

# Magazín

Pro zákazníky a příznivce značky Škoda



8

**Zkusili jsme utahat  
Škodu Kodiaq**

28

**Nová Octavia:  
decentní, ale  
propracované změny**

62

**Zlatá hokejová  
jízda**



# Komfort k objevování

# ŠKODA



Vydejte se na cestu modernizovaným SUV **Škoda Kamiq** již za **5 299 Kč měsíčně** včetně pojištění. Prozkoumejte jeho **modernizovaný design** včetně **Matrix-LED předních světlometů a LED mlhových světel**. Novou funkcí vozu je **virtuální pedál** pro bezkontaktní otevírání pátých dveří a v interiéru nepřehlédnete **10“ virtuální kokpit** ani **9“ infotainment s navigací**. Více informací najdete u svého autorizovaného prodejce nebo na [skoda-auto.cz](https://skoda-auto.cz).

Vzorový příklad úvěru na vůz Škoda Kamiq 1,0 TSI Selection 70 kW v ceně 479 900 Kč, při financování se Škoda Financial Services v ceně 479 900 Kč, splátka předem 143 970 Kč (30 %), výše úvěru 335 930 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 399 241 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 444 889 Kč, RPSN vč. pojištění 10,559 %, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 191 960 Kč, měsíční splátka úvěru 4 318 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 5 299 Kč, úroková sazba p. a. 5,90 %. Součástí finanční služby je pojištění od Generali České pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k vývoji smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 15 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta max. 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

ilustrativní fotografie

ŠKODA Financial Services

[skoda-auto.cz](https://skoda-auto.cz)

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> vozu Škoda Kamiq: 5,3–6,3 l/100 km, 120–142 g/km

[/skodacz](https://www.facebook.com/skodacz) [/skodacr](https://www.instagram.com/skodacr) [/skodacz](https://www.tiktok.com/@skodacz) [/skodacz](https://www.youtube.com/skodacz)



## Vážení čtenáři a příznivci značky Škoda,

v automobilovém světě prožíváme dynamické období plné změn a nečekaných výzev. Celé odvětví se překotně vyvíjí a my musíme neustále reagovat na měnící se podmínky. Přesto můžeme první pololetí roku 2024 prohlásit za úspěšné. Meziročně přibýlo objednávek i registrací a stále udržujeme pozici nejprodávanější značky českého trhu s více než třetinovým podílem.

Úsilí, které ve Škodě věnujeme inovacím, nejlépe dokresluje skutečnost, že jsme během krátké doby obměnili pět modelových řad. V únoru se u vašeho prodejce objevilo modernizované duo Scala a Kamiq, v dubnu nový Kodiaq a Superb Combi, v květnu modernizovaná Octavia a v červnu Superb ve verzi liftback. U všech vozů rozšiřujeme komfortní i bezpečnostní výbavu, daří se nám také udržet široký výběr pohonných jednotek. Velkou radost mám z nové generace plug-in hybridního pohonu pro Superb a Kodiaq, která umožňuje více než stokilometrový dojezd na elektřinu.

I v nových modelech tvoří jádro nabídky spalovací motory, přesto se připravujeme na postupný přechod k elektromobilitě. Letos představíme nejen sériovou podobu modelu Elroq, ale ve formě studie ukazujeme i menší a dostupnější crossover Škoda Epiq. Prohlédnout si ho můžete i v tomto čísle Škoda Magazínu. Během příštích let uvedeme celkem šest elektromobilů, což je nezbytné, abychom oslovili co nejširší skupinu zákazníků. Věřím, že mnoho z nich si elektrický pohon získá, až si ho osobně vyzkouší. Takovou zkušenost má i moderátor Tomáš Zástěra, rozhovor s nímž najdete na straně 22.

Značka Škoda je pevně spojená se sportem, a tak ani v tomto čísle nechybí ohlédnutí za několika významnými událostmi letošního roku. Tou nejradostnější bylo samozřejmě mistrovství světa v hokeji, které jako hlavní sponzor podporujeme už 32 let. Další článek věnujeme amatérskému cyklistickému závodu L'Etape by Tour de France, který v Česku s naší podporou probíhá už počtvrté. K tomu přidáváme i několik tréninkových tipů a rad, jak převážet kola. S novinkami pro letošní rallyovou sezónu vás seznámí šéf Škoda Motorsport Michal Hrabánek a sportovní nádech nese i neobvyklý test nové Škody Kodiaq: Naši spolupracovníci ji vyzkoušeli při převozu koně.

Přeju vám příjemné čtení a mnoho bezpečných kilometrů s vaším vozem Škoda.

**Jiří Maláček,**  
vedoucí Škoda Auto pro český trh



## Nová Octavia: decentní, ale propracované změny

Bez nadsázky jde o symbol novodobé historie značky Škoda. Octavia byla v roce 1996 prvním nově vyvinutým modelem, jenž sjel z linky v Mladé Boleslavi po začlenění automobilky do koncernu Volkswagen. I v současné čtvrté generaci se těší obrovské popularitě nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí. Však také více než sedm milionů prodaných kusů činí z Octavie nejprodávější škodovku vůbec.



# 28

Obsah

## Obsah

- 6 Škoda Epiq se blíží!
- 8 Škoda Kodiaq: rodinný parťák k neutahání
- 16 Aktuality ze Škoda Auto
- 18 Mladoboleslavské originály
- 22 Rozhovor: moderátor Tomáš Zástěra
- 28 Ikona: 65 let se Škodou Octavia
- 34 Motorsport: rozhovor s Michalem Hrabánkem
- 38 Elektromobilní novinky pro rok 2024
- 44 KVÍZ: Jak dobře znáte linie vozů Škoda?
- 46 Palubní systémy vozů Škoda
- 48 Udržitelnost jako zodpovědný program
- 50 Cyklistika: Dvojitě rande se Starou dámou
- 54 Jak se dostat do formy? Deset týdnů stačí
- 56 Financování ojetých vozů: Jděte na to Chytré
- 62 MS v hokeji: zlatá jízda
- 65 Umělá inteligence ve Škoda Auto
- 66 Tipy na dárky od Škodovky

### Škoda Epiq se blíží!

Modely Enyaq a Enyaq Coupé už brzy nebudou jedinými elektromobily, které zákazníci v nabídce značky Škoda najdou. Vývoj nových čistě elektrických modelů je jednou z nejvýraznějších investic mladoboleslavské automobilky, která v příštích letech postupně představí hned šestici elektrických modelů, jež navážou na úspěšné modely rodiny Enyaq.



### Škoda Kodiaq: rodinný parťák k neutahání

Pro všechny to byl velký den. Koneckonců koně si nekupujete a nepřivážíte na statek každý den. Ze středních Čech museli Novotní pro Dakotu dojet až na sever Moravy, a tak využili ten největší rodinný dostavník, jaký byl k dispozici – nejnovější generaci Škody Kodiaq, kterou si půjčili od rodičů. Zapojili za ni přepravník na převážení koní a už brzy ráno vyrazili za dobrodružstvím.

### Tomáš Zástěra: Osobní zkušenost je nejlepší, říká o Škodě Enyaq

Tomáš Zástěra jezdí už rok v modelu Enyaq Coupé. Do zahraničí s ním ještě nevyrazil, zatím jezdil jen po Česku. „Kvůli operaci kolene jsem byl několikrát v Olomouci, což je cesta skoro přes celou republiku. Zkušenost, že se to dá v pohodě zvládnout s jedním nabíjením, kdy si dopřejete jen nejběžnější občerstvení a nemusíte zbytečně čekat, pro mě byla důležitá,“ říká s tím, že právě tehdy mu došlo, že to s elektromobily v pohodě půjde.



## Tiráž

Škoda Magazin – časopis pro zákazníky a příznivce značky Škoda

Vydání 2/2024, vychází 2x ročně.

Vydavatel: Škoda Auto a.s., tř. V. Klementa 869, 293 60 Mladá Boleslav, Česká republika  
IČ: 001177041

Kontakt: skoda.magazin@skoda-auto.cz

Magazín v elektronické podobě a více informací získáte na [www.skoda-auto.cz](http://www.skoda-auto.cz).

Produkce a grafické zpracování: Corporate Publishing s.r.o., U Golfu 565, 109 00 Praha 10, [www.copu.cz](http://www.copu.cz)

Vedení redakce: Martin Frei

Redakce: Petr Horák, Martin Kavka, Pavel Novotný, Petr Christov

Client Service Manager: Markéta Klimentová

Jazykové korektury: Proofreading.cz

Foto: archiv Škoda Auto, Kateřina Habrunová a IJHF

Registrace MK ČR: E19225, ISSN: 1802-2561

© Škoda Magazin. Všechna práva vyhrazena.

Volně neprodejné.

Najdete nás také na sociálních sítích





# Škoda Epiq se blíží!

Modely Enyaq a Enyaq Coupé už brzy nebudou jedinými elektromobily, které zákazníci v nabídce značky Škoda najdou. Vývoj nových čistě elektrických modelů je jednou z nejdůležitějších investic mladoboleslavské automobilky, která v příštích letech postupně představí hned šestici elektrických modelů, jež navážou na úspěšné modely rodiny Enyaq. Novou elektrickou éru odstartuje už na podzim premiéra plně elektrického SUV Škoda Elroq, po němž přijde očekávané představení novinky v podobě kompaktního městského SUV Škoda Epiq.

Řidiči si tak mohou začít zvykat na sérii názvů, v nichž první písmeno (E) dává najevo, že se jedná o vůz na elektrický pohon,

a poslední písmeno (q) označuje model kategorie SUV. Exteriéry i interiéry připravovaných modelů vycházejí z unikátního moderního designového jazyka Modern Solid, jenž přinese řadu inovací a výraznou proměnu některých charakteristických rysů.

## Rok 2026 ve znamení čistě elektrické Škody Epiq

Škoda Epiq bude představena v roce 2026 a svými rozměry i pojetím naváže na model Kamiq. Kompaktní městské SUV s délkou 4,1 metru

nabídne tradiční výhodu vozů Škoda – velký zavazadlový prostor o objemu 490 litrů. A přidá dojezd přes 400 kilometrů na jedno nabití.

„Nasloucháme našim zákazníkům, a proto rozšiřujeme portfolio čistě elektrických vozů do segmentu malých automobilů. Designová studie modelu Škoda Epiq přináší moderní design, spojený s velkým dojezdem a uživatelsky přívětivými technologiemi. Klíčovým aspektem přitom zůstává cenová dostupnost,“ konstatuje na konto nedávno představené novinky předseda představenstva Škody Auto Klaus Zellmer.

Nepřehlédnutelnou designovou novinkou, která podtrhne jedinečný styl budoucích elektrických modelů značky a upoutá pozornost nejen v městské džungli, bude zejména lesklá černá maska Tech-Deck Face, zosobňující nové pojetí předě vozů Škoda. Zároveň se v ní ukrývá radar a přední kamera. Denní diodové osvětlení pak bude opět umístěno nad hlavními moduly světlometů LED Matrix.

Krokem do futuristické budoucnosti bude rovněž minimalistické pojetí interiéru s menším digitálním přístrojovým štítem a velkou centrální dotykovou obrazovkou infotainmentu.





# Škoda Kodiaq: rodinný parták k neutahání

Foto: Kateřina Habrunová

Pro všechny to byl velký den. Koneckonců koně si nekupujete a nepřivážíte na statek každý den. Když se Kompertovi rozhodli pořídit hnědou klisnu Dakotu s bílou lysinou a ukázali svým dětem její fotografii, nebylo cesty zpět. Děti se okamžitě zamilovaly a v kalendáři poctivě odpočítávaly dny do chvíle, než se na počátku května všichni společně nalodí do auta a vyrazí přes půl republiky na cestu za novou čtyřnohou posilou. Na cestu okořeněnou netrpklivými výkřiky „už tam budeme?“, což znají asi všichni rodiče.

Ze středních Čech museli pro Dakotu dojet až na sever Moravy, a tak využili ten největší rodinný dostavník, jaký byl k dispozici – nejnovější generaci Škody Kodiaq, kterou si půjčili od rodičů. Zapojili za ni přepravník na převážení koní a už brzy ráno vyrazili za dobrodružstvím.

Vůz je sedmimístný, ale na dnešní výpravu vyjíždí expedice pětičlenná ve složení Jakub se čtyřmi dětmi – nejstarší Emma se usadila vedle něj, další tři nedočkávané děti seděly vzadu. Ostatní členové rodiny, podobně jako blízcí přátelé a další ratolesti, museli čekat na statku.





## Dokonale vyladěné detaily

Jakub už měl zkušenost s předchozí generací modelu Kodiaq, takže se na jízdu těšil – novinka ho ale přesto v mnohém překvapila. „Trošku jsem se té dlouhé cesty bál, ale potvrdilo se, že Kodiaq je super parťák. Navrch je ještě pohodlnější než v předchozí generaci, skvěle se v něm jede. Dvouramenný volant se příjemně drží a líbí se mi, že v Mladé Boleslavi mysleli i na takové detaily, jako je třeba tiché zavírání dveří,“ podotkl při první pauze na benzince, o níž si řekly děti, které dostaly chuť na něco sladkého.

Užíval si i sedačky, poskytující masážní funkci díky deseti nafukovacím a programovatelným polštářkům. „Objevil jsem to trochu náhodou, když jsem si nastavoval bederní opěrku – a musím říct, že je to fakt příjemné. Ocenil jsem i to, že sedačky mají nejen vyhřívání, ale navrch i odvětrávání. To je u kožených sedaček super, obzvláště v létě,“ poznamenal. Do léta sice ještě několik týdnů zbývalo, ale i květnové slunce už mělo poměrně velkou sílu.

Právě díky zmíněným masážním sedačkám zvládli všichni dlouhou cestu v pohodě. „Nečekal jsem, že budeme po tolika stovkách najetých kilometrů tak svěží,“ smál se Jakub.

## Nenechá vás ve štychu

Hodně ocenil i robustnost vozu, obzvláště na rozbitých okreskách nebo příjezdové cestě k severomoravské farmě, kde se Kodiaq ani na vteřinku nerozdrnčel. „Je to vážně poctivý kus auta,“ liboval si Jakub.

Přivítal i všemožné asistenční systémy. A že jich v autě bylo – Kodiaq ho nejvíc okouzil asistentem pro jízdu s přívěsem, který si s rozměrným koňským přívěsem poradil i při couvání. I když má Jakub manévrování s vozíkem docela zažité, přenechal ho asistentu. „Tohle bych využil každý den, někdy se s couváním s vozíkem trochu peru – zato tady stačí zvolit směr a přidávat plyn, protože volantem točí asistent,“ usmíval se.

Menší děti, uvelebené na zadních sedačkách, cestou pospávaly, ale jakmile se Kodiaq přestal pohybovat, naplno se probraly. Vždyť se konečně poprvé podívají na Dakotu! Nikdo je nemusel



↑ S přepravníkem i koněm si Kodiaq poradil na jedničku, ani se nezadýchá

povzbuzovat – v mžiku opustily auto a spěchaly do stáji, kde s křikem hledaly toho správného koně. Papirování bylo vyřízené, Dakota připravená, a po nepříliš dlouhém zastávce se tak celá pětičlenná výprava mohla znovu vydat na cestu.

„Jedeme domů,“ zavelel Jakub a jelo se.

## Nadšení z mnoha asistentů

Koně váží většinou okolo 400 kilogramů, ale to byla pro Kodiaq spíše jen taková jednohubka – ani se nezadýchá. Vždyť měl taky pod kapotou silnější dvoulitrový turbodiesel o výkonu 142 kW. To v překladu znamená, že takových kobyl, jakou vezl za sebou, krotil rovnou 193. Stejně jako všechny ostatní motory, i tento byl spřažený s automatickou převodovkou DSG a navrch disponoval pohonem všech kol.

Škoda svou novinku navíc vybavila systémem dynamického řízení podvozku DCC Plus, notně vylepšujícím zážitky z jízdy. Každý tlumič má dva samostatné ventily ovládané odskokovou a kompresní fází odpružení – takhle to zní složitě, ale v podstatě jde o rychlejší a variabilnější tlumení. Tento zlepšovák se projevuje nejen rychlejšími

## Svezení

**Kodiaq je velké a robustní auto. Na silnici ale reaguje pohotově, což dokáže spojit s velkou dávkou komfortu.**



↑ Děti už jsou natěšené, až nový přírůstek ve stáji předvedou kamarádům



↑ Lásku ke koním tmelí celou rodinu

reakcemi, ale taky výborným komfortem při zachování stejné světlé výšky, jaká je u standardní verze.

A co oceníte, obzvláště při podobných výpravách s rodinou, je dokonalá bezpečnost. Kodiaq je totiž doslova prošípaný armádou asistentů. Tak třeba – je tady asistent pro odbočování, který pomáhá předcházet kolizím v křižovatkách, vylepšený asistent pro hlídání mrtvého úhlu (Side Assist), který zase umožňuje detekovat vozidla až na devadesát metrů (místo dosavadních sedmdesáti), což oceníte hlavně při jízdě na dálnici. Přeprogramovaný je i asistent pro jízdu v kolonách, přehledněji zobrazující okolní auta ve virtuálním kokpitu a navíc propojený s adaptivním asistentem pro jízdu v pruhu a adaptivním tempomatem. Ten pracuje v součinnosti s navigačním systémem a předvídá zatáčky a křižovatky.

„Je to vážně pohádka, díky všem asistentům jsem se se všemi dětmi cítil jako v bavlnce a v naprostém bezpečí. To pohodlí, které Kodiaq poskytuje, se fakt neomrzí. Zkoušel jsem během jízdy tempomat, udržování v pruzích se mi taky hodně líbilo. Funguje to všechno výborně,“ pochvaloval si Jakub na jediné zastávce cestou domů. O pauze na kávu tentokrát rozhodl sám – děti dokonce ani zastavovat nechtěly, tolik se těšily, až Dakotu předvedou ostatním kamarádům, kteří čekali na statku.

## Úctyhodná porce místa

Nový Kodiaq generačně povyroste a z velkorysého prostoru můžou těžit i početnější rodiny. Ostatně stačí omrknout rozměry – délka narostla až na 4 758 milimetrů, šířka na 1 864 milimetrů a prostornost dává vozu i rozvor náprav, který činí 2 791 milimetrů. I v sedmimístné verzi tak za třetí řadou sedaček zůstává 340 litrů pro náklad, což je o 70 litrů víc než v předchozí generaci. Po sklopení třetí řady je pro zavazadla k dispozici objem 845 litrů, v pětimístné karoserii dokonce 910 litrů. A ve dvouramenném uspořádání jsou k máni přes dva kubíky prostoru.



## Pohodlí

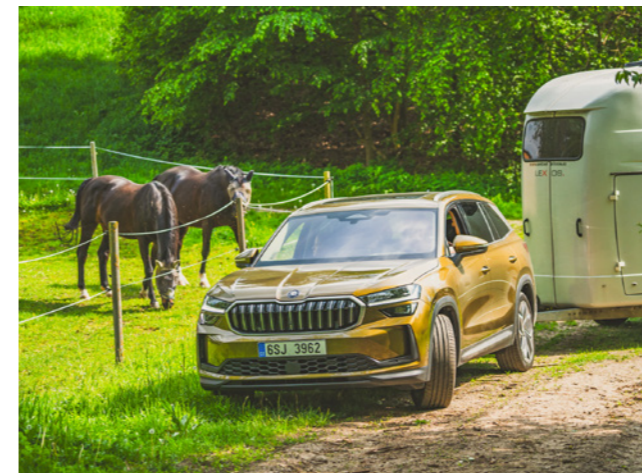
**Sedačky jsou nejen vyhříváné, ale mají i odvětrání, což oceníte v létě. Masážní funkce uvítáte kdykoliv. A navrch je auto neustále on-line.**

## Ocenili nabíjení pro všechny

Během přestávky na kafe Jakub se zájmem více prozkoumal interiér SUV, kterému vévodí volně uložený 13palcový displej infotainmentu. Doplnuje ho 10palcový virtuální kokpit před řidičem a head-up displej. Jakub si pochvaloval tři multifunkční ovladače Smart Dials, všechny otočné a stlačitelné, s integrovanými digitálními displeji. „Díky nim je přístup k mnoha různým funkcím výrazně jednodušší,“ řekl.

Celkově měl z interiéru příjemný dojem. „Kombinace použité kůže s černými a šedými prvky má šmrnc. Navíc jsem si nevšiml žádné lesklé plochy, což je vážně praktické, nejen kvůli poničení a poškrábání, ale taky to zabraňuje nepříjemným odleskům od slunce,“ líčil.

Potěšilo ho taky to, že SUV bylo neustále on-line se spoustou mobilních služeb a aplikací. Pochvaloval si i bezdrátové nabíjení, schopné indukčně nabíjet dva chytré telefony současně. A to byl vůz ještě vybavený čtyřmi porty USB-C s výkonem 45 wattů pro rychlé nabíjení dalších mobilních zařízení na palubě – což je něco, co při cestování přes velkou část republiky, případně na dovolenou do zahraničí, navíc se třemi dětmi, které potřebujete zabavit, opravdu hodně oceníte. „Nádhera,“ smál se Jakub.



1 Jednou z nejlepších vychytávek je asistent pro jízdu s přívěsem – couvání je díky němu hračka





1 Dakota je doma – a děti si s ní užívají první procházku

## Armáda asistentů

Kodiaq nabízí až devět airbagů včetně na přání dodávaných bočních airbagů pro cestující na zadních sedadlech. Navíc mu sekunduje armáda asistentů – třeba ten pro odbočování, který pomáhá předcházet kolizím v křižovatkách. Vylepšený je asistent hlídání mrtvého úhlu, přepracování se dočkal i asistent pro jízdu v kolonách, který je navíc spojený s adaptivním tempomatem a asistentem pro jízdu ve správném pruhu. Auto je možné zaparkovat na dálku prostřednictvím aplikace. Navíc je možné uložit až pět parkovacích manévrů, které vůz provádí automaticky.

### Klíčky vracet nechtěli

Na detailnější zkoumání všech možností v inovovaném interiéru ale nebylo dost času. Přece jen bylo potřeba Dakotu dovézt na statek a oslavit se všemi nový přírůstek ve stáji. Těsně před čtvrtou hodinou odpoledne už Kodiaq s celou posádkou i koněm v přívěsu vjížděl do statku. Dakota mohla začít objevovat nový domov a těšit se z obdivných pohledů všech, kdo se na ni přišli kouknout.

Předávat klíčky od velkého, komfortního a bezpečného SUV se Jakobovi moc nechtělo. Tak se aspoň s rodiči dohodl, že si ho s rodinou budou na dlouhé cesty půjčovat i nadále. „Když vyrazíme na dovolenou, tak zkrátka chci mít ten prostor, který Kodiaq nabízí. Místo pro cestující je královské a to samé platí o kufry. Měl jsem pocit, že bychom ho nedokázali zaplnit, ani kdybychom vyrazili se všemi dětmi k moři na celé letní prázdniny,“ kroutil hlavou Jakob.

Pak už se ale všichni naplno věnovali Dakotě. Byl nejvyšší čas se s ní projít a následně ji ustájit. Převoz zvládla jako naprostý profík, evidentně to měla z předchozího působiště natrénované – celou cestu byla klidná a příkladně spolupracovala jak při nastupování, tak i při vystupování z přepravníku. A jako skvělá partačka se projevila i při první procházce, kdy si vesele vykračovala a pohazovala hlavou, zatímco okolo ní v jednom kuse skotačil chumel nadšených dětí.

# Svět je nejkrásnější ze hřbetu koně

Tak zní okřídlené rčení, ale právě na tenhle pohled z výšky nedají koňáci dopustit. A je přitom jedno, jestli jedou jen na obyčejnou vyjížďku, nebo se věnují některé z mnoha jezdeckých disciplín. Jaké to třeba jsou?

1

#### Dostihy

Asi nejnámější jezdecká disciplína, při které se jezdci se svými koňmi snaží dostat do cíle jako první. První moderní dostihové závodiště vzniklo už v roce 1711 v Ascotu, pár desítek let nato byl založen první Jockey Club – jak jinak než v Anglii. Od té doby se dostihové závody rozšířily do dalších koutů světa.

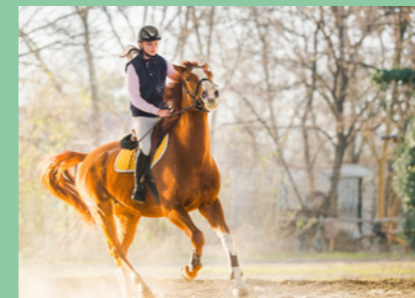
Existují rovinové dostihy, překážkové dostihy (u nás je nejnámější Velká pardubická) nebo klusácké dostihy, kdy kůň smí pouze klusat a jezdec sedí v tzv. sulce (lehké dvoukolé bryčce).



3

#### Parkur

Jezdec se při něm snaží na svém koni zdolat trasu s překážkami – co nejrychleji a s co nejmenším počtem chyb. Parkurové skákání vzniklo díky důstojníkům britské kavalerie, kteří ho považovali za vynikající trénink pro jezdce i koně. A dlouhou historii má parkur i na olympijských hrách, kde se poprvé objevil už v Paříži v roce 1900. Do roku 1945 šlo přitom téměř výhradně o vojenský sport, ženy v něm začaly závodit společně s muži až roku 1974.



2

#### Drezura

Její smyslem je výcvik obratnosti a poslušnosti koně. Drezura předvádí souhru mezi jezdci a zvířetem. A není to přitom žádný novodobý výmysl, protože drezuru koní znali už v době antického Řecka a pěstovali ji i v arabském světě. Drezura je navíc součástí parkurového skákání.

4

#### Voltiž

Připomíná gymnastiku na koni – a taky trochu tanec. Ve voltiži soutěží jednotlivci, páry nebo skupiny. Kůň se pohybuje v kruhu o průměru 15 metrů, ovládá ho tzv. lonžér, zatímco závodníci předvádějí sadu povinných cviků i volné sestavy na hudbu. Sestavy můžou zahrnovat náskoky, seskoky, stoje na rukou, salta apod. Hodnotí se přitom jak jejich výkon, tak i chod koně.

Voltiž nabízí úchvatnou podívanou, která při některých cvicích opravdu bere dech. A věděli jste, že v roce 1920 byla voltiž zařazena dokonce i mezi olympijské sporty? Vrcholová představení jsou čas od času k vidění i v Česku – třeba v roce 2008 se v Brně uskutečnilo mistrovství světa.

5

#### Vytrvalost

Závody, které prověřují vytrvalost a kondici koně, stejně jako schopnost jezdce ho na dlouhé a náročné trati ovládat. Vytrvalostní soutěže mívají několik etap a bývají rozdělené i do více dnů – trať přitom zahrnuje změny terénu i povrchu, převýšení, změny směru. Překážky smí být jen přírodní.



6

#### Western

Připomínka obratnosti kovbojů, kteří na amerických rančích soutěžili o to, kdo je lepší a rychlejší. Dnes je westernové ježdění svébytným uměním, předváděným po celém světě. Jednotlivých disciplín, které do westernu spadají, je opravdu hodně – nejsou to jen ty, při kterých jezdci dokazují, že mají nad koněm plnou kontrolu, ale taky disciplíny rychlostní, pracovní (dobytkářské) nebo lasařské.

Od jiných jezdeckých disciplín se westernové ježdění liší oblečením, které odkazuje na zlatý věk kovbojů na Divokém západě, zpopularizovaný slavnými filmovými hity. Westernoví jezdci vyrážejí do arény v typických stetsonech, džínách a polovysokých špičatých kovbojských holínkách s kolečkovými ostruhami.





## Vytiskněte si doma svou Škodu

Pokud doma máte 3D tiskárnu, můžete si postupně vytisknout celou modelovou paletu mladoboleslavské automobilky. Škoda Auto díky partnerství s Prusa Research připravila oficiální data, kterými stačí 3D tiskárnu „nakrmit“. Zatím jsou na platformě Printables.com k mání modernizovaná Octavia a elektrické SUV Enyaq Coupé, další auta budou přibývat. Tisk zjednodušené verze vozu v měřítku 1 : 72 zabere zhruba hodinu, tisk modelu v měřítku 1 : 24 trvá až 14 hodin. Větší model měří zhruba 20 centimetrů a potěší množstvím detailů, třeba točícími se koly.

## Elektricky do dun Sahary

Představte si, že máte urazit 700 kilometrů v drsné marocké krajině. Zvládl by to elektromobil Škoda Enyaq? Britský importér značky dokázal, že ano – flotila modelů Enyaq 85x s pohonem všech kol si s náročnými cestami a všemi nástrahami bez potíží poradila. Mladoboleslavský elektromobil potvrdil, že patří ke špičce co do jízdních vlastností, dojezdu na jedno nabití i pohodlí při dlouhých přesunech mimo zpevněné cesty. Jednou ze zastávek na cestě byla i velkolepá sluneční elektrárna Noor, která je vůbec největší a nejvýkonnější na světě – elektřinou zásobuje přes dva miliony domácností.



## Tichý závodčák

V dílnách Škoda Motorsport vzniká Enyaq RS Race, dokonalý elektrický závodčák. Mladoboleslavští experti chtějí předvést, jak lze přenést sportovní DNA do sériových vozů a zároveň směřovat k udržitelné budoucnosti. Nebude to přitom jen designová studie, ale plně funkční auto. Bude mít rozšířený a snížený podvozek, jiné tlumiče a 20palcová kola s nízkým profilem. Kvůli aerodynamice bude mít přepracované nárazníky, rozšířené blatníky, nový zadní difuzor nebo velké přítlačné křídlo. Taký už se těšíte, až ho uvidíte?



## Ikony slaví 65 let

Je neuvěřitelné, že první Škoda Felicia, nesmrtelná ikona z Mladé Boleslavi, oslavila už 65 let. Tenhle nádherný kabriolet se světu poprvé představil po boku uzavřeného sedanu Škoda Octavia na autosalonech v Ženevě a Lipsku. Tato Felicia, za kterou se dodnes lidé ohlížejí, už v době svého zrodu uhranula New York a během své krátké kariéry došla i další světové trhy. Zatímco název Felicia využila Škoda Auto pro nástupce Favoritu, Octavia žije v portfoliu značky dodnes – aktuálně jezdí po silnicích už čtvrtá generace novodobé Octavie a celkem se jich prodalo přes sedm milionů.

## Škoda ve hře Gran Turismo

Máte doma videoherní sérii Gran Turismo? Tak to si můžete na PlayStationu zařadit i za volantem exkluzivního virtuálního konceptu Škoda Vision Gran Turismo. Jednomístný závodní vůz má díky čtyřem elektromotorům působivý výkon – celkem 800 kW. Designéři se nechali inspirovat legendárním autem Škoda 1100 OHC Spider vyvinutým pro 24 hodin v Le Mans, ale vtiskli studii futuristický vzhled s ostrými liniemi. Na výběr je ze dvou barevných provedení – první odkazuje na slavnou 130 RS, druhé vychází z barevného provedení studie Škoda Vision 7S.



Unikáty

# Mladoboleslavské originály

Když se podíváte do historie vozů Škoda, najdete v ní mnoho vozů s neobvyklou karosérií nebo nějakým unikátním řešením. Na první dobrou se vám možná vybaví Superb druhé generace s patentovanými pátými dveřmi Twindoor nebo třeba Roomster. Pojďme si je připomenout. A nejen je – taky model Rapid nebo limitovanou sérii modelu Octavia první generace v prodloužené variantě Long.



## Octavia I Long

Opravdová mladoboleslavská rarita – vždyť těchto aut bylo na konci devadesátých let vyrobeno méně než dvacet kusů. Důvod byl prostý: Prodloužený model Long z první generace modelu Octavia byl určený jen pro vyvolené. Konkrétně pro premiéra Miloše Zemana a ministry jeho tehdejší vlády. Kromě nich si auto pořídilo taky pár podnikatelů, do běžného prodeje se ovšem nejdelší a nejluxusnější Octavia nedostala.

Vznikala v rámci kusové výroby a šlo o dočasné řešení, protože o dva roky později ji nahradil sériový Superb, postavený na delší platformě Volkswagenu Passat. Právě s příchodem Superbu padla hlavní výhoda modelu Long, tedy prodloužení o osm centimetrů díky širšímu prostřednímu sloupku, což přineslo větší prostor pro nohy na zadních sedačkách.

Dnes je Octavia Long opravdovým unikátem. Jednu můžete spatřit ve Škoda Muzeu v Mladé Boleslavi, a když se některá ze soukromě vlastněných nabízí k prodeji, majitel obvykle žádá částku přes milion korun.

## Superb II Twindoor

Druhá generace modelu Superb překvapila při své premiéře v březnu 2008 neobvyklou novinkou. Konstrukteři si vzali do parády otevírání zavazadlového prostoru a přišli s jedinečnou inovací. Nesla název Twindoor a plnila přesně to, co slibovala – dvojitá možnost otevírání zadního víka, které z vozu dělalo zároveň sedan i liftback. Při stisku jednoho tlačítka se otevřelo pouze víko jako u klasického sedanu, jiným hmatem ale bylo možné otevřít celou zadní část i s oknem.

Díky Twindooru se zlepšil přístup do zavazadelníku Superbu, který pojmul až 565 litrů nákladu, o 85 litrů více než v předchozí generaci. V případě sklopených zadních sedaček se Superb změnil dokonce v hotový nákladák, který uvezl až 1 670 litrů.

Toto netradiční řešení se propsalo i do designu zadních sloupků a obecně celé zádě. Designér Zdeněk Cibulka, který je podepsaný pod vzhledem exteriéru druhé generace, vzpomínal, že musel navrhnout třeba vybrání pro dvojitě ovládání víka. „A dlouho jsme řešili umístění registrační značky. Řešení se nakonec našlo – značka se přestěhovala do zadního nárazníku. Nebylo to úplně obvyklé řešení, ale Superbu opticky hodně prospělo,“ dodává. Umístění značky v nárazníku bylo také jednodušší z hlediska výroby.

Vznikl tak univerzální vůz, který nejenže rozvinul prémiový charakter první generace, ale ještě posílil důraz na praktičnost. Superb druhé generace byl univerzálním autem pro manažery i rodiny. I dnes si karosérie zachovává svou nadčasovost a originalitu – na silnici Superb snadno rozpoznáte a nespletete si ho s žádným jiným modelem.



## Roomster

Když se v roce 2006 objevil, psalo se o tom, že Škoda předvedla nové a hodně odvážné auto. Roomster byl svéráz, který rozhodně vybočoval z vyjetých kolejí. Vymykal se i v rámci celé modelové nabídky mladoboleslavské automobilky – měl sice blízko k modelu Fabia, ale přitom to bylo svébytné auto. V souladu s názvem nabídl spoustu využitelného prostoru, přestože byl kratší než soudobá Fabia Combi.

Odvážný byl design spodní hrany oken – přední a zadní okna nebyla v jedné linii a větší prosklení vzadu dávalo pasažérům vynikající výhled. Na první pohled upoutala i hodně zaoblená střecha, která byla vytažená nahoru a cestujícím tak nabízela velkorysý prostor nad hlavami.

Hlavní designér vozu Thomas Ingenlath při uvedení mluvil o tom, že Roomster je autem dvou tváří. To přesně vystihovalo nejen dojem z exteriéru, ale i z funkčnosti vozu. Třeba zadní řada patřila k největším přednostem vozu, protože jednotlivá sedadla VarioFlex bylo možné posouvat a zvětšovat tak kufr, případně dát více prostoru cestujícím. Taky je šlo úplně vyjmout a hned jste měli prostoru na rozdávání.

Roomster byl zkrátka originálním křížencem malého auta a dodávky, který nezvyklými liniemi poutal pozornost od chvíle, kdy prvně vyjel na silnici. A to mu mimochodem zůstalo dodnes – rozhodně to ani po těch letech od uvedení není auto, které byste jen tak přehlédli.







## Rapid

Design modelu Rapid vycházel z konceptu Mission L, který Škoda Auto ukázala na frankfurtském autosalonu v roce 2011. Šlo sice o auto užší než Octavia, ale prodlouženým rozvorem a délkou tak trochu připomínalo zmenšený Superb. Na svou třídu nabídl nejen obrovský kufr, ale i neobvyklý prostor na zadních sedadlech. Jako auto pro rodinu neměl Rapid v Evropě přímého konkurenta.



## Nový Superb

Do výčtu originálních karosérií určitě patří i nový Superb, který opět přijíždí i jako liftback. To je karosářská verze, kterou v Mladé Boleslavi dotáhli k dokonalosti a v průběhu let z ní udělali jeden ze svých trumfů – ostatně ve vyšší střední třídě ji nikdo jiný nenabízí.

Jako liftback je nová generace Superbu elegantní a navrch velmi praktická – páté dveře dělají z vozu opravdového univerzála, který zvládne až 645 litrů nákladu. Kromě toho novinka narostla jak do délky, tak do výšky a zároveň je ještě o něco aerodynamičtější než dřív.

# SKODA



## Nová Škoda Kodiaq Prostor k objevování

Nastupte i s celou rodinou do nového vozu **Škoda Kodiaq s místem až pro 7 cestujících**. Využijte velkorozsahový zavazadlový prostor o objemu 910 litrů a vyjeďte vstříc novým zážitkům. Díky novým, multifunkčním otočným ovladačům v interiéru máte všechny důležité funkce vozu vždy bezpečně na dosah. Vyberte si ze široké škály motorizací včetně plug-in hybridního pohonu. Pro více informací navštivte některého z našich autorizovaných prodejců nebo web [skoda-auto.cz](http://skoda-auto.cz).



Předplacený servis na 5 let,  
nebo 100 000 km **zdarma\***



Prodloužená záruka na 5 let,  
nebo 100 000 km **zdarma\***



Záruka mobility na 5 let,  
nebo 100 000 km **zdarma\***



Velkoodběratelem  
již od dvou vozů



Ambasador

# Tomáš Zástěra: Neumíme se nudit

Foto: Dmitry Vegelin

**„Člověk potřebuje i trochu strádat,“ říká moderátor Tomáš Zástěra. A připomněl si to i v televizní reality show Survivor. „Letošní sérii hodně lidí vzdává, protože neunesou psychickou zátěž, neinformovanost a taky nudu. My se totiž už neumíme nudit. Stále se nás někdo snaží bavit a útočí na naši pozornost. Odvykli jsme stavům, kdy se nic neděje,“ dodává v rozhovoru pro Škoda Magazín.**

## Je pro vás auto víc než dopravní prostředek?

Jednoznačně! Trávím v autě hodně času, je to pro mě parták, místo pro život. Zrovna jsem se o tom bavil s kamarádkou, která má auto v servisu. Shodli jsme se, že do auta člověk investuje emoce a zvykne si na jeho pohodlí. Je těžké se vpravit do života bez vozu, člověk si připadá jako bez nohou. Vzhledem k pracovním výjezdům, rodinným povinnostem i cestování na chalupu si život bez auta nedokážu představit.

## Vášim prvním autem byl Nissan Sunny koupený napůl se spolužákem. Jak na ten vůz vzpomínáte?

Osud toho auta, a dočasně i toho přátelství, nebyl ideální. Kamarád vůz často vracel s prázdnou nádrží a ve stavu nedůstojném cestování, musel jsem po něm luxovat i tankovat.

Já prožíval pořízení prvního auta tak, že si ho budu hýčkat, on ho chtěl spíš užívat. Nemělo to perspektivu a konec byl poměrně hořký, ale přátelství to přežilo a po letech jsme se dali znovu dohromady.

## Nedávno jste ve Škodě Favorit vyrazil na hokej až do Finska. Jak to bylo?

Favorit mi připomněl dětství, měli jsme ho jako rodina. Bylo mi čtrnáct nebo patnáct, takže si ho dobře pamatují, ale samozřejmě jsem ho tehdy neřídil. Teď jsem měl možnost si to auto osahat a vzít na

dlouhou cestu. První okamžiky po přesednutí byly šokující, uvědomil jsem si, jaké to je bez posilovače řízení nebo bez klimatizace. Ale po prvním dni jsem musel uznat, že je to normální auto. Pořád jezdí, brzdí, svítí, topí, a když otevřete okýnka, tak i chladí. Zpátky v moderním voze jsem si ovšem zvykal snáz.

## Jak si jako fanoušek technologií užíváte jízdní asistenty v autě?

Mám je všechny zapnuté a sleduji, jak se zlepšují. Před lety se na ně dalo spolehnout jen z určitého procenta, dnes už je to procento mnohem vyšší. Enormně se těším na to, že se na ně půjde spolehnout úplně. Až budou auta řídit sama a dovezou vás, kam budete chtít. Vedl jsem hodně diskusí s přáteli, kteří tvrdili, že to v nejbližších letech nepůjde. Ale ukazuje se, že vývoj postupuje hodně rychle. Rozhodně tomu fandím a nechápu, proč mí kamarádi nepoužívají funkce, které v autech mají. Připadá mi, že to neumějí, protože to ani nevyzkoušeli. Obzvláště nebezpečné mi přijde, když lidé v moderních a vybavených vozech telefonují z ruky.

## Čím byste vybavil auto, kdybyste měl neomezené možnosti?

Určitě autonomním řízením. Líbilo by se mi, kdyby vozidla mohla víc komunikovat s infrastrukturou. Dálnice by si vás vedla sama pomocí magnetického pásu, jaký používají samočinné vozíky v továrnách. Auto by vám řeklo, že máte hodinu čas a můžete si zdřímnout. A vzbudilo by vás kilometr před odbočkou, abyste převzali řízení.







#### Když máte chuť řídit, kde vás to nejvíc baví?

Na okreskách za hezkého počasí, když nikam nespíchám. S postupujícím věkem stále důkladněji plánuji a všude si nechávám delší rezervy. Pak můžu sjet z dálnice o odbočku dřív a jet jinudy. Ne proto, abych dojel dřív, ale abych si to víc užil. Aby tam byly hezké zatáčky a hezká krajina. Třeba mezi rybníky v jižních Čechách. Zejména mě to baví v elektromobilu, který jede úplně tiše a krajinou jen tak sviští.

#### Co nesmí ve vašem autě nikdy chybět?

Před pár lety bych určitě odpověděl, že hudba. Dneska víc oceňuji ticho, takže je to kombinace obojího. Na delší cestě chvíli poslouchám hudbu a stále častěji také mluvené slovo, ale nesmí chybět ani chvíle ticha. Vyčistím si hlavu, soustředím se jen na jízdu a všechny ostatní starosti jdou pryč. A ještě v mém autě nikdy nesmí chybět spacák. Nikdy totiž nevím, kde skončím a kde budu chtít přespat. Třeba i kvůli zácpě na dálnici.

#### Vás jako moderátora neunavuje mluvené slovo?

Naopak. Právě jako moderátora komerčního rádia, které hraje hodně hudby, mě mluvené slovo uklidňuje. Někdy volím vzdělávací pořady, díky nimž se leccos dozvím, aniž bych musel číst a studovat. Jindy sáhnu po klasice české zábavy: Kaiser a Lábus, Šimek a Grossmann, Felix Holzmann. Humor, který znám a vím, jak dopadne.

#### Nemůžeme se vyhnout otázce na reality show Survivor.

##### Jaká byla?

Bylo to náročné období. Uvědomil jsem si, jak složitě dnes v civilizaci žijeme. Když je člověk tam, tak zjistí, že život bez jídla je extrémně těžký. Nevíte, co vás čeká, máte pocit, že si s vámi někdo jen tak pohrává. Ocitnete se ve skupině s lidmi, které byste ve svém okolí ani mít nechtěli. Ale když se vrátíte, tak zjistíte, že život, který žijeme tady, je daleko náročnější. Jsme zavaleni povinnostmi, a pak se divíme, že přibývá psychických nemocí nebo alergií. Umíme vypnout

#### Survivor

## V Survivoru se člověk nudí celé hodiny a každý den vám připadá třikrát delší.

na jeden večer a jít do kina nebo si dopřát dva týdny dovolené. To nestačí. Říkám si, proč se trochu nevrátíme k přírodě a nezpomalíme. Ale ono to už nejde zastavit.

#### Bylo těžké zahodit mobilní telefon a e-mail, ztratit kontakt se světem?

První tři dny člověk podvědomě sahá do kapsy pro telefon, ale čtvrtý pátý den už si na to zvyknete. Kdyby jednou za pár dní přišel dopis z domova, abyste věděli, že vaši blízcí jsou v pořádku, úplně by to stačilo. Paradoxně těžší byly první desítky minut po návratu. Po 39 dnech bez mobilu jsem ho neuměl používat, pletla se mi gesta, tápal jsem, kde najdu kterou funkci. To jsem nečekal.

#### Který okamžik byl v Survivoru nejtěžší?

Pro mě bylo těžké, když jsem si vyvrtnul kotník. Do té doby jsem vyhrával úkoly, získával svému kmenu body a za ně jsme dostávali jídlo.





# Osobní zkušenost je nejlepší, říká o Škodě Enyaq

Tomáš Zástěra jezdí už rok v modelu Enyaq Coupé. Do zahraničí s ním ještě nevyrazil, zatím jezdil jen po Česku. „Kvůli operaci kolene jsem byl několikrát v Olomouci, což je cesta skoro přes celou republiku. Zkušenost, že se to dá v pohodě zvládnout s jedním nabíjením, kdy si dopřejete jen nejběžnější občerstvení a nemusíte zbytečně čekat, pro mě byla důležitá,“ říká s tím, že právě tehdy mu došlo, že to s elektromobily v pohodě půjde.

Spokojený je na více frontách. Pochvaluje si, že je Enyaq dobře udělaný, vyzdvihuje i design: „Má italský šmrnc a dravost a německou preciznost a smysl pro řád. Nemám mu co vytknout, z mého pohledu je to vlastně dokonalé auto.“

Navíc si od chvíle, kdy si na chalupě nainstaloval fotovoltaiku, užívá i to, že v podstatě půl roku jezdí zadarmo. „Takže pro mě je to benefit za benefitem,“ usmívá se.

## Užívá si jízdu s lehkou nohou

Se spotřebou se za rok díky svému stylu jízdy přiblížil hodnotě, kterou Škoda uvádí. Sám říká, že v elektromobilu nezávodí. „Zrychlení je skvělé, když potřebujete předjíždět, ale jinak jezdím pomalu. Jednak proto, že si na jízdu dávám víc času, a taky s ohledem na rodinu. Nechci, aby se někdo na palubě bál. Čekáme rodinu, a tak myslím spíš na to, aby každá cesta dopadla dobře,“ uvádí.

Naučil se hospodařit za jízdy s energií a maximálně využívat rekuperaci. Díky velmi lehké noze tak za rok ujel 18 715 kilometrů s průměrnou spotřebou 18,3 kWh na sto kilometrů.

Elektromobilita je v Česku pořád ještě docela výbušné téma, a proto hájí svůj pohled na bateriová auta v různých diskusích. „Vždycky se lidí ptám, jestli už elektromobil řídili. V devadesáti procentech řeknou, že ne, ale že je to stejně nesmysl. Někteří šíří neuvěřitelné názory na věci, se kterými nemají žádnou zkušenost, což mě docela baví. Chápu, že elektromobil zatím není pro každého. Ale taky si myslím, že osobní zkušenost by přesvědčila i ty, kdo mají pocit, že by s ním nemohli fungovat,“ říká.

Najednou jsem nemohl soutěžit a uvědomil si, jakou přítěž jsem pro ostatní. Oni to tak možná ani nevnímali, ale ten pocit byl těžký.

### Šel byste do toho znovu?

Nešel. Jednak extrémní hlad vás zbaví svalstva a obnaží citlivá místa i každé zranění z minulosti. Navíc jsem si znovu poranil koleno, musel jsem už na třetí operaci a prognóza není ideální. A taky už mi to dalo, co mělo. Znovu by mě nic nepřekvapilo, tak proč to zkoušet? Už bych to nechal mladším a ambicióznějším.

### Co byste jim do začátku poradil?

Ať do toho jdou a zkusí to. Ale také ať si uvědomí, že největší nepřítel jsou oni sami. Vidíme to na letošní sérii, kterou hodně lidí vzdává, protože neunesou psychickou zátěž, neinformovanost a také nudu. My se totiž neumíme nudit. Stále se nás někdo snaží bavit a útočí na naši pozornost. Věnujeme ji sociálním sítím, televizi, internetu, reklamám. Odvykli jsme stavům, kdy se nic neděje, po vteřině saháme po mobilu a hledáme další zdroj rozptýlení. V Survivoru se člověk nudí celé hodiny a každý den vám připadá třikrát delší. Podle slunce vidíte, že je brzy odpoledne, ale do večera se budete dívat jen na moře.

### Jste hodně aktivní na Instagramu. Kolik času mu věnujete?

Strávím na něm hodně času pracovně. Když vím, že budu někde patnáct minut čekat, nejčastěji vytáhnu telefon a dívám se, co je nového na sítích. Konkrétně na Instagramu sleduji jen kolegyně Hejdovou a Bechyňkovou, které mě k tomu donutily. Jinak hledám zábavné informace, které můžu použít v rádiu. Ale je pravda, že to strhává pozornost i k věcem, které s prací tolik nesouvisí.

### Když někam přijedete, přemýšlíte už automaticky, jak to zvětčit na Instagramu?

U placených partnerství jistě. Ale osobně si užívám akce bez Instagramu. Přece jen se vzdaluji věkové skupině dvacetiletých a jejich pocit, že musejí na Instagram pořád něco dávat, aby neztratili pozornost ostatních, mi připadá šíravý.

### V rádiu vysíláte pravidelně, tři hodiny denně. Je to náročné?

Po deseti letech už ne. Člověk si zvykne, co ho v práci čeká. Jsou životní situace a dny, kdy to nejde snadno. Ale vyzkoušel jsem si, že i v těžších obdobích tři hodiny „nucené“ zábavy a smíchu stačí k tomu, abyste se cítili lépe.

### Nahradí rozhlasové moderátory umělá inteligence?

Doufám v to! Nevím, jestli si do té doby najdu jinou práci, ale do šedesáti v rádiu být nechci. Chtěl bych se věnovat i jiným věcem, které budou přínosné pro mě i pro moje okolí.

### Jednou z nich jsou dětské tábory, které pomáháte pořádat. Co vás k tomu přivedlo?

Vlastní zkušenost. Na tábory jsem jezdil od sedmi let – tehdy je ještě hodně podniků pořádalo pro děti zaměstnanců. Ve čtrnácti se mi na jednom z nich tak líbilo, že jsem další roky zůstal jako praktikant. Když se ho firma později zbavovala, odkoupili jsme ho a pokračujeme. My sami i děti se výborně odreagujeme a užijeme si v přírodě trochu nepohodlí. To je důležitý moment, posouvá nás dál a více si vážíme života. Ke štěstí člověk potřebuje i strádat.



Novinář a influencer  
Micoláš Tuček natočil  
s Tomášem Zástěrou  
video o životě  
s elektromobilem.  
Podívejte se:







◀ O masovou popularitu si Octavia řekla už jménem. Zdědila ho totiž po tomto modelu z let 1959 až 1971, který patřil v tehdejším Československu k nejoblíbenějším



Octavia (1959)

## ← Octavia ve zlaté éře WRC

Pro skalní fanoušky rallye představuje specifikace elitní kategorie WRC z přelomu tisíciletí zlatou éru. Pod kapotou tehdejších speciálů pro světové automobilové soutěže řvaly dvoulitrové motory, a nadupané vozy díky pohonu všech čtyř kol předváděly na tratích hotové divy. Od roku 1999 u toho navíc byla i Škoda Octavia WRC, kterou pilot Armin Schwarz dokázal i přes počáteční neúspěchy dovést k triumfům v rychlostních zkouškách či na stupně vítězů v celkovém pořadí. V roce 2002 tým Škoda Motorsport s octaviemi absolvoval kompletní sezonu MS v rallye.

# Ikona

## 65 let se Škodou Octavia

Bez nadsázky jde o symbol novodobé historie značky Škoda. Octavia byla v roce 1996 prvním zcela novým modelem, jenž sjel z linky v Mladé Boleslavi po začlenění automobilky do koncernu Volkswagen. I v současné čtvrté generaci se těší obrovské popularitě nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí.



→ Více než sedm milionů prodaných kusů činí z Octavie nejprodávanější škodovku vůbec



### 1. generace (1996–2004)

Pro Škoda Auto představoval nový model z 90. let skutečný mezník – do této třídy se vrátila po celých dekádách absence. První studie nové Octavie z pera designéra Dirka van Braeckela spatřily světlo světa v roce 1992, první prototypy vznikly o dva roky později. Sériová výroba na platformě PQ34, na které koncern stavěl i modely Audi A3 nebo čtvrtou generaci Volkswagenu Golf, pak odstartovala v novém závodě za přítomnosti tehdejšího prezidenta Václava Havla v září 1996.

První karosářskou variantou byl liftback, který v roce 1997 obsadil v prestižní anketě Car of the Year 4. místo. V roce 1998 následovalo combi, o rok později i ve verzi 4x4. V roce 2000 se Octavia dočkala faceliftu, vrcholné specifikace Laurin&Klement i sportovní verze RS. Do roku 2004 vystoupal prodej oblíbeného modelu na magickou hranici milionu kusů. A výroba pak v provedení Tour pokračovala souběžně s modernější, druhou generací až do roku 2010.







Na třetí generaci Octavie je patrný rukopis šéfdesignéra Jozefa Kabaně, který vozu na modulární koncernové platformě MQB ve srovnání s předchůdcem vetkl o poznání „hranatější“ linie. V duchu tradice opět narostl objem zavazadlového prostoru, který se i ve verzi liftback přiblížil 600 litrům. Historicky poprvé se naopak v nabízené paletě pohonných jednotek objevil přeplňovaný tříválec o objemu jednoho litru či možnost pohonu na CNG. Důraz na udržitelnost pak reprezentovala modelová řada GreenLine s neuvěřitelně úsporným motorem 1,6 TDI, kterému při výkonu 81 kW „stačilo“ 3,3 litru nafty na 100 km.

Stejně jako v případě druhé generace, i třetí řada Octavie nabízela ve verzích liftback a combi luxusní provedení Laurin&Klement, sportovní RS či zvýšený model Scout pro milovníky dobrodružství v náročnějším terénu. Zajímavost se pojí s modelem RS, který měl jako vůbec první vůz Škoda nastavený omezovač rychlosti – na 250 km/h. A za zmínku stojí rozhodně i facelift z roku 2017, který přinesl odvážný design v podobě rozdělení předních světlometů na vnitřní a vnější.



### 3. generace (2013–2020)



Se 4. generací přišla i verze Sportline, která rozšířila modelovou řadu Škoda Octavia. Přinesla snížený sportovní podvozek, sportovní interiér a širokou paletu motorizací



### 2. generace (2004–2013)

Návrhu druhé generace Octavie se ujal tehdejší šéfdesignér Škoda Auto Thomas Ingenlath a vůz na platformě PQ35, který si premiéru odbyl na autosalonu v Ženevě, se dočkal na první pohled ostřejší rezaných tvarů. Octavia současně ve všech ohledech narostla, což se z uživatelského hlediska projevilo jak v oblasti zadních sedadel, tak u zavazadelníku, který nabízel objem 560 litrů ve verzi liftback a ve verzi combi ještě dalších dvacet litrů navíc. Tím Octavia vážně konkurovala i vozům vyšších tříd.

Zákazníkům se Octavia nabízela ve třech stupních výbavy Classic, Ambiente a Elegance ve třech základních a devíti metalických barevných provedeních, s možností výběru tří barevných verzí interiéru a dvanácti verzí čalounění. Již ve standardní výbavě vůz nabízel čtyři airbagy, elektromechanický posilovač řízení a ABS, na přání pak již byly k dispozici parkovací a dešťové senzory, dvouzónová klimatizace nebo elektronická stabilizace ESP. V roce 2007 Škoda zařadila do výroby i „terénní“ modelovou verzi Scout, poznávacím znakem faceliftu o rok později pak bylo výrazné protažení předních světlometů do blatníků vozu.



### 4. generace (2019–dosud)

Před pěti lety byla slavnostně odhalena zatím poslední generace Octavie, jejíž design vedl Oliver Stefani. Vůz na první pohled zaujme užšími předními světlomety a agresivnějším výrazem, který odkazuje jak na větší Superb, tak na menší Scalo. Celkově se ale vůz vrací ke střednějším tvarům a při srovnání všech předchozích generací u něj nedošlo k významnějšímu nárůstu rozměrů. Přesto se opět zvětšil objem zavazadelníku, který i pro verzi liftback činí 600 litrů.

Revoluce se ovšem odehrála ve škále nabízených motorizací, v níž vedle tradičních benzinových a naftových pohonných jednotek najdeme nově i plug-in hybrid a mild-hybrid. Mílovými kroky se pak posunula úroveň výbavy, v níž nechybí head-up displej, světlomety LED matrix či elektronicky ovládané tažné zařízení. Celkem se v nabídce objevilo osm různých stupňů provedení a výbavy včetně například limitované edice „120 let motorsport“. V únoru letošního roku pak byla odhalena faceliftovaná verze – viz následující strana.





## Škoda Octavia

Jako už několikrát, i zatím poslední verze Octavie zaujme na první pohled novým pojetím předních světlometů. Ty jako by více objímaly čelní masku, která rovněž prošla lehkou úpravou. Přední část vozu nyní působí decentnějším dojmem, zaujme ale i přepracovaná zad. Některé prvky evokují nový Superb, návrháři se ale u Octavie drží hesla „čím menší model, tím dynamičtější design“.

### Osvěžený bestseller (2024)



Další inovace skrývá interiér. Trend udržitelnosti reprezentují ekologicky šetrné materiály, vývoj digitálních technologií se zase odráží ve volitelném 13palcovém displeji navigace a infotainmentu, silnějším nabíjení mobilních zařízení přes porty USB-C či vylepšeném systému bezklíčového přístupu do vozu Kessy.

Vylepšené jsou i asistenční a bezpečnostní funkce. Z novinek zaujme zejména uložený parkovací manévr, parkování na dálku či vylepšený systém pro vyhodnocování únavy řidiče, který nyní dokáže odlišit krátkodobou ztrátu koncentrace od skutečné únavy. A hlasová asistentka Laura bude nově umět využívat i umělou inteligenci – integrovaný chatbot ChatGPT výrazně rozšíří její možnosti.



## Budiž světlo



Světlomety LED matrix druhé generace, které nyní mohou volitelně rozzářit i čelní část nové Octavie, přináší nebývalý technologický skok ve vývoji. Nově nabízejí 36 segmentů

místo 24 a obsahují i nový designový prvek Crystallinium, který světlu dodává unikátní barevnou atmosféru. Doposud se integroval jen do nových modelů Superb a Kodiaq.

Zvýšený počet segmentů umožňuje ještě intuitivnější stínování protijedoucích vozidel, což výrazně zamezuje oslnění. K přisvětlování do zatáček navíc již není potřeba natáčecí prvek uvnitř světlometu. A nová funkce světla „do špatného počasí“, která přizpůsobuje světelný výkon aktuálním podmínkám, navíc umožnila odstranit mlhová světla z předního nárazníku. Celkem designěři řešili u nových světel na šedesát funkcí.





Motorsport

# Michal Hrabánek: Spolehlivost je pro nás na prvním místě

Letošní sezóna rallye je zhruba v polovině, přinesla rozšíření počtu značek v kategorii Rally2, nové soutěže v kalendáři WRC i ERC a v neposlední řadě Škoda Motorsport vylepšil Fabii RS Rally2. To je dost důvodů pro to, abychom si popovídali s vedoucím Škoda Motorsportu Michalem Hrabánkem.

Mluvíme spolu ve chvíli, kdy ve WRC byla odjeta Portugalská rallye a Škoda zatím brala druhé místo v Monte Carlu, kde Pepe Lopéz prohrál úžasný soubor v poslední rychlostní zkoušce soutěže. Oliver Solberg zazářil ve Švédské rallye, kde vyhrál mezi vozy Rally2, a dokonce byl pátý v absolutním pořadí, v Safari Rallye brala Škoda kompletní stupně vítězů zásluhou Guse Greensmithe, Olivera Solberga a Kajetana Kajetanowicze a v Portugalsku to bylo druhé a třetí místo, o které se postarali Josh McErlean a Lauri Joona. Konkurence výrazně posílila, a o to cennější vaše úspěchy jsou...

Získali jsme vítězství v těch nejtěžších soutěžích, ale letošní sezóna ukazuje, že konkurence je mnohem větší a vyrovnanější a že rozhodující je jezdec.auta jsou si výkonnostně strašně blízko – minimálně Škoda, Citroën a Toyota. Z našich analýz a měření vyplývá, že rozdíly mezi auty jsou naprosto zanedbatelné, a o to větší je přínos jezdce. To je z pohledu sportu jednoznačně správně.

O Fabii se říká, že motor má už i silné horní pásma otáček, a ne především to střední, jak tomu bylo při uvedení nové generace, a navíc vozy Rally2 už jsou schopny dosahovat maximálních rychlostí přes 200 km/h, což v minulosti kvůli zpřevodování nešlo... Na motoru, stejně jako na celém autě, v rámci toho, co nám předpisy umožňují, neustále pracujeme a vždy tomu tak bylo. Maximální rychlost je dána převody a my k 1. červnu budeme homologovat

druhou sadu převodů. Už od doby S2000 se všichni snažili jít cestou „krátkých“ a „dlouhých“ převodů. My jsme v posledních letech razili spíše filozofii jakési univerzálnosti, a i když sadě, kterou máme, nemáme co vytknout, tak platí, že jestli je nějaká možnost autu pomoci, tak je to právě v rychlých soutěžích, a proto budeme homologovat sadu „delších“ převodů, které dovolí maximální rychlost navýšit.

**Už jste na Fabii RS Rally2 rovněž použili „žolíky“, tedy možnost změny proti původní homologaci. Co přesně se měnilo a co si změny vyžádalo? Přišli jste sami s podstatným vylepšením, nebo to bylo na základě požadavku jezdců?**

Každý výrobce v okamžiku, kdy auto homologuje, ví, že některé věci ještě nejsou v ideálním stavu a že dříve nebo později do nich bude muset sáhnout. (smích) A takhle je i logika „žolíků“ postavena – jsou tam „žolíky“ na spolehlivost, na bezpečnost atd. Naše zásahy se týkaly věci, u nichž jsme mohli něco vyztuzit, aniž bychom ublížili výkonnosti auta, a zároveň zvýšit jeho spolehlivost. Konkrétně jsme upravili přední řídicí tyč a odpojovací spojku pohonu zadních kol. U nás je spolehlivost na prvním místě, protože přece jen Rally2 je zákaznická kategorie a drtivá většina lidí, kteří s našimi vozy závodí, si závodění platí sami a spolehlivost je klíčová. Každý se sice snaží umístit co nejlépe, ale pro zákazníky je důležité především soutěž dokončit.





📌 Oliver Solberg je jeden z největších kandidátů na titul ve WRC2. Ve Švédské rallye doslova deklasoval zbytek pole a v absolutním pořadí skončil pátý!

**Mluvili jsme o tom, že konkurence je letos ve WRC2 mimořádná a že piloti hrají důležitou roli. Vy jste o pár špičkových pilotů přišli, když přešli ke konkurenci. Nemrzí vás to?**

Vezmu to trochu zeširoka. Tato kategorie na poměry rallye funguje už velice dlouho, a ať už budeme brát postaru R5, nebo ponovu Rally2, je to jedna z nejrozšířenějších a nejstabilnějších kategorií. A FIA i my jako výrobci jsme za to vděční a nechceme do toho vstupovat s velkými změnami. Za dobu existence této kategorie vzniklo dohromady více

než 1 500 vozů, a to je hodně zajímavé číslo! Z pohledu jiných kategorií je v ní zastoupeno i dost výrobců – Škoda, Citroën, Toyota, Ford a Hyundai. S příchodem Toyoty, která je světovým výrobcem osobních automobilů číslo 1, přibyl velice kvalitní vůz a zřejmě nejtěžší možný konkurent. Zároveň se závody stávají největší výzvou, a jak jste zmínil, o to cennější naše úspěchy jsou. Zároveň vstup Toyoty do Rally2 přidal té kategorii na důležitosti, protože i automobilce číslo 1 a mistru světa z Rally1 stojí za to v ní závodit. To samozřejmě přitahuje zájem médií, vytváří to více publicity a marketingově to dává větší smysl i pro ostatní automobilky v Rally2. A vždy když do kategorie vstoupí někdo nový, logicky na sebe nabalí vlnu zájemců, kteří (přestože to nemají ničím podložené) si říkají: „To je nové, to bude dobré.“ Podobně jako Toyota letos stáhla řadu jezdců, jsme loni profitovali my z toho, že jsme měli nové auto. Stejně tak to bylo, když přišel Volkswagen s Polem atd. a efekt nově přichozícího vozu se neprojevil jen ve WRC2, ale i v národních šampionátech. Závodí privátní týmy a my jim nemůžeme říkat, které jezdcy chceme. Oliver Solberg a Gus Greensmith nejsou jezdcí Škoda Motorsportu, ale týmu Toksport, a záleží na tom, jak který tým vyjde kterému jezdcovi vstříc. Ale v podstatě jsou přestupy běžná věc, stejně jako ve fotbale nebo v hokeji.

**Když už jsme u jezdeckých změn, po strašně dlouhé době se do Škody opět posadil Martin Prokop. Máte radost, že po jeho dlouhém partnerství s Fordem ho nová Fabia RS Rally2 přesvědčila, že nastal čas na změnu?**

Martin si ve chvíli, kdy tuto změnu zvažoval, vyzkoušel auta všech značek a vyhodnotil, že Fabia je pro jeho ambice a pro jeho zájem to



📌 Po dlouhých letech se za volant soutěžního vozu Škoda vrátil český matador Martin Prokop...



📌 ... a v cíli náročné soutěže na Sardinii se s Michalem Ernestem radovali ze 4. místa mezi vozy Rally2!

nejvhodnější nářadí a já jen doufám, že toho nebude litovat. (smích) Moc rád ho vidím za volantem Fabie a například se za nás účastnil podniku Sosnová Classic. To, že si nakonec vybral Fabii, bereme jako důkaz, že jsme odvedli dobrou práci a postavili auto, ve kterém se pilot cítí dobře a které mu takřikajíc padne do ruky.

**Nabízí se samozřejmě i glosa na nový systém bodování s body za Super Sunday a power stage, kde se klidně může stát, že vítěz soutěže nezíská nejvíc bodů a svým způsobem to devaluje vítězství v soutěži...**

Je to přesně, jak říkáte. A ve chvíli, kdy motorsport a rallye bojují o každého fanouška, který má spoustu jiných možností, je třeba mu nabídnout dynamickou, rychlou, a především transparentní podívanou. Lidé mají obecně méně času a myslím si, že i formát soutěží by mohl být kompaktnější. Fanouškům je jedno, jestli se jede 330 km nebo 280 km rychlostních zkoušek, ale sledovat soutěž od čtvrtka do neděle vydrží jen skalní fanoušek a pravděpodobnost, že to naláká nové lidi, je velice malá.

**Když pomíneme Monte Carlo s proměnlivými podmínkami a Švédsko čistě na sněhu, jsou v kalendáři WRC ve velké převaze šotolinové soutěže a pouze tři asfaltové. Opravdu jsou jednotlivé šotolinové soutěže tak jiné, že by si kalendář nezasloužil více asfaltových soutěží?**

Už jen proto, že rallye auta vychází z těch sériových, která jezdí na asfaltu, by to bylo vhodné. Myslím, že ještě jedna asfaltová soutěž navíc by se v kalendáři objevit mohla; chybí mi tam takové ty klasiky jako San Remo, Korsika nebo Katalánsko. Šotolinové soutěže jsou

## Rally2

# Konkurence je mnohem větší a vyrovnanější a rozhodující je jezdec.

atraktivní, ale za mne plus jeden asfalt a minus jedna šotolina by bylo v pořádku. Navíc si myslím, že tyto tradiční soutěže zajišťují šampionátu atraktivitu a úroveň. Proto jsem rád, že se vrátila Safari rallye, což dává šampionátu punc světovosti, a myslím si, že by se měla jet alespoň jedna soutěž na každém kontinentu. Skvělé by bylo, kdyby alternovala Austrálie s Novým Zélandem, jelikož jsou to obě nádherné soutěže, a bylo by prima, kdyby se do kalendáře vrátilo Mexiko nebo Argentina, třeba v alternaci s Chile.

**Pocítujete příchod Toyoty do Rally2 na počtu objednávek?**

Zatím ne, pro letošek už máme produkci kompletně vyprodanou, což znamená zhruba 80 vozů. Trh v tuto chvíli navíc projevuje větší zájem, než je kapacita výrobců.

**Čím dál častěji se v kategorii Rally2 objevují na sedadle spolujezdce ženy. Jak je to na dalších pozicích v týmu?**

U nás v týmu máme aktuálně mnohem víc žen, než jsme měli v minulosti, na různých pozicích – v technice, v marketingu, v komunikaci, v nákupu. Historicky se počet žen ve Škoda Motorsportu zvyšuje a mají k motorsportu opravdu vztah a zájem o něj – není to jen o tom, že by docházely do zaměstnání. Některé z nich například v minulosti závodily na pozici spolujezdce, jiné jsou aktivními závodnicemi i v současnosti. Z lidí podílejících se na aktivitách Škoda Motorsportu tvoří přibližně jednu pětinu ženy. Sám jsem byl překvapený, jak velké číslo to je, a je to jen dobře.

**Děkujeme za rozhovor.**

## Jak často auta závodí?

Hodně se to liší, každý tým auto používá jinak. Některé týmy vůz nasazují jen v jednom šampionátu s jedním jezdcem a jiné se jej snaží točit co nejvíce. Od začátku existence kategorie R5/Rally2 prodala Škoda k 17. červnu celkem 583 vozů, které odstartovaly více než 22 000krát. Když se podíváme jen na novou generaci modelu Fabia RS Rally2, těch bylo k 17. červnu prodáno 101 a odstartovaly 885krát.



# Elektromobilní novinky pro rok 2024



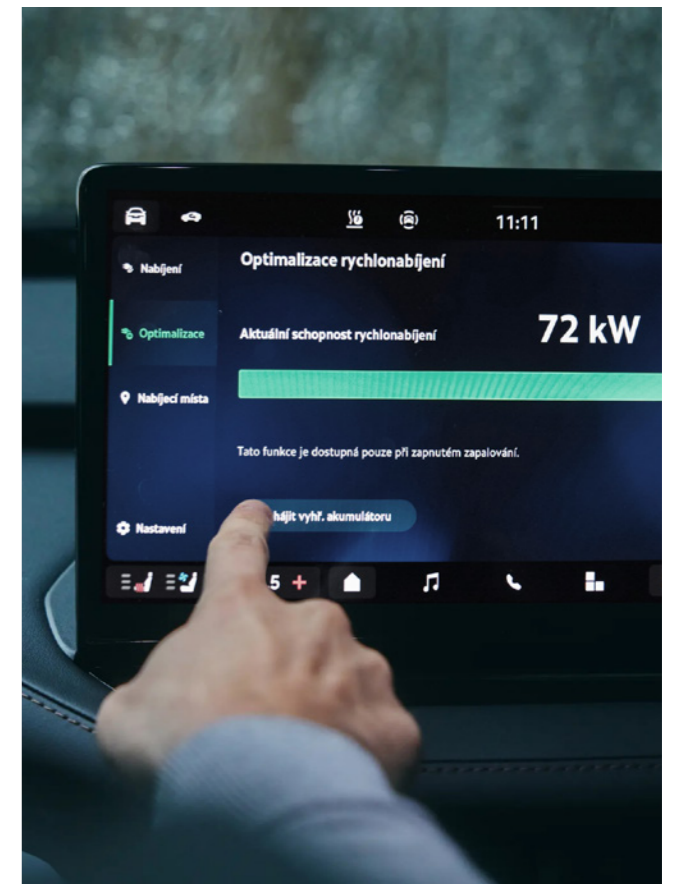
Rok 2024 znamená další krok pro rozvoj elektromobility pod značkou Škoda. Na podzim čeká premiéra kompaktního SUV Elroq, tedy elektrické alternativy k modelu Karoq. Využije platformu MEB, kterou známe již z Enyaq, a spojí ji s nastupujícím designovým jazykem Modern Solid. Zveřejněny byly také snímky studie dalšího vozu, malého crossoveru Epiq, kterému se blíže věnujeme na stranách 14 a 15. Významnou modernizací však letos prošel i úspěšný Enyaq, a tak stojí za to si jeho vylepšení podrobně připomenout. Společně s partnerskými firmami pak Škoda pokračuje v rozvoji programu druhého života baterií, který pomáhá šetřit elektrinu v průmyslu i energetice.

## Dobijete do půl hodiny, ujedete až 576 kilometrů

Všichni mají rádi čísla. Obzvláště ta příznivá. Mezi nejsledovanější parametry všech elektromobilů patří doba dobíjení. Čas totiž nejsou jenom peníze, ale také uživatelský komfort a spokojenost. A čísla, s nimiž pro letošek přichází elektromobily značky Škoda, potěšit umějí.

Čas potřebný k dobití baterie z 10 na 80 % kapacity se u všech modelů Enyaq podařilo snížit na pouhých 28 minut – čistě elektrické modely Škoda Enyaq proto nabídnou řidičům více potěšení za volantem a méně čekání.

Navzdory kratší době nabíjení se prodloužil dojezd, který představuje další ostře sledovanou kategorii. Škoda Enyaq 85 ujede na jedno nabití (ve WLTP cyklu) skvělých 565 km, model Enyaq 85x s pohonem všech čtyř kol pak 538 km. Premiantem v této disciplíně je ovšem model Enyaq Coupé s pohonem zadní nápravy a dojezdem až 576 km.



## Předehřev baterie zajistí optimální nabíjení i v zimě

Aby věci fungovaly, jak mají, je třeba jim zajistit optimální provozní podmínky – včetně ideální teploty. To samozřejmě platí i o bateriích elektromobilů a jejich nabíjení. Pro baterie přitom představují největší komplikací nízké teploty.

Ideální řešení pro zimní měsíce tak přináší pokročilá funkce předehřevu baterie, kterou od modelového ročníku 2024 disponují všechny modely Enyaq a která efektivně snižuje spotřebu vozu zejména při kratších trasách.

Funkci lze snadno aktivovat přímo z palubního systému. Díky propojení s navigací navíc umí sám palubní systém spustit proces zahřívání baterie ve správnou chvíli, aby ve chvíli, kdy dorazíte k dobíjecí stanici, byla baterie zahřátá na optimální teplotu a nabíjení proběhlo optimálním způsobem, tedy rychle a efektivně. Na teplotě totiž záleží.



## Více výkonu, vyšší maximální rychlost

Výrazný posun zaznamenaly verze Škoda Enyaq 85 a Enyaq 85x také v oblasti výkonu motoru, který díky vylepšené dynamice vzrostl oproti předchozí modelové řadě o 60 kW u verze 85, respektive o 15 kW u verze 85x s pohonem všech čtyř kol – nově tak řidiči mohou využít úctyhodný systémový výkon 210 kW. U modelu Enyaq RS pak dokonce ještě o dalších 40 kW více, tedy 250 kW, což tomuto modelu umožní svižné zrychlení z nuly na stovku za pouhých 5,5 sekundy!

Maximální rychlost všech modelů (85, 85x i RS) se díky novým elektromotorům s vyšším točivým momentem, které dovolují při zachování nebo zlepšení dynamiky jiné nastavení celkového převodového poměru, nově srovnala na 180 km/h, jimiž dříve disponovala pouze verze RS. Při tom všem jsou nové motory i úspornější, takže s nimi Enyaq dosahuje nižší spotřeby.



## Infotainment s novou identitou, vylepšeným ovládáním i přidanými funkcemi

Společnost Škoda přichází se zcela novým uživatelským prostředím založeným na softwarové verzi 4.0. Přepřpracovaná podoba infotainmentu – respektive HMI rozhraní (human-machine interface) – odráží proměněnou vizuální identitu značky, přináší nové uspořádání funkcí a zjednodušuje rozložení ovládacích prvků. Nové uživatelské prostředí Flow HMI vycházející z jednotné koncepce vzhledu Škoda Flow dělá ovládání jednotlivých funkcí intuitivnějším a snazším.

Na centrálním displeji infotainmentu nově najdete dva pruhy ikon: jeden nahoře, druhý dole. V horní části se nachází místo pro ovládání základních funkcí vozu, v dolní pak rychlý přístup do médií či navigace. A možnost nastavit si obsah ikonek podle vlastních preferencí a potřeb je ještě jednodušší a intuitivnější než dříve.

Novou grafiku, barevnost i fonty dostává rovněž head-up displej a virtuální přístrojový štít s informacemi o rychlosti, stavu baterie či pokyny navigace.



## Elegance nese jméno Laurin & Klement

Řada Laurin & Klement, jež se hrdě hlásí ke jménům vizionářských zakladatelů české automobilky, tradičně udává budoucí trendy a přináší řidičům to nejlepší – maximální komfort, špičkovou výbavu, eleganci a samozřejmě řadu technických novinek, z nichž mnohé přitom pro modelový rok 2024 získaly i další vozy z rodiny Enyaq.

Ať už se jedná o prodloužený dojezd (až 570 km v režimu WLTP), vyšší výkon (210 kW) a maximální rychlost (180 km/h), zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,7 s u verze Enyaq L&K 85 (resp. 6,6 s u modelů s pohonem všech čtyř kol) nebo funkci předehřívání baterie propojenou s palubním systémem a navigací.

Řidiči všech modelů Enyaq s elegantní plaketkou L&K na vyhříváném volantu mají rovněž k dispozici nejmodernější verzi palubního systému s přepracovanou vizuální identitou a optimalizovaným ovládáním.

Exkluzivní interiér je k dispozici ve dvou designových liniích – základ tvoří do běžova laděná Design Selection L&K Shell, alternativou je pak Design Selection L&K Black v černé kůži. Na předních sedadlech nechybí vyhřívání, odvětrávání ani masážní funkce. Pozornost přitáhne i detaily interiéru v odstínu Dark Chrome, jež ladí s unikátním odstínem Platinum Grey, který zdobí specifické nárazníky tohoto modelu. Vrcholně elegantní vzhled podtrhuje i chromovaný rámeček čelní masky vozu, standardně osazený 131 diodami v provedení Crystal Face.

## Zapomínáte auto zamykat? Nevadí, KESSY to udělá za vás!

Na automatické odemýkání a startování vozu s klíčky v kapse si řidiči u modelů Enyaq snadno zvykli. Není divu, protože funkce „bezklíčového“ přístupu k vozu KESSY – Keyless Entry, Start and exit System – je skvělým pomocníkem například ve chvílích, kdy máme plné ruce nebo spěcháme. Letošní praktickou novinkou systému KESSY je ovšem nově přidaná funkce, která zajistí automatické uzamčení vozu ve chvíli, kdy se od něj řidič (s klíčem u sebe) vzdálí na určitou vzdálenost (2,5 metru).





## Dobíjení snadno a rychle

Někteří motoristé, kteří zvažují pořízení elektromobilu, mají stále obavy z nedostatku nabíječek. Mnohdy zbytečně, neboť síť se rychle rozrůstá. V roce 2023 v Česku přibýlo přes 330 nových veřejných stanic a proti minulosti zrychluje budování těch nejsilnějších s výkonem nad 150 kW.

Na území České republiky dnes najdeme na 4 900 nabíjecích bodů, a v blízké budoucnosti by měl jejich počet ještě výrazně narůst. Národní plán čisté mobility, na němž se svými aktivitami výrazně podílí i společnost Škoda Auto, počítá pro rok 2025 s 11 000 dobíjecími body. Nemalá část veřejných dobíjecích stanic u nás navíc nabízí certifikovanou elektřinu z obnovitelných zdrojů. Pětina z nich přitom disponuje rychlým nabíjením s výkonem 50–149 kW.

Z počtu 630 000 bodů v celé EU připadá velká většina na západ a sever Evropy. Podél dálničních tahů do obvyklých prázdninových destinací však nabíječek přibývá i ve Slovinsku nebo Chorvatsku.

## Druhý život baterií

Akumulátory, které už nelze účinně využít pro potřeby elektromobilů, mohou najít alternativní uplatnění například v bateriových úložných systémech fotovoltaických elektráren. Takovéto systémy pro ukládání přebyteků vyrobené elektrické energie úspěšně fungují již v třicítce tuzemských firem. K nim se nedávno přidala také tradiční česká sklářská firma Moser, která je i díky bateriím z vozů značky Škoda schopna pokrýt přes 60 % své spotřeby elektřiny. Druhý život automobilových baterií tak výrazně přispívá k udržitelnějšímu životu a silnějšímu zapojení elektroaut do služeb energetiky.

# SKODA Service

## Aby vaše Škoda zůstala originální

Využijte až 20% slevy z Šekové knížky



Platí pro vozy Škoda starší 4 let

## Jaké slevy Šeková knížka obsahuje?

- ✓ Sleva 15 % na Škoda Originální díly
  - ✓ Sleva 20 % na nákup Škoda Originálního příslušenství
  - ✓ Sleva 20 % na výměnu Škoda originálních brzd, tlumičů a výfuků
- A mnoho dalších výhod.

Více informací zjistíte na [www.skoda-auto.cz](http://www.skoda-auto.cz) nebo u autorizovaného servisního partnera Škoda.



# Jak dobře znáte linie vozů Škoda?

Každý model vozu Škoda dostal své jedinečné jméno. Ale každý má též svou nezaměnitelnou siluetu. Poznáte, ke kterému modelu jaká silueta patří? A neříkejte, že jich uhodnete všech 14! Ačkoli by nás to samozřejmě potěšilo...



**1** Tuto křivku má SUV s elektrickým pohonem:

- a. Kodiaq
- b. Enyaq
- c. Kamiq



**2** Tato silueta patří sedanu speciálně vyvinutému pro indický trh. Znáte jeho jméno?

- a. Slavia
- b. Scala
- c. Kamiq



**3** V roce 2023 se své už čtvrté generace dočkal model:

- a. Superb
- b. Octavia
- c. Fabia



**8** Díky svým tvarům má tento vůz skvělou aerodynamiku s hodnotou součinitele odporu vzduchu cx 0,234.

- a. Enyaq Coupé
- b. Scala
- c. Octavia Combi



**9** V sanskrtu jeho jméno znamená „král“ nebo „vládce“. Jde o SUV:

- a. Kamiq
- b. Karoq
- c. Kushaq



**10** Ikonický model automobilky, který se od své premiéry v roce 1998 těší velké oblibě, se jmenuje:

- a. Superb
- b. Scala
- c. Octavia Combi



**4** Sportovní design v kompaktním balení. Tento vůz se jmenuje:

- a. Fabia
- b. Scala
- c. Kamiq



**5** Kufr tohoto kombi značky Škoda nabízí základní objem 690 litrů. Jde o:

- a. Octavia Combi
- b. Superb Combi
- c. Rodiaq Combi



**6** Městský crossover, který v sobě skrývá výhody SUV. Je to:

- a. Kamiq
- b. Karoq
- c. Enyaq



**11** Oblíbený hatchback sbírá tituly v rallyovém mistrovství světa. Tahle silueta patří vozu:

- a. Fabia
- b. Kamiq
- c. Fabia RS Rally2

Věděli jste, že...

**První automobil s logem Škoda byl vyroben v roce 1926 – jednalo se o luxusní limuzínu Škoda Hispano-Suiza.**

Živá historie

**Škoda Superb oslaví v roce 2024 devadesáté narozeniny – na počátku stál v roce 1934 model Škoda 640 Superb.**



**7** Tenhle tradiční vůz je tak populární, že poznat jej na první pohled musí být hračka. Jedná se o model:

- a. Scala
- b. Slavia
- c. Fabia



**12** Díky robustnímu vzhledu a dynamickým křivkám jej nepřehlédnete. Tohle oblíbené SUV se jmenuje:

- a. Kamiq
- b. Enyaq
- c. Karoq



**13** Je to pojízdná kancelář a dobyvatel přírodních krás. Unikátní žakovský vůz dostal jméno:

- a. Rodiaq
- b. Sunroq
- c. Afriq



**14** Kufr o objemu 910 litrů nabízí model, jehož druhá generace se představila v roce 2023:

- a. Karoq
- b. Super Combi
- c. Kodiaq





## Infotainment

# Více možností, více funkcí i více individuality v palubním systému vozů Škoda

Palubní systém automobilů Škoda napříč modely a platformami přechází na nový koncept uživatelského rozhraní. Moderní design, pokročilý software a promyšlená koncepce přináší uživatelům spoustu vylepšení, snazší ovládání a především řadu možností, jak si rozhraní individuálně přizpůsobit podle svého vkusu a potřeb. Komunikace řidiče i spolujezdců s vozy Škoda nebyla nikdy snazší – ani zábavnější!

Nové pojetí palubního systému vozu, který zahrnuje jak funkce na dotykovém displeji infotainmentu, tak přístroje a ukazatele umístěné v takzvaném virtuálním kokpitu, se již objevilo v nových modelech Superb a Kodiaq, stejně jako v modernizovaném Enyaqu pro modelový rok 2024. Uživatelské prostředí bude i do budoucna jednotné, ačkoli některé jeho funkce a konkrétní detaily, včetně podoby ovládacích prvků, se mohou u jednotlivých modelů lišit.

Zásadní roli při vývoji nového uživatelského rozhraní – neboli HMI (human-machine interface) – sehrál lidský faktor a nejdůležitějším aspektem, na nějž byl při vývoji celého prostředí, označovaného jako „Flow HMI“, kladen důraz, se stala uživatelská přívětivost a otevřenost. „Jde o jeden z prvních projektů, které vznikly na základě práce UX designérů a uživatelských výzkumnů. Právě uživatelskému testování jsme věnovali velkou pozornost a hodně času,“ popisuje zkušenost z práce na projektu vedoucí vývoje UX/UI Pavel Tůma.

Naslouchání potřebám uživatelů přineslo nové rozložení ovládacích prvků, které v duchu celkové koncepce designu Škoda Flow nabízí intuitivnější a snazší komunikaci mezi uživateli a vozidlem.

## Vše na pravém místě

Uživatelské testování například potvrdilo, že důležité funkce a jejich ovládací prvky chtějí mít řidiči vždy a snadno po ruce. Jednotliví uživatelé se však neshodují v tom, které funkce jsou ty důležité. Proto je třeba zajistit, aby si každý mohl rozložení některých prvků uzpůsobit podle svého.

Základní podobu nového centrálního displeje infotainmentu v interiéru vozů Škoda určují dva pruhy ikon – jeden v horní a jeden v dolní části obrazovky. Spodní lišta obsahuje přístup k obvyklým kategoriím funkcí, jako jsou média, navigace, ovládání telefonu nebo klimatizace. V horní si uživatel může nastavit rychlé volby k ovládání

nastavení vozu, mezi které patří asistenční systémy, rychlé volby klimatizace aj.

Nedílnou součástí palubního systému je rovněž virtuální kokpit, který elegantně ladí s grafickým pojetím centrálního dotykového displeje a stejně jako on nabízí individuální nastavení podle návyků a chutí každého řidiče. Díky inovované koncepci ovládacích šipek na volantu má uživatel širší výběr toho, jaké informace – a v jaké grafické podobě – chce sledovat.

„Uživatel si může ladit pozadí a barvy a má na výběr, jestli tyto volby bude respektovat také grafika přístrojového štítu, nebo zda ta zůstane nezávislá, v tmavých odstínech,“ představuje jednu z mnoha možností personalizace HMI designér Daniel Hájek. Hlavní displej lze rovněž barevně sladit se zvoleným odstínem ambientního osvětlení. Součástí centrálního panelu nové generace modelů Škoda Kodiaq a Superb jsou i otočné a zároveň digitální ovladače Smart Dials, jež si uživatel může individuálně přizpůsobit a intuitivně tak ovládat to nejdůležitější přesně tak, jak mu vyhovuje.

## Na designu, barvách a vlastním stylu záleží

Grafické zpracování celého systému se nese v duchu nové a svěží firemní identity značky Škoda. Barvy, ikony a další stavební prvky grafického řešení nepochybně budou uživatelům povědomé – k vidění jsou třeba již delší dobu v mobilní aplikaci MyŠkoda a na webu automobilky. Díky tomu se řidiči i spolujezdcí mohou v autě cítit jako doma a snadno se v novém palubním systému zorientují.

Designéři pro zobrazování využili plošší 2D grafiku a doplnili ji novými uvítacími animacemi i rozpohybovanou asistentkou Laurou. S uživatelským prostředím je sladěn i nový vzhled navigační mapy.

Díky pokročilému softwarovému řešení v kombinaci s inovativními hardwarovými technologiemi je navíc fungování infotainmentu nejen uživatelsky snazší, ale též rychlejší a plynulejší. Zkrátka takové, jaké má být! Prostě Škoda.



# Udržitelnost jako zodpovědný program



Společnost Škoda Auto si je dobře vědoma, že její činnost je přímo svázána a ovlivňována životním prostředím a současně ho sama významně ovlivňuje. A jak jasně vyplývá ze zveřejněné Zprávy o udržitelnosti společnosti Škoda Auto za rok 2023, daří se automobilce výrazně snižovat negativní vliv na životní prostředí, rozvíjet aktivity v sociální oblasti a též budovat moderní, vstřícné a otevřené pracovní prostředí. Mezi hlavní témata environmentální strategie Škoda Auto tak mimo jiné patří snižování energetické náročnosti, oběhové hospodářství, dekarbonizace, udržitelné nakládání s vodou, ale i podpora biodiverzity.

## Strategie GreenFuture a její pilíře

Před 10 lety se společnost Škoda Auto rozhodla stále širší spektrum opatření na ochranu životního prostředí zahrnout pod strategii GreenFuture, která se skládá ze tří hlavních částí.

Příkladem pilíře **GreenProduction** je úspora vody a energií ve výrobě mladoboleslavské automobilky. Od roku 2010 se spotřeba vody na jeden vůz snížila o 37,7 %. Spotřeba energie pak za stejné období klesla dokonce o 38,8 % na jeden vyrobený vůz.

Automobilka ve svých třech českých závodech se dále výrazně přiblížila k cíli dosáhnout do roku 2030 uhlíkově neutrální výroby. Na podzim roku 2023 uvedla na střechách v hlavním závodu v Mladé Boleslavi do provozu solární elektrárnu. Tento systém je schopen na ploše přesahující 10 000 m<sup>2</sup> vyrobit přes 2 GWh bezemisní elektřiny za rok.

Důležitou součástí udržitelné strategie rozvoje společnosti je též **GreenProduct** neboli systematické využívání přírodních, recyklovaných a recyklovatelných materiálů v maximálním možném rozsahu. V novém modelu Superb jsou u většiny modelových verzí již všechny textilní materiály na sedadlech a na obložení dveří vyrobeny ze 100% recyklovaného polyesteru.

Udržitelnost nachází své místo také v prodejní síti – **GreenRetail** usiluje o snížení uhlíkové stopy v autorizovaných prodejních a servisních místech minimálně o 30 % oproti roku 2020.

## Sociální aspekty a respektující firemní kultura

Zpráva o udržitelnosti také dokládá, jak důležitou roli ve firemní strategii hraje spolupráce výhradně s dodavateli, kteří splňují náročná kritéria udržitelného rozvoje včetně transparentních obchodních praktik a férového chování na trhu. Podporujeme také firemní kulturu založenou na vzájemném respektu, rovných příležitostech, diverzitě a ohleduplné spolupráci.

Klíčové je pro společnost rovněž zapojení do života místních komunit a propojení s lidmi především tam, kde sama působí – ať už se to týká lokálních, ekologicky zaměřených projektů na podporu biologické diverzity (například programu Krakonošova zahrádka), nebo adresné mezinárodní humanitární pomoci jako v případě ničivého zemětřesení, které v roce 2023 postihlo Turecko a Sýrii.



## Nové sídlo společnosti Škoda Auto vzorem šetrného přístupu

V březnu Škoda Auto dokončila stavbu svého nového sídla v Mladé Boleslavi, nazvaného Laurin & Klement Kampus. Komplex čtyř budov nabídne příjemné a inspirativní prostředí až dvěma tisícům zaměstnanců a zároveň odráží odpovědný přístup automobilky k životnímu prostředí. Zelené střechy i prvky fasády doplňuje fotovoltaická elektrárna s 222 panely o špičkovém výkonu 100 kW. Zahrnuty jsou také technické inovace, které výrazně snižují spotřebu energie. Například osvětlení pomocí zdrojů LED spolu s inteligentními světelnými senzory sníží spotřebu energie o polovinu ve srovnání s dosavadními zářivkami.



Potřebu osvětlení schodišť snižují světlíky. Účinné ventilační systémy v horkých dnech ochladí prostory během noci, zatímco klimatizace bude pracovat s rekuperačním koeficientem 80 procent. Rolety, které chrání komplex před slunečním zářením, dále sníží nároky na ochlazování budovy o 30 procent. Vysoce izolační funkce mají také okna.

Úsporné technologie byly využity i při stavbě. Například stropy využívají duté tvarovky z recyklovaných plastů. Díky tomuto řešení jsme ušetřili 3 123 m<sup>3</sup> betonu a přibližně 651 tun emisí CO<sub>2</sub>.





# L'Etape

## Dvojité rande se Starou dámou

**Fenomén. Tři předcházející ročníky amatérského cyklistického závodu L'Etape Czech Republic by Tour de France potvrdily, že Češi (a s nimi zástupy zahraničních účastníků) milují možnost okusit atmosféru Staré dámy, jak se Tour de France přezdívá, a zazávodit si na uzavřených silnicích v parádních přírodních scénériích. Když se letos „L'Etape“ i s podporou Škoda Auto koná počtvrté, k tradiční kopcovité etapě se přidává ještě etapa horská. Pojede se v polovině srpna.**

Česko se tím dostalo do exkluzivního klubu čtyř zemí, kterým se dostává privilegia pořádat víc než jeden závod L'Etape by Tour de France. Absolutním hegemonem je v tomto ohledu Mexiko, kde se koná hned sedm akcí pod hlavičkou nejslavnějšího cyklistického závodu planety. Druhá je Brazílie se třemi závody a Česko se se dvěma podniky dělí o pomyslnou třetí příčku s Thajskem.

Organizátoři české L'Etape mají smlouvu se společností A.S.O., která pořádá Tour de France, až do roku 2027 a jejich vize je jasná: Už příští rok by se mohl v tuzemsku jet i třetí závod. „Ano, o této možnosti uvažujeme,“ prozradil v rozhovoru pro online magazín WeLoveCycling.cz ředitel projektu Přemysl Novák. A z toho, že francouzská strana je s úrovní českých podniků spokojená, se dá usuzovat, že by rozhodně nemuselo zůstat jen u rozvažování.

### Hlavní hvězdou Alberto Contador

Pořadatelský tým pod vedením Nováka prokazuje nevidanou snahu projekt neustále rozvíjet. „Nejde nám jen o závod samotný a jeden nebo dva konkrétní dny. Snažíme se pozitivně motivovat účastníky závodu i širokou veřejnost a maximálně využít pozornost, kterou značka Tour de France přitahuje,“ přibližuje Novák směr, jakým se ubírají úvahy organizátorů.

K tomu pomáhají i hvězdy cyklistiky, jak z tuzemska, tak ze světa. Pravidelnými účastníky L'Etape Czech Republic by Tour de France tak jsou například ambasadoři projektu Škoda We Love Cycling Ján Svorada, vítěz tří etap na Staré dámě, nebo Zdeněk Štybar, který okusil opojnou chuť vítězství na Grand Boucle (další přezdívka

Alberto Contador

**„Parádní trasa! Ani kousek po rovině, pořád nahoru dolů, jako na nějaké klasice. A některé kopce mají slušné parametry.“**

Tour) jednou. Před dvěma lety pak rozzářil peloton na Křivoklátsku celkový vítěz Tour z roku 2010 Andy Schleck.

Letos se navíc pořadatelům povedl husarský kousek a na start červnové L'Etape se postavil dvojnásobný vítěz Tour de France Alberto Contador, v jehož biografii svítí i dva tituly z Gira d'Italia a tři z Vuelty, tedy zbylých dvou třítydenních závodů v Evropě. A to ještě španělská legenda s přezdívkou „Pistolník“ už v dubnu přijela spolu s desítkami dalších cyklistů v rámci „group ride“ prozkoumat nejtěžší část trasy.

Tu pro letošek netvořilo náročné stoupání na křivoklátském pavé či kopec ze Zbečna na Sýkořici. Kvůli rekonstrukci mostu ve Zbečně totiž prošla trať zatím nejzásadnější úpravou a peloton se po tradičním startu na pražském Strahově a výjezdu na Prahu-západ vydal jižněji, než byli účastníci předchozích třech ročníků navyklí. Na pozměněné trati čekal závodník největší díl práce na zhruba padesátikilometrové smyčce kolem Nížbora, na níž nechyběl ani proslulý výjezd na Zdejcínu, který je silničářským hitem v okolí Prahy.

A Contador při své vůbec první cyklistické zkušenosti v Česku nešetřil chválou. „Parádní trasa! Ani kousek po rovině, pořád nahoru dolů, jako na nějaké klasice. A některé kopce mají slušné parametry,“ oceňoval výběr trasy někdejší fenomén profipelotonu, jehož týmovým partákem býval i Roman Kreuziger.



## Čas pro odpadlíky i romantické hrdiny

Kopcovité etapě každopádně po loňské premiéře zůstaly tři trasy – dlouhá se 130 km a 1 900 výškovými metry, střední v délce 105 km (1 400 výškových metrů) a krátká (60 km / 700 výškových metrů). K tomu pořadatelé letos přidali dvě zcela nové kategorie Grupeto a Heroes.

Grupeto je v cyklistickém žargonu pojem pro skupinu odpadlíků z hlavního pelotonu. V případě L'Etape jde o nesoutěžní kategorii na střední trase, jejímž ambasadorem je bývalý dráhař Tomáš Bábek. „Tomáš je garantem tempa pro splnění limitu v podobě průměrné rychlosti dvaadvacet kilometrů v hodině. Skupina jede kopce vlastním tempem a její motivací kromě dokončení v limitu je primárně sprinterská prémie,“ popisuje Novák.

Kategorie Heroes je pak podobně jako proslulý závod Eroica, který se již bezmála tři desetiletí jezdí v italské provincii Siena, určená cyklistickým romantikům a milovníkům zašlých časů. Podmínkou účasti je totiž jízda na kole vyrobeném před rokem 1989 s pedály osazenými klipsami a řazením na spodní rámové trubce. A nádvkem ještě stylové dobové oblečení a dobová helma či její replika.

„Splnění podmínek bude na cti každého ze zúčastněných,“ těšil se Novák na kreativitu závodníků, kteří se na retro bicyklech chystali vyrazit na krátkou trasu kopcovité etapy a v létě pak i na trat horské etapy. Mezi nimi přitom nechyběla tuzemská legenda Tour de France Ján Svorada.

## V podhůří Šumavy čeká božský asfalt

Všechny novinky pro letošní rok obecně odrážejí snahu pořadatelů neusnout na vavřínech a neustále podnik posunovat dál. „Jdeme cestou skutečné Tour de France. Snažíme se pro cyklisty objevovat nové kopce, nové lokality. Baví nás ukazovat místa, která nejsou silničním cyklistům tolik známá a v komunitě tak populární. Přitom jde mnohdy o ráj pro náš sport,“ vysvětluje Novák.

Jestli někde slova šéfa projektu stoprocentně sedí, pak je to trasa srpnové horské etapy: start i cíl v Prachaticích a stokilometrová smyčka s převýšením 2 100 metrů, vinoucí se šumavským podhůřím směrem na Český Krumlov a zpět. To mají být nějaké hory? Ale pozor, zdání klame!

„Na trase se zvedají Libín, Boubín, Klet... Nejsou to alpská stoupání, ale pro naše závodníky to bude velká výzva. Z vlastní zkušenosti mohu prohlásit, že jsou to kopce jezdivé, ale člověk je pořádně cítí v nohách. A hlavně je tam pohádkový asfalt,“ přibližuje podmínky Novák.

Jak vlastně výběr nové trasy probíhá? „Prvním krokem je pro nás doporučení a postoj Policie ČR. A druhým je přístup a vedení regionu, v tomto případě kraje. Musíme brát v úvahu, že na akci potřebujeme více než padesát razítek na všech možných povoleních. Proto je ideální vypravit se tam, kde jsme vítáni a nedělá se nic na sílu. Z toho vyšlo, že horskou etapu nejvíc chtěli v jižních Čechách, na Prachaticku to viděli jako velkou příležitost,“ odtajňuje Novák.

A dalším velkým lákadlem pro účastníky horské etapy je šance potkat se v pelotonu se Zdeňkem Štybarem, který letos na lednovém mistrovství světa v cyklokrosu v Táboře definitivně uzavřel svou skvostnou kariéru, ověčenou třemi tituly právě z nejbližší cyklistické disciplíny, triumfy z jarních klasik (byť na té nejslavnější z Paříže do Roubaix skončil dvakrát druhý) i etapovými vavříny z Tour a Vuelty.

## L'Etape Czech Republic by Tour de France

### Kopcovitá etapa

15. června 2024

Praha – Praha

#### Dlouhá trasa:

130 km / 1 900 výškových metrů, vrchařský segment: Podkozí, Zdejcina, Nižbor, sprinterský segment: Nenačovice

#### Střední trasa:

105 km / 1 400 výškových metrů, vrchařský segment: Podkozí, Zdejcina, Nižbor, sprinterský segment: Nenačovice

#### Krátká trasa:

61 km / 700 výškových metrů, vrchařský segment: Podkozí

### Horská etapa

17. srpna 2024

Prachatice – Prachatice

#### Trasa:

100 km / 2 100 výškových metrů, vrchařský segment: Klet

Ještě dřív než odezní svištění galusek a cvakání přehazovaček a přesmykačů mezi Prachaticemi a Českým Krumlovem, bude už možná jasno o tom, zda se L'Etape Czech Republic by Tour de France bude v roce 2025 prezentovat jako trojdílný podnik. „Smlouvu na tři závody máme, jsme ve fázi vyhodnocování. Máme konkrétní představa, že by se jednalo o rovinatou etapu s trasami 100 a 200 km, která by dokonale doplnila stávající kopcovitou a horskou trasu, a již na jaře jsme rozjeli jednání s úřady v příslušné lokalitě. Uvidíme, jak se celá věc vyvine,“ řekl Novák v květnu exkluzivně pro Škoda Magazin.

# SKODA

## Nová Škoda Scala Váš životní objev



již za  
**5 199 Kč** měsíčně



Předplacený servis  
na 5 let, nebo  
100 000 km  
zdarma



Prodloužená záruka  
na 5 let, nebo  
100 000 km  
zdarma

Poznejte bezpečně její **modernizovaný design**, který prozradí nové **Matrix-LED přední světlomety** včetně **LED mlhových světel**. V interiéru je vám k dispozici **10" virtuální kokpit** a **9" infotainment s navigací**. Více informací najdete u svého autorizovaného prodejce nebo na [skoda-auto.cz](https://skoda-auto.cz).

Vzorový příklad úvěru na vůz Škoda Scala hatchback 1.0 TSI Selection 70 kW v ceně 459 900 Kč, při financování se Škoda Financial Services v ceně 459 900 Kč, splátka předem 137 970 Kč (30 %), výše úvěru 321 930 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 382 602 Kč, celkové platby za úvěr včetně pojištění 432 426 Kč, RPSN ve % 11,187 %, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 183 960 Kč, měsíční splátka úvěru 4 138 Kč, měsíční splátka úvěru včetně pojištění 5 199 Kč, úroková sazba p. a. 5,90 %. Součástí finanční služby je pojištění od Generali České pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahrnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusu za bezškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 15 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta max. 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

ilustrativní fotografie

\*Při financování se Škoda Financial Services

SKODA Financial Services

[skoda-auto.cz](https://skoda-auto.cz)

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> vozu Škoda Scala: 5,1–5,9 l/100 km, 116–133 g/km

[/skodacz](https://www.facebook.com/skodacz) [/skodacr](https://www.instagram.com/skodacr) [/skodacz](https://www.tiktok.com/@skodacz) [/skodacz](https://www.youtube.com/skodacz)



## Trénink

# Do léta ve formě? Deset týdnů může stačit

**Chcete na vlastní kůži okusit atmosféru cyklistického závodu, ale váháte s přihlášením z obavy, zda dokážete vysněnou trať absolvovat, i když nebudete trénovat jako profík? Pak pro vás máme dvě zprávy. Ta horší je, že úplně bez přípravy byste se na start pouštět opravdu neměli. Ta lepší ovšem zní, že vám i relativně skromný trénink umožní odjet závod s dobrým pocitem.**

Pokud byste chtěli svou výkonnost vyhnat na maximum, museli byste začít uvažovat v tréninkových cyklech a přizpůsobit je svým cílům. Od mikrocyklu v délce do dvou týdnů přes mezocyklus s trváním od jednoho do dvou měsíců až po makrocyklus, který určí skladbu celého roku podle jednotlivých cílů. Dalším faktorem, který by do vašeho života vstoupil, by byl strukturovaný trénink, podle nějž byste pilovali vytrvalost, silovou vytrvalost nebo rychlost.

A přestože v dnešní době potkáte stále víc amatérských jezdců, kteří jsou ochotni podřít své výkonnosti na kole opravdu hodně, bude pro průměrného jezdce výše popsaný přístup prakticky neslučitelný s chodem rodiny, zaměstnáním a případně dalšími koníčky. Jak ale dohnat borce, kteří mají už v březnu v nohách 3 000 km?

Základem vaší budoucí formy by měl být vyšší objem kilometrů v nízké intenzitě, při níž vaše tepová frekvence nepřekročí

anaerobní práh. Což konkrétně letos, kdy cyklistická sezona vinou „nezimy“ zaklepala na dveře hodně brzy, není nespílitelné. Snažte se na kolo vyrazit, kdykoliv to půjde, a přitom si jako mantru dokola opakujte tradiční trenérskou poučku „méně je více“. Jezděte pro radost s klidným dechem, na trhání asfaltu s vyceněnými zuby přijde čas později.

## Peklo tři týdny před startem

Kopce dávají sílu. Otrápaná cyklistická fráze, ovšem se stoprocentní platností. Stoupání je kořením cyklistiky, a kdo si zvykne být na kopci jako doma, má před ostatními soupeři náskok minimálně jedné galusky. Při tréninku v kopcích se vyplatí zařadit lehčí převod, šlapat s vyšší kadencí a volit tempo, které bude dlouhodobě udržitelné a které stačíte udýchat.

Jen s klidným dechem a tempem nicméně „závodní“ formu nevyrobíte. S blížícím se startem budete chtít nechtě muset zařadit i intervaly, které pomohou rozvinout váš silový a rychlostní potenciál. Kdy je ten správný čas? Například účastníci letošní L'Etape Czech Republic by Tour de France obdrželi zkraje dubna desetitýdenní tréninkový plán od Jana Falgeho ze studia KOA, zaměřený právě na jezdce s ročním nájezdem 1 000–3 000 km.

„Ze zkušeností, které jsme v rámci našeho studia KOA získali na základě praxe, víme, že právě deset až dvanáct týdnů je časový rámec, kdy jsou i amatérští cyklisté schopni se soustředit a vyhradit si čas na systematický trénink,“ vysvětloval Jan Falge zvolený formát, v němž po lehčím třítýdenním úvodu přicházejí ve čtvrtém týdnu první intervaly.

Nejbolavější fáze přichází tři týdny před startem, kdy v sedle strávíte v průběhu sedmi dnů bezmála dvanáct hodin. Poté už přichází ke slovu finální vyladění formy. V průběhu celého desetitýdenního období je pak vedle vlastního ježdění dobré myslet i na kvalitní regeneraci – dostatečný spánek, kompenzační cvičení, vyváženou stravu.

„Jestliže má daný člověk alespoň špetku odhodlání a umí se hecnout, deset týdnů trvajících tréninkový program není nic těžkého a pomůže mu si závod patřičně užít. Pro takové lidi je sice cílem samotný závod, ale cesta, která k němu vede, je zároveň mnohem důležitější,“ dodává Jan Falge.

## Bezpečný transport

**Pro přepravu více kol v autě doporučujeme nosič kol na tažné zařízení.**

## Vidět – a být viděn



Bezpečnost cyklisty je komplexním tématem, k němuž patří prvky chránící tělo (především hlavu), provozuschopný stav kola s primárním důrazem na funkční brzdy či diskuse o nutnosti oddělených stezek. Jedním z nejdůležitějších prvků

aktivní i pasivní bezpečnosti se každopádně s rostoucí hustotou automobilové dopravy stává viditelnost jezdce, a to nejen za zhoršených světelných podmínek. Před každou jízdou myslete na to, zda máte funkční přední i zadní světlo i zda vaše oblečení nabízí dostatek reflexních prvků. A pokud některý z prvků ve vaší výbavě chybí, mrkněte do našeho e-shopu.

## Nejlepší stoupání na trénink v ČR

- Zlaté návrší, Krkonoše**  
Proslulý výjezd na Vrbatovu boudu z Dolních Štěpanic, odkud vás čeká přes 20 km a bezmála 1 000 výškových metrů. Největší sklon vás zaskočí pod Horními Mísečkami, naopak závěrečné kilometry po výjezdu nad hranici lesa jsou v podstatě za odměnu.
- Dlouhé Stráně, Jeseníky**  
Cestou k unikátní nádrži přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé Stráně čeká vaše nohy peklo. Pokud vyrazíte po asfaltu z Loučné nad Desnou, naberete na 14 km téměř 900 výškových metrů. Není náhoda, že zde pravidelně trénuje i ultracyklistka Markéta „Peggy“ Marvanová.
- Řevnický kopec, Řevnice**  
Na tomto známém stoupání kousek od Prahy pravidelně potkáte třeba Ondřeje Cinka. Stoupání v délce 5,5 km s průměrným sklonem 5,4 % sice není extrémní, přesto umí pořádně kousnout, zvláště když jedete trochu v tempu.







Reportáž

# Jak stlačit splátky co nejniž? Jděte na to Chytře

Foto: Kateřina Habrunová

**První auto dostali Filip s Valerií před pár lety od rodičů. Jenže jejich Škoda Rapid toho už za jedenáct let odsloužila docela dost. Nebylo proto divu, že mladý pár po čase zatoužil po něčem novějším. Oba přitom znovu pokukovali po škodovce – v nabídce Škoda Plus, což je program mladoboleslavské automobilky nabízející prověřené ojeté vozy od autorizovaných prodejců Škoda, padla Filipovi do oka modrá Scala za 450 000 korun.**

Ani ne dvouletý hatchback s benzínovým motorem je opravdový univerzál – může být pohodovým partákem jak pro bezdětný pár, tak i pro mladou rodinu, kterou chtějí Filip s Valerií dřív nebo později založit. Na konci dubna, během příjemně prosluněného pátečního odpoledne, tak oba vyrazili na prohlídku do dealerství Tukas v pražských Modřanech.

## Část na akontaci, část na dovolenou

Čekala tam na ně Scala i prodejce Karel Kadeřávek. Spolu s kolegou si nejdřív důkladně proklepli Rapid, který byl i po letech služby ve velmi dobrém stavu. A tak přišli s bezvadným verdiktem.

„Nabídlí nám za něj 150 000 korun,“ líčil spokojeně Filip, zatímco

Valerie mezitím okukovala další auta na ploše. I ji ale nakonec Scala naprosto okouzila, obzvláště když se v živém hatchbacku svezla.

Pak už mladá dvojice začala s Karlem Kadeřávkem řešit financování nového auta. Valerie chtěla nejdřív použít na akontaci celou částku za Rapid, aby co nejvíce snížila měsíční splátky. Po kratší debatě s Filipem se ale nakonec společně rozhodli, že část z toho, co za své auto dostanou, využijí na letní dovolenou. Bokem si dali 60 000 korun, takže na akontaci jim zbylo devadesát tisíc.

Jenže to by při běžném úvěru na tři roky znamenalo, že by měsíční splátka vyšplhala až na necelých 12 000 korun bez pojištění, s pojištěním dokonce na více než 13 500 korun. Taková suma by znamenala pořádný zásah do rozpočtu mladého páru. Mohli by ji sice snížit delším úvěrem, ale do toho se ani jednomu moc nechtělo.



„Tři roky je zhruba tak doba, kam ještě v plánování nějak dohlédneme. Ale co bude za pět nebo šest let? To vůbec netušíme. Třeba už budeme mít dvě děti a budeme potřebovat větší auto. A zároveň nechceme platit každý měsíc za auto výrazně přes deset tisíc,“ poznamenala Valerie. Do hry se tak znovu vrátilo navýšení akontace. Možná by prý ještě přihodili něco ze svého.

### I financování může být chytré

Do těchto úvah ale rychle vstoupil prodejce, když jim nabídl ještě jinou variantu – úvěr s nízkými splátkami, který se dokáže chytré přizpůsobit tomu, co právě potřebujete. Je o dost flexibilnější, a hlavně umožňuje nastavit splátky tak, aby nezasekly masivní sekeru do každoměsíčních výdajů.

„Díky financování Chytře bychom v případě Filipa a Valerie mohli snížit pravidelnou měsíční splátku za vyhlédnutý model Scala na necelých 5 000 korun, dohromady i s pojištěním by to dělalo jen 6 175 korun,“ předčítal Karel Kadeřávek z výsledné kalkulace. To už bylo něco jiného – tato vyhlídka se oběma zamlouvala o hodně více.

Valerii s Filipem ale okamžitě zájalo, v čem je háček.

### Servis

## Běžná údržba vozu je po celou dobu financování zadarmo. Bezplatné je taky každoroční přezouvání pneumatik.



1 Kontrola modelu Rapid před výkupem

## 3 hlavní výhody

### Nízké splátky

Pořídíte si lepší, výkonnější, vybavenější auto, aniž byste udělali díru do rodinného rozpočtu. Splátky si jednoduše přizpůsobíte tak, jak potřebujete.

### Značkový servis

S financováním Chytře dostáváte tři bezplatné servisní prohlídky v autorizovaném servisu. To znamená významnou úsporu peněz při zachování nejvyšší péče. Navíc po celou dobu financování přezouváte pneumatiky zdarma.

### Žádný stres

Auta v programu Škoda Plus mají pravidelnou péči v autorizovaném servisu, mají jasný původ a historii. Když chcete mít klid, je to jasná volba.



1 Jednání o financování nového vozu



1 Financování Chytře je přesvědčilo



1 Rapid kontrolují hned dva prodejci

## Jak naložit s poslední splátkou?

Máte hned několik možností, jak se vypořádat s poslední, navýšenou splátkou. Můžete ji jednorázově splatit a je hotovo. Nebo ji rozložit do delšího období a splácet za dohodnutých podmínek. Mimochodem úvěr můžete kdykoliv předčasně splatit. A třetí variantou je prodat auto dealerovi, ze získaných peněz splátku uhradit a zbytek třeba rovnou využít na nové auto.



1 Mladý pár si vyhlédl model Scala



1 Nové auto se musí líbit oběma



1 Dohodnuto – Rapid zůstane, Scala odjede

Financování Chytře je postaveno na tom, že poslední splátka je navýšená. U Filipa s Valerií by dělala necelých 270 000 korun. Taková suma působí na první pohled jako velký strašák a Valerie se na ni opravdu zprvu moc netvářila.

Roztála, až když jí to Karel Kadeřávek podrobněji vysvětlil: „Bavili jsme se o tom, že za pár let budete nejspíš potřebovat jiné auto. A je to logické – auto se má přizpůsobovat vám a vašim potřebám, ne vy jeho velikosti. Vtip té poslední, nerovnoměrné splátky je v tom, že na konci splácení můžete auto prodat a splátku z toho uhradit, stejně jako teď, když prodáváte Rapid a platíte z toho akontaci. Nebo vám třeba doběhne stavební, případně jiné spoření, ze kterého to zaplatíte, aniž byste si museli navýšovat splátky.“





### Další výhody v autorizovaném servisu

Pružnost financování Filipa přesvědčila, ještě víc ho ale potěšily věci, které jsou úplně zadarmo. První je pětiletá tovární záruka do 100 000 kilometrů, kterou má vůz v ceně. U ojetin v běžných českých bazarech zdaleka nejde o samozřejmost. Takzvané roční vozy, tedy do 18 měsíců stáří, v programu Škoda Plus mají takovou záruku vždy. Modrá Scala na Filipa a Valerii sice čekala ještě o něco déle, ale záruka jí přesto zůstala.

Podmínkou zachování záruky jsou pravidelné prohlídky v autorizovaném servisu, ze kterých měl Filip trochu obavy. S Rapidem do značkového servisu nejezdil, na jeho údržbu většinou stačila nezávislá dílna. Vyprávění kamarádů o tom, že autorizované servisy jsou

drahé, ale financování Chytře obrátilo naruby. K němu totiž zákazník dostává tři prohlídky zdarma.

Po celou dobu trvání financování tedy za běžnou údržbu nebude nic platit: ani olej, ani dražší díly jako zapalovací svíčky, pokud na ně s ujetými kilometry dojde. A samozřejmě ani práci, což se kromě standardních úkonů týká i každoročního přezouvání pneumatik. Za tři roky tak Filip ušetří i přes deset tisíc, a to i v porovnání s údržbou v nezávislé dílně.

Na jistotu autorizovaného servisu slyšela i Valerie. „Starosti se servisem jsou to poslední, co bych chtěla řešit. Nabídka tří bezplatných prohlídek je fajn, o auto bude určitě dobře postaráno. Navíc je pořád v záruce,“ těšilo ji.

To už pomalu sedala za volant, kam ji Filip pro první společnou jízdu galantně pustil. „Vynahradím si to večer, určitě se svezu,“ smál se.

## Financování vozu

Škoda Scala – nákupní cena 450 000 Kč

	Cena auta	Akontace	Počet splátek	Poslední navýšená splátka	Splátka
<b>Běžný úvěr</b>	450 000 Kč	20 %	36	0	<b>11 600 Kč</b> (13 500 Kč vč. pojištění)
<b>Financování CHYTŘE</b>	450 000 Kč	20 %	36	60 %	<b>4 900 Kč</b> (6 176 Kč vč. pojištění)

Jedná se o ilustrativní příklad, kde je představen rozdíl v měsíčních splátkách při standardním úvěru a financování Chytře při ceně vozu 450 000 Kč, akontaci 20 %, počtu splátek 36 (délka úvěru 3 roky) a poslední navýšené splátce 60 %.

## Prodlužte si záruku až na **5 let / 200 000 km**



Společně se **Škoda Prodlouženou zárukou** vám zajistíme bezplatnou opravu vozu v případě poškození jeho vadou. Sjednejte si službu s koupí nového vozu. Záruka se přenáší na dalšího majitele, a tak zvyšujete zůstatkovou hodnotu při prodeji.



Mistrovství světa v hokeji 2024

# Zlatá jízda

**Hokejová pohádka. Jinak se asi světový šampionát, který letos v květnu hostila Praha a Ostrava, nedá pojmenovat. Český tým pod vedením trenéra Radima Rulíka a v čele s hvězdným Davidem Pastrňákem či neprůstřelným gólmanem Lukášem Dostálem ukončil po dlouhých čtrnácti letech čekání na zlaté medaile a svým tažením vyvolal fanouškovskou euforii, jakou naposledy způsobila olympijská parta v Naganu. A stejně jako v posledních 31 letech u toho nechyběla ani Škoda Auto.**

Ovládnout mistrovství světa je samo o sobě obrovský úspěch. Ale získat zlato na domácí půdě, to je teprve majstrštyk. Vždyť čeští (a českoslovenští) hokejisté do letoška hráli MS před vlastními příznivci desetkrát a titul získali jen třikrát – ten historicky vůbec první v roce 1947, poté v roce 1972 a naposledy v roce 1985. Od posledního domácího zlata se světový hokej ukázal v Česku třikrát a nejlepším výsledkem našich byl bronz z roku 1992.

Právě v roce 1992 přitom byla Škoda Auto poprvé partnerem hokejového mistrovství, o rok později se pak stala oficiálním hlavním sponzorem MS. „Letošní mistrovství světa IIHF v ledním hokeji, pořádané v naší zemi, představovalo pro českou automobilku

Škoda Auto mimořádný moment. Napínavé finále v Praze, završené zlatou medailí pro Českou republiku před zraky 17 413 fanoušků, bylo skvělým vyvrcholením této nezapomenutelné vrcholné sportovní události. Srdečně blahopřeji českému národnímu týmu k tomuto úžasnému výsledku!“ říká Martin Jahn, člen představenstva Škoda Auto pro Prodej a marketing.

Čeští příznivci přitom opět ukázali, že lední hokej má v tu-zemsku obrovský zvuk. Už šampionát v Česku v roce 2015 byl divácky rekordní a letošní MS opět posunulo latku o pořádný kus výš – jen pár tisíc diváků scházelo do překonání hranice 800 000 návštěvníků na všech zápasech šampionátu (viz rámeček Hokejový národ).

„Všem nadšeným příznivcům na tribunách i u televizních obrazovek po celém světě bych rád poděkoval. Značku Škoda jsme při této příležitosti opět ve velkém představili jako dlouholetého partnera mistrovství světa IIHF v ledním hokeji – ve sportovních halách, na televizních obrazovkách, ve fanzónách i na mobilních zařízeních fanoušků. Jsem velmi rád, že naše pevné partnerství bude pokračovat i v následujících letech,“ připomněl Martin Jahn, že partnerství mezi českou automobilkou a pořadatelem šampionátu bylo v roce 2023 prodlouženo o dalších pět ročníků. Pokračovat tak bude i příští rok, kdy mistrovství pořádá Švédsko a Dánsko.

Po dobu turnaje poskytla česká automobilka pořadatelům 45 vozidel ve speciálním designu. Flotila zahrnovala plně elektrické vozy Enyaq Coupé RS a modely Kodiaq a Superb nové generace. Další automobily se nacházely na různých místech v okolí obou sportovních hal v Praze a Ostravě i přímo uvnitř sportovišť u ledové plochy. Zapojili se také zaměstnanci škodováckých továren v Mladé Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí. Českému mužstvu poslali tabuli plnou povzbuzujících vzkazů. Fanoušci si mohli užít různé aktivity sponzorované značkou Škoda, ať už naživo ve fanzónách, nebo digitálně, například prostřednictvím oficiální aplikace IIHF pro sledování výsledků a zajímavých informací.

Originální stopa mladoboleslavské automobilky pak zůstala přímo na ledě bezprostředně po finálovém duelu českého týmu se Švýcarskem. Zatímco domácí parta v čele s Davidem Pastrňákem juchala nad ziskem zlatých medailí, trofej pro nejužitečnějšího hráče šampionátu z rukou Martina Jahn převzal Švýcar Kevin Fiala. Pětikilogramový pohár z tradičního českého křišťálu vytvořilo oddělení Škoda Design a jeho výbrus je inspirován čarami, jaké za sebou zanechávají brusle na ledě. Tradice sklářství v České republice

## Hokejový národ

O Čechách se říká, že jsou hokejovým národem. A jakkoli lze o platnosti tohoto tvrzení diskutovat, fakta hovoří jasně. Světové šampionáty pořádané u nás dávají Mezinárodní hokejová federace IIHF ostatním zemím za vzor a čeští organizátoři pravidelně přepisují návštěvnícké rekordy. Dosud bylo nejnavštěvovanějším mistrovstvím světa to zatím poslední pražské v roce 2015, letos ale rekord opět padl. Na tribuny v Praze a Ostravě zavítalo během šampionátu 797 727 diváků, což je o 60 000 víc než před devíti lety. A vedení českého hokeje neskrývá touhu získat další MS v bližším horizontu, než bývá obvyklých 8–10 let.

sahá až do 13. století a český křišťál je dodnes uznáván jako jeden z nejkvalitnějších na světě.

Kampaň Škoda Auto v průběhu šampionátu se v Česku nesla v duchu motto „Domácí hokejová jízda“ a na sociálních sítích se rozvíjel příběh „Domácí hokejová pohádka“. Nevíme, jestli ji probírali i hokejisté v kabině. Ale parta sestavená novým trenérem



Škoda Auto poskytla organizátorům MS 45 vozů ve speciálním designu. Flotila zahrnovala plně elektrické vozy Enyaq Coupé RS a modely Kodiaq a Superb nové generace



U slavnostní předávky vozů nechyběli vedoucí českého zastoupení Škoda Auto Jiří Maláček (vlevo) a prezident organizačního výboru MS Petr Bříza





- Tabuli fanovských vzkazů od zaměstnanců předali vedoucí oddělení vnějších vztahů Škoda Auto Michal Kadera a zástupkyně odborů KOVO Kamila Mensingerová



- Trofej pro nejužitečnějšího hráče MS převzal z rukou Martina Jahna (vpravo) Švýcar Kevin Fiala. Pětikilogramový pohár z tradičního českého křišťálu vytvořilo oddělení Škoda Design

Radimem Rulíkem jako by se škodováckými hesly doslovně řídila. Předvedla zlatou jízdu a hokejovou pohádku v jednom.

Emoce z okamžiků hokejového triumfu odeznívají, zadostiučinění zůstává. Nejen proto, že jsme národní reprezentaci fandili. Pro Škoda Auto je to i vítězství trpělivosti, s níž hokej dlouhodobě podporuje. Jak na úrovni mistrovství světa, tak doma v Česku. S reprezentací a hokejovým svazem ji pojí partnerství od roku 1992, partnerem hokejové extraligy je od roku 2001. Kromě toho podporuje český tým i v mistrovství světa juniorů. Řadě talentů tato podpora otevřela cestu k další kariéře, některým i k letošnímu zlatu.

Česko se do zlatého hokejového hávu v květnu zahalilo po dlouhých čtrnácti letech. „Na ten titul jsme čekali dlouho a nemohl přijít v lepší čas. Jak pro nás, tak pro fanoušky, kteří vytvářeli výtečnou atmosféru,“ ocenil sedmého hráče českého týmu David Pastrňák, střelec vítězného gólu v dlouho bezbrankovém finále se Švýcary. A v zemi alespoň na pár květnových dnů opět ožil duch, na nějž dodnes se slzou v oku vzpomínají pamětníci senzačního úspěchu v Naganu.

Nakonec nechybělo ani bujaré vítání šampionů na narvaném Staroměstském náměstí. Spolu s týmem přítomně nenápadně slavil i muž, který se těžko mohl zhostit lépe téměř nadlidského úkolu a ovládnout domácí šampionát. „To mistrovství vyhráli kluci na ledě. Já jsem je jenom vybral,“ usmíval se skromně Rulík se zlatou medailí na krku.

Budoucnost je teď

# Umělá inteligence je dobrý sluha, ale ještě lepší pomocník

Umělá inteligence – neboli Artificial Intelligence (AI) – představuje jeden z vrcholů lidského bádání, v němž se ústrojně podařilo skloubit a propojit humanitní, přírodní a technologické obory. Již na přelomu padesátých a šedesátých let minulého století se v podobě programovatelných, průmyslových robotů začala prosazovat v automobilovém průmyslu a výrazně přispěla ke zrychlení a zpřesnění samotného procesu výroby. V polovině osmdesátých let pak dynamický rozvoj umělé inteligence umožnil úspěšný vývoj autonomně řízených automobilů – první z nich vyrazil v rámci celoevropského projektu Eureka Prometheus do ulic Paříže už v roce 1994. A pokrok se od té doby rozhodně nezastavil.

Jedním z klíčových aspektů umělé inteligence je, že „učí stroje učit se“ na základě zkušeností, přizpůsobovat se novým informacím a vykonávat úkoly a řešit situace podobně jako člověk. Zpravidla ovšem rychleji, přesněji a s výrazně nižší chybivostí. Jejím koncept je založen především na principech tzv. hlubokého učení (deep learning) a na pokročilé analýze přirozeného jazyka.

## Co dnes může umělá inteligence nabídnout automobilovému průmyslu?

- automatizovat rutinní úkoly a zefektivnit výrobní procesy (především v tovární a sériové výrobě)
- rozvíjet systémy prediktivní údržby
- analyzovat chování a preference uživatelů a nabízet personalizovaný obsah, zážitky a služby (např. v uživatelském nastavení infotainmentu)
- v budoucnu možná zcela nahradit živého řidiče za volantem (autonomní řízení vozidel)
- identifikovat podezřelé aktivity a anomálie v digitálním světě a napomáhat rozvoji kybernetické bezpečnosti
- analyzovat obchodní data a tržní trendy, vycházející z potřeb a chování zákazníků

Umělá inteligence je skvělý pomocník na cestě k budoucnosti, nikoli ale její cíl. Za všech okolností by tak AI měla zůstat především užitečným nástrojem, jehož smyslem je usnadnit, zracionalizovat a zkvalitnit výrobní, řídicí či tvůrčí procesy.

## Škoda si s AI rozumí už řadu let

Od roku 2020 společnost Škoda Auto využívá vysoce sofistikovanou, na algoritmech neuronových sítí založenou aplikaci Sound Analyser, jež pomáhá při diagnostice a servisu vozů. Aplikace nahraje zvuk vozu a následně ho za pomoci umělé inteligence porovnává s dostupnými akustickými vzory. Inovativní aplikace získala prestižní německou cenu PIONIER-Award.

Umělá inteligence od roku 2020 také pomáhá logistikům při nakládce velkoobjemových přepravních kontejnerů. Vlastní, interně vyvinutá aplikace Optikon AI využívá zkušenosti skladového personálu, průběžně se učí a dokáže propočítat ideální způsob, jak rozložit jednotlivé zásilky uvnitř kontejneru. Maximalizace nákladkové kapacity – OPTimalizace využití KONtejnérů – nejen urychluje a usnadňuje práci, ale navíc omezuje počet přepravovaných kontejnerů, čímž výrazně snižuje ekologickou zátěž (například emise CO<sub>2</sub>, klesají o stovky tun) a pomáhá naplňovat environmentální strategii Green Future.

Díky speciálně vyvinutému systému Magic Eye se Škoda Auto stala v roce 2023 jednou z vůbec prvních firem v České republice, které využívají principů prediktivní údržby s podporou umělé inteligence. Kamerový systém nepřetržitě snímkuje opotřebitelné díly výrobní linky jako šrouby a nosníky. Záznamy odesílá do počítače, jehož software rozezná případné nesrovnalosti v procesech a sám z nich odvodí požadavky na údržbu.

Od poloviny roku 2024 začne Škoda s integrací technologie ChatGPT do nejmodernějších verzí svého infotainmentu. Hlasová asistentka Laura bude mít přístup k rozsáhlé databázi umělé inteligence, která bude dostupná i za jízdy. Kromě ovládání infotainmentu, navigace, klimatizace a zjišťování informací z oblasti všeobecných znalostí tak Laura přinese mnoho dalších možností.

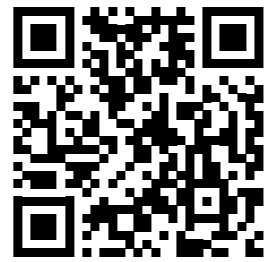
## Fandíme hokeji – již 32 let

Spojení Škoda Auto s hokejovým šampionátem odstartovalo v roce 1992 symbolicky rovněž při mistrovství světa v Praze v rámci partnerství mobility. O rok později se mladoboleslavská automobilka stala oficiálním hlavním sponzorem soutěže a zůstala jím dodnes. Už pětadvacetileté výročí spolupráce bylo oceněno zápisem do Guinnessovy knihy rekordů a na loňském MS jsme společně se světovým hokejem začali čtvrtou dekádu. „Myslím, že si jen málokterý fanoušek hokeje dokáže představit kluziště bez tradičního loga Škoda ve středovém kruhu,“ říká uznale šéf světového hokeje Luc Tardif.



## Dárky pro vás i vaše blízké

Kompletní příslušenství pro vaše auto, nápadité dárky pro vás i vaše blízké či bohatá cyklistická řada. To je e-shop Škoda Auto. Z kolekce pro letošní léto pro vás vybíráme několik tipů.



eshop.skoda-auto.cz



1

### Stavebnice servisu s modelem Enyaq

Dárek, který vykouzlí úsměv na tvářích malých mechaniků i velkých fanoušků značky Škoda. Stavebnice servisní stanice a modelu vozu Enyaq Coupé RS v atraktivní oranžové barvě v měřítku 1:35 nabízí množství propracovaných detailů. V dílenském prostoru tak mj. najdete zvedák, sadu nářadí, kompresor či počítač pro diagnostiku. Nechybí ani postavička mechanika.

2

### Trekingové hole

Nenechte se zaskočit žádným terénem. Třídílné hliníkové teleskopické trekingové hole s nastavitelným poutkem a moderní rychloupínací aretací vám při cestách přírodou usnadní výstup do prudkého kopce. Při sestupu uleví namáhaným kolenním kloubům a pomohou se stabilitou. Součástí balení je i bezpečnostní kryt na wolframový hrot a snadno odnímatelné sněhové talíře.

3

### Pláštěnka Motorsport

Letní deštivé přeháňky umí přijít nečekaně. Buďte na ně připraveni s praktickou skládací pláštěnkou s vodním sloupcem 5 000 mm! Pončo s kapucí, hrudní kapsou a dvěma postranními otvory na ruce lze složit do kapesní velikosti a pomocí gumového pásku s karabinou upevnit k pasu. Pláštěnka má navíc vpředu i vzadu reflexní prvky pro větší bezpečnost nejen při sportovních aktivitách.

4

### Praktická hamaka

Během letních dní nabídne odpočinek v pohodlí, v noci umožní nerušený spánek. Univerzální lehkou hamaku snadno zavěsíte pomocí dvou karabin prakticky kdekoli, ať už vyrazíte do kempu, nebo do divočiny. Nylonová houpačí síť je lehká jako pírko, a přitom odolná, prodyšná a rychleschnoucí. Navíc ji sbalíte do praktického malého balíčku, v němž najdete i veškeré příslušenství potřebné pro navázání na strom.

# SKODA

## Škoda Scala, Kamiq a Karoq

nyní v akční nabídce Drive

se zvýhodněním až  
**120 200 Kč**



**Prodloužená záruka** na 5 let  
nebo 100 000 km  
zdarma



**Předplacený servis** na 5 let  
nebo 100 000 km  
zdarma



**Velkoodběratelské výhody již od 2 vozů**



**Zvýhodněné financování s úrokem 3,9 %**

Využijte exkluzivní nabídku vozů **Škoda Drive**. Modely **Scala**, **Kamiq** a **Karoq** přijíždí s mimořádně bohatou výbavou. Nabídka platí při financování CHYTŘE se Škoda Financial Services. Pro více informací nás navštivte osobně nebo nás kontaktujte online či telefonicky.

Škoda Karoq 1.0 TSI Drive 85 kW za 6 490 Kč. Vzorový příklad úvěru na vůz Škoda Karoq 1.0 TSI Drive 85 kW v ceně 679 900 Kč, při financování se Škoda Financial Services v ceně 679 900 Kč, splátka předem 203 970 Kč (30 %), výše úvěru 475 930 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 535 010 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 583 394 Kč, RPSN vč. pojištění 7,29 %, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 271 960 Kč, měsíční splátka úvěru 5 480 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 6 490 Kč, úroková sazba p. a. 3,90 %. Součástí finanční služby je pojištění od Generali České pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahrnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta max. 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

Fotografie je pouze ilustrativní a neodráží konkrétní výbavu. Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> vozu Škoda Scala: 5,3-5,8 l/100 km, 119-132 g/km | Kamiq: spotřeba: 5,4-6,0 l/100 km, emise: 123-137 g/km | Karoq: spotřeba: 4,9-6,3 l/100 km, emise: 129-156 g/km

SKODA Financial Services



# SKODA

## Nová Škoda Superb



již za  
**935 000 Kč** s DPH\*



Největší  
servisní síť



Zvýhodnění  
již od 2 vozů



Fleetový  
konfigurační nástroj



Zaměstnanecký  
program



Garance smluvních  
podmínek

### Leader Vaší firemní flotily

Stylová limuzína nebo praktické kombi? Obě se vyznačují vysokým komfortem a prvotřídní bezpečností. Za jízdy se o Vás starají ergonomická sedadla i řada asistenčních systémů. Přisvěcování do zatáček pak zajišťují Matrix-LED světlomety druhé generace s ještě lepší svítivostí. Novinkou jsou multifunkční ovladače, se kterými máte důležité funkce vždy na dosah. Vyberte si ze široké škály motorizací a povolejte do své flotily naši novou vlajkovou loď. Při odběru 2 vozidel během 12 měsíců navíc získáte atraktivní cenové zvýhodnění pro velkoodběratele. Pro více informací navštivte některého z našich autorizovaných prodejců nebo web [skoda-auto.cz](http://skoda-auto.cz).

\*Uvedená cena je pouze orientační, doporučena výrobcem Škoda Auto, a nezahrnuje zvýhodnění vyplývající z velkoodběratelského konceptu. Aktuální cenu a specifikaci vybraného modelu Vám na požádání sdělí Váš autorizovaný prodejce vozů Škoda.

Ilustrativní fotografie