

ŠKODA MAGAZÍN

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

VISION 7S

Tak vypadá budoucnost



6 Představení

Modern Solid:
ŠKODA má zbrusu
novou tvář

14 Testování

Jaká jsou
největší eresa

22 Rozhovor

Michal Maroši:
Cítil jsem se bezpečně

NASTARTUJTE SVÉ PODNIKÁNÍ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Cenové
zvýhodnění



Benefitní program
pro zaměstnance



Individuální nabídka
financování

Pořídte si alespoň 2 vozy během 12 měsíců a staňte se naším velkoodběratelem.

Spolehněte se na vozy s nejvyšším hodnocením bezpečnosti od nezávislé organizace Euro NCAP a získejte zvýhodněné podmínky jejich nákupu, nabídku financování šitou na míru nebo třeba benefitní program pro své zaměstnance. Vybírat můžete ze široké nabídky vozů ŠKODA. Více informací o nabídce naleznete na skoda-auto.cz.

skoda-auto.cz



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA KAROQ: 4,7-8,0 l/100 km, 123-181 g/km



[/skodacz](https://www.facebook.com/skodacz)



[/skodacr](https://www.instagram.com/skodacr)



[/skodacz](https://twitter.com/skodacz)



[/skodacz](https://www.youtube.com/skodacz)

Ilustrativní fotografie



Vážení čtenáři a příznivci značky ŠKODA,

některé plány se nám v posledních letech rychle měnily, ale nadále hledíme do budoucna a přinášíme vzrušující novinky. Rozhodli jsme se urychlit elektrifikaci nabídky a inovujeme také nabídku našich spalovacích bestsellerů.

A tady na českém zastoupení dále pracujeme na tom, abychom nejen našim zákazníkům nabídli co nejkompaktnější a nejkvalitnější služby. Spolu s našimi strategickými partnery pracujeme na rozvoji nabíjecí infrastruktury – do roku 2030 by v Česku mělo vzniknout až 35 000 nabíjecích bodů. V programu ŠKODA Plus jsme posílili výkup a už v půlce roku autorizovaní partneři překonali loňské výsledky. Nové modely FABIA a ENYAQ COUPÉ RS stejně jako inovované KODIAQ a KAROQ se setkaly s vřelým přijetím zákazníků a ve svých třídách patří v Česku k nejúspěšnějším.

Představili jsme nový závodní vůz ŠKODA AFRIQ, v pořadí osmý projekt AZUBI, tentokrát inspirovaný legendárními závody Dakar. Podrobnosti o voze a rozhovor s Martinem Slabihoudkem, který vede Střední odborné učiliště strojírenské v Mladé Boleslavi, najdete na následujících stránkách. Představení rally speciálu ŠKODA RS Rally2 pak připomíná, že ne všichni čas za volantem strávíme přesunem z bodu A do bodu B. Největší novinka v magazínu zastupuje slibovanou budoucnost značky ŠKODA: Koncept VISION 7S představuje nový designový jazyk značky a zároveň ukazuje, jak by mohl vypadat jeden ze tří plně elektrických modelů, které nabídneme do roku 2026.

V magazínu najdete celou řadu tipů na výlety i rozhovory se zajímavými osobnostmi. Můžete si také přečíst o historii značky ŠKODA v článcích o závodní legendě 1100 OHC nebo o třiceti letech sponzorství MS v hokeji, které letos připomněli Andrea Bezděková a Tomáš Zástěra, influenceři ŠKODA AUTO Česká republika, když podnikli cestu z Prahy do Tampere ve třicetiletém voze FAVORIT.

Přeju vám příjemné čtení a mnoho šťastných kilometrů ve vozech ŠKODA.

Jiří Maláček,
vedoucí českého zastoupení ŠKODA AUTO

6

Modern Solid: ŠKODA má zbrusu novou tvář

Přechod k emobilitě spojila ŠKODA AUTO se zcela novým designovým jazykem. Nazývá se Modern Solid. Jak vznikl a jaké jsou jeho klíčové prvky?



14



Dokonalí univerzálové. Otestovali jsme největší „eresu“

Jaké je svezení v největších a nejrychlejších „škodovkách“, jaké jsou v současnosti k máni? Důkladně jsme si otestovali KODIAQ RS a ENYAQ COUPÉ RS iV.

Rozhovor s Michalem Marošim

„Motor má opravdu hezký běh a super zrychlení. Je to taková tichá, moderní raketa. Cítil jsem se bezpečně, a navíc krásně drží v zatáčkách,“ říká o voze ŠKODA ENYAQ iV Michal Maroš.



22

Najdete nás také na sociálních sítích





Obsah

- 6 Modern Solid: ŠKODA má zbrusu novou tvář
- 12 Aktuality ze ŠKODA AUTO
- 14 Testování největších „eres“
- 22 Rozhovor: Michal Maroši
- 26 Politickou elitu EU v Praze vozilo 55 vozů ENYAQ iV
- 28 ŠKODA AFRIQ: Městské SUV s tvářící pouštního drsňáka
- 30 Rozhovor: Martin Slabihoudek
- 32 Komerční banka na cestě za uhlíkovou neutralitou
- 36 ŠKODA KAROQ: Připravena na všechno
- 46 MONTE CARLO: FABIA a spol. ve sportovním kabátku
- 51 L'Etape: Potřetí se Starou dámou
- 52 Vyberte si svůj tarif a nabíjejte prakticky kdekoli
- 54 ŠKODA AUTO: Synonymum hokeje
- 58 FABIA RS Rally2: Nová zbraň pro rychlostní zkoušky
- 62 Výkup ŠKODA Plus trhá rekordy, vede OCTAVIA a FABIA
- 64 ŠKODA 1100 OHC Coupé: Nádherný unikát
- 66 Tipy na dárky od ŠKODA AUTO



ŠKODA KAROQ: Připravena na všechno

Na první pohled se jeví jako menší bráška velkého modelu KODIAQ. ŠKODA KAROQ ale hraje v segmentu SUV suverénní part. A letošní omlazení po čtyřech letech od uvedení na trh přineslo ještě sebevědomější vzhled, bohatší výbavu i větší důraz na udržitelnost a ekologii.

Tiráž

ŠKODA Magazín – časopis pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

Vydání 2/2022, vychází 2× 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.

Produkce a grafické zpracování: Corporate Publishing s.r.o., U Golfu 565, 109 00 Praha 10, www.copu.cz

Vedení redakce: Jan Hrbek, Pavel Jína

Redakce: Petr Horák, Martin Kavka, Pavel Novotný a další

Client Service Manager: Markéta Klimentová

Jazykové korektury: Proofreading.cz

Foto: archiv ŠKODA AUTO, Kateřina Habrunová

Registrace MK ČR: E19225, ISSN: 1802-2561

© ŠKODA Magazín. Všechna práva vyhrazena.

Volně neprodejné.



PŘEDSTAVUJEME

MODERN SOLID

Přechod k e-mobilitě spojila ŠKODA AUTO se zcela novým designovým jazykem. Nazývá se Modern Solid. Jak vznikl a jaké jsou jeho klíčové prvky?



ERN

ŠKODA má zbrusu
novou tvář



Nejlépe nový designový jazyk charakterizuje studie rodinného vozu VISION 7S, představená na sklonku srpna v Praze před 450 zahraničními hosty. Je na ní patrné vše, co se mění. A není to jen samotná podoba vozů – proměňuje se celá značka a její identita. Zároveň VISION 7S ohlašuje posílení elektrické ofenzivy automobilky, která chce do roku 2026 uvést na trh hned tři nové čistě elektrické modely. Kromě sedmimístného rodinného vozu, který naváže na VISION 7S, to bude i kompaktní SUV a malý automobil.

Všechno od nuly

VISION 7S je po všech stránkách unikátní, velmi osobitý vůz. Samozřejmě je to studie, ale je na ní patrné, že zatímco dřív postupovala mladoboleslavská automobilka vpřed evolučními krůčky, teď se odhodlala k revoluci. Koneckonců VISION 7S vznikl na čistém listu papíru – jeho základ sice tvoří už známá platforma MEB s baterií o kapacitě 89 kWh, jinak měl ale tým designérů volnou ruku a velký prostor ke kreativě. Nic nebylo pevně dáno a bylo možné prakticky cokoliv.

„Všechno jsme dělali od nuly. Máme skvělé designéry, mladé, talentované, kreativní návrháře, kteří vytvořili spoustu skic. Pak jsme jednu vybrali a řekli si, že půjdeme touhle cestou. Kdykoliv jsme se potřebovali o něčem rozhodnout, vždycky jsme si řekli – udělejme to modernější, progresivnější. Zapomeňme na starý svět, pojďme dál a rychleji,“ potvrzuje i šéfdesignér značky Oliver Stefani.

Nespletete si ho

Tento přístup se projevuje prakticky v každém centimetru karoserie i interiéru. Sedmimístné elektrické SUV s dojezdem přes 600 kilometrů a rychlým 200kW nabíjením je robustní a naprosto autentické – kdyby v této podobě vyjelo na silnici, rozhodně si ho s žádným jiným vozem nespletete. Ať už se díváte na minimalistické, čisté, aerodynamické linie, nebo třeba novou světelnou signaturu vozu, kdy mají hlavnísvětlometry i koncové svítilny podobu písmene T. Mimochodem zhasnutá světla mají za úkol vypadat temně, aby v momentu rozsvícení přinesla určité překvapení. Díky „těčkům“ vpředu i vzadu navíc vůz z dálky jasně rozpoznáte.

Charakteristická je rovněž čelní maska zvaná Tech-Deck Face, která je moderní interpretací tradičních masek chladičů vozů ŠKODA. Proti stávajícímu provedení je výrazně plošší a širší a žebra nahradilo tmavé sklo, pod kterým se skrývají radary, kamery a další senzory vozu. Těch bude do budoucna nejspíš stále přibývat. Masku svou linií skvěle ladí s celkově vytříbenými aerodynamickými tvary. S těmi korespondují i velká, 22" kola s ráfky v téměř uzavřeném designu. Jedno je jisté – i budoucí vozy z portfolia značky ŠKODA budou velmi aerodynamické.

→ **Novým výrazným prvkem designu jsou světlometry, které mají vpředu i vzadu podobu písmene T. V subtilnější přední masce uvidíte místo žebér tmavé sklo, pod kterým jsou ukryty radary, kamery a další senzory**

DESIGN

Koncept VISION 7S vznikl na čistém listu papíru. Tým designérů měl volnou ruku, mohl prakticky vše.



Podívejte se na video z konference Explore More





Interiér pro celou posádku

Minimalisticky a funkčně je pojatý rovněž interiér. Vnitřní prostor je využitý na maximum, a přesto v něm designéři vykouzlili pro sedmičku pasažérů příjemnou atmosféru. Specialitou jsou pohyblivé části interiéru, díky kterým se vůz může proměnit z jízdního režimu do relaxačního. Jedinečné je i umístění integrované dětské sedačky na nejbezpečnějším místě ve voze.

„Interiér vychází vstříc celé posádce, nejen řidiči. Palubní desku i výplně dveří jsme například vymodelovali tak, aby se cestující cítili chráněni. Změnili jsme také způsob ovládání, které už není plně dotykové, máme i fyzické ovladače – jak tlačítka, tak otočné ovladače. Když člověk řídí auto, neměl by všechno dělat jen na dotykových displejích. Potřebuje alespoň nějaké haptické ovladače, které může snadno najít a stisknout s jistotou, že udělají, co chce,“ uvádí Oliver Stefani.



PŘEDSTAVUJEME



↑ Interiér je velmi prostorný a pohodlně se do něj vejde hned sedm pasažérů. Integrovaná dětská sedačka je přitom na nejbezpečnějším místě ve voze. Z palubní desky dokonale vystupuje obří displej, dosud největší, jaký kdy ŠKODA použila. Ten je standardně orientován na výšku, ale po zaparkování ho lze otočit na šířku a vychutnat si při nabíjení například jeden díl seriálu. Zajímavostí je použití udržitelných materiálů, například recyklovaných pneumatik na podlaze

RELAX

Interiér lze změnit z jízdního do relaxačního režimu, což oceníte při přestávkách na dlouhých trasách.



Největší obrazovka

Palubnímu systému s přepracovanou grafikou a logikou ovládání dominuje dotyková obrazovka s úhlopříčkou 14,6", což je největší displej, jaký se kdy ve vozech ŠKODA objevil. Velkou obrazovku je možné rozdělit do sekcí, aby byla co nejefektivněji využita a řidič měl po ruce všechny potřebné informace. Zatímco standardně je obrazovka orientována na výšku, lze ji při zaparkování přepnout i do speciálního režimu Relax, kdy se otočí na šířku, aby si mohla posádka vychutnat třeba film nebo seriál během přestávky na nabíjení.

Pod obrazovkou je na středové konzole šest tlačítek – pěti se ovládá nabídka infotainmentu, telefonu, nastavení vozidla, navigace a aplikací, šestou lze nakonfigurovat podle vlastních potřeb.

Virtuální kokpit pak tvoří displej s úhlopříčkou 8,8" a skvělý výhled na něj zajišťuje nově tvarovaný volant se zploštělou horní i spodní částí a dvěma masivními rameny na šesté a dvanácté hodině – ve spodním paprsku je přitom zabudovaný touchpad, díky kterému je možné ovládat některé funkce stojícího vozu. Jinak jsou na volantu speciální rolovací kolečka s haptickou odezvou. Samozřejmě nechybí head-up displej s rozšířenou realitou.

Spousta udržitelných materiálů

Pokud očekáváte, že studie bude nabitá různými prvky Simply Clever, VISION 7S vás nezklame. Využívá třeba magnety pro uchycení mobilních zařízení, pomocí magnetů se navíc dají k opěradlům sedadel uchytit i speciální integrované batohy – jsou sice součástí interiéru vozu, ale je možné je kdykoliv odnést s sebou.

Zajímavé je využití udržitelných materiálů jak uvnitř, tak zevnějšku vozu. Znatelný je ústup od chromu – třeba nárazníky jsou vyrobené z recyklovaných pneumatik, stejně jako obložení podběhů.

Materiály v interiéru jsou celkově ve velké míře recyklovatelné a automobilka si bedlivě hlídá jejich původ. Recyklované pneumatiky tak našly využití na velkých částech interiéru, jako je podlaha kabiny a zavazadlového prostoru. Palubní deska je pro změnu čalouněná umělou kůží a látka využitá třeba na střední část sedadel, výplně dveří nebo palubní desku je vyrobená z recyklovaných polyesterových vláken.

ŠKODA

Bez šípu, zato s nápisem

Když se na koncept VISION 7S podíváte pozorně, všimnete si, že na předí chybí tradiční symbol okřídleného šípu v prstenci. Místo něj je vpředu i vzadu stylizovaný nápis ŠKODA, který je nyní hlavním komunikačním nástrojem značky. Nápis a okřídlený šíp bude firma využívat odděleně – větší změnu identity byste v posledních třech dekadách značky hledali marně.

Samotný nápis je líbivý, minimalistický a dobře podtrhuje celkovou změnu korporátní identity, která se jednoznačně hlásí k modernímu, svěžímu designu a také k elektrifikaci a digitalizaci jako těm vůbec největším trendům v automobilové branži.

A koneckonců i okřídlený šíp prošel proměnou, byť ne tak zásadní. Na první pohled je jednodušší, vykreslený v ploché podobě a automobilka díky tomu u něj může výrazněji pracovat s barvami. Součástí nové identity jsou navíc i dva nové odstíny zelené – smaragdová a elektricky zelená. Jen málokterá značka má zelenou barvu ve své DNA tak zakořeněnou jako právě ŠKODA, a nové odstíny tedy odkazují jak k historii, tak i k budoucnosti firmy.

Možná vás překvapí, z kolika návrhů ve ŠKODA AUTO vybírali, než vybrali finální podobu loga. Na začátku bylo na stole celkem 165 návrhů – těmi se úzký tým probíral více než rok. Když dospěl k trojici nejúspěšnějších, došlo na důkladný test, do kterého automobilka zapojila přes 2200 lidí z Česka, Německa, Itálie, Norska, Indie a Izraele. Teprve pak bylo definitivně jasno.

Aby se neztratil háček

I na zahraniční trhy vyrazí ŠKODA s charakteristickým háčkem nad prvním písmenem – ten je do nového loga citlivě integrovaný. Háček přitom byl pro tvůrce nové identity značky velkou výzvou, protože na trzích po celém světě bývá pro většinu zákazníků matoucí. Teď ale splývá se symetrií loga a ctí jeho oblíny a hrany natolik, že cizince nebudou rušit a domácí zákazníci ho bezpečně rozpoznají.

ŠKODA FABIA má ocenění za design

Základní model i nadále sbírá prestižní ocenění za design – po letech 2008 a 2015 získala ŠKODA FABIA už potřetí Red Dot Award za mimořádně zdařilý produktový design. Mezinárodní odborná porota hodnotí funkčnost, ergonomii nebo životnost a na čtvrté generaci modelu FABIA ji nadchl sportovní design při pohledu zvenčí i pocit velkorysé prostornosti uvnitř vozu. Celkově šlo už o 17. ocenění pro ŠKODA AUTO v této soutěži.

Co Čech, to cyklista

Z průzkumu webu WeLoveCycling.com, který pro fanoušky cyklistiky provozuje ŠKODA AUTO, vyplynulo, že Česko bicyklům fandí. Je tu 51 % aktivních cyklistů, kteří jezdí na kole alespoň několikrát za rok, a k tomu dalších 15 % svátečních jezdců. Lidé nejčastěji sedlají horské kolo (41 %), následují majitelé městských (22 %) a silničních kol (20 %). Stále výraznější zastoupení mají i elektrokola (17 %) a podle ohlasů z průzkumu bude jejich podíl dále růst.

Zapojíte, a hned nabijíte

Když chcete nabíjet elektromobil ENYAQ iV, na mnoha dobíjecích stanicích se už obejdete bez mobilní aplikace. Díky funkci Plug & Charge teď stačí jen připojit nabíjecí kabel, a nabíjení se spustí automaticky. Funguje to třeba v celoevropské síti rychlonabíjecích stanic IONITY; další kompatibilní stanice jsou uloženy v aplikaci Powerpass. Plug & Charge je součástí všech nově vyrobených vozů řady ENYAQ iV a budou ji mít také všechny nové elektrické modely ŠKODA. U již dodaných vozů s aktuálním softwarem ME3 bude aplikace nainstalována na dálku.



ŠKODA AUTO staví nové sídlo

V Mladé Boleslavi začala stavba nového sídla společnosti – Laurin & Klement Kampus. Budova by měla být hotová v druhé polovině příštího roku a nové prostředí v ní najde až 1700 zaměstnanců, kteří dosud pracovali na jedenácti různých místech po celém městě. Nový komplex je zajímavý přístupem k energiím a životnímu prostředí – například na střeše bude fotovoltaická elektrárna s 330 panely. Nechybí ani centrální nádrž, která bude zachytávat dešťovou vodu – ta se bude používat například k zavlažování zeleně o rozloze 4070 metrů čtverečních, která poskytne přirozený životní prostor mnoha živočichům.



Konečně můžete omrknout výrobu

Do výrobních závodů ŠKODA AUTO se po dvouleté odmlce, způsobené pandemií koronaviru, opět může od začátku letošního června přijít podívat veřejnost. Pokud jste se těšili na exkurzi, můžete ji konečně začít plánovat. Dvuhodinové prohlídky jsou vhodné i pro rodiny s dětmi od deseti let – termín je možné rezervovat on-line na stránkách ŠKODA Muzea. V Mladé Boleslavi se platí 180 korun, v Kvasinách a ve Vrchlabí můžete do zákulisí automobilky nahlédnout zdarma.



Stovka vysokovýkonných nabíječek pro Prahu

V Praze do konce roku 2025 vznikne stovka vysokovýkonných nabíječek HPC, které nabídnou přibližně 200 dobíjecích bodů s výkonem minimálně 150 kW. Ve druhé polovině června se na tom dohodli zástupci ŠKODA AUTO s vedením hlavního města a energetickou společností PRE. Právě v Praze jezdí nejvíce elektromobilů a plug-in hybridů z dosavadních více než 15 000 prodaných elektrifikovaných vozů. Tento trend má navíc v příštích letech pokračovat, takže nároky na pražskou dobíjecí infrastrukturu budou vysoké.

Dokonalí univerzálové. Otestovali jsme největší „eresa“

Jaké je svezení v největších a nejrychlejších škodovkách, jaké jsou v současnosti k mání? To byla otázka, která Jakubovi s Ivou vrtala hlavou. A protože neradi o věcech donekonečna teoretizují, ale raději si je hned vyzkoušejí na vlastní kůži, rozhodli se využít možná posledních hezkých zářijových dnů a modely KODIAQ RS a ENYAQ COUPÉ RS iV důkladně otestovali.

Foto: Kateřina Habrunová





Jakub a Iva jsou s auty doslova srostlí, každý měsíc najezdí mnoho kilometrů. Zatímco Iva škodovky dobře zná a momentálně má doma model KODIAQ s dvoulitrovým dieselem o výkonu 150 koní, Jakub se s nimi musí seznámit. „Byl jsem hodně zvědavý, protože s vozy ŠKODA nemám tolik zkušeností,“ přiznal před tím, než převzal klíčky od temně černého elektrického coupé, vůbec nejvýkonnějšího vozu v historii mladoboleslavské automobilky.

I maminky jezdí rády rychle

Iva už mezitím usedala za volant největšího SUV, které důvěrně zná. „KODIAQ mi svou velikostí vyhovuje. Máme rodinu, takže oceňuju hlavně obrovský kufr, do kterého poskládám kolo, kočárek i nákup. Vejde se tam snad úplně všechno,“ usmála se. Jenže tentokrát nepůjde jen o ryzi praktičnost, ale také o sportovnější zážitky z jízdy. „No co, i maminky občas rády jezdí rychle,“ řekla, když za sebou zavírala dveře.

Byl čtvrtek večer, a tak každý z testovacích jezdců zamířil po oblíbených trasách domů. Dohodli se ale, že v pátek brzy ráno si oba vozy vyzkoušejí na společně vybraném místě – na perfektních okresech okolo středočeského Křivokláta.

„Pokud rádi řídíte, můžeme tohle místo jenom doporučit. Najdete tam dlouhé, několikakilometrové lesní okresky plné zatáček a horizontů. Jsou tam zábavné serpentiny i otevřenější pasáže s přehlednými zatáčkami. Můžete stoupat z údolí Berounky vzhůru, vrátet se zpět a užít si každou chvíli za volantem,“ líčil nadšeně Jakub.

Letí jako okřídlený šíp

A měřeno úsměvy, které měli Iva s Jakubem po prvním přesedání a výměně vozů, křivoklátské okresky opravdu zafungovaly na jedničku. Koneckonců právě pro svižnou a příjemnou jízdu jsou oba modely stvořené. Není to typické ostré náčiní, se kterým byste chtěli jet pá-

lit gumy na závodní okruh. Kdepak. Spíše jsou to osvěžující cestovní vozy se šmrncovní dávkou pálivého koření.

„Jak jezdí? Letí doslova jako okřídlený šíp,“ měl jasno Jakub, když vystupoval z elektrického a zároveň elektrizujícího RS. „Ta akcelerace je vážně parádní. Pro sportovní jízdu je auto jako dělané a vůbec nevádí, že je docela těžké. Na silnici skvěle sedí, a hlavně při výjezdu ze zatáček úplně vystřelí,“ doplnil.

Právě pružné zrychlení má ENYAQ COUPÉ RS iV báječné – ostatně z 80 na 120 km/h se dostane během čtyř sekund. A jak přidal Jakub, nejde jen o samotnou akceleraci, ale i o její průběh. „Auto jednoduše zrychlí a nic ho přitom neruší. Zátah je okamžitý a naprosto hladký,“ ocenil.

S tím autem je prostě zábava

Jakub si hodně rychle zvykl i na rekuperaci, kterou měl nastavenou na maximum. „Díky ní auto v podstatě po ubrání plynu permanentně brzdlilo a před zatáčkami často ani nebylo nutné dobržďovat. Mohl jsem si tak jen hrát s akcelerací. Navíc se tím taky slušně dobíjela baterka, takže celkový dojezd se až tak zásadně nelišil od toho, jako kdybych jel úsporně,“ hodnotil Jakub a dodal: „S tím autem je prostě zábava!“

O svižnou jízdu se v elektrickém „eresu“ starají dva elektromotory – ten na zadní nápravě má maximální výkon 150 kW, ten na přední 80 kW. Dohromady tak mají spoustu síly a jen tak jim nedojde dech, přestože mají na starosti vůz vážící hodně přes dvě tuny.

Také Iva přijela pod Křivoklát nadšená. Už nedaleko domova, na svém neoblíbeném nájezdu na dálnici, ocenila velmi svižný rozjezd, který jí KODIAQ RS umožnil. „Během pár sekund jsem pelášila stovkou. To bylo moc příjemné – hned jsem se při připojování mezi ostatní auta na dálnici cítila bezpečněji,“ pochvalovala si.

Aby ne – KODIAQ RS má pod kapotou zážehový dvoulitr 2.0 TSI, který nabízí maximální výkon 245 koní (180 kW). To je ještě o pět koní více, než krotila předcházející motorizace v podobě dieselu 2.0 BiTDI. Se zážehovým motorem je KODIAQ RS nadmíru živý: Zrychlení



↑ „Na silnici sedí jako přibité a při výjezdu ze zatáček úplně vystřelí,“ chválil Jakub jízdu v elektrickém RS



↑ Iva obdivovala především praktičnost modelu KODIAQ RS, ale hodně se jí líbily i jízdni zážitky



MÍSTO

Lesní okresky okolo Křivoklátu jsou nádherné. Užijete si na nich zábavné serpentiny i otevřené pasáže.



Černý ENYAQ COUPÉ RS IV není tak nápadný, ale za volantem jeho temperament okamžitě poznáte





z nuly na stovku zvládá za 6,5 sekundy a jeho maximálka vzrostla na 234 km/h.

Nadšení ze světelných hrátek

„Baví mě jeho univerzálnost. Je sportovní a zároveň zůstává praktický. Dobře se ovládá i na klikatých okreskách a na dálnici je to spolehlivý a pohodlný kočár,“ líčila Iva. A co by mu vytkla? „Na můj vkus má možná až příliš citlivé brzdy. Taky spotřeba je docela vysoká, čehož jsem se při sportovním temperamentu auta trochu obávala už na začátku – zatím jezdím za 12,5 litru na sto kilometrů.“

Dál už ale kupila komplimenty, zaměřené na interiér. „Má moc hezký sportovní dekor. A baví mě i další sportovní prvky – třeba sedačky nebo multifunkční volant. Fajn je prošívané na sedačkách nebo palubní desce a špičková je panoramatická střecha. Navíc mě dostalo, jak se při otevření dveří osvětila zem s nápisem ŠKODA. To je opravdu moc hezký detail,“ poznamenala Iva.

SÍLA

**Těch divokých
300 koní, které má
ENYAQ COUPÉ RS iV
pod kapotou, si užijete
v každé jízdě situaci.**





A i Jakub přidal pár poznámek – tentokrát k designu elektrického „eresu“, které si během pár hodin oblíbil. „Lvě se líbí osvětlení prostoru vedle auta, já jsem nadšený z LED masky chladiče, která se v uvítacím režimu rozzáří. Vypadá to parádně, obzvláště v noci,“ pokyvoval hlavou. „Za mě je určitě největší plus výkon, protože těch 300 koní jsem si užíval v každé situaci – super to bylo na křižovatkách ve městě nebo třeba při předjíždění,“ dodal Jakub.

Sportovní a pořad praktický

V interiéru ocenil několik fyzických tlačítek, která doplňují obrovský displej, na němž je možné nastavit vše podstatné. „Vyhovovalo mi tlačítko pro volbu jízdních režimů, protože jsem často přepínal mezi režimy Eco, Comfort a Sport. Příjemná byla taky pozice za volantem – ocenil jsem, že ovládání obou předních sedaček je elektrické a s pamětí,“ poznamenal Jakub. Protože i on má rodinu, stejně jako Iva, nemohl přejít praktickou stránku modelu ENYAQ

COUPÉ RS iV. „Úplně v pohodě bychom to mohli využívat i jako rodinné auto – do kufru se vejde klec na psa s kočárkem najednou. Navíc nechybí dostatek odkládacích přihrádek a různých sítěk. Super jsou i menší šuplíky pod podlahou v kufru, do kterých se vejde spousta drobností, které pak nelítají po zavazadlovém prostoru,“ vypočítal.

To už se páteční ráno na Křivoklátsku přehouplo do dopoledne a liduprázdné okresky se začaly pomalu zaplňovat. Proto oba testeři společně jízdy uzavřeli, ale než se rozjeli za svými povinnostmi, stihli si dát ještě něco dobrého přímo na hradním nádvoří a projít se jedním z nejkouzelnějších českých hradů.

Během víkendových testovacích dnů si pak Iva i Jakub potvrdili to, co tušili od prvního dne za volantem mladoboleslavských vozů s označením RS. „Bylo to parádní svezení. Když chcete, můžete si užít svižnou jízdu, ale když nechcete, nevadí – čeká vás příjemné, komfortní svezení. Jak KODIAQ RS, tak ENYAQ COUPÉ RS iV jsou naprosto univerzální. Jasně, můžete si v nich zařadit, ale taky vás i s celou rodinou odvezou na dovolenou,“ shodli se na závěr.



Vyrazte na Křivoklát

Byl by hřích vyzkoušet křivoklátské okresky, ale nezajít si na samotný Křivoklát. Je to jeden z nejstarších českých hradů, úchvatný, nesmírně fotogenický. Ve své době sloužil jako reprezentační sídlo českých králů. Ale také tam bývalo vězení – za jeho zdmi byl nedobrovolně zavřený i Otec vlasti Karel IV. A rovněž královský alchymista magistr Kelly, kterému se podařilo z Křivoklátu uprchnout, jenže při útěku si zlomil nohu a přišel o ni.

Historie Křivoklátu se začala psát už za vlády přemyslovských knížat, kdy tam vyrostlo dřevěné hradiště. Později byl hrad přebudován, jenže ho poničil požár. Novou, pozdně gotickou podobu pak dostal na přelomu patnáctého a šestnáctého století. Výrazný je na Křivoklátě i otisk šlechtického rodu Fürstenberků, kteří hrad vlastnili jako poslední. Právě díky nim vznikla třeba výjimečná knihovna s padesáti tisíci svazky.

Pokud na prohlídku hradu vyrazíte, neměli byste si nechat ujít interiéry dvou gotických paláců, které tvoří nejstarší jádro hradu. Díky tomu nahlédnete i do vězení s hladomornou, kaple a Rytířského nebo Královského sálu. Zajímavé jsou i lovecké interiéry ve Velké věži nebo prohlídka hradebního systému.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

JSME
PŘIPRAVENI
NA KAŽDOU VAŠI CESTU



VÍCE NEŽ
2 800
DOBÍJECÍCH BODŮ



DOJEZD PŘES
530 KM
NA JEDNO NABITÍ



POHODLNÉ NABÍJENÍ
DOMA
PŘES WALLBOX

Elektromobilita pro nás není jen o vozech, ale o celkovém zážitku z jízdy.
Právě proto se ve ŠKODA AUTO každým dnem staráme o vaše pohodlí nejen na cestě, ale i doma.

iV

skoda-auto.cz



ŠKODA ENYAQ iV CO₂ 0 g/km; spotřeba: 15,9 – 18,4 kWh/100 km



[/skodacz](https://facebook.com/skodacz)



[/skodacz](https://instagram.com/skodacz)



[/skodacz](https://twitter.com/skodacz)



[/skodacz](https://youtube.com/skodacz)

ROZHOVOR

Michal Maroši

„Nechávám auto žít si vlastním životem.“

Patřil mezi hvězdy světových pohárů v downhillu, fourcrossu i freestyleových disciplínách horských kol a dodnes formuje nastupující generace bikerů. Adrenalin v krvi má ale ambasador ŠKODA AUTO Michal Maroši pořád, a když nesedí za řídky kola či motorky, nechává své srdce rozpumpovat za volantem modelu ŠKODA KODIAQ RS.

V kanadském Whistleru jste kdysi na kole potkal medvěda...

Bylo to znamení?

Myslím, že tenkrát o kodiaka nešlo, musel jsem si na něj nějakou dobu počkat. (smích) Už před dvaceti lety jsem ale působil v nejprofesi-

onálnějším českém týmu v historii sjezdových disciplín, kde byla automobilka ŠKODA partnerem. Tehdy jsem měl k dispozici vůz OCTAVIA 4x4, který jsem si náramně užíval.

A stejně to teď máte s modelem KODIAQ?

Maximálně! Měl jsem SUV už předtím a typově mi tenhle typ vozu na-prosto sedí. A jak se všechno vyvíjí, tak jsem byl neskutečně překvapený, co všechno má KODIAQ v sobě. Skvělé svezení, navíc s pocitem bezpečí. Parádní zrychlení a výborné brzdy, jízdu si užívám.

Jak vám pomáhají moderní vychytávky – asistence, výběr režimů?

Musím se přiznat, že jsem ze staré školy a vrcholem je pro mě tempomat. (smích) Jsem klasik a nechávám auto žít si vlastním životem. Na delší trasy si ale asistenci dopřeji a naopak na kratší úseky si občas přepnu do sportovního režimu. Poslední dobou jsem však přešel na režim Eco vzhledem k rapidním nárůstům cen pohonných hmot.

Vzpomenete si ještě na své první závodní kolo?

Na přelomu 80. a 90. let byl největší rozkvět BMX a jako tehdy každý kluk jsem měl klasické RMX z Velamosu Sobotín. Dráha tehdy byla v každém okresním městě, pamatuju závody v Šumperku, kam přijelo i 2500 lidí. Byla to božská disciplína – člověk se vybil, užil si srandu, odnesl si spoustu zkušeností a zážitků. Dneska je to už úplně jiný sport. Děti jsou odmala drilované, kola stojí desetitisíce. Už je mi to malinko cizí, i když stále pro všechny začátečníky zkušenost k nezaplacení!

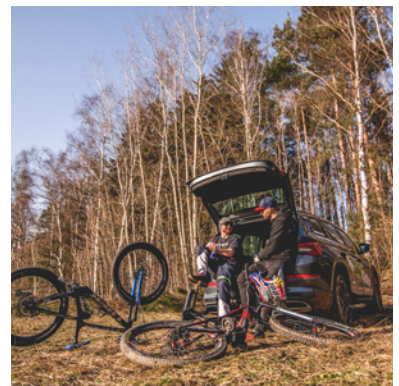
V KODIAQU

„Skvělé svezení,
navíc s pocitem
bezpečí.“





Pro Michala Marošího představuje kategorie SUV ideál. „Byl jsem neskutečně překvapený, co všechno má KODIAQ v sobě. Skvělé svezení, navíc s pocitem bezpečí. Parádní zrychlení a výborné brzdy, jízdu si užívám.“



Jaká byla cesta k downhillu?

Měl jsem štěstí, že jsem byl pro disciplínu BMX typově stavěný a dostal jsem se na světové závody. Díky tomu jsem měl možnost sledovat bouřlivý vývoj, kterým cyklistika v 90. letech procházela. Pak jsem měl chvíli pauzu, ale po nějakém roce a půl mi začalo závodění chybět. A v Praze na Proseku se tehdy začaly na bývalé lyžařské sjezdovce pořádat první závody v dual slalomu. Poprvé jsem tam jel s horským kolem půjčeným od táty, dojel jsem druhý a strašně mě to chytlo. Bylo to na lokty, hrála tam dobrá muzika a atmosféra by se dala krájet... Navíc se mi dařilo i v dalších závodech a objevila se šance dostat se k super vybavení. A když se mi podařilo vyhrát mistrovství Evropy v dual slalomu ve Špindlerově Mlýně, otevřelo mi to dveře k profesionální kariéře, která trvala bezmála dvě desetiletí.

Vaším dětským snem byl přítom motokros. Ten vám ale maminka zakázala...

Chtěl jsem moc, táta motokros jezdil, odmala jsem v tom byl. Byl to chlapský, drsný sport a současně svoboda – našlápněš a jedeš. Všechno má ale dvě tváře a táta měl za sebou hodně zranění včetně vážných, kdy strávil třeba půl roku v nemocnici. Tak mi to máma natvrdo zakázala. První motorku jsem si koupil až za vlastní vydělané peníze z proficyklistiky. Jezdím dodnes, i když času je míň a míň, ale spálený benzin má své kouzlo.

A zpětná vazba od maminky?

Nakonec nebyla, protože už jsem jezdil profesionálně downhill a bylo to asi ještě nebezpečnější než ten můj motokros. (smích) Dokonce jsem stál čtyřikrát na startu nejnebezpečnějšího závodu ve freeridu – Red Bull Rampage v Utahu.

Však se ani vám zranění nevyhnula...

Máte pravdu, bylo jich hodně. Díval jsem se u doktora do karty a je tam za dobu mé kariéry víc než dvacet zlomenin.

Když pomíneme vážné stavy, měl jste i nějaké kuriózní zranění?

Po narození syna jsem jednou závodil ve skocích ve freestylu a podařilo se mi tak nešťastně upadnout, že jsem si řídky natrhl přirození. Třicet stehů to tenkrát chtělo. Ale nakonec máme i dceru. (smích)

Během hvězdné kariéry jste se dostal na nejprestižnější tratě včetně slavných sjezdů v Americe i na jiných kontinentech.

K velkému rozkvětu singletrailových a jiných cyklistických parků dochází momentálně i v Česku. Unese příroda takový rozmach?

Je pravda, že u nás jezdí na kolech obrovské množství lidí, my Češi se umíme vředy do něčeho zbláznit. Ideálně by si lidé za to zodpovědní měli přesně definovat, co chtějí. Sáhnout vedle je jednoduché a příroda se pak může vzpamatovávat deset a víc let. Ale pokud je park dobře nadesignovaný, tak je to za mě nejlepší řešení.

Bikové areály třeba na Klínovci či Dolní Moravě vypadají hodně lákavě... Jak by měl člověk začít?

Určitě v klidu a pomalu, ideálně na singletracku. Rozhodně bych se nehnal do bikeparku půjčit si integrálku, chrániče a sjezdový speciál. To je úplně jiné ježdění. Začal bych na jednoduchých cestách, klidně si i zaplatil profesionální asistenci, instruktora, nebo se přihlásil do něja-



↑ **Adrenalin v krvi. Michal Maroš se dokázal prosadit mezi světovou elitu ve fourcrossu a downhillu MTB, v dual slalomu získal titul mistra Evropy**

kého kempu. Investice do začátku se určitě vyplatí a v budoucnu vám pomůže vyhnout se spoustě chyb včetně zranění.

Umíte si užít i jednoduchý singletrack?

I jednoduchý a zastaralý singletrack mi nabídne vyžití. Rád se svezu se ženou nebo s dětmi či přáteli. Ale na elektrokole, díky jeho rychlosti. Jinak bych spíš vybíral sjezdovou trat.

Takže hlad po adrenalinu neustává?

Neustává, a navíc technika šla tak nahoru, že si člověk může dovolit na kole neuvěřitelné věci. I to, co bylo před dvaceti lety nemyslitelné.

Elektrický pohon kol je téma, které rezonuje, zaznívají pozitivní i negativní názory. Jaká je vaše poloha?

Pro standardní ježdění bych si elektrokolo nekoupil, ale pokud bydlím pod kopcem a přijdu v pět z práce, tak mi umožní jet se rychle vyblbnout. A má ho žena, což nám konečně dovoluje společné ježdění. To bylo dřív nemyslitelné. (smích) Je ale třeba říct, že se mi nelíbí, že je na lidech vidět nedostatek respektu. Dělal jsem různé úpravy, aby se obešlo omezení rychlosti, a lidé se tak stávají nebezpečnými sami sobě i ostatním. Navíc se určité typy lidí snadno dostanou do míst, kam by nikdy nedojeli, a vlastně nevědí, proč tam jsou. To je typický vidět třeba v Krkonoších. Taková je ale doba a nějak se s tím musíme vypořádat.

Téma elektromobility zároveň hýbe i světem automotive a ŠKODA AUTO se v něm se svým modelem ŠKODA ENYAQ iV i jeho poslední karosářskou variantou COUPÉ rozhodně neztrácí. Měl jste už příležitost „elektrinu“ vyzkoušet? Jaké byly vaše dojmy?

Měl jsem ENYAQ půjčený a byl to dost zajímavý a pěkný zážitek! Motor má opravdu hezký běh a super zrychlení. Je to taková tichá, moderní raketa. Cítil jsem se bezpečně, a navíc krásně drží v zatáčkách.

NOVÁ ŠKODA KAROQ CESTA K PŘÍBĚHŮM



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Zažijte kolonu na Bée jedna

Příběhy nestačí sledovat. Je třeba je zažít. Rozjeďte se vstříc těm nejpoutavějším v inovovaném provedení modelu **KAROQ**. S **pohonem 4x4** poznáte dříve neviděná místa, s **Matrix-LED předními světlomety** zaručeně zazáříte a možná odhalíte i tajemství **virtuálního pedálu** nebo **moderních jízdních asistentů**. Rozšiřte si obzory a poznejte se osobně s naším novým SUV.

skoda-auto.cz



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA KAROQ: 4,7–8,0 l/100 km, 123,2–181,0 g/km



[/skodacz](https://www.facebook.com/skodacz)



[/skodacr](https://www.instagram.com/skodacr)



[/skodacz](https://twitter.com/skodacz)



[/skodacz](https://www.youtube.com/skodacz)

BEZPEČÍ I KOMFORT

Politickou elitu EU v Praze vozilo 55 vozů ENYAQ iV

Česká republika stojí podruhé v historii v čele Evropské unie a stejně jako v roce 2009 je ŠKODA AUTO oficiálním partnerem našeho předsednictví. Před třinácti lety měli vrcholní evropští představitelé k dispozici sedmadvacet vozů SUPERB a současná flotila představuje vizi budoucnosti: Do Prahy putovalo z Mladé Boleslavi 55 plně elektrických vozů ENYAQ iV.

„Těší nás, že můžeme navázat na partnerství, které jsme započali v roce 2009, a že při českém předsednictví budou naši zemi opět reprezentovat vozy značky ŠKODA,“ okomentoval úspěch ve výběrovém řízení Martin Jahn, člen představenstva společnosti ŠKODA AUTO zodpovědný za prodej a marketing.

Česká republika převzala předsednické žezlo v Radě EU od Francie 1. července, Úřad vlády ČR měl ale vozy k dispozici již od května. Dobu, než naše země převzala vládu nad významnou institucí Evropské unie, totiž vyplnila intenzivní příprava příslušníků Ochranné služby Policie ČR, kteří mají řízení vozů na starosti. Museli si zvyknout na všechna specifika provozu elektrických aut. K dispozici budou vozy až do konce letošního roku, poté Česko předá štafetu Švédsku, které uzavře předsednickou „trojku“ 2022–2023.

Mladoboleslavská flotila sloužila k transportu delegátů na zasedání summitu a neformálních Rad EU na úrovni ministrů v Praze. „Partnerství se společností ŠKODA AUTO velmi vítáme. Její zapojení přispěje k hladkému průběhu této významné akce a zajistí spolehlivý a reprezentativní transport evropských lídrů. Důležité také je, že doprava bude ekologická. Česká republika tak respektuje závazky a dlouhodobé trendy v oblasti ochrany klimatu,“ zdůraznil Úřad vlády ČR.



Symbolická předávka flotily vozů ŠKODA ENYAQ iV proběhla v zahradách Strakovy akademie. Na snímku vlevo člen představenstva společnosti ŠKODA AUTO zodpovědný za prodej a marketing Martin Jahn, vpravo ministr pro evropské záležitosti Mikuláš Bek



Ekologie a boj s klimatickou změnou je jedním z velkých témat, která (nejen) státy Evropy musí řešit. ENYAQ iV je symbolem nové éry automobilky ŠKODA a jejím prvním sériově vyráběným vozem, který byl od základu vyvinut jako elektromobil. Spojuje v sobě ekologický, bezemisní a téměř bezhlučný provoz s ohromující dynamikou elektromotoru a současně si zachovává přednosti typické pro vozy ŠKODA, mezi něž patří velkorysý prostor a emocionální vzhled.

Navíc se vyrábí v hlavním mladoboleslavském závodě automobilky jako jediný evropský elektromobil na bázi platformy MEB, který je produkován mimo Německo. MEB je obdobou platformy MQB pro standardní vozy vyvinutou čistě pro elektromobily a rovněž umožňuje využít jeden základ vozu pro celou řadu modelů od malého hatchbacku po sedmimístné SUV.

Úřad vlády dostal k dispozici vozy ENYAQ iV 80x poskytující maximální úroveň bezpečí a komfortu i díky pohonu všech čtyř kol. Flotila je kompletně v barvě černá Magic a s interiérem EcoSuite z udržitelných materiálů, které podtrhují ekologický akcent.

Ruku v ruce s dodávkou vozů byla věnována pozornost i podpůrné nabíjecí infrastruktuře. Přímo u pražského Kongresového centra, které je centrem oficiálního dění v rámci předsednictví, tak vznikl velký nabíjecí hub a v podzemních garážích Úřadu vlády ČR nově přibýly čtyři wallboxy. Na ostatních místech bude využíváno řešení Chargee. To spojuje vlastníky dobíjecích stanic a umožňuje dobíjení na území Česka a Evropy v síti firemních, domácích a veřejných dobíjecích stanic. Pro všechny typy dobíjení tak stačí mít na víc než dvou tisícovkách dobíjecích bodů pouze jednu kartu nebo aplikaci.

ŠKODA AFRIQ: Městské SUV s tváří pouštního drsňáka

Vzali oblíbený model ŠKODA KAMIQ a proměnili ho k nepoznání. Pětadvacítka studentů Středního odborného učiliště strojírenského ŠKODA AUTO měla jasný cíl – udělat z městského SUV pořádný závodní speciál, který by se neztratil ani v písčných dunách Rallye Dakar. Výsledkem je originální a inovativní studentský vůz ŠKODA AFRIQ, který odkazuje na původní dějiště „Dakaru“ i na to, že mladoboleslavská automobilka je od ledna 2021 zodpovědná za veškeré aktivity koncernu Volkswagen na trzích v severní Africe.



AFRIQ v detailech

1

Motor

AFRIQ sází na hnací ústrojí kompletně převzaté z modelu OCTAVIA s pohonem všech kol. Pod kapotou má zážehový dvoulitr s maximálním výkonem 190 koní.

2

Pohon 4x4

Dostat dovnitř pohon všech čtyř kol nebylo jen tak – model KAMIQ, ze kterého AFRIQ vychází, ho vůbec nemá. Nakonec se to ale povedlo.

Studenti, mezi kterými byly i tři dívky, pracovali na voze čtyři měsíce a celkem na projektu odvedli zhruba dva tisíce hodin práce. I z fotografií je zřejmé, že práce měli opravdu nad hlavu – museli svařit zadní dveře a blatníky, zvětšit podběhy kol a nárazníky, zesílit podvozek vozu modelu a výrazně zvětšit jeho světlou výšku. Rozsáhlé byly i úpravy spojené se zástavbou pohonu všech kol z modelu OCTAVIA 4x4.

Spoustu hodin zabrala práce na karoserii dvoudveřového modelu AFRIQ – museli ji vytmelit, upravit všechny hrany vozu a vyplnit spáry tak, aby pak mohli karoserii co nejdokonaleji vytvarovat. Zavařené zadní dveře jsou uvnitř přímo spojené s novou bezpečnostní klecí.

AFRIQ je už osmý studentský vůz v pořadí a i tentokrát, stejně jako v minulosti, pomáhali při výrobě inženýři a zaměstnanci z oddělení technického vývoje, designu a výroby ve ŠKODA AUTO. Vzhledem k závodnímu charakteru modelu se tentokrát mnohem více zapojili i odborníci z oddělení ŠKODA Motorsport, díky kterým AFRIQ sdílí některé prvky karoserie i interiéru se soutěžním speciálem FABIA Rally2 evo.

Zajímavý je i studentský odkaz na udržitelnost – do konstrukce vozu je plně zabudovaný systém izraelské společnosti Watergen, který umožňuje získávat pitnou vodu z okolního vzduchu. Posádka by tak díky němu měla mít kdykoliv možnost se napít chlazené a filtrované vody, bez ohledu na to, kde se vůz právě pohybuje. Inovativní systém přitom dokáže vyrobit až 20 litrů pitné vody každý den.



3

Interiér

Uvnitř najdete závodní skořepinová sedadla, šestibodové pásy a volant nebo přístrojovou desku z modelu FABIA Rally2 evo. Jízdu zaznamenávají dvě kamery.

4

Vychytávka

Skvělým nápadem je přístroj, integrovaný do konstrukce vozu a měnící vzduch až na 20 litrů pitné vody. Funguje v jakémkoliv prostředí.

5

Karoserie

Zadní dveře jsou zavařené a spojené s bezpečnostní klecí. Ve střeše je ventilační klapka a z rallye speciálu převzal AFRIQ i střešní spoiler.

Martin Slabihoudek

„Čtyřkolka pro AFRIQ? Byl to rébus, ale žáci ho zvládli.“

Martin Slabihoudek vede Střední odborné učiliště strojírenské v Mladé Boleslavi. Toto firemní učiliště je součástí ŠKODA Academy, která zajišťuje komplexní vzdělávání zaměstnanců společnosti ŠKODA AUTO a dalších žáků. Rozhovor přibližuje, jak vznikají žákovské vozy, mezi které patří i letošní AFRIQ. „Posun v kvalitě je obrovský. Žákům se daří zvládat i hodně náročné výzvy,“ říká ředitel školy.

Co je Azubi Car a jaká je historie žákovských vozů?

Azubi znamená v němčině učeň, a Azubi Car je tedy učňovské auto. První přestavba vznikla v roce 2014, AFRIQ je celkově osmým vozem. Sám jsem už u projektu pátého auta a musím říct, že jejich kvalita se za tu dobu neuvěřitelně posunula. Jen se podívejte právě na AFRIQ – jeho základem byl KAMIQ, který ovšem nemá čtyřkolku. Bez ní by byl zamýšlený dakarský speciál poloviční. Naším žákům se spolu s učiteli a mistry a za podpory celé řady kolegů a odborníků ze Škodovky podařilo najít technické řešení a dostali do něj čtyřkolku z modelu OCTAVIA. Právě podpora napříč firmou na všech úrovních dělá z Azubi Caru výjimečný projekt, který dnes už oslovuje fanoušky vozů ŠKODA po celém světě.

Jak vybíráte vozy?

Začínáme z druhé strany – výběrem žáků. Už před prázdninami hledáme nový tým a chceme, aby v něm byli zástupci tříletých i čtyřletých oborů. Finální tým 25 až 30 žáků má šanci nejen něco nového vymyslet, ale především svůj nápad za velké podpory svých učitelů zrealizovat. Na prvních schůzkách po prázdninách ladíme, jaké auto budeme vyrábět. S prvními nápady přicházejí sami žáci: Chtějí třeba sporták, kabrio nebo auto do terénu. To pak porovnáme s realitou, protože víme, jaké modely máme k dispozici. A pustíme se společně

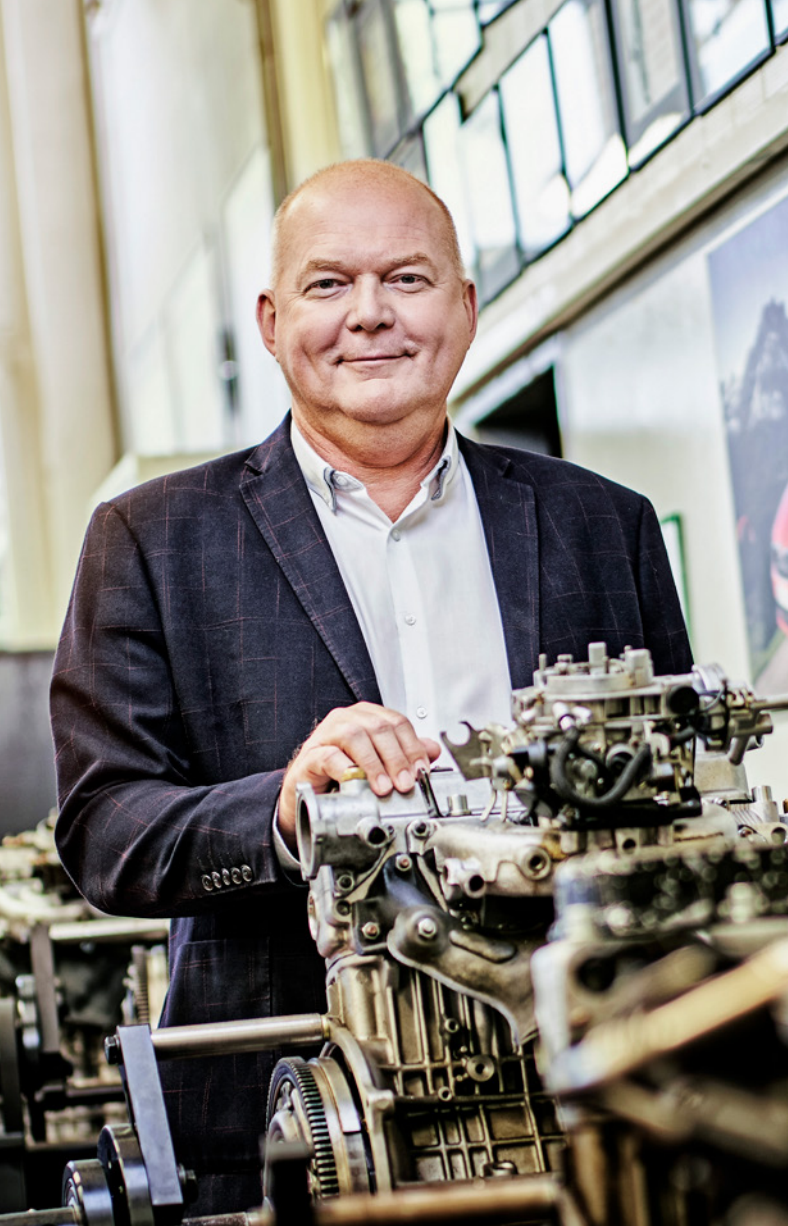
do toho. Žákovské speciály jsou samozřejmě jiné než běžná auta – nejsou homologované, takže je nikdy nevidíte na silnicích. Ale to neznamená, že byste si je nemohli prohlédnout a vyzkoušet – ukazujeme je ve škole, na různých akcích, byly vystavené třeba i ve ŠKODA Muzeu, a v rámci road show je testují novináři z celé Evropy. Jsme pyšní, že je o auta velký zájem a podívala se i do zahraničí.

Bude příští Azubi Car se spalovacím motorem, nebo elektromobil?

To je otevřené téma. Elektromobilita se rozebírá ze všech stran a všichni víme, že je technologicky velmi zajímavá a inovativní. Sedmnáctiletí žáci se však těžko mohou fundovaně pustit do něčeho, na čem se dnes podílejí stovky zkušených inženýrů. Pro nás je důležité, aby žáci získávali práci na přestavbách nové dovednosti, o které se později opřou ve své praxi. Ale abych odpověděl na vaši otázku – příští model a podoba nového Azubi Caru jsou otázkou příštích týdnů a měsíců a budou je řešit členové nového týmu.

Jak se v souvislosti s elektromobilitou a dalšími trendy, jako je robotika, digitalizace nebo konektivita, mění obory, které nabízáte?

Stejně jako jiné koncernové akademie se i my držíme aktuálních trendů. Vznikla např. potřeba propojit původně samostatné obory automechanik a autoelektrikář. Jedni skvěle ovládají karosářské kompetence



ŽÁKOVSKÉ VOZY

Kvalita přestaveb se neuvěřitelně posunula a žáci se svými učiteli a mistry zvládají i velké technické výzvy.



a údržbu motorových vozidel, ale nemohou plně ovládat elektrická zařízení v automobilu, druzí naopak skvěle obsluhují diagnostická zařízení a měření. Ideálem pro budoucnost je propojení obou specializací, a proto letos otevíráme nový obor eAutomechanik. Snažíme se také modernizovat další obory a posilovat dovednosti a znalosti žáků v oblasti elektromobility a digitalizace. Roste i význam udržitelnosti, ať už jde o vybavení interiéru vozů prvky z přírodních nebo recyklovaných materiálů nebo využívání čím dál diskutovanějších biopaliv. Celkem společnost ŠKODA AUTO ve spolupráci s Odbory KOVO za posledních sedm let investovala do rozvoje školy téměř 380 milionů korun. Obměna neprobíhá najednou, ale dlouhodobě. Průběžně zohledňujeme, jaké profese ŠKODA AUTO potřebuje, a proto v posledních letech otevíráme jeden nebo dva nové obory ročně. Nové i stávající obory se musí blížit tomu, co společnost ŠKODA AUTO čeká v příštích letech – je zřejmý odklon od klasických mechanických oborů k IT a elektromobilitě. Zároveň je ale potřeba vzdělávat i odborníky na moderní výrobní linky apod. Třeba takový mechanik seřizovač je všesměl, který je potřeba ve všech provozech, aby seřídil, diagnostikoval a správně obsluhoval potřebná zařízení a technologie.

Jaký je podle vás stav technického vzdělávání?


Jsem přesvědčen, že model výuky na naší škole přijal řadu prvků dalšího vzdělávání. Žáci tráví jeden týden výuky ve škole v rámci teorie, druhý týden mají odborný výcvik. To, co se naučí ve školních lavicích, si mohou následně vyzkoušet a osahat v dílnách a laboratořích. Vrcholem je odborná praxe v posledním ročníku, kdy jdou žáci přímo do výroby. Tato praxe probíhá na téměř 200 pracovištích ŠKODA AUTO, nejen na výrobních linkách, ale třeba i ve vývoji v Česane, v útvech logistiky, kvality nebo IT. Na těchto praxích využíváme podpory více než 450 vyškolených instruktorů odborných praxí, kteří pomáhají žákům získat nové kompetence přímo na pracovišti. Naši žáci mají možnost podívat se i do zahraničí v rámci programu Erasmus – každý rok posíláme 40–50 žáků na mezinárodní praxi, která trvá tři až čtyři týdny. Také díky tomu jsou naši žáci velmi úspěšní při absolvování závěrečných a maturitních zkoušek a v dalším studiu na vysokých školách. Projekt Erasmus využíváme také pro naše učitele, kteří v ostatních koncernových akademiích v zahraničí získávají zkušenosti, které pak přenášejí do každodenní výuky.

A stoupá zájem uchazečů o vaši školu?

V posledních čtyřech nebo pěti letech zájem několikanásobně převyšoval kapacitu školy. Jsme rádi, že si můžeme z uchazečů vybírat. Počty žáků v oborech vždy plánujeme s ohledem na budoucí uplatnění ve ŠKODA AUTO. Důležitým benefitem pro naše úspěšné absolventy je také to, že mají zaručenou pracovní smlouvu na dobu neurčitou ve ŠKODA AUTO. Tento benefit mohou žáci využít ihned po absolvování učiliště, nebo pokud si po dokončení studia na vysoké škole zvolí ŠKODA AUTO jako svého prvního zaměstnavatele.

Roste i podíl dívek?

V současné době máme 13 % dívek napříč obory, ať už se jedná o karosářky, lakýrny, seřizovačky, logistické a jiné. Chceme být pro dívky atraktivní školou nejen nabídkou dnešních oborů, ale i těch, které budeme otvírat za 5 až 10 let. Sázíme na dobrý marketing a budeme pokračovat v akcích, jako jsou dny techniky pro dívky, Girls Day nebo dny otevřených dveří.

A man with a beard and short hair, wearing a dark blue suit jacket over a white shirt, is smiling and looking back over his shoulder. He is standing in a parking garage with concrete walls and fluorescent lights. In the background, a white car is partially visible, and there are yellow and black striped safety barriers on the floor.

„Jsem člověk, který se s největší pravděpodobností do auta se spalovacím motorem už nevrátí,“ říká Jan Juchelka, generální ředitel Komerční banky.

FLOTILA

Komerční banka na cestě za uhlíkovou neutralitou

Už více než 130 z pěti stovek služebních vozů Komerční banky nese na pátých dveřích štítek ENYAQ iV. Česká banka se hodlá stát společností s nulovou uhlíkovou stopou a kompletně přechází na elektromobilitu.

Přes 130 služebních vozů je takzvané poolových, což znamená, že si je zaměstnanci půjčují podle potřeby. Zbytek mají přiřazený jednotliví manažeři nebo obchodníci jako stálé služební automobily.

Banka se rozhodla postupně obměnit svůj vozový park na elektrický před pěti lety, kdy v jejím čele stanul generální ředitel Jan Juchelka. „Sám šel příkladem a v elektrickém autě začal jezdit. Hodně tak pomohl překonat předsudky a mýty, kterých mezi lidmi pochopitelně nebylo málo,“ říká Tomáš Talaš, manažer útvaru zaměstnanec- kých služeb, který se o firemní flotilu v Komerční bance stará.

Loni se pak vedení banky rozhodlo elektrifikovat i ona poolová auta. Od letošního října tedy tuto část flotily tvoří 131 vozů ŠKODA ENYAQ iV. Zhruba polovina už jich slouží několik měsíců, další část právě dorazila. V poolové části zůstávají pouze dvě auta se spalovacím motorem na delší cesty.

„Komerční banka se zavázala být do roku 2026 uhlíkově neutrální společností. I jako značka chceme vystupovat uvědoměle a udržitelnost je nedílnou součástí naší strategie. Vyplývá z toho řada závazků, nejen ten uhlíkový, ale třeba i to, že chceme nabízet udržitelné úvěry, nebo to, jak nás vnímají investoři. Zároveň chceme, aby nás v tomto světle vnímali i naši klienti a zaměstnanci – proto přechod na elektrickou flotilu dává smysl. A ŠKODA AUTO nám dává smysl úplně stejný – je to velký lokální hráč a pro nás významný a přirozený partner už dlouhou řadu let,“ popisuje Jitka Haubová, členka představenstva odpovědná za provoz v Komerční bance.



ENYAQ iV a sedmnáct konkurentů

Generální ředitel Jan Juchelka hovoří v podobném duchu: „Chceme svým vlastním chováním ukazovat, že sami šetříme energií, máme zodpovědný přístup k podnikání, jsme dobrý korporátní občan a svědomitě se staráme o své zaměstnance. Snižování emisí CO₂ s tím jde ruku v ruce, a protože banka nemá výrobní závody s komíny, hledáme jiné oblasti, kde můžeme k udržitelnosti přispívat. Flotila služebních aut je jeden z největších takových střípků. Na vozy ŠKODA jsme dlouhodobě zvyklí – a tak bylo zcela přirozené, že i s ohledem na to, jak silně tato značka vstupuje do světa elektromobility, byla jednou z těch, které jsme oslovili pro výběrové řízení.“

ŠKODA ENYAQ iV zvítězila v konkurenci dalších sedmnácti modelů. „Celkem unikátní bylo, že jsme si je všechny v jednu chvíli nechali přivést a testovali je v běžném provozu – ve městě, na okreskách i na dálnici. Řada aut vypadla poté, co nespĺnila základní požadavek ujet alespoň 250 kilometrů po dálnici. Zajimal nás pochopitelně i design nebo praktičnost a využitelnost pro mimopracovní ježdění – naši zaměstnanci si totiž tyto vozy mohou půjčovat i pro soukromé účely. Máme tak vlastně interní půjčovnu, která je mezi kolegy velice populární,“ vysvětluje Talaš.

Elektrifikaci projde i zbytek firemní flotily, tedy služební vozy manažerů a obchodníků. Proces bude postupný a vždy, když auto dosáhne stáří šesti let, kdy se běžně mění za nové, dostane jeho uživatel nabídku na elektrickou alternativu v podobě modelu ENYAQ iV. „Téměř váhavějším případně můžeme prodloužit firemní životnost spalovacího auta o další čtyři roky. Pak už ale jiný vůz než elektrický nedostanou,“ usmívá se flotilový manažer a dodává, že manažerské vozy budou mít akumulátor s kapacitou 82 kWh, zatímco současné poolové vozy disponují kapacitou 62 kWh. I to však bohatě postačuje – z interního výzkumu vyplynulo, že 98 procent služebních jízd představuje porci menší než 150 kilometrů za den.

Zbořit mýty

Tomáš Talaš dodává, že reakce jeho kolegů na nástup elektromobility ve firmě jsou veskrze pozitivní. „Hodně přispívá právě příklad našeho generálního ředitele: Motivuje to lidi, aby si novinku sami vyzkoušeli. Byť předsudky byly velké, daří se nám osvětu dělat celkem úspěšně. Obavy z malého dojezdu se postupně vytrácejí, když lidé zjistí, že reálný dojezd postačuje pro poolové vozy i pro budoucí manažerské. Lidé si vozy půjčují opravdu hodně – už máme přes sto výpůjček pro soukromé účely na víkendy a podobně. Kolegové se dokonce vypravili i do Chorvatska nebo Barcelony.“

Přes jednoznačný cíl provozovat kompletně elektrickou flotilu služebních aut si v Komerční bance uvědomují, že věc je nutné pojímat citlivě, postupně a nenařizovat přechod jako okamžitou povinnost. „Lidem se musí dát čas, aby si mohli zvyknout. Potřebují zjistit, jak báječně se s elektromobilem jezdí, přesvědčit se, že mají kde dobít. Panuje tu spousta předsudků, které my jako vedení firmy musíme rozptýlit – třeba už jen tím, že lidem nabídneme možnost elektrické vozy používat a tím jim ukážeme, oč lepší a zajímavější zážitek to v porovnání s konvenčními auty je. Jedině tak rozptýlíme obavy z toho, že auto nemá dostatečný dojezd a že s ním člověk zůstane třet na cestě a nebude mít kde dobít,“ vysvětluje Juchelka.

Zaměstnanci Komerční banky mají k elektromobilům nabíjecí karty, které pokrývají tři největší tuzemské poskytovatele do-

PRAXE

Předsudky vůči elektromobilům byly velké. Jak ale přibývají zkušenosti, výrazně se to změnilo.



„Kolegové si naše elektromobily hodně půjčují, dokonce s nimi vyrazili i do Chorvatska nebo Barcelony,“ usmívá se Tomáš Talaš



☒ „Komerční banka se hlásí k udržitelnosti. A jedním z kroků je i přechod na elektrickou flotilu,“ říká Jitka Haubová

bíjení. I na delších služebních cestách je tak snadné doplnit energii. Banka vybudovala v centrále v pražských Stodůlkách, v budově na pražském Václavském náměstí a u svého školicího střediska u Benešova síť vlastních nabíječek a další svižným tempem přibývají, především v regionech. Plán je mít ke každému vozu jednu nabíjecí stanici, v hlavním městě pochopitelně víc. Dnes je k současným více než 130 vozům k dispozici 180 nabíječek. Navíc má banka připravený scénář pro přechod manažerské flotily na plně elektrickou – u každé regionální pobočky vznikne příslušný počet nabíječek a zaměstnanci se služebním vozem k tomu dostanou možnost pořídit se domácí wall-box se zvýhodněním.

Chytré a ještě chytřejší auto

Konkrétní zkušenosti z několikaměsíčního používání elektrických vozů ENYAQ iV má procesní analytik hotovostních operací Aleš Řápek, který podle svých slov v typickém měsíci absoluuje čtyři až šest služebních jízd. „Vyhovuje mi komfort i na dlouhých cestách a obsáhla sestava asistenčních a bezpečnostních prvků. Špičkové je zrychlení – zvláště po přesednutí zpět do auta se spalovacím motorem je dobré to mít třeba při předjíždění na paměti. Nezvyk je zprvu také to, jak je vůz tichý.“

Generální ředitel Jan Juchelka sám služebním vozem ŠKODA ENYAQ iV jezdí a nemůže si ho vynachválit. „Každému bych ze srdce přál, aby to na vlastní kůži zažil. Ten zážitek z dynamiky jízdy, z akcelerace, manévrovacích schopností v kombinaci s tím, že nezahlučujete okolí zplodinami. Osobně mi ENYAQ iV připadá mnohem chytřejší než

ta nejpropracovanější klasická auta. A to nejždíme tou nejdražší verzí. Na autě je vidět, že výrobce už při jeho navrhování myslel na to, aby zážitek z jízdy byl jiný. Vynikajícím způsobem je provedené ovládání a nepřestávám obdivovat minimalisticky ztvárněný interiér. Působí to na mě velice osvěžujícím dojmem,“ neskrývá své nadšení.

Když už není cesty zpět

Jitka Haubová má s elektromobilitou už několikaleté zkušenosti – jde podle ní o moderní a ekologický trend, který je ideální pro jízdu ve městě, do práce, za zábavou. „V práci můžeme pohodlně nabíjet a doma máme na domě vlastní fotovoltaiku, takže energii doplňuji bez nákladů. Příjemné je, že elektromobil lze například v Praze zaparkovat i na modrých zónách. Oceňuji svižnou jízdu, úžasné zrychlení a dnes už i nijak zdlouhavé nabíjení, byť delší cesty je třeba plánovat. Budovností elektromobility ale nejsou jen auta, ta jsou jen součástí bezemisní dopravy. Neměně podstatné je, jak se staví města, jak moc se v nich dojíždí, v jaké míře lidé dopravní prostředky sdílejí. V tom máme ještě velký kus cesty před sebou,“ říká Haubová.

Také Jan Juchelka o sobě tvrdí, že není jen nekritický elektromobilní fanda. „Jsem člověk, který se s největší pravděpodobností do auta se spalovacím motorem už nevrátí. Elektromobilita pro mne představuje totální proměnu zvyků a návyků spojených s přesouváním se z místa na místo. Ale přiznávám, že i v mém případě je tam malý červík nejistoty a obav z toho, že nebudu mít kde nabít. Přál bych si, aby u nás infrastruktura vznikala mnohem rychleji,“ říká generální ředitel Komerční banky a spokojený řidič vozu ŠKODA ENYAQ iV.

ŠKODA KAROQ

Připraven na všechno

Na první pohled se jeví jako menší bráška velkého modelu KODIAQ. ŠKODA KAROQ ale hraje v segmentu SUV suverénní part, o čemž svědčí i víc než půl milionu prodaných vozů po celém světě. A letošní omlazení po čtyřech letech od uvedení na trh přineslo ještě sebevědomější vzhled, bohatší výbavu i větší důraz na udržitelnost a ekologii.

Foto: Kateřina Habrunová

Při detailním pohledu se dokonce může zdát, že KAROQ svého mohutnějšího příbuzného směle dorostl. Přední část vozu působí výrazně mohutnějším dojmem a střešní spoiler opticky protahuje siluetu auta. Vůz si přesto zachovává kompaktní rozměry, které oceníte zejména v městském prostředí.

Co nového přinesl facelift? Zásadní změny zaznamenáme při pohledu zepředu. Šestihránná maska chladiče a užší světlomety příjemně trknou do očí a novinkou jsou vzduchové kanály před předními koly pro lepší proudění vzduchu podél vozu. Nového tvaru se dočkaly koncové svítilny a změnou prošel i spoiler vzadu.

Právě aerodynamika a s ní spojená spotřeba (a zátěž životního prostředí) byly pro designéry na první pohled velkým tématem. K tomu, aby byl KAROQ méně hladový, teď přispívá také spodní kryt motoru, kryt nádrže i nová kola. Součinitel odporu vzduchu byl tak snížen o 9 % na hodnotu $c_x 0,30$, což je na kategorii SUV mimořádné. A dolů šla mimořádně i průměrná spotřeba – až o 0,7 litru na 100 km!



Video z představení
vozu



Kola na střechu? Ideální způsob přepravy více jízdních kol dnes představuje nosič umístěný na tažném zařízení. Oceníte ho nejen při nakládání kol (zejména elektrických), které je tak daleko jednodušší. Díky menšímu aerodynamickému odporu potěší i nižší spotřeba. Jednoduchý systém navíc umožňuje sklopit naložený nosič, což zajistí volný přístup do zavazadlového prostoru. Podívejte se na nabídku nosičů v e-shopu ŠKODA.

Velkorysý prostor pro všechny a na všechno

Pokud jde o pohon, nově může mít KAROQ pod kapotou jeden z pěti známých agregátů, dva vznětové a tři zážehové s výkonem od 110 do 190 koní. A přitom i nejsilnější 2.0 TSI s výkonem 190 koní si na sto kilometrech vezme jen kolem osmi litrů.

Téma udržitelnosti přijal za své i interiér, jehož materiály jsou buď plně recyklovatelné, či přímo recyklované – většinou z PET lahví. A podobně jako motorizace, i vnitřní prvky si zachovávají konzervativnější charakter a milovníky starých dobrých pořádků potěší ovládání klasickými kulatými voliči. Pocit „domova“ vás ostatně zalije hned při prvním usednutí do příjemně tvarované sedačky.

Interiér nabízí dostatek prostoru i pro čtyřčlennou rodinu a KAROQ suverénně boří mýty o tom, že se jako rodinný vůz neužívá. Do zavazadlového prostoru sice nenapěchujete 720 litrů jako u modelu KODIAQ, nicméně 521 litrů je stále hodně solidní objem, a pokud zvolíte sedadla VarioFlex, můžete kufr zvětšit až na 588 litrů. Variabilitu interiéru navíc umocňují tři samostatně sklopná zadní sedadla.

S asistenty bezpečně do cíle

Příjemný pocit z vozu nezмізі ani za volantem po vyjetí na silnici a o jízdní pohodu se postará celá řada pomocníků. Tzv. Travel Assist obsahuje celou řadu asistenčních systémů, které přispějí ke klidnější a bezpečnější jízdě. Prediktivní tempomat rozšiřuje funkce adaptivního tempomatu a kromě situace před vozem upravuje rychlost i na základě rozpoznání dopravních značek a mapových podkladů z navigace. Díky tomu umí zpomalit při vjezdu do obcí, před kruhovým objezdem, zatáčkou či odbočením.

Zejména při jízdách na delší vzdálenosti pak oceníte adaptivní vedení v jízdním pruhu nebo vylepšenou verzi rozpoznávání dopravních značek. Front Assist upozorňuje na hrozící kolizi s jiným vozidlem, chodcem či cyklistou a v nouzi sám začne brzdit. A nechýbí ani proaktivní ochrana cestujících. Pomocí Front Assist v předním nárazníku vůz v situaci, kdy hrozí kolize, přitáhne přední bezpečnostní pásy, přivře okna, zavře střešní okno a spustí varovná světla. A s parkovacími senzory vpředu i vzadu a zadní kamerou už pro vás žádné místo nebude příliš malé.

Už ve standardní výbavě ŠKODA KAROQ počítejte s LED světly a ve vyšších řadách oceníte inteligentní technologii Matrix-LED, která umí upravit světelný kužel tak, aby ostatní účastníci silničního provozu nebyli oslněni a vy měli výhled v maximálním světelném výkonu.

Vychytávky? Jak je libo

Asi každý, kdo někdy řídil auto z Mladé Boleslavi, možná až nechápavě kroutil hlavou nad množstvím Simply Clever vychytávek, které u konkurence jednoduše nenajdete. A nový KAROQ není výjimkou.

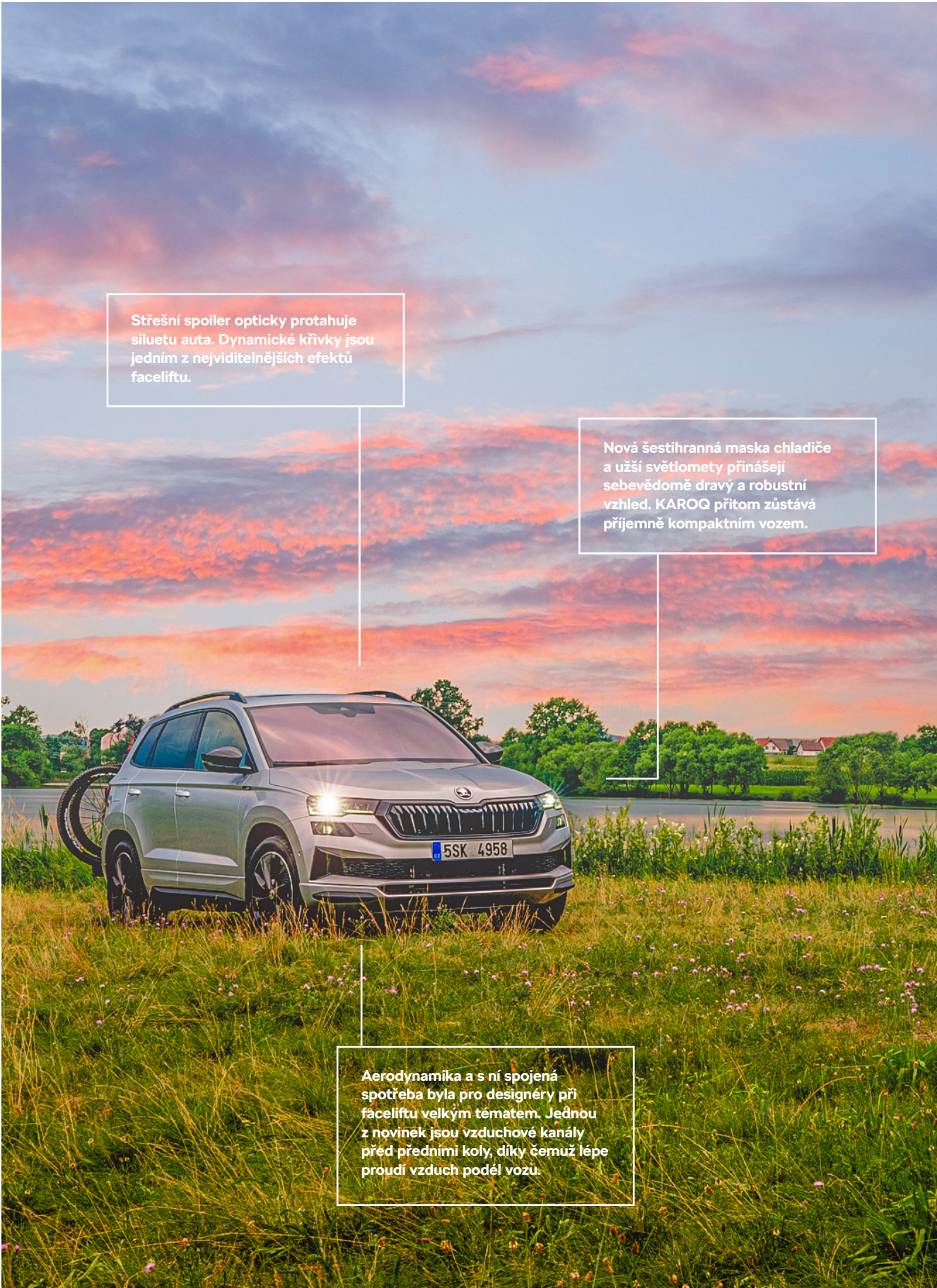
Co nás zaujalo? Tak třeba sklopná loketní opěrka s držákem nápojů uprostřed zadní řady sedaček. Nebo vyjímatelná polička Easy Open v prostorném Jumbo Boxu, který se nachází v přední loketní opěrce. Je ideální pro odložení drobností, které je dobré mít po ruce, pohodlně zde ale umístíte i půllitrovou PET lahev, kterou pak otevřete jednou rukou, aniž by se protáčela.



Stále chladné nápoje i potraviny, nebo naopak stále teplé jídlo. S našim termoelektrickým chladicím a ohřevným boxem v jednom žádný problém! Objem 15 litrů nabízí dostatečnou kapacitu pro jakýkoli výlet, a protože ho lze pásem bezpečně uchytit na libovolné zadní sedadlo, budete mít svěží občerstvení stále po ruce



Vnitřní prostor ŠKODA KAROQ nabízí dostatečný jízdní komfort i pro čtyřčlennou rodinu. Na zadní sedadla přitom pohodlně umístíte dvě dětské autosedačky a třeba chladicí box, díky kterému se na cestě příjemně osvěžíte.



Střešní spoiler opticky protahuje siluetu auta. Dynamické křivky jsou jedním z nejviditelnějších efektů faceliftu.

Nová šestihránná maska chladiče a užší světlomety přinášejí sebevědomě dravý a robustní vzhled. KAROQ přitom zůstává příjemně kompaktním vozem.

Aerodynamika a s ní spojená spotřeba byla pro designéry při faceliftu velkým tématem. Jednou z novinek jsou vzduchové kanály před předními koly, díky čemuž lépe proudí vzduch podél vozu.

V sychravých dnech oceníte deštník připravený v přihrádce pod sedačkou spolujezdce a o to, abyste nikdy nezůstali bez energie, se v přední části vozu postará 12V zásuvka, dva USB-C datové porty a bezdrátová nabíječka smartphonu, navíc se zesílením signálu přes LTE anténu auta. Pro cestující vzadu je k dispozici trojice nejpoužívanějších konektorů pro nabíjení – USB-C port, dvojice zásuvek na 230V a klasická autozásuvka na 12V.

Co naopak oceníte ve slunných dnech, bude elektricky ovládané panoramatické střešní okno s kompletně otevírací přední částí, díky kterému ucítíte vítr ve vlasech a zakusíte pocit svobody. A pokud je slunce příliš, zastíníte interiér roletkou.

Dodatečný prostor pod podlahou kufru

Příjemné doplňky na vás čekají i v zadní části vozu. V situacích, kdy se chystáte naložit auto až po okraj a s plnou náručí zavazadel či nákupu zoufale šmátráte po otevření kufru, oceníte virtuální pedál pro otevření zavazadlového prostoru. Stačí jednoduché gesto špičkou boty pod nárazníkem, a víko se samo otevře.

Sympatickým detailem v zavazadlovém prostoru je mezipodlaha, která tvoří dno kufru na úrovni nákladové hrany. To usnadňuje manipulaci s těžším nákladem a současně nabízí skrytý úložný prostor pro různé drobnosti. A vysloveně praktický je třeba oboustranný koberec – s textilní a gumovou stranou pro různé potřeby použití. A to samozřejmě platí i o síťovém programu a dalších doplňcích pro snadnou organizaci zavazadlového prostoru.

Na kola? S radostí

Na přání pak můžete mít elektronicky ovládané tažné zařízení, které pro použití odjistíte tlačítkem v zavazadlovém prostoru. Pokud není

PARTÁK

Nový KAROQ je sebevědomé SUV do každé situace.



potřeba, zaklapnete jej pod zadní nárazník. A tuhle vychytávku máme jako aktivní rodina možná vůbec nejraději. Často totiž vyrážíme do přírody i s jízdními koly, ale při představě namáhavého kotvení bicyklů na střešní nosič jsme naše plány často měnili na pěší varianty.

S tažným zařízením a originálním ŠKODA nosičem jízdních kol jsme objevili novou dimenzi v možnostech transportu kol. Jednoduchý systém ukotvení „na kouli“ zvládne každý, kola sedí na svých místech během okamžiku a sklopný systém navíc umožňuje plnohodnotný přístup do kufru i v momentě, kdy je nosič plně naložený. A pokud vyrazíte sólo jen s jedním kolem, díky variabilitě vnitřního prostoru není problém uložit stroj na sklopená zadní sedadla.

Nový KAROQ je zkrátka skvělý parták do každé situace. Se sympaticky atraktivním vzhledem sebevědomého SUV, stále kompaktní velikostí a nepřebernou řadou praktických vychytávek, které vám usnadní cestování za poznáním i za sportem.



↑ Udržet na cestách v autě pořádek nebývá jednoduché, zvláště pokud máme malé spolujezdce. S malým odpadkovým košem konečně můžete říct nepořádku dost! Drobnou, ale o to praktičtější SIMPLY CLEVER vychytávku umístíte do kapsy bočních dveří, a interiér bude pořád jako ze škatulky



↑ Že je KAROQ jen menším bráščkou obřího vozu KODIAQ? Zdání klame. Na náš cyklovýlet jsme jeli se třemi kufrů a cyklovozíkem pro nejmenšího účastníka zájezdu a 521 litrů objemu zavazadlového prostoru spolklo všechna zavazadla jako hladový medvěd





Ať už táhnete vozík, či dítě samo šlape, vždy se snažte vybírat trasu v nenáročném či mírnějším terénu s rovinatějším profilem.

Jednou stopou za dobrodružstvím

Cyklistika se v Česku těšila velké oblibě snad od momentu, kdy praotcové značky ŠKODA AUTO Václav Laurin a Václav Klement odstartovali na konci 19. století v Mladé Boleslavi výrobu jízdních kol Slavia. O opravdový boom se ovšem postarala pandemie koronaviru a dnes platí, že „kdo nešlape, není Čech“!

Dopady pandemie se projeví – podobně jako v mnoha jiných oblastech – výrazným nedostatkem materiálů i dílů v cykloprůmyslu a sehnat nové kolo byl ještě nedávno téměř nadlidský výkon. Vždyť k potřebnému vybavení neměli šanci se dostat ani hvězdy z profipelotonu! Situace se však již pomalu začíná stabilizovat a nabídka se opět rozšiřuje.

Říká se, že nejlepší pohled na svět je ze sedla – a o tom cyklistickém to platí stejně jako o koňském. Jízda na kole je ideální volnočasovou aktivitou, a navíc byste asi jen těžko hledali další sportovní odvětví, které lze provozovat už s dětmi ve velmi útlém věku. Samozřejmě je ale třeba držet se určitých zásad, aby rodinná pohoda vládla i poté, co vrátíte kola na nosič vašeho auta.

Už nejmenší děti můžeme vozit v cyklovozíku – buď ve speciální sedačce, či ve „vajíčkové“ autosedačce, kterou lze do vozíku instalovat. Větší špuntí (od doby, kdy dítě samo

sedí, do zhruba 22 kg) mohou jezdit v cyklosedačce umístěné buď vpředu, nebo vzadu (což je v současnosti rozšířenější způsob). A nedlouho poté, co se dítě naučí stabilní chůzi, je možné pořídit mu odrážedlo, které je ideálním způsobem, jak se naučí udržet rovnováhu. A už zhruba od tří let je možné dítě učit jezdit na šlapacím kole. A zároveň není problém absolvovat s dětmi společné vyjíždky, vždy je ale třeba pečlivě plánovat a brát zřetel především na nejmenší členy cykloskupiny!

U nejmladších dětí je nutné počítat s tím, že se po čase začnou nudit a budeme muset vymýšlet náhradní program – ideální trasa proto vede kolem dětského hřiště. Ať už táhnete vozík, či dítě samo šlape, vždy se snažte vybírat trasu v nenáročném či mírnějším terénu s rovinatějším profilem. Délka výletu by neměla překročit 20 až 40 km, samozřejmě vždy s ohledem na kondici malých výletníků.

Samostatnou kapitolou cyklistiky s dětmi je bezpečnost. Cyklovozíky už mohou legálně na silnici, ale vjet s kolem a dítětem v závěsu do provozu je stejně zbytečný hazard. A to samé platí o nejmenších cyklistech, jejichž dráhu může velmi jednoduše změnit třeba vítr. Proto je dobré volit trasy výletů po cyklostezkách, na nichž je provoz

ABY VAŠE ŠKODA ZŮSTALA ORIGINÁLNÍ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Využijte
až 20% slevy
z Šekové
knížky.



Platí pro vozy ŠKODA
starší 4 let

S Šekovou knížkou ušetříte až 20 % za servis, díly i příslušenství.

Pokud máte vůz ŠKODA starý 4 nebo více let a chcete ušetřit peníze za opravy nebo výměnu opotřebovaných dílů, pak je Šeková knížka plná slev určena právě vám. Šeková knížka obsahuje kupony s až 20% slevou na materiál i práci u nejběžnějších oprav a řadu dalších výhod pro vás. Dopřejte svému vozu opravdu profesionální péči v autorizovaném servisu ŠKODA.

Pokud Šekovou knížku ještě nemáte, je pro vás zdarma připravena v našem servisu.



 **ŠKODA** Service

www.sekova-knizka.cz

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacr

Na kole do jižních Čech



1

Z Budějovic na Hlubokou

Jedna z nejoblíbenějších cyklostezek v jižních Čechách vede po levém břehu Vltavy z Českých Budějovic přes Karlův hrádek do Hluboké a Purkarce. Trasu po asfaltovaných cestách v délce přes dvacet kilometrů můžete naplánovat i pro malé výletníky, navíc vyjma krátkého úseku v Bavorovicích pojedete mimo silniční komunikace.

Stezka je proto vhodná zejména pro rodiny s dětmi a na trase nečeká ani žádný kopeček. Stezka vede po břehu Vltavy a částečně se vine i mezi rybníky. Podél cesty je možnost občerstvení a dalších sportovních aktivit. Atraktivní tečkou výletu pak může být návrat do místa startu lodí.



2

Krajinou třeboňských rybníků

Pokud hledáte cyklistický ráj, pak když zvolíte Třeboň a okolí, nemůžete sáhnout vedle. Rovinatý charakter vyhlášené krajiny rybníků je přímo předurčen pro vyjížďky, které zvládnou všichni včetně rodin s dětmi. Nenáročné trasy navíc často vedou mimo silniční dopravu či po málo frekventovaných silničních třetí třídě.

Vyzkoušejte cyklotrasy Lužnice (Lužnická) č. 1012 či 1010, které vás zavedou přímo do srdce CHKO Třeboňsko. Nebo se nechte vést meandry Lužnice až do Týna nad Vltavou, případně sledujte tok Nežárky. Přímo městem Třeboň prochází dálková cyklotrasa Rožmberské dědictví a v těsném okolí vede také trasa Třeboňsko–Waldviertel, která vás zavede až do Rakouska.



3

Adrenalin ve Frymburku

Dávka adrenalinu pro zkušené, ale také rekreační cyklisty je připravena na tratích u Frymburku. První jihočeský singletrack na břehu přehradní nádrže Lipno nabízí z vrcholu Marta parádní pohled na naši největší vodní plochu a na své si tam přijdou jak zkušení bikeři, tak začínající jezdci a děti od deseti let.

Frymburský singletrail je sjízdný a bezpečný i na běžném horském kole. Trať vede (a mírně klesá) lesem, není třeba příliš šlapat ani brzdit – jen si užívat terénních vln a klopených zatáček. Ale zkušení jezdci si tam i dosyta zaskáčou.



4

V rybích stopách

Kde jinde najít cyklotrasu s rybářskou tematikou než v jižních Čechách! Dvacetkilometrový okruh kolem Vodňan vede českobudějovickou pánví kolem několika rybníků a mlýnů, s jejichž historií návštěvníky seznamují informační tabule na trase.

Svou soustavou rybníků se mohou Vodňany přinejmenším rovnat Třeboňsku – ne nadarmo se honosí přízviskem České Benátky. Kromě vodních ploch a kapřích hřbetů si ovšem užijete i výhledy na hřebeny Píseckých hor, Blanského lesa s nejvyšším vrcholem Klet a za příznivých podmínek i Novohradských hor. Z přílehlého vrcholu Svobodná hora navíc můžete dohlédnout až na Šumavu.



5

Po hlavě Českou Kanadou

Bikepark Hradiště u Nové Bystřice v České Kanadě nabízí čtyři tratě různých obtížností. I v náročných pasážích, jako jsou skoky, úzké lávky a technické sjezdy, ale nabízí bezpečnou variantu – objezd či přejezd – a kopec tak mohou sjet i méně zdatní bikeři.

Pro vyhledavače vzrušení ale není nouze ani o velké skoky a atraktivní pasáže, však se na výstavbě bikeparku podílel i vítěz Českého poháru ve sjezdu horských kol Alexandr Sidor. Stačí mrknout na názvy tratí – Family, Flow, Hard a Nort Shore – a máte jasnou představu, co vás na kopci čeká. Cestu na start navíc zajistí lanovka, která ušetří síly na další dávku adrenalinu.



6

Záblesk stříbra u Ratibořských Hor

Okolí obce Ratibořské Hory nedaleko Tábora se může pochlubit historií těžby stříbra. Po stopách středověkého dobývání drahých kovů se dnes můžeme vydat i na kole – po trase naučné stezky Stříbrná osmička. Trasa je svou délkou přes 50 km určena pro zdatnější jezdce.

V krajině tvoří trasa stezky ležatou osmičku a připojit se na ni můžete ideálně v Sudoměřicích u Tábora nebo v Mladé Vožici. Nachází se na ní celkem 13 zastavení, kde se seznámíte s tím, jak se v minulosti utvářel charakter území v okolí Ratibořských Hor a Mladé Vožice, odkud se od šestnáctého století do počátku století dvacátého vytěžilo celkem 120 tun stříbra.

PŘEDSTAVUJEME

MONTE

FABIA a spol. ve sportovním kabátku



FABIA je auto stvořené pro řidiče, kteří si chtějí vychutnat jízdu a užít si řízení se vším všudy. Dravost je součástí její DNA a ani ve čtvrté generaci se to nezměnilo – tím spíš, když ji navrch okořeníte ještě sportovním provedením MONTE CARLO, které má v mladoboleslavské automobilce už téměř devadesátiletou tradici.

PŘEDSTAVUJEME

TE CARLO



V nabídce značky ŠKODA zdobí označení MONTE CARLO více modelů. Vedle modelu FABIA jsou to i vozy SCALA a KAMIQ, které ho získaly v roce 2019. Všechny jsou na silnici nepřehlédnutelné díky výrazným prvkům designu. Ty odkazují k Monte Carlu jako místu hvězdných úspěchů značky ŠKODA.

Ostatně právě v ulicích monackého knížectví se na konci června trojice modelů v provedení MONTE CARLO předvedla při novinářské prezentaci. Na té nechyběla ani legendární ŠKODA 130 RS, která na Azurovém pobřeží triumfovala v roce 1977, když v Rallye Monte Carlo obsadila první dvě místa ve své kategorii.

Typické černé prvky

Na úspěchy z Monte Carla odkazovala v roce 2011 první FABIA MONTE CARLO, která od svého uvedení vždy dokonale kombinovala sportovní vzhled s výbornou výbavou. A s každou další generací znovu a znovu oslovovala milovníky sportu a aktivního životního stylu.

Čtvrtá generace vozu FABIA vypadá sama o sobě velmi dynamicky – pomáhá tomu delší, nižší a širší karoserie. Ovšem provedení MONTE CARLO šponuje emoce ještě o fous více. Nejen díky specifickému přednímu a zadnímu nárazníku, ale i zásluhou nádherných 16" kol Proxima. A v nabídce jsou i 17" kola Procyon s aerodynamickými kryty v černém provedení, nebo dokonce 18" kola Libra.

FABIA MONTE CARLO zaujme i dalšími doplňky s ryze sportovním nábojem a v typicky černé barvě – difuzorem a nápisem ŠKODA, rámečkem masky chladiče mezi hlavními světlomety, kryty zpětných zrcátek nebo lištami prahů. Celkový dojem dotvářejí tónovaná zadní a boční okna nebo černě lakovaná střecha na objednávku. A kdybyste si přesto nebyli jistí, vše korunuje speciální plaketka

DESIGN

FABIA MONTE CARLO se pyšní opravdu špičkovou aerodynamikou – její hodnota je nejlepší mezi malými vozy.



MONTE CARLO, umístěná na boku vozu. Mimochodem štítek najdete i uvnitř vozu na volantu.

Špičková aerodynamika

Aerodynamické prvky nemá FABIA MONTE CARLO jen na ozdobu. Naopak – pyšní se špičkovou aerodynamikou. Koneckonců hodnota součinitele čelního odporu vzduchu, která je měřítkem kvality tvarů vozu z hlediska obtékání karoserie, činí 0,28, což je nejlepší hodnota mezi malými vozy. Napomáhají tomu i speciální „žaluzie“ před chladičem motoru, které při nízkých nárocích na chlazení uzavřou přístup vzduchu k chladiči a zlepšují tak jeho obtékání.

Na černou barvu sází provedení MONTE CARLO i v interiéru, kde přitom černou rozjasňuje řada červených detailů, což působí velmi mladistvě. Červená je třeba vodorovná lišta palubní desky, orámování části středové konzoly, madla dveří a tuto barvu najdete i na nově tvarovaných sportovních sedadlech s integrovanými opěrkami hlavy. Stejnou barvu má ambientní LED osvětlení.

Dojem z vnitřku vozu dotváří měkký materiál s dekorativním prošitím, který je na přístrojovce použitý vůbec poprvé. Koženku s karbonovým vzhledem najdete také na loketních opěrkách předních dveří. Sportovní ambice podtrhují kryty pedálů se vzhledem ne-rezové oceli.

Bezpečnost a pohodlí

Kromě designových detailů, parádních barev a jedinečných materiálů se FABIA MONTE CARLO od běžného provedení stejného modelu liší i špičkovou výbavou. Samozřejmostí je samočinná klimatizace, tříramenný multifunkční volant obšitý kůží, další kožené prvky a množství bezpečnostních a asistenčních systémů.

Špičkou mezi nimi je balíček Travel Assist, který umožňuje částečně automatizovanou jízdu nebo automatické parkování díky tomu, že adaptivní tempomat, ultrazvukové senzory a kamery propojuje se systémem pro udržování v jízdním pruhu. Součástí výbavy jsou rovněž Bi-LED přední světlomety a mlhové světlomety, až devět airbagů a na přání virtuální kokpit s novým, sportovnějším designem režimů zobrazení.

Co se týká motorů, jejich paleta v podstatě kopíruje standardní provedení modelu FABIA. Na vrcholu nabídky motorizací je čtyřválec 1.5 TSI EVO s výkonem 110 kW, díky kterému dokáže FABIA MONTE CARLO uhánět rychlostí až 225 km/h a na „stovku“ zrychlí za pouhých osm sekund.

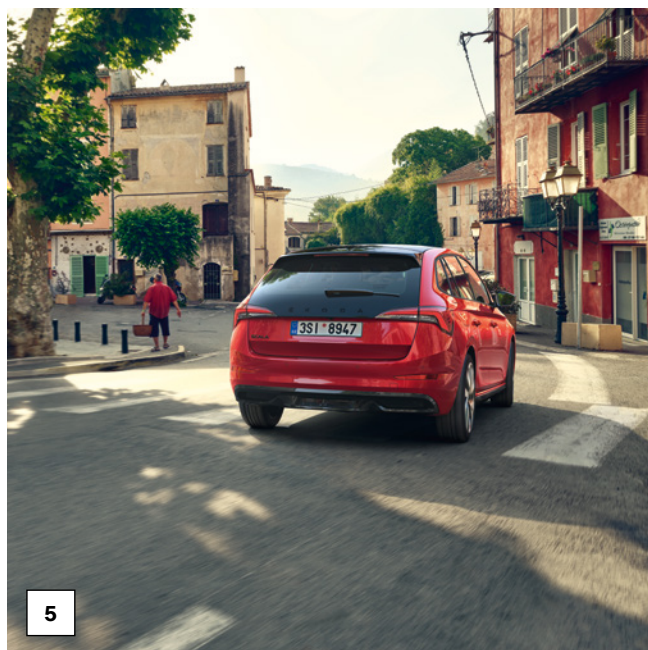
Liší se drobnostmi

I když FABIA hrála během představování v Monaku první housle, svůj lesk vedle ní neztratily ani další modely v dynamicky strženém kabátku MONTE CARLO. Přestože je základní recept vždy stejný, v pár drobnostech se od sebe přece jen liší.

KAMIQ se například vyznačuje výraznějším předním spoilerem i zadním difuzorem, zatímco SCALA volí vpředu místo černého spoileru drobnější členěné černé prvky. A rozdíl je také v kolech – FABIA dává zákazníkům na výběr z kol ve třech velikostech (16", 17" nebo 18"), KAMIQ a SCALA mají kola ve dvou velikostech (17" a 18").



1. KAMIQ MONTE CARLO zaujal nejen v monackých ulicích sportovnějším vzhledem, ke kterému pomáhá i výraznější přední spoiler
2. Uvnitř modelů hrají prim sportovní sedadla s integrovanými opěrkami, čalouněná potahem Monte Carlo. Speciální design má i přístrojovka
3. Podvozek při ostřejší jízdě v serpentínách okolo Monaka skvěle fungoval a staral se o zábavné, příjemné svezení. SCALA MONTE CARLO díky němu v zatáčkách neztrácela tempo – naopak hladce si s každou z nich poradila, výborně držela stopu a vykroužila perfektní oblouk
4. FABIA MONTE CARLO byla na úzkých silnicích jako doma
5. Zád modelu SCALA MONTE CARLO poutala pozornost prodlouženým sklem pátých dveří i sérií černých prvků – spoilerem, difuzorem nebo lakovaným nápisem ŠKODA





**ŠKODA Motorsport:
Legenda proti
Mistrovi**



Hvězdné chvíle značky v Monaku

Model ŠKODA 130 RS patří mezi nezpochybnitelné mladoboleslavské legendy. V lednu 1977 psal historii na Rallye Monte Carlo, když si za jeho volantem ve třídě do 1300 cm³ dojely dvě posádky pro zlato a stříbro. Není divu, že si tuto hvězdnou chvíli ŠKODA AUTO ráda připomíná – právě i díky speciálnímu provedení MONTE CARLO určenému těm příznivcům značky, kteří mají vášeň pro motoristický sport.

Slavné „ereso“, které z Monaka navrch přivezlo rovněž dvanácté a patnácté místo v absolutní kvalifikaci, v níž pokořilo i podstatně silnější speciály, se tímhle husarským kouskem zapalo do historie značky zlatým písmem. Jenže označení MONTE CARLO je ještě mnohem starší a na vozech ŠKODA se objevuje už celých 86 let.

Automobilka ho poprvé použila na jaře roku 1936, když poslala na Rallye Monte Carlo svůj roadster POPULAR MONTE CARLO. Zdeněk Pohl a Jaroslav Hausman tehdy vyrazili na Riviéru pořádnou oklikou – o úspěchu v soutěži nerozhodovaly jen body za výkony podané na území Monaka, hodnocena byla i délka a náročnost trasy z několika různých startovacích měst. Byly mezi nimi například Palermo, Tallin, Bukurešť nebo Stavanger – česká posádka si zvolila Atény.

Do cíle se tenkrát dostalo 72 ze 105 posádek, sehraná česká dvojice byla celkově druhá. A to ještě Pohl s Hausmanem nenahlásili nepovolenou opravu vítězného italského vozu, které byli svědky v Budapešti. Mohli zvítězit, ale k udávání soupeřů se nesnížili.

Potřetí se Starou dámou. A na třech tratích



Peloton za červeným ředitelským vozem ŠKODA ENYAQ, zuřivé fandění legendárního fanouška Didiho a zážitek, který z hlavy jen tak nedostanete. Cyklistický závod L'Étape Czech Republic by Tour de France nechá v červnu 2023 už potřetí tisícům amatérských závodníků okusit atmosféru nejslavnějšího závodu planety – v těsné blízkosti Prahy.

L'Étape je festivalem cyklistiky a záleží na každém jezdcí, jakým stylem si den v pelotonu užije. Jede se o žlutý dres pro vítěze, na sprinterské prémii můžete pořádně dupnout do pedálů a bojovat o zelený trikot a na vyhlášených kopcích na Křivoklátsku se zrodí majitel puntíkatého dresu pro nejlepšího vrchaře. A zatímco někdo jede „kudlu“ o vavříny, jiný si užije vyjíždku na uzavřených silnicích pečlivě vybraných tratí v krásných lokalitách.

Pořadatelé L'Étape na třetí ročník připravili opět řadu novinek a posunuli akci o kus dopředu. Zásadní změnou je nabídka tří tras namísto dvou a navýšení počtu startujících na 3000. „Naším cílem je umožnit, aby na krátké a střední trase mohli startovat závodníci různých výkonnostních kategorií, zatímco na dlouhé trase už bude potřeba mít za sebou určitou zkušenost a věnovat se systematicky tréninku,“ uvádí organizátor.

Nejdelší trať byla prodloužena na 146 km a závodníci na ní nastoupají 1800 metrů, střední trať má 106 km s převýšením 1200 metrů a nejkratší trasa měří 66 km a bude mít převýšení 700 metrů. Na nejkratší trať se pak mohou nově přihlásit závodníci již od 15 let. Všechny informace najdete na webové stránce www.letapeczech.cz.



Vyberte si svůj tarif a nabíjejte prakticky kdekoliv

Abyste mohli pohodlně používat elektromobil, potřebujete mít možnost nabíjet prakticky kdekoliv. A přesně toutle cestou jde ŠKODA AUTO se svými mobilními aplikacemi Powerpass a Chargee. Ta první je určená běžným zákazníkům, ta druhá zase firemním flotilám. V Česku obě aplikace umožňují bezstarostně nabíjet u více než 2000 dobíjecích bodů, což představuje více než 90 % veškerých dobíjecích bodů, které v tuzemsku jsou. Zároveň to znamená výrazný nárůst oproti loňsku, kdy bylo k dispozici zhruba 650 bodů.

Nyní už je v podstatě jedno, kam přijedete – v aplikaci najdete nabíjecí stanice všech největších energetických společností na našem trhu (mj. ČEZ, E.ON nebo PRE). Navíc se na zvyšování počtu dobíjecích bodů svými aktivitami podílí jak samotná mladoboleslavská automobilka, tak i koncern Volkswagen. A dobíjet je možné rovněž v autorizovaných prodejnách a servisech.

Pro majitele elektromobilů je příznivý i pohled přes hranice – třeba s Powerpassem můžete zastavit u více než 310 000 dobíjecích bodů po celé Evropě. Obě aplikace přitom otevírají řidičům elektromobilů dveře k největší síti rychlého dobíjení na starém kontinentě – mohou totiž využívat zhruba 10 000 rychlonabíječek IONITY na více než 3000 místech. Např. ENYAQ COUPÉ iV 80 s kapacitou 82 kWh tam nabijete z 10 na 80 % jen za 29 minut.

Jaký tarif vybrat

V rámci Powerpassu si můžete vybrat jeden ze tří tarifů podle toho, jak intenzivně elektromobil využíváte a jak často ho potřebujete nabíjet.

Základní tarif Charge Free je určený hlavně majitelům plug-in hybridů nebo těm, kdo zástrčku nepotřebují zase tak často. Výhoda je, že nemusí hradit měsíční poplatek. Za samotné nabíjení pak zaplatí 21 Kč za kWh u rychlonabíječek sítě IONITY, 12 Kč za kWh stojí dobíjení střídavým proudem (AC) a o tři koruny dražší je dobíjení stejnosměrným proudem (DC), kam spadá naprostá většina českých nabíjecích stanic.

Za druhý z tarifů – Simply Charge – už se platí měsíční poplatek ve výši 105 Kč. Hodí se těm, kdo jezdí hlavně po městě a okolí. Cena dobíjení v síti IONITY je stejná jako u základního tarifu, v případě veřejných AC nabíječek se pak platí 7,50 Kč za kWh a u DC nabíječek o čtyři koruny více.

Pro ty, kdo toho v elektromobilech najezdí nejvíce a často vyrážejí i na dlouhé cesty po evropských dálnicích, je vyhrazený

tarif Charge Faster. Platí se za něj 300 Kč měsíčně, ale náklady spojené s dobíjením jsou nejnižší – za nabíjení v síti IONITY se platí jen 8,20 Kč za kWh, 6 Kč stojí kWh u AC nabíječek a 10 Kč u DC dobíjecích stanic.

Pokud ale máte nový vůz ENYAQ iV, v prvním roce za placené tarify ještě něco ušetříte – za Simply Charge zaplatíte 80 Kč měsíčně, 250 Kč měsíčně pak stojí Charge Faster. Vyúčtování je jednoduché a probíhá vždy jednou za měsíc.

Nabíjení pro firmy

Speciální nabíjecí aplikaci má ŠKODA AUTO pro řidiče a správce elektrovozdů z firemních flotil – platforma Chargee jim kromě nabíjení na veřejných stanicích nabízí možnost integrace firemních a domácích nabíjecích stanic. Pro všechny typy dobíjení stačí jediná aplikace – výsledkem je pohodlné vyúčtování a spravování nabíjecích služeb, ať už zaměstnanci nabíjejí kdekoliv.

Věděli jste, že...

Během prvního roku fungování nabili čeští majitelé elektrovozdů ŠKODA AUTO své vozy téměř 44 000 kWh elektrické energie. Z toho více než čtvrtina připadala na rychlonabíjecí síť IONITY.



Kromě venkovních dobíječek mohou elektromobilisté využít balíčky eMobility, zahrnující kontrolu rozvodů a instalaci domácích wallboxů. Automobilka pomáhá také s pořízením a instalací solárních panelů, domácích baterie nebo dalších komponent.

JUBILEUM

Synonymem hokeje. Už tři dekády

Už před pěti lety si partnerství ŠKODA AUTO se světovým šampionátem v hokeji vysloužilo zápis v Guinnessově knize rekordů jako nejdelší hlavní sponzoring v historii sportovních mistrovství světa. Na letošním mistrovství ve finských městech Helsinky a Tampere jsme oslavili jubilejní třicátý ročník pod hlavičkou okřídleného šípů z Mladé Boleslavi.

„Třicet let partnerství mezi ŠKODA AUTO a mistrovstvím světa představuje tak dlouhý a pevný závazek, že se značka stala téměř synonymem ledního hokeje,“ konstatuje s uznáním prezident Mezinárodní hokejové federace Luc Tardif, který si už šampionát bez našeho tradičního loga ve středovém kruhu neumí představit. „ŠKODA AUTO pro nás byla vždy spolehlivým partnerem, se kterým sdílíme nejen stejné hodnoty, ale také nadšení pro hru. Myslím, že si dnes jen málo-

který fanoušek hokeje, stejně tak i já, dokáže představit kluziště bez tradičního loga automobilky uprostřed nebo vozů ŠKODA v aréně i na silnicích pořadatelských měst,“ dodává šéf světového hokeje.

Spojení mladoboleslavské automobilky s hokejovým šampionátem odstartovalo v roce 1992 symbolicky při mistrovství světa v Praze v rámci partnerství mobility. Už o rok později se ŠKODA AUTO stala oficiálním hlavním sponzorem soutěže a zůstala jím



Do Finska vyrazila z Mladé Boleslavi flotila pětáctýřiceti vozů včetně letošního plně elektrického modelu ENYAQ COUPÉ RS iV



S puky do kryptosvěta

Pokud jsme se road tripem s vozem Favorit do Finska ohlíželi za minulostí, další částí oslav našeho třicetiletého propojení se světovým hokejem jsme se dotkli budoucnosti. V rámci výročí jsme nabídli do aukce limitovanou edici třiceti digitálních puků ve formě nezaměnitelných tokenů NFT a výtěžek z dražby putoval na podporu mládežnického hokeje v České republice.

Aukce digitálních puků proběhla ve třech vlnách vždy po deseti. Každá digitální NFT koláž nesla podpis jednoho z hráčů českého národního týmu, který v daném ročníku mistrovství světa zanechal výrazný dojem. Majitel vydraženého NFT puku navíc obdržel jako bonus i jeho fyzický předobraz, tedy originální hokejový puk podepsaný stejnou hokejovou legendou jako zakoupené NFT.

Úspěšný dražitel se pak stal výhradním majitelem příslušné hokejové koláže, její pravost je ověřena zápisem do blockchainu sítě Ethereum. V dražbě tak zájemce získal kus hokejové historie, sběratelský skvost i nesmazatelnou stopu historie potvrzující podporu rozvoje mladých nadějných hráčů – nemluvě o potenciálně zajímavé investici v podobě limitovaného počtu 30 NFT koláží hokejových puků.

„Dynamický rozvoj oblasti digitálního vlastnictví nás přivedl k myšlence spojit se s respektovanými partnery v tomto oboru a nabídnout nejen hokejovým fandům něco netradičního. Díky podpoře a know-how všech partnerů zapojených do tohoto projektu byla naše premiérová exkurze do kryptosvěta úspěšná a získanými penězi jsme pomohli mládežnickému hokeji, a tím pádem i budoucnosti českého hokeje,“ těší šéfa marketingu českého zastoupení ŠKODA AUTO Libora Šediváka.

Dobrodružství zn. Favorit

Třicetileté spojení značky ŠKODA AUTO s hokejovým šampionátem bylo důvodem k velkým oslavám. A trochu netradičním. V roce 1992 jsme naši spolupráci odstartovali prostřednictvím modelu Favorit. A letos jsme se stejným vozem vydali na dvou-tisícové dobrodružství do finského Tampere. Kruh se uzavřel.

Pro vzpomínkový road trip jsme vybrali model Favorit vyrobený v roce 1992 a role řidičů se ujali naši influenceři – modelka Andrea Bezděková a moderátor Tomáš Zástěra. Kromě symbolického propojení našich vozů s hokejovými šampionáty navíc oba dobrodruzi vezli plný kufr vzkazů podpory pro českou hokejovou reprezentaci, které předali našim hráčům během základní skupiny Mistrovství světa v lední hokeji IIHF 2022.

„Vozy ŠKODA jsem využívala ještě před zahájením naší oficiální spolupráce, jelikož je vlastnila moje rodina. Líbí se mi

styl SUV, a proto teď jezdím modelem KAMIQ a nemohu se dočkat nejnovějšího modelu ENYAQ COUPÉ RS iV. Posadit se ale do automobilu, který je starší než já, a vydat se na tak dlouhou cestu pro mě byla úplně nová zkušenost,“ ohlížela se za netradiční výzvou Andrea Bezděková, Česká Miss z roku 2016.

Dnes již historický Favorit prošel před cestou důkladnou péčí našeho autorizovaného servisu a poté se již mohl vypravit na čtyřdenní dobrodružství. Posádka zvládla trasu během čtyř dnů se zastávkami v polské Varšavě, litevském městě Ponevěž a estonském Tallinnu.

„Chtěli jsme na počest třicetiletého výročí partnerství se světovým hokejem připravit pro fanoušky našeho národního sportu hned několik skvělých aktivit a projektů. A věříme, že je bavily,“ poznamenal vedoucí marketingu českého zastoupení automobilky ŠKODA AUTO Libor Šedivák.



dodnes. Už pětadvacetileté výročí spolupráce bylo oceněno zápisem do Guinnessovy knihy rekordů a na letošním mistrovství světa ve Finsku jsme slavili příjemné kulatiny.

„Lední hokej je jedním z nejoblíbenějších sportů nejen v domovské zemi ŠKODA AUTO, ale také v Pobaltí a ve Skandinávii, kde je i značka ŠKODA velmi úspěšná a kde má velkou zákaznickou základnu. Hokej a značka se k sobě dokonale hodí. Proto mám radost, že prostřednictvím mistrovství světa v ledním hokeji podporujeme jako partneři sponzoringu nejvýznamnější mezinárodní událost tohoto sportu, a to již po tři desetiletí,“ říká člen představenstva ŠKODA AUTO Martin Jahn.

Partnerství ŠKODA AUTO se světovým hokejem přitom dokonale mapuje vývoj segmentu automotive v uplynulých třech dekádách. A zatímco při šampionátu v Praze symbolicky reprezentoval přelom 80. a 90. let model Favorit, při letošním mistrovství světa ve Finsku byla zastoupena automobilová přítomnost i budoucnost.

Do Helsinek a Tampere vyrazila z Mladé Boleslavi flotila pětadvaceti vozů, mezi nimi plně elektrické ENYAQ COUPÉ RS iV a ENYAQ iV, ale také modely SUPERB iV nebo KODIAQ. „U příležitosti tohoto mimořádného výročí jsme podpořili organizátory nejmodernější flotilou vozů, k níž patří i náš emocionální a plně elektrifikovaný ENYAQ COUPÉ RS iV,“ doplňuje Martin Jahn.

Fanoušci mohli tradičně naše nejmodernější vozy obdivovat přímo u ledové plochy, na níž se zrodila i velká česká hokejová radost. Naším reprezentantům se totiž pod vedením nového trenéra Kariho Jalonena podařilo po dlouhých deseti letech vybojovat na mistrovství světa medaili. Finský kouč ve své rodné zemi dovedl český tým k bronzu, který si mančaft kolem veteránů Romana Červenky a Davida Krejčího zajistil v rozhodujícím utkání vysokou výhrou 8:4 nad Spojenými státy. Zlato pak brali Finové po finálové výhře nad Kanadou.

UNIKÁT

Partnerství ŠKODA AUTO se světovým hokejem dokonale mapuje vývoj segmentu automotive v uplynulých třech dekádách.



Křišťálová trofej pro hrdinu Finska

Hokejový svět se klaní Finsku a gólman Juhó „Jussi“ Olkinuora bude na domácí šampionát vzpomínat jako na turnaj snů. Jeden z hrdinů v dresu Suomi se může kromě zlata, ceny pro nejlepšího brankáře či zvolení do tzv. all-star týmu pochlubit i trofejí z dílny ŠKODA Design pro nejužitečnějšího hráče turnaje.

Tažení finských hokejistů dalo vzpomenout na triumfální švédskou jízdu v roce 2006 – i letos se jednomu ze severských národů podařilo v jednom roce ovládnout turnaj jak na zimních olympijských hrách, tak na mistrovství světa. Na obou triumfech měl podíl i Olkinuora, který se zejména na šampionátu před domácím publikem blýskl skvělou formou.

Jednatřicetiletý rodák z Helsinek naskočil během turnaje do osmi zápasů a jeho statistiky vyrazily dech expertům i fanouškům. Olkinuora inkasoval pouze devět branek, čtyřikrát vychytil čisté konto a mohl se pochlubit jen zřídka viděným průměrem 1,11 gólu na zápas a bezmála 95% úspěšností zákroků.

O držitelce ceny pro nejužitečnějšího hráče turnaje tak bylo v podstatě jasno ještě před napínavým finálovým duelem, v němž Finové zdolali Kanadu 4:3 v prodloužení. Olkinuora pak během slavnostního ceremoniálu převzal vedle zlaté medaile i trofej z českého křišťálu z rukou členky představenstva společnosti ŠKODA AUTO za oblast Lidé a kultura Maren Gräfové.

Vedoucí designu interiérů ve ŠKODA AUTO Peter Olah se při návrhu trofeje nechal inspirovat stopami bruslí na ledě. Trofej je vysoká 35 cm, široká 22 cm a váží pět kilogramů. Nejdříve byla vyfoukána do formy a následně získala svůj umělecký výbrus.

RALLYE

Nová zbraň pro rychlostní zkoušky rallye

Doposud všechny generace vozu ŠKODA FABIA měly svoji soutěžní verzi, díky níž se nesmazatelně zapsaly do historie motorsportu. Nejnovější přírůstek nese jméno FABIA RS Rally2 a rychle se blíží její první ostré nasazení na tratích rychlostních zkoušek. Má na co navazovat, protože její předchůdci FABIA S2000 a FABIA R5/Rally2 evo představovaly absolutní špičku své kategorie.

Odcházející generace speciálu FABIA R5/Rally2 evo bylo vyrobeno přes 460 kusů, což je zhruba třetina všech vozů R5/Rally2. Privátní zákaznické týmy se s ní účastní soutěží po celém světě, ba co víc, jsou úspěšné a vítězí. Jen v mistrovství světa kategorie WRC2 v posledních sedmi letech brali piloti vozu ŠKODA FABIA R5/Rally2 evo šest titulů mistra světa. Na výčet všech národních a regionálních titulů tu ani nemáme dostatek místa. Silnou stránkou vozu FABIA R5/Rally2 evo byla nejen jeho rychlost, ale i spolehlivost a skvělý zákaznický servis poskytovaný ŠKODA Motorsportem. Jak je patrné, má nástupce na co navazovat, a očekávání fanoušků jsou veliká.

Dva roky příprav, vývoje a testování

Na začátku všeho bylo rozhodnutí, že ŠKODA Motorsport bude stavět soutěžní vůz ze čtvrté generace modelu FABIA. To přišlo v roce 2020, což s ohledem na právě probíhající restriktce v souvislosti s covidem nebylo zrovna nejšťastnější období. Jako první je dáván dohromady koncept auta, což znamená, že je rozvrženo rozmístění jednotlivých skupin auta s ohledem na co nejlepší jízdní vlastnosti, ale také na co největší bezpečnost a spolehlivost vozu. Často je třeba sáhnout po kompromisu a řešení, které by bylo ideální pro výkonnost vozu, uzpůsobit požadavku na vyšší spolehlivost. V této fázi hrají nedocenitelnou roli zkušenosti získané při stavbě předchozích soutěžních vozů FABIA.

Ve chvíli, kdy je vyřešen a hotov koncept, přichází ke slovu konstruktéři a jejich počítače. Počítají se pevnosti komponentů, provádí se simulace aerodynamiky a termiky vozu a podobně. V průběhu výpočtů pak postupně dochází ke zmrazení vývoje jednotlivých komponentů a ty jsou objednány u externích dodavatelů tak, aby zhruba po roce mohl vzniknout první funkční prototyp. S jeho stavbou pomáhá oddělení, které staví i prototypy budoucích sériově vyráběných modelů ŠKODA. Spolupráce mezi ŠKODA Motorsportem a odděleními pracujícími na sériových vozech je vůbec velice úzká, nakonec práce na soutěžní verzi začaly ještě dříve, než byla sériová FABIA představena veřejnosti.

Nejrůznější omezení spojená s covidem nabourávala fungování firem dodavatelského řetězce a nebylo jednoduché shromáždit včas všechny potřebné komponenty pro výrobu prvních prototypů, bez nichž nemůže testování začít. ŠKODA Motorsport nakonec postavil prototypy dva. Ve chvíli, kdy je prototyp k dispozici, přichází ke slovu testování. „Snažíme se, abychom v průběhu vývoje stihli dvě tzv. konstrukční smyčky. To znamená, že když něco nefunguje tak, jak bychom chtěli, chceme mít čas danou věc přepracovat a absolvovat celé kolečko ještě jednou. Aby dodavatelé stihli dodat nové díly a my abychom je stihli otestovat,“ vysvětluje postupy při vývoji nového soutěžního vozu šéf ŠKODA Motorsportu Michal Hrabánek. Druhá smyčka tak běží nejen v prvním roce vývoje, ale především v tom druhém, kdy je na řadě testování nového rallye auta. Přes všechny dnešní moderní systémy simulací nelze testování nahradit jen pouhými



Nová soutěžní FABIA RS Rally2 těží z předností sériového modelu. Delší rozvor se výrazně podepsal na citelně klidnějším jízdním projevu auta.

výpočty. A proto nejvíce poznatků přichází až při praktickém provozu a testování na nejrůznějších povrchích.

Asfalt, šotolina i sníh a led

První prototyp soutěžního vozu FABIA RS Rally2 vyjel v červenci 2021 krátce po Rallye Bohemia. Vůbec poprvé se kola vozu otočila na testovacím polygonu ŠKODA, kde byla odzkoušena základní funkčnost auta – zda spolehlivě jede dopředu, dozadu, brzdí, akceleruje a zatáčí. Pak už přichází na řadu opravdové testování, které se neodehrává jen v České republice, ale i na nejrůznějších místech po celé Evropě, často pak v destinacích a na cestách, které svým charakterem odpovídají soutěžím mistrovství světa. „Vždy začínáme na asfaltu, protože potřebujeme mít jistotu funkčnosti. A v okamžiku, kdy víme, že funkčnost je v pořádku, se snažíme přejít na životnostní zkoušky a zkoušky odolnosti, které se odehrávají na šotolině. Využíváme jeden areál ve Francii, kde testují své vozy WRC a Rally2 rovněž ostatní automobilky a kolikrát i týmy na Dakar. Jsou tam opravdu náročné, rozbité cesty. A tam ověřujeme, jestli máme správně nastavené limity pro všechny výpočty a simulace a jestli auto opravdu v takových podmínkách funguje. Tam pak případně nastávají také ty největší změny, které jsou finančně náročné a zaberou nejvíce času. A vždy je lepší ztratit čas na začátku než na konci,“ odhaluje proces testování Michal Hrabánek.

Poté, co auto prokáže, že je dostatečně robustní a plně funkční, přichází ke slovu testy, které mají za úkol naučit ho jezdit na jakémkoli povrchu a za jakýchkoli povětrnostních podmínek. Tady už začínají práce na různých nastaveních auta tak, aby auto bylo ovladatelné, bylo čím dál rychlejší a pilot se v něm cítil dobře. V této fázi testovací auto najede tisíce kilometrů, přičemž každé testování obvykle trvá týden a soutěžní Fabia ujede denně 200 km v plném zatížení. Na testování nového soutěžního vozu ŠKODA FABIA RS Rally2 se podí-

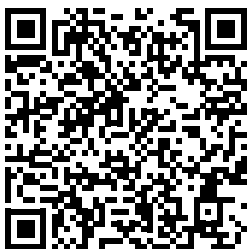
leli především Kris Meeke, Andreas Mikkelsen, Jan Kopecký a Emil Lindholm, tedy zkušení závodníci, kteří vědí, jak správně spolupracovat s inženýry a posouvat vývoj vozu dopředu. Čas od času se do auta posadí i některý z privátních pilotů závodících se zákaznickým vozem ŠKODA, aby vedle absolutní rychlosti a ovladatelnosti, které umí využít špičkoví piloti, bylo auto příjemné, čitelné a dobře ovladatelné i pro privátní jezdce, kteří nejsou na tak vysoké úrovni jako piloti s mnoha zkušenostmi z mistrovství světa.

Cenový strop a sériové díly

Technické předpisy pro vozy Rally2 stanovují jednak cenový strop pro vůz jako takový a jednak vyžadují, aby některé komponenty vycházely ze sériové produkce. „Je dán soubor dílů, které musejí jednoznačně pocházet ze sériové produkce, pak jsou další díly, jež musejí mít základ v sériovém dílu, ale jsou upravené, a pak jsou speciální díly pouze pro použití v rallye. Pokud i v kategorii volných dílů najdeme komponent, který existuje v sériové podobě, vydrží požadované zatížení a je akceptovatelný z pohledu hmotnosti, je to určitě výhoda. Ušetříme na tom, dostaneme se pod cenový strop a není potřeba vymýšlet něco, co už je vymyšlené,“ říká Michal Hrabánek. Zajímavé je, že díly nemusí nutně pocházet z některého modelu ŠKODA, dokonce ani z vozu koncernu Volkswagen.

Jedna ze základních věcí, které pocházejí ze sériového auta, je karoserie. Regule stanovují, co všechno může být jinak – zejména jde o úpravu podlahy pro zástavbu pohonu všech kol a vedení výfukového potrubí. Mění se také například zavěšení kol – všechna jsou na vzpěrách MacPherson a na všech čtyřech kolech je stejná těhlice. Takových chytrých řešení najdete na autě celou řadu a díky tomu je o dost jednodušší vůz opravit během soutěže, dokonce i přímo na přejezdu mezi jednotlivými rychlostními zkouškami. Karoserie je rozšířena





Nová ŠKODA FABIA
RS Rally2

VÝDRŽ

Ve fázi testování soutěžní auto najede tisíce a tisíce kilometrů.



v oblasti blatníků na povolených 1820 mm, podběhy jsou kvůli až 18" kolům pro asfaltové soutěže větší. Platí, že u jednotlivých dílů karoserie musí být použit stejný materiál jako u sériového auta, takže co je z oceli, musí být ocelové, co je z hliníku, musí být hliníkové, co je z plastu, musí zůstat plastové. Není možné kvůli pevnosti nebo úspoře hmotnosti hliník nahradit karbonem a podobně. Zcela zásadní pro tuhost karoserie je bezpečnostní rám, který spojuje klíčové uzly a body, jako je horní uložení tlumičů, uchycení nápravnice, uložení agregátu atd.

Ze sériového vozu musí pocházet i motor. Ten v novém voze FABIA RS Rally2 je jiný, než jaký burácel pod kapotou minulé generace soutěžního vozu. Nově vychází z motoru 2.0 TSI EA888 Gen 3,

má objem zmenšený na 1620 cm³ (což určují předpisy) a v souladu s technickými předpisy musela být použita celá řada dílů pocházejících ze sériové výroby. V minulosti ŠKODA Motorsport například používal turbodmychadlo z Audi S3, ale u nového soutěžního auta je z Porsche 911. V prvotních fázích vývoje je motor testován na brzdě, aby byl už odzkoušený ve chvíli, kdy je zabudován do prototypu, a nekomplikoval plán testování případnými „dětskými nemocemi“.

Nový motor byl podle Michala Hrabánka dost možná nejtvrďší oříšek k rozlousknutí na celém novém speciálu FABIA RS Rally2. Motor je například mnohem náročnější z pohledu termodynamiky a potřebuje o 30 % vyšší výkon chlazení než předchozí FABIA Rally2 evo. Integrované výfukové svody v hlavě válců natě komplikovaly ladění motoru a jeho použití v závodním voze. A pak nesmíme zapomenout, že v průběhu vývoje přišel požadavek FIA na to, že vozy musejí jezdit na eFuel, tedy na CO₂ neutrální palivo.

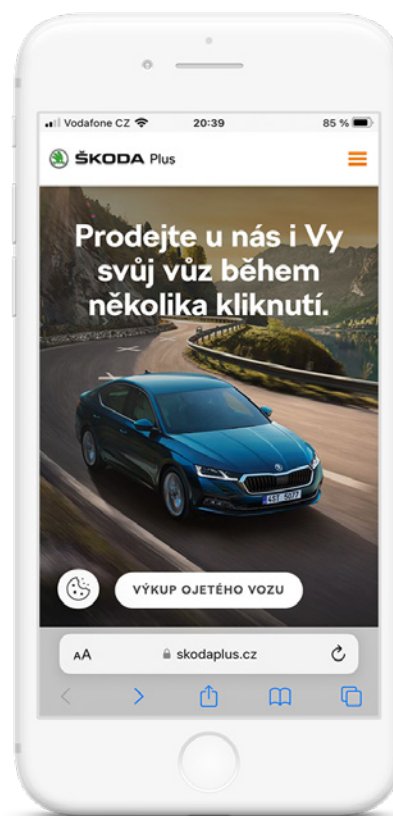
Vzhůru na tratě

Nová ŠKODA FABIA RS Rally2 byla slavnostně oficiálně představena v polovině června, zároveň byl v té době započat proces homologace a auto s Andreasem Mikkelsenem za volantem se objevilo v roli předjezdce na domácí Rallye Bohemia. Stále rovněž probíhá testování, tentokrát už ovšem zaměřené na správné nastavení auta pro nejrůznější povrchy. A jak výsledek dvouleté práce na voze ŠKODA FABIA RS Rally2 hodnotí Michal Hrabánek? „Nárůst rozměrů, především pak rozvoru, se v dobrém podepisuje na větší stabilitě auta, na čemž se shodují všichni, kdo už s novou soutěžní Fabií jeli. Další výrazný posun nastal v jakési přívětivosti k jezdci. A oba tyto atributy mají přispět k dobrému pocitu posádky. Snažili jsme se postavit auto, které bude pro zákazníky příjemné na řízení.“ Teď už nezbyvá než držet palce a přát hodně úspěchů na tratích rychlostních zkoušek!



Výkup ŠKODA Plus trhá rekordy, vede OCTAVIA a FABIA

Apetit zákazníků na prodej ojetého vozu prostřednictvím online platformy programu ŠKODA Plus neopadá. Ba naopak. Jen v prvním pololetí letošního roku byl počet nabídek k výkupu srovnatelný s celým rokem 2021 a množství skutečně vykoupených vozů činilo 87 % objemu loňského roku. Už nyní je tak jasné, že rok 2022 bude z pohledu výkupu ojetých vozů rekordní.



↑ Čím dál víc zákazníků oceňuje možnost ušetřit čas při online výkupu

„Online prostředí programu ŠKODA Plus výrazně urychluje celý proces prodeje ojetého auta. Letos vidíme výrazný nárůst oproti výsledkům minulého roku, který byl z pohledu výkupu ojetin doposud nejúspěšnější,“ potvrzuje rekordní trend Markéta Slámová, zodpovědná za program ŠKODA Plus.

Ten samozřejmě umožňuje klasický prodej ojetého vozu při osobním kontaktu na pobočce ŠKODA Plus. Výše uvedená data ale potvrzují, že čím dál víc zákazníků oceňuje možnost ušetřit čas při online výkupu. Ten začíná vyplněním jednoduchého webového formuláře, který výrazně urychlí první kontakt a umožní oslovit více prodejců.

Při vyplňování formuláře prodávající zadává i identifikační číslo vozidla (VIN), pomocí kterého autorizovaní dealeri ŠKODA Plus prověří jeho historii – jak servisní, tak provozní – a snaže tak odhadnou výkupní cenu. Navíc je možné definovat i okruh poboček podle toho, jak daleko je zákazník ochotný svůj vůz dopravit. Po výběru pobočky pak už nic nebrání finální schůzce u dealera s veškerou administrativní a klientskou podporou.

„Certifikovaný program ŠKODA Plus pro prodej ojetých vozů prostřednictvím sítě dealerů obsahuje i požadavky, jak má takový prodej vypadat. Téměř polovina našich dealerů v Česku má na ojetá vozidla speciální showroom. Kvalita prodeje a pocit zákazníka jsou

u většiny z nich srovnatelné s prodejem nových aut, včetně proškoleného personálu,“ podotýká Jiří Maláček, vedoucí českého zastoupení společnosti ŠKODA AUTO.

I díky výše uvedeným výhodám se program ŠKODA Plus stal největší obchodní sítí s ojetými vozy v Česku. A vzhledem k širší regionální působnosti autorizovaných partnerů ŠKODA AUTO, kteří často v obcích a městech působí desítky let, rovněž nejdostupnější. Pobočky programu ŠKODA Plus najdete v Česku celkem na 155 místech a neustále aktualizovaný výčet vozů je dostupný na webové stránce www.skodaplus.cz.

Péče o klienty, kteří se poohlížejí po starším voze, dostává ve ŠKODA Plus stejný prostor jako v případě prodeje nových aut. „Pro mnoho lidí se stává ojetý vůz dostupnější variantou. V obchodní strategii ŠKODA AUTO je proto v příštích deseti letech prodej ojetých aut jedna z priorit,“ přitakává Jiří Maláček.

Podle zkušeného znalce segmentu s bezmála dvacetiletou praxí by tak mohly ročně projít programem ŠKODA Plus vyšší desítky tisíc aut. „Ve středně- až dlouhodobém horizontu bychom rádi prostřednictvím naší sítě prodávali ročně až sto tisíc ojetých vozů. Vedle prodeje nových aut a servisu jde o třetí pilíř byznysu ŠKODA AUTO Česká republika,“ dodává Maláček.

Nádherný unikát

Závodní historie značky ŠKODA přinesla celou řadu notoricky známých vozů. Během více než 120 let v motorsportu z mladoboleslavských dílen vyjely desítky modelů. Jeden z těch nejelegantnějších letos vyšel z restaurátorských dílen ŠKODA AUTO.





Kupé není tak známé jako otevřená varianta. Vznikl později a vyrobeny byly pouze dva exempláře. Design vozu z pera Jaroslava Kindla si ve své době nezařadil s renomovanými italskými karosárny



JÍZDA

Uložení motoru za přední nápravou a přesunutí převodovky k zadní nápravě propůjčují kupé vynikající ovladatelnost.



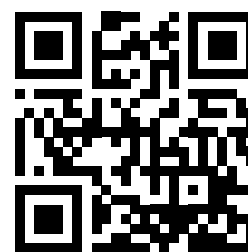
ŠKODA 1100 OHC Coupé vznikla v letech 1959/1960 v pouhých dvou exemplářích a navazovala na otevřenou verzi z roku 1957. Na svou dobu byl vůz pokrokový například tím, že šasi tvořil tuhý prostorový rám svařený z tenkostěnných ocelových trubek, zavěšení předních kol tvořila dvě trojúhelníková ramena a vzadu byla náprava s vlečenými rameny. Karoserie je z hliníku, brzdy jsou dvoukruhové a kvůli snížení neodpružených hmot jsou zadní bubny umístěny uvnitř vozu blízko diferenciálu a například odpružení bylo řešeno prostorově úspornými a lehkými zkrutnými tyčemi. Uložení motoru za přední nápravou a přesunutí pětistupňové, přímo řazené převodovky k zadní nápravě do jedné skupiny s diferenciálem propůjčují tomuto kupé takřka ideální rozložení hmotnosti a tím i vynikající ovladatelnost. K pohonu konstruktéři postavili čtyřválec s rozvodem 2xOHC, jehož hliníkový blok a kliková hřídel vycházely z modelu ŠKODA 440 „Spartak“. Motor má však zcela novou hliníkovou hlavu válců, kompresní poměr 9,3 : 1, je osazen dvěma karburátory Jikov a zdvojeným dynamo-bateriovým zapalováním Bosch a disponuje celou řadou dalších vylepšení, díky nimž dosahoval špičkového výkonu 92 koní při 7700 min⁻¹, přičemž krátkodobě mohl motor „točit“ až 8500 min⁻¹. ŠKODA 1100 OHC Coupé tak při nízké hmotnosti 555 kg mohla podle zpřevodování dosahovat rychlosti až 200 km/h. Za znovuzrozením vozu stojí restaurátorská dílna ŠKODA Muzea ruku v ruce s centrem stavby prototypů ŠKODA AUTO, které se postaralo o stavbu karoserie. Výsledek je doslova dechberoucí a demonstuje, jak pokroková ŠKODA byla už před více než 60 lety.



Můžeme se těšit, že vůz 1100 OHC Coupé uvidíme na vybraných akcích historických vozů

Nenechte se zaskočit

Nejen naše vozy jsou zárukou bezpečnosti, pohodlí a spolehlivosti. E-shop ŠKODA AUTO vám nabízí rovněž celou řadu doplňků pro vaše auto i praktických dáreků pro vás. Z naší kolekce jsme pro vás vybrali několik tipů, aby vás nezaskočil příchod chladných dní.



eshop.skoda-auto.cz



1

Deštník ŠKODA

Podzimní plískanice? S naším originálním deštníkem o nich nebudete ani vědět! Deštník je přitom dostatečně velký, aby vám za krk nepadla ani kapka, a ve složeném stavu tak malý, že se pohodlně vejde do krátké přihrádky v předních dveřích a bude kdykoliv k dispozici. Automatický otevírací systém zařídí, že budete před deštěm chráněni rychlostí blesku.

2

Termohrnek FABIA

Cestování v chladných dnech není vždy úplně nejpříjemnější. A v takových momentech není nad to, mít po ruce teplý čaj či kávu. Co takhle termohrnek z naší nabídky? Praktický společník na cesty je vyroben z dvouplášťové nerezové oceli a pro snadné plnění má plastové odšroubovatelné víčko „GoClick“ s chytrým otvorem na pití 360°.

3

Pánská zimní bunda

Topení našich vozů vám zajistí naprostý komfort během jízdy, díky praktické zimní bundě z naší kolekce ale budete jako v bavlnce i poté, co z vozu vystoupíte. Lehká bunda v moderním sportovním designu zajistí patřičný tepelný komfort, přitom ji sbalíte do malého příručního balíčku. Díky vyššímu límci se budete cítit příjemně i v poryvech větru.

4

Skládací lopata na sníh

Štěstí přeje připraveným. Pro motoristy okřídlené rčení platí dvojnásob v zimě. Zaskočit vás mohou nejen potíže se sjízdností vozovky – pořádné nepříjemnosti umí způsobit i náhlý sněhový příval, po němž najdete auto uvízlé v závějích. V takové situaci se hodí skládací třídlná lopata ŠKODA z hliníkové slitiny v praktickém přepravním obalu.

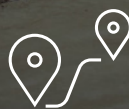


ŠKODA
SIMPLY CLEVER

JSME
PŘIPRAVENI
NA KAŽDOU VAŠI CESTU



VÍCE NEŽ
2 800
DOBÍJECÍCH BODŮ



DOJEZD PŘES
530 KM
NA JEDNO NABITÍ



POHODLNÉ NABÍJENÍ
DOMA
PŘES WALLBOX

Domov. Místo stvořené k dobíjení energie, ať jde o vás samé nebo váš elektromobil. Jsme připraveni vám pomoci se zajištěním komplexního řešení domácího nabíjení. Vy si tak můžete vychutnat každou vaši cestu naplno.

iv

skoda-auto.cz



ŠKODA ENYAQ IV CO₂ 0 g/km; spotřeba: 15,9 – 18,4 kWh/100 km



[/skodacz](https://www.facebook.com/skodacz)



[/skodacz](https://www.instagram.com/skodacz)



[/skodacz](https://twitter.com/skodacz)

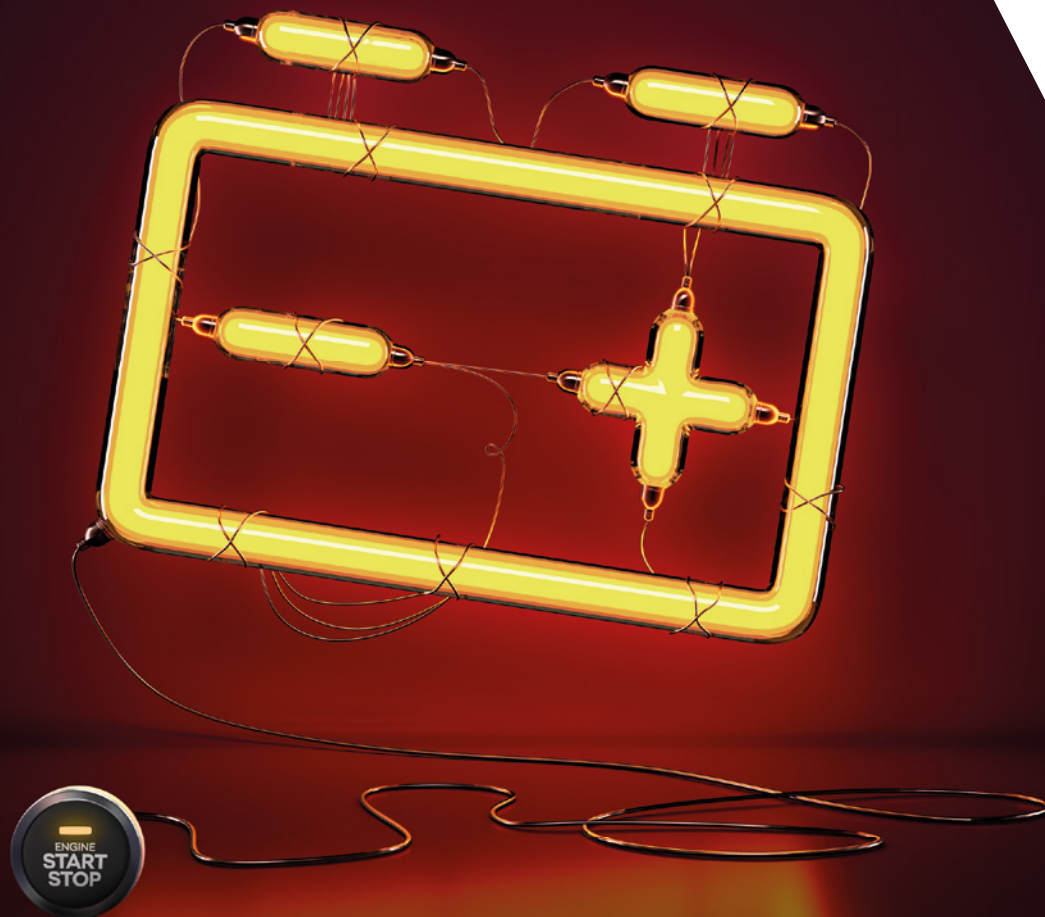


[/skodacz](https://www.youtube.com/skodacz)

VÍTE, CO ZNAMENÁ TATO KONTROLKA?



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



**Bud'te v klidu, se ŠKODA Předplaceným servisem
se rozsvícených kontrolkách bát nemusíte**

Služba ŠKODA Předplacený servis kryje náklady spojené s předepsanou údržbou vozidla a výměnou dílů podléhajících běžnému opotřebení dle varianty STANDARD nebo PLUS. Konkrétní úkony jsou definované v popisech těchto balíčků.

Návštěva autorizovaného servisu tak pro vás může být zcela zdarma na dobu 5 let nebo do zvoleného počtu najetých kilometrů.

predplaceny-servis.cz

[skodacz](#)

[skodacz](#)

[skodacz](#)

[skodacr](#)