

PODZIM 2018, 18. ROČNÍK
CENA 45 Kč

LeasePlan

Magazín

Ani sto aut nestačilo

Roste zájem o střednědobý pronájem vozidel

Czech Truck Prix

Most ovládly závodní tahače





RENAULT
Passion for life

Renault **TALISMAN**

Prémiové vozy značky Renault



Full LED světlomety

Moderní technologie 4Control®

Klimatizovaná masážní sedadla

Užijte si výjimečnou obratnost a stabilitu vozu Renault TALISMAN se systémem 4Control®, aktivním řízením všech čtyř kol.

Renault Talisman: spotřeba 3,4–7,5 (l/100 km), emise CO₂ 95–127 (g/km). Uvedené spotřeby paliva a emise CO₂ jsou změřeny metodikou stanovenou dle platných právních předpisů vyžadovaných pro homologaci vozidla k 31. 8. 2018. Vyobrazení vozu je pouze ilustrativní.

Renault doporučuje **elf**

[renault.cz](https://www.renault.cz)

Obsah

- 4 LeasePlan News**
Aktuality ze světa LeasePlanu
- 6 Rozhovor magazínu**
Nový personální ředitel Pavel Bořil: LeasePlan je mimořádným zaměstnavatelem
- 10 Produkty LeasePlanu**
FlexiPlan: Zájem roste, aut k pronájmu přibývá
- 12 Partnerství LeasePlanu**
Most ovládly nejrychlejší trucky Evropy
- 16 Rozhovor magazínu**
Milan Urban: Rozvoj čisté mobility? Myslím, že to půjde celkem rychle
- 20 Měření emisí a spotřeby**
WLTP přináší pozitivita, ale i potíže
- 22 Srovnávací jízdy**
Od elektromobilů po Caterhamy
- 24 Dodavatel LeasePlanu**
Paradigma je předním hráčem v oblasti kontaktních center
- 26 Test LP magazínu**
Mercedes-Benz třídy A: Průkopník
- 30 Test LP magazínu**
Peugeot 508: Znovu a lépe
- 36 Moderní trendy**
Kombinujte auta a vlaky, vyděláte na tom
- 38 GDPR**
Komunikace s klienty i řidiči je nezbytná pro zajištění kvalitních služeb
- 39 Účtování leasingu**
Nový standard IFRS 16 je přede dveřmi
- 40 Daňový sloupek Petra Maška (63. část)**
Nejčastější dotazy na operativní leasing
- 41 Změny v síti smluvních partnerů**
- 42 Očima expertů**
Jsou chytrá auta bezpečná?
- 44 Klient LeasePlanu**
NMS Market Research: Teď můžeme mnohem lépe plánovat náklady
- 46 Výměna pneumatik**
Je čas objednat se na přezouvání
- 48 Novinka u čerpacích stanic**
Paliva mají nové symboly. Splést byste se neměli
- 50 LeasePlan podporuje**
Basket z Košíř pomáhá rodinám s dětmi postiženými svalovou dystrofií a atrofií
- 52 Talenty LeasePlanu**
Tatiana Rakytová: Běhání je tak trošku droga
- 54 Cestování ve středověku**
Dnes vyháníme nákladní dopravu z měst, dříve to bylo přesně naopak
- 56 Zábava**
Křížovka

Vážení čtenáři,

doufám, že jste se z prázdninových cest vrátili v pořádku a načerpali jste na nich novou energii, kterou budeme všichni potřebovat do závěrečných měsíců roku. My jsme léto využili mimo jiné k tomu, abychom dojednali příchod nového personálního ředitele. Stal se jím Pavel Bořil, který v oboru HR působí přes 20 let, velkou část z nich přitom strávil na vedoucích místech v nadnárodní bankovní skupině Citigroup. LeasePlan byl vždy vyhledávaným zaměstnavatelem a Pavel Bořil má jasnou vizi, jak toto renomé zdůraznit v současných podmínkách tvrdé konkurence na trhu práce. Podrobně o tom mluvím v rozhovoru, který si můžete přečíst na dalších stránkách. Výběr kvalitních pracovníků a profesionální péče o ty stávající jsou nezbytnými podmínkami pro to, abychom mohli uspět na měnícím se trhu. Také v dnešním magazínu píšeme o trendech, které ovlivňují nejen leasingový byznys, ale celý automobilový průmysl: o nástupu elektromobility, o vzrůstající poptávce po flexibilních řešeních při správě flotily anebo o tom, že stále více zákazníků vnímá auto jako službu a nechce s ním mít žádné starosti. Můžete se dočíst o aktivitách, kterými na zmíněné tendence odpovídáme. Mám na mysli například rozšíření flotily aut, jež pronajímáme v rámci našeho produktu FlexiPlan, pohodlný způsob objednávání vozidel do servisu pomocí našeho

Kontaktního centra, ale třeba i fakt, že jsme se přihlásili ke spolku Čistá mobilita, jehož cílem je urychlit přechod na ekologicky ohleduplné formy dopravy. Máme pro Vás i jiná zajímavá témata, třeba reportáž z evropského šampionátu závodních tahačů, který proběhl na konci prázdnin v Mostě. Ondřej Koch ze společnosti PwC se zamýšlí, nakolik jsou „chytrá auta“ chráněna z pohledu kybernetické bezpečnosti. Přinášíme také text o novém mezinárodním účetním standardu IFRS 16. Pro ty z Vás, kterých se týká, máme připravenou sadu informací, jež Vám pomohou s jeho implementací.

Přeji Vám příjemné a podnětné počtení. A také hezký podzim bez klouzajících silnic!

Martin Brix

generální ředitel společnosti
LeasePlan Česká republika



LeasePlan News

Číslo vydání

1 806 000

Tolik vozů měl LeasePlan ve své flotile na konci letošního prvního pololetí. Je to o 6,7% více než loni ve stejné době. Firma může být spokojená i s ekonomickými údaji. „Výsledky potvrzují správnost naší strategie a pozitivní dopad našeho programu Power of

One LeasePlan (Síla jednoho LeasePlanu). Máme více vozidel na silnicích než kdykoli předtím, zvýšil se nám zisk a výrazně jsme zlepšili návratnost vlastního kapitálu. V druhém čtvrtletí se nadále dobře vyvíjela naše klíčová oblast, kterou označujeme pojmem

„auto jako služba“, a to díky růstu v korporátním segmentu a také v kategorii malých a středních podniků,” řekl k výsledkům generální ředitel LeasePlan Corporation Tex Gunning.



Trojské zahrady přivítaly největší turnaj v pétanque u nás

Už popatnácté uspořádala Francouzsko-česká obchodní komora největší amatérský turnaj v pétanque v České republice. Proběhl poslední prázdninovou středu v zahradách Trojského zámku v Praze. Jedním z partnerů akce byl LeasePlan, který s Francouzsko-českou obchodní komorou dlouhodobě spolupracuje. Turnaje v pétanque, které komora pořádá, jsou oblíbené u klientů firmy. V průběhu roku jich komora

připravuje několik, ten srpnový je ale výjimečný počtem účastníků. Tentokrát si do zahrad přišlo zahrát více než 300 účastníků z řad francouzsko-české podnikatelské komunity, kteří sestavili stovku amatérských týmů. Své umění jim předvedl trojnásobný mistr světa v pétanque Eric Sirot z Francie, který si v exhibici zahrál proti českému šampionovi Vladimíru Brázdovi.





Nejsestřička roku 2018 pracuje v Novém Městě na Moravě

LeasePlan byl partnerem jubilejního desátého ročníku soutěže Batist Nejsestřička, ve které se vybírají nejsympatičtější zdravotní sestry anebo zdravotní bratři České republiky. Hlavním smyslem akce je vyzdvihnout jejich nelehkou práci. Slavnostní vyhlášení proběhlo 15. září v Městském divadle dr. Josefa Čížka v Náchodě. O prvenství bojovalo osm zdravotních sestřiček a dva zdravotní bratři z celé republiky.

Vítěze vybírala porota z řad známých osobností. Nejlepší dojem na ně udělala a titul Nejsestřička roku 2018 získala Ivana Lelkesová, porodní asistentka z nemocnice v Novém Městě na Moravě. Na druhém místě skončila Simona Rýdlová, sestřička z Endoskopického centra Oblastní nemocnice v Náchodě, a třetí v pořadí byl Michal Svoboda, zdravotní bratr z interní JIP nemocnice Na Bulovce.

Vyhrajte virtuální brýle!

Vážení čtenáři, velmi si vážíme vašeho zájmu o náš magazín. Chtěli bychom vám přinášet stále aktuální a zajímavý obsah, a proto jsme připravili stručný dotazník, jehož prostřednictvím bychom rádi zjistili vaše názory na magazín a získali případné podněty pro naši další práci.

Dotazník můžete načíst pomocí QR kódu a pak jej pohodlně vyplnit. Pro pět vylosovaných autorů odpovědí máme připravený atraktivní dárek – virtuální brýle.



Nový personální ředitel Pavel Bořil:

LeasePlan je mimořádným zaměstnavatelem



Česká pobočka LeasePlanu má nového personálního ředitele. Stal se jím Pavel Bořil, který v oblasti lidských zdrojů působí přes dvacet let. Krátce po nástupu do funkce jsme jej poprosili o rozhovor.

Můžete popsat svou profesní cestu do LeasePlanu?

První zkušenosti jsem sbíral ve výrobě a FMCG (Fast Moving Consumer Goods). Následovalo patnáct intenzivních let v bankovníctví, jmenovitě v Citigroup, se kterou jsem prožil veselé časy růstu před finanční krizí i vystřízlivění a adaptaci na novou realitu po ní. Z hlediska mé profese byla Citi nesmírně inspirativní. Přece jen šlo o jedinou doslova a do písmene globální banku zastoupenou na českém trhu, se všemi výhodami a limitacemi, které takové postavení nese. Posledních několik let, kdy jsem v oblasti lidských zdrojů nesl odpovědnost za pět zemí střední Evropy, bylo ve znamení radikální transformace HR a omezení přítomnosti Citi v tomto regionu.

Následovalo velmi zajímavé a trochu dobrodružné období poradenství na volné noze. Díky němu jsem se dokázal přepnout z globální korporátní zkušenosti a mohl si zase užít normální zdravý a dravý byznys. Čím dál tím více jsem si uvědomoval, že není úplně běžné potkat na malém českém trhu firmy, které mají obchodní drive, neutápějí se v korporátní politice, nebrzdí se lokálními žabomyšími válkami a mají kosmopolitní nadhled. Pak jsem potkal LeasePlan a několik jeho manažerů... a bylo to.

Jaké činnosti zajišťuje personální oddělení LeasePlanu?

Jde o standardní agendu. Základem jsou spolehlivá data a dokumentace zajišťující, že na konci měsíce najde každý zaměstnanec na účtu správný obnos a že z pracovněprávního pohledu je vše v pořádku. Je nezbytné, abychom měli správné lidi na správném místě ve správnou chvíli – další klíčovou oblastí je proto nábor zaměstnanců. Velmi důležité je také koncepční řízení odměňování, a to jak finančního, tak i v podobě benefitů. Z dlouhodobého hlediska je pro zaměstnance i pro firmu rozhodující, jestli se lidé mohou seberealizovat a rozvíjet v souladu s měnícími se potřebami byznysu. Mluvím o oblastech vzdělávání, rozvoje, talent managementu a řízení výkonu. To vše vyžaduje adekvátní plánování, měření a kontrolu, což spoluvytváří firemní kulturu. Hlavním cílem je, aby pro LeasePlan chtěli pracovat a pracovali v něm lidé, se kterými budeme schopni naplňovat naši dlouhodobou strategii – nadále upevňovat unikátní pozici v oblasti operativního leasingu.

LeasePlan si vždy zakládal na péči o své zaměstnance. Jaké jsou podle vás v tomto ohledu jeho specifika a silné stránky?

Asi bychom mohli hovořit o benefitech, možnostech rozvoje

pracovníků, pravidelném zjišťování spokojenosti zaměstnanců i o akcích vyplývajících z výsledků takového průzkumu. Ale podle mě je nejvýraznějším a nejhodnotnějším rysem LeasePlanu v přístupu k zaměstnancům vzácná rovnováha mezi silnou orientací na spokojenost klienta, dosahováním finančních cílů a schopností zachovat velmi vlídnou a lidskou atmosféru a přátelské vztahy napříč firmou. Asi není úplnou náhodou, že téměř třetina zaměstnanců pracuje pro LeasePlan více než deset let, což v nadnárodních společnostech není při současné situaci na trhu zcela samozřejmé. Pro mě, tedy pro člověka, který mnoho let působil v Citigroup, tedy v hypermaticové globální korporaci, bylo opravdu milým překvapením, že i představitelé centrály LeasePlanu vystupují analogicky. Tedy že i když se řídí globálními prioritami a prosazují své cíle, zůstávají byznysově racionální, respektují názory místního managementu i potřeby a specifika trhu.

Které oblasti byste chtěl posunout na ještě vyšší úroveň?

Jakmile dokončíme revizi infrastruktury nutné pro řízení lidských zdrojů, včetně implementace globálního HR systému, vrhneme se na klíčové procesy, jakými jsou rozvoj zaměstnanců a talent

management. Ještě minimálně půl roku, ale možná i mnohem déle potrvá současný boj o kvalitní nové zaměstnance. Tady kromě důsledného využívání všech zdrojů kandidátů máme velkou příležitost ve zhodnocení komerčně silné značky. Půjde o to dát světu vědět, že LeasePlan poskytuje nejen skvělé služby klientům a určuje trendy ve svém oboru, ale že je také mimořádným zaměstnavatelem, jak jsme o tom hovořili před chvílí.

Platí podle vás pravidlo „spokojení zaměstnanci = spokojení zákazníci“?

Pokud bych se měl držet matematické terminologie, pak bych to formuloval tak, že spokojení zaměstnanci jsou podmínkou nutnou, nikoli postačující, pro to, aby mohli být dlouhodobě spokojení i zákazníci. Důležité je, aby důvody spokojenosti zaměstnanců byly dlouhodobě udržitelné, aby byly kompatibilní se spokojeností klientů a se strategií firmy. Významná je samozřejmě materiální stránka, ale o spokojenosti lidí ve firmě rozhoduje hlavně to, jestli jim jejich práce dává smysl, zda rozumějí tomu, co se s firmou děje, a mají příležitost spojit svou seberealizaci s jejím úspěchem.

Máte dlouholeté zkušenosti v oboru. Prozradte nám alespoň něco ze svého know-how. Když se třeba poprvé osobně setkáte s uchazečem o práci, sledujete nějaké osvědčené indicie, podle kterých lze rychle odhadnout, jak kvalitní kandidát je?

Spolehlivé indicie se týkají spíše diskvalifikačních kritérií. Je relativně snadné identifikovat symptomy chování neslučitelné s naší kulturou, triviálním příkladem jsou lhaní nebo neadekvátní reakce na mírný diskomfort. Naopak daleko složitější, ne-li nemožné, je získat jistotu, že před sebou máte budoucí hvězdu. Osvědčilo

se mi konverzovat s kandidáty o tom, co bylo, a ne jim pokládat otázky typu „co by kdyby“ nebo „kolik tenisových míčků se vejde do kufru trabanta“. Někdy můžu při interview působit až trochu rýpavě. To je ale projev zájmu a snahy porozumět odpovědi, ne nějakého zbytečného hnidopišství.

LeasePlan, to jsou auta. Jaký vztah máte k automobilům? Máte nějaký vysněný vůz?

Asi budu mezi kolegy výjimka. Dřívější dlouhé služební cesty po střední Evropě mě naučily vážit si pohodlí, praktičnosti a bezpečí. Spíš než supersilný motor a zrychlení z 0 na 100 km/h za 4 sekundy mě osloví pokročilí asistenti, dostatek prostoru v kabině i kufru a kvalitní ozvučení, které mi z auta pomůže vytvořit útulnou bublinu, v níž přepravím sebe anebo celou rodinu z bodu A do bodu B.

Jak nejlépe si od práce odpočínáte?

Naprosto dokonalé a nekompromisní odreagování mi poskytuje rodina. Pokud jde o aktivní relax, nejúčinnější jsou pro mě plavání, brusle a pěší turistika. Nejoblíbenější destinace jsou ostrovy jako Madeira nebo Réunion. Kdysi jsem procestoval významnou část Blízkého a Středního východu, to teď ale ze zjevných nešťastných důvodů není region, kam bych s rodinou mířil. Mám také rád volejbal a těším se, že až trochu pomine úvodní nápor, budu se moci připojit k leaseplanovské volejbalové partě. Kromě sportu věnuji docela hodně času hudbě, pasivně, ale do jisté míry i aktivně. Pokud jde o žánr, nebude to úplně jednoduché, protože v mé hudební knihovně najdete Underworld i Cocteau Twins či Clauda Debussyho, My Bloody Valentine i Psí Vojáky nebo Philipa Glasse.

Pavel Bořil

má za sebou už více než dvacet let v oblasti HR. Začínal ve výrobní sféře a v sektoru FMCG (Fast Moving Consumer Goods). Celých patnáct let pak pracoval v bankovní skupině Citigroup, z toho pět let byl zodpovědný za oblast lidských zdrojů v pěti zemích střední Evropy. Nový personální ředitel české pobočky LeasePlanu vystudoval sociologii a personální management na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. Je ženatý a má dvě děti.

Není náhodou, že téměř třetina zaměstnanců pracuje pro LeasePlan více než deset let, což dnes v nadnárodních společnostech není zcela samozřejmé



AMATÉR

PROFÍK FIAT DOBLÒ



**SPECIALNÍ EDICE DOBLÒ STAR COMBI ZA 339 900 Kč BEZ DPH
K VYBRANÝM SKLADOVÝM VOZIDLŮM NYNÍ
ZIMNÍ PNEUMATIKY ZDARMA. JDI NA WWW.FIATAKCE.CZ.**

Kombinovaná spotřeba 4,5-7,7 l/100 km, emise CO₂: 120-179 g/km. Obrázek vyobrazeného modelu je pouze ilustrativní. Uvedená cena je bez DPH.



PROFESSIONALS LIKE YOU

FlexiPlan: zájem roste, aut k pronájmu přibývá

O dalších více jak 40 vozidel musel LeasePlan rozšířit flotilu automobilů, které nabízí k pronájmu v rámci produktu FlexiPlan. Ten je určen na pokrytí střednědobé mobility, průměrná doba užívání auta činí šest měsíců. Zájem o FlexiPlan neustále roste. V současnosti už má LeasePlan pro tento produkt vyčleněno téměř 200 vozidel, která jsou takřka v neustálé permanenci.



Velkou výhodou produktu je flexibilní doba využití zapůjčeného vozidla. Zákazník platí po celou dobu neměnnou splátku, která zahrnuje všechny nezbytné služby. Po jednom měsíci užívání vozidla je ukončení zcela na klientovi a bez dodatečných nákladů. Auto může kdykoli vrátit bez jakékoli penalizace. Neřeší se ani žádné nadlimitní či podlimitní kilometry. „FlexiPlan využívají hlavně zákazníci, u kterých vznikne nárazová potřeba automobilů. Pronajímají si je třeba během sezonních prací, jednorázových projektů a podobně. Obvykle jde o firmy, které využívají naše tradiční produkty a FlexiPlanem zabezpečují momentální potřebu v oblasti mobility,“ vysvětluje Michal Červenka, zástupce obchodního ředitele LeasePlanu. Společnosti využívají FlexiPlan také pro zaměstnance ve zkušební době nebo pro ty, kteří čekají na jiný služební automobil objednaný do výroby.

„Některé firmy zase vnímají FlexiPlan jako možnost, jak si osahat operativní leasing. Máme už několik případů, kdy právě dobrá zkušenost s FlexiPlanem přesvědčila zákazníka k uzavření dlouhodobého kontraktu na klasický operativní leasing,“ konstatuje Michal Červenka. Ve flotile FlexiPlanu převažují typické fleetové vozy, zákazník má na výběr ze tří kategorií, které odpovídají Škodě Fabia, Škodě Octavia nebo Škodě Superb. Jde o zánovní vozidla v perfektním stavu s potřebnou výbavou – standardem je klimatizace, rádio i bluetooth handsfree. Podle Michala Červenky bude poptávka po střednědobých pronájmech stoupat: „Typické tříleté či čtyřleté leasingy nadále převažují, ale samy o sobě už firmám nestačí. Vyžadují mnohem větší flexibilitu. Právě FlexiPlan je produkt, který jim v tomto ohledu vychází vstříc. Proto počítáme s tím, že ani stávající počet aut vyčleněných pro FlexiPlan není konečný.“

Jak funguje FlexiPlan

- Klient pokrývá nárazovou potřebu automobilu, aniž by se zavazoval k dlouhodobým kontraktům.
- Na výběr má ze tří základních kategorií, které odpovídají vozům Škoda Fabia, Škoda Octavia nebo Škoda Superb.
- Auto je prakticky okamžitě k dispozici.
- Uživatel může automobil kdykoli vrátit bez jakékoli penalizace.
- Měsíční splátka počítá s neomezeným počtem najetých kilometrů, po skončení pronájmu tedy nejsou účtovány žádné nadlimitní kilometry.
- Splátka je fixní.
- Produkt pokrývá všechny podstatné služby: financování vozu, kompletní servis, sezonní pneumatiky, pojištění (povinné ručení, havarijní pojištění a pojištění skel), asistenční služby, všechny povinné platby (silniční daň, dálniční známka, koncesionářský poplatek za rádio).

FlexiPlan

je založen na principu uzavřené kalkulace bez omezení počtu najetých kilometrů a bez poplatků za předčasné ukončení. Jestli potřebujete řešit mobilitu pouze na několik měsíců, je tento produkt právě pro vás.

FlexiPlan využívají hlavně společnosti:

- v době před dodáním nového vozidla
- pro nové zaměstnance ve zkušební lhůtě
- pro vykrytí sezonních pracovních výkyvů
- které jsou projektově orientované

Pokud máte zájem o FlexiPlan, případně potřebujete podrobnější informace, obraťte se na svou kontaktní osobu v LeasePlanu.

Velkou výhodou je flexibilní doba využití zapůjčeného vozidla. Zákazník platí po celou dobu neměnnou splátku, která zahrnuje všechny nezbytné služby

Most ovládly nejrychlejší trucky Evropy

Na závodních okruzích neuvidíte monumentálnější stroje, než jsou tahače. Podle pravidel musí vážit nejméně pět a půl tuny. Z bezpečnostních důvodů mají maximální rychlost omezenou na 160 km/h, což je ale pořád dost na to, aby v divácích vyvolávaly euforické pocity.





Když se za ohlušujícího rámusu ženou cílovou rovinkou, budí respekt i u těch nejotrlejších. Kdo takové závody sleduje naživo poprvé, je obvykle touhle jedinečnou kombinací hmoty a rychlosti ohromený, možná i vyděšený. Každopádně bez emocí se to neobejde. A právě kvůli vzrušení, které vyvolávají, jsou soutěže sportovních trucků tolik oblíbené. První zářijový víkend se v Mostě konal Czech Truck Prix, největší podnik svého druhu u nás, součást evropského šampionátu okruhových tahačů neboli European Truck Racing Championship. LeasePlan byl coby partner Autodromu Most u toho. *„Díky celoroční spolupráci máme příležitost zprostředkovat našim klientům služby autodromu i přilehlého polygonu, který je považován za jeden z nejlepších trenažérů pro výuku bezpečné jízdy ve střední Evropě. Zároveň můžeme prezentovat své produkty před širokou motoristickou veřejností, která navštěvuje zdejší akce. Jednou z největších je právě Czech Truck Prix,“* vysvětlila nám v Mostě ředitelka pro business development a marketing české pobočky

LeasePlanu Petra Ochová. Fanoušky od návštěvy autodromu tentokrát neodradilo ani nepříznivé deštivé počasí. Czech Truck Prix se tady uskutečnil už pošestadvacáté a dorazilo na něj bezmála 91 tisíc příznivců motoristického sportu, tedy téměř stejně jako loni.

Nepřehlédnutelná oranžová

Stánek LeasePlanu byl strategicky umístěný v nejfrekventovanější zóně areálu mezi hlavní tribunou a polygonem. Firma tady prezentovala hlavně svůj CarNext, v němž prodává vybrané vozy vrácené po skončení leasingu. „Jsme rádi, že lidi k nám ve velkém počtu chodili navzdory loužím a bahně, které se tvořily všude kolem. Informace o prodeji vozidel vrácených po operativním leasingu je evidentně zajímavá,“ říká Petra Ochová. Oranžová barva byla nepřehlédnutelná i v zázemí pro VIP hosty. Ti měli navíc k dispozici čtyři Škody Octavia, jež autodrom v rámci partnerství využívá. Na bocích vozů jsou viditelná loga obou společností. Jeden z automobilů zároveň slouží jako tzv. medical car, tedy vůz, který je

Fanoušci měli radost hlavně ze skvělých výkonů obhájce loňského titulu, evropského šampiona Adama Lacka

Připravte se na zimu

a využijte nabídku kurzů bezpečné jízdy v rámci programu SafePlan, který připravujeme právě ve spolupráci s Autodromem Most! Podrobnosti o cenách a podmínkách účasti se dozvíte u své kontaktní osoby v LeasePlanu.



Závody tahačů (Truck Racing)

jsou specifickým odvětvím automobilového sportu, ve kterém na uzavřených asfaltových okruzích soupeří řidiči za volanty speciálních nákladních aut, jež vycházejí ze sériových návěsových tahačů. Závody se konají i na tratích známých z Formule 1. První ročník Evropského poháru tahačů (European Truck Racing Championship) se pořádá v roce 1985. Oproti jiným motoristickým sportům mají závody tahačů jedno neobvyklé pravidlo: z bezpečnostních důvodů nesmějí jezdci během závodů překročit maximální rychlost 160 km/h. To ale nijak této disciplíně neubírá na divácké atraktivitě. Minimální hmotnost závodního tahače je 5,5 tuny, předepsáno je i rozdělení hmotnosti mezi přední a zadní nápravu. V současné době by kombinace značek jednotlivých agregátů (motor, kabina, nápravy, převodovka) měla být stejná jako u sériového tahače, to znamená, že například do tahače MAN nelze dát motor Mercedes. Závodní víkend obvykle zahrnuje dva až tři dny, ve kterých jezdci absolvují několik volných tréninků, dva měřené tréninky (určují postavení na startu 1. a 3. závodu) a čtyři závody o body do šampionátu. Nejvyšší možné maximum je 60 bodů za víkend. Obvyklý počet aut v jednom závodě je kolem dvaceti.

připraven zajistit rychlou přepravu zdravotnického personálu během závodů. Medical car tentokrát žádnou práci neměl, ačkoli vytrvalý déšť připravil řidičům nejednu horkou chvíli. Na druhou stranu – o to víc bylo nač koukat. Fanoušci, kteří i přes špatné počasí dorazili, určitě nelitovali.

Páteční předehra

Předehrá k víkendovému evropskému šampionátu byla tradiční páteční společná jízda těžkotonážních speciálů ulicemi Mostu a následné setkání s fanoušky na centrálním 1. náměstí. Už tady auta i diváky občas zkrápěly dešťové kapky, které v sobotu ráno vystřídal hustý déšť. „Propršela prakticky celá sobota, v neděli ráno déšť ještě zesílil. Dopoledne se pak počasí naštěstí umoudřilo a ukázalo se i sluníčko. S ohledem na podmínky návštěvnost předčila všechna naše očekávání. Za svou odhodlanost a věrnost si fanoušci zaslouží obrovský dík,“ nešetřila chválou na diváky obchodní a marketingová ředitelka společnosti Autodromu Most Jana Svobodová.

Adam Lacko nadchl fanoušky

Při povzbuzování jezdce lidé vytvořili skvělou atmosféru. Radost měli hlavně z výtečných výkonů

obhájce loňského titulu evropského šampiona Adama Lacka z týmu Buggyra Racing, který se netají tím, že mu právě mokrá trať vyhovuje.

Czech Truck Prix nabídl v sobotu i v neděli po dvou jízdách. Příznivce Adama Lacka nadchlo hlavně jeho sobotní galapředstavení. Vyhrál oba závody, přičemž v tom druhém předvedl dechberoucí stíhačku. Jezdci, kteří obsadili v prvním závodě první až osmé místo, si totiž na startu druhého mění pozice. Adam Lacko se tak musel probíjet na špici ze čtvrté řady. Dařilo se mu to náramně a v poslední zatáčce před cílem se skvělým manévrem dokázal vtěsnat před dosud vedoucího Reinerta. V neděli pak přidal stříbrnou příčku v prvním závodě, v druhém zůstal těsně pod stupni vítězů na čtvrté pozici.

Atraktivní vložené závody

Součástí závodního víkendu byly i vložené série Octavia Cup, Renault Clio Cup Central Europe a KIA Platinum Cup. V prvních dvou se představil další skvělý český pilot Tomáš Pekař. Zatímco v poháru škodovek suverénně zvítězil v sobotním i nedělním závodě, při Renault Clio Cupu si vybral porci smůly. V sobotu Pekař v poháru vozů Renault Clio vévodil kvalifikaci i závodu, ale jen do doby, než na trať vyjel

Více informací

včetně videí a bohaté fotodokumentace najdete na webových stránkách autodromu (www.autodrom-most.cz). A vrátíme se k ní i v příštím magazínu. Měli jsme totiž možnost nahlédnout pod pokličku příprav i průběhu závodů a s nejzajímavějšími postřehy se s vámi podělíme.



safety car. Svůj pohodlný náskok po restartu ztratil a nakonec dojel čtvrtý. Aby toho nebylo málo, komisaři jej později diskvalifikovali kvůli porušení technických předpisů. V nedělním závodě pak po nádherných soubojích dojel na čtvrtém místě.

Spanilá jízda

Doprovodný program, zasvěcený 100. výročí vzniku společného státu Čechů a Slováků, nabídl po loňské úspěšné premiéře přehlídku The Most Truck Festival, na kterou dorazila více než stovka kamionů. Jejich sobotní i nedělní spanilá jízda po velkém závodním okruhu v polední přestávce se těšila nebývalému zájmu diváků. Vidět, ale taky slyšet sto troubících naleštěných kamionů nejrůznějších značek, mezi nimiž vynikaly hlavně typické americké trucky, bylo mimořádným zážitkem. Vzhledem k nepřízní počasí nemohl předvést svou leteckou akrobatickou show účastník světového šampionátu Red Bull Air Race Master Class Petr Kopfstein, zájemci si nicméně mohli prohlédnout Most a jeho okolí z výšky při vyhlídkových letech vrtulníkem. Součástí programu byly i jízdy v upravených speciálech nebo bojovém vozidle BVP. Děti si zase užily zdarma řady atrakcí.

CarNext zaujal

LeasePlan využil účasti na Czech Truck Prix hlavně k propagaci svého CarNextu – prodejního místa, jež nabízí auta vrácená klienty po skončení leasingu. O vozy s transparentní historií je velký zájem. Motoristé při výběru ojetého vozidla vnímají všechny výhody, které jim CarNext poskytuje:

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



Milan Urban:

Rozvoj čisté mobility? Myslím, že to půjde celkem rychle



LeasePlan se stal členem spolku Čistá mobilita, jenž sdružuje organizace i jednotlivce, kteří se podílejí na výzkumu, vývoji, inovacích anebo podpoře vozidel s alternativními pohony.

„Spolek je otevřený všem zájemcům, kteří vnímají čistou mobilitu jako velkou příležitost nejen pro zlepšení životního prostředí, ale i pro rozvoj, růst a zaměstnanost. Propojení automobilového průmyslu, energetiky, vědy a výzkumu i finanční sféry je velkou šancí pro všechny. Nesmíme ale dlouho otálet, jinak by se příležitosti mohly změnit v rizika,“ říká v rozhovoru pro LeasePlan magazín předseda spolku Čistá mobilita Milan Urban.

Záběr spolku je hodně široký. Jaké aktivity vás teď nejvíce zaměstnávají?

Snažíme se působit na mnoha frontách. Velice důležitá je naše aktivní účast na jednáních pracovních skupin, které působí v rámci Národního akčního plánu Vlády České republiky pro zavádění čisté mobility. Podílíme se na definování pozice České republiky při tvorbě klimaticko-energetického balíčku. V listopadu bude odeslán do Bruselu a naši snahou je, aby už obsahoval závazná data. Gesčním ministerstvem je ministerstvo průmyslu a obchodu. Zároveň spolupracujeme na aktualizaci Národního akčního plánu.

S obecně prospěšnou společností Česká hlava pořádáte začátkem listopadu v Poslanecké sněmovně konferenci Čistá mobilita v České republice. Co je jejím cílem?

Akce probíhá pod záštitou Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny. Vystoupí na ní vrcholní představitelé důležitých ministerstev, velkých asociací či svazů z energetiky a automobilového průmyslu anebo významných finančních institucí. Půjde o skutečně reprezentativní setkání, na němž chceme představit i některé konkrétní zajímavé inovativní projekty, které podle nás mají mezinárodní přesah.

Jedním z vašich hlavních úkolů je propagace čisté mobility mezi širokou veřejností. Co konkrétně chystáte v nejbližší době?

V listopadu uspořádáme během výstavy E salon na výstavišti v pražských Letňanech několik seminářů a konferencí na témata určená odborné, ale i široké veřejnosti. Z dalších aktivit bych zmínil například naši spolupráci s pořadateli populární ankety Zlatý volant. Dohodli jsme se s nimi, že letos bude vyhlášena také kategorie EcoCar roku.

Dohodli jsme se s pořadateli populární ankety Zlatý volant, že letos bude vyhlášena také kategorie EcoCar roku.

Ve využití CNG, bio CNG, LNG anebo LPG jsme dál než některé jiné státy.

S Autoklubem České republiky připravujeme na příští rok první seriál závodů elektrických motokár, který rovněž spojíme s propagací elektromobility.

Budete vidět i v regionech?

Určitě, a považujeme to za velmi důležité. Chystáme celostátní propagační turné po krajích, kde budeme podporovat rozvoj čisté mobility pomocí mnoha praktických testů, ukázek i dalších vychytávek. Ve spolupráci se společnostmi Česká hlava uspořádáme několik testovacích dnů, kde se zaměříme na porovnání dojezdu v reálných podmínkách i ekonomiky provozu při využití různých pohonů. Vedle toho podporujeme také mladé české vědce – talenty, kteří v některých oblastech čisté mobility dosahují výjimečných úspěchů.

Co je podle vás největší překážkou pro rozvoj čisté mobility u nás?

Těch překážek je více. Podle mě se například velmi liší míra ochoty podílet se na zlepšování životního prostředí mezi jednotlivými generacemi, u mladých lidí je výrazně vyšší. Pořád u nás v souvislosti s alternativními pohony panuje zbytečná obava z něčeho nového, ale také malá znalost skutečných technických schopností a parametrů „zelených“ automobilů. Veřejnost je proto třeba edukovat. Musíme dát lidem možnost, aby si vozidla s alternativními pohony mohli „osahat“. Tím se podle mě pozitivně změní atmosféra hlavně vůči elektromobilům. Čeká nás stejný proces jako s elektrokoly, která dnes zažívají velký rozmach. Myslím, že to půjde celkem rychle.

Pro rozvoj čisté mobility by mohl udělat více i stát...

To je pravda. Chybí nám legislativa pro mnoho konkrétních otázek. Mám na mysli třeba systémový přístup k bezplatnému parkování alternativních vozidel ve zpoplatněných zónách, k jejich jízdě autobusovým pruhem, k daňovým výhodám, například k osvobození od dálniční známky anebo silniční daně. Zároveň je třeba definovat nové profese pro servis, upravit metodiku integrovaného záchranného systému a tak dále. K rozvoji čisté mobility zcela jistě nepřispívá ani ne zcela přehledný dotační program. Potřebovali bychom také pozitivní příklady státních institucí a veřejné správy, jenže ty jsou k alternativním pohonům zatím hodně rezervované. Ale svým dílem by měli přispět i výrobci. Cena vozidel na alternativní pohony, hlavně elektromobilů, je pořád poměrně vysoká. Navíc zatím nevíme, jak rychle bude klesat jejich cena na sekundárním trhu v závislosti na době jejich užívání – po roce, po dvou a tak dále. Pochopitelně nám chybí i dostatečná síť nabíjecích stanic.

Nestačilo by se jenom podívat, jak alternativním pohonům pomáhají některé jiné země?

Analyzovat přístup k čisté mobilitě v různých zemích v Evropě je inspirativní, ale nemůžeme pouze kopírovat, musíme mít svoji cestu. Například ve využití CNG, bio CNG, LNG anebo LPG jsme dál než některé jiné státy.

Milan Urban

ve své funkci předsedy spolku Čistá mobilita využívá také bohatých zkušeností z dlouhodobého působení ve vrcholné politice.

Vystudoval Hutnickou fakultu Vysoké školy báňské v Ostravě a poté pracoval v ČKD Kutná Hora jako technik. Později přešel do funkce výrobního náměstka v ČSAO Čáslav. V letech 1991–1995 pracoval na Městském úřadu v Čáslavi jako vedoucí odboru hospodářství a investic. Do roku 1998 pak působil v soukromé sféře. Ve volbách v roce 1998 byl za ČSSD poprvé zvolen do Poslanecké sněmovny, kterou opustil v roce 2017, několik let vedl sněmovní Hospodářský výbor. V letech 2003 až 2006 byl ministrem průmyslu a obchodu.



Užijte si cestu bez starostí
Jezděte našimi moderními vlaky.

www.cd.cz

Partner filmové trilogie **Zahradnictví**



České dráhy
Národní dopravce

WLTP přináší pozitiva, ale i potíže

Řada výrobců se potýká s nedostatečnou kapacitou zkušeben pro velmi náročné testy

Asi už jste se také setkali se zkratkou WLTP. Označuje novou testovací proceduru zjišťování emisí a spotřeby paliva. Začala platit loni v září. Oproti dosavadní normě NEDC slibuje větší shodu udávaných a skutečných parametrů. Dřívější praxe vedla ke zvětšujícím se rozdílům mezi udávanou spotřebou paliva a reálnou spotřebou při provozu. I proto se odborníci shodují na tom, že nová pravidla už byla zapotřebí. Vždyť NEDC se používal od roku 1970 a poslední úpravu prodělal před dvaceti lety. Metodika WLTP nebo lépe řečeno její laboratorní složka WLTC (WLTP se totiž skládá ze dvou částí: WLTC měření v laboratoři – a RDE – měření v reálném provozu) je oproti NEDC mnohem přesnější. Standard WLTP byl vyvinutý na základě údajů získaných z celého světa a pokrývá jízdní situace od městského provozu až po jízdu na dálnici.

Jednotný přístup

Na rozdíl od standardu NEDC je WLTP výrazně dynamičtější, protože oproti předchůdci zahrnuje podstatně větší počet procesů zrychlování a brzdění. Navíc se ve standardu WLTP zohledňuje vliv individuální zvláštní výbavy na hmotnost, aerodynamiku a spotřebu proudu v palubní síti. Metodika WLTP cílí na srovnání podmínek měření emisí výfukových plynů a spotřeby energie pro všechny současně dostupné druhy pohonu (benzinový, dieselový, CNG nebo elektrický). Pro každé vozidlo stejného typu musí všude na světě při správném dodržování procedury měření vycházet v každém okamžiku stejný výsledek testu. Kvůli tomu je nevyhnutelné laboratorní měření. Proto se spotřeba paliva a emise zjišťují v rámci dynamického jízdního profilu na válcovém dynamometru.

Přísnější testy

V porovnání s dosavadní metodikou trvá jízdní cyklus WLTP o deset minut déle a vozidlo v něm stojí pouhých 13 % celkové doby (u NEDC to bylo 25 %). Délka celého cyklu činí zhruba 23 kilometrů, což je více než dvojnásobek v porovnání s dosavadním cyklem o délce 11 kilometrů. WLTP zahrnuje vyšší rychlost jízdy, a to až 131 km/h (dříve 120 km/h), průměrná rychlost jízdy vzrostla na 46 km/h (dříve 34 km/h) a vozidla jsou v průběhu testu vystavována výraznějším změnám v rychlosti jízdy. V testovací místnosti je předepsána teplota 23 °C, u NEDC to bylo 20–30 °C. Zadání pro testy jsou výrazně přísnější. Kromě toho není už jako dosud testována pouze základní varianta modelu, ale jsou zohledňovány také prvky výbavy na přání. Navíc je v rámci silničního testu RDE kontrolováno, zda nejsou překračovány limity normy Euro 6 pro oxidy dusíku a množství pevných částic s přihlédnutím k faktorům konformity. Od letošního 1. září musí být hodnotami WLTP a RDE opatřeny veškeré prodávané nové automobily tak, aby je bylo možné porovnávat. Zároveň od stejného data vstoupila v platnost zpřísněná emisní norma EU6c, kterou musí splňovat všechny nové vozy. Nové normy musí naplňovat všechny prodávané nové osobní vozy, tedy i ty představené před zářím 2017.



Zdroj: Mahle Powertrain

Jak WLTP promění firemní flotily?

Nad tím, jaký dopad bude mít zavedení nové normy na správu fleetů, se pro magazín zamyslel David Marek z technického oddělení LeasePlanu:

Zavedení nových pravidel měření má určitě velká pozitiva. Tím hlavním je vyšší transparentnost a věrohodnost poskytovaných údajů ze strany jednotlivých automobilek. Jako každá novinka ale i norma WLTP s sebou nese řadu otázek.

Z pohledu fleet manažerů je nepříjemný zejména fakt, že přechod na nový standard probíhá u výrobců postupně a zatím ho splňují především nové modely na trhu. Verze, které nyní z ceníků vypadly, budou do nich navraceny po homologaci podle nového měřicího cyklu WLTP, a to už s novými hodnotami. Důležité také je, že po přechodné období budou

výsledky naměřené v procedurách dle WLTP prezentovány „zpětně“ – budou přepočteny na hodnoty dle NEDC. To umožní objektivní porovnávání vozidel.

Druhý problém vidím v tom, že některé vozy, které dosud splňovaly kritéria nastavená interními firemními pravidly, takzvanou car policy, už podle přísnějších regulí nebudou vyhovovat. Společnosti, které v car policy zohledňují faktor životního prostředí, zřejmě budou muset svá pravidla upravit, protože byla formulována podle dosavadního měření NEDC, jež bylo v mnoha ohledech dosti nepřesné. Nové předpisy daleko lépe popisují reálný stav. Lze říci, že jsou přísnější, a proto snížit emise pod některé limitní hodnoty definované v původních interních firemních pravidlech nebude v následujících měsících, možná i letech reálné.

A vůbec největší potíž, kterou novinka nepřímo přináší, spočívá v tom, že řada výrobců se potýká s nedostatečnou kapacitou zkušeben pro velmi náročné testy. Tento nedostatek kapacit vede u mnoha z nich k přechodnému omezení rozsahu ceníků pouze na motorizace, které již testy prošly. Ostatní verze budou pravděpodobně do ceníků navraceny postupně a s časovým prodloužením. Očekáváme, že kvůli chybějící homologaci budou mít některé modely skluz ve výrobě, což může komplikovat snahu o plynulou obměnu vozových parků.

LeasePlan situaci na trhu velmi pečlivě mapuje tak, aby svým klientům mohl poskytovat vždy aktuální informace. V případě jakýchkoli dotazů se neváhejte obrátit na svou kontaktní osobu.

Důležité pojmy

WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures)
– celosvětově harmonizovaná metodika pro měření spotřeby a emisí, skládá se ze dvou částí: WLTC a RDE

WLTC (World Harmonized Light Vehicle Duty Test Cycle)
– laboratorní měření

RDE (Real Driving Emission)
– měření v reálném provozu

Faktor conformity: Pro vyhodnocení výsledků RDE platí tzv. faktory conformity, které zohledňují tolerance měření přenosných zařízení pro měření emisí (PEMS) a přísnější požadavky jízdy RDE, vyplývající z širšího rozsahu provozních podmínek. Ve výsledném vyhodnocení

nesmějí být překročeny limity Euro 6 přepočítané právě pomocí těchto faktorů conformity. V 1. stupni RDE (Euro 6d-TEMP) činí faktor conformity pro NO_x 2,1, v druhém stupni bude mít hodnotu $1,0 + 0,5$. Tolerance 0,5 pokrývá výkyvy v měřicích zařízeních. Faktor conformity pro pevné částice je pro všechna nově registrovaná vozidla stanoven na $1,0 + 0,5$ už od 1. září 2018.

SROVNÁNÍ METODIKY NEDC A WLTP		
	NEDC	WLTP
Platnost pro státy EU	1998–08/2017	09/2017 pro nové motory a 09/2018 pro nově registrované
Příplatková výbava v testu	Nezohledněna	Zohledněna, včetně aerodynamiky, valivého odporu pneumatik či hmotnosti
Fáze testu/startovací teplota	„Město/mimo město“ studený start	„Nízká/střední/vysoká/velmi vysoká zátěž“ studený start
Doba testu/vzdálenost	1180 s/10 966 m	1800 s/23 274 m
Rychlost	120 km/h max. 33,6 km/h průměrná	132 km/h max. 46,5 km/h průměrná
Doba volnoběhu	295 s	234 s
Zrychlení	1,04 m/s ² max.	1,58 m/s ² max.

Od elektromobilů po Caterhamy

Každoroční srovnávací jízdy letos LeasePlan uspořádal 26. září na Autodromu Most. Aktuální modely téměř dvaceti automobilek přijelo vyzkoušet bezmála 150 hostů.

Kromě tradičního testování vozidel na ně čekalo příjemné zářijové sluníčko, vynikající občerstvení, pohotová moderátorka Míša Maurerová a také atraktivní doprovodný program. Velký zájem byl hlavně o jízdy v elektromobilech na mosteckém polygonu, které zahrnovaly i nácvik zvládnutí smyku. Pro řadu klientů to byla vůbec první příležitost, jak si vyzkoušet tzv. zelenou mobilitu na vlastní kůži. Adrenalinový zážitek pak nabízela možnost projet se po závodním okruhu

Fleet manažeři vítají možnost porovnat jízdní vlastnosti konkurenčních modelů různých značek

v nadupaném BMW 440i M Performance s výkonem 360 koní a také v Caterhamech – malosériových anglických sportovních vozech. Ty sice mají jen 130 koní, ale díky malé hmotnosti to dokážou parádně rozpálit... Srovnávací jízdy tak tentokrát nabídly promyšlený průřez automobilovou produkcí. „Každým rokem se snažíme program něčím obohatit. Když jsme si s klienty během dne povídali, potvrdili nám, že letos jsme se jim strefili do gusta. Všichni samozřejmě vítají možnost porovnat jízdní vlastnosti konkurenčních modelů různých značek. V tom jsou naše srovnávací jízdy unikátní a pro mnoho fleet manažerů i dalších odborníků jen obtížně nahraditelné. Zároveň se ale vždy rádi seznámí s něčím neobvyklým. Proto měly takový úspěch právě elektromobily, ale i Caterhamy,“ říká marketingová manažerka LeasePlanu Kateřina Landová.

Srovnávací jízdy v číslech

počet aut určených k testování:	78
počet uskutečněných testovacích jízd:	více než 300
délka testovacího okruhu:	20 km
celkový počet kilometrů ujetých během testovacích jízd:	cca 6000 km
nejpůjčovanější vozy: BMW X4, Peugeot 308 GTI, Jaguar E-Pace a Audi A6	







Paradigma je předním hráčem v oblasti call-center

Klienti LeasePlanu a jejich řidiči se mohou se svými dotazy, požadavky a problémy kdykoli obrátit na Kontaktní centrum. Stačí zavolat na telefonní číslo 296 333 666 a na druhém konci se ozve hlas operátora či operátorky. Sedí v moderním prostředí call-centra ve Valašském Meziříčí, které výhradně pro potřeby LeasePlanu zřídila slovenská společnost Paradigma. Jejich úkolem je zajistit řidiči optimální řešení problému, se kterým se potýkají.

Slovenská firma si zakládá na vysoké profesionalitě a lidském přístupu svých operátorů

Paradigma působí na trhu již od roku 2006. „Výjimeční jsme tím, že kontaktujeme pouze existující zákazníky našich klientů, kterým nabízíme doplňkové produkty či služby, anebo zabezpečujeme péči o zákazníky prostřednictvím řešení jejich požadavků,“ říká ředitel společnosti a jeden z jejích zakladatelů Antonín Pospíšil. Mezi klienty firmy patří významné podniky z finančního sektoru, energetiky nebo telekomunikací. V současnosti má dvě pobočky na Slovensku a jednu v České republice a zaměstnává přibližně 130 lidí.

Předběhli jsme dobu

Slovenská firma si zakládá na vysoké profesionalitě svých operátorů, které pravidelně školí odborníci akreditovaní ministerstvem školství. „Zároveň je pro nás důležité vytvářet příjemné, až rodinné pracovní prostředí – organizujeme teambuildingové aktivity a pravidelně mezi zaměstnanci vyhlašujeme motivační soutěže,“ říká Antonín Pospíšil, jehož profesní dráha původně mířila jiným směrem. Začínal totiž jako úspěšný manažer v bankovní sféře. A právě na pracovní stáži ve Spojených

státech, kam ho banka vyslala, pronikl do principů fungování call-center. „Nové technologie a postupy jsem chtěl zavést i u nás v bance. Na Slovensku to ale bylo něco absolutně nového, náš trh v bankovníctví ještě na tuto oblast nebyl připravený. Trošku jsme předběhli dobu,” vzpomíná na okolnosti, za kterých se rozhodl k důležitému kroku – opustit komfort jisté pozice s velmi dobrou perspektivou a začít s vlastním byznysem. Nezastavila ho ani tehdejší technologická propast mezi americkým a slovenským trhem. Teď patří Paradigma k předním hráčům na trhu v oblasti komunikace prostřednictvím kontaktního centra.

Kvalitní a spolehlivý

Proč vlastně název Paradigma? Jméno společnosti se zrodilo ve vlaku, kterým Antonín Pospíšil cestoval do Prahy. Čas si krátil četbou časopisu a na slovo paradigma narazil v rozhovoru s jedním významným lékařem. Když si ve slovníku upřesnil význam slova, které znamená „příklad“ nebo „vzor“, bylo rozhodnuto. Zakladatelé firmy očekávali finanční návratnost přibližně do jednoho roku, ale call-centrum začalo vydělávat už po pěti měsících. „Postupně si budujeme jméno kvalitního a spolehlivého dodavatele. Klienti nás často oslovují sami s cílem navázat novou spoluprací, anebo rozšířit už existující partnerství do nových oblastí,” říká Antonín Pospíšil. Paradigma je dnes etablovaná na trhu jako profesionální, dynamické, proklientsky orientované a efektivně fungující multimediální centrum, které formou outsourcingu zabezpečuje

pro své obchodní partnery komplexní služby 365 dní v roce, 7 dní v týdnu, 24 hodin denně. Jedním z klientů společnosti je i LeasePlan.

Práce pro LeasePlan

„Když jsme před dvěma lety vyhlásili výběrové řízení na provozovatele našeho Kontaktního centra, oslovili jsme také firmu Paradigma, protože tuto službu zajišťuje i pro naše kolegy z bratislavské pobočky, od kterých jsme získali velice dobré reference. Nakonec se ukázalo, že nabídka Paradigmy opravdu nejvíce odpovídá našim požadavkům,” konstatuje Pavel Bartoš z technického oddělení LeasePlanu. Operátoři Paradigmy, kteří mají LeasePlan na starost, se střídají po směnách, aby zajistili nepřetržitý provoz Kontaktního centra. Jejich záběr je široký. Vyřizují klientské dotazy, pomáhají uživatelům vozidel s nahlášením pojistných událostí. Vůbec nejčastěji využívají řidiči Kontaktní centrum k objednání vozidla do servisu, ať už na pravidelný servis nebo mimořádné opravy. Všechny problémy tak mohou uživatelé vozidel vyřešit na jednom telefonním čísle.

**Nonstop linka
na Kontaktní
centrum:
+420 296 333 666**

Možné předvolby jsou:

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

 **PARADIGMA**
your voice





Mercedes-Benz třídy A

Průkopník

Nový Mercedes-Benz třídy A je již čtvrtou generací oblíbeného prémiového hatchbacku, který jako první do segmentu kompaktních vozů přináší nejmodernější konektivitu, a zároveň jde o druhý model značky, který je navržen podle zcela nového designového jazyka Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz třídy A se stal v době svého představení v roce 1997 jedním z největších překvapení roku. Premiový model byl zkonstruován jako žádný jiný přímý konkurent té doby a stal se prvním hatchbackem značky. Okamžitě po svém představení se stal prodejním trhákem a za více jak 20 let se ho vyrobilo přes tři miliony kusů. Nové „áčko“ je po modelu Mercedes-Benz CLS druhou modelovou řadou, která přejala nový designový jazyk značky. Inspirace designem čtyřdveřového kupé CLS je evidentní v přední, ale i zadní části malého hatchbacku, a to zejména díky světlometům. Když už je řeč o světlometech, Mercedes nabízí



hned tři provedení – halogenové, full-LED a světla Multibeam LED s 18 diodami v každém světlometu a přísvecováním do zatáček. Designérům se implementací nového designového pojetí povedl doslova husarský kousek. Součinitel odporu vzduchu činí v případě nového „áčka“ pouze 0,25, což je nejnižší hodnota napříč celým segmentem kompaktních vozů. Přestože nový Mercedes-Benz třídy A zůstává věrný klasickému karosářskému provedení hatchback, při pohledu z boku je evidentní, že kabina je posunuta více dozadu a novinka má také delší rozvor. Ten se ve srovnání s předchozí třetí generací zvětšil o tři centimetry, ovšem opticky působí jako ještě delší. Z toho těží nejen posádka, jež má nyní uvnitř vozu větší prostor, ale také zavazadelník, který se zvětšil o 29 litrů. Ložná plocha je delší o 11,5 cm

a vstupní otvor s pravidelným tvarem je širší. Zvenku nová třída A zachovává status quo, nicméně uvnitř jde doslova o revoluci. Přístrojová deska je navržena v duchu větších tříd E a S a zákazníci je mohou objednat ve třech provedeních – v závislosti na velikostech použitých displejů. Základní stupeň je tvořen dvěma 7palcovými obrazovkami, následují 7palcová před řidičem a 10,25palcová uprostřed a vrcholem je duo 10,25palcových, na sebe navazujících displejů. Přesně řidič ovládá zábavní systém MBUX (Mercedes-Benz User Experience), který se může pochlubit umělou inteligencí se schopností se učit. Novinkou je také možnost inteligentního hlasového ovládání v českém jazyce. Dá se tedy říci, že Mercedes třídy A rozumí svému majiteli a dokáže chytře reagovat na jeho podněty a pokyny.

Mercedes-Benz třídy A je od počátku prodeje nabízen se třemi motory – dvěma zážehovými a jedním vznětovým. Nový čtyřválec OM 282 nabízí z objemu 1,3 litru 120 kW a 250 N.m a lze ho kombinovat jak s šestistupňovou manuální převodovkou, tak i sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou. Dvoulitrový čtyřválec byl převzat z třetí generace třídy A a disponuje výkonem 165 kW (224 k) a 350 N.m. Standardně je spojen s dvouspojkovou převodovkou a je možné ho vybavit pohonem všech kol 4Matic. Vznětový agregát je pouze jeden, konkrétně 1,5litrový, s výkonem 85 kW (115 k) a 260 N.m a manuální převodovkou. I v jeho případě lze automat zvolit v rámci příplatkové výbavy. Mercedes-Benz třídy A patří k nejmodernějším vozům svého segmentu a je připraven vyjít vstříc přáním nejnáročnějších zákazníků.





MBUX (Mercedes-Benz User Experience) se může pochlubit umělou inteligencí se schopností se učit.



Peugeot 508

Znovu a lépe

Když Peugeot představoval první generaci modelu 508, potřeboval obsadit hned dvě mezery vzniklé po ukončení výroby 407 a 607. A přestože první generace vůbec nebyla špatným vozem, za prodejní trhák ji označit nelze.

To druhá generace má našlápnuto o poznání lépe.





V případě nové 508 automobilka Peugeot začala zcela načisto. S předchůdcem tak má společné pouze jméno a základ v pohonných jednotkách. Design nové 508 je nyní mnohem dravější a výraznější, což je způsobeno nezanedbatelným zkrácením celkové délky o 80 mm, snížením o 53 mm a rozšířením o 32 mm. Se zkrácením vozu se zmenšil také rozvor, který oproti předchozímu provedení ztratil 24 mm. Peugeot se toho lidově řečeno nebál a kromě výše uvedeného zkrácení jeho konstruktéři také kompletně změnili koncepci karoserie. Třebaže i nadále vypadá jako tříprostorový sedan, zadní víko se vyklápí i se sklem, tudíž se jedná o karoserii liftback, jako například u Mondea

či u Superbu. Důvodem je podle vyjádření automobilky Peugeot stagnace v segmentu klasických sedanů a nutnost model 508 něčím ozvláštnit. To se Peugeotu povedlo beze zbytku, protože kromě karoserie liftback je tento automobil vybaven nesmírně elegantními bezrámovými okny. Toto bezesporu „šmrncovní“ řešení je v automobilové branži velmi ojedinělé a Peugeot opět prokázal, že design Francouzi prostě umějí. Interiér už tak revoluční není a jde o umně poskládanou směsici prvků použitých na předchozích modelech značky Peugeot. Nový Peugeot 508 je vybaven přístrojovým štítem, který je výhradně tvořen displejem o úhlopříčce 12,3 palce. Peugeot mu říká i-Cockpit a jedná





se již o jeho druhou generaci. Lze jej charakterizovat tím, že řidič nesleduje přístroje přes volant, ale nad ním. Volant kvůli tomu musí být i v tomto případě malý (aby nestínil), což v kombinaci s tlustým věncem působí trochu dojmem hráčské konzole. I přes konceptuální návaznost na starší modely Peugeot lze palubní desku v novém modelu 508 považovat za skutečně novou. Prvenstvím v dané kategorii se stává noční vidění, využívající infračervenou kameru v masce chladiče. Má dosah asi 250 m a při jízdě za tmy zvýrazňuje případné chodce nebo zvířata přímo v přístrojovém štítě. Nechybí všestranná konektivita (Android Auto, Apple CarPlay, MirrorLink), on-line služby Peugeot Connect a TomTom Traffic s detekcí aktuální hustoty provozu, ani plně samočinné parkování Full Park Assist (stará se nejen o zatáčení, ale též o zrychlování a brzdění). Peugeot pro model 508 nabízí středový tunel ve dvou provedeních, a to v závislosti na použité převodovce. Manuální modely, využívající 6stupňové převodové skříně, nemohou mít kvůli táhlům převodovky „plovoucí“ středový tunel, modely vybavené 8stupňovým automatem značky Aisin ho mají. Japonská převodovka s klasickým hydrodynamickým měničem točivého momentu je nabízena podle hodnoty maximálního točivého momentu ve dvou provedeních. Peugeot svůj nejnovější model nabízí se dvěma zážehovými čtyřváci o objemu 1,6 litru, naladěnými na 133 kW a 250 Nm, respektive 169 kW a 300 Nm. Tyto zážehové motory jsou kombinovány pouze se samočinně pracující převodovkou Aisin. Vznětové agregáty reprezentuje nový čtyřválec



Nechybí všestranná konektivita (Android Auto, Apple CarPlay, MirrorLink), on-line služby Peugeot Connect a TomTom Traffic s detekcí aktuální hustoty provozu, ani plně samočinné parkování Full Park Assist.

1,5 BlueHDI s výkonem 96 kW a 300 Nm, který nahrazuje dřívější 1,6 BlueHDI. Základní vznětový motor lze jako jediný mít v kombinaci s manuální převodovkou. Vrcholem palety motorizací je dvoulitrový BlueHDI ve dvou nastaveních – 120 a 130 kW. Točivý moment v obou případech činí 400 Nm. Peugeot zanedlouho na pařížském autosalonu představí také kombi provedení SW, které se začne prodávat zkraye roku 2019.





Mazda 6

Relativity faceliftu

Mazda 6 modelového roku 2018 jasně ukazuje rozdíly mezi pojmy facelift a modernizace. Rozhodně totiž patří pod druhý z těchto termínů, protože na trh přichází se změnami zasahujícími dál než jen k omlazení designu.

I když i na něj došlo a Mazda 6 třetí generace dnes díky němu působí mnohem modernějším dojmem. Upravená maska chladiče, lépe propojená chromovaným prvkem se světlomety, působí nyní více trojrozměrným dojmem a vhodně ladí s uhlazenými krajními částmi předního nárazníku, odkud se mlhové světlomy přesunuly do hlavních světlometů. Úpravy na zádi zasáhly skupinové světlomy, stejně jako nárazník, v němž jsou nyní zvětšené koncovky výfuku umístěné více u krajů karoserie. Základní charakteristiky verze sedan i kratšího kombi zůstaly zachovány, délka karoserie se zásluhou přepracovaných nárazníků zvětšila o 5 mm.

Že se Mazda vydala cestou modernizace a ne faceliftu, je nejcitelněji poznat uvnitř. Palubní deska je promyšlenými zásahy přepracovaná a nyní jí dominují horizontální linie, jež jsou na každé straně doslova zakousnuty ve dveřních výplních. Přepracovány byly hlavní přístroje,

jejichž střední část je tvořena 7" barevným displejem s velmi jemnou grafikou. Po usednutí za volant řidič vnímá bohatěji polstrovaná a velmi pohodlná sedadla s příjemně měkkou svrchní vrstvou a velmi čalounění. Kožené provedení je nyní standardně vybaveno aktivní ventilací, nastavitelnou ve třech stupních – třetí z nich je opravdu velmi účinný. Celkově zlepšená kvalita materiálů a uhlazenější tvarové řešení vnitřního prostoru vytvářejí prémiový charakter. Multimediální systém je velmi promyšleně navržený a skvěle zapadá mezi ostatní moderně vyhlížející části interiéru. Mezi ně patří i barevný head-up displej s decentní a přehlednou grafikou. Ještě více než po usednutí za volant si změn na Mazdě 6 všimnete při jízdě. Došlo ke zlepšení zejména v oblasti komfortu, a to jak z pohledu přenášených vibrací, tak akustiky. Za volantem verze 2.5 Skyactiv-G byla dominantní vlastností právě minimální hluchnost. Automobil skvěle reaguje

na pohyby volantu a jeho celkový projev je přímý a přesný. Skelet karoserie je vyztužen zejména v přední části, především v oblasti horního uložení tlumičů. Zpevněn byl také středový tunel, stejně jako podlaha a například i vnitřní část zadních blatníků. Koncepte podvozku zůstala zachována, Mazda ale do jeho uspořádání razantně zasáhla. Zvýšilo se například uložení spodního ramene na nápravnici vpředu a došlo ke snížení čepu řízení. Nové tlumiče jsou doplněné vratnými pružinami, změnila se jejich vnitřní struktura a mají průměr zvětšený z 32 na 35 mm. Uvedené změny umožnily použít pružiny s mírně zmenšenou tuhostí, což je přínos ke komfortu. Zpřesnění řízení napomáhá také přesunutí převodky řízení ze sloupku volantu přímo na nápravnici, což tomuto celku dodává více pevnosti a citlivosti. V souvislosti s podvozkem je třeba zmínit posílenou brzdovou soustavu vznětových verzí. Jejich přední kotouče mají nyní průměr 320 mm



místo dřívějších 297 mm, jež se stále požívají u lehčích zážehových motorů. V souvislosti s podvozkem je třeba ještě uvést jeho účinnější zakrytování takřka v celé délce podlahy, což přispívá k lepší aerodynamice.

Nabídka motorů zůstala zachována, ovšem všechny prošly pečlivými úpravami. Zážehové jednotky se stále drží atmosférického plnění. Dostaly přepracované sání s účinnějším vířením nasávaného vzduchu a odpovídajícími změnami tvaru den pístů, větší kompresní poměr, upravené vstřikování s vyšším tlakem, asymetrické pístní kroužky nebo upravené chlazení s aktivním ventilem, jenž omezuje průchod chladicí kapaliny podél stěn válců, čímž se urychluje zahřátí motoru (tento přístup je aplikován také u vznětových motorů). Tyto změny přinesly o 6,2% více točivého momentu v nízkých otáčkách (2,0 l) a současně snížení spotřeby v reálném provozu. Verze s objemem 2,5 l má úprav ještě více. Kromě odlehčeného hliníkového bloku je u ní novinkou vyvažovací hřídel, a také systém vypínání dvojice válců v režimu malého a částečného zatížení (funguje do rychlosti přibližně 80 km/h). Úpravy vznětových motorů se soustředí především na čistotu výfukových plynů z důvodu plnění emisních norem Euro 6d

TEMP. Obě verze vznětového motoru Skyactiv-D proto disponují systémem selektivní katalytické redukce SCR se vstřikováním močoviny. Z dalších změn uvedme zvětšení kompresního poměru a upravené písty i vstřikování. Výkonnější verze je vybavena novým systémem dvoustupňového přeplňování s dvojicí turbodmychadel. Výkon tohoto motoru se zvýšil ze 129 na 135 kW (ze 175 na 184 k) a točivý moment narostl na 445 N.m. Mazda 6 byla již dříve vybavena moderními asistenčními systémy, například přednázorovou funkcí, která využívala kombinaci radaru a kamery. V rámci modernizace

došlo ke zdokonalení systému adaptivního tempomatu, jenž nyní dokáže rychlost regulovat také podle aktuálních rychlostních limitů. Novinkami v oblasti asistence řidiče jsou například 360° kamerový systém nebo „matrixové“ světlomety s dosvitem zvětšeným o 80 metrů a s 20 samostatnými světelnými zdroji LED v každém světlometu.

Mazda 6 dostala svůj nejnovější modernizací, již by někdo mohl zaměnit za další facelift, doslova novou krev do žil. Vznikl velmi příjemný automobil poskytující vysokou míru komfortu, doplněnou svěžím projevem a přesnějšími reakcemi.



Kombinujte auta a vlaky, vyděláte na tom

Auto je dobrý sluha, když potřebujete převést něco velkého, nebo se dostat tam, kde je málo spojů veřejné dopravy, ale drahý služebník, když mu musíte věnovat hodně času, nebo za něj moc platit. To se dnes stává stále častěji.



Michal Štěpán
Člen představenstva
Českých drah odpovědný
za osobní dopravu

Kolony na příjezdech do velkých měst kradou v autě váš čas a zpoplatněná parkovací stání se nelíbí našim peněženkám. Na obojí se dá vyzrát, když do party přizvete železnici. Autem se snadno dostaneme na nejbližší vhodné nádraží, kde se dá většinou výhodně zaparkovat, na mnoha stanicích už dnes fungují velká parkoviště P+R a další se budují, a dál do města se jede vlakem. Ten nestojí v koloně a navíc se v něm člověk nemusí věnovat řízení. Svou pozornost můžete věnovat novinám, e-mailům a zprávám v mobilu, knížce, filmu staženému do tabletu, který jste večer nestihli vidět v televizi, nebo si jen příjemně odpočínáte.

Do města bez kolon

„Do moderních vlaků ve velkých aglomeracích jsme v uplynulých letech investovali desítky miliard korun,” říká Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu.

„V okolí Prahy jezdí přibližně 70 jednotek CityElefant, které obsluhují všechny elektrifikované příměstské linky. Stejný typ vlaků jezdí také na důležitých tratích na severní Moravě, například z Ostravy do Opavy, Havířova, Českého Těšína nebo do Třince. V okolí Brna, mezi Pardubicemi a Hradcem Králové nebo v celém hustě osídleném Podkrušnohoří od Chomutova přes Most, Bílinu a Teplice až po Ústí nad Labem a Děčín jezdí moderní bezbariérové jednotky RegioPanter,” doplňuje Michal Štěpán. Moderní příměstské jednotky mají klimatizaci. Jsou bezbariérové, a tak do nich snadno nastupují senioři, cestující s malými dětmi, ale i maminky s kočárky nebo lidé upoutaní na vozíčkách. Pro náročnější cestující je k dispozici rovněž oddíl 1. třídy. Nejnovější soupravy jsou pak vybaveny i wifi připojením k internetu. Díky tomu lze čas strávený ve vlaku využít ještě efektivněji. O srovnání s časem tráveným v autě uvízlém v zácpě ani nemluví.

Autem v místě, vlakem na velkou vzdálenost

Auto a vlak lze ovšem velmi dobře kombinovat také na velké vzdálenosti. Třeba takovou trasu Praha – Brno překonáte autem za příznivé situace během dvou



hodin. Ovšem nikdo nikdy neví dopředu, kdy situace příznivá bude a kdy ne. Nehody a zablokování dálnice na několik hodin, dlouhé stojící kolony a objízdné trasy jsou na denním pořádku. Ani plynulá jízda v zúžení, doslova auto na autě, na mnoha opravovaných úsecích není pro mnoho řidičů příjemná.

Pak lze opět volit příjemnou kombinaci auta a vlaku. Dálkové expresy jsou dnes rychlé a pohodlné. Většinou mají moderní klimatizované vagóny s elektrickými zásuvkami, které po celou cestu doplňují energii vašeho notebooku, tabletu nebo mobilního telefonu. „Mezi Prahou, Pardubicemi a Brnem jezdí moderní rychlovlaky Railjet, které nabízejí navíc wifi připojení k internetu. Cestující v nich může volit místa za sebou se sklopným stolem nebo proti sobě, kde jsou větší stoly s rozkládacími křídly. Samozřejmostí je také nabídka občerstvení na palubě. V 1. třídě ho stevardi servírují přímo na místa cestujících a ti nejnáročnější klienti mohou volit i business třídu se speciálními velkými polohovatelnými křesly,“ vysvětluje výhody railjetů Michal Štěpán.

Cesta railjetem mezi Prahou a Brnem trvá jen 2,5 hodiny, což je skoro srovnatelné s cestou autem, ale bez stresu a napětí z dopravní situace. Cesta z Prahy do Vídně pak trvá 4 hodiny a je to dnes jistě velmi dobrá alternativa k cestě po silnicích plných uzavírek.

Relací, u nichž se vyplatí nechat auto blízko nádraží a pokračovat dál vlakem, je dnes celá řada.

Dominují mezi nimi linky z Prahy na Moravu. Třeba rychlovlakem Pendolino dojedete z Prahy do Olomouce za 2 hodiny a do Ostravy za 3 hodiny. To při současném běžném provozu autem „nedáte“.

Už jste vyzkoušeli autovlak?

Ovšem i v rámci Čech je stále více dálkových tras, kde je vlak dobrou alternativou. Typickým příkladem je spojení Prahy a jižních Čech se stále nedokončenými dálnicemi D3 nebo D4 a přetíženými státními silnicemi. Místo abyste se ploužili krokem okolo Benešova a Olbramovic, můžete toto místo projet stošedesátkou vlakem a dorazit z Českých Budějovic do Prahy za 2 hodiny. A ještě bez starostí, co s autem v Praze plné „modrých zón“ a placených parkovacích stání. Při cestě do Tater a na východ Slovenska se dá auto a vlak skloubit ještě více. V relacích Praha – Poprad, Praha – Košice a Praha – Medzilaborce jezdí autovlaky. „Při cestě na dovolenou nebo při služební cestě na východ Slovenska, ale třeba i dál na Ukrajinu nebo do Maďarska a Rumunska lze naložit auto na speciální plošinový vagón a cestující tráví samotnou cestu v pohodlí lůžkového vagónu. Do cíle tak přijede odpočatý a může pohodlně pokračovat v další cestě, nebo hned dorazit na jednání či aktivně začít svou rekreaci, aniž by byl unavený z 600 kilometrů dlouhé jízdy po dálnicích a silnicích,“ říká Michal Štěpán.

U mnoha nádraží už dnes fungují velká parkoviště P+R



Nový standard IFRS 16 je přede dveřmi

Loni v listopadu byl definitivně schválen nový mezinárodní účetní standard IFRS 16, který upravuje účtování leasingu především na straně nájemců. Změna se týká zejména účtování operativního leasingu a bude mít dopad na firmy, které jsou kotovány na burze anebo účtují podle mezinárodních účetních standardů.

Nový standard IFRS 16 uvádí, že smlouva je leasingem, případně obsahuje leasing, pokud převádí právo ovládat užívání identifikovaného aktiva po nějakou dobu výměnou za protihodnotu. Toto posouzení se provádí vždy na základě obsahu smlouvy bez ohledu na její formální název. Nový standard také nijak neodlišuje operativní a finanční leasing. Hlavní princip změny spočívá v tom, že se sjednotil přístup pro reportování všech typů leasingu, aby byla zajištěna srovnatelnost při tvorbě analýz.

Změny u operativního leasingu

„Doposud platilo, že v aktivech společností se objevoval pouze majetek, který nakoupily nebo si jej pořídily formou finančního leasingu. Oproti tomu majetek, jenž byl pronajatý formou operativního leasingu, se v rozvaze firem neuváděl. Od 1. ledna 2019 ale bude platit, že i operativní leasing se bude účtovat do účetnictví nájemce,“ říká finanční ředitel LeasePlanu Petr Mašek. Z toho plyne, že v bilanci nájemce bude na straně aktiv reportován předmět leasingu a na straně pasiv závazek vůči leasingové společnosti vyplývající z tohoto předmětu leasingu. Součástí tohoto závazku však bude jen hodnota majetku. Služby, které jsou obvykle součástí leasingových splátek, budou pro tyto účely vyňaty.

„Tím, že se splátka leasingu rozdělí na části a každá z nich se bude účtovat do jiné sekce nákladů, dojde i ke změně ve struktuře vynaložených nákladů,“ upozorňuje Petr Mašek. Zatímco doposud byla splátka operativního leasingu účtována do provozních nákladů, nově půjde do provozních nákladů jen ta část, která se týká služeb. Amortizace a úrok budou patřit do jiných sekcí výsledovky, čímž dojde ke změnám i v oblíbeném a hojně používaném ukazateli EBITDA.

LeasePlan dodá potřebné informace

Nový standard se nebude aplikovat na krátkodobé leasingy (smlouvy na dobu kratší než 12 měsíců), které se ale nesmějí opakovat, a tím v celkové délce trvání překročit jeden rok. Novým standardem se nemusí řídit ani leasing aktiv nízké hodnoty. Standard ale výslovně uvádí, že osobní automobily nejsou považovány za aktiva nízké hodnoty. „Protože se jedná o novinku, předpokládáme, že bude chvíli trvat, než se sjednotí výklad a postupy v praxi. Určitě bude dobré diskutovat tuto problematiku také v rámci firem. Vzhledem k tomu, že nový standard dopadne na řadu našich klientů, máme pro ně připravený základní set informací, tak, aby měli vše potřebné pro správné zachycení majetku do jejich bilancí,“ říká Petr

Mašek. LeasePlan v rámci celé skupiny centrálně připravil jednotný report ve stávajícím reportingovém systému, který obsahuje informace o jednotlivých vozidlech, rozdělení splátky na amortizaci a výši doprovodných služeb, o plánované délce smlouvy, o vozidlech nově dodaných na silnici, vozidlech ukončených i další informace potřebné pro naplnění nového IFRS standardu. Koncept reportu je již hotový a bude do konce roku dostupný všem klientům bez ohledu na to, zda ho budou využívat či nikoli.

Splátky ani faktury za nájemné se nemění

„Počítáme s tím, že přístup klientů může být rozdílný, někdo bude využívat portfoliový přístup, někdo individualizovaný, ale report bude poskytovat data, která půjde využít podle potřeb každého z nich. Chápeme, že se jedná o radikální a naprosto novou změnu v reportování majetku, a proto bude nějakou dobu trvat, než se v něm uživatelé plně zorientují. Věříme ale, že díky snadnému přístupu k požadovaným informacím si s tím naši klienti určitě poradí,“ dodává Petr Mašek. Dobrou zprávou je, že v ostatních výstupech společnosti LeasePlan se žádné změny nechystají. Na kalkulaci měsíční splátky i fakturu nájemného tedy dopad nového standardu IFRS 16 nebude mít vliv.

Komunikace s klienty i řidiči je nezbytná pro zajištění kvalitních služeb

General Data Protection Regulation (GDPR), česky Obecné nařízení o ochraně osobních údajů, vstoupilo v celé Evropské unii v platnost letos 25. května. Týká se všech firem, které shromažďují osobní údaje o zaměstnancích, klientech či dodavatelích, tedy i LeasePlanu.

LeasePlan nepatří mezi společnosti, jejichž předmětem podnikání je prodej zboží pomocí telefonu anebo e-mailů. Tyto prostředky využívá pouze pro každodenní kontakt s klienty, řidiči či dalšími partnery. „E-mailové schránky nikomu nezahlučujeme. Komunikace je ale pro nás velice důležitá. Klienty i jejich řidiče informujeme nejen o nových produktech, ale také o praktických záležitostech souvisejících s péčí o vozidlo, aktuálně třeba o tom, jak řešit sezonní přezutí pneumatik, o legislativních změnách v oblasti leasingu, o nových trendech v oboru a podobně,“ říká Petra Ochová, ředitelka pro business development a marketing LeasePlanu. Každá informační aktivita má tedy svůj praktický důvod. Typickým příkladem jsou průzkumy spokojenosti, které LeasePlan provádí pomocí dotazníků. Zasílá je fleet manažerům i konkrétním řidičům. Jejich odpovědi jsou důležitou zpětnou

vazbou, která se následně promítá do podoby jednotlivých služeb. Implementace GDPR stála LeasePlanu nemalé peníze. Nařízení zároveň přináší značnou administrativu. Největší nárůst LeasePlan zaznamenal u pořádání akcí, které organizuje pro své klienty a partnery. Řada z nich se o tom mohla přesvědčit během srovnávacích jízd v Mostě, které proběhly na konci září (věnujeme se jim v samostatné fotoreportáži), kde bylo zapotřebí monitorovat souhlas s fotografováním i následným použitím pořízené fotodokumentace. Mezi hosty to vyvolávalo shovívavé úsměvy. Pro většinu z nich to očividně nebyla první zkušenost s tím, jak GDPR zasahuje do různých sfér profesního i osobního života. „Věříme, že klienti nebudou souhlas odvolávat a budou chtít naše informace, tedy například i LeasePlan magazín, nadále odebírat. Přesto musíme počítat také s opačnou variantou. Každý

může svůj souhlas odvolat přes naše webové stránky. Veškeré naše e-maily s informacemi budou obsahovat aktivní odkaz na formulář pro odvolání souhlasu a zamezení budoucí marketingové korespondence. Řidiči mohou souhlas odvolat i přes mobilní aplikaci MyLeasePlan. Předpokládáme ale, že tak učiní jen minimum z nich. Vědí totiž, že jen díky aktivní komunikaci jim můžeme zajistit služby v takové kvalitě, kterou od nás požadují,“ dodává Petra Ochová.



Každá informační aktivita LeasePlanu má svůj praktický důvod

Daňový sloupek Petra Maška (63. díl)

Nejčastější dotazy na operativní leasing

Obvykle se ve svém sloupku věnuji nejrůznějším daňovým specifikám, která jsou určena hlavně účetním, finančním ředitelům a dalším odborníkům. Čas od času ale udělám výjimku a vracím se k otázkám, které patří spíše k základní osvětě o operativním leasingu. Té totiž není nikdy dost. Vybral jsem proto nejčastější dotazy, které dostáváme zejména od nových anebo potenciálních klientů.

Rozhoduji se, jestli koupit vozidlo za vlastní hotové peníze, na finanční leasing, nebo na operativní leasing. Co je pro mě výhodnější?

Jde o to, co očekáváte od jednotlivých typů pořízení. Z hlediska cash-flow se rozhodně jeví nejvýhodnější operativní leasing. Hlavní výhodou je, že nemusíte vydat velkou částku peněz najednou. To sice nemusíte ani u finančního leasingu, ale tam se vám rozpočítává do splátek hodnota celého vozidla. Oproti tomu u operativního leasingu platíte v kalkulovaných splátkách jen část hodnoty vozu odpovídající rozdílu mezi pořizovací cenou a očekávanou zůstatkovou cenou na konci leasingové smlouvy. To je primární a zásadní rozdíl oproti ostatním typům pořízení majetku. U operativního leasingu můžete navíc počítat s úsporami spojenými se zajištěním služeb, a to nejen finančními, ale i administrativními. Tyto úspory rostou s počtem vozidel ve fleetu.

Kdo hradí ostatní náklady spojené s provozem vozidla při operativním leasingu?

Standardní náklady jsou obvykle součástí leasingové splátky – jde o náklady na plánovanou údržbu, pneumatiky, pojištění, silniční asistenci, přihlášení vozidla, náhradní vozidlo a také o silniční daň a poplatek za rádio. Vedlejší výdaje nad rámec splátek jsou zpravidla přefakturovány zvlášť. Typicky se jedná o náklady na palivo, náklady spojené s poškozením pneumatik, náklady za náhrady škod a podobně.

Pokud si pronajmu formou operativního leasingu osobní automobil, jakým způsobem musím o tomto vozidle účtovat?

Tady se liší účtování podle českých předpisů a podle mezinárodních účetních standardů. Podle českých předpisů bude nájemce účtovat splátku operativního leasingu do provozních nákladů a žádné další účtování není třeba. Dle mezinárodních standardů ale musí nájemce auto zatřídit do majetku a splátku musí rozdělit na část tzv. leasingovou (část finanční) a doprovodné služby. Tyto náklady je třeba účtovat separátně do různých částí výsledovky. V bilanci nájemce se pak v aktivech objeví pronajaté vozidlo a v pasivech budoucí závazek vůči leasingové smlouvě. Podrobně se tomuto tématu věnujeme v samostatném článku o mezinárodním účetním standardu IFRS 16.

Když si pronajmu formou operativního leasingu osobní automobil, jsou nějak limitovány splátky nájemného nebo ostatní související výdaje coby daňově uznatelné náklady?

Nejsou. Jestliže se jedná o standardní tržní vztah, tak je nájemné plně daňově uznatelné včetně různých souvisejících nákladů, například přefakturací, fakturací za palivo a podobně. Samozřejmě zůstává podmínkou, že vozidlo používáte k podnikatelským účelům. Můžete si přitom pronajmout automobil libovolné cenové kategorie. Záleží skutečně jen na finančních možnostech vaší společnosti.

Jak je to s daní z přidané hodnoty při nákupu vozidla a při pronájmu vozidla na operativní leasing z pohledu plátce a neplátce DPH?

V současné době platí pro plátce DPH možnost odpočtu daně jak při nákupu vozidla do majetku, tak při pronájmu formou operativního leasingu. Když tedy leasingová společnost nakoupí vozidlo do svého majetku a následně je pronajímá klientovi, tak při výpočtu leasingové splátky používá cenu bez DPH a tuto daň přidá až na konečnou cenu splátky. Celkovou cenu pronájmu klient zaplatí včetně daně, ale následně má možnost si zaplacenou DPH odečíst. U neplátců DPH bohužel tato možnost odpadá, to znamená, že zaplatí cenu včetně daně a nárok na odpočet jim uniká.

Z hlediska cash-flow se operativní leasing jeví rozhodně nejvýhodněji

Změny v síti smluvních partnerů

V uplynulém období došlo v seznamu autorizovaných smluvních partnerů společnosti LeasePlan Česká republika k těmto změnám:

Smluvní partneři, s nimiž byla ukončena spolupráce či autorizace pro konkrétní značku:

název	značka	lokalita
AUTONOVA BRNO s.r.o.	ukončena autorizace na vozy Seat	Brno
AUTO – PILAŘ, spol. s r. o.	ukončena autorizace na vozy Renault a Dacia	Říčany u Prahy

Aktuální přehled firem zapojených do sítě smluvních partnerů společnosti LeasePlan najdete na webových stránkách www.leaseplan.com nebo v aplikaci MyLeasePlan.

Jsou chytrá auta bezpečná?

Bezpečnost automobilů už není jen otázkou pěti hvězdiček u bariérových testů, ale také důsledné ochrany posádky v oblasti informační a kybernetické bezpečnosti. Zdá se však, že automobilový průmysl zaspal a není na podobnou změnu zcela připraven.



Ondřej Koch
senior konzultant – IT Security
PwC ČR

Kybernetické útoky na vozidla zdaleka nejsou doménou posledních několika let, ale datují se již k začátku tohoto tisíciletí. Postupné pronikání moderních technologií do vozidel otevřelo útočníkům řadu možností, kterých začali obratně využívat. Jedním z důležitých parametrů těchto útoků však byla fyzická blízkost útočníka k vozidlu oběti a také do jisté míry „neškodný“ výsledek. Tehdy totiž ještě nešlo o život. Například útokem přes rozhraní Bluetooth si mohl na vzdálenost pár metrů od vozidla útočník přečíst SMS zprávy řidiče. Populární rušení bezdrátového zamykání zase přidělovalo několik vrásek na čele policistům vyšetřujícím záhadná zmizení zavazadel z kufru vozidla bez známky násilí.

Útok z roku 2015 otevřel veřejnosti oči

Když však dvojice amerických odborníků na bezpečnost, Charlie Miller and Chris Valasek, v roce 2015 zcela převzala kontrolu nad ovládáním Jeepu Cherokee, nešlo pouze o jeden z prvních medializovaných případů tohoto typu, ale zároveň o obrovské varování. Pakliže hacker, sedící

desítky kilometrů od vozidla doma u notebooku, může točit volantem, přidávat plyn i brzdit, stává se z něj teoreticky potenciální vrah.

Pro uklidnění čtenářů se sluší dodat, že zmínění pánové zkoumali software vozidla téměř rok, jde o naprosté špičky v jejich oboru a především měli k vozidlu po celou dobu fyzický přístup. Ve zveřejněném materiálu, který se útoku týká, však poměrně podrobně popsali techniky a metody, jež lze efektivně užít k útokům na další vozidla v budoucnu. Pohled odborníků na oblast bezpečnosti navíc ukázal, že útočníci nepřišli s žádnou velkou novinkou. Naopak, šlo spíše o důmyslné využití obecně známých zranitelností, které trápí jakýkoliv počítač či mobilní telefon na světě. A to je problém, který museli vzít výrobci automobilů po celém světě vážně.

Změny na půdě automobilek

Nejvýznamnější změnou, kterou nepocítí zákazník na vlastní kůži, ale jež výrazně zamíchala kartami v historicky zažitě struktuře automobilek po celém světě, je nutnost zahrnout experty na oblast kybernetické bezpečnosti už

Útočník by v případě úspěšného proniknutí do softwaru auta přečetl vaše e-maily a konverzace na sociálních sítích, zjistil by, kudy jezdíte každý den do práce...



do procesu samotného návrhu a testování automobilu a jeho technologické architektury. Navíc v dnešní době jsou populární agilní metody vývoje softwaru mnohdy neslučitelné s rigidním vývojovým cyklem automobilu (návrh, testování, představení, výroba a vyřazení modelu z výroby a servisu).

Kupříkladu první generace Octavie se téměř beze změny vyráběla dlouhých patnáct let. Dovedete si představit, jak zkostnatěle by za patnáct let působily dnešní převratné chytré funkce vestavěné do moderních vozidel, pokud by nedocházelo k jejich zásadní modernizaci?

Mobily na kolečkách

Vedoucí inovačních center ve významných automobilkách se předhánějí ve výhledech na nadcházející léta a zdůrazňují potřebu technologické vyspělosti, mobility, zaměření na digitální služby. Vizí let příštích jsou skutečně chytrá auta, plně autonomní řízení, kompletní hlasové ovládání vozidla. Skoro by se zdálo, že auto budoucnosti je takový o trochu větší mobil na kolečkách.

S tím však přichází nová vlna

významných rizik, na která možná nejsme tak úplně připraveni. Místo čtení SMS zpráv si teď útočník v případě úspěšného proniknutí do softwaru auta přečte e-maily a konverzace na sociálních sítích, s pomocí vestavěného GPS modulu se podívá, kudy jezdíte každý den do práce. Modul eCall, kterým jsou nově povinně vybavena veškerá auta vyrobená v EU, vám může zachránit život. Představuje ale také sofistikované odposlouchávací zařízení, zabudované přímo do jádra automobilu. Má všechno: vestavěnou SIM kartu, GPS modul i stále běžící nahrávací zařízení. Však také získal od občanského sdružení luRe výroční anticenu s názvem Velký bratr.

Účinné mechanismy obrany a kontroly

Vyvstává tak otázka, zda má běžný řidič šanci se proti podobným útokům bránit. Předně je třeba zmínit, že získat kontrolu nad informačním systémem vozidla je pro hackery stále nesmírně náročné, pokud nezískají fyzický přístup dovnitř automobilu. Pomůže také dodržování základních pravidel bezpečného chování na internetu. Pokud máte své auto

spárované s webovým portálem či smartphonem, ujistěte se, že máte nastaveno dostatečně silné heslo, jež útočník nebude v žádném případě schopen uhodnout. A nezahrávejte si s „kutily“, kteří by vám nabízeli nahrání podomácku vylepšeného firmwaru do vozidla. Zabezpečení vozidla proti hackerům však jen těžko důkladně otestujete sami. Na zkušební jízdě máte možnost na vlastní oči prověřit, jak dobře auto zatáčí, brzdí, kolik budou mít děti vzadu místa na nohy – a to je v podstatě vše. Bezpečnost automobilů obecně je již mnoho let asociována s nezávislými testy německého ADACu. Pohled na kritéria testů však ukazuje smutnou pravdu. Zatímco tématům aktivní i pasivní bezpečnosti, pevnosti materiálů, komfortu v kabině či chování vozidla na silnici se kontroloři věnují důkladně, o kybernetické bezpečnosti není v testech ani zmínka. Zatím tedy nezbývá než věřit, že odborníci na kybernetickou bezpečnost ve službách automobilek dělají vše, co mohou, abyste i v příštích letech dojeli v pořádku a spokojeni do svého cíle.

NMS Market Research: Teď můžeme mnohem lépe plánovat náklady

První zkušenost s operativním leasingem udělala společnost NMS Market Research před třemi lety, konkrétně s produktem LeasePlan Go. V současnosti už má na operativní leasing osm aut, všechna od LeasePlanu.



Ondřej Veis
generální ředitel společnosti

„LeasePlan Go nám přišel jako nejlepší nabídka na trhu na operativní leasing, co se týče cenové kalkulace v souladu s poskytnutými službami. Nejprve jsme si chtěli operativní leasing vyzkoušet, tak jsme zvolili základní balíček pro jedno vozidlo. A protože jsme byli spokojeni, naše flotila se postupně rozrostla,“ říká generální ředitel společnosti Ondřej Veis.

LeasePlan se o vše postará

Vzhledem k počtu aut i dosavadnímu průběhu spolupráce má dnes NMS Market Research uzavřenou s LeasePlanem rámcovou smlouvu. Společnost má od LeasePlanu osm vozidel různých značek z nižší střední i střední třídy. *„My neřídíme firmu striktně direktivně. Každý, kdo má nárok na služební auto, si je vybírá na základě námi zadaných požadavků na LeasePlan a následně zasláné nabídky,“* vysvětluje Ondřej Veis. Společnost má vedle toho dalších pět vozů, které si však do vlastnictví pořídila ještě předtím, než začala spolupracovat s LeasePlanem. Jak říká Ondřej Veis, je skvělé, že se s kolegy nemusejí v souvislosti s auty na operativní leasing o spoustu věcí starat. Firma má přiděleného jednoho client accounta, který je kontaktní osobou „pro záležitosti možné i nemožné“. Podle generálního ředitele může teď NMS Market Research mnohem lépe plánovat náklady, a to „díky fakturaci, do které je zahrnuto i čerpání paliva, ale hlavně díky tomu, že je zajištěna kompletní správa vozového parku.

Nepotřebujeme člověka, který by měl tohle všechno za úkol u nás ve firmě. LeasePlan se o vše postará: od přezutí pneumatik přes dálniční známku, poplatek za rádio, povinné ručení, havarijní pojištění až po kompletní servis i asistenční služby. Když se něco stane, zajistí přistavení náhradního auta. Velký přínos pro firmu vidím také v tom, že kdyby daný zaměstnanec u nás skončil, není problém předat vůz někomu dalšímu, takže nás to nebude omezovat v jeho využívání.“

Chceme pokračovat

Pokud má Ondřej Veis jmenovat konkrétní službu, která ho nejvíce zaujala, začne mluvit o platbách za pohonné hmoty: *„Využíváme palivové karty. Díky přefakturaci vidíme měsíční spotřebu daného vozu, a můžeme si tak dobře hlídat výdaje.“* Vybavuje si i případ, kdy LeasePlan upozornil na překročení předpokládaného kilometrového nájezdu: *„Máme smlouvené limity nájezdu. Auta jsou vybavena GPS zařízením, a proto nás LeasePlan mohl informovat, že na jednom vozidle tento limit určitě překročíme. Zároveň navrhl úpravu splátek, takže jsme na konci leasingu nemuseli platit poplatek za překročení limitu.“* Když dobíhá leasing a NMS Market Research poptává nové auto, obdrží od LeasePlanu nabídku obratem. Vždy je prý velký výběr značek aut i požadované výbavy. *„Vzhledem k pozitivním zkušenostem s LeasePlanem a s jeho proklientským přístupem chceme ve spolupráci pokračovat,“* uzavírá Ondřej Veis.

NMS Market Research Marketingový výzkum, který dává vašemu podnikání smysl

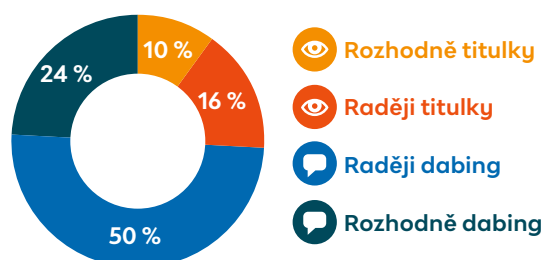
Firmu, která příští rok oslaví dvacetiny, založila parta kamarádů s cílem poskytovat služby marketingového výzkumu a technologického řešení. Brzy zakladatelé, nyní jednatelé a majitelé firmy, přišli na to, že právě jejich obory se dají dobře skloubit, a tak vystudovaný sociolog společně s IT profilací kolegy byli v oboru podnikání velkou výhodou.

Marketingový výzkum totiž potřebuje perfektní zajištění sběru relevantních dat a technologie umění pomoci – dnes se pro lepší a kvalitnější sběr dat používá například dotazování pomocí tabletů, a to s vlastním programem. Totéž platí pro dotazování telefonické, on-line diskuse či služby mystery shoppingu. Vše je tak mnohem pružnější a efektivnější. Od založení se firma postupně rozrůstala. Všichni rádi vzpomínají na období, kdy jich bylo v kanceláři pět, museli se vše učit za pochodu a k tomu být schopni zajistit běžný provoz. Často to vedlo k úsměvným situacím. Říkají o sobě, že jsou partou lidí, jejichž práce je pro ně koníčkem, a jsou nejen kolegové, ale i kamarádi. Pomáhají svým klientům zlepšovat zákaznický servis, nabízet lepší produkty a získávat nové zákazníky. Kromě centrály v Praze má NMS Market Research od roku 2007 pobočku na Slovensku, aktivní je také v Polsku, Maďarsku a Rumunsku.

Z výsledků průzkumů

Vedle konkrétních firemních zakázek zpracovává společnost NMS Market Research také studie, které jsou určeny širší veřejnosti. Poskytla nám například čísla o tom, jestli návštěvníci kin mají radši filmy v původním znění. A nemají – tři čtvrtiny respondentů preferují dabing. V jiném průzkumu zase NMS Market Research zjišťovala, kde a s kým Češi sledují důležité sportovní zápasy. Vyplynulo z něj, že třetina fanoušků občas vyrazí za sportovní zážitkem do hospody. A když už jsme u toho sportu, víte, který kolektivní sport považují lidé za nejvhodnější pro děti? Je to možná překvapivě fotbal, a to i přes svou problematickou pověst, kterou si u nás vybudoval.

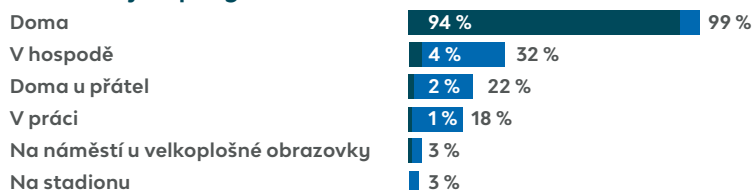
Preferujete dabing nebo titulky?



Kde a s kým sledují přímé přenosy

Češi nejčastěji sledovali přímé přenosy zápasů doma (94 %), a to s rodinou (55 %) nebo sami (30 %). V hospodě někdy sledovala zápasy téměř třetina respondentů. U přátel pětina.

Kde sledují zápasy



S kým nejčastěji





Je čas
objednat se
na přezutí

Přichází doba podzimní výměny pneumatik. Auta by měla být přezuta nejpozději 1. listopadu, takže je nejvyšší čas zamluvit si termín v pneuservisu. Objednat se můžete telefonicky, anebo pomocí webových formulářů jednotlivých pneuservisů.

„Nedoporučujeme nechávat vše na poslední chvíli, protože s úderem prvních mrazíků začnou pneuservisy prskat ve švech,“ říká Zdeněk Hořinka z technického oddělení LeasePlanu.

Smluvní pneuservisy LeasePlanu už teď připravují uskladněné zimní komplety, případně samostatné pneumatiky, na novou sezonu. Opotřebené pneumatiky jsou podle instrukcí LeasePlanu nahrazovány novými tak, aby klienti nebyli při přezouvání zbytečně zdržováni. Při výměně kol jsou navíc pneuservisy povinny kalibrovat systémy TPMS u jednotlivých vozidel. Zdeněk Hořinka k tomu dodává: *„V případech, že se klientům po přezutí kol rozsvítí kontrolka tlaku v pneumatikách, a nebude to z důvodu úniku tlaku, měli by navštívit smluvní pneuservis, který výměnu kol prováděl. Systém je totiž třeba nastavit. Někteří řidiči to zvládnou i sami – nastavení probíhá v palubním počítači nebo samostatným tlačítkem podle návodu k vozidlu.“*

Auta by měla být přezuta nejpozději 1. listopadu

Proč vlastně přezouvat?

Jediným, ale neoddiskutovatelným důvodem, proč mají motoristé povinnost využívat zimní pneumatiky, je bezpečí. Vozidlo vybavené zimními pneumatikami má vyšší adhezi neboli přilnavost na sněhu, ledu, ale i na suchých studených vozovkách, lepší stabilitu při průjezdu zatáčkami a podstatně kratší brzdnu dráhu. Jak na svém webu píše Policie ČR: Pro představu – šířka přechodu pro chodce je pouhé 3 metry. Brzdná dráha osobního vozidla vybaveného zimními pneumatikami na suché vozovce je při teplotě 0 st. C a rychlosti 60 km/h právě o tyto 3 metry kratší než při použití letních pneumatik. Uvědomme si, že právě tyto 3 metry mohou znamenat rozdíl mezi životem a smrtí.

A kdy je správná doba pro přezutí? Léty prověřeným pravidlem je fakt, že pokud teplota klesne pod 7 st. C, je čas pro přezutí. Od této teploty se začínají projevovat rozdíly mezi letní a zimní pneumatikou. Letní pneumatiky při teplotě pod 7 st. C tuhnou a zhoršují se tím jejich vlastnosti.

Jezdit opatrně a předvídat!

I když obujete zimní pneumatiky, neznámá to, že pro vás přestaly platit fyzikální zákony. Ani s tím nejlepším zimním obutím prostě na sněhu nebo ledu nelze jezdit stejně jako po suché letní silnici. Opatrnost a předvídavost je v zimě ještě více zapotřebí než kdykoli jindy.



Paliva mají nové symboly. Splést byste se neměli

V celé Evropské unii, tedy i v České republice, začíná 12. října platit jednotné značení motorových paliv. Veškeré stojany a tankovací pistole na všech čerpacích stanicích musí být od tohoto data označeny novými symboly. Ty budou zároveň vleповány do krytek od nádrže u všech nově vyrobených automobilů.

Paliva jsou rozdělena do tří skupin:

1. benzinová paliva

– kruhové symboly

2. naftová paliva

– čtvercové symboly

3. plynná paliva

– symboly ve tvaru kosočtverce

Písmena v symbolech značí typ biosložky (případně označení typu plynu), číslo pak podíl této biosložky. Pro benzinová paliva se používá písmeno E, u nafty je to písmeno B. Na trh budou postupně přicházet další typy paliv s vyšším podílem biosložky, takže se postupně budou

objevovat další nová označení. Čerpací stanice si mohou ponechat i dosavadní značení, proto by se řidiči neměli dostat do situace, kdy by si nebyli jistí, jestli tankují správné palivo. Přesto nebude od věci pamatovat si, jak vypadá symbol paliva, které využíváte.

Tady jsou tři nejdůležitější:



Nové značení
Naturalu 95



Nové značení
standardní nafty



Nové značení
zkapalněného
ropného plynu

Přehled aktuálních symbolů

Pro benzinová paliva



Pro naftová paliva



Pro plynná paliva



ELEGANCE I V ZIMĚ
2018-2019



3 roky záruka



AEZ Reef / Reef SUV



AEZ Steam graphite



DOTZ CP5



DEZENT TY



DEZENT TY graphite



DEZENT TZ



DEZENT TZ dark



DEZENT TZ graphite



3D Konfigurator kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
TUNING WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

Kvalitní litá kola vhodná pro zimní provoz za akční ceny a s TYPOVÝM LISTEM!



ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER





Basket z Košíř pomáhá rodinám s dětmi postiženými svalovou dystrofií a atrofií

Už třetím rokem LeasePlan podporuje klub Basket Košíře, který hraje naši druhou nejvyšší mužskou basketbalovou soutěž. Spolupráce má ale mnohem širší smysl, než je pouhý sportovní sponzoring.



Basket Košíře je totiž velice aktivní ve výchově mladých nadějí a také v charitě. Přispívá organizaci Parent Project, která pomáhá rodinám, v nichž se narodily děti se závažnými svalovými onemocněními. Basket Košíře navazuje na tradiční sportovní klub TJ Košíře, který byl založen už v roce 1952. Své zápasy hraje v hale Ing. Miroslava Škvora v základní a mateřské škole

Petřiny Jih. Před čtyřmi lety se probojoval do 1. ligy mužů. „Krátko nato jsme začali s přípravkou pro děti. Dnes registrujeme padesát kluků a holek ve dvou týmech – do deseti a do dvanácti let. Děti se účastní celoroční soutěže v basketbale 3x3, kde nás velmi dobře reprezentují,“ říká manažer klubu David Jonák, bývalý hráč a odchovanec Thermie Karlovy Vary a Sokola Žižkov.



Při zápasech vybíráme vstupné ve výši 30 korun a celý výtěžek věnujeme na podporu organizace Parent Project

Tragický impuls

Právě on přišel s myšlenkou propojit aktivity klubu s charitativní organizací Parent Project, která nabízí pomoc rodinám s dětmi, jež trpí svalovými dystrofiemi (označují se zkratkou DMD) a spinálními svalovými atrofiemi (SMA). Přiměla ho k tomu tragická událost ve vlastní rodině, když jeho synovec Max Harding, syn sestry provdané do Walesu, zemřel v pouhých sedmnácti týdnech právě na následky svalové atrofie, konkrétně šlo o SMA typu I. „Zhruba dva roky jsem u nás hledal společnost, která se stará o podobně postižené rodiny. Až jsem se seznámil s organizací Parent Project. Loni jsme se s jejím vedením dohodli, že při našich zápasech začneme vybírat vstupné ve výši 30 korun a celý výtěžek věnujeme

na podporu Parent Projectu. Děti postižené zmíněnými chorobami navíc jezdí s rodiči na zápasy, a tak mají hezké zážitky, což je stejně důležité jako materiální pomoc,” vysvětluje David Jonák.

Počet podporovatelů roste

K projektu se od začátku připojily hokejový klub HC Sparta Praha a také Městská divadla pražská, která přispívají formou volných vstupenek na utkání anebo představení. Tyto lístky se losují při domácích zápasech Basketu Košíře, takže diváci za své vstupné mohou získat i zajímavý dárek. Losování se účastní také známé osobnosti. „Minulou sezonu se zapojili například herci Pavel Nečas, Zuzana Kajnarová nebo Roman Říčař, a tím pomohli propagaci klubu a naší charitativní činnosti. Pro letošek připravujeme několik podpůrných aktivit se sportovními redaktory České televize, kteří přijdou komentovat průběh utkání. Počítáme s tím, že okruh partnerů se bude dále rozšiřovat, domluveni už jsme s fotbalovou SK Slavií Praha,” vypočítává další plány David Jonák.

Parent Project

je patientská organizace založená rodiči, jejichž děti se narodily se svalovou dystrofií nebo atrofií. Vznikla v roce 1994 v USA, u nás působí oficiálně od roku 2001. Snaží se zajistit lepší kvalitu života osob žijících s těmito nemocemi. Získává, zpracovává a předává rodičům i odborné veřejnosti informace o výzkumu v této oblasti a o související péči. Šíří povědomí o životě se svalovým onemocněním, pořádá odborné lékařské konference i pobytové vzdělávací akce pro rodiny a podobně.

Tatiana Rakytová: Běhání je tak trošku droga



Začala běhat v době studií na vysoké škole. Jednou za týden, za dva...

Zlom nastal před šesti lety v Dánsku, kam ještě coby studentka odjela na výměnný pobyt. „Přišlo mi zajímavé, jak tam spousta lidí běhá, i když je špatné počasí. Prší, fouká, sněží, je velká zima, navíc se brzy stmívá... a oni běhají. Tak jsem to také zkusila a přišla jsem na to, že běhání v chladnu je super, protože díky tomu mi konečně přestala být zima,“ vzpomíná Tatiana Rakytová, finance manager české pobočky LeasePlanu.

Tatiana o sobě říká, že je s běháním vlastně pořád na začátku. Nejtěžší je prý nepřestat a nehladat výmluvy: „Jakmile běh anebo jakoukoli jinou sportovní aktivitu zařadíte do svého denního harmonogramu, berete ji jako samozřejmost. Přestanete se rozhodovat, jestli jít běhat, anebo nejt, a pak je to všechno jednodušší.“ Snaží se běhat dvakrát až třikrát týdně. Bydlí u přístavu v pražských Holešovicích, a tak ji nejčastěji potkáte, jak běží podél Vltavy do Stromovky.

Občas i na ni dolehnou myšlenky, jestli by nebylo lepší zůstat doma. To se pak snaží spojit běh s nějakou další činností. Nejlepší je, když se může někam cíleně přemístit, například do práce, za kamarády, do bazénu a podobně. Hodně ji prý dokáže vyhecovat i okolí. „Když se mně zrovna nechce, ale přítel jde běhat, málokdy odolám a přidám se k němu.“

Od maratonu k trailovým běhům

Tatiana už absolvovala i několik amatérských závodů. „Vlastně ani nevím, na jaký vzpomínám nejvíce, protože každý závod mám spojený s nějakou historkou. Jedním z nejsilnějších zážitků byl první maraton ve Vídni, na kterém se

mi povedlo zaběhnout lepší čas, než jaký jsem plánovala. To jsem na sebe byla pyšná,“ směje se. Nedávno ale tenhle zážitek překonaly dojmy z trailových běhů, které vedou v kopcích, a jsou tak mnohonásobně náročnější než tradiční tratě. „Letos jsem se vydala i na trailový běh v Beskydech, který je součástí seriálu Horská výzva. Sice šlo jenom o střední obtížnost, ale přesto byla celková délka závodu 48 kilometrů a převýšení dosáhlo 1,8 kilometru. Tenhle běh byl tedy mým nejdelším závodem. Na druhou stranu při trailu si občas uděláte přestávku, v nejnáročnějších pasážích si pomůžete chůzí, takže v kuse jsem nejdále uběhla maratonských 42 195 metrů.“

Důležitá je fyzická i psychická příprava

Při dlouhých závodech přijde na každého účastníka krize. Podle Tatiany je proto velice důležité, aby se člověk na akci dobře připravil nejen fyzicky, ale také psychicky: „Když se chystám na nějaký delší závod, tak si uvědomuji, že to bude několikahodinové cvičení, které má svůj příběh a také svá pravidla. Nemůžete vystartovat a běžet s maximálním pulzem od začátku do konce. Musíte si rozprostřít síly podle vlastní kondice. Pomáhá mi, když si trasu rozdělím na kratší úseky a během závodu se na ně postupně soustředím. No a velkou motivací je i myšlenka na euforii, která se mě zmocní pokaždé, když doběhnu do cíle.“

Přemáhání stojí za to

Hodně lidí nechápe, čím může být běhání atraktivní. Jenže jakmile



to člověk vyzkouší, už se podle Tatiany neumí běhání vzdát. Stane se pro něj tak trošku drogou: „Běh mi poskytuje možnost osvobodit se od denních povinností a starostí, dává mi čas na sebe samu, na moje tělo. Teď navíc běhám s přítelem, takže můžeme být více spolu. Je bezvadné, když společně zažíváme pocit štěstí při zdolávání běžeckých met.“ Největší sportovní výzvou je teď pro Tatianu účast v legendární Pražské stovce – extrémním závodě, který se vyznačuje vysokou fyzickou i psychickou obtížností a je určen pro trénované jedince. Poběží se začátkem prosince. Na otázku, jestli chodí běhat i se spolupracovníky z LeasePlanu, odpovídá, že zatím ne. Ale má to v plánu a momentálně zjišťuje, kdo je jaký běžec, aby se případně s některou kolegyní či kolegou mohli přihlásit na nějaký závod, třeba na Vltava run. A jednu radu má Tatiana i pro ty, kteří mají nutkání začít s běháním, ale obávají se, že na to nebudou mít dost vůle: „Měli by dát běhání šanci a aspoň si to vyzkoušet. Třeba taky zjistit, že ranní anebo večerní přemáhání stojí za skvělý pocit, když zdolají celou trať.“

Dnes vyháníme nákladní dopravu z měst, dříve to bylo přesně naopak

Cesta ve středověku nebyla vždy úzkou linií, která by se dala připodobnit dnešní silnici. Často představovala spíše široký pás, kudy bylo možné krajinu procházet.

Tyto pásy dosahovaly až půl kilometru. Zejména v klesáních a stoupáních se tak cesta rozdělovala na mnoho pramének, které se na rovině opět seběhly v jedno větší řečiště. S postupujícím osidlováním krajiny ovšem docházela půda a přirozeně tak stoupal tlak na zužování cest. Ceny pozemků stouply a z původního širokého pásu krajiny se tak stávala cesta v dnešním slova smyslu. Jaký byl vlastně právní status cest ve středověku? Především tu byly tzv. viae publicae, což lze otrocky přeložit jako „veřejné cesty“, z dnešního pohledu šlo ale spíše o jakési věčné břemeno. Každý, kdo splňoval určité průjezdní podmínky, mohl tuto cestu použít. V zásadě šlo o to, že většina cest vznikla dříve než příslušná soukromá panství, a pokud tomu tak bylo, nemohl vlastník či držitel pozemku provozu nijak zabraňovat.

Počátky státních regulací

Se stávajícími osvědčenými cestami se příliš nehýbalo, pokud nezasáhla sama příroda. S upevňováním moci státu během středověku začala ale centrální administrativa zasahovat i do trasování hlavních cest. Prvořadým zájmem bylo, aby se klíčové trasy nevyhýbaly

Cesta směřující do Uherského Hradiště na vedutě z konce 16. století. Právě Hradiště bylo jedním z prvních měst, kde panovník přikázal neužívat starou cestu (přes Kunovice) a jezdit výhradně přes nově založené město.



Některá sídla byla přímo zakládána s tím, že měla sloužit hlavně jako dopravní křižovatky

královským městům, jejichž síť se vytvořila během 12. a 13. století. Zatímco dnes se stavějí přeložky, které mají dopravní tranzit z obcí vymístit, ve středověku naopak byla snaha je vést skrze budovaná města. Pochopitelně tehdejší regulátoři mysleli především na příjmy z pocestných, zejména pak z kupců. Ti kromě povinnosti platit clo měli i povinnost vyložit

na několik dní své zboží. Nejstarší doklad o přesunutí cesty známe z let 1257–1258, kdy bylo zakládáno Uherské Hradiště. V královské listině se hovoří o tom, že dřívější cesta přes Kunovice má být nyní vedena přes nově založené město. Stejně tak listina pro město Poličku z roku 1265 hovoří o tom, že má vést „cesta a silnice obecná od Vysokého Mýta do Brna skrze

město Poličku a nikudy jinudy“. Původní trasy, vzniklé před lokací města, tím byly eliminovány a poličští měšťané mohli vydělávat na „cestovním ruchu“.

Objížd'ky a zajížd'ky

Ruka státu, zejména v době vlády krále „železného a zlatého“ Přemysla Otakara II., se upevňovala i nadále. Kupci si kvůli tomu mnohdy i značně zajeli. Například na cestě z Prahy do Ústí nad Labem museli povinně zastavit v Litoměřicích, což znamenalo – kromě mnoha kilometrů navíc – i dvakrát zbytečně překonat řeku. Kupcům se to pochopitelně nelíbilo, ale měli jen málo možností s tím něco dělat. Královské nařízení totiž vymáhal nejen panovník, ale především samotná města, která z projíždějících značně profitovala. Některá města byla přímo zakládána s tím, že měla sloužit jako dopravní křižovatky, a postrádala své tradiční funkce – správní, soudní a zejména být tržním centrem pro okolní zemědělské zázemí. Takovým příkladem je dnes již jen málo známé město Kuřívody u Ralska, které před půlstoletím padlo za oběť ruské armádě. Město bylo založeno prakticky bez jakéhokoli zázemí, ovšem na spojnici důležitých cest, a jeho hlavním účelem a také zdrojem příjmů bylo poskytování služeb pocestným. Jako útulek pro ně dali měšťané vybudovat i hojně navštěvovaný špitál. A ještě jedna okolnost svědčí o záměrech fundátora. Zatímco většina měst byla zakládána s velkým centrálním náměstím, které sloužilo jako tržiště, v Kuřívodích je centrální prostor podstatně skromnější. Jednoduše se s nějakými velkými trhy nepočítalo.

Robert Novotný



Křížovka

Klienti LeasePlanu se mohou objednávat do servisu prostřednictvím Kontaktního centra, jež je v provozu 24 hodin, 7 dní v týdnu. Provozuje ho slovenská společnost Paradigma, která, jak píšeme v tomto magazínu, vybuodovala pro tyto účely moderní call-centrum. Víte, kde se nachází? Jméno města najdete v tajence.

AUTOR: MICHAL SEDLÁK	LYŽAŘSKÝ VLEK	ÚTOČIŠTĚ	ŘÍMSKÝMI ČÍSLOCEMI 55	ZKRATKA SOUHVEZDÍ VOZKY (AURIGA)	SLADKOVODNÍ MLŽ S PLOCHÝMI LASTURAMI	POMŮCKA: PULKE REZOL ZLAK	DOMÁCKÝ ADAM	ZÁRMUTEK	TYČ ZEBŘIŘÁKU	LEDVINA (ANAT.)	KYT	VZÁCNOST	VYDÁVATÍ VELKÉ HORKO
TĚŽKÝ JEZDECKÝ MEČ						POTRAT (MED.)							
OZVĚNA (KNIZNĚ)						DOJÍMAVÁ							
OSOBNÍ ZÁJMENO			DERIVÁT FENOLU			OSTNOPLOUT- VÁ RYBA				JM. ARM- STRONGA			
			LUTERÁN							STYL MODER. HUDBY			
NÝBRŽ				POMALÝ TANEC						KÓD SRÍ LANKY			
				JMÉNO FENY						NARKOTIKUM			
	DOMÁCKÝ OLDŘICH	1. DÍL TAJ. OBLÍBENÝ NÁPOJ V MEXIKU									ST. SOLMIZ. SLABIKA		
											KUCHYŇSKÁ PÁNEV		
ŘEMEN U KALHOT							ŽÍNĚNKA PRO DŽUDO						
ZÁPALNÁ SŇORA (ZASTARALÉ)									NÁZEV ŘÍMSKÉ TISÍCOVKY			MENŠÍ PODNOŠ	ASUSKÉ ZAVLAŽOVACÍ PŘÍKOPY
JMÉNO SOMMEROVÉ									VOJENSKÁ JEDNOTKA				
SOUPĚŘ V DŽUDU				NOČNÍ HYŘENÍ						ŘÍM. DOMACÍ BŮZEK			
ČÁST DNA OCEÁNU									ZVÁSTY	VEDOUcí DRUŽSTVA			
									DŽÍNSOVÁ				
	ÚZEMNÍ MAJETEK	SLOVENSKÝ JÍL HOSPODÁŘ			LATINSKÁ ZKRATKA SOUHVEZDÍ DELFINA	MODRÝ JEDNOKLONNÝ NEROST	KONTAKT NÁDOBA NA UMÝVÁNÍ NÁDOBÍ						
OBDOBÍ DESETI DNŮ							ČÍNSKÉ PLACHETNICE						
SPZ AUT RYCHNOVA NAD KNEŽNOU			2. DÍL TAJENKY REZERVACE U BEROUNA				ITALSKÝ OKRUH F1					ZARÍZENÍ NA MLETÍ	LÉKAŘSKÉ OBVÁZIVO
VELKÝ PYTEL				JED. SVĚTEL. TOKU						KARLOVAR. MINERÁLNÍ VODY			
				KÓD LETIŠ. V LONDÝNĚ						ŠELMA			
SOUČÁST ETERICKÝCH OLEJŮ					BRÁZDA						POPĚVEK		
					SOLMIZAČNÍ SLABIKA						HEYERDAHLŮV ČLUN		
VELKÝ VODNÍ BROUK								VYDLOUBAT RÝČEM					
MUCHO- MŮRKA (ODBORNĚ)								POZICE V HATHAJOZE					

Renault ZOE

Nejprodávanější elektrický vůz v Evropě

Díky neustále rostoucím prodejům je Renault ZOE již třetím rokem nejprodávanějším elektrickým vozem v Evropě, a je proto pro značku Renault velmi důležitým modelem. Ve Francii dokonce Renault ZOE tvoří víc než polovinu prodeje elektrických vozidel.

Na český trh vstupuje nejnovější evoluce tohoto modelu, která se vyznačuje několika novinkami. Tou nejzásadnější je příchod nového motoru R110. Ten vychází z elektromotoru R90, který je na českém trhu rovněž k dispozici. Nová jednotka nabízí o 12 kW vyšší výkon. Řidiči budou těžit z vyššího výkonu především při zrychlení na hlavních tazích, nový motor ušetří téměř dvě sekundy z doby pružného zrychlení z 80 na 120 km/h. Točivý moment 225 Nm je dostupný takřka od nulových otáček a Renault ZOE se díky němu může svižně proplétat hustým městským provozem.

„Díky tomuto zvýšení výkonu je nyní ZOE ještě více přístupný a univerzální při cestách mimo město,“ říká Elisabeth Delval, Assistant Director, Renault ZOE Programme. „Kromě toho, že si řidiči budou užívat požitků z řízení vozu ZOE, budou také těžit z nejdelšího dojezdu mezi elektrickými vozy na trhu, který dosahuje až 300 km na jedno nabití.“

Tepelné čerpadlo, řešení pro delší dojezd

Důležitou inovací, která přispívá ke zlepšení dojezdu obzvláště za chladnějšího počasí, je tepelné čerpadlo propojené s klimatizací, které je v modelu Renault ZOE standardní výbavou všech verzí. Toto tepelné čerpadlo umožňuje zvýšit dojezd vozu za chladného počasí, protože omezí využití elektrických odporů používaných

při konvenčním topení, které spotřebují velké množství energie.

Z.E. VOICE

Specifickou vlastností elektrických vozidel je jejich nezvykle tichý provoz. To má za následek vyšší riziko nepozornosti pěších v centrech měst, kde jsou elektromobily využívány především. Proto jsou vozy Renault Z.E. vybaveny systémem Z.E. Voice, který do rychlosti 30 km/h automaticky uměle vytváří zvuk, aby si chodci všimli případného blížícího se vozu.

Služby pro elektrické vozy

Z.E. TRIP

Aplikace Z.E. Trip je dostupná prostřednictvím navigačního systému Renault R-LINK a umožňuje řidiči lokalizovat veškeré veřejné dobíjecí stanice v hlavních

evropských zemích. Upřesňuje také výkon dobíjecí stanice a její kompatibilitu s daným vozem.

MY Z.E. CONNECT

Tato služba umožňuje přístup k údajům o vozu z chytrého telefonu nebo počítače připojeného k internetu: stav nabití, dojezd vozu s aktuálním nabitím, historie dobíjení, nastavení varovných hlášení a doporučení.

MY Z.E. INTER@CTIVE

Tato služba umožňuje komunikaci s vozem z chytrého telefonu nebo z počítače připojeného k internetu: přednastavení optimální teploty vozu (spuštění vyhřívání nebo vychlazení vozu v přednastaveném čase), nastavení dobíjení (zvolení času dobíjení, využití nejvýhodnějších sazeb elektrické energie nebo dobíjení v době, kdy je k dispozici maximální výkon).



Editorial. Martin Brix, the CEO of LeasePlan Česká republika, informs about news in the company and about the situation on the market.

Page 3

LeasePlan News. The latest news from the company.

Pages 4–5

Pavel Bořil, the new HR Manager: LeasePlan is an extraordinary employer. Read the interview with the new HR Manager.

Pages 6–9

FlexiPlan: The demand is growing, more and more vehicles for lease are available. LeasePlan has increased the number of cars offered for lease with the FlexiPlan product by another more than 40 units to nearly 200.

Pages 10–11

The city of Most has seen the fastest trucks of Europe. Fans were thrilled mainly by the excellent performance of the last year's winner Adam Lacko.

Pages 12–15

Milan Urban: Clean mobility expansion? I think it will go quite quickly. Read an interview with the Clean Mobility Association Chairman.

Pages 16–18

WLTP brings in positives as well as issues. Read all you need to know about the new testing procedure of determining the levels of emission and fuel consumption.

Pages 20–21

This time, LeasePlan organized traditional test drives with cars of various brands at the autodrome in Most.

Pages 22–23

Paradigma is a one of the leading players in the field of contact centres. The Slovak company puts a lot of emphasis on high level of professionalism in their communication specialists.

Pages 24–25

The new A-class Mercedes-Benz represents the 4th generation of the popular premium hatchback. It is the first model to introduce the latest connectivity technology to the compact car segment and, at the same time, it is the second model designed in alignment with the brand new design language of Mercedes-Benz.

Pages 26–29

Peugeot 508: An improved version. When introducing the first generation of their 508 model, Peugeot needed to fill no less than two gaps that originated after the termination of the 407 and 607 models production. Even though the first generation was not bad, it was not exactly a business blockbuster. The second generation seems to be significantly more successful.

Pages 30–33

Combine cars with trains to save money. Just drive to the nearest listed railway station – most of them offer a cheap place to park.

Pages 36–37

The communication with clients and drivers is necessary to be able to provide high quality services. GDPR has affected every company, including LeasePlan.

Page 38

The new IFRS 16 standard is coming. LeasePlan has prepared a set of information for clients to provide them with all information they may need to include assets in their balance sheets correctly.

Page 39

Operating leasing FAQs. Read the tax column by the Financial Director Petr Mašek.

Page 40

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

Page 41

Are smart cars safe? The issue of car safety now involves, among other issues, a proper protection of the crew from IT and cyber space threats.

Pages 42–43

NMS Market Research: We are now able to plan expenses in a much more effective way. The marketing company is highly satisfied with LeasePlan services.

Pages 44–45

It is time to schedule tyre replacement. Cars should be equipped with winter tyres by November 1.

Pages 46–47

New fuel symbols are arriving. It should be all clear now. The unified motor fuel symbols will be implemented across the EU, including the Czech Republic, on October 12.

Pages 48–49

Basketball in Košíře helps families with children suffering from muscular dystrophy and atrophy. Read all about how LeasePlan helps in cooperation with the traditional club based in Prague - Košíře.

Pages 50–51

Tatiana Rakytová: Running is a bit like a drug. The LeasePlan's Finance Manager gives advice on how to start running and, more importantly, how not to quit.

Pages 52–53

These days we push traffic out of our cities. In the past, the situation was quite the opposite. In the medieval age some settlements were founded with the intention to serve mainly as crossroads.

Pages 54–55

Crossword puzzle

Page 56

VŽDY NĚCO NAVÍC

S NOVÝM CNG AUTEM ZATOČÍTE S NÁKLADY I EMISEMI.



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

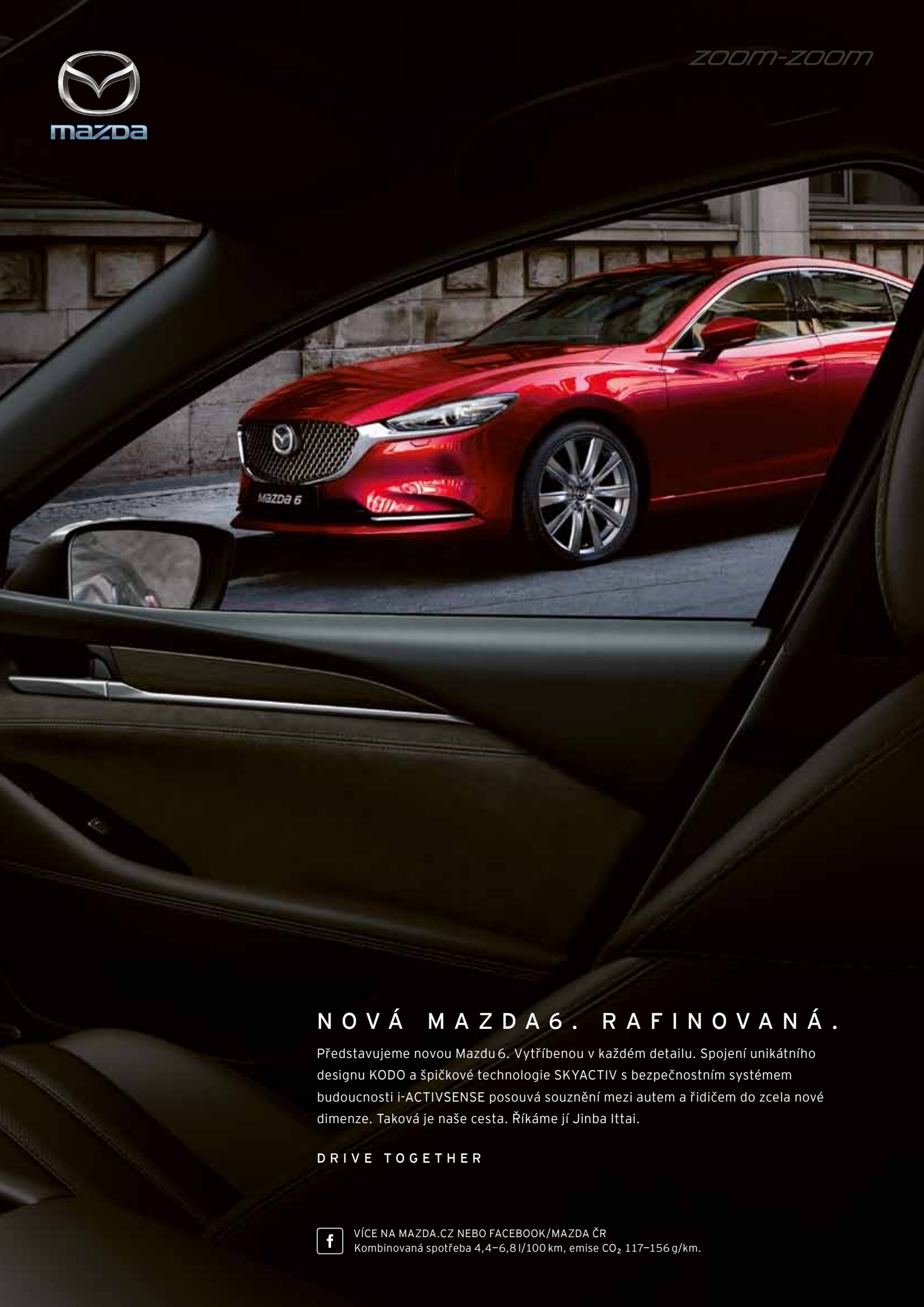
800 134 134
www.ppas.cz



PRAŽSKÁ
PLYNÁRENSKÁ



zoom-zoom



NOVÁ MAZDA 6. RAFINOVANÁ.

Představujeme novou Mazdu 6. Vytříbenou v každém detailu. Spojení unikátního designu KODO a špičkové technologie SKYACTIV s bezpečnostním systémem budoucnosti i-ACTIVSENSE posouvá souznění mezi autem a řidičem do zcela nové dimenze. Taková je naše cesta. Říkáme jí Jinba Ittai.

DRIVE TOGETHER



VÍCE NA MAZDA.CZ NEBO [FACEBOOK/MAZDA ČR](https://www.facebook.com/MAZDA_CZ)
Kombinovaná spotřeba 4,4–6,8 l/100 km, emise CO₂ 117–156 g/km.