazine test. The modernization of Fabia, one of the crucial models in the ŠKODA AUTO a.s. production program, introduced a slightly adjusted front part of the car, new materials and assisting systems, and resulted in removing diesel engine options.
Pages 26–29

In some countries electric cars represent the cheapest option. Check the Car Cost Index analysis conclusions.
Pages 36–37

The Čistá mobilita (Clean Mobility) association promotes alternative types of drive. LeasePlan has initiated cooperation with an organization associating parties interested in new technologies.
Pages 38–40

Operating leasing and taxes.
Petr Mašek, the Financial Manager of LeasePlan talks about tax changes and news.
Page 41

Updates in the network of contractual partners. See an overview of current updates in the list of LeasePlan contractual partners.
Page 41

The automobile future will not be easy, but "eascy". According to PwC experts all trends will affect the functioning of the value chain within the automobile industry.
Pages 42–44

Drivers´ Club takes bicyclist into account. Kola Beroun is now included in the list of partners of bonus program that is open to all LeasePlan car drivers.
Pages 46–47

New records were seen during the beneficial climb to the Sněžka Mountain. The 6th charity climb to the Sněžka Mountain which is regularly supported by LeasePlan took place on Sunday, May 27.
Pages 48–49

Lukáš Podroužek has managed to complete the legendary Vasa Race (Vasaloppet). LeasePlan's Senior Sales Manager tells about his experiences during the famous event.
Pages 50–52

Goodbyes before leaving for journeys resembled preparations for death. Medieval people realized more than we do that they might not be able to return home.
Pages 54–55

Crossword puzzle
Page 56

Čtvrtletník společnosti LeasePlan Česká republika, Léto 2018. 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. 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@leaseplan.cz, www.leaseplan.cz

VŽDY NĚCO **NAVÍC**

S NOVÝM CNG AUTEM ZATOČÍTE S NÁKLADY I EMISEMI.

S výraznou slevou na nové CNG auto šetříte nejen svoji peněženku, ale i životní prostředí a zároveň jezdíte jen za 1 Kč/km.

800 134 134
www.ppas.cz

PRAŽSKÁ PLYNÁRENSKÁ

KIA

The Power to Surprise

Business Line, optimální verze pro firemní zákazníky.

Ve svém kombi teď máte vše, co vám pomůže dostat se v byznysu dál. Verze **Business Line** vás nadchne **nízkými provozními náklady** úsporného dieselového motoru s kombinovanou spotřebou od **4,4 l/100 km**. Kromě luxusních **552 litrů** zavazadlového prostoru najdete na palubě **bohatou výbavu**, ve které nechybí navigace, automatická klimatizace, tempomat, přední a zadní parkovací asistent, kožený volant, bezpečnostní systémy a mnoho dalších moderních nezbytností. **Záruka 7 let** pak pro vás už bude jen příjemnou tečkou na závěr.

7 LET ZÁRUKA
DŮKAZ KVALITY

Kia Optima SW: kombinovaná spotřeba 4,4–8,2 l/100 km. Emise CO_2 113–191 g/km. Vyobrazení vozu je pouze ilustrativní.
Pro bližší informace navštivte www.kia.com nebo kontaktujte svého prodejce Kia.