

JARO 2019, 19. ROČNÍK
CENA 45 Kč

LeasePlan

Magazín

Dakar je jen jeden!

Reportáž z jedenáctého ročníku
Africa Eco Race

**Eurokomisařka
Věra Jourová:**

Chceme být zodpovědní, a přitom
neztratit konkurenceschopnost





RENAULT
Passion for life

Renault MEGANE

Technologií k úspěchu



3 karosářská provedení

Spotřeba od 3,5 l / 100 km

Nová generace motorů Blue dCi a TCe

Nabídka je pouze informativní a není závaznou nabídkou k uzavření kupní smlouvy. Renault MEGANE: spotřeba 3,5–7,7 (l/100 km), emise CO₂ 102–140 (g/km); Renault MEGANE Grandtour: spotřeba 3,5–7,7 (l/100 km), emise CO₂ 102–140 (g/km); Renault MEGANE GrandCoupé: spotřeba 3,8–7,2 (l/100 km), emise CO₂ 106–131 (g/km). Uvedené spotřeby paliva a emise CO₂ jsou změřeny metodikou stanovenou dle platných právních předpisů vyžadovaných pro homologaci vozidla. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní.

Obsah

4 LeasePlan News

Aktuality ze světa LeasePlanu

6 Služby LeasePlanu

Komunikace s vámi je pro nás důležitá

8 Rozhovor magazínu

Risk Director Michal Kožuch:

Nejdůležitější je kontakt s klientem

12 Rozhovor magazínu

Věra Jourová: Chceme být zodpovědní, a přitom neztratit konkurenceschopnost

16 LeasePlan EV Readiness Index 2019

Příprava na nástup elektromobility pokročila v celé Evropě

18 Reportáž LeasePlanu

Dakar je jen jeden!

24 Klient LeasePlanu

Wienerberger: Velkou výhodou je jednotné nastavená car policy

28 Dodavatel LeasePlanu

Síť AUTOFIT nabízí kvalitu autorizovaných servisů

30 Setkání LeasePlanu

S klienty v zapadáných Krkonoších

32 Test LP magazínu

Volkswagen Touareg – Vítězné SUV

36 Test LP magazínu

Škoda Scala – Zaměřeno na rozum

42 LeasePlan podporuje

Fandové aut to věděli dávno: Dycky Most!

46 Cena pro nejlepší závodníky

Prestižní Zlatý volant získal už po jedenácté Jan Kopecký

48 Daňový sloupek Petra Maška (65. část)

Vyznáte se v účtování leasingu?

49 Změny v síti smluvních partnerů

50 Příběhy LeasePlanu

Málem se utopil na Islandu, cestování se ale nevzdá.

54 Cestování ve středověku

První kurýry často za špatné zprávy zbili

56 Zábava

Křížovka

Vážení čtenáři,

vítejte na stránkách prvního LeasePlan magazínu roku 2019. Mimo jiné Vám v něm předkládáme analýzu LeasePlan EV Readiness Index, kterou nechala vypracovat naše centrála. Cílem bylo zjistit, jak jsou jednotlivé evropské země připraveny na nástup elektromobility. V konkurenci 22 států se na nejvyšší příčce umístilo podle očekávání Norsko, následovaly Nizozemsko a Švédsko. Dobře si vedly i další vyspělé země: Rakousko, Finsko, Německo nebo Velká Británie. Opačný konec žebříčku patří Česku a dalším státům z bývalého východního bloku, které doplňuje Řecko. Potvrdilo se tedy, že mezi rozmachem čisté mobility a silou národní ekonomiky existuje přímá souvislost.

Nelze však všechno svádět na peníze. Jak ukázala analýza, země z horní poloviny žebříčku jsou výrazně ambicióznější, pokud jde o vládní pobídky na podporu zelené mobility, a zároveň jsou mnohem dál v budování sítě nabíjecích stanic. Právě v těchto směrech má Česká republika velký prostor pro zlepšování.

Je třeba podpořit trend, který i u nás začíná nabírat na dynamice. Více a více firem se hlásí k aktivní ochraně životního prostředí, některé si „zelené“ vozy pořizují z prestižních důvodů. Vozidla s alternativním pohonem jsou často i ekonomickou volbou. Platí to zejména pro auta jezdící na CNG, ale v některých specifických případech už i pro vozy poháněné elektřinou.

Alternativní auta si pořizují jak menší dynamické společnosti, tak velké nadnárodní korporace. Uvedu jeden příklad: Loni jsme vyhráli ve velkém tendru energetické skupiny innogy. Od začátku

letošního roku jsme převzali do správy 1400 jejích užitkových automobilů a v příštích pěti letech jí dodáme 900 nových osobních vozů. Půjde zejména o auta jezdící na CNG, výrazné zastoupení ale budou mít hybridy i elektromobily.

Je zřejmé, kudy se vývoj začíná ubírat... Za LeasePlan mohu příslibit, že Vám přechod na alternativní pohony maximálně usnadníme.

Čistá mobilita ale není jediným tématem tohoto magazínu. S českou eurokomisařkou Věrou Jourovou jsme mluvili o tom, jak vidí budoucnost evropského automobilového průmyslu, který se musí vypořádávat se stále většími regulačními tlaky. Milovníci adrenalinových zážitků si určitě s chutí přečtou vyprávění o posledním ročníku závodu Africa Eco Race. Dozvíte se také, co jsme pro Vás na letošek přichystali ve spolupráci s naším partnerem Autodromem Most. A spoustu dalších tipů a informací.

Přeji Vám příjemné počtení a krásné jaro!

Martin Brix

generální ředitel společnosti LeasePlan Česká republika



Číslo vydání

1 822 200

Na konci loňského roku měl LeasePlan ve své celosvětové flotile 1 822 200 vozů. Bylo to o 4,4 % více než v závěru roku 2017. „V naší hlavní oblasti, v Car-as-a-Service (auto jako

služba), kde se zaměřujeme na nová vozidla, jsme loni pokračovali ve velmi dobrém výkonu. V průběhu roku také významně vzrostl prodej vysoce kvalitních ojetých vozů

prostřednictvím platformy CarNext.com,” řekl k výsledkům generální ředitel LeasePlan Corporation Tex Gunning.

V Nizozemsku chystají elektrické solární auto

Nizozemská pobočka LeasePlanu se dohodla na spolupráci s nizozemskou firmou Lightyear, první společností na světě, která hodlá na trh uvést elektrické solární auto. Pobočka bude nabízet operativní leasing tohoto vozu nazvaného Lightyear One. Pilotní série vozidel by měla na silnice vyrazit už v příštím roce. Lightyear One bude prvním elektrickým automobilem s integrovanými solárními články. Ty jsou v podnebí, které panuje v Nizozemsku, schopny vyprodukovat energii potřebnou na ujetí 8 až 10 tisíc kilometrů za rok. Konstrukce vozu je zatím přísně tajná, ví se pouze to, že půjde o pětimístný hatchback s pohonem všech kol a dojezdem až 800 kilometrů.



VŽDY NĚCO NAVÍC

POZNEJTE SE ZÁKAZNICKOU KARTOU KRÁSY USA



**VYHRAJTE POZNÁVACÍ ZÁJEZD pro 2 osoby
OD ESO TRAVEL a poznejte krásy
jihozápadu USA, kde navštívíte klíčové
parky, města a získáte úžasné zážitky
nebo VSTUPENKY NA ČESKÝ PLES, který lze
zažít jen jednou v roce či další zajímavé ceny.**
www.ppas.cz/soutez



Termín soutěže: 1. března - 30. června 2019

Losování proběhne: 8. července 2019

Pokud ještě nemáte Zákaznickou kartu, získejte ji ZDARMA v našich obchodních kancelářích, prostřednictvím www.ppas.cz nebo na vybraných pobočkách České pošty.

www.esotravel.cz | www.ceskyples.cz | www.ppas.cz



**PRAŽSKÁ
PLYNÁRENSKÁ**

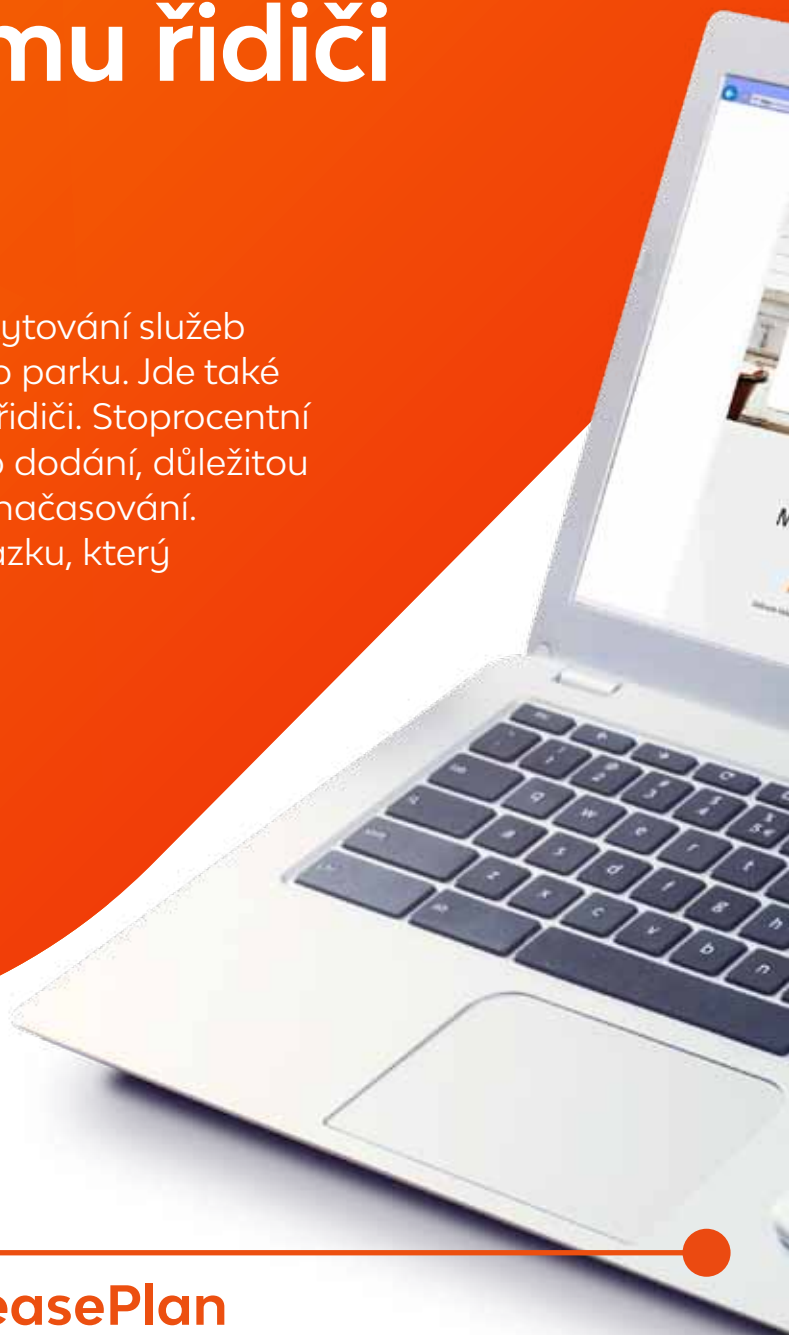
Správnou komunikací ke spokojenému řidiči

Smluvní vztah s klientem není jen o poskytování služeb operativního leasingu a správě vozového parku. Jde také o navázání vztahu s uživateli vozidel – s řidiči. Stoprocentní poskytnutí služby není jen otázkou jejího dodání, důležitou roli hrají také komunikace a její správné načasování. Je to jako ve fungujícím partnerském svazku, který se bez kvalitní komunikace neobejde.

Řidiči vozidel LeasePlanu mají své starosti, svůj pracovní program, svoje plány na večer či víkend. Naším úkolem je poskytnout jim všechny služby, které jim zajistí mobilitu, a s tím i bezproblémový den podle jejich plánu. Minulý rok jsme proto představili několik novinek zaměřených na komunikaci s řidiči a rozšířili jsme portfolio poskytovaných služeb.

MyLeasePlan

K tradičním formám základní komunikace přes internetové formuláře a telefonní linku přibyla před několika měsíci platforma MyLeasePlan. Nová aplikace pro mobilní telefony umožňuje řidičům jednoduchý přístup ke všem našim službám a podává jim informace o způsobu čerpání. Stačí pár kliků a hned vědí, co mohou využít a na jaké služby mají nárok. Bonusem je možnost čerpání výhod v programu Drivers' Club.





Objednávání do servisu

Další novinkou bylo rozšíření služeb o objednávání do servisu. Jsme rádi, že i přes náročnost tohoto procesu z pohledu koordinace hned několika poskytovatelů v jeden okamžik je služba od prvního okamžiku pozitivně hodnocena. I přesto je určitě prostor pro další zlepšení či zrychlení několika procesních kroků.

Nechceme nikoho zahltit informacemi, nebo po něm chtít řešení. Naopak. Naším cílem je maximálně usnadnit a urychlit celý proces od objednání služby přes vyzvednutí vozidla, případné přistavení náhradního automobilu, až k opětovnému předání vozidla zákazníkovi. Aby tohle všechno fungovalo, vyhodnocujeme postřehy řidičů prostřednictvím dotazníků s žádostí o jejich zpětnou vazbu. Toto je ta nejcennější zpětná vazba. Všechny získané informace každý měsíc vyhodnocujeme a dále podle nich upravujeme naše služby.

Driver set

Poslední novinkou je nový Driver set, který je součástí každého vozidla. Řidič v něm najde všechny informace potřebné k hladkému čerpání služeb, na které má nárok. Záměrem bylo zpracovat Driver set tak, aby obsahoval co nejpřesnější údaje a aby jejich vyhledání bylo co možná nejrychlejší.



Tento rok máme v plánu představit další novinky, s kterými se určitě pochlubíme v příštích číslech LeasePlan magazínu.

Risk Director Michal Kožuch:

Nejdůležitější je kontakt s klientem



Michal Kožuch nastoupil do LeasePlanu v roce 2008, hned po studiích na Vysoké škole ekonomické v Praze. „Popravdě řečeno to byla úplná náhoda,“ říká nový Risk Director české pobočky, „LeasePlan jsem do té doby neznal ani jsem nikdy nebyl fanoušek do motorových vozidel.

Měl jsem ale poměrně jasno, jakým směrem se má moje profesní kariéra ubírat, a tak jsem poptal firmy, ve kterých jsem tyto představy mohl realizovat. Vzpomínám si, že po přijímacím řízení jsem se rozhodoval mezi dvěma nabídkami. S odstupem času můžu hodnotit: výběr LeasePlanu byl zaručeně správnou volbou.“

Dosud jste vedl oddělení rizik z pozice Controlling & Risk Managera. Jaké vlastně byly důvody pro zřízení nového postu Risk Director?

Risk management byl původně součástí finančního oddělení. Na základě doporučení EBA (European Banking Authority) se naše centrála rozhodla pro jednotné organizační uspořádání v rámci celé společnosti. Z toho důvodu došlo k osamostatnění oddělení řízení rizik napříč celou skupinou. Tato změna vedla k vytvoření nové pozice Risk Director, která je přímo podřízená generálnímu řediteli společnosti. Pro náš tým se však nic zásadního

nezměnilo. Rizika i povinnosti jsou stále stejné a my pokračujeme ve velice úzké spolupráci s kolegy z ostatních oddělení, zejména z financí, obchodu a operativy.

Váš tým má za úkol hodnotit bonitu stávajících i potenciálních klientů firmy. Mohl byste popsat proceduru, jak takové hodnocení probíhá?

Dříve než navážeme spolupráci s klientem, zajímá nás, jak bude schopný dostát svým budoucím závazkům. Bonitu podniku hodnotíme pomocí finančních výkazů klienta. Přihlížíme také k souboru informací, které získáváme z různých zdrojů, jde například o údaje z bankovních registrů, které nám pomáhají analyzovat platební morálku klienta.

Co se stane, když u stávajícího zákazníka objevíte možná rizika ohledně kredibility? Jakým způsobem mu v takové situaci můžete pomoci?

Nejdůležitější je kontakt s klientem.



V případě včasné komunikace se vždy snažíme najít cestu, která bude vyhovovat oběma stranám. Jedním z častých řešení takovéto situace je úprava parametrů leasingu, například změny doby pronájmu, což umožní rozložení splátek do jiného časového období.

Jak často se přihodí, že vás sám klient dopředu upozorní, že u něj z objektivních příčin nastanou problémy s platební kázní? Dokážete takový postup zohlednit v dalším jednání?

Často se to nestává. Většina našich klientů jsou zavedené společnosti, často jde o firmy s mezinárodní působností, kde jsou taková rizika malá. Nebojíme se však navázat spolupráci ani se startupy, a tady je pro nás prvotní kreditní analýza velice důležitá. Platební disciplínu

našich klientů pak monitorujeme na denní bázi. Pokud nás klient z vlastní vůle osloví a upozorní na možné problémy, je to pro nás pozitivní signál, že chce situaci řešit. V takových případech se s ním vždy snažíme najít společnou řeč.

Součástí vaší práce je také řešení pohledávek. Mohl byste zhodnotit vývoj v této oblasti během posledních let? A myslíte si, že případné ekonomické ochlazení přinese nárůst objemu pohledávek po lhůtě splatnosti?

Pokud se podívám na trend vývoje pohledávek v delším horizontu, tak lze vysledovat závislost s vývojem HDP. Zpravidla platí, že pohledávky po splatnosti kopírují vývoj ekonomického cyklu s ročním zpožděním. Proto je predikce makroekonomických

ukazatelů pro nás velice důležitá a hraje významnou roli v případě hodnocení kreditního rizika.

Jaké jsou další úkoly vašeho oddělení?

Kromě kreditního rizika a managementu pohledávek je naše oddělení zodpovědné za řízení provozního rizika, jehož cílem je zlepšovat interní procesy či postupy a tím eliminovat pravděpodobnost vzniku provozních ztrát. Dále jsme společně s oddělením operativy zodpovědní za oblast asset risk – snažíme se odhadnout vývoj prodejních hodnot ojetých automobilů. Ve spolupráci s finančním oddělením zodpovídáme za oblast treasury a v neposlední řadě máme na starost oblast compliance.



Do LeasePlanu jste nastoupil na pozici Credit Analyst. To byla v roce 2008, tedy za vrcholící finanční krize, asi dost horká pozice. Jak na tu dobu vzpomínáte? Přinesla nějaké poznatky, které využíváte i dnes?

To je pravda, začátky byly poměrně obtížné. Naše oddělení navíc prošlo poměrně velkou personální obměnou. Tým seniorních analytiků vystřídal juniorní tým, v jehož čele byl výborný Risk Manager, který nám předával své znalosti a nebál se na nás delegovat i složitější úkoly. Pochopil jsem, že dobře fungující tým je klíčem k úspěchu.

S LeasePlanem jste doposud spojil celý svůj profesní život. Co pro vás vlastně znamená?

Práci beru jako přirozenou součást života, neumím si představit chodit do zaměstnání jen kvůli penězům. Chci dělat něco, co mě baví, co má smysl, a být v přátelském kolektivu. Toto vše LeasePlan splňuje, proto se sem každé ráno rád vracím.

Jak trávíte volný čas?

Většinu svého volného času se snažím trávit s rodinou. Mám dvě dcery, které vedu ke sportu, máme rádi plavání, jízdu na kole a lyžování. Když mi zbude čas na sebe, rád si zahraju fotbal a badminton.

„Nebojíme se navázat spolupráci ani se startupy, a tady je pro nás prvotní kreditní analýza velice důležitá“

Věra Jourová:

Chceme být zodpovědní, a přitom neztratit konkurenceschopnost



Koncem května si zvolíme poslance do Evropského parlamentu. Výsledky voleb pak předurčí nové složení Evropské komise. V té současné zastává post eurokomisařky pro spravedlnost, ochranu spotřebitelů a otázky rovnosti pohlaví Věra Jourová.

Věra Jourová

je od listopadu 2014 komisařkou pro spravedlnost, ochranu spotřebitelů a otázky rovnosti pohlaví v Evropské komisi, kterou vede Jean-Claude Juncker. Před odchodem do Bruselu byla deset měsíců ministryní pro místní rozvoj ve vládě premiéra Bohuslava Sobotky, a to jako kandidátka hnutí ANO 2011. V Evropské komisi se mimo jiné zabývá reformou v oblasti ochrany osobních údajů, modernizací a zjednodušením předpisů zaměřených na ochranu spotřebitelů při nákupech digitální cestou a on-line. Důležitými tématy Věry Jourové jsou také boj proti diskriminaci a s tím související posilování rovnosti žen a mužů.

Nejvýše postavená Češka v hierarchii evropské politiky přijala krátce před Vánoci pozvání na pražskou konferenci Dítě v síti, jejímž partnerem byl i LeasePlan. Využili jsme příležitosti a poprosili paní eurokomisařku o rozhovor. Bavili jsme se o nebezpečích, která na děti i dospělé číhají v kyberprostoru, ale také o tom, jak Věra Jourová a po tažmo celá komise vnímá aktuální vyhlídky evropského automobilového průmyslu.

Nástrahy digitálního světa

Mluvíme spolu na konferenci Dítě v síti. Vy se problematice bezpečnosti v digitálním světě věnujete v rámci své práce v Evropské komisi. Kdybyste měla formulovat jeden konkrétní krok, který by měla Evropa udělat ve snaze o větší ochranu dětí před hrozbami on-line světa, který by to byl?

Řeknu vám, na co už se zaměřujeme, a to v rámci nařízení o ochraně osobních údajů. Je to regulace toho, do jaké míry můžou děti autonomně fungovat na internetu a poskytovat svoje soukromá data. Dali jsme tam pravidlo, že je potřeba rodičovský souhlas k tomu, aby děti byly na sítích, v České republice to platí pro děti do 15 let. Původně jsme měli představu, že to bude v celé Evropské unii do 16 let, ale členské státy si to chtěly udělat podle svého, takže nakonec jsme souhlasili, ať si každá země stanoví tuto věkovou hranici sama. Má to smysl, protože děti si

neuvědomují, co vše může způsobit, když na internet pustí soukromé informace o tom, kde se pohybují, jak žijí, co dělají ve volném čase. My nechceme vyvolat paranoii, ale rozumnou opatrnost. Vzhledem k tomu, že děti zatím takovou míru ostražitosti nemají, tak v souvislosti s GDPR je hodně vysvětlovacích kampaní, které apelují hlavně na rodiče a na školu, aby to dětem vysvětlovali. Zároveň Evropská unie financuje řadu projektů, které mají zvýšit informovanost o možných rizicích, která na děti číhají na internetu. Projekty jsou realizovány většinou přes školy a přes různé organizace, jedním z příkladů je i konference Dítě v síti.

Jak se stavíte k problematice kyberšikan?

To je velice bolestná otázka. Děti jsou jí vystavené stejně jako dospělí, možná i více. Víme, jak spolu na síti komunikují, jak dovedou být kruté a přímé, že se množí případy velice brutální šikany na internetu, které mnohdy skončily i osobní tragédií. Proto je potřeba, aby působila škola i rodiče a aby si děti uvědomovaly, že když o někom například napíší, že je nějakým způsobem postižený, že tím ubližují a že to může mít velké důsledky. Dalším velkým problémem je dětská pornografie. Existuje legislativa, která jasně říká, že se dětská pornografie a zneužívání dětí tímto způsobem zakazuje. Firmy už mají povinnost takový obsah mazat a nahlášovat. Pokud jde o kyberšikanu, tam je na jednotlivých státech, aby se k tomu postavily, ale já si myslím, že je na to třeba jít hlavně přes výchovu.

Určité riziko by nastalo, kdyby stejnou cestou nešli ostatní hlavní ekonomičtí hráči, jako jsou Spojené státy a Čína



Ochrana dat v automobilovém byznysu

Společnost LeasePlan, pro jehož klientský magazín si povídáme, působí v oblasti správy firemních automobilových flotil, která prochází etapou prudkého rozmachu digitalizace služeb, stejně jako celý automobilový průmysl. V nedávném průzkumu KPMG se 80 % manažerů přiklonilo k názoru, že budoucnost patří on-line prodeji automobilů, více než polovina z nich si myslí, že do sedmi let zanikne až 50 % klasických kamenných dealerství aut. Vy se zabýváte tématem ochrany spotřebitelů při on-line nákupech. V čem spatřujete největší rizika takové razantní změny v oblasti prodeje automobilů? Myslíte si, že jsme na to připraveni?

My se snažíme hlavně o to, aby se pravidla a právní předpisy včetně pravidel pro smluvní uspořádání takovýchto vztahů uplatnily pro on-line obchody stejně, jako se uplatňují v obchodování off-line. V evropské legislativě teď klademe důraz na to, aby se omezilo riziko, že když si od někoho kupuju on-line, tak na něj nevidím, nevím, kde má sídlo, nemluví s tím dealerem, neprobíhá mezi námi žádný fyzický kontakt ani nějaká jasnější identifikace druhé strany obchodního vztahu. Takže my chceme, aby prodejní on-line platformy zajistily, aby spotřebitel věděl, od koho službu anebo produkt kupuje. Ve schvalovacím procesu je legislativa, kterou jsem navrhovala v rámci balíčku tzv. Nové politiky pro spotřebitele (New Deal for Consumers), kde se definuje právní odpovědnost prodejní platformy. Když tedy platforma nezajistí, abyste věděl, odkud si

službu nebo produkt kupujete, pak je právně odpovědná pro případ, že je něco špatně. Pokud pak spotřebitel neuspěje s reklamací, protože vlastně ani neví, vůči komu reklamaci požadovat, bude to mít dopad na platformu, která takové internetové tržiště umožnila.

V polovině prosince jsem měla zásadní jednání, které má vést k harmonizaci smluvních podmínek pro nákupy na internetu. V zásadě chceme, aby spotřebitel, který si něco kupuje z jiné členské země on-line, nemohl být zaskočen nějakou smluvní obezličkou, s níž přijde prodejce. Chceme proto harmonizovat záruční lhůty, břemeno důkazů pro případ, že se něco děje špatně na straně prodejce, ale i hierarchii práv, a to i s ohledem na životní prostředí – to znamená, že první v této hierarchii má být snaha opravit produkt a vyměnit ho, teprve potom vracet peníze. Cílem je, aby minimální zaručené smluvní podmínky byly všude v Evropě stejné. Pokud ale třeba prodáváte auta a chcete jít se záruční lhůtou na šest nebo sedm let, je to konkurenční otázka a výhoda, které samozřejmě nikdo nebrání.

Vidíte jako problém otázku bezpečnosti tzv. chytrých aut z pohledu ochrany dat o uživateli vozidel? Myslíte si, že tato oblast bude vyžadovat speciální evropskou legislativu?

I pro automobilky platí obecná pravidla o ochraně osobních údajů jako pro všechny ostatní subjekty. Právě v tomto sektoru se nám často míchají osobní údaje s těmi neosobními, tedy s průmyslovými daty, která nepodléhají tak přísným předpisům jako ryze osobní data. Speciální legislativu pro problematiku chytrých aut ale nepřipravujeme, chceme také tady



aplikovat obecná práva. V rámci strategie umělé inteligence, kam spadá třeba i autonomní řízení, se budou zkoumat důsledky propojování i vzhledem k osobním datům, ale teď je to ve fázi analýzy, prověřování a výzkumů. V oblasti umělé inteligence jsme přijali velice opatrný přístup. Komise je kritizovaná ze strany řady politiků, že nepřišla s tvrdou regulací. Já si ale myslím, že když vidíme, jak v digitální oblasti obecně i konkrétně v umělé inteligenci Evropa pokulhává za Amerikou a za Čínou, tak je zapotřebí tomu ponechat volnější prostor, abychom nedusili inovace a abychom tuto sféru nechali rozvíjet. Samozřejmě ne na úkor ochrany osobních dat lidí. V rámci GDPR je zásadní pokyn, aby se data anonymizovala v prvním okamžiku, ve kterém je získáte. Poté už nepotřebujete, aby byla identifikovatelná s konkrétní osobou. To je velmi tvrdé pravidlo – anonymizovat anebo pseudonymizovat data, která chcete dál využívat třeba pro nějaké analytické účely, tak, aby nebylo znát, jaké osoby se týkají.

Automobilky pod tlakem

V roce 2013 představila Evropská komise akční plán na posílení evropského automobilového průmyslu pro období do roku 2020. Realita je ale taková, že evropské automobilky jsou dnes pod mnohem větším politickým tlakem, než tomu bylo dříve, a to zejména v souvislosti se zaváděním přísnějších emisních norem. Myslíte si, že právě toto je správná cesta pro posílení evropského automobilového průmyslu? Nevidíte v tom určité riziko pro udržení konkurenceschopnosti Evropy? Určité riziko by nastalo, kdyby

stejnou cestou nešli ostatní hlavní ekonomičtí hráči, jako jsou Spojené státy a Čína, ale také tam tyto tlaky jsou. I když samozřejmě Čína je s velkým otazníkem. V USA jsou velké tlaky, aby se automobilový průmysl choval více zodpovědně i vůči životnímu prostředí, a aby se tedy přecházelo na technologie, které budou v tomto ohledu příznivější. Pravda je, že do toho vstupuje potíž s odstoupením Spojených států od Pařížské dohody o klimatu, což je postoj amerického prezidenta Trumpa. Pokud ale vím, celá řada vlivných lidí s tím nesouhlasí, a proto si myslím, že je ještě otázka další vnitroamerické diskuse o tom, jak se bude situace vyvíjet dál. Nevěřím tomu, že by Spojené státy úplně rezignovaly na odpovědnost za budoucnost planety, a tady se opravdu bavíme o globálním měřítku. Evropa je v tomto dlouhodobě na špici, my se chceme chovat zodpovědně i k tomu, co přijde po nás, a myslím si, že je to správná cesta. Samozřejmě je ale otázka míry, kam až tlačit výrobce, co je technologicky schůdné, co je schůdné ve vztahu ke světové konkurenceschopnosti.

Podle už citovaného průzkumu KPMG šéfové předních automobilek očekávají, že se podíl Evropy na celkové automobilové produkci sníží ze současných 15% na 5% do roku 2030. Pro Českou republiku je přitom automobilový průmysl klíčový. Jak argumentujete zástupcům českých firem z prostředí automotive, kteří se obávají dalšího vývoje?

Přiznám se, že jim neargumentuji, protože v rámci své pozice v Evropské komisi se touto otázkou nezabývám. Argumentaci proto nechávám na kolegy.

Konference Dítě v síti

Jak přežít v době sociálních sítí, fake news, hoaxů a vůbec v každodenním přísunu informací? A jak zabránit tomu, aby si děti a mladí lidé nepletli virtuální prostor s reálným světem? Takové a podobné otázky si pokládali hosté konference Dítě v síti, která za účasti eurokomisařky Věry Jourové proběhla 13. prosince loňského roku v pražském networkingovém centru Opero. LeasePlan ČR se stal partnerem akce a jeho generální ředitel Martin Brix byl i jedním z přednášejících. S dalšími příspěvky vystoupili generální ředitel Microsoftu pro Českou republiku a Slovensko Rudolf Urbánek, Senta Čermáková z poradenské firmy Deloitte, ústřední školní inspektor Tomáš Zatloukal, známý internetový publicista Daniel Dočekal, ředitel Unie vydavatelů Václav Mach, šéfredaktor pořádajícího magazínu Flowee Jan Müller, ale i jedna z nejznámějších influencerek Gabriela Heclová, která na vlastní kůži zažila, jak obtížné je čelit tlaku fanoušků na síti.

LeasePlan EV Readiness Index 2019

Příprava na nástup elektromobility pokročila v celé Evropě

Pořízení elektromobilu je dostupnou volbou ve stále větším počtu evropských zemí. To je závěr výzkumu, který zveřejnil LeasePlan u příležitosti lednového Světového ekonomického fóra v Davosu.

V Česku je nástup pomalejší

Letošní vydání každoroční analýzy LeasePlan EV Readiness Index ukazuje, že nejlépe připravenými zeměmi Evropy na razantní nástup elektromobilů jsou Norsko, Nizozemsko, Švédsko a Rakousko.

Česká republika naopak patří mezi nejméně nachystané státy, v žebříčku 22 sledovaných zemí skončila třetí od konce. Přesto také u nás je patrné mírné zlepšení, což potvrzuje i zkušenost tuzemské pobočky LeasePlanu.

„Ve flotilách našich zákazníků podíl alternativních pohonů včetně elektromobilů neustále roste, byť pozvolna. Stále více firem přemýšlí o elektromobilitě jako o reálné, ekonomicky konkurenceschopné variantě. Řada společností si pořizuje elektromobily také proto, aby jasně deklarovala svou

odpovědnost za kvalitu životního prostředí, jistou roli hraje i otázka prestiže a image,” říká Martin Brix, generální ředitel společnosti LeasePlan Česká republika.

Zlepšení v celé Evropě

Index připravenosti LeasePlanu je komplexní analýzou, která sleduje čtyři faktory:

- podíl elektromobilů (včetně plug-in hybridů) na trhu
- vyspělost infrastruktury nabíjecích stanic
- existenci a úroveň vládních pobídek
- zkušenosti LeasePlanu s elektromobilitou v dané zemi

Tentokrát poprvé všechny země v indexu zaznamenaly v porovnání s minulým rokem lepší skóre, což

Řada společností si pořizuje elektromobily také proto, aby jasně deklarovala svou odpovědnost za kvalitu životního prostředí

signalizuje zvýšenou připravenost na přechod na elektromobilitu na celém kontinentě. Míra zlepšení se však v Evropě značně liší. Hlavní vliv na posun v připravenosti na nástup elektromobility v jednotlivých zemích má zejména zlepšení infrastruktury nabíjení vozů a také zvýšení počtu nabízených modelů elektrických vozidel. Tex Gunning, generální ředitel společnosti LeasePlan, k výsledkům

Co vyplývá z letošního průzkumu

- Ve srovnání s loňským rokem všech 22 zemí prokázalo zlepšení připravenosti na nástup elektromobility, a to vlivem zvýšení dostupnosti nových elektrických modelů s delším dojezdem a také lepší infrastruktury pro jejich nabíjení.
- Finsko (poskočilo o 7 míst), Německo (+4) a Portugalsko (+4) výrazně zlepšily své hodnocení, a to díky lepší infrastruktuře nabíjecích stanic, vyššímu podílu registrací elektrovozidel a atraktivnějším vládním pobídkám.
- Podíl elektrovozidel na celkovém automobilovém trhu se nyní v konkrétních zemích pohybuje v řádu jednotek procent: například v Portugalsku jim náleží 3,1% ze všech nových registrací, v Nizozemsku 5,1%, ve Finsku 5,2% a ve Švédsku 7,6%. Nezpochybnitelným lídrem v této oblasti zůstává Norsko, kde je 53% všech nově registrovaných vozidel úplně anebo částečně elektrických.
- Nejvíce veřejně dostupných nabíjecích stanic je v Nizozemsku (83 196), Německu (37 405) a ve Francii (34 558). Po přepočtu na počet obyvatel si v tomto ohledu vedou nejlépe Nizozemsko (4,8 nabíjecí stanice na 1000 obyvatel), Norsko (4,5) a Lucembursko (1,9).
- S nejvyšší vládní podporou mohou počítat uživatelé elektrovozidel v Rakousku, Irsku, Německu a Nizozemsku. Jedná se hlavně o dotace na nákup vozu, daňové výhody při jeho registraci, úlevy na dani z příjmu, silniční dani anebo na DPH.

výzkumu uvedl: „Politici musí zesílit společné kroky v oblasti zdanění a infrastruktury nabíjení, aby elektrický pohon byl životaschopnou volbou pro každého v celé Evropě. Přestože náš index připravenosti ukazuje, že jízda na elektřinu se stává dostupnou alternativou ve stále větším počtu

zemí, máme před sebou pořád ještě dlouhou cestu k době, kdy budeme elektromobily řídit všichni. Přechod na elektřinu je jednou z nejjednodušších věcí, kterou můžeme udělat, abychom pomohli vypořádat se s klimatickými změnami. Každý by měl mít možnost jezdit zeleně!“

Česká republika má co zlepšovat

V souhrnném hodnocení připravenosti na nástup elektromobility se Česká republika v porovnání s dalšími 21 evropskými zeměmi ocitla až na 20. místě v pořadí. Tabulka nabízí pohled na celkové pořadí všech zemí. Sledovanými kritérii byly například vyspělost trhu (počet registrovaných elektrovozidel a jejich podíl na trhu), dobíjecí infrastruktura (počet dobíjecích stanic, počet obyvatel na jednu stanic) anebo úroveň vládních pobídek.

LeasePlan EV Readiness Index

1.	Norsko
2.	Nizozemsko
3.	Švédsko
4.	Rakousko
5.	Finsko
6.–7.	Německo
6.–7.	Velká Británie
8.	Portugalsko
9.–11.	Belgie
9.–11.	Lucembursko
9.–11.	Irsko
12.–13.	Francie
12.–13.	Švýcarsko
14.–15.	Dánsko
14.–15.	Španělsko
16.	Maďarsko
17.	Itálie
18.–19.	Rumunsko
18.–19.	Slovensko
20.	Česká republika
21.	Řecko
22.	Polsko



Dakar

je jen jeden!



Když se v roce 2009 přestěhovala nejslavnější dálková soutěž Rallye Dakar z neklidných afrických končin do Jižní Ameriky, kompletně se změnil její charakter. Místo maratonských etap se závodníci dočkali relativně krátkých rychlostních zkoušek a dlouhých přejezdů, místo nekonečných dun na ně čekaly pětisícové Andy. V té době se parta dobrodruhů ale rozhodla, že Dakar je jen jeden, a udělali konkurenční soutěž, která se jede přes Maroko a Mauritanii až do Dakaru, hlavního města Senegalu.



I když, parta dobrodruhů... Asi není úplně fér tak nazývat lidi kolem Reného Metge a Jeana-Louise Schlessera, dvou dakarských legend, kteří jsou skálopevně přesvědčeni, že Dakar patří do Afriky. „Oba dva Afriku milujeme a je nám blízký duch dálkového závodění. Preferujeme obtížné etapy v písku, kde víc než síla aut a peněz rozhoduje umění jezdců a jejich navigátorů,“ řekl Jean-Louis Schlessier hned při prvním briefingu soutěže Africa Eco Race, která měla ostrý start na Nový rok v 4:27 ráno. „Letošní ročník bude hodně o navigaci, v Mauritánii se pojedje přes hodně dlouhá dunová pole a v Maroku se můžete těšit na náročné etapy v pohoří Atlas,“ slíbil závodníkům. A svůj slib dodržel...

Duny, hory, kamení...

René Metge, stejně jako Schlessier, je bývalý dakarský závodník, několikaletý šéf Rallye Dakar

a aktuálně sportovní ředitel soutěže Africa Eco Race, která se jede s přídomkem Road to Dakar. Byl to on, kdo vždy prosazoval co nejtěžší podmínky, ostatně když v roce 1987 převzal po tragické smrti zakladatele soutěže Thierryho Sabina její vedení, tak po prvních pěti etapách vypadlo čtyřicet procent závodníků. „O tom tento typ závodů byl, je a bude. Alespoň tak to oba dva cítíme,“ řekl Metge v jednom z mnoha rozhovorů.

A letošní, již jedenáctý ročník Africa Eco Race byl fantastickou jízdou s etapami o délce až pět set kilometrů, které byly náročné na navigaci, ale i na terén. Nekonečná dunová pole v Mauritánii, přejezd pohoří Atlas i rychlé kamenité pisty v Maroku, dohromady 6500 kilometrů, z toho víc jak čtyři tisíce závodních. Nebo ještě jinak – pět závodních etap v Maroku, šest v Mauritánii a finálová jízda v Senegalu.

1500 km pro náhradní díl

Pořadatelé rádi mluví o tom, že závodníky spojuje týmový duch, a že tady pořád panuje přátelská atmosféra. Je to pravda. Na večerní setkání u ohně v bivaku, na vzájemnou pomoc mezi jednotlivými závodníky v závodě, ale třeba i ohledně nastavení stroje nebo jízdní techniky, na to budou všichni účastníci závodu ještě dlouho vzpomínat.

„Je to extrémně náročný závod na vytrvalost, fyzickou kondici, připravenost strojů a navigaci,“ popisuje Tomáš Tomeček, který se na start Africa Eco Race postavil už po deváté. „Ale i když budete mít jeden den problém, neznamená to, že v závodě končíte. Pořadatelé umožňují všem závodníkům dál pokračovat, byť s penalizací. To je příjemná změna oproti pravidlům jiných dálkových soutěží.“

Když tohle říkal na startu závodu, ještě netušil, že bude jedním z těch, kteří tohle pravidlo využijí.

Mechanici pracují na autech do hluboké noci, někdy až do rána...



Letošní, již jedenáctý ročník Africa Eco Race byl fantastickou jízdou s etapami o délce až pět set kilometrů.

Právě Tomeček totiž psal jeden z nejsilnějších příběhů letošního dakarského závodu. Zatímco vloni opanoval kategorii kamionů a dojel na absolutním druhém místě i mezi automobily, tak letos ho ještě v první polovině soutěže zastavil technický problém. „Uprostřed dun praskla spojková hřídel, součástka, která se za patnáct let závodění s Tatrou nepokazila,“ vrtěl hlavou v cíli etapy, kam ho dotáhl asistenční kamion. A protože ji neměl, začal souboj s časem. Náhradní díl v Africe totiž byl, ale 1500 kilometrů daleko. „Tři dny předtím se porouchala jiná Tatra, a tak jsme se domluvili, že si můžeme ten kus půjčit. Chvilí jsme zkoušeli přemluvit organizátora, že tam zaletíme jejich letadlem, ale nakonec tam jeli moji mechanici na otočku. Tři tisíce kilometrů v jednom kuse...“ Tomeček nakonec pokračoval a v cíli u Růžového jezera v Dakaru byl pátý, poté, co vyhrál tři etapy. Kamiony pak opanovala portugalská závodnice Elisabete Jacinto, první žena, která vyhrála dálkovou rallye za volantem závodního trucku.

Strhující příběhy

Těch příběhů tam ale bylo víc... Takový souboj Botturiho a Ulevastera o vítězství mezi motorkami, kdy je po 4022 ostrých kilometrech dělilo v cíli jen necelých pět minut, to byla strhující záležitost celé soutěže. Dramatické to bylo i mezi auty, kdy po drsné vzájemné nehodě dvou bugin Optimus, které se srazily jen pár desítek metrů před cílem při souboji o etapové vítězství, zvítězil celkově

Extrémně náročné písky v Mauritánii byly a jsou opravdovým kořením závodu Africa Eco Race



Buginy Optimus jsou pouštní speciály s výkonem 450 koní



Tomáš Tomeček je se svojí Tatrou pravidelným účastníkem a technika jeho jízdy v dunách bere dech



Během soutěže jsou neustále ve vzduchu vrtulníky a letadlo, zajišťují případnou rychlou pomoc



spolehlivý Jean-Pierre Strug. A když vám pak táhne na třiašedesát a vy na motorce dokážete vyhrát svou třídu a dojet v první desítce, tak jako se to povedlo slovenskému motorkáři Jánovi Zaťkovi, pak se nediňte, že se slaví dlouho do noci. Ale úspěchem bylo pro každého už jen dojet do cíle...

„Polámané ruce a nohy, několik otřesů mozku, motorka, co shořela na škvarek, noční bloudění v dunách... Naštěstí se nestalo nic horšího. Tohle je zase moje vítězství,” řekl v cíli u Růžového jezera Jean-Louis Schlessler, ředitel závodu a sám bývalý závodník. „Opět jsme udělali hodně náročný, ale přitom dobře zabezpečený závod. Jsem na to pyšný.” A má na co!

Právě bezpečnost byla totiž pro mnohé argumentem, proč

se konkurenční Rallye Dakar přestěhovala (následující ročníky by se měly jet v Saúdské Arábii), ale nikdo ze závodníků nemusel mít pocit, že se mu něco může stát. Perfektně zabezpečené a hlídané bivaky, policejní dohled ve městech, všechny závodní stroje i doprovodná auta pod neustálým dohledem GPS a nakonec čtyři letadla neustále ve vzduchu pro případ nehody nebo nějaké nenadálé události. To všechno je jen důkaz, že to jde, když se chce. „Všechny tratě závodu máme povolené a snažíme se do Afriky přivést peníze a pomoci jí,” říká René Metge. „Bereme, ale taky dáváme. Díky neustálému online sledování všech účastníků se taky nemůže stát, že by někdo opustil trať, nebo že by překračoval rychlostní limity na veřejných

komunikacích, což se původnímu Dakaru občas vytýkalo. Zkrátka se snažíme udělat Africa Eco Race mimořádně atraktivní, ale zároveň bezpečnou pro všechny.”

Je to droga

Pravidelnou otázkou bývá, co je na africké rallye to nejtěžší. Už dávno to není hygiena, protože bivaky uprostřed ničeho mají vlastní záchody a sprchy. Není to ani strach, že se někde ztratíte, protože organizátoři o vás neustále vědí. Někdo říká, že je to neustálý stres a fyzické vypětí, jiný má strach z neúspěchu. Na čem se ale všichni shodují, to jsou extrémní rozdíly v počasí. První dny jsou v noci teploty kus pod nulou a ve stanu je námraza i zevnitř, aby se na konci rallye jelo

Kategorie kamionů je třída sama pro sebe, desetitunová monstra si v rychlosti nezadají s osobními auty



v čtyřicetistupňovém vedru. A shodují se také na tom, že dakarské závodění je tak trochu droga. Závodníci, kteří ještě před pár dny proklínali celé tohle dobrodružství a přísahali, že už nikdy, se většinou jen pár dní po startu začnou shánět po podrobnostech dalšího ročníku. Přemýšlejí, co vylepšit, jak vyladit techniku, jak sehnat víc peněz od sponzorů, jak rozšířit svoje zázemí... Zkrátka hledají recept na úspěch. Přesto zůstává závod Africa Eco Race pravým pouštním maratonom, soutěží, ve které dál zůstává duch zakladatele Rallye Dakar Thierryho Sabineho. Nejde jen o vítězství, jde o celý ten zážitek a o lidi, se kterými ho sdílíte. Jde o splněné sny.

První dny jsou v noci teploty kus pod nulou a ve stanu je námraza i zevnitř, aby se na konci rallye jelo v čtyřicetistupňovém vedru.

Zázemí mají jednotlivé týmy sice profesionální, ale spartánské



Rychlostní průměry některých zkoušek přesáhly 110 km/h



Společné večery a briefinky u ohně – odkaz na původní Dakar



Nehoda dvou Optimusů jen zážrakem skončila bez zranění



Kromě Tomečka jeli závod ještě Lukáš Kvapil a Slováci Ján Zatko a Martin Benko – všichni tři na motocyklech



Wienerberger:

**Velkou výhodou je jednotně
nastavená car policy**

Mezi dlouholeté klienty LeasePlanu patří i významný výrobce stavebních materiálů Wienerberger s.r.o. Firma má ve flotile přibližně 160 vozů. Převažují v ní vozy značky Škoda, kterým patří asi 90% podíl. Wienerberger využívá hlavně osobní automobily jezdící na naftu anebo CNG. „Všechny tyto vozy jsou provozovány formou operativního leasingu, který využíváme od června 2000,“ říká vedoucí nákupu společnosti Wienerberger Richard Slavík.

Proč jste vůbec operativní leasing začali využívat?

Cílem bylo zjednodušit administrativu a evidenci spojenou s naším autoparkem. Proto jsme se rozhodli jednotlivé činnosti, jakými jsou pojištění vozů včetně doplňkových pojištění, vydávání zelených karet nebo přistavování náhradních vozidel, asistenční služby, vystavování palivových karet, pořizování dálničních známek a podobně, převést na externí společnost.

Čím vás oslovila nabídka LeasePlanu?

LeasePlan ve své nabídce nejlépe naplnil naši představu o tom, jak by jednotlivé služby měly fungovat. Zaujal nás jeho konstruktivní přístup a profesionální jednání, vnímali jsme i fakt, že patří stabilně mezi největší hráče na trhu.

V čem vidíte hlavní přínos spolupráce s LeasePlanem pro podniky vašeho typu?

Velkou výhodou je například jednotně nastavený systém pro všechny naše hlavní i dceřiné společnosti, tedy tzv. car policy, v níž máme jasně definované specifikace vozidel. Velmi oceňujeme automatický proces objednávání vozu od jeho konfigurace až po předání řidiči. Důležité také je, že LeasePlan nám své služby dokáže zajistit i v zahraničí.

Můžete jmenovat nějakou konkrétní službu, která vás zaujala?

Je jich více. Například služba Drivers' Service našim řidičům usnadňuje život při řešení pojistných událostí. Na velice vysoké úrovni je reporting, který máme k dispozici. A rád bych zmínil ještě jeden faktor, který je pro nás podstatný – tím je osobní přístup jednotlivých pracovníků LeasePlanu při řešení našich problémů. Pokud LeasePlan udrží nadstandard svých služeb, bude nadále přicházet s novými produkty a tím vším nám zjednodušovat naši práci, pak nemáme důvod dodavatele operativního leasingu měnit.

V jakých oblastech vidíte prostor pro další posun ve spolupráci?

S LeasePlanem jsme v častém kontaktu a společně přemýšlíme o případných vylepšeních. V poslední době se například bavíme o tom, jak aktivněji postupovat při optimalizaci vozového parku nejen vzhledem k nákladům a komfortu pro uživatele, ale také vzhledem k trendům souvisejícím s dopady provozu automobilů na životní prostředí. Jde nám tedy o efektivní začleňování většího počtu vozidel s alternativními pohony do naší flotily.



Richard Slavík
vedoucí nákupu společnosti
Wienerberger

„Velmi oceňujeme automatický proces objednávání vozu od jeho konfigurace až po předání řidiči“

Wienerberger

Úspěch založený na tradici

Historie firmy Wienerberger sahá dvě stě let zpátky a je příběhem odhodlání, pracovitosti a také dobrých nápadů. Už v 50. letech minulého století společnost postavila první tunelovou pec, za ní rychle následovaly další.

Pro lepší představu

- Wienerberger v České republice vyrobí tolik cihel, že by stačily na výstavbu více než 10 000 rodinných domů. Loni se jich přitom u nás celkem postavilo 19 100.
- Na výstavbu jednoho rodinného domu jsou zapotřebí zhruba čtyři kamiony cihel a střešních tašek.
- Nejprodávanejšími cihlami z produkce firmy jsou Porotherm 38T a 44T Profi Dryfix.



Začalo to plnými cihlami

Právě tehdy také došlo k první zásadní změně v sortimentu hlavních výrobků – cihel. Zatímco do té doby byly vyráběny pouze plné zdicí cihly, od tohoto období se začíná s výrobou příčně děrovaných cihel malých formátů. Přelom 70. a 80. let přinesl v důsledku předchozí ropné krize další technologické inovace, které se odrazily ve vývoji nových produktových řad, známých široké veřejnosti pod názvy Porotherm a Poroton. Tato strategie se ukázala jako velmi efektivní a v krátké době vedla k intenzivnímu růstu podnikatelských aktivit společnosti a hospodářských výsledků. Na český trh vstoupil Wienerberger v roce 1992 zakoupením podílu v cihelně Novosedly na jižní Moravě. Postupně byly do skupiny začleněny další cihelny, a to včetně největšího konkurenta, společnosti LATER Chrudim, nebo Cihelny Kinský v Kostelci nad Orlicí. V roce 2015 došlo k začlenění firmy Tondach do skupiny Wienerberger a tím i k výraznému rozšíření produktového portfolia o pálenou střešní krytinu. Zároveň byl zahájen program vedoucí k synergii jednotlivých produktových řad.

Ucelené portfolio

Dnes je Wienerberger největším výrobcem cihel na světě. Z hlediska vývoje i technologie výroby patří ke špičce v oboru.

Technologická zařízení provozovaná na jednotlivých závodech mimo jiné splňují nejvyšší standardy integrované prevence a omezování znečištění (IPPC).

Firma nabízí ucelené portfolio výrobků pro domy s tzv. keramickou obálkou. Jedná se o systémové řešení pro moderní bydlení, jehož základem je využití synergie cihelného systému Porotherm, pálené střešní krytiny Tondach a lícového zdiva Terca.

Při ohlédnutí do historie se zdá vývoj „obyčejné“ cihly až neuvěřitelný. Stále se přizpůsobuje novým požadavkům a mnohdy již naráží na své technologické meze. Díky lidskému umu, znalostem a inovativnímu přístupu lidí ve Wienerbergeru se ale tyto hranice posouvají dál a dál.

Například výrobní program Porotherm byl doplněn o broušené cihly Porotherm AKU Profi, nalézající uplatnění především při výstavbě rodinných domů. Později byla tato řada doplněna cihlami Porotherm AKU Profi Dryfix. Deklarovanou váženou laboratorní neprůzvučnost R_w akustických cihel Porotherm firma neustále ověřuje v praxi zkouškami na již realizovaných stavbách bytových domů. Spojením tradičních a léty prověřených keramických materiálů s moderními technologiemi lze postavit dům na míru každému investorovi, nabídnout vysoký uživatelský komfort a zároveň splnit nejpřísnější nároky energetické náročnosti budov po roce 2020.

BEZPEČNÁ KOLA PRO RADOST



**BLACK
&
SILVER**



NOVINKA

AEZ Panama dark
19", 20", 21"



NOVINKA

AEZ Panama high gloss
19", 20", 21"



NOVINKA

DOTZ Misano dark
17", 18", 19", 20"



NOVINKA

DOTZ Misano grey
17", 18", 19", 20"



DOTZ CP5 dark
16", 17", 18", 19", 20"

Sicu plus

Bezpečnostní šrouby/matice



ZDARMA!
K sadě kol AEZ a DOTZ

Akce platí
od 11. 3. do 17. 5. 2019.



NOVINKA

DEZENT TZ dark/TZ-c dark
15", 16", 17", 18", 19"



DEZENT TY graphite
15", 16", 17", 18"

3D Konfigurator kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
TUNING WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

Síť AUTOFIT: Nabízí kvalitu autorizovaných servisů



Stále více klientů LeasePlanu využívá služeb servisní sítě AUTOFIT, která zahrnuje více než stovku partnerů po celé České republice. Všichni splňují náročná kritéria na kvalitu prací, jež jsou plně srovnatelná s těmi, které klienti uplatňují u autorizovaných servisů. Značka AUTOFIT je zastoupena více než 2200 členy v šestnácti zemích Evropy, v České republice je přítomna od roku 2005. Provozuje ji tady společnost WM Autodíly.



Jaroslav Jiřík
Manažer obchodu a fleetu

Historie této německé značky (v němčině známé pod jménem WM Fahrzeugteile) sahá až na počátek minulého století. Jako jeden z prvních velkoobchodníků s náhradními díly nabídl partnerům servisní služby, které dalece přesahovaly pouhý prodej. V roce 1995 vyvinula AUTOFIT, první servisní koncept nabízející „full-service“ v oblasti technických, organizačních a komunikačních služeb. Jeho tradičními zákazníky jsou i firmy s velkými autoparky včetně leasingových společností. „S LeasePlanem jako lídrem trhu poskytujícího full service leasing a správu firemních vozových parků spolupracujeme od roku 2012. V poslední době evidujeme významný nárůst objemu vozidel servisovaných v rámci naší smluvní sítě AUTOFIT. To svědčí o tom, že máme plnou důvěru a že služby, které nabízíme prostřednictvím našich partnerů, jsou na vysoké úrovni. Mimochodem – naše společnost sama využívá pro svůj vlastní vozový park jeden z nabízených produktů LeasePlanu, a to konkrétně produkt Partner Plan. V současné době v tomto režimu provozujeme 38 zaměstnaneckých vozidel,“ říká Jaroslav Jiřík, manažer obchodu a fleetu společnosti WM Autodíly spol. s r.o.

Náročná kritéria

Vedle vysoké úrovně servisních prací dostávají zákazníci společnosti WM Autodíly, respektive jednotlivých partnerů sítě AUTOFIT, jistotu, že všechny provozovny využívají pouze náhradní díly v originální kvalitě doporučené výrobcem jednotlivých značek, a to za jednotnou plošně nastavenou cenu.

„Servisy musí splňovat náročná kritéria i pokud jde o vzhled, kapacitu nebo personální obsazení. Vše podléhá pravidelné kontrole, abychom tak udrželi vysoký standard, pro který je značka AUTOFIT uznávaná a velmi vyhledávaná. V rámci sítě AUTOFIT jsou naši partneři také kvalitně proškoleni a vybaveni pro servis, opravy a revize vozidel vybavených alternativním pohonem CNG,“ dodává Jaroslav Jiřík.

Firma ale partnery nejenom kontroluje, snaží se také o to, aby jednotlivé servisy měly z její strany patřičnou podporu. Poskytuje jim široký sortiment garážového vybavení i nejmodernější diagnostiky, pestrou nabídku školení anebo informační pomoc na technické lince.

Služby poskytované klientům LeasePlanu

v rámci servisní sítě mezinárodního konceptu AUTOFIT:

- komplexní služby na jednom servisním místě pro všechny značky vozidel
- servis (kompletní záruční a pozáruční servis osobních a lehkých užitkových vozidel všech značek)
- opravy (smluvní partner všech pojišťoven na českém trhu)
- Quick Servis (převzetí vozidla do opravy do 24 hodin od objednání)
- pick-up servis na celém území České republiky 24 hodin od objednání
- hodinové sazby jednotné po celé České republice
- transparentní kalkulace podle časových norem výrobců vozidel
- garance kvality náhradních dílů v originální kvalitě doporučené výrobcem jednotlivých značek za jednotnou plošně nastavenou cenu
- zapůjčení náhradního vozidla po dobu opravy za zvýhodněných sazeb
- zpracování prognózy servisních nákladů na jednotlivé značky vozidel
- vysoká rychlost opravy díky zásobování z největšího skladu náhradních dílů v České republice
- a další doplňkové služby

Vyhrazeno pro klienty LeasePlanu

Řidiči vozidel LeasePlanu pak u nich mají k dispozici plnou škálu servisních i doplňkových služeb. Velkou výhodou je možnost pick-up servisu a také garance přijetí vozidla do opravy do 24 hodin od objednání, a to po celé České republice – takzvaný Quick Servis. „Drobné a běžné opravy umíme vyřešit na počkání. Každý z našich

partnerů má neustále vyhrazenou kapacitu pro zákazníky LeasePlanu, a to v podobě heverového stání pro možnost poskytnout servis bez objednání. Náš servisní partner v rámci konceptu AUTOFIT nikdy zákazníka LeasePlanu neodmítne,“ konstatuje Jaroslav Jiřík. Zároveň dodává, že firma neustále přemýšlí o tom, jak své služby posunout na ještě vyšší úroveň: „V současnosti v České

republice zásadním způsobem modernizujeme svou logistickou strategii. Cílem je dostat maximální množství zboží na každou z devíti lokálních poboček, a být tak zákazníkovi neustále po ruce. Mechanik bude mít všechny běžné potřebné díly k dodání ještě týž den. Při složitějších opravách nejpozději druhý den.“ Brzy prý představí i další novinky určené výhradně klientům LeasePlanu.

WM Autodíly v kostce:

- 250 poboček v 7 zemích
- obrát 1,6 miliardy eur
- 6000 tisíc zaměstnanců
- více jak 170 tisíc položek neustále skladem
- centrální sklady Hedemünden a Nýřany (celková hodnota zboží přes 4 miliardy eur), Nýřany jsou přitom největším skladem ve střední Evropě







S klienty v zapadaných Krkonosích

Kdo byl letos v zimě v Krkonosích, potvrdí, že takovou sněhovou nadílku už naše nejvyšší a nejnavštěvovanější pohoří dlouho nepamatuje. A čím výše jste vyrazili, tím v pohádkovější scénérii jste se ocitli.

Třeba jako zástupci dvanácti významných klientů, které koncem ledna pozval LeasePlan na výlet na krkonošské hřebeny. Zázemí měli v Erlebachově boudě, ležící jen kousek pod legendární Špindlerovkou. Hlavním bodem programu byla celodenní túra na běžkách. Jak je dobře vidět z fotografií, šlo se nádhernou zimní krajinou, počasí bylo výstavní. V nejvyšších partiích byly více než dva metry sněhu. Jednu z lávek museli účastníci výletu překonat v podřepu, jinak by se nevešli pod její dřevěnou střechu. Část trasy se svezli i na vleku. Celkem ujeli osmnáct kilometrů.

Po náročném výšlapu přišel zasloužený odpočinek. Pro ten je Erlebachova bouda jako stvořená. Hostům nabízí výborně vybavené wellness, v restauraci můžete posedět nad skvělým jídlem a popíjet k němu jednu z místních specialit – pivo Erlebach anebo likér zvaný Houbovice, jehož základ tvoří hlíva ústřičná a nejrůznější bylinky. Setkání se prostě vydařilo po všech stránkách.



Erlebachova bouda

má velmi zajímavou historii, která se začala psát už v roce 1784. Mimochodem – dnes známější Špindlerova bouda byla postavena až o čtyřicet let později. Do osudu Erlebachovy boudy výrazně promluvily obě světové války, nástup komunismu i změny společenských poměrů na přelomu 80. a 90. let minulého století. V roce 1961 na základě nařízení o socializaci soukromého vlastnictví převzal boudu národní podnik Centrotex. Od něj ji v roce 1998 koupili manželé Martina a Jiří Tomáškoví, kteří ji provozují v rámci souboru ubytovacích zařízení Resort sv. František. Od roku 2007 je jeho součástí také kaplička sv. Františka s unikátní hvězdnou oblohou na stropu. Výstavbou kapličky si manželé Tomáškoví splnili svůj sen, ostatně Jiří byl v minulosti knězem... Dnes patří Erlebachova bouda mezi nejvyhledávanější a nejoceňovanější hotely v Krkonosích. Například loni ji ekonomický týdeník Euro zařadil do speciální přílohy Top Amazing Places 2018.



Volkswagen Touareg

Vítězné SUV

Třetí generace středně velkého SUV je na trhu teprve půl roku, ale už se v hlasování veřejnosti stihla ve své kategorii stát Autem roku v ČR 2019. Co všechno novinka nabízí?



V závislosti na výbavě lze Touareg vybavit několika displeji systému Innovision Cockpit

Z hlediska designu se Touareg vyvinul podobně jako ostatní modely koncernu Volkswagen, od oblých křivek směrem k ostrým hranám. Ačkoliv je design spíše konzervativní (což je u Volkswagenu běžné), vůz vypadá dominantně. Kromě zadních LED světel jsou k dispozici i volitelné čelní světlomety IQ.Light s technologií LED-Matrix s dynamickou regulací dálkových světel, které vnější tvary hezky dokreslí. Důležitější ale je, že patří v současnosti na absolutní špičku

osvětlovací techniky. Dokáží se přizpůsobovat okolnímu provozu, jsou propojené s navigací a když například dálkovými světly osvětlí dálniční návěst, automaticky omezí vyzařovaný jas právě tímto směrem. Ve spojení se systémem nočního vidění také při jízdě v noci umějí osvětlit chodce a cyklisty na vozovce cíleným světelným paprskem.

Velkou proměnou prošel interiér, který kromě kvalitních, luxusních materiálů, jež jsou u vlajkové lodi značky nutností, nabízí hlavně nový koncept ovládání a zobrazení jednotlivých informací a funkcí.

V závislosti na výbavě lze Touareg vybavit několika displeji systému Innovision Cockpit – 12palcový Digital Cockpit nahrazuje tradiční přístrojový štít a dokáže zobrazit celou řadu funkcí. V kombinaci s head-up displejem plus řidiči nabídne kompletní přehled všeho podstatného přímo v zorném poli řidiče, a to včetně navigačních pokynů. Další 15palcový displej, natočený směrem k řidiči, najdeme uprostřed rozměrné palubní desky. Plně barevný systém lze ovládat několika způsoby, a to prostřednictvím gest, dotyků nebo hlasových pokynů.





Přesně v duchu dnešní doby nechybí celá řada různých funkcí konektivity, přehledy zpráv, počasí a dalších zábavně-informačních doplňků. Samozřejmostí je také bohatá nabídka nejrůznějších bezpečnostních a asistenčních systémů, kterými lze vůz dovybavit ve všech čtyřech výbavových liniích (od základního Touaregu přes Elegance, Atmosphere až

po R-Line). Zmíňme asistent vjezdu do křižovatky, PreCrash systémy, Lane Assist či asistent nočního vidění využívající infračervenou kameru v přední části vozu, jež dokáže identifikovat osoby nebo zvěř. V rámci bohaté luxusní výbavy lze vůz přizpůsobit přání zákazníka, a to nejen zvenku (například až 21palcová kola z lehké slitiny), ale i uvnitř –

nechybí nabídka různých dekorů, nepřímého osvětlení interiéru (až 30 odstínů), vyhřívaných a větraných komfortních sedadel nebo panoramatické prosklené střechy. Prostorný interiér je v této kategorii vozů zásadní. Touareg s délkou přes pět metrů nabízí rozměrný zavazadlový prostor o objemu 810 litrů. Sklopením zadní lavice se dá rozšířit až na 1800 litrů. Samozřejmostí je možnost elektrického ovládání pátých dveří, včetně funkce otevírání pohybem nohy pod nárazníkem.

V současné době je Touareg na českém trhu nabízen s motorem 3.0 TDI, a to ve dvou výkonových verzích – 170 kW (231 k) a 210 kW (286 k). Silnější verze motoru nabízí



při hmotnosti kolem dvou tun velmi přesvědčivou dynamiku: zrychlení na stovku zabere pouze 6,1 s a vůz se zastaví v rozjezdu až v rychlosti 238 km/h. Jedinou možnou převodovkou je osmistupňový automat Tiptronic a jelikož Touareg je rozhodně multifunkčním vozem, který se nezalekne ani terénu, točivý moment 600 N.m je přenášěn vždy na všechna kola. Kombinovaná spotřeba činí 6,6 l/100 km. V rámci příplatkové výbavy lze zvolit jednu ze dvou úrovní vzduchového pérování, jež například automaticky reguluje světlost výšku, náklony a natáčí kola zadní nápravy. Schopný vůz do všech podmínek lze volbou režimu přizpůsobit povrchu či

terénu. Díky slušným nájezdovým úhlům a možnosti zvýšení vzduchového podvozku Touareg sebevědomě zvládne různé druhy méně či středně náročného terénu. Aktuální nabídku motorů brzy rozšíří dvě nové jednotky – benzinový přeplňovaný šestiválec 3.0 TSI a také osmiválec 4.0 TDI, který vyniká zejména točivým momentem 900 Nm. Základní verzi Touaregu lze pořídit již od 1 491 900 Kč, přičemž nejdražší osmiválcový model stojí 2 294 900 Kč. Dobře vybavený model s dobrou výbavou (Elegance/Atmosphere) pořídíte za 1 758 900 Kč. Standardní dvouletá záruka vozu se dá za příplatek prodloužit až na pět let.

Silnější verze motoru nabízí při hmotnosti kolem dvou tun velmi přesvědčivou dynamiku: zrychlení na stovku zabere pouze 6,1 s a vůz se zastaví v rozjezdu až v rychlosti 238 km/h.



Škoda Scala

Zaměřeno na rozum



Škoda Scala je novou modelovou řadou nahrazující dosluhující Rapid. Zaujme poměrně výrazným designem, novým pojetím interiéru, ale přitom je to stále typický zástupce své značky. Je zaměřený racionálně s výbornou praktičností a míří do jednoho z hlavních evropských segmentů.



Škoda Scala se představila v závěru roku 2018 a do prodeje se dostává na jaře 2019. Oficiálně se jedná o nástupce Škody Rapid, nicméně už originální označení napovídá, že to není obyčejná generační výměna. Scala je se svojí pětidveřovou karosérií o délce 4362 mm delší a míří na vrchol segmentu nižší střední třídy, jemuž již mnoho let vládne Volkswagen Golf. Důležité je, že Rapid Spaceback Scala na délku překonává o šest centimetrů, avšak na šířku činí rozdíl 9 centimetrů, a to je opravdu hodně. Scala je tak vozem situovaným spíše mezi předchozí Rapid Spaceback a Octavií.

Škoda Scala se od současné nabídky Škoda výrazně liší svým vzhledem. Automobilka říká,

že nový designový jazyk je více emoční, než tomu bylo u spíše strohého Rapidu. Spolu s touto změnou přichází také několik detailů, které dostane právě Scala jako úplně první model značky. Řeč je například o nápisu „Škoda“ nahrazujícím tradičního logo pod zadním oknem. Druhým zajímavým detailem jsou koncová LED světla s možností objednat takzvané dynamické směrovky. Jde o věc známou třeba od modelů Audi, kdy se jednotlivé diody rozsvěcí postupně. Asi nepřekvapí, že

designový styl této novinky následně přezvou také další připravované modely Škoda.

Nová generace interiéru

Další novinku modelu Scala nejdeme v interiéru. Zde nepřekvapí pouze digitální přístrojový panel, ale také umístění centrálního displeje navigace. Volně stojící obrazovka je lépe na očích než u dřívějších řešení používaných Škodou. Designéři navíc zasadili tento displej do palubní desky tak, aby pod



Dalším z řady prvenství v rámci rodiny modelů značky Škoda je trvalé datové připojení s integrovanou SIM kartou. Všechny verze tak budou disponovat funkcí tísňového volání.

ním zůstala vystupující lišta. Tohle řešení není samoúčelné a nemá být pouze efektní na pohled. Lišta slouží jako opěrka ruky pro snazší klikání prstem na konkrétní místa. V nabídce najdeme tři varianty multimediálního systému s displejem o úhlopříčce až 9,2 palce. Interiér modelu Scala ale zaujme hlavně svojí velikostí. Například vzadu je v podélném směru podobně místa jako u modelu Octavia. Prostorem pro hlavu zadních cestujících pak Scala Octavii dokonce o dva milimetry překonává. Kromě prostorného interiéru se můžeme těšit na nadprůměrně objemný zavazadlový prostor. Základní hodnota 467 litrů je špičkou mezi hatchbacky nižší střední třídy. Po sklopení zadních opěradel bude k dispozici až 1410 litrů.

Vyspělá technika

Po technické stránce přijíždí Scala na nejrozšířenější podvozkové platformě koncernu Volkswagen určené pro modely s napříč uloženými motory. Konkrétně na její nejmenší verzi, která ale byla pro použití u takto velkého vozu významně upravena. Kromě základní verze podvozku nabídne Škoda zákazníkům o 15 mm sníženou sportovní verzi

s elektronicky nastavitelnými tlumiči s dvojicí nastavení tlumičů. Nabídku motoru budou tvořit tři zážehové přeplňované jednotky, jeden vznětový agregát a v průběhu roku 2019 dorazí také čím dál oblíbenější varianta kombinující benzin a CNG. Nejdostupnější Škoda Scala dostane pod kapotu tříválec 1.0 TSI o výkonu 70 kW (95 k), po němž bude následovat jeho silnější verze naladěná na 85 kW (115 k), vrcholem bude čtyřválec 1.5 TSI (110 kW/150 k). Zájemci o diesel mohou sáhnout po jednotce 1.6 TDI (85 kW/115 k) a provedení G-Tec bude pohánět tříválec 1.0 TSI o výkonu 66 kW (90 k). Pokud jde o převodovky, pětistupňový manuál dostane pouze základní benzinový tříválec. U ostatních motorizací si můžete vybrat mezi šestistupňovou manuální převodovkou a sedmistupňovým DSG.

Moderní výbava

Velký posun kupředu znamenají také asistenční systémy, Scala přijde i v této oblasti s několika zajímavými novinkami. Začít můžeme třeba u adaptivních LED světel, případně u adaptivního tempomatu, který bude možné doplnit funkcí Side Assist. Parkovací asistent je schopný nejen do podélného a příčného





parkovacího místa zajet, ale také z něj vyjet.

Z pohledu bezpečnosti je určitě dobré, že každá Scala bez ohledu na konkrétní výbavu bude obsahovat asistent pro jízdu v pruzích (Lane Assist) a přednarázový asistent Front Assist. Ve voze navíc může být až devět airbagů a nechybí ani multikolizní brzda. Dalším z řady prvenství v rámci rodiny modelů značky Škoda je trvalé datové

připojení s integrovanou SIM kartou. Všechny verze tak budou disponovat funkcí tísňového volání. I přes mnoho novinek, které do výrobního programu své značky přináší, je Scala především typickým vozem Škoda zaměřeným na skutečnou funkčnost a atraktivní poměr mezi cenou a užitnou hodnotou. Scala ale nechybí ani reprezentativnost, atraktivní vzhled a široké možnosti individualizace.

9,2 palce

V nabídce najdeme tři varianty multimediálního systému s displejem o úhlopříčce až 9,2 palce.



NOVÁ MAZDA3
ENGINEERED TO A FEELING



DRIVE TOGETHER



Kombinovaná spotřeba 4,1–5,6 l/100 km, emise CO₂ 107–128 g/km.

Fandové aut to věděli dávno:

Dycky Most!

Dycky Most! Tahle nejznámější hláška z populárního seriálu platila pro milovníky automobilismu dávno předtím, než se do severočeského města nastěhoval televizní štáb. Most, to je v jejich očích synonymum pro skvělé zážitky, které jim už od roku 1983 nabízí zdejší autodrom.





Také na letošek má připravený bohatý program. Noční závod, v němž seriálový Luďan díky řidičskému umění svého bratra Pavla, vlastně sestry Dáši, vyhrál tolik potřebné peníze na splacení dluhu, tady ale nečekejte.

„Uvítali jsme, že areál autodromu dostal v seriálu významný prostor. Podle našeho názoru mediální obraz vyzněl pozitivně a odpovídal skutečnosti. Jsme areál otevřený veřejnosti a vedle závodních víkendů pořádáme i řadu dalších zajímavých akcí. Tedy s výjimkou toho, že bychom závodili v noci, to opravdu ne,“ usmívá se PR manažer společnosti Autodrom Most Jan Foukal.

Supersportovní vozy, trucky i motorky

Nová sezona autodromu, mezi jehož partnery patří i letos LeasePlan, nabídne v roce 2019 skvělou podívanou. Stěžejními podniky jsou ADAC GT Masters, The Most American Show NASCAR a Czech Truck Prix. Na své si však přijdou také vyznavači silných a rychlých motocyklů, na velkém závodním okruhu se mohou těšit například na premiéru mezinárodního německého šampionátu Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM), na malém závodním okruhu na polygonu bude současně probíhat národní šampionát minibiků. Po dvouleté přestávce se na sever Čech vrací šampionát pro střední

Evropu Alpe Adria, který se jede i jako mezinárodní mistrovství ČR. Zkrátka nepřijdou ani milovníci historických jednostopých vozidel, a to při již tradičních závodech The Most Historic Motorcycle.

ADAC GT Masters

Mezinárodní šampionát supersportovních vozů ADAC GT Masters se vrací do Mostu po loňské premiéře, diváci jej uvidí o víkendu 17. až 19. května. Představí se například Audi R8 LMS, BMW M6 GT3, Corvette C7 GT3-R, Lamborghini Huracán GT3, Mercedes AMG GT3, Ferrari 488 GT3, Honda NSX GT3 nebo Porsche 911 GT3-R. Výkonnostní rozdíly mezi nimi vyrovnává systém Balance of Performance. Často se tak stává, že v rozdílu jedné vteřiny se pohybuje až dvacítko vozů, což zajišťuje velmi těsné souboje a vystupňuje jejich dramatičnost. Českým želízem v ohni je Filip Salaquarda s Audi R8 LMS z týmu ISR svého otce Igora. Při loňském debutu obsadil s německým kolegou Frankem Stipplerem devátou příčku.

The Most American Show NASCAR

Tuzemskou premiéru si na mosteckém autodromu odbude ve dnech 28. až 30. června evropská odnož závodní série asociace National Association for Stock Car Auto Racing (NASCAR) NASCAR Whelen Euroseries. Jedna z nejpobulárnějších a nejoblíbenějších sérií kategorie



Do Mostu s LeasePlanem

LeasePlan se i pro letošek stal partnerem mosteckého autodromu. Díky tomu může svým klientům v průběhu roku nabídnout řadu výhod, které pro ně ve spolupráci s autodromem připravil. Už brzy začne na Facebooku soutěž o vstupenky na vybrané akce pořádané v Mostě. Stačí se stát facebookovým fanouškem LeasePlanu... Klienti zároveň můžou využít zvýhodněné nabídky na řidičské kurzy pořádané v areálu autodromu i přilehlého polygonu. Oblíbená jsou zejména školení bezpečné jízdy, která LeasePlan pořádá v rámci svého programu Safe Plan. Na okruhu v Mostě vás ale ve speciálních kurzech naučí i základy sportovní jízdy. Výuka zahrnuje spoustu náročných manévřů prováděných ve vysokých rychlostech. Takže jestli si chcete bezpečně zadriftovat pod odborným dozorem, neváhejte! Podrobnosti o akcích organizovaných ve spolupráci se společností Autodrom Most vám sdělí vaše kontaktní osoba v LeasePlanu.



Stock Car se ve Spojených státech jezdí už od roku 1948. Víkend The Most American Show NASCAR přinese také divácky atraktivní souboje nádherných historických vozů včetně monopostů z velkých cen, na sever Čech se sjedou už potřetí. Hlavním lákadlem doprovodného programu bude bezesporu sraz majitelů veteránů a amerických aut, které čeká v sobotu i v neděli také defilé po velkém závodním okruhu.

Czech Truck Prix

Každoročně nejnavštěvovanější evropský šampionát okruhových tahačů Czech Truck Prix míří do Mostu ve dnech 30. srpna až 1. září už posedmadvacáté. Po napínavých soubojích truckerů zůstávají na dráze části plastů a z vozů povlávají odtržené plechové díly. Ani tentokrát nemůže chybět spanilá jízda mnohatunových speciálů městem. V pátek 30. srpna odpoledne vyrazí z autodromu na centrální 1. náměstí, kde se fanoušci setkají s jezdci při autogramiádě. Zábavní program nabídne kromě jiného i soutěže o vstupenky.

Motocyklový šampionát IDM

Německý mezinárodní motocyklový šampionát IDM s účastí špičkových jezdců z celé Evropy se uskuteční

o víkendu 9. až 11. srpna. Závodní motocykly se dělí do sedmi tříd: Superbike 1000, Supersport 600, Supersport 300, Sidecar, Superstock 600, Suzuki GSX-R 1000 Cup a Twin Cup. Fanoušci tak uvidí na startu postupně přes 300 jezdců. V kategorii nejsilnějších strojů, tedy Superbike 1000, měla v loňské sezoně svého zástupce i Česká republika. Jan Halbich sedlal nejprve Hondu v týmu Holzhauer Racing Promotion, pro závěr šampionátu přešel k týmu Kawasaki Schnock. Celkově skončil osmý.

Mezinárodní mistrovství ČR miniracing

Republikový šampionát motocyklových talentů na maloobjemových speciálech se vrací na malý závodní okruh v areálu polygonu mosteckého autodromu už potřetí. Mezinárodní mistrovství ČR miniracing nabídne souboje dětských, juniorských i dospělých (třída Senior Open 50) jezdců, mezi horké favority budou patřit vítězové jednotlivých kategorií z loňského mosteckého závodu, a to Lukáš Plíšek, Miloslav Vlček, Adam Vyskočil, Aleš Eder, Martin Vincze, Miloslav Hřava a Tomáš Zdařil. Polygon přivítá šampionát ve stejném termínu jako IDM, tedy o víkendu 9. až 11. srpna.

The Most Historic Motorcycle

Na souboje jezdců na naleštěných jednostopých veteránech pod názvem The Most Historic Motorcycle se fanoušci mohou těšit o víkendu 16. až 18. srpna. Závěr závodní sezony 2019 mosteckého autodromu obstará 27. až 29. září mezinárodní motocyklový šampionát Alpe Adria. Jede se i jako Mistrovství ČR silničních motocyklů, ve startovním poli všech sedmi výkonnostních tříd je proto zastoupena řada českých jezdců, a to včetně mosteckého Tomáše Zajíce. Titul v kategorii Superstock 1000 z loňského roku obhájí Michal Filla.

Vstupenky na webu

Elektronické vstupenky na závodní víkendy ADAC GT Masters, The Most American Show NASCAR, Czech Truck Prix, IDM a Alpe Adria si zájemci mohou zakoupit na webových stránkách v sekci Vstupenky.

www.autodrom-most.cz



Renault Mégane Grandtour

Povedené kombi

Renault Mégane je tradiční model této francouzské automobilky, který má za sebou už více než dvacetiletou historii a miliony prodaných exemplářů. Aktuálně figuruje na trhu v pořadí čtvrtá generace.

Ta se světu poprvé představila v roce 2015 na podzimním autosalonu ve Frankfurtu v základní variantě hatchback, na jarním ženevském autosalonu pak následovalo oblíbené kombi, pojmenované jako Mégane Grandtour.

Hlavní změnou související s nástupem čtvrté generace bylo použití modulární platformy CMF, zcela nový design a jiné rozměry. Aktuální Mégane Grandtour je dlouhý 4626 mm, široký 1814 mm, vysoký 1449 mm a rozvor náprav činí 2712 mm. Předchozí generace byla skoro o 7 cm kratší a měla o 11 mm menší rozvor. Právě díky nárůstu vnějších rozměrů a zvětšení rozvoru náprav se Mégane Grandtour může pochlubit prostorným a praktickým interiérem, přičemž zavazadelník disponuje základním objemem

521 l (podle VDA). Nechybí ani dvojitá podlaha, takže po sklopení opěradel vzniká zcela rovná ložná plocha.

S ložským příchodem nových emisních norem se změnila nabídka motorizací. V případě zážehových jednotek je Mégane Grandtour nabízen s novým přeplňovaným čtyřválcem TCe o výkonu 75 kW (100 k) až 117 kW (160 k). Zájemci o naftový motor mohou volit mezi Blue dCi (85 kW/115 k) a novým agregátem Blue dCi o výkonu 110 kW (150 k). Všechny jednotky vynikají nízkou spotřebou, kdy nejúspornější zážehové provedení spotřebuje v kombinovaném provozu 5,5 l/100 km. V případě dieselů hovoříme o spotřebě pod pětilitrovou hranicí. Motor Blue dCi s manuální převodovkou nabídne ve své základní variantě dokonce spotřebu 3,9 l/100 km

a produkci emisí CO₂ jen těsně nad hranicí 100 g/km. Automatická převodovka je dostupná pro obě naftové jednotky a pro dvě nejsilnější zážehové varianty (TCe 140 a TCe 160). Různé asistenční systémy typu adaptivního tempomatu, přednarázového systému nebo sledování mrtvého úhlu jsou samozřejmostí.

Francouzské kombi nižší střední třídy si nikdy nemohlo stěžovat na nezáměr zákazníků. Platí to také o aktuální čtvrté generaci, která boduje prostornou karoserií a úspornými motory.



Prestižní Zlatý volant

získal už po jedenácté Jan Kopecký

Zlatý volant je nejstarší českou anketou, která po celou dobu svého trvání nezměnila název ani hlavní trofej. Ta se uděluje od roku 1976 nejlepším automobilovým závodníkům. Slavnostní galavečer zatím posledního, 42. ročníku ankety se uskutečnil 20. února v industriálním prostředí prvorepublikového strojírenského podniku Pragovka v pražských Vysočanech. Partnerem galavečera byla i společnost Autodrom Most, který je zároveň sesterskou firmou pořadatelské agentury Pozitif.



Letos poprvé se uděloval pouze jeden Zlatý volant absolutnímu vítězi mezi všemi automobilovými závodníky napříč disciplínami, což významně posílilo hodnotu i prestiž tohoto tradičního ocenění.

Absolutním vítězem ankety Zlatý volant 2018 se stal mistr republiky v rallye a vítěz světového seriálu WRC2 Jan Kopecký, který získal nejvyšší počet bodů od odborné poroty i hlasující veřejnosti. V pořadí je to už jeho 11. Zlatý volant, navíc ovládl kategorii Rallye a maratony. Vítězem kategorie Autokros a rallycross se stal Petr Nikodém, který v roce 2018 obhájil titul mistra Evropy v divizi Buggy1600. V kategorii Závody na okruzích uspěl Adam Lacko, který potřetí v kariéře vybojoval titul vicemistra Evropy v závodech tahačů. Mezi motokáristy dominoval Patrik Hájek – první český mistr světa v kartingu, navíc hned v nejprestižnější třídě KZ. Závody do vrchu ovládl Lukáš Vojáček, který se loni stal mistrem Evropy v cestovních vozech. Zlatá řídítka pro nejlepšího motocyklového jezdce roku získal Jakub Kornfeil za 8. místo v mistrovství světa silničních motocyklů třídy Moto3. Cenu Elišky Junkové pro nejlepší závodnici si odnesla terénní čtyřkolkářka Olga Roučková a vítězství v kategorii Talent roku získal teprve 17letý



rallyjezdec Petr Semerád. Zatímco o nejlepších českých automobilových a motocyklových sportovcích rozhodlo 24 členů odborné poroty a historicky poprvé promluvila vahou 1/3 do výsledků i široká veřejnost, mimosportovní ceny se udělovaly výhradně na základě hlasování motoristických fanoušků, kteří svým favoritům rozdali téměř 10 000 hlasů. Sportovním autem roku se v konkurenci 21 vozů stalo Subaru BRZ. Motoristickou událostí roku zvolila veřejnost ze třinácti nominovaných naši největší automobilovou soutěž Barum Czech Rally Zlín, ocenění Motocykl roku putuje v souboji sedmnácti strojů k německému superbiku BMW S 1000 RR a nejoblíbenějším českým ekologickým automobilem se v anketě ECOCAR stalo japonské plug-in hybridní SUV Mitsubishi Outlander PHEV.



Letos poprvé se uděloval pouze jeden Zlatý volant absolutnímu vítězi mezi všemi automobilovými závodníky napříč disciplínami



Daňový sloupek Petra Maška (65. díl)

Vyznáte se v účtování leasingu?



Dnešní pravidelný daňový sloupek jsme pojali netradičně. Finanční ředitel LeasePlanu Petr Mašek pro vás připravil kvíz, díky kterému si můžete osvěžit důležité informace o účetních aspektech operativního leasingu. A vlastně nejen ty... Odpovědi najdete na konci kvízu.

Každá otázka má jen jedno správné řešení.

1. **Kolik aut LeasePlan v současné době celosvětově spravuje?**
 - a) 1,9 milionu
 - b) 1,8 milionu
 - c) 2,1 milionu
2. **Jaká je hlavní výhoda operativního leasingu ve srovnání s leasingem finančním?**
 - a) Nesplácí se celá hodnota vozidla.
 - b) Splátka operativního leasingu je daňovým nákladem, zatímco splátka finančního nikoli.
 - c) Operativní leasing se považuje z účetního pohledu za majetek nájemce.
3. **Co není obvykle součástí kalkulované standardní splátky operativního leasingu?**
 - a) pojištění
 - b) silniční daň
 - c) pokuty od policie
4. **Vyberte, který z uvedených nákladů je obvykle součástí kalkulované splátky operativního leasingu:**
 - a) náklady na opravu proražených pneumatik
 - b) náklady na opravu vozidel po autonehodách
 - c) náklady na servisní prohlídky předepsané výrobcem
5. **Náklady na splátku amortizace v rámci operativního leasingu jsou ve srovnání se splátkou finančního leasingu:**
 - a) stejné
 - b) vyšší
 - c) nižší
6. **Kolik činí měsíční sazba poplatku za rádiový přijímač ve vozidle?**
 - a) 37 Kč
 - b) 45 Kč
 - c) 53 Kč
7. **Jak velká je sleva na silniční daní u nově registrovaného vozidla v prvních třech letech provozu?**
 - a) 48 %
 - b) 40 %
 - c) 25 %
8. **Které položky obvykle klient najde v přefakturacích?**
 - a) změnu úročení splátky
 - b) spotřebované palivo
 - c) náklady na přihlášení vozidla
9. **Jakou sazbou DPH se daní splátka operativního leasingu?**
 - a) 21 %
 - b) 15 %
 - c) 10 %
10. **Když služební vozidlo využívá zaměstnanec i pro soukromé použití bezplatně, má nějakou daňovou povinnost?**
 - a) ne
 - b) ano, platí 15% daň z ceny obvyklého nájemného
 - c) ano, platí daň z 1 % pořizovací ceny vozidla, které navyšuje jeho mzdu

Správné odpovědi: 1b, 2a, 3c, 4c, 5c, 6b, 7a, 8b, 9a, 10c

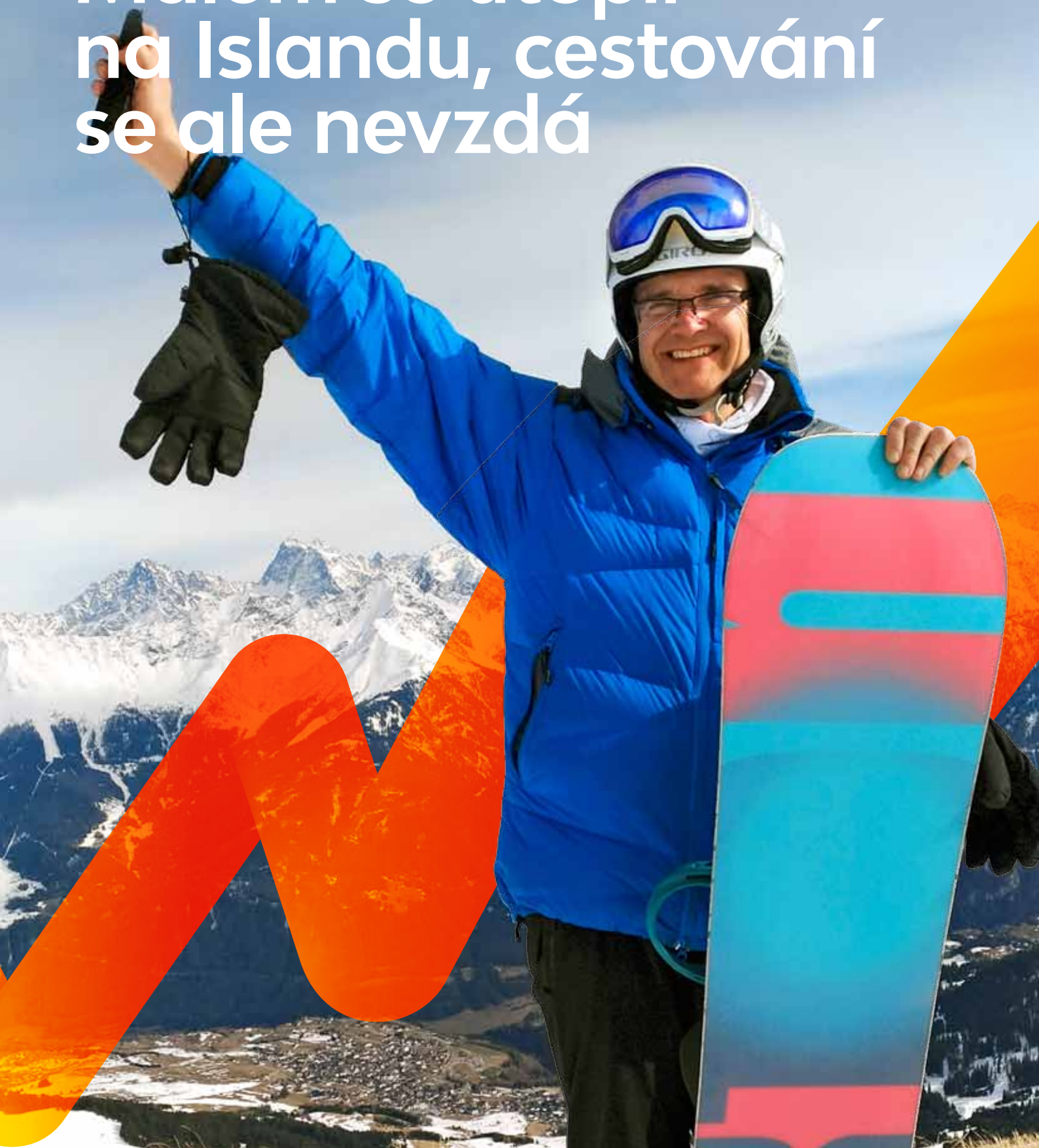
Síť smluvních partnerů

A stejně jako daňový sloupek je tentokrát netradiční i pravidelný přehled změn v síti smluvních partnerů společnosti LeasePlan Česká republika. Od začátku letošního roku totiž k žádné změně zatím nedošlo.

Vždy aktuální přehled firem zapojených do sítě smluvních partnerů LeasePlanu najdete na webových stránkách www.leaseplan.com nebo v aplikaci MyLeasePlan.

Vladimír Beneš

Málem se utopil na Islandu, cestování se ale nevzdá



Když projížděl s kamarády Island, na jednom místě se pod nimi probořila promočená cesta a během několika sekund zahučeli do studeného jezera. Přišli o auto i všechny věci, ale naštěstí vyvázli zdraví. Moc hezký zážitek to nebyl, ale určitě nemohl Vladimíra Beneše odradit od jeho celoživotního koníčka. ICT Support Manager LeasePlanu je nadšený cestovatel, který se ani nemůže dopočítat, kolik zemí už vlastně navštívil.

Začal ještě za socialismu jako mnoho jiných: východní Německo, Sovětský svaz, Polsko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko. Vrcholem byla Jugoslávie. Na opačnou zeměpisnou stranu se tehdy mohli podívat jen vyvolení. Velká putování proto podnikal i po Československu. Pak přišel revoluční rok 1989 a před cestovatelskou duší Vladimíra Beneše se otevřely úplně jiné obzory.

Od Islandu po jižní Afriku

„Nejdříve jsem poznával západní Evropu. Potom přišla rodina a naše dovolené byly přeci jen více pobytové. Jak děti rostly, vydávali jsme se na stále aktivnější cesty: na kola, lodě, lyže... Teď jezdím nejčastěji s partou vodáků, se kterou se věnuji expedičnímu raftingu,” říká Vladimír Beneš. Vydávají se do opravdové exotiky, raftovali třeba v Zimbabwe, Zambii, Botswaně anebo v Nepálu.

Zatím nejdelší cesta, kterou s podobně „postiženými“ kamarády podnikl, byla ta do jižní Afriky. „Upřímně řečeno, jedenáct hodin v letadle už je opravdu dost.” Ačkoli se mu zpočátku nechce jmenovat jednu zemi, která ho okouzila nejvíce, po chvíli se přeci jen rozhodne: „Je to asi ten Island. Úžasná příroda, skvělí lidé. Naopak opakovaně jsem si potvrdil, že pro mě nejsou velké městské aglomerace. I když existují výjimky, uznávám, že Paříž nebo Řím mají své kouzlo.”

Největší adrenalin

Za svůj dosavadní cestovatelský vrchol Vladimír Beneš považuje rafting na řece Zambezi: „Je docela možné, že některé úseky řeky v divoké formě, kterou jsme zažili, už nebudou dlouho existovat. Přehradý totiž zatopí její hluboký kaňon stejně, jako se to stalo u nás na Vltavě. Afrika prostě potřebuje

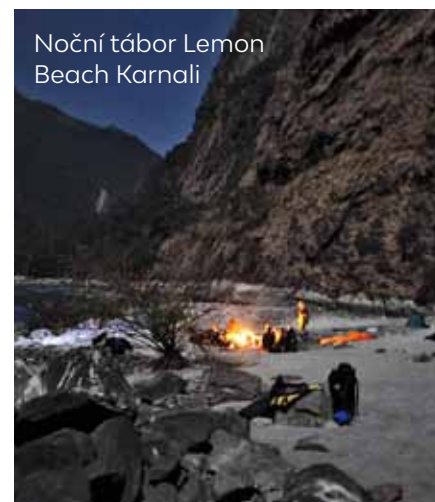
Za svůj dosavadní cestovatelský vrchol Vladimír Beneš považuje rafting na řece Zambezi



Nepál – Karnali



Zambezi – přeje 3 Ugly Sisters



Noční tábor Lemon Beach Karnali



Island – Skogafoss

elektřinu. Dnes je řeka Zambezi označována na stupnici obtížnosti známkou 5+ ze šesti možných, přičemž šestka značí ‚nesjízdné‘. Prožili jsme týden v kaňonu divoké řeky s průtokem kolem 1000 m³/s. Plavba tam začíná přímo pod Viktoriinými vodopády a názvy peřejí hovoří za vše: Stairway to Heaven, Devil's Toilette, Commercial Suicide nebo Ghost Rider. Snadný tu není v podstatě žádný úsek, několik metrů vysoká peřej Upper Moemba se slaňuje i s těžkými expedičními rafty. V Deep Throw, kde se řeka zužuje jen na několik metrů, pouštíme raft a čekáme dole. Raft mizí pod vodou, aby byl asi po patnácti metrech vystřelen do dvoumetrové výšky. Jsme rádi, že to vidíme jen ze břehu. V druhé půlce expedice je řeka přeci jen klidnější. Občas se to podobá pádlování na Lužnici, ale v čtyřicetistupňovém vedru. Peřeje ale střídají jiné nástrahy: krokodýli a hroši. Po týdnu doplujeme na vzdutí přehrady Kariba do Msunyu, kde na nás čeká transport. Během týdne jsme překonali téměř padesát peřejí různé obtížnosti a těšíme se na další dobrodružství v národním parku Hwange.”

Příprava trvá i rok

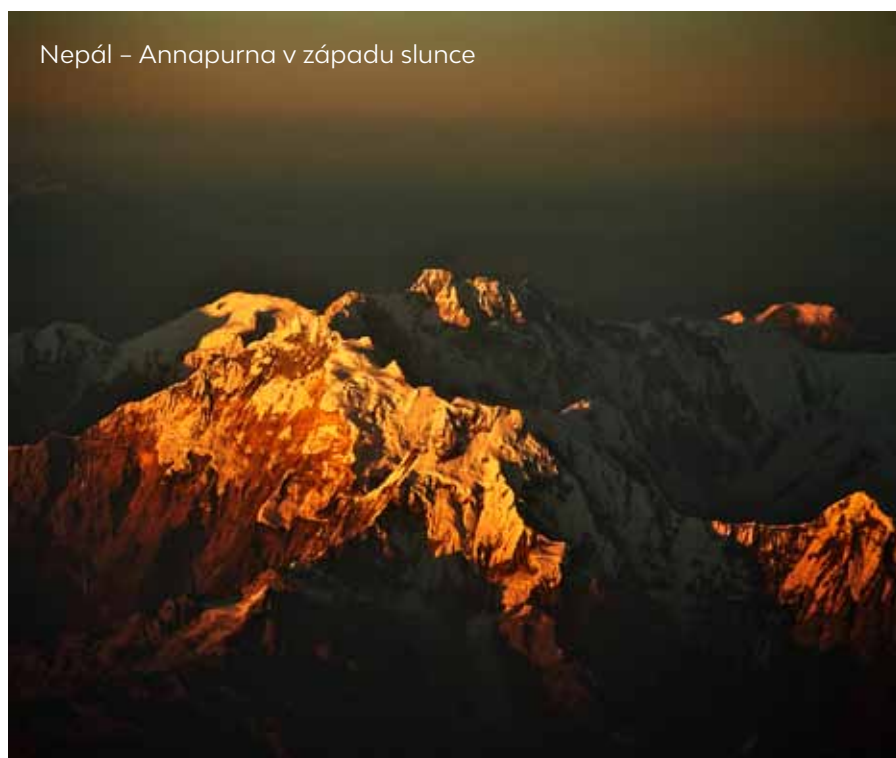
Destinace si vybírá hlavně podle referencí známých, někdy se inspiruje filmy anebo internetem. „Mířím především do míst, která

ještě nejsou turisticky profláknutá. Lákaly by mě i tradiční lokality, ale přeci jen potřebuji trochu objevovat.“ Když se ho zeptáte, jestli by nechtěl v nějakém exotickém koutu zůstat natrvalo, trochu váhá: „Nevím, jestli natrvalo, ale nějaký dlouhodobý pobyt ve vzdálené zemi bych si dovedl představit.“ Příprava expediční cesty někdy zabere celý rok. Je třeba pečlivě rozmyslet nejen trasu, dopravu a ubytování, ale také jídlo a zdravotní zabezpečení. Nikdy necestuje sám, to by ho prý nebavilo, protože se potřebuje s někým podělit o zážitky. „Ve skupině se navíc přeci jen lépe překonávají problémy,“ dodává. Společně s kamarády si uvědomují rizika, která exotická dobrodružství přináší. „Důležitá jsou očkování, asi hlavně díky nim nás jenom jednou za celou dobu potkal případ exotické nemoci, postihla kamaráda. Problém je, že v některých zemích je dostupnost odborné péče velmi omezená, proto s sebou vozíme základní lékařské vybavení. Největší zákluk, který jsme úspěšně provedli, bylo propíchnutí bubínku při zánětu středního ucha. Hodně také řešíme hygienu vody a potravin.“

Co nemáš, nepotřebuješ

Jinak vozí jen běžné věci, jako kdokoli jiný, kdo se chystá na delší dovolenou. S kamarády mají oblíbenou prűpovědku: Co nemáš,

nepotřebuješ. Zatím bezvadně funguje. Platilo to i při jednom raftingu ve Francii, na který si Vladimír zapomněl vzít stan. „Celý týden nepršelo, takže to proběhlo v klidu,“ vzpomíná s úsměvem. Nic strašného se vlastně nestalo ani tenkrát na Islandu, kde skončili v jezeře. Ale když se z něho vyškřábali na břeh, bylo jim ouvej. „Byli jsme mokří, všechny věci utopené a do nejbližšího obydleného místa 50 kilometrů. Úplný thriller. Nakonec nám pomohl jeden rakouský fotograf, který projížděl kolem, a pak také několik obětavých Islandanů.“ Během svých cest se setkává i s odvrácenou stránkou života. „Jedna věc mě fakt hodně znepokojuje a vyvolává ve mně negativní pocity, a to je všudypřítomný odpad. Není mnoho míst na světě, která by tímhle problémem nebyla zasažena. Nejhorší situace je v Africe a Asii, ale ani některé evropské země bohužel nejsou výjimkou.“ Jeho velkým cestovatelským snem je plavba po tichomořských ostrovech. Ta ale ještě musí počkat. Nedávno se kvůli důležitým povinnostem vzdal raftingu v americkém Coloradu. Mrzí ho to, ale už teď prozkoumává nabídku na cestu do Namibie a Angoly spojenou s raftingem na řece Kunene. Kdo Vladimíra zná, nepochybuje o tom, jak se rozhodne.



První kurýry často za špatné zprávy zbili

Patrně nejčastějšími „uživateli“ středověkých cest byli poslové. Fyzický přenos informací byl tou dobou jediný možný a evropské cesty tak křižovali po tisícovkách kurýři s uzavřenými listy či ústními instrukcemi.

Přes velké množství poslů nešlo v žádném případě o nějakou organizovanou síť. Každý významnější šlechtic, město či církevní vrchnost tak měli své posly, kteří jim zajišťovali kontakt s bližším i širším okolím. V případě důvěrnějších a důležitějších zpráv šlo o vlastní služebníky, většinou se však jednalo o posly nájemné. Někdy měli povinnost kurýrských služeb zakotvenou poddaní ve smlouvách s vrchností. Obyvatelé obce Střešovice, patřící tehdy břevnovským benediktinům, například museli pro zdejší klášter vykonávat poselské služby až do okruhu sedmi středověkých mil, což odpovídá dnešním přibližně 50 kilometrům.

Těžký život posla

Posly samozřejmě potřebovala i centrální vláda, a to jak panovník, tak zemské úřady. Zejména soudy si vyžadovaly celou řadu poslů – profesionálů, kteří doručovali obeslání, zajišťovali odhady nemovitostí či zvěstovali rozsudky. Poslové museli prokazovat, že na určené místo skutečně dojeli – jako důkaz si proto přinášeli třísku z vrat obeslaného. Ačkoli šlo o osoby vysoce úředně vážené, neměli rozhodně na růžích ustláno. Doručované obsílky mnohdy své příjemce rozlítily a poslové neunikli bití. Vedle bezprostřední

Rod Taxisů si dnešní Čechové spojí především s proslulým příkopem na pardubickém dostihovém závodišti. Pro většinu Evropy však tento rod symbolizuje počátky poštovní sítě. Na vyobrazení je jeden z průkopníků poštovní organizace, Franz von Taxis (1514).



fyzické odplaty ale byli poslové často podrobeni i rafinovanějšímu trestu, který měl naznačit pohrdání soudem. Když roku 1526 dorazili k Jindřichu z Rožmberka na Český Krumlov s žalobou tři poslové nejvyššího purkrabího, což byla funkce na úrovni dnešního ministerského předsedy, rožmberský magnát si z toho nic nedělal. Posly uvrhl do vězení, poté příslušné dokumenty se svatováclavskou zemskou pečetí rozerval na kousíčky a přikázal je – před všemi shromážděnými měšťany – poslům sníst. Když se poslové vzpouzeli, prokázal jim alespoň tolik úcty, že dal přinést dobré víno, aby se jim snadněji polykalo. Poté jim nechal vyplatit šest ran na holá záda a propustil je ze zámku – se smečkou ohařů v patách.

Počátky pošty

Organizovanější systém přepravy zásilek, předjímající dnešní poštu, se v českých zemích začal vytvářet po roce 1526. Nový panovník Ferdinand I. Habsburský se natrvalo usídlil ve Vídni a vzhledem k tomu, že mínil pozvednout uvadlou královskou moc, potřeboval nutně funkční spojení s pražskou metropolí. Habsburkové měli se zaváděním pošty již své zkušenosti. Spolupracovali především s rodem Taxisů, kteří stáli u zrodu poštovního systému na Apeninském poloostrově. Habsburské državy se postupně rozrostly ze střední Evropy hluboko na jih až do Neapolska či na západ do Nizozemí a do Španělska. Právě Taxisové pomáhali mocné dynastii vytvářet funkční komunikační síť a „zkracovali“ tak ohromné vzdálenosti uvnitř habsburského dominia. Taxisové stáli i u zrodu poštovního systému v českých zemích. Nejvyšší dvorský poštovník Antonio Taxis, sídlící ve Vídni, jmenoval do pražské

pobočky svého bratrance Antonia. Náklady na provoz nesla česká komora, jejíž úředníci s pražským poštovním čestem často vedli spory o proplácení náhrad poslům, byť provoz v prvních letech nebyl nijak velký (šlo asi o 30 listů měsíčně). Kvůli finančním komplikacím se tak stávalo, že pošta zůstávala na pražském úřadě nedoručená, na což si habsburští panovníci často stěžovali.

Po setmění ani ránu

Se zavedením pravidelného poštovního spojení souvisí i vznik prvních poštovních stanic, určených především pro výměnu koňů. Nacházely se po cestě zhruba ve vzdálenosti 15–25 kilometrů, které měli kurýři ujet přibližně za dvě až tři hodiny a pak přesedlat z unaveného koně na odpočinutého. Je přitom zajímavé, že stanice nevznikaly primárně ve městech, neboť ta se často zřizování královské pošty bránila. Měšťané se báli větších výdajů, nadto poštovní úředníci spadali přímo pod jurisdikci krále a města nad nimi neměla žádné pravomoci. Obyvatelé měst navíc neradi otevírali spěšným poslům městské brány po setmění. Poštovní stanice se tak zřizovaly spíše na neopevněných předměstích nebo v blízkých vesnicích. První poštovní trať vedla přibližně ve stopě dnešní staré benešovské silnice, poté na Tábor, kde se stočila na jihovýchod. Přes Jindřichův Hradec a Slavonice dospěla až k rakouským hranicím, kde následovaly hlavní zastávky v Pulkavě, Hollabrunnu a Stockerau, než konečně kurýři dospěli do Vídně. Další trať byla zřízena z Prahy na jihozápad. Přes Plzeň a Domažlice kurýři putovali do Řezna, kde se napojili na říšskou poštovní trasu do Augsburgu.

Robert Novotný

U zrodu poštovního systému v českých zemích stál rod Taxisů



Středověký posel s listem uzavřeným červenou pečetí.

Křížovka

O víkendu 17. až 19. května se na Autodromu Most uskuteční mezinárodní šampionát supersportovních vozů ADAC GT Masters. Představí se na něm Audi R8 LMS, BMW M6 GT3, Corvette C7 GT3-R, Mercedes AMG GT3, Ferrari 488 GT3, Honda NSX GT3, Porsche 911 GT3-R a také (viz tajenka).

AUTOR: MICHAL SEDLÁK	VYZNÁNÍ	SLAVNÍ	OCHOTNĚ (MASK.)	STARÉ VZTAŽNÉ ZÁJMENO	CHVÁLA (RIDČEJI)	KOČKOVITÁ ŠELMA	POMŮCKA: GOOSE SLENGR	DAREBÁK (SLANGOVĚ)	LARVA MIHULE	INVESTIČNÍ BANKA (ZKRATKA)	SLONÍ REZÁK	MĚKKÝ BÍLÝ NEROST	ROVNĚŽ
PO PRAVÉ RUCE							STŘÍHAT (EXPR.)						
OBYVATEL TEHERÁNU							VODOVÁHA						
POKOLENÍ				ZIMNÍ MĚSÍC			VĚNOVANY PŘEDMĚT			STŘELNÁ ZBRAŇ			
				ŘÍMSKÝMI ČÍSLOCEMI 2055						KROMĚ			
PŘÍBLIŽNĚ (KNIŽNĚ)			NÁDOR								ZÁJMENO		
			HRDINA TROJSKÉVALKY								NECHYSTAT SE USEDNOUT		
	1. DÍL TAJ.												FILIPÍNSKÁ SOPKA
MAČKAT (HOVOROVĚ)	MĚSTSKÁ VETERIN. SPRÁVA						ČÁSTI HORNÍCH KONČETIN						
PŮSOBNÍ									RUSKY PEPÍK				
TULENÍ KOŽESINA				DIAGRAM						RUSKÉ UKAZOVACÍ ZÁJMENO			
										BEZPRAVÍ			
	ORIENTÁLNÍ KŮN	ZN. ELEK- TRONIKY							KONČETINA			ROZŠKUBAT	SOUROZENCÍ (REBUSOVĚ)
		AFRICKÁ POUŠŤ							HASNICE				
SLOVENSKY AKR									ŠKŮDCE ŠATŮ				
PLEMENO					POLÍT VÁŘÍČÍ VODOU	ČESKÝ POLITIK	HLAS ŽÁBY	HNACÍ STROJ					
								LENOST (EXPR.)					
JMÉNO HERCE PACINA			LIDOVÁ KULTURA								BĚHEM		
			KOJENECKÁ VÝŽIVA								ANGLICKY HUSA		
HLUBOKÝ MUŽSKÝ HLAS				JMÉNO ZPĚVÁKA BOBKA						3. DÍL TAJENKY			
				JITRO						CHLAPEC			
	2. DÍL TAJENKY								DOCELA				ZNAČKA ČISTIČHO PRAŠKU
	ČÁST								PENĚŽNÍ POUKÁZKA				
ZPĚVNÍ PTÁCI							NEBE						
URANOVÁ RUDA							BROUZDAT						
OSÍŘELÉ DÍTĚ							PRŮZKUM VEŘEJNÉHO MINĚNÍ						

Peugeot 508

Francouzský luxus



Ačkoliv v dnešní době prakticky všichni výrobci upřednostňují SUV, alespoň někteří stále nezapomínají ani na klasické automobily střední třídy. Například Peugeot minulý rok představil druhou generaci modelu 508, která se hodně liší nejen ve srovnání se svým předchůdcem, ale i ve srovnání s konkurencí. Francouzská novinka totiž více než ostatní sází na dynamický vzhled a technologie.

Peugeot 508 vyrostl na platformě EMP2, která už posloužila jako základ mnoha jiným modelům koncernu PSA. V případě 508 přinesla nová technika kromě jiného snížení hmotnosti o podstatných 70 kg a také výrazné navýšení tuhosti karoserie. Specialitou této novinky pak je víceprvkové zavěšení zadní nápravy (crossovery na platformě EMP2 používají jednoduchou zadní nápravu) vylepšující jak komfort, tak jízdní vlastnosti. Kromě toho vůz rovněž zaujme na poměry střední třídy kompaktními rozměry. Zejména výška pouhých 1404 mm je v dané kategorii unikátní, stejně jako třeba bezrámová okna.

Interiér je velmi moderní. Peugeot zde opět použil řešení i-Cockpit s přístrojovým štítem (který je digitální) umístěným nad

volantem. Díky tomu má řidič veškeré informace lépe na očích. Mimochodem, digitální přístrojový štít může kromě mnoha jiných režimů zobrazovat obraz nočního vidění, což je jen jedna z položek velmi bohaté výbavy. Cestování si můžete zpříjemnit také například asistovaným řízením, masážními sedadly nebo aktivním parkovacím asistentem, kdy vůz obstará všechny úkony včetně brzdění a řazení. Řidič už pouze pro kontrolu drží po dobu manévru tlačítko na voliči automatické převodovky. Nabídka motorizací zahrnuje pro standardní variantu zážehovou přeplňovanou šestnáctistovku 1.6 PureTech (133 kW/180 k) a naftový čtyřválec 1.5 BlueHDi (96 kW/130 k), respektive 2.0 BlueHDi (120 kW/163 k a 130 kW/177 k). Sportovní varianta GT je dostupná

s nejsilnějším dieselem a také se zážehovým motorem 1.6 PureTech o výkonu 165 kW (225 k). Právě toto provedení je nejrychlejší z celé nabídky, když akceleruje z nuly na 100 km/h za 7,3 s a maximálně zvládne 250 km/h. Naopak dieselové motorizace se chlubí velmi nízkou spotřebou. Například nejdostupnější naftová patnáctistovka vybavená automatickou převodovkou si v kombinovaném cyklu řekne jen o 3,8 l/100 km. Pro pořádek, automat je standardně dodáván ke všem motorizacím. Výjimkou je právě motor 1.5 BlueHDi, který lze pořídit i s manuálním řazením. V blízké době Peugeot navíc rozšíří nabídku modelu 508 také o ekologické hybridní verze s nízkou produkcí emisí. Zájemci pak mohou sáhnout rovněž po kombi 508 SW.



Druhá generace Peugeotu 508 se radikálně změnila. Více než dříve sází na dynamický design a moderní technologie. Výsledkem je velmi zajímavý konkurent pro všeobecně známé modely typu VW Passat nebo Škoda Superb.

Editorial. The CEO of LeasePlan Česká republika Martin Brix on the expansion of electro-mobility and other topics

Page 3

LeasePlan News. The latest information from the company

Page 4

Communication is important to us. LeasePlan takes effort to keep clients as well as individual drivers informed as much as possible. Also, the company encourages them to provide feedback.

Pages 6–7

Risk Director Michal Kožuch: The contact with the client is the most important thing. The professional life of the newly appointed Risk Director of the Czech branch has always been connected with LeasePlan.

Pages 8–11

Věra Jourová: We want to be responsible but, at the same time, we do not want to lose our ability to compete. An interview with the European Commissioner

Pages 12–15

The preparation for the expansion of electro-mobility has progressed across Europe. The most electro-mobility-ready countries include Norway, Holland, Sweden and Austria, according to the LeasePlan EV Readiness Index 2019 research.

Pages 16–17

There is just one Dakar! The 11th year of Africa Eco Race was a fantastic ride with stages of up to 500 kilometres.

Pages 18–23

Wienerberger: A unified car policy is a great advantage. The important building material producer Wienerberger, s. r. o. is one of LeasePlan's long term clients. The company's fleet includes around 160 vehicles.

Pages 24–26

The AUTOFIT network offers high quality authorized service points. More and more clients of LeasePlan use the service network of AUTOFIT which includes more than 100 partners across the Czech Republic.

Pages 28–29

With clients in the snow-covered mountains of Krkonoše. LeasePlan invited representative of 12 important clients for a trip to the Krkonoše mountains at the end of January.

Pages 30–31

The winning Volkswagen Touareg SUV. The third generation of the middle-sized SUV has only been on the market for six months, yet it managed to become the 2019 Car of the Year in the Czech Republic in its category, as voted by the public. Let us show you what this new car can do.

Pages 32–35

Škoda Scala represents a new model line replacing the ageing Rapid. Interesting features include quite a striking design and a new take on the interior. It is rational and practical and is intended for one of the main European segments.

Pages 36–39

Car fans have known this for a long time: Dycky Most! (i.e. Most forever! ...a reference to a very popular TV series). The new season of 2019 at Autodrom Most, whose partners include LeasePlan, will bring great shows.

Pages 42–44

Jan Kopecký was awarded with the prestigious prize of the Golden Driving Wheel for the 11th time. The Golden Driving Wheel is the oldest Czech voting contest that has kept the same name and the form of the main trophy since it was established.

Pages 46–47

Do you have a good grasp of including leasing in your books? Our regular tax column is special this time - LeasePlan's Financial Manager Petr Mašek prepared a quiz for you.

Pages 48–49

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

Page 49

He nearly drowned in Iceland but he is not giving up on travelling. LeasePlan's ICT Support Manager Vladimír Beneš is a passionate traveller.

Pages 50–53

The first couriers often got beaten up for delivering bad news. The Taxis family is connected with the origins of postal services in the Czech lands.

Pages 54–55

Crossword puzzle

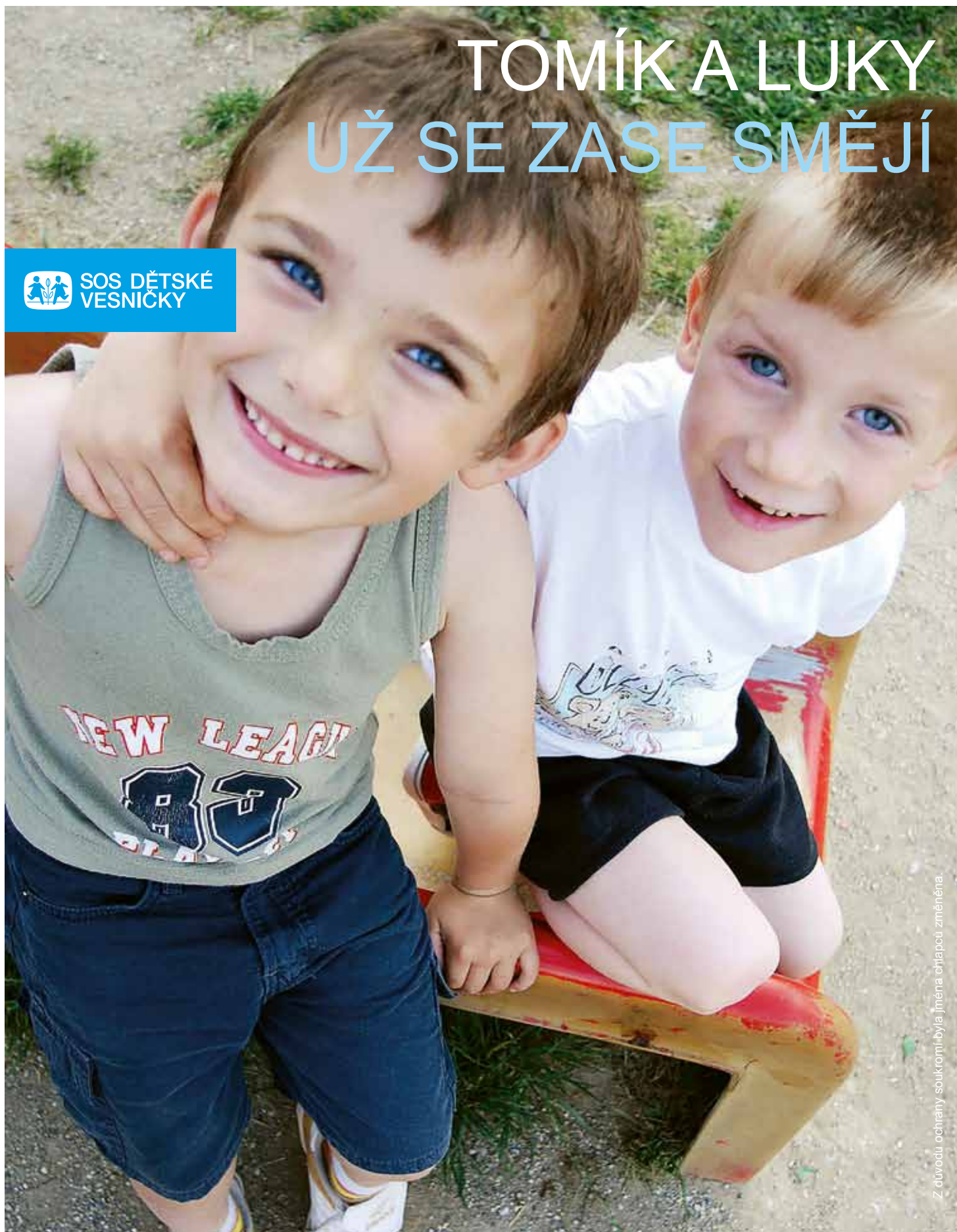
Page 56



TOMÍK A LUKY UŽ SE ZASE SMĚJÍ



SOS DĚTSKÉ
VESNICKY



Z důvodu ochrany soukromí byla jména chlapců změněna.

Díky trvalé podpoře našich dárců jsme v loňském roce pomohli navrátit úsměv do 1 161 dětských tváří. Stále je ale dost dětí, které na naši pomoc čekají. Zřídte si trvalý měsíční příkaz na účet: **211 757 409 / 0300** a pomáhejte s námi.

Láskyplný domov pro každé dítě

WWW.SOS-VESNICKY.CZ

NOVÝ PEUGEOT 508

WHAT DRIVES YOU?



5 LET*
ZNAČKOVÉ
ZÁRUKY

RADIKÁLNÍ FASTBACK

INOVATIVNÍ PEUGEOT i-Cockpit®

INFRAČERVENÁ KAMERA S NOČNÍM VIDĚNÍM

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Nový Peugeot 508 je moderní fastback pro nejnáročnější řidiče. Sportovní charakter vozu s bezrámovými dveřmi zdůrazňuje odvážná přední maska s jedinečným světelným podpisem. V interiéru, který využívá kvalitní a hodnotné materiály, jako kůži nebo dřevo, vás na první pohled zaujme inovativní Peugeot i-Cockpit, exkluzivní ergonomicky ztvárněné místo řidiče. Vůz disponuje také řadou nejmodernějších asistenčních systémů. Při jízdě tak oceníte infračervenou kameru s nočním viděním (Night Vision), parkovací asistenty (Full Park Assist) a aktivně řízený podvozek (Active Suspension Control) i další technologie. Výkonné a mimořádně úsporné motory, na jejichž vrcholu stojí motor PureTech 225 S&S, vám zejména v kombinaci s automatickou 8stupňovou převodovkou EAT8 nabídnou výjimečný zážitek z jízdy s ohledem na komfort a celkové jízdní vlastnosti. Přijďte nový Peugeot 508 vyzkoušet a přesvědčte se sami!

PEUGEOT DOPORUČUJE TOTAL PEUGEOT FINANCE by ESSOX Spotřeba a emise CO₂ modelu 508 v kombinovaném provozu 3,7–5,5 l/100 km, 98–125 g/km. * Pětiletá značková záruka se skládá z běžné dvouleté záruky a následně ze servisní smlouvy Optiway Garantie na další 3 roky / do najetí 60 000 km. Foto je pouze ilustrativní.