

ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

ZIMA 2017



DOJEDE JEŠTĚ DÁL

**ŠKODA
KODIAQ SCOUT**



VÁŽENÍ ZÁKAZNÍCI A PŘÍZNIVCI ZNAČKY ŠKODA,

v aktuálním vydání ŠKODA Magazínu jsme pro vás připravili řadu zajímavých informací nejen ze světa automobilů ŠKODA. Rok 2017 byl pro naši značku velmi úspěšný, o čemž svědčí řada rekordních zápisů do historie. Poprvé se podařilo překonat hranici 100 tisíc objednaných vozů v České republice během jednoho kalendářního roku. Rád bych využil této příležitosti k poděkování všem našim stávajícím i novým klientům, kteří vložili svoji důvěru v produkty a služby značky ŠKODA. Této důvěry si nesmírně vážíme a je pro nás zavazující. Poděkování patří i celému týmu ŠKODA AUTO Česká republika, který spolu s naší autorizovanou sítí obchodních partnerů odvedl obrovský kus práce na cestě k tomuto významnému milníku. Autorizovaná prodejní a servisní síť značky ŠKODA v České republice dosáhla úrovně, která nás oprávněně naplňuje hrdostí. Nové uspořádání prodejních showroomů optimalizuje péči o zákazníka především tím, že vychází vstříc potřebám rychlé, přímé a otevřené komunikace. Ukazuje se, že tato digitálně náročná proměna obchodní sítě přinesla očekávané výsledky.

Motorem rychlého růstu je však také neutuchající modelová ofenziva značky ŠKODA. Začátek roku 2017 se nesl ve znamení nástupu zcela nového SUV KODIAQ, které ihned zaznamenalo obrovský úspěch. V průběhu roku jsme postupně modernizovali celou naši modelovou paletu, která je nyní v nejlepší kondici. Závěr roku potom patřil dalšímu novému SUV – modelu KAROQ. I ten si od začátku vede skvěle a významně se podílí na navyšování prodejních čísel značky ŠKODA nejen na domácím trhu. I v roce 2018 očekáváme podobně pozitivní vývoj, neboť růstový potenciál obou našich SUV řad zdaleka není vyčerpán. Naši zákazníci se navíc mohou těšit na další atraktivní novinky, které brzy představíme. Vzhledem k oblíbenosti vozů SUV jistě nepřekvapí, že jim věnujeme podstatnou část ŠKODA Magazínu, který právě držíte ve svých rukách. Nahlédneme v něm do tajů výroby automobilů v Kvasinách a z bezprostřední blízkosti se podíváme, jak se rodí nová ŠKODA KAROQ. Představujeme speciální provedení SCOUT a SPORTLINE, která obohatí nabídku modelové řady KODIAQ. Připomeneme také jedno významné jubileum roku 2017: ŠKODA AUTO vyrobila již 20 milionů vozů, a to je pádný argument pro nahlédnutí do historie vzdálené i nedávno minulé. Soudobé automobily ŠKODA jsou on-line a pojmy jako digitalizace či konektivita budou stále běžnější. Co všechno se za nimi skrývá, to rozebíráme v technické části ŠKODA Magazínu. Nechybějí aktuality z motorsportu, sponzoringu, ale třeba ani kulinářské zajímavosti.

Příjemné čtení a pohodové kilometry za volantů vašich vozů ŠKODA přeje

Luboš Vlček,
ředitel ŠKODA AUTO Česká republika



- 06 ŠKODA KODIAQ SCOUT
- 12 Vozy ŠKODA 4x4
- 20 Rodný dům Ferdinanda Porscheho
- 24 ŠKODA Motorsport
- 28 Veterány v Číně
- 36 Jak se rodí ŠKODA KAROQ
- 44 ŠKODA je on-line
- 48 Rozhovor: Václav Šilha
- 52 Raw – jeden z trendů stravování
- 66 Fotostory – umění rychlosti

ŠKODA Magazín, časopis pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA. Zima 2017. Vychází 2x ročně. Neprodejné.

Vydavatel: ŠKODA AUTO, a. s., tř. V. Klementa 869, 293 60 Mladá Boleslav, ČR. IČ: 00177041. Redakce: Tomáš Kotera, Vítězslav Pelc, Vojtěch Med, Eva Mašková. Kontakt: skoda.magazin@skoda-auto.cz.

Magazín v elektronické podobě a více informací získáte na www.skoda-auto.cz. Výrobu zajišťuje: Max Power s.r.o. Registrace MK ČR: E 19225. ISSN: 1802-2561. © ŠKODA Magazín. Všechna práva vyhrazena.

5 HVĚZD V TESTU EURO NCAP

Model KAROQ patří mezi absolutně nejbezpečnější kompaktní SUV vozy současnosti. Potvrdil to nedávný test nezávislé organizace Euro NCAP, v němž mladoboleslavská novinka získala maximální počet pěti hvězd v hodnocení aktivní a pasivní bezpečnosti. Vynikající výsledek zaznamenal KAROQ v ochraně dospělých členů posádky při různých typech nárazů a neméně úspěšný byl i v ochraně chodců. KAROQ za svou skvělou pasivní bezpečnost vděčí vysoké torzní tuhosti, velkorysým deformačním zónám a extrémně pevnému bezpečnostnímu skeletu kabiny. Vůz je standardně vybaven sedmi airbagy, speciálními hlavovými opěrkami na předních sedadlech, jež snižují riziko poranění krční páteře, a celou řadou bezpečnostních asistenčních systémů řidiče, včetně radarového systému Front Assist s funkcí nouzové brzdy City. Nutno podotknout, že pět hvězd Euro NCAP získalo všech sedm současných modelových řad automobilky ŠKODA AUTO.



70 LET VÝROBY VOZŮ ŠKODA V KVASINÁCH

První osobní vůz značky ŠKODA se začal vyrábět v Kvasinách v roce 1947. Jednalo se o luxusní model SUPERB, který měl již v té době status vlajkové role automobilky. Dnes je závod v Kvasinách jedním z pilířů společnosti ŠKODA AUTO, zaměstnává 8000 lidí, vyrábí čtyři modelové řady včetně SUV SEAT ATECA a zažívá největší modernizaci a expanzi ve své historii. V rámci firemní Strategie 2025 bude v následujících letech do zdejšího závodu investováno sedm miliard korun a počítá se s tím, že se jeho výrobní kapacita zvýší na více než 300 000 vozidel ročně.

11 LET PROJEKTU ŠKODA STROMKY

Před jedenácti lety společnost ŠKODA AUTO odstartovala ambiciózní grantový projekt „Za každý prodaný vůz na území České republiky jeden zasazený strom“, v jehož rámci bylo na našem území vysazeno téměř 730 000 stromků. To odpovídá ploše zhruba 150 hektarů nového lesa. Společnost ŠKODA AUTO si zvolila výsadbu stromků za podpory svých zaměstnanců jako symbol firemní orientace na společensko-ekologické hodnoty v rámci strategie GreenFuture. Zájemci o grant se mohou hlásit z celé České republiky. Zvýhodněny jsou takové projekty výsadby, které pomáhají protierozní ochraně a rekultivaci území nebo revitalizaci skládek stavebního či komunálního odpadu. Jen v letošním roce bude v ČR v rámci projektu „ŠKODA Stromky“ vysazeno 88 000 stromků.



ŠKODA KAROQ ZÍSKALA PRESTIŽNÍ CENU ZLATÝ VOLANT 2017

Nejnovější model značky ŠKODA získal jednu z nejprestižnějších cen na evropském kontinentu – Zlatý volant, který udělují redakce automobilového časopisu Auto Bild a nedělníku Bild am Sonntag. KAROQ zvítězil v kategorii malých SUV a o jeho prvenství ve finálovém klání rozhodla 53členná odborná porota složená ze závodních jezdců, techniků, designérů a šéfredaktorů předních motoristických časopisů. „Výsledek ankety Golden Steering Wheel dokládá, že ŠKODA KAROQ momentálně představuje ve třídě kompaktních SUV nejatraktivnější nabídku,“ řekl při té příležitosti Christian Strube, člen představenstva ŠKODA AUTO zodpovědný za technický vývoj.



SOUTĚŽ OBAL ROKU 2017

Obaly pro zadní víko modelu KODIAQ a obal pro zadní sklo modelu KAROQ získaly ocenění v národní soutěži Obal roku 2017, kterou každoročně pořádá česká obalová asociace SYBA. Oba produkty vznikly ve ŠKODA Parts Center a slouží k zajištění dodávek Originálních dílů do globální servisní sítě ŠKODA AUTO. Porota hodnotila nejen technické a ekologické provedení obalů, ale i jejich inovativní přínos z pohledu legislativy a marketingu. Na základě úspěchů v národní soutěži se mladoboleslavská automobilka kvalifikovala do celosvětové soutěže WorldStar Packaging Awards.



SKVĚLÉ TIPY NA ZIMNÍ DOVOLENOU

Publikace „Zimní dovolená“, kterou vydala ŠKODA AUTO ve spolupráci s ÚAMK, přináší nejen zajímavé tipy na výlety a pobyty v horách, ale i důležité turistické a dopravní informace, které by měl znát každý motorista před cestou do zahraničí.

V publikaci se můžete rovněž seznámit s vybranými produkty z nabídky ŠKODA E-shopu, jež

vám na dovolené přijdou jistě vhod, a to včetně ryze praktických zimních automobilových doplňků či módního oblečení.

Publikaci získáte u všech autorizovaných prodejců ŠKODA AUTO v České republice, nebo si ji můžete stáhnout zdarma ve formátu pdf na stránkách www.skoda-auto.cz a www.skoda-storyboard.com

SEMPER PARATI!

Skautské heslo „Semper parati – Bud' připraven“ dává mladým lidem po celém světě životní filozofii povzbuzující k postavení se čelem i těm nejméně očekávatelným výzvám. Stejný přístup vyznává i nejnovější SCOUT z portfolia značky ŠKODA. KODIAQ SCOUT pod nažehleným „krojem“ pohledné karoserie skrývá vytrénovanou „muskulaturu“ – špičkovou techniku, díky níž se nezalekne žádné překážky.

S Specifická varianta SCOUT modelu ŠKODA KODIAQ debutovala na Mezinárodním autosalonu v Ženevě v březnu 2017 a již při své premiéře zaujala odbornou i laickou veřejnost výrazným a úhledným designem i vyváženým poměrem racionality a emocí. Začátkem podzimu se pak terénně laděný model SCOUT začal prodávat na domácím trhu po boku sportovně střížené verze SPORTLINE (více na straně 10). Atraktivní, individualisticky pojaté varianty největšího SUV značky ŠKODA tak rozšířily nabídku mladoboleslavské značky v klíčovém segmentu trhu. Tím ale dobrodružství s modelem KODIAQ SCOUT pouze začíná...

Že je na nový SCOUT hezký pohled, to asi netřeba zdůrazňovat. Pro boční siluetu vozu charakteristické krátké převisy, rychle klesající a konturou D-sloupku opticky prodloužená linie střechy a ustupující zád designérský tým značky ŠKODA doplnil nespočtem větších i menších úprav a zvýraznil tak off-roadový charakter vozu. Onen zmíněný „kroj“ tak pro výlety do terénu i do městské divočiny doplnily například stříbrně lakované a specificky tvarované ochranné elementy na předním i zadním nárazníku, maska chladiče zasazená do stříbrného rámečku a ve stejné barvě vyvedené kryty vnějších zpětných zrcátek, orámování bočních oken a střešní ližiny. Na první pohled takřka





*Atraktivní, individualisticky
pojaté varianty největšího
SUV dále rozšiřují nabídku
značky ŠKODA v klíčovém
segmentu trhu.*

Luxusní atmosféru interiéru dotvářejí pro SCOUT specifické prvky s dekorem dřeva.



Útulnou atmosféru v kabině zajistí mimo jiné ambientní LED osvětlení nastavitelné v deseti odstínech.



TERÉNNÍ VZHLED verze SCOUT posiluje ochranná lišta na spodní hraně předního nárazníku.

nepostřehnutelným, avšak pro vyznění celku důležitým prvkem jsou například skla s vyšším stupněm tónování. Naproti tomu devatenáctipalcová litá kola, speciálně navržená pro KODIAQ SCOUT, nelze přehlédnout. SCOUT se pyšní i sériově dodávanými plně LED předními světlomety, které nejen podtrhují sebevědomý výraz vozu, ale především obstarají ideální dosvit i v těch nejtěžších podmínkách. Design modelu doplňují decentní plakety SCOUT na blatnících.

K oddílu terénních specialistů značky ŠKODA se KODIAQ SCOUT hlásí i v interiéru, kde logo SCOUT najdete například na specifi-

ké ozdobné liště s dřevěným dekorem. Útulnou atmosféru v kabině bez ohledu na rozmary počasí nebo projížděný terén zajistí mimo jiné ambientní LED osvětlení nastavitelné v deseti odstínech, alcantarová sedadla a výplně dveří, pedály a lišty prahů z ušlechtilé oceli či měkké vkládané koberečky s logem KODIAQ. Posádku KODIAQ SCOUT rozmazluje i bohatou standardní výbavou, zahrnující třeba multifunkční volant s ovládáním infotainmentu Bolero s osmi reproduktory, elektricky nastavitelné sedadlo řidiče, bezklíčkový systém KESSY či přehledný barevný displej MaxiDOT. Ve městě i v terénu pomůže parkovací systém s kamerou Rear View Camera a senzory vpředu i vzadu. Vítaným novým pomocníkem je systém Area View, který díky širokoúhlým objektivům kamer, integrovaných do předě i zádě vozu a v krytech vnějších zpětných zrcátek, zobrazuje na palubním monitoru záběry na bezprostřední okolí vozu. Je mezi nimi i virtuální pohled shora a 180stupňové záběry.

ŠKODA KODIAQ SCOUT se i mimo zpevněné cesty cítí jako doma. A to nejen díky silným a úsporným přeplňovaným motorizacím, jež čítají dva zážehové a dva vznětové motory, ale také standardně dodávanému pohonu všech kol, jehož srdcem je elektronicky řízená lamelová spojka (více o pohonu 4x4 v modelech ŠKODA na str. 12–16). Světla výška činí 194 mm, přechodový úhel 19,7 stupně a díky krátkým převisům dosahují hodnoty předního a zadního nájezdového úhlu 22,0, resp. 23,1 stupně. SCOUT je navíc sériově vybaven paketem pro špatné cesty, který chrání před poškozením motor, převodovku, zadní příčná ramena a brzdové vedení. Tam, kde silnice již opravdu končí, může řidič stisknutím tlačítka aktivovat režim Offroad. Protiblokovací systém ABS se přenastaví tak, aby využil tzv. klínového efektu. Delším blokováním brzděného kola si nahrne před kolo podkladový materiál a tím vytvoří klín. Pro zlepšení trakce dovoluje systém ASR určitý prokluz kol, elektronická uzávěrka diferenciálu EDS se nastaví na nejrychlejší reakce, reakční mapa pedálu plynu naopak vyhlazuje pokyny řidiče, aby vůz měl konstantnější záběr, což je alfa a omega jízdy v terénu. V případě potřeby se aktivuje asistent pro rozjezd do kopce, resp. asistent pro sjíždění svahu, který samočinně udržuje konstantní rychlost a směr vozu zvolenou řidičem. Na přání dodávané tlumiče DCC odpovídajícím způsobem upraví své charakteristiky. SCOUT ale není jen partákem na výlety mimo silnice, je připraven na všechny eventuality. Velkorysá sériová výbava zahrnuje standardně také volbu jízdního profilu (Normal,



KODIAQ SCOUT je opravdu připraven na vše a čeká na nové výzvy. Třeba na vaši návštěvu a osobní prověrku jeho schopností.



Sport, Eco, Comfort, Individual, Snow), která ovlivňuje reakce motoru, automatické převodovky, posilovače řízení, klimatizace a případně adaptivního podvozku DCC. Režim Snow přizpůsobuje funkci systémů ABS, ASR, ACC a řídicí jednotku motoru na podmínky zasněžené nebo kluzké vozovky. Samozřejmostí je pak celá plejáda nejmodernějších asistenčních systémů, jako Blind Spot Detect, který varuje před vozy v mrtvém úhlu, a Rear Traffic Alert, sledující např. při couvání z parkovacího místa provoz za vozidlem a vedle něj. Crew Protect Assist (při hrozbě nehody zavře okna a střešní okno a předepne bezpečnostní pásy na předních sedadlech) je propojen s vylepšeným systémem Front Assist včetně nouzového brzdění a prediktivní ochrany chodců. KODIAQ SCOUT myslí opravdu na vše a kromě schopnosti táhnout až 2,5tunový přívěs nabízí i asistent pro couvání s ním.

Čelit všem výzvám pomohou vozu i vám také nejmodernější systémy infotainmentu s kapacitními dotykovými displeji ve skleněném provedení. Vrcholný infotainmentový a navigační systém Columbus disponuje displejem s úhlopříčkou 9,2 palce, k dispozici je posádce WLAN-Hotspot i LTE-modul. Samozřejmostí jsou komplexní služby ŠKODA Connect, jejichž součástí je kromě proaktivního servisu a vzdáleného přístupu také automatic-



DSG 4x4: to je kombinace, která vozu KODIAQ SCOUT velmi sluší.

ké tísňové volání eCall. Moderní infotainment s online navigací pak ideálně doplňují služby Infotainment Online, které lze konfigurovat i z tepla domova pomocí počítače nebo mobilní aplikace. Mimo to má model ŠKODA KODIAQ SCOUT upravenou funkcionalitu infotainmentového systému, která zobrazí například úhel natočení předních kol, kompas, výškoměr, teploměr oleje a chladicí kapaliny.

KODIAQ SCOUT je opravdu připraven na vše a čeká na nové výzvy. Třeba na vaši návštěvu a osobní prověrku jeho schopností. A klidně si s sebou vezměte rodinu a přátele, KODIAQ SCOUT převezve za zážitky až sedm pasažérů.



Pro KODIAQ SCOUT je v rámci Originálního příslušenství k dispozici široká nabídka disků různých rozměrů, jako například zde zobrazené Triglav. Není tak problém mít jiná kola na léto a pro zimní vyjíždky do terénu.



EMOCE A DYNAMIKA

KODIAQ SPORTLINE je rodným bratrem modelu SCOUT, společnou mají DNA značky ŠKODA, ale rozhodně nejde o dvojčata. Naopak, každý model má svoji vlastní osobnost a nezaměnitelný půvab.

KODIAQ SPORTLINE se veřejnosti představil po boku svého bratra z předchozích stránek, mají i společnou Simply Clever filozofii mateřské značky, ale každý má svůj svébytný charakter a oslovuje svébytné řidiče. To je součástí kouzla tzv. derivátů modelů ŠKODA. Každý z nich poskytne specifické vlastnosti a zážitky z jízdy, přitom ale vždy nabízí nejmodernější bezpečnostní výbavu, asistenty a infotainment.

SPORTLINE je atlet a elegán se sportovním duchem. Exteriéru dominují designové prvky v černém provedení, zvýrazňující dynamické linky modelu KODIAQ: maska chladiče a kryty vnějších zpětných zrcátek, sklo pátých dveří a zadní boční okna mají vyšší stupeň tónování, v černém provedení se dodávají i střešní ližiny. Celek doplňují boční ochranné lišty dveří v barvě vozu a individuálně tvarovaný zadní nárazník s decentní chromovanou

lištou evokující koncovky výfuků. Estetiku exteriéru pak dotvářejí devatenáctipalcová kola z lehkých slitin „Triglav“ v antracitovém zbarvení, případně volitelně dodávaná dvacetipalcová kola „Vega“.

Individualizovaný interiér je také laděn do elegantní černé, včetně pro atmosféru kabiny velmi důležité stropnice. Zaujmu sportovní sedadla v kombinaci alcantara-kůže se stříbrným prošitím, alcantarou potažené výplně dveří, specifická tmavá dekorační lišta s karbonovým vzorem a plaketou SPORTLINE, pedály a prahové lišty z ušlechtilé oceli i LED ambientní osvětlení. Na centrálním displeji zobrazuje SPORTLINE specifickou sadu ukazatelů zaměřených na dynamickou jízdu: aktuální teplotu motorového oleje a chladicí kapaliny, hodnoty přetížení, tlak turbodmychadla, aktuální výkon a měření času, které umožňují vyhodnotit například statistické parametry jízdy na okruhu. Ostatně tam, stejně jako

v zakroucených serpentinách či na dálnicích, se KODIAQ SPORTLINE rozhodně neztratí díky silným motorům přepřehovaným turbodmychadlem. Vybírat lze z benzinových jednotek o výkonu 110 a 132 kW i dynamických a přitom úsporných dieselů s výkony 110 a 140 kW. Volitelný pohon všech kol posunuje dynamiku ještě dále, stejně jako bleskurychle řadící dvouspojkové automatické převodovky DSG s ovládáním pod sportovním tříramenným volantem a adaptivní podvozek s nastavitelnými tlumiči DCC.



MYSLETE V KLIDU NA JINÉ VĚCI

Máte přece ŠKODA Předplacený servis!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



O servisní náklady se dalších 5 let starat nemusíte, nezaplatíte totiž za servis ani korunu navíc! Nezáleží na tom jestli si pořizujete vůz na leasing nebo v hotovosti ani jestli jste fyzická nebo právnická osoba. Rozsvícené kontrolky vás tak vždycky nechají chladnými.

Výhody Předplaceného servisu:

- Kryté servisní úkony ve zvoleném rozsahu na 5 let nebo 60 / 100 / 150 tisíc km.
- Špičková péče o váš vůz po celou dobu trvání služby včetně bezplatné asistence na cestách.
- Výhradní používání ŠKODA Originálních dílů.
- Zvýšení hodnoty vozidla při prodeji, díky prokazatelné servisní historii.

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

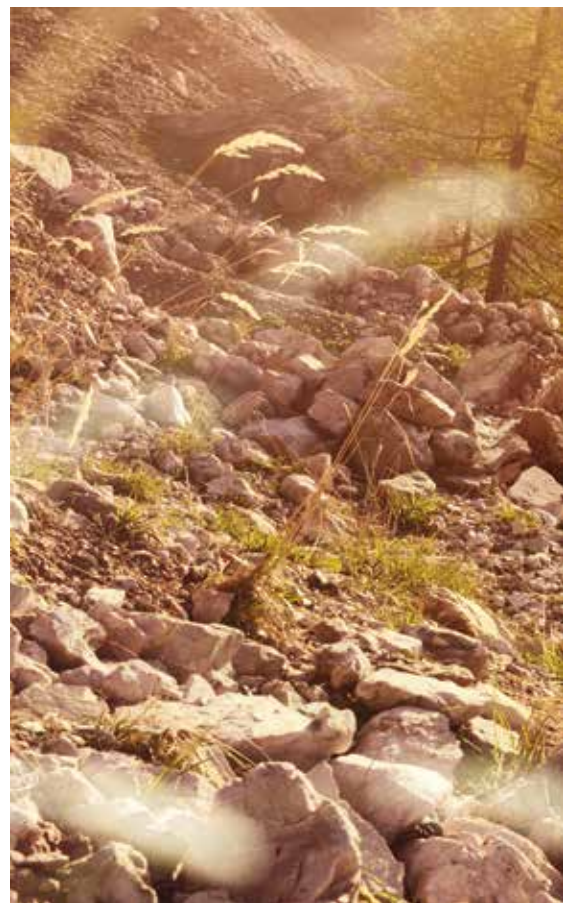
4x4 = 20

Matematik by asi nesouhlasil, ale u značky ŠKODA se čtyři krát čtyři aktuálně rovná dvacet. Nevěříte? Počítejte s námi.

Před osmnácti lety platilo, že $4 \times 4 = 1$. V roce 1999 totiž debutoval první moderní vůz ŠKODA s pohonem 4x4, OCTAVIA první generace. Na přelomu let 2017 a 2018 je nabídka vozů s pohonem 4x4 nejbohatší v historii značky s okřídleným šípem, a tak platí, že $4 \times 4 = 20$. Počítejme společně... S pohonem 4x4 se nabízí OCTAVIA s motory 1.8 TSI i 2.0 TDI o výkonech 110 kW a 135 kW. Tři. OCTAVIA COMBI s toutéž možností volby pohonných jednotek. Šest. SUPERB s motory o výkonu 110 kW – 1.4 TSI a 2.0 TDI s manuální převodovkou. Dále dvoulitrové TDI o výkonu 140 kW s dvouspojkovou automatickou převodovkou DSG a samozřejmě nejvýkonnější ŠKODA vůbec, SUPERB 2.0 TSI

s výkonem 206 kW. Přidejme totéž v karosářské verzi COMBI a dostáváme se celkem na 14. Další 3 přidává nové SUV KODIAQ s motorem 2.0 TDI. S pohonem všech kol je v nabídce verze o výkonu 110 kW v kombinaci s manuální i DSG převodovkou i 140 kilowattová varianta spojená s dvouspojkovým ústrojím. Další možností je KODIAQ s moderním benzinovým agregátem 2.0 TSI (132 kW). Celkově tedy 18. Nesmíme ale zapomenout na nejnovější model značky, kompaktní SUV ŠKODA KAROQ. Ten je jako „čtyřkolka“ aktuálně dostupný ve dvou provedeních. S motorem 2.0 TDI o výkonu 150 koní a s možností volby mezi manuální a automatickou převodovkou. Vidíte? Rovných dvacet. A to jsme nezapočetali nepřeborné možnosti kombinací





*Před osmnácti lety platilo, že 4x4 = 1.
Letos je to už minimálně 20.*



výbav, volitelných prvků a speciálních verzí jako SCOUT, RS nebo SPORTLINE.

Ale ani na tomto úctyhodném čísle ŠKODA nekončí! Nabídka vozů s pohonem všech kol se bude dále rozšiřovat, ať již jde o již ohlášené další atraktivní motorizace pro SUV KAROQ, nebo zcela nové modely v blízké i střednědobé budoucnosti.

80 LET TRADICE

Spojení značky ŠKODA a pohonu všech kol sahá hluboko do historie, již koncem třicátých let experimentovala ŠKODA s pohonem více náprav. Prototypy třínápravových autobusů s pohonem obou zadních náprav (4x6) se však do sériové výroby nedostaly. Obdobnou koncepci pohonu využíval vůz ŠKODA 903 s třilitrovým šestiválcem z roku 1936, vyrobený na základě poptávky Generálního štábu armády ve třech exemplářích. Následně bylo mezi lety 1939–42 vyrobeno dalších 42 kusů tohoto terénního vozu.

Historicky prvním modelem ŠKODA s pohonem všech kol byl SUPERB typ 956 (4x4) ve

Vojenský šestikolový nákladní vůz ŠKODA 903 vznikl v roce 1936 ve třech prototypch s poháněným zadním párem náprav. Do výroby se nedostal.

Pohon všech kol zlepšuje trakci, bezpečnost a také dynamiku v zatáčkách.



vojenském provedení. Tento speciál se vyráběl v letech 1942–43. Zkušenosti s pohonem všech kol nabírala mladoboleslavská továrna i mezi lety 1952–55, kdy vyprodukovala celkem 6500 kusů nákladního typu Tatra 805. V padesátých letech byl pro armádu vyvinut a v pěti kusech vyroben také zajímavý obojživelný prototyp 972, vybavený pro plavbu lodním šroubem. Armádní poptávka stála i za vývojem a úspěšným testováním typu 973, zvaného Babeta. Propracovaný lehký terénní vůz s primárním pohonem zadní a připojitelným pohonem přední nápravy vznikl v malé sérii cca 30 kusů. Politické zájmy se k němu však otočily zády... A tak až první generace modelu OCTAVIA z roku 1999 nastartovala fenomén, který je dnes nedílnou součástí nabídky značky ŠKODA: velkosériovou výrobu vozů s pohonem 4x4.

PROČ ZVOLIT 4X4

Hlavní a nejzřejmější výhodou pohonu všech kol je především výrazně lepší trakce. Oproti pohonu dvou kol totiž má „čtyřkolka“ dvojnásobnou využitelnou styčnou plochu. Zatímco v případě jedné poháněné nápravy musí vůz přenést točivý moment a výkon motoru prostřednictvím několika čtverečních centimetrů,

jimiž se dotýkají pneumatiky povrchu, čtyřkolka může využít dvojnásobku. Navíc zadní kola nemají na starosti primární zatačení, mohou tedy větší část trakce využít k zajištění dopředného pohybu.

Nejen že se tak po zastavení bezproblémově rozjedete do zasněženého kopce, ale čtyřkolka má výhody i při dynamické jízdě, kdy může řidič lépe pracovat s přenosy hmotnosti – rozložení hnací síly mezi přední a zadní kola u vozů 4x4 se pozitivně projeví na zlepšení příčné stability ve vyšších rychlostech, kdy lze například na výjezdech z oblouků využít pohon zadní nápravy ke korekci stopy. Vozy s pohonem 4x4 mají také větší stoupavost a mohou tahat těžší přívěsy. Například model KODIAQ s pohonným ústrojím 2.0 TDI 4x4 o výkonu 140 kW v kombinaci s robustní dvouspojkovou automatickou převodovkou DSG utáhne přívěs o hmotnosti až 2,5 tuny. To znamená, že pro něj není problém převézt na víkend či dovolenou třeba kajutovou jachtu, nebo přívěs

s koňmi. Nebo třeba soutěžní speciál FABIA R5 a kompletní výbavu na závody...

Možná se vám již někdy stalo, že jste uvízli na sněhu či v blátě, jedno kolo se bezmocně protáčelo a vůz se ani nepohnul. S modely ŠKODA 4x4 se to nestane. Pokročilý systém řízení pohonu 4x4 přenesse točivý moment na ta správná kola i v případě, že jsou při přejezdu terénních nerovností úhlopříčně dvě kola ve



Elektronicky ovládaná lamelová spojka, aktivně připojující pohon všech kol, tvoří jeden kompaktní celek s diferenciálem zadní nápravy



vzduchu, což bylo donedávna doménou vešměs pracovních terénních strojů. S off-roadově laděnými a SUV vozy ŠKODA se zkrátka nemusíte bát ani opravdového terénního dobrodružství.

OBLIBA POHONU VŠECH KOL ROSTE

Od dob první generace modelu ŠKODA OCTAVIA 4x4 stabilně roste jak širší nabídka modelů s pohonem všech kol, tak zákaznická obliba čtyřkolek. Podíl vozů ŠKODA s pohonem všech kol na celkových prodejkách v České republice kontinuálně a stále rychleji stoupá. Meziroční nárůst objednávek čtyřkolek činil v roce 2016 více než 40 % ve srovnání s rokem předchozím a již v listopadu bylo jasné, že rok 2017 bude z tohoto pohledu opět výrazně rekordní. V roce 2016 neslo každé čtvrté auto s pohonem všech kol, prodané na domácím trhu, značku ŠKODA. Na šesti evropských trzích (ve Švýcarsku, Norsku, Rakousku, Polsku, Španělsku a Finsku) drží ŠKODA s modely OCTAVIA COMBI 4x4 a SUPERB COMBI 4x4 vedoucí postavení v prodejkách vozů s karoserií kombi a pohonem všech kol.

Obliba pohonu 4x4 mezi zákazníky jednotlivých modelových řad vyplývá z charakteru a určení vozů, přičemž jednoznačně nejvyšší je v segmentu SUV. Například u modelu KODIAQ tvoří pohon 4x4 bezmála 90 % dosavadních objednávek na domácím trhu.

NEJMODERNĚJŠÍ ŘEŠENÍ

U vozů ŠKODA zajišťuje pohon všech kol výhradně nejmodernější systém s mezinápravo-

A kdy si pořídíte vůz s pohonem všech kol vy?

vou spojkou. Systém využívá pokročilou logiku řízení, která na základě vstupních informací, jako je např. hnací síla motoru, která se má přenést na kola, prokluzu jednotlivých kol, úhel natočení volantu či požadavky od ostatních systémů vozu (ABS, ESC), kontinuálně počítá optimální rozložení hnacích sil mezi přední a zadní nápravou a na tomto základě

řídí v reálném čase nastavení toku newtonmetrů na jednotlivá kola. Toto vyspělé technické řešení umožňuje okamžitě přizpůsobovat přenos točivého momentu na jednotlivé nápravy a dokonce i na jednotlivá kola. Nejnovější generace systému s mezinápravovou spojkou také zvládne přenést na zadní nápravu až téměř 100 % točivého momentu a až 85 % hnací síly dokonce na jedno jediné kolo. Například v případě, kdy je odlehčena přední náprava, nebo to vyžaduje dynamický jízdní manévř. Stejně tak ale dokáže v určitých režimech pohon zadní nápravy okamžitě zcela odpojit a zajistit tak například maximálně stabilní brzdění z vysokých rychlostí a bezchybnou spolupráci stabilizačních systémů. Oproti stálému pohonu všech kol má řešení s mezinápravovou spojkou i tu výhodu, že v situacích, kdy pro optimální přenos hnací síly z motoru na vozovku stačí pouze jedna náprava, je zadní náprava odpojena. Tím systémem umožňuje minimalizovat ztráty v pohonném řetězci a zajišťuje běžný provoz s výrazně nižší spotřebou oproti systémům stálého pohonu všech kol.



BUĎTE PŘIPRAVENI NA NOVÁ DOBRODRUŽSTVÍ

ŠKODA Originální příslušenství



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Užijte si zimní výlety se svým vozem ŠKODA. Ať už bude cíl vaší cesty jakýkoliv, jde především o vaši bezpečnost a pohodlí. Rozšiřte proto možnosti svého vozu a vyberte si ze stovek inovativních a praktických produktů ŠKODA Originálního příslušenství. Získáte bezpečné a kvalitní doplňky, které jsou plně kompatibilní s modely ŠKODA. Garantem vysoké kvality je fakt, že všechny produkty jsou podrobeny přísným zátěžovým testům a náročnému výběru materiálů již při výrobním procesu. Chcete se přesvědčit? Jako sezónní tip pro vás máme střešní box s kapacitou 380 litrů v aerodynamickém designu, jenž splňuje přísné požadavky City Crash Testu.

ŠKODA AUTO V ČÍSLECH

V posledních měsících zaznamenala ŠKODA AUTO hned několik pozoruhodných historických rekordů. A protože vyjádření v číslech je obecně nejprehlednější, některé z nich vám na této dvoustraně připomeneme.



ŠKODA OCTAVIA je nejspěšnějším modelem v historii automobilky ŠKODA AUTO. V roce 2017 sjel z výrobní linky vůz této modelové řady s pořadovým číslem 6 000 000. První generace tohoto modelu (1959 až 1971) se vyrobilo 365 400 kusů, první novodobé generace (1997 až 2010) víc než 1,4 milionu kusů a modelu OCTAVIA druhé generace (2004 až 2013) 2,6 milionu kusů. Aktuální třetí generace se vyrábí od roku 2012 a po silnicích takřka celého světa jezdí v počtu více než 1,5 milionu kusů.

15 TOVÁREN

Vozy ŠKODA se vyrábějí celkem v 15 továrnách umístěných v osmi zemích. Hlavními závody jsou dvě továrny v České republice (Mladá Boleslav a Kvasiny), model CITIGO sjíždí z výrobní linky v továrně Volkswagen nedaleko Bratislavy. V Rusku se montují modely RAPID ve městě Kaluga a modely OCTAVIA v Nižním Novgorodě. Dvě výrobní místa se nacházejí v Indii – konkrétně ve městech Pune (ŠKODA RAPID) a Aurangabad (ŠKODA OCTAVIA a SUPERB). Pro čínský trh sjíždějí vozy ŠKODA z pěti továren společnosti SAIC Volkswagen Automotive Company. Jde o výrobní závody An-tching (FABIA, OCTAVIA, YETI), I-čeng (RAPID, RAPID SPACEBACK), Nan-ťing (SUPERB), Ning-po (OCTAVIA) a Čchang-ša (KODIAQ). Na začátku letošního roku se v alžírském závodu Ighil-Izani začaly montovat vozy ŠKODA OCTAVIA. Další výrobní závody se nacházejí na Ukrajině (Solomonovo) a v Kazachstánu (Ust-Kamenogorsk).





-18 % CO₂



Snižování produkce CO₂ patří k dlouhodobé strategii ŠKODA AUTO. Mezi roky 2014 a 2016 došlo u vozů modelové palety mladoboleslavské automobilky k poklesu emisí CO₂ o 12 procent. Do roku 2020 je ale v plánu další snížení o 18 procent. V této strategii hrají významnou roli vozy s bivalentním pohonem na zemní plyn, stejně jako zavedení hybridních pohonů, plánované pro rok 2019 do modelu SUPERB.

+25 % ŠKODA BEZ STAROSTÍ

Revoluční program operativního leasingu ŠKODA Bez starostí přišel letos v nové podobě a zaznamenal za první čtyři měsíce meziroční nárůst v počtu uzavřených smluv o 25 %. Inovací tohoto produktu je možnost plného přizpůsobení individuálním potřebám jednotlivých klientů. Lze volit mezi trváním od 24 do 48 měsíců a celkovým nájedem od 5 do 150 tisíc kilometrů. V nabídce jsou nyní i modely ŠKODA OCTAVIA RS 245 nebo SUV ŠKODA KODIAQ. Největším skokanem programu je ŠKODA RAPID, jejíž objednávky v meziročním srovnání stouply o 270 %.

10 MILIONŮ PŘEVODOVEK

ŠKODA AUTO vyrábí v továrnách v Mladé Boleslavi a Vrchlabí tři typy převodovek pro vozy značek koncernu Volkswagen. Kromě manuálních převodovek ŠKODA AUTO produkuje také dvouspoj-
kové převodovky DSG, jejichž kumulovaná roční výroba se blíží hranici půl milionu kusů.

3000+

ŠKODA AUTO má po celém světě více než tři tisíce autorizovaných prodejců. Celosvětová prodejní síť zahrnuje nejen evropské země, ale silné obsazení má též v Asii. Přítomna je také v Africe, stejně jako v Austrálii.



20 000 000 AUTOMOBILŮ



ŠKODA AUTO je jednou z nejstarších dosud fungujících automobilek na světě. Výroba osobních vozů byla v Mladé Boleslavi zahájena v roce 1905 modelem Voiturette A. Letos v září smontovala ŠKODA AUTO v pořadí již dvacetimiliontý vůz. Jednalo se o nejnovější model KAROQ z produkce závodu v Kvasinách.

RODNÝ DŮM FERDINANDA PORSCHHEHO

Zavítáte-li do Libereckého kraje, věřte, že zde naleznete nejen krásy příhraničních hor a mnoha chráněných krajinných oblastí, ale i celou řadu celosvětově uznávaných památek a turistických atrakcí.

Jednou z nich je i rodný dům Ferdinanda Porscheho, vynikajícího technika a konstruktéra, který se nesmazatelně zapsal do historie světového automobilového průmyslu. Dům se nachází v Tanvaldské ulici číslo 38 v Liberci-Vratislavicích a dost možná si jej hned napoprvé ne všimnete, neboť si zachová

původní styl z konce 19. století, kdy zde sídlila klempířská dílna Ferdinandova otce Antona. Většině návštěvníků ovšem jistě neunikne nápadný černožlatý vývěsní štít s jeho jménem, takže není pochyb, že jste na správném, autentickém místě, kde se roku 1875 narodil slavný automobilový konstruktér, duchovní otec neméně slavného lidového

vozu VW Brouk, jednoho z nejprodávanějších automobilů všech dob.

Ferdinand Porsche prožil ve Vratislavicích (tehdejším Maffersdorfu) své dětství a mládí, vyučil se zde klempířem v rodinném podniku a absolvoval první konstruktérské krůčky a pokusy s elektřinou, které vedly až k elektrifikaci celé domácnosti, jež v té době byla výsa-

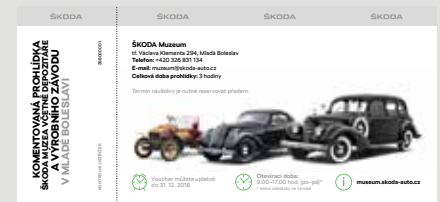




RODINNÝ ZÁKAZNICKÝ BALÍČEK

Rodný dům Ferdinanda Porscheho můžete navštívit zdarma v rámci Rodinného zákaznického balíčku, který budou od 1. 2. 2018 nabízet všichni autorizovaní prodejci ŠKODA AUTO v České republice. Jedná se o rozšíření současné nabídky zákaznických balíčků. Rodinný balíček je k dispozici při koupi nového vozu ŠKODA, platí pro 2 dospělé osoby a 2 děti ve věku od 10 let a zahrnuje:

- › Slavnostní předání nového vozu v Zákaznickém centru v Mladé Boleslavi
- › Komentovanou prohlídku ŠKODA Muzea, včetně depozitáře a výrobního závodu v Mladé Boleslavi
- › Předváděcí jízdu
- › Občerstvení v restauraci Václav ve ŠKODA Muzeu
- › Volnou vstupenku do rodného domu Ferdinanda Porscheho ve Vratislavicích nad Nisou
- › Slevu na zboží ŠKODA ve vybraných prodejnách

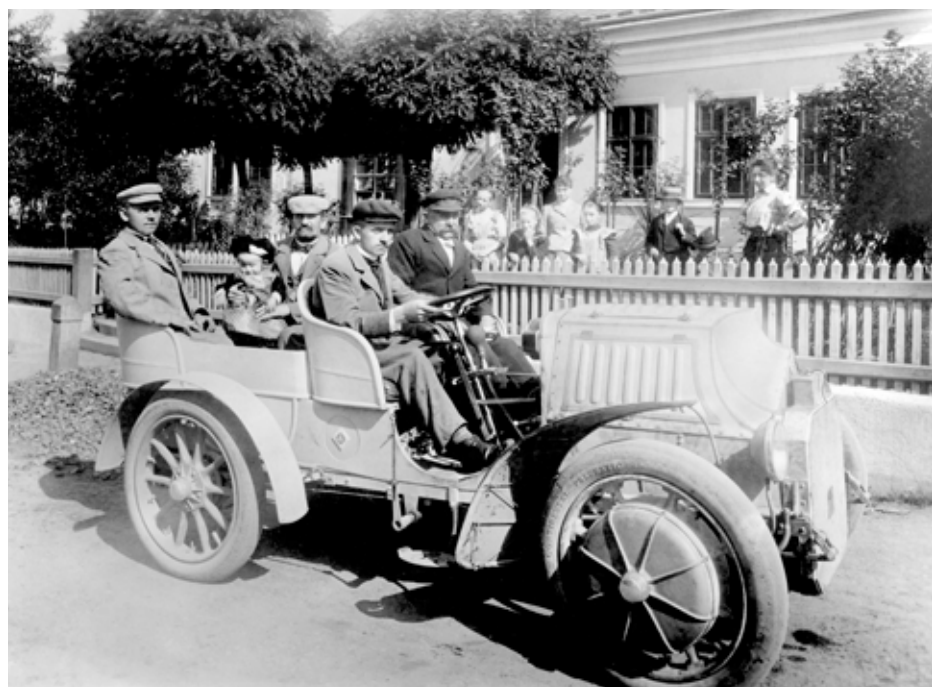


dou jen těch nejbohatších měšťanů v nedalekém Liberci. V roce 1893 se Ferdinand Porsche přestěhoval do Vídně, kde se později stal šéfkonstruktérem ve firmě Ludwiga Lohnera a podílel se na konstrukci automobilů Lohner-Porsche, které k pohonu využívaly jeho patent nábojového elektromotoru napájeného z akumulátorů nebo prostřednictvím stabilního benzinového motoru. S jedním takovým vozem, nesoucím označení „Mixte“, se Ferdinand v roce 1902 vypravil z Vídně do Vratislavic, aby svým rodičům představil svoji budoucí nevěstu – Aloisii Johannu Kaesovou.

Většinu svého aktivního profesního života strávil Ferdinand Porsche v Německu a Rakousku a jeho doménou se staly výkonné motory pro luxusní, sportovní a závodní automobily. Nejvíce jej však proslavil již zmíněný VW Brouk, který se stal doslova kultovním vozem v Evropě i v zámoří. Po druhé světové válce žil Ferdinand Porsche v rakouských Alpách a právě zde založil jeho syn Ferry věhlasnou automobilku vyrábějící prestižní sportovní vozy. Ale to je již úplně jiný příběh.

Dům v Tanvaldské ulici číslo 38 změnil v průběhu času několikrát majitele a prošel řadou stavebních úprav. Před šesti lety jej zakoupila společnost ŠKODA AUTO a rozhodla se navrátit toto památné místo do původní podoby, co nejvíce připomínající stav budovy z roku 1875. Rekonstrukce, či možná lépe řečeno revitalizace domu se ujal známý architekt Michal Hlaváček společně s renomovanou německou agenturou Jangled Nerves GmbH a úspěšně ji dokončili v roce 2016, kdy byl objekt slavnostně otevřen pro širokou veřejnost. Podle dobových výkresů, skic a fotografií byla důsledně rekonstruována podoba nejen nos-

Zdevastovaný rodný dům Ferdinanda Porscheho zakoupila ŠKODA AUTO a kompletně jej zrekonstruovala.



V roce 1902 přijel Ferdinand Porsche do Vratislavic, aby svým rodičům představil svoji nastávající manželku. Fotograf jej zachytil za volantem vozu Lohner-Porsche „Mixte“.



Rodný dům Ferdinanda Porscheho můžete navštívit po celý rok. Otevřen je od pátku do neděle, od 9 do 17 hodin.

Světové renomé získal Ferdinand Porsche konstrukcí lidového vozu, který se zasloužil o nebývalý rozmach automobilky Volkswagen po druhé světové válce.

ných zdí a fasády, ale také plotu, dveří, oken nebo klempířských detailů, původně z dílny mistra Antona. Součástí areálu rekonstruovaného domu je nová servisní budova, v níž se nachází pokladna, kavárnička a obchod se suvenýry, nabízející mimo jiné i velmi zajímavé knižní publikace o historii firmy Porsche.

Vnitřní expozice domu, rozdělená do tří tematických okruhů (Inženýrské umění, Mobilita a Rodina), velmi výstižně zachycuje osobnost Ferdinanda Porscheho v historických souvislostech a jeho obrovský přínos pro vývoj světového automobilového průmyslu. Mimořádnou erudici a vizionářského ducha tohoto význačného konstruktéra dokládá replika vozu

Těžištěm zdejší expozice je konstruktérský duch Ferdinanda Porscheho.

Lohner-Porsche „Semper Vivus“ („Stále živý“) z roku 1900, k jehož pohonu sloužily nábojové elektromotory osazené na přední nápravě a napájené akumulátory, jež byly během jízdy

dobíjeny dvěma zážehovými jednoválcovými motory. Seznámit se zde můžete i s dalšími, na svou dobu zcela revolučními projekty, například s návrhy vozidel s plně hybridním pohonem. Součástí expozice je i celá řada atraktivních dobových fotografií a máte-li zájem o hlubší sondu do života zdejšího rodáka, můžete si vypůjčit iPad a sledovat jeho životní dráhu formou poutavé multimediální a interaktivní prezentace.

Návštěva rodného domu Ferdinanda Porscheho ve Vratislavicích rozhodně stojí za to, navíc ji můžete výhodně spojit s prohlídkou nedalekého ŠKODA Muzea v Mladé Boleslavi či s celodenním výletem do Jizerských hor.



Zdařilá replika vozu Lohner-Porsche „Semper Vivus“ z roku 1900 je jedním z ústředních exponátů. Pohon automobilu zajišťovaly dva nábojové elektromotory na přední nápravě.

BYLA TO MRAVENČÍ PRÁCE

Na přelomu let 2012 a 2013 začaly práce na projektu, jehož cílem bylo dát domu nový život a vytvořit tak připomínku vazby Vratislavic nejen na jméno Ferdinanda Porscheho, ale i na inženýrské umění generace automobilových konstruktérů z přelomu 19. a 20. století v české kotlině.

Rodný dům měl být využit jako výstavní prostor s expozicí zaměřenou na osobnost konstruktéra Ferdinanda Porscheho. Ve své původní verzi neměl mít formu klasického muzea, ale spíše upomínkového místa občasně přístupného veřejnosti a místa setkávání potomků Ferdinanda Porscheho. Původní vize řešení, vycházející z předpokladu, že i některé dílny ve dvoře pocházejí z doby Ferdinanda Porscheho, vznikla ve stuttgartské agentuře Jangled Nerves pod vedením prof. Thomase Hundta. Od začátku bylo hlavním cílem architektonického řešení uvést objekty pokud možno do původního stavu, a to především z vnějšího pohledu.

Ve spolupráci s Jangled Nerves nakonec zpracovala finální projekt pod mým vedením pražská architektonická kancelář Hlaváček – architekti. Tým začal pracovat na přelomu jara a léta 2014. Nejdříve byly dohledávány archivní podklady. Základním problémem bylo, že původní rodný dům i jeho dvorní zázemí byly v průběhu dvacátého století, a nejen až v padesátých a sedmdesátých letech, přestavěny, přebourány a přeorganizovány natolik, že se zcela ztratila jejich původní tvář. V době zahájení prací na rekonstrukci to byl v podstatě ekologicky zničený brownfield s pochybnou funkční náplní. Největší katastrofou ovšem bylo, že neexistovaly žádné projektové doklady o původních objektech. V žádných archívech nebyly nalezeny. Jediným podkladem pro veškeré rekonstrukční, architektonické a projektové práce tak byly dvě historické fotografie.

Aby bylo možné posoudit, do jaké míry je rodný dům původní, byly otlučeny všechny vnitřní omítky a provedeny sondy obvodových zdí, čímž byly zjištěny pozice a tvar původních okenních a dveřních otvorů. Ukázalo se, že nejzachovalejší je dvorní přístavba a štítové stěny rodného domu. Čelní stěna do ulice



Jedna z architektonických vizualizací rekonstrukce interiéru s návrhem budoucího rozvržení prostoru.

byla v podstatě zničena různě starými historickými zásahy a neustálými změnami vstupů a výkladních skříní. Dalším problémem bylo, že všechny stěny byly velmi navlhle (dům byl bez vodotěsné izolace), a navíc neměly ani dostatečné základy. Bylo tedy třeba objekt oboje doplnit, ovšem v rámci nutného zachování všech dobových a autentických částí domu. Snaha o uchování opravdu původních konstrukcí a tvarů byla maximální. Ochrana před vlhkostí, podchytní uždějících staletých základů a další detaily vyžadovaly vložení zcela nových konstrukčních systémů, ale takovým způsobem, aby to nenarušilo původní vzhled a charakter stavby. Cílem stále bylo, aby byl vnější charakter stavby navrácen do co nejpůvodnějšího stavu.

Vnitřek domu je pojat jako jeden velký prostor až chrámového charakteru, zdůrazňující geniálního du-

cha konstruktéra nadčasových dimenzí. Centrem expozice je funkční replika hybridního vozu Lohner-Porsche. V přílehlých prostorách jsou odkazy na historickou, ale i současnou technickou a technologickou problematiku.

Uvnitř budovy provozního zázemí je umístěna pokladna a kavárna, sociální zázemí pro veřejnost, denní místnost a sociální zázemí pro personál, technické místnosti a sklad využitelný také jako garáž. Centrální místnost pro veřejnost má za předsazenými lamelami prosklenou fasádu s velkoformátovými posuvnými segmenty. Lamelová stěna je v těchto místech otvíratelná a kavárna se tak může v letním provozu otevřít do dvora. Dvůr s dominantním stromem a kamennou kruhovou lavicí je dlážděný štípanou žulovou kostkou.

prof. Ing. arch. Michal Hlaváček





ŠKODA Motorsport má v automobilových soutěžích dlouhou historii. V posledním desetiletí píše jednu z těch vůbec nejúspěšnějších kapitol a její nedílnou součástí je i zákaznický program.



DALŠÍ SEZÓNA
**PLNÁ
ÚSPĚCHŮ**



Andreas Mikkelsen s Fabii R5 při Rallye Monte Carlo zbytek pole doslova deklasoval.



Pro Monte Carlo ŠKODA Motorsport připravila retro zbarvení připomínající vůz ŠKODA 130 RS Václava Blahny.

Závodní zákaznický program ŠKODA AUTO byl nastartován v roce 2009, kdy po pečlivé přípravě a důkladném vývoji ŠKODA uvedla soutěžní model FABIA postavený podle regulí třídy S2000. Automobil těžil z mnoha zkušeností automobilky, velice rychle ukázal soupeřům záda a stal se mimořádně oblíbeným a vyhledávaným závodním nářadím. Za tímto úspěchem ovšem nestála jen skvělá výkonnost vozu, ale také vynikající servis a podpora, kterou ŠKODA Motorsport svým zákazníkům nabídla. Posunul se tím zákaznický program na zcela novou úroveň a odměnou bylo jak značné množství zákaznickým týmům dodaných vozů, tak nepřeborné množství vítězství a mistrovských titulů na národní, regionální i světové úrovni. Úspěch vozu FABIA S2000 byl tak velký, že ve chvíli generační ob-

měny modelu a příchodu nové třídy R5 bylo takřka okamžitě rozhodnuto, že ŠKODA bude pokračovat v automobilových soutěžích s novou generací modelu FABIA, postavenou právě podle regulí pro třídu R5. Už jen samotné oznámení této zprávy vyvolalo obrovskou vlnu zájmu, a to nejen od stávajících zákaznických týmů, ale i od řady jiných. Za vše hovoří fakt, že od roku 2015 ŠKODA Motorsport svým zákazníkům dodala už více než 170 kusů modelu FABIA R5. Tím je tento vůz jednoznačně nejoblíbenějším soutěžním speciálem současnosti.

FABIA R5 vychází z aktuální generace modelu, ovšem technické předpisy FIA dovolují u vozu R5 celou řadu úprav. Soutěžní FABIA je poháněna přeplňovaným zážehovým čtyřválcem o objemu 1,6 litru, jehož výkon se pohybuje okolo 280 k. Na rozdíl od vozů WRC ovšem musí blok motoru vycházet ze sériově vyrábě-

ného agregátu, přičemž je dovolena úprava pro dosažení předepsaného zdvihového objemu motoru. Laicky řečeno je možné vzít motor o větším či menším objemu a upravit jej na objem 1,6 litru. Motor je standardně spojen s pětistupňovou sekvenční převodovkou a pohání všechna kola, což je další zásadní změna proti sériovému provedení modelu FABIA.

Nelze si nevsimnout rozšířených blatníků, nejrůznějších vstupů a výdechů vzduchu, které pomáhají s chlazením nejrůznějších komponentů a agregátu při plném závodním nasazení, nebo upravené aerodynamiky včetně decentního zadního křídla. Ačkoli jsou technické předpisy nastaveny tak, aby řada komponentů vycházela ze sériových dílů, a dařilo se tudíž držet provozní náklady na úrovni přijatelné i pro privátní zákaznické týmy, je ŠKODA FABIA R5 ryzejším soutěžním speciálem. O tom svědčí i fakt,



ŠKODA FABIA R5

Motor:	čtyřválec, 1620 cm ³ , turbo
Parametry:	205 kW (280 k), 420 Nm
Transmise:	pětistupňová sekvenční převodovka, pohon všech kol
Zavěšení:	McPherson vpředu i vzadu
Brzdy:	kotouče o průměru 355 mm (asfalt), 300 mm (šotolina)
Kola:	8 x 18" (asfalt), 7 x 15" (šotolina)
Hmotnost:	1230 kg

Zázemí ŠKODA Motorsportu snese ta nejpřísnější měřítka.


MISTROVSKÉ TITULY VOZU ŠKODA FABIA R5 V ROCE 2017

Šampionát	Jezdec
WRC 2	Pontus Tidemand
ERT – Balkan Trophy	Orhan Avcioglu
ERT – Baltic Trophy	Benediktas Vanagas
ERT – Benelux Trophy	Hermen Kobus
ERT – Final	Yağiz Avci
APRC	Gaurav Gill
ARC	Manvir Baryan
CODASUR	Gustavo Saba
MERC	Nasser Al-Attayah
Belgie	Vincent Verschuere
Česká republika	Jan Kopecký
Finsko	Teemu Asunmaa
Chorvatsko	Krisztián Hideg
Libanon	Roger Feghali
Lotyšsko	Kalle Rovander
Maďarsko	Norbert Herczig
Německo	Fabian Kreim

Od roku 2015 dodala ŠKODA Motorsport svým zákazníkům více než 170 kusů modelu FABIA R5.

že Jan Kopecký s vozem FABIA R5 při úvodní rychlostní zkoušce Německé rallye porazil celou plejádu továrních jezdců se speciály WRC!

Vůz kategorie R5 je nejvyšší možnou specifikací pro národní, regionální a mezinárodní šampionáty a v mistrovství světa je pro vozy R5 vypsána kategorie WRC 2. To znamená, že s vozem FABIA R5 lze závodit takřka kdekoliv. Proto je možné soutěžní vozy z Mladé Boleslavi nalézt nejen v mistrovství světa, mistrovství Evropy, národních šampionátech evropských zemí, ale i na Středním východě, v Asii, Austrálii nebo Jižní Americe. A všude tam je ŠKODA Motorsport svým zákazníkům k dispozici prostřednictvím technické podpory, kterou standardně tvoří trojice důkladně proškolených odborníků. Koordinátor podpory, což většinou bývá technik, má na starosti organizaci a koordinaci práce, komunikuje s týmy a posádkami. Engine engineer kontroluje výkon, data, elektroniku a senzory motoru, má na starosti diagnostiku a odstraňování případných problémů. Car engineer pak pomáhá s nastavením vozu a radí s nejrůznějšími technickými aspekty. Všichni tři pak dávají doporučení na kontrolu a výměnu komponentů.

Týmy si ovšem mohou objednat placenou podporu „ušitou“ přímo na míru jejich specifickým potřebám. A tak v rámci této služby mohou dostat i tým mechaniků ŠKODA Motorsport. Samostatnou kapitolou je pak možnost objednání některého z továrních pilotů ŠKODA Motorsport, který týmu pomůže s testováním a nastavením vozu pro specifické podmínky.

Důležitou součástí úspěchu zákaznického programu ŠKODA Motorsport je jeho vlastní tovární tým, který se účastní převážně soutěží mistrovství světa v kategorii WRC 2 a vybraných důležitých soutěží. Význam továrního týmu tkví v neustávajícím vývoji a testování nových komponentů a nastavení, z nichž následně těží i zákazníci. Veškeré poznatky a vylepšení závodního týmu jsou totiž následně postoupeny zákaznickým týmům, což zvyšuje jejich konkurenceschopnost. Navíc prakticky žádný z konkurentů nedisponuje tak velkou sepojatým továrním týmem jako ŠKODA. Pro zákazníky je to záruka, že jejich vůz bude díky upgradům stále konkurenceschopný. Výsledky továrního týmu jasně ukazují, že neustálý vývoj drží vůz ŠKODA FABIA R5 stále na špičce.

Zákaznický program ovšem pro samotnou automobilku znamená mnohem více, než jen velice dobře fungující obchodní model. Jak už bylo řečeno, zákaznické týmy závodí s vozy FABIA R5 po celém světě, a to i v regionech, které tovární tým svými aktivitami nepokrývá. Díky skvělým výkonům zákaznických týmů se však daří šířit dobré jméno mladoboleslavské automobilky i v těchto oblastech a trzích.

V sezóně 2017 ŠKODA Motorsport rozšířila sbírku úspěchů o celou řadu důležitých vítězství, tovární tým zásluhou Pontuse Tidemanda ovládl mistrovství světa WRC 2, Jan Kopecký úspěšně obhájil domácí titul a Andreas Mikkelsen dovedl vůz FABIA R5 k vítězství v legendární Rallye Monte Carlo. Další cenné úspěchy pak přidaly zákaznické týmy. ŠKODA Motorsport má za sebou úspěšnou sezónu a nezbývá než jí popřát úspěšný rok 2018. Začíná se už 22. ledna.



VETERÁNY V ČÍNĚ



Čína je pro značku ŠKODA jedním z nejdůležitějších světových trhů, velký význam proto mají akce na podporu image. Zvláště velkému zájmu čínské veřejnosti se těší nevšední prezentace modelů z historie mladoboleslavské automobilky.





Renovovaná ŠKODA VOS byla součástí statické expozice před zahájením čínských rallye.



Pro čínská média byly oba vozy ŠKODA skutečným magnetem.

Č Čínská společnost se velmi dynamicky mění, tamní trh dnes patří k těm nejvíce konkurenčním na světě. Zatímco před pár lety mohla produkce lokálních značek vzbuzovat mírný úsměv, dnes už je v mnoha směrech plně souměřitelná s tradičními značkami z Evropy, Japonska či USA. Prosadit se v takové konkurenci vyžaduje cíleně budovat image značky, odlišit ji od ostatních, ukázat její jedinečnost. ŠKODA AUTO již od roku 2014 v Číně aktivně propaguje svou bohatou historii, a to účastí na veteránských závodech a jízdách v okolí Pekingu a Šanghaje. Nadšené reakce diváků, ale i pozvaných lokálních novinářů říkají, že tato forma prezentace má opravdu výrazný úspěch. Konečně, velká většina konkurentů značky ŠKODA nemá v oblasti historie šanci nabídnout ani polovinu témat...

Obliba veteránů v Číně rychle sílí, byť legislativně je země v této oblasti zatím spíše restriktivní. Dovoz historických vozidel, stejně jako jejich registrace, jsou v praxi obtížné. Jediným způsobem, jak lze veterán provozovat na veřejných komunikacích, je účast v některé z oficiálních jízd či rallye pro veterány. Tady jsou aktivní zejména vydavatelství, licenčně spojená s prestižními evropskými tituly Auto Bild či auto motor a sport. Obě pořádají na sklonku léta zajímavé závody veteránů, spojené s řadou výstav či marketingových akcí.

Značka ŠKODA ale těží i ze své dlouhodobé přítomnosti na čínském trhu. Příkladem je

úspěšný projekt renovace vládního obrněného speciálu ŠKODA VOS, vyráběného v letech 1948 až 1953. V květnu 1952 byl tento vůz oficiálně darován československou vládou čínskému vedení. Vůz s charakteristickými tvary

ní myšlenka na renovaci tohoto výjimečného vozu, a to prostřednictvím tamních specialistů. Za dohledu odborníků ŠKODA Muzea se podařilo vdechnout automobilu nový život, vzhledem k raritnosti a konstrukční složitosti se vše

Obliba veteránů v Číně rychle roste, i když tamní legislativa je v této oblasti spíše restriktivní.

a mohutným pancéřováním byl v původním stavu součástí sbírek prestižního Vojenského muzea v Pekingu. Nedávno vzešla ze strany automobilky ŠKODA a jejího čínského zastoupe-

ndařilo ve velmi krátké době. Předpremiéru si zrenovovaný automobil prožil během státní návštěvy prezidenta Miloše Zemana v Číně v květnu 2017, oficiálně pak byl zástupcům



vojenského muzea v Pekingu předán zpět na konci listopadu – a od té doby opět zdobí jeho expozici.

Ale zpět k rallye – značku ŠKODA letos v okolí Šanghaje a Pekingu zastupovaly tři veterány. Zrenovovaná reprezentativní VOS byla obdivována na statických ukázkách, přímo do závodů se zapojila vínová ŠKODA 422 z roku 1930 a tyrkysově lakovaná ŠKODA FELICIA, vyrobená v roce 1960. První byla na řadě akce pořádaná čínskou edicí časopisu auto motor a sport, pojmenovaná Top City Classic Rally. Účastníky zavedla mimo jiné do střediska Zhangjiakou, které bude v roce 2022 hostit Zimní olympijské hry společně s Pekingem, cílem pak bylo okouzlující jezero Qiandao Lake s bezpočtem malých ostrůvků. Na palubě historických vozů ŠKODA se střídali čínští novináři a bloggeři, svou účastí akci podpořil i prezident společnosti ŠKODA China dr. Ralf Hanschen, jako zvláštní host pak vystoupení českých vozidel dodal váhu generální konzul ČR v Šanghaji, pan Richard Krpač. Čínská edice časopisu Auto Bild připravila další ročník své veteránské rallye Great Wall Classic Rally jen o týden později, start se odehrál v Pekingu, trasa závodu zavedla čtyřicetku vozů k těsné blízkosti velké čínské zdi.

V obou případech byla ŠKODA 422 nejstarším vozem ve startovním poli a sklízela zasloužený obdiv za to, jak se s často členitou a místy až hornatou trasou popasovala, FELICIA sbírala body mezi diváky i konkurenty za nadčasově elegantní tvary. A jak je v Číně zvykem, škodovácké posádky si odnesly celou řadu ocenění za umístění v jednotlivých rychlostních zkouškách i v celkovém pořadí. Ještě cennější je ale fakt, že tisíce diváků a potenciálních zákazníků se mohly doslova naživo seznámit s unikátní historií a tradicí značky ŠKODA – a to je věc, která se na čínském trhu vždycky počítá!



Oblíbený čínský blogger Xiaoming Hou je dlouhodobým fandou značky ŠKODA.



Velké veteránské jízdy jsou v Číně spojeny s předními vydavateli motoristických titulů, jako je Auto Bild China či auto motor a sport China.



Čínský venkov nabízí nádherné scenérie, pro veterány ale občas i dost náročné trasy s velkým převýšením.



Absolutně nejstarší vůz startovního pole – ŠKODA 422, vyrobená v roce 1930.



CO PROZRADÍ LIDSKÉ TĚLO

„Bezpečnost a spolehlivost našeho vozového parku je pro nás velmi důležitá, vozíme totiž unikátní biologické vzorky pacientů,“ říká Barbora Grymová, vedoucí obchodu společnosti Synlab, jež je největším poskytovatelem laboratorních vyšetření v České republice. Synlab pro převoz vzorků používá flotilu vozů ŠKODA OCTAVIA G-TEC.

S Synlab je jednou z největších tuzemských společností zaměřených na odběry a laboratorní vyšetření

– co je hlavní náplní vaší práce?

Zajišťujeme komplexní služby od odběrů biologických vzorků, přes jejich dopravu na laboratorní vyšetření až po komunikaci výsledků

pacientům a lékařům. V poslední době ale také posilujeme služby pro samoplátce, o které je velký zájem.

Ve kterých zemích ještě Synlab funguje?

Původ naší společnosti je v Německu, a od sud máme také mnoho dobrého v celém našem holdingu. Stejně tak čerpáme zkušenos-

ti a nejnovější vyšetření či metody z celého světa, protože naše působení je doslova globální. Před dvěma lety jsme se navíc stali součástí velké investiční skupiny, což byl další důležitý impuls pro náš rozvoj. Řadíme se dnes mezi nejvýznamnější poskytovatele laboratorních služeb v Evropě a máme významný podíl na globálním trhu. A nadále



Barbora Grymová, vedoucí obchodu společnosti Synlab

posilujeme. Nejen kvantitativně, ale také kvalitativně.

Kdo ve vašich laboratořích pracuje, můžete přiblížit vzdělání a šíři specializací vašich pracovníků?

Struktura našich zaměstnanců je velmi široká, od zdravotních sester, přes absolventy vybraných vysokých škol, laboranty až po erudované lékaře, analytiku s odbornou specializací. Máme ale také mnoho dalšího odborného i technického personálu. Všem přitom poskytujeme velmi širokou platformu vzdělávání, protože stálý rozvoj a vzdělávání je pro nás prioritou a pomáhá nám udržet se na špičce v poskytovaných službách. Ostatně náš vzdělávací systém oceňují také lékaři a zdravotní sestry, a pravidelně se účastní námi pořádaných akreditovaných seminářů a konferencí.

Odběry krve má laická veřejnost spojenou s velkým strachem, představa injekční jehly v žíle není nikomu moc příjemná. I když jde o takovou drobnost – čím to podle vás je?

Myslím, že je to hodně filmová a televizní zkratka, kde se injekce často používá jako jakési synonymum „lékařské bolesti“. A stojí za tím také spousta mýtů. Dnes je navíc odběr krve ze žíly mnohem jemnější, šetrnější, než byl před několika lety. Proto jsme také v Synlabu udělali seriál „Odběry s úsměvem“, který pomáhá zbytečný strach překonat. A máme na něj skvělé reakce. Stejně tak se soustředíme na děti, aby nebyly z odběrů ve zbytečném stresu a aby si do dospělosti nenesly podvědomý pocit, že odběr krve je hrozná věc.



Existuje v tomto směru nějaká moderní metodika, odebírá se dnes jinak než před dvaceti, třiceti lety?

Mohlo by se zdát, že nikoli, ale opak je pravdou. Jehly jsou tenčí, jsou přece jen trochu jiné postupy pro odběr, ale také se kupříkladu zmenšilo množství krve, které je pro vyšetření potřeba. Celkově se tak zvyšuje komfort pacientů. Dnes lze z krve udělat velmi kvalitní diagnostiku, a to i preventivní, a proto je velmi důležité propojit nové metody v laboratořích, nové přístupy v odběrových pracovištích a také odstranit již zmíněné mýty. Velmi důležitá je i zdravotní sestra, která krev odebírá. Její přístup a úsměv může mnohdy zbytečný stres téměř zcela odstranit.

Bavíme se pouze o odběrech krve, anebo o dalších biologických vzorcích, jako jsou výtěry slin a podobně?

Umíme pracovat vlastně s kterýmkoli biologickým materiálem. Od krve, přes sliny, ale také kupříkladu po biologické vzorky tkáně, orgánů. Kdybych to řekla s nadsázkou, pak v těle není nic, co bychom neuměli správnou metodou vyšetřit.

ŠKODA OCTAVIA G-TEC

ŠKODA OCTAVIA G-TEC je nejhospodárnější a nejekologičtější variantou modelové řady OCTAVIA. Spotřebuje jen 3,4 kg plynu na 100 km, přičemž vypustí pouze 98 g CO₂ na jeden ujetý kilometr. To znamená, že provozní náklady jsou díky nízké ceně plynu ve srovnání s benzinovými a diesellovými motory o přibližně 50 % nižší. Model OCTAVIA G-TEC pohání moderní přeplňovaný čtyřválec, spalující kromě benzínu i stlačený zemní plyn (CNG). Primárně motor 1.4 TSI o výkonu 81 kW spaluje vždy CNG, ovšem dojezd vozu může na celkových až 1330 km prodloužit nádrž na benzin o objemu 50 l. Tankování je snadné, hrdla pro plnění benzínu i plynu jsou umístěna pod jedním víčkem. Plynová nádrž se nachází pod podlahou zavazadlového prostoru, jehož objem v základním uspořádání činí 460 l. OCTAVIA G-TEC je vybavena pokrokovými systémy snižujícími spotřebu paliva, v podobě například systému rekuperace kinetické energie prostřednictvím aktivně řízeného alternátoru či funkce Start-Stop. Použití moderního zážehového motoru je zárukou příkladné dynamiky a současně kultivovaného projevu. Plynové provedení G-TEC je v modelové řadě OCTAVIA k dispozici pro oba typy karoserie a vybírat lze ze tří úrovní výbavy a velmi široké nabídky volitelných položek včetně dvouspojkové automatické převodovky DSG. OCTAVIA G-TEC reprezentuje velmi zajímavou alternativu pro velko-odběratele, pro něž jsou připravena i nová Fleetová centra. Ta poskytují specifické služby dle potřeb fleetových zákazníků v oblastech předprodejního poradenství, prodeje, optimalizace vozového parku vč. problematiky CNG, servisu, distribuce ŠKODA Originálních dílů i flotilového financování a pojištění.





Svozové automobily společnosti Synlab během roku najedou více než 4 000 000 km.

Synlab provozuje mnoho unikátních metod a vyšetření, můžete nějaké z nich přiblížit?

Vše se odvíjí od expertů, se kterými spolupracujeme, a také od toho, že jsme součástí globální sítě a novinky k nám přicházejí tedy doslova v on-line (či in-time) režimu. Máme tak široké spektrum biochemických, hematologických, imunologických a sérologických vyšetření. Specializujeme se také na vývojové vady, nově například na marker preeklampsie, který je zásadní pro těhotné ženy. Velmi kvalitní metody máme na záchyt rakovinových markerů. Ale také kupříkladu velmi komplexní vyšetření alergenů, jedné z civilizačních chorob

dneška, s jejímiž symptomy se potýká stále více Čechů. Pozornost si získávají také vyšetření v rámci problematiky reprodukční medicíny, nebo vyšetření na tropické choroby. Bohužel se zvyšuje rovněž počet vyšetření na žloutenku, černý kašel, různé pohlavní choroby. A to jsme stále vlastně jen na počátku výčtu toho, co umíme.

Pro převoz?

Vozový park je v Synlabu zastoupen převážně modely ŠKODA OCTAVIA a ŠKODA CITIGO. Řidiči jsou velmi spokojeni s jejich jízdními vlastnostmi, jedná se o kvalitní vozy. Servis značky

ŠKODA je spolehlivý a rychlý zároveň, řidiči po běžném servisu odjíždějí tentýž den, což je pro nás velmi důležité. Využíváme také vozy ŠKODA OCTAVIA G-TEC na plynový pohon. V současné chvíli se v našem vozovém parku nachází 78 těchto vozů. Oceňujeme na nich především levný provoz a komfort, který poskytují. Naštěstí čerpacích stanic v republice každoročně přibývá, a řidiči je tak nemusí hledat, nebo zajíždět k čerpacím stanicím z plánované trasy. Na Slovensku používáme zatím tři vozidla na CNG pohon, protože je zde stále nedostatek čerpacích stanic.

A jak je pro vás bezpečnost převozu důležitá? Procházejí vaši řidiči speciálním školením, jak během transferu nakládat se vzorky?

Ano, řidiči každoročně procházejí školením, jak nakládat s transportem vzorků, to je naprosto nutné. Bezpečnost je pro nás prioritou, mimo jiné také proto, že převážíme unikátní biologické vzorky našich pacientů. Řidiči jsou průběžně informováni o směrnicích společnosti. Během roku provádíme kontroly, aby kvalita práce byla na maximálně profesionální úrovni.

Plánujete v blízké budoucnosti rozšiřování společnosti v Česku? Jaké jsou vaše současné cíle?

Rozvíjíme se průběžně a stále, ale prozrazovat bych více nechtěla, konkurence nespí. Hodně se ale nyní věnujeme rozšiřování aktivit pro samoplátce, kde jsme rozjeli možnost on-line objednání vyšetření. Klienti dostanou výsledky do e-mailu, nebo do aplikace, která existuje pro mobilní telefony a chytrá elektronická zařízení.

SPOLEČNOST SYNLAB CZECH s.r.o.

Společnost se zaměřuje na zpracování odebraných vzorků a přesnou diagnostiku v co nejkratší možné době. Zajišťuje odběr vzorků, převoz, laboratorní diagnostiku, okamžitě doručení výsledků vyšetření lékaři nebo pacientovi, potřebné odborné poradenství, provozuje vlastní odběrová pracoviště, laboratoře a statimové laboratoře. Spolupracujícím lékařům a zdravotnickým zařízením zajišťuje materiál potřebný k odběru, uchování a převozu vzorků. Pro převozy krevních vzorků aktuálně používá 78 vozů ŠKODA OCTAVIA G-TEC na zemní plyn, které každým rokem ujedou více než čtyři miliony kilometrů. Silnou stránkou těchto vozů jsou nejen nízké provozní náklady, ale také vynikající spolehlivost, která je pro daný úkol nezbytná.



Vozy ŠKODA OCTAVIA G-TEC se náročným v provozu Synlab velmi osvědčily a aktuálně probíhá kontinuální obměna za inovovaný model.

ŠKODA FABIA

OD 2 999 KORUN MĚSÍČNĚ

Stále ještě odoláváte? Pokud ano, máme pro vás krásný dárek k letošním Vánocům. ŠKODA Financial Services pro vás ve spolupráci se ŠKODA AUTO Česká republika připravila akční nabídku financování pro všechna karosářská provedení ŠKODA Fabia ve všech výbavových stupních s výjimkou verzí se základním agregátem 1.0 MPI 44 kW. Úvěr ŠKODA Teď na to máte mohou zákazníci za určitých podmínek získat s nulovým úrokem, maximálně však 4,99 % p. a.



CHCETE JEZDIT BEZ VRÁSEK? VSAĎTE NA ZNAČKOVÉ FINANCOVÁNÍ

Pořízení nového vozu je záležitostí, která by se neměla uspěchat, ale pořádně promyslet. S pokrokem přicházejí nejen nové pojmy, ale i možnosti. Pro řadu klientů je financování cestou, jak dosáhnout na nový a bezpečný vůz pro sebe či rodinu. Stejně jako se mění potřeby a technické možnosti či vybavení vozů, změn doznávají i finanční produkty. Financovat vůz hotovostí už dávno nepatří mezi nejvýhodnější varianty. Již několikrát se totiž stalo, že zájemce o nový vůz použil pracně našetřené veškeré úspory a zůstal bez potřebné finanční rezervy. Neočekávané situace spojené s finančními výdaji tak nemají prakticky řešení. Klasický bankovní úvěr je pak v mnohém podobný pořízení vozu za hotové. Vedle toho ale musíte řešit zvláště havarijní pojištění, pojistné ručení a čerpat nemůžete ani další výhody, které pramení ze značkového financování. Jedná se například o tovární záruku, značkové pojištění – jistotu opravy vozu v autorizovaném servisu, garanci originálních dílů apod. Díky nastavení splátek můžete splácení lehce přizpůsobit svým finančním možnostem. Nový vůz s akční nabídkou financování vás může vyjít levněji než při platbě celé kupní ceny v hotovosti. Úvěr nebo operativní leasing od ŠKODA Financial Services je z hlediska možností tou nejlepší variantou.

PROČ ŠKODA FABIA?

- Představuje univerzální kompaktní rodinný vůz, který snadno zvládne vše, co můžete potřebovat.
- Klimatizace s mechanickou regulací slouží při teplém počasí k zajištění příjemných podmínek uvnitř vozu.
- Přední mlhové světlomety: mlhové světlomety umístěné do předního nárazníku dodají vzhledu vozu na suverenitě.
- Dálkové centrální zamykání: dva praktické sklopné klíčky vám usnadní odemykání a uzamykání vašeho nového vozu.
- Rádio Blues disponuje kruhovým dvouřádkovým displejem s rozlišením 218 x 186 bodů, FM tunerem a podporou MP3 a WMA. Rádio zároveň nabízí USB připojení, SD slot a Aux-in přípojku. Svou oblíbenou hudbu si pustíte velmi snadno.
- Elektrické ovládání předních oken. Dodá na pohodlí a usnadní ovládání během jízdy.

pokračovat ve splácení, nebo jej vyměnit za novější," dodává Lukáš Cankař, ředitel marketingu a retailového prodeje ve ŠKODA Financial Services.

ŠKODA
Financial Services



Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Konkrétní výše splátek závisí na vybraném modelu, jeho příplatkové výbavě a samozřejmě zvoleném poměru vlastních finančních prostředků a financované hodnoty. Prostřednictvím akční nabídky lze financovat vůz s úsporným motorem za překvapivě nízkou měsíční splátku v rozmezí 12 až 72 měsíců. Při modelovém financování na 60 měsíců je možné získat model Fabia v základním výbavovém stupni Active s výkonným motorem 1.0 TSI 70 kW za 2 999 korun za měsíc. A to včetně služby Mobilita Plus a značkového ŠKODA Pojištění, které obsahuje povinné ručení, havarijní pojištění a pojištění všech skel s výhodnými podmínkami.

V případě neočekávané finanční situace můžete využít platebních prázdnin, a to až na tři měsíce, na druhou stranu můžete vložit volné finanční prostředky a zkrátit si tak úvěrové období. Výhodou je také nastavení tzv. poslední nerovnoměrné splátky, kterou lze nastavit až do 60 % z ceny vozu. „Zákazníci si mohou nastavit akontaci i výši poslední nerovnoměrné splátky a individuálně si rozložit splátky tak, jak jim to jejich finanční situace dovolí. Po ukončení splácení se pouze rozhodnou, co s poslední nerovnoměrnou splátkou udělají. Mohou si vůz odkoupit,

JAK SE RODÍ KAROQ





Nový model ŠKODA KAROQ již sjíždí z výrobní linky v Kvasínách. Nahlédněte do zákulisí a zjistěte, co všechno obnáší příprava sériové výroby nového modelu.

To, že vývoj každého nového modelu trvá několik let, je všeobecně známo. Ale ani příprava jeho výroby není záležitostí několika týdnů nebo měsíců. „První kroky začínají asi 48 měsíců před zahájením sériové výroby, kdy se rozhoduje například o místě výroby. Zjišťujeme, zda budeme moci nový model vyrábět na některé stávající výrobní lince, nebo budeme muset stavět na zelené louce,“ říká Irena Šubrtová z Řízení projektů Kvasiny.

Závazné rozhodnutí, jestli se projekt realizuje či nikoli, padne 33 měsíců před zahájením sériové výroby. Zhruba dva roky před ostrým startem se objednává lisovací nářadí a svařovací technologie. „Vznik nového modelu sledujeme již od prvních konstrukčních dat. Pro každý model samozřejmě existuje celý soubor dokumentů, od kusovníků – detailních seznamů všech dílů – přes montážní návody až po kontrolní postupy. Zásadní informací z Technického vývoje jsou pro nás zejména rozměry vozu, jeho design a požadované množství a řídim se samozřejmě určenými milníky projektu,“ pokračuje Irena Šubrtová.

Sériové výrobě předchází výroba před sériových vozů. Jsou nezbytné pro zajištění připravenosti výrobního závodu automobilky i dodavatelů. Jednotlivé díly prověřuje Oddělení kvality, celé vozy spolu s ním využívá především Technický vývoj na zkoušky, které musí nový model před zavedením do série absolvovat.

Rok a půl před zahájením sériové výroby daného modelu se projektu začíná intenzivně věnovat Náběhový management automobilky. „V tuto dobu rozjíždíme pravidelná setkání, kde sledujeme aktuální stav projektu. Vstupujeme do něj ovšem už dříve. Připravujeme finanční vyhodnocení náběhových nákladů za oblast výroby a také mapujeme potřebné počty před sériových vozů,“ upřesňuje Jiří Závorka z Náběhového managementu.

„Pracovníci na výrobních linkách se na nový model školí od chvíle, kdy na místo sériové výroby vstoupí první ověřovací vůz, tedy od chvíle, kdy dostáváme první díly od dodavatelů. To je zhruba 8 měsíců před zahájením sériové výroby,“ pokračuje Jiří Závorka.

Po celou dobu před sériové výroby se vozy testují. Procházejí pevnostními, nárazovými a dlouhodobými jízdními zkouškami, ověřuje se funkčnost systémů, elektroniky, životnost. „Vše vychází z podrobně zpracovaného plánu, který je do značné míry ovlivněn homologačními procesy a předpisy tak, aby bylo možné například s vozy najezdit dostatečný počet kilometrů k ověření životnosti jednotlivých komponentů. Pro zahájení sériové výroby stanovujeme tzv. náběhovou křivku. Začínáme na nižších počtech vozů a během určitého období



„Pro každý model samozřejmě existuje celý soubor dokumentů, od kusovníků – detailních seznamů všech dílů – přes montážní návody až po kontrolní postupy.“
Irena Šubrtová



„Pracovníci na výrobních linkách se na nový model školí zhruba 8 měsíců před zahájením sériové výroby.“
Jiří Závorka

jejich produkce vystoupá na maximální kapacitu výrobní linky,” dodává Jiří Závorka.

KAROQ sjezdí z výrobní linky v Kvasinách. Výroba na něj byla připravena už koncem června roku 2017. V lisovně společně s dodavateli zkonstruovali a vyrobili nové sériové nářadí. Jde především o nářadí pro velké povrchové výlisky, viditelné na autě na první pohled, tedy boky vozu, kapotu, zadní víko a blatníky. Také svařovna, lakovna a montáž začlenily nový vůz do svých linek tak, aby nové zařízení bylo připraveno již pro výrobu předsériových vozů.

Několik měsíců před sériovou výrobou má s novým modelem napilno i Oddělení nákupu.



Nejprve poptává dodavatele všech nových nakupovaných dílů, které z technologických, kapacitních či prostorových důvodů není možné zajistit v domácí výrobě automobilky, a proto je finančně efektivnější pořídit je u externích dodavatelů.

„Dodavatele začínáme vybírat 33 měsíců před zahájením sériové výroby. Jako podklad nám slouží poptávková dokumentace od Technického vývoje. Výběrová řízení trvají obvykle 4 až 6 měsíců. Poptávka automobilkou vyvíjených dílů pak začíná 27 měsíců před zahájením sériové výroby a zabere obvykle 3 měsíce,” upřesňuje Jan Bergman z Řízení projektů nákupu.

Technická data se v průběhu příprav na náběh nového modelu neustále upřesňují. Nákup na ně musí s ohledem na termín a finance rychle reagovat a tyto změny s dodavateli projednat. „Nyní je naším hlavním úkolem včasné obstarání nakupovaných dílů pro plynulý běh sériové výroby v Kvasinách a zajištění dostatečné výrobní kapacity u dodavatelů,” zmiňuje Jan Bergman.

PŘÍPRAVA MODELU KAROQ V ČÍSLECH



264

vyrobených předsériových vozů, ať už na jízdní zkoušky nebo focení či výstavy



28 000

položek v detailním seznamu všech dílů



4 800

nakupovaných dílů, dodávaných více než 600 externími dodavateli z téměř 40 zemí světa

MILNÍKY SÉRIOVÉ VÝROBY

12 MĚSÍCŮ PŘED STARTEM VÝROBY

Spuštění náběhu: tato fáze potvrzuje, že je možné vyrobít požadované množství dílů v odpovídající kvalitě podle náběhového plánu odborných oblastí.

12
MĚSÍCŮ
před startem výroby

8 MĚSÍCŮ PŘED STARTEM VÝROBY

Výroba vozů pro schvalování předsérie: úkolem je příprava výrobku a procesu pro před-sériovou výrobu. Tato fáze slouží k prvotnímu ověření procesů při montáži automobilů sériovou technologií.

8
MĚSÍCŮ
před startem výroby

6 MĚSÍCŮ PŘED STARTEM VÝROBY

Ověřovací série: jejím úkolem je ověřit funkci jednotlivých provozních prostředků a montážních zařízení k bezproblémové sériové výrobě.

6
MĚSÍCŮ
před startem výroby

3 MĚSÍCE PŘED STARTEM VÝROBY

Nultá série: slouží k definitivnímu prověření výrobního procesu a sériové výroby. Jejím úkolem je prověřit vhodnost a rozměrovou stálost jednotlivých dílů vyráběných sériovými nástroji a funkci provozních prostředků v podmínkách sériové výroby.

3
MĚSÍCE
před startem výroby

START PRODUKCE
Zahájení výroby vozů pro zákazníky

SP
START PRODUKCE

STYLOVÉ & PRAKTICKÉ

Nabídka ŠKODA Originálního příslušenství pro nový KAROQ zahrnuje nejen užitečná řešení pro vůz i jeho posádku, ale také kolekci sportovního oblečení a stylových doplňků.



ZÁBAVA

O zábavu na zadních sedadlech se postará adaptér Smart Holder s držákem multimediálních přístrojů. Na adaptér lze osadit i ramínko na šaty nebo háček na kabelku.

PŘEPRAVA

Všechny přepravní systémy ŠKODA procházejí náročnými zátěžovými zkouškami i pečlivým ověřením kompatibility. Ať již se rozhodnete pro střešní box, příčníky či držáky kol nebo lyží, vždy se můžete spolehnout na vynikající kvalitu.



BEZPEČÍ

Pro bezpečnou a komfortní přepravu domácích mazlíčků nabízí ŠKODA speciální ochranný potah zadních sedadel a pásy pro psy ve čtyřech velikostech.



Pro řidiče i řidičky nového SUV jsou na E-shopu ŠKODA k dispozici **kvalitní trička** z kolekce KAROQ s decentním brandingem.



Batoch značky Halfar s úložným prostorem na notebook, klopou na zip a pohodlným polstrovaním zad i popruhů udělá radost každému řidiči vozu KAROQ.



Sněhové řetězy

z nabídky Originálního příslušenství vynikají díky čtyřhranným článkům z manganem legované ušlechtilé oceli maximální účinností při rozjezdu i brzdění na sněhu a ledu.



SwissCard značky Victorinox je univerzální náčiní velikosti kreditní karty. Skrývá se v něm mimo jiné nožik, šroubováček, pilník, pinzeta a dokonce kuličkové pero.



Funkční mikina KAROQ v pánském i dámském provedení je vyrobena z vrstvené tkaniny s jemným počesem. Kapuce a přední část mají odolné podšíťi technickou síťovinou v oranžové barvě.



ŠKODA E-shop

DIGITÁLNÍ KOUZLA

Nový model ŠKODA KAROQ může být jako první vůz značky volitelně vybaven individuálně programovatelným digitálním přístrojovým panelem. Na ploše přímo v zorném poli řidiče tak může zobrazit nejen obvyklé provozní údaje, ale třeba také detailní navigační podklady, nebo údaje z infotainmentového systému.

N Nový centrální displej umožňuje v kapliče přístrojů individuálně nastavit čtyři základní režimy zobrazení, které jsou svým rozvržením přizpůsobeny jak uživatelské preferenci zobrazovaných údajů, tak designovému stylu nového SUV. Tyto čtyři vzorce však definují pouze základní rámec a lze je dále přizpůsobovat podle přání řidiče a jeho osobních potřeb. Jaký údaj se zobrazí v které části displeje, či zda bude velký nebo malý, to vše si

volí řidič individuálně. Vpravo, vlevo nebo uprostřed lze také zobrazit informace o audiosystému, telefonu nebo stavu asistenčních systémů (Lane Assist, Front Assist atd.), případně údaje o stavu vozu a samozřejmě také jízdní údaje, jako je například aktuální spotřeba paliva, dojezd a podobně. Nastavení rozvržení displeje probíhá na centrálním displeji infotainmentu, nastavení jednotlivých zobrazených položek v rámci zvoleného prostředí pak pomocí rolovacího tlačítka na volantu.

Pakliže je vůz objednan s personalizovanými klíči, které umožňují uložit nastavení pro jednotlivé řidiče a po odemčení upraví vůz dle uložených informací (např. poloha elektricky nastavitelných sedadel a zrcátek, jízdní režim, mód klimatizace, nastavení navigace a ambientního osvětlení, nastavení infotainmentu vč. uložených stanic, personalizace asistenčních systémů atd.), pak i digitální přístrojový panel se automaticky nastaví do preferovaného zobrazení.





ZÁKLADNÍ USPOŘÁDÁNÍ

V základním uspořádání je rozsah zobrazovaných údajů výrazně zredukovaný. Toto zobrazení je vhodné např. pro jízdu v noci, kdy displej nerozptyluje řidiče barevností a rozsahem zobrazených informací. Toto nastavení zobrazuje na větším prostoru pouze dvě vybrané informace. Může to být například aktuální rychlost (číslem) a dojezd na palivo v nádrži. Navíc se na displeji nahoře a dole zobrazují menším písmem základní informace, jako například hodiny, rychlostní stupeň či teplota. V centrální části je dále prostor pro jednu volitelnou informaci, se spuštěnou navigací mohou být uprostřed viditelné například navigační šipky.

KLASICKÉ USPOŘÁDÁNÍ

Klasické uspořádání je zobrazení blízke standardní přístrojové desce s velkým kruhovým otáčkoměrem (vlevo) a rychloměrem (vpravo). Prostor mezi hlavními ukazateli lze uspořádat individuálně a obsahuje širší spektrum informací. Zobrazit se mohou např. údaje infotainmentového systému nebo navigační mapa, a to včetně možnosti přiblížení.



ROZŠÍŘENÉ USPOŘÁDÁNÍ

U rozšířeného uspořádání hlavní ukazatel, například mapa navigačního systému nebo aktuální informace o přehrávaných médiích, zabírá celou šířku displeje. Aktuální rychlost jízdy, doporučený rychlostní stupeň, data systému rozpoznávání dopravních značek, zbývající vzdálenost do cíle, vzdálenost k příští odbočce na naplánované trase nebo aktuálně ujetá vzdálenost jsou zobrazovány v horní nebo spodní virtuální liště menším písmem a přehlednými symboly.

MODERNÍ USPOŘÁDÁNÍ

Střední částí displeje s velkým hlavním panelem, například navigační mapou, a doplňkové údaje po stranách – to je základní rozvržení Moderního uspořádání. Vpravo, vlevo a nad centrální částí je místo pro individuální doplňující informace, třeba aktuální rychlost, navigační výhled s piktogramy, rychlostní stupeň, identifikaci dopravních značek (např. rychlostní limit, zákaz předjíždění) nebo zbývající dobu jízdy.



KE STARTU PŘIPRAVIT, POZÓR... TEĎ!

Rozjezd do života není nic snadného, zvláště pokud jsou startovní podmínky nepříznivé. Proto ŠKODA AUTO již od roku 2013 úzce spolupracuje na projektu ROZJEDU TO!, který pomáhá dětem z dětských domovů najít důležité sebevědomí, ale také zblízka poznat různé obory možného budoucího uplatnění.

Velká část mladých lidí, kteří museli po určitou dobu vyrůstat v dětských domovech, má později problém najít pracovní uplatnění. Chybí jim motivace, potýkají se s nejistotou, nízkým sebevědomím a neznalostí praktického života. Ústavní styl života zhoršuje jejich možnosti osamostatnění, prohlubuje problémy, s kterými se mohou v dalším životě potýkat v mezilidských vztazích. Při studiu i výběru kariéry postrádají přirozené vzory, jež ostatní nacházejí v okruhu svých blízkých. Snad právě z těchto důvodů většina dětí z ústavní



péče, které pokračují v dalším vzdělávání, navštěvuje učiliště (72 %), jen čtvrtina některou ze středních škol a z nich jen 3 % studují na gymnáziu. Pouze 1,3 % později nastoupí na vy-

sokou školu. Tyto děti potřebují cílenou formu péče a pomoc při studiu i hledání vlastního místa v životě. ŠKODA považuje za nesmírně důležité už od dětství podporovat vzdělávání a rozvoj potenciálu. Projekt ROZJEDU TO! nabízí dětem z dětských domovů ve věku 11 až 15 let možnosti rozvíjet se a osobnostně růst. S každým dítětem se v projektu pracuje individuálně. Na míru šitý program zahrnuje například doučování, pomoc psychologa či mentora, podporu zájmových činností a individuálních talentů, ale především také možnost osobně poznat různé pracovní obory přímo na pracovi-





jeho prospěch velmi zlepšil. Po vzoru svého otce si Rudolf vybral povolání zedníka. Dnes navštěvuje 3. ročník učiliště, patří k nejlepším posluchačům a obor ho velmi baví. Vzdělávací fond mu po dobu studia na SOU poskytuje příspěvek na materiální vybavení (např. pracovní oblečení). Rudolf pozitivně ovlivnil i svého bratra Michala, který nastupje na druhý stupeň ZŠ, dobře se učí a jednou by rád studoval na učilišti ŠKODA AUTO.

JIRKŮV PŘÍBĚH

Přestože Jirka svého otce téměř nepoznal, s následky jeho týrání se rodina vyrovnávala dlouho. Matka se opakovaně léčila na psychiatrii a nedokázala se o chlapce starat, i když ho měla ráda. Když byl Jirka ve třech letech přijat do ústavní péče, skoro nemluvil, jeho mentální vývoj byl pomalejší. Přesto byl spokojeným a pozitivním dítětem, těšil se na návštěvy u milované prababičky. Ve škole se začaly projevovat výkyvy v chování, na nároky reagoval agresí a v 11 letech byl přeřazen na praktickou základní školu. Ta nabídla Jirkovi vlnější prostředí a malý kolektiv. Jirka získal pocit sebedůvěry, zklidnil se a našel si kamarády.

Když byl zařazen do projektu ROZJEDU TO!, učil se rozhodovat sám za sebe, poznal různá povolání a rozhodl se stát se kuchařem. Na odborném učilišti získal příspěvek Vzdělávacího fondu ŠKODA AUTO a Nadace Terezy Maxové dětem, který mu pomůže s náklady na vybavení, odborný výcvik a také na dopravu do školy. Jirkovi se ve škole daří, je společenský a vstřícný. Přál by si pomáhat lidem a jednou vystudovat i obor pečovatelských prací.

šti. Vychovatele projekt proškoluje mimo jiné i v oblasti kariérního poradenství. Díky komplexnímu a individuálnímu přístupu se snažíme změnit dosavadní stereotypní možnosti povolání pro mladé lidi z ústavní péče (kuchař, číšník, kadeřnice...).

V projektu ROZJEDU TO! jsme dosud pomohli 72 dětem ze šesti dětských domovů. Na tento program pak společně s Nadací Terezy Maxové dětem navazujeme pomocí mladým lidem ve věku od 15 let, studentům středních škol a odborných učilišť. Vzdělávací fond ŠKODA AUTO a nadace podpořily v roce 2016 celkem 52 dětí z jedenácti dětských domovů, v roce 2017 pak 53 studentů z osmi domovů.

MICHALŮV PŘÍBĚH

Michal přišel do dětského domova společně s mladším bratrem. Začátky byly těžké, bráška byl na Martinovi zcela závislý a ten byl zvyklý starat se o vše sám. Škole nevěnoval tolik pozornosti, jeho výsledky byly nevyrovnané. Díky zařazení do projektu ROZJEDU TO! a díky vlastnímu mentorovi zažil vlastně poprvé, že se někdo zajímal o jeho postoje a cíle, včetně toho, jak se uplatnit podle svých představ. Začal si uvědomovat smysl vzdělání pro svůj další osud. Zlepšil se ve škole, zažil radost z pochvaly a ocenění.

Michala baví počítače a jazyky, loni složil „Cambridgeskou zkoušku“ a zúčastnil se jazykových pobytů v zahraničí. V současné době studuje 1. ročník oboru IT systémů ve strojírenství a jeho snem je vysokoškolský diplom.

RUDOLFŮV PŘÍBĚH

Rudolf se do dětského domova dostal ve 14 letech spolu se třemi mladšími sourozenci. Když protialkoholní léčba rodičů selhala, zůstali už v domově natrvalo a rychle si našli nové ka-

*V projektu
ROZJEDU TO!
jsme dosud pomohli
72 dětem ze šesti
dětských domovů.*

marády. Dříve Rudolf docházel do školy nepravidelně a vnímal ji jako zbytečnou povinnost. V té době navštěvoval základní školu s programem pro základní vzdělávání dětí s lehkým mentálním postižením.

Zařazením do projektu ROZJEDU TO! poznal význam vzdělání pro svůj budoucí život. Postupem času a zejména pravidelnou přípravou se



ŠKODA ŽIJE ONLINE

ŠKODA AUTO je aktivní i mimo silnice, pro něž jsou určeny její produkty. Najdete ji také na internetu, a především na sociálních sítích, kde moderními způsoby komunikuje nejen se svými potenciálními zákazníky.

Zatímco v minulosti se sociální vazby budovaly venku, z očí do očí, dnes kvůli navázání vztahů nemusíme překročit práh domu. O to se postaral vznik sociálních sítí, které nám umožňují vzájemně komunikovat, bavit se a jednoduše získávat nové informace. Mnohé z nich jistě znáte a sami používáte. Mezi ty nejoblíbenější v ČR patří Facebook, YouTube, Instagram a Twitter. Na všech zmíněných funguje i ŠKODA a každou využívá za trochu jiným účelem.



FACEBOOK

206 010 FANOUŠKŮ

Na Facebooku má ŠKODA v době psaní tohoto článku 206 010 fanoušků, kteří tvoří opravdu silnou základnu milovníků značky. Sdílíme s nimi příběhy, fotky nových modelů, informujeme o technických parametrech (nejdiskutovanějším tématem je vždy motorizace)... a hlavně komunikujeme a odpovídáme. Každý den nám přijde zhruba 250 komentářů a zpráv. Mezi nimi je spousta pochvalných, u kterých zatlačujeme slízičku dojetí, ale najde se také pár negativních, jejichž autory se pádnými argumenty snažíme dostat na svou stranu. A daří se! To vše díky našemu community managerovi¹, který je vybaven nejen pevnými nervy a ostrovtipem, ale také kontaktem na infolinku, s níž na denní bázi řeší mnohdy velmi zapeklité dotazy.

Pokud stránku ještě nesledujete, dříve, než to poběžíte napravit, mrkněte na nejlepší příspěvky:



Vlajková loď, ŠKODA SUPERB, je vždy sázkou na jistotu. Ale pozadu nezůstávají ani vozy SUV, mezi nimiž se obzvláště velké oblíbené těší model KAROQ.



INSTAGRAM

59 200 ODBĚRATELŮ

N Na Instagramu se všichni rádi ukazují. Jde o sociální síť, kde každý registrovaný uživatel (ať už člověk nebo značka) může sdílet tolik fotek, kolik se mu jen zamane. K dnešnímu dni má náš profil 59,4 tisíce sledujících, což z nás dělá jednu z největších českých značek na této síti. Sdílíme nejen oficiální fotky, ale také ty vaše, uživatelské. Hledáme je pod hashtagem² #mojeskoda. Pokud se také chcete pochlubit svým vozem, nebo zážitkem se značkou ŠKODA, neváhejte sdílet.

Ve sledu stovek fotek, se kterými se uživatelé denně setkávají, je třeba vyniknout. Prozradíme vám recept na 100% úspěšný příspěvek:

1. Vezměte nejnovější model, ideálně KAROQ, KODIAQ, SUPERB nebo OCTAVII RS 245.
2. Vyfotíte jej na zajímavém místě, a to nejlépe z ¾ pohledu.
3. Nebojte se použít filtr³ (Instagram jich nabízí hned několik, my jsme si oblíbili Gingham).
4. Přidejte krátký popis a několik relevantních hashtagů.
5. Publikujte a radujte se z nových lajků⁴.



Další možností Instagramu jsou tzv. Insta Stories, česky Příběhy. Jde o snímky nebo krátká videa, jejichž životnost je 24 hodin. Poté zmizí. ŠKODA je využívá ke sdílení uživatelských fotek, k upozornění na nový příspěvek ve feedu⁵ nebo nové video na YouTube.



Uživatelů se také rádi ptáme na jejich názory. K tomu nám slouží ankety, které vždy nabízejí dvě možnosti odpovědi. Tipnete si třeba, jak dopadla bitva manuál vs. automat?*(Odpověď naleznete na konci článku.)

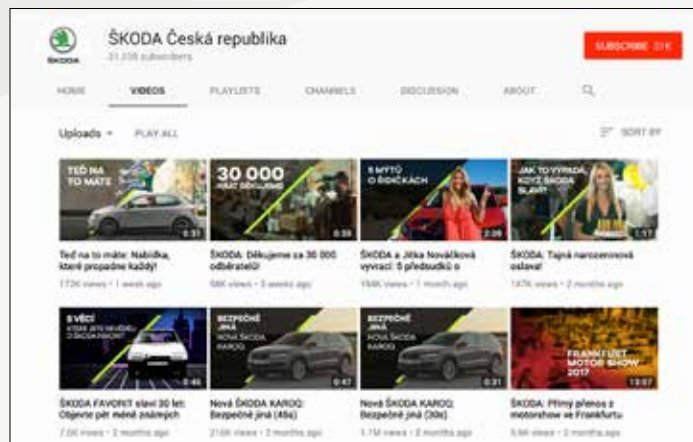
YOUTUBE

30 813 ODBĚRATELŮ

K YouTube přistupujeme tak, abychom oslovili co nejširší publikum. Kromě informační hodnoty se proto snažíme videa dělat zábavně a hlavně tak, aby byla relevantní jak pro muže, tak pro ženy. A po vzoru televize i slavných youtuberů⁶ jsme se rozhodli dát našim videím prvek seriálovosti. Proto se můžete pravidelně setkávat s videi z rubrik ŠKODA Nezeptat se, ŠKODA Experiment a ŠKODA Osobnosti.

Díky tvorbě vlastního obsahu, který je šitý na míru pro naše fanoušky a naši zemi, se setkáváme s velmi pozitivními ohlasy. A abychom to měli černé na bílém, již několikrát jsme se s našimi videi zařadili do žebříčku YouTube Ads Leaderboard⁷.

Mimochodem, víte, že YouTube je po Googlu druhý nejpoužívanější vyhledávač? Až tedy budete hledat návod na cokoli (od správného převážení psů až po sestavení stroje času), zkuste to právě tam.



TWITTER

7329 SLEDUJÍCÍCH



Twitter se v Česku zatím neteší takové oblibě jako v zahraničí. ŠKODA jej však účinně využívá jako komunikační nástroj. To znamená, že sledujeme zmínky o značce ŠKODA v médiích a jsme vždy připraveni na ně reagovat. Sami potom sdílíme aktuální informace, případně poskytujeme realtime⁸ zpravodajství z akcí, na kterých se zrovna podílíme.

TIP! Pokud vás od používání Twitteru odrazovalo omezení počtu znaků na 140, zpozorněte. Nedávno bylo toto omezení rozšířeno na 280 znaků, můžete se tedy více rozepsat a nevymýšlet krkolomné zkratky.

SLOVNÍČEK POJMŮ:

¹community manager

Správce sociální sítě. Člověk, který sleduje zprávy a komentáře napříč všemi sociálními sítěmi a odpovídá na ně.

²hashtag

Forma klíčového slova na sociálních sítích. Pro správnou funkčnost ve vyhledávání vždy začíná znakem #.

³filtry

Nejpoužívanější jsou na Instagramu, ale najdete je i na Facebooku. Jde o sérii přednastavených úprav fotky, které vylepší vizuální vzhled obrázku.

⁴lajk (like)

V češtině jako „To se mi líbí“. Reakce vyjadřující souhlas nebo pozitivní zájem o příspěvek. Na Instagramu je vyjádřen symbolem srdce.

⁵feed

Sled všech příspěvků, které lidé nebo značky sdílejí na určité sociální síti.

⁶youtuber

Člověk, který natáčí videa na YouTube. Pro ty nejlepší z nich (s největším počtem zhlédnutí) může být tato činnost dokonce plnohodnotným zdrojem příjmů.

⁷YouTube Ads Leaderboard

Žebříček nejlepších českým reklam na YouTube podle metodiky Googlu. Vyhodnocován je každé čtvrtletí.

⁸realtime

Sdílení fotek, videí nebo informací v reálném čase, živě.

*Připište si bod, pokud jste tipovali manuál. Klasika je klasika.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

DOPŘEJTE SI TO NEJLEPŠÍ



NOVÁ ŠKODA KODIAQ / SE SLUŽBAMI ŠKODA CONNECT

Nová ŠKODA KODIAQ kombinující medvědí sílu a sebevědomý design naplňuje dokonalou vizi o tom, jak by mělo vypadat ideální fleetové SUV. Díky službám ŠKODA CONNECT zůstanete propojeni se světem informací na cestách kamkoli. Snadno oslníte dravým vzhledem umocněným LED světlomety. Sedmimístná verze bude vaším velkorysým partnerem. Chcete přece to nejlepší. **RECONNECT.**

mujkodiaq.cz



/skodacz



/skodacz



/skodacz



/skodacr

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů
ŠKODA KODIAQ: 5,0–7,4 l/100 km, 131–170 g/km





FOTOGRAF POMÍJIVÉHO SVĚTA

Za svůj život zažil několik proměn. Václav Šilha se pohyboval kolem bigbítu, po revoluci si založil stavařskou firmu, která slušně prosperovala, ale nepřinášela mu radost. Po čtyřicítce začal jezdit do světa, koupil si svůj první fotoaparát – a záhy se stal uznávaným fotografem divoké přírody, který sbírá ceny Czech Press Photo. V posledních letech ale na jeho snímcích zvířat a přírody ubylo a naopak přibylo lidí. Fotograf se ponořil do zaznamenávání kultur, které rychle mizí.



V dětství a dospívání jste nemohl cestovat nikam. Měl jste dobrodružné sny?

Četl jste verneovky, mayovky, snil jste o cizích krajích?

No jasně, jako každý kluk. U knížek jsem snil a všechna ta dobrodružství intenzivně prožíval. V realu to tak moc nebylo, byl jsem klasické sídlištní dítě. Knížky mi kupoval a doporučoval můj děda a já byl vždycky nadšený. Dodneška je pro mě knihkupectví svatostánek, vyznávám písmenka na papíře, je to o dost jiný zážitek než koukat na displej čtečky nebo monitor.

Berete si s sebou knížky i na cesty?

To ne, to vláčím maximálně batoh plný objektivů. Přihazuju do něj jen MP3 a poslouchám Cimmrany. Nejradši Dobyť severního pólu, to k těm mým expedicím nejlip sedí.

Kam jste se mohl podívat za komunismu?

Úplně poprvé do NDR, to mi bylo asi deset, takže tuhá normalizace, rok 1974. Viděl jsem východní Berlín, to byla velká věc. A představte si, že to byla na hrozně dlouhou dobu moje poslední cesta, pak jsem se dostal ven až ve třiatřiceti. To jsem jel do Řecka a poprvé jsem viděl moře na vlastní oči! Lítal jsem nadšeně po pláži a ochutnával, jestli je fakt slané, takové ty věci, co dnes suverénně dělají tříletí prckové...

Letěl jste tehdy poprvé letadlem?

Ne, my se do toho Řecka vydali autobusem! Starou rozhrkanou Karosou, příšerný zážitek, ale to nadšení do cestování to převážilo. A pak to vzalo rychlý spád, od těch třiatřiceti do padesáti jsem procestoval všechny kontinenty včetně Antarktidy.

Vyrazil jste ven hned po revoluci?

Hned ne, to jsme měli doma malou dceru a jiné starosti, ale jakmile to šlo, vyrazili jsme se ženou ven. První evropská cesta vedla do Vídně, to jsme udělali asi jako všichni Češi lační vyjet za hranice.

Měl jste na krku starý zenit, nebo jste tehdy vůbec nefotil?

Tehdy vůbec, pohyboval jsem se v bigbitu, takže z téhle doby žádné fotky nemám. Kdyby mi tehdy někdo řekl, že se jednou budu žít fotografováním, jen bych si zaklepal na čelo. Moje cesty do zahraničí přišly tak pozdě, že si toho dodnes strašně vážím. A šíleně mě vytácejí lidé, kteří tvrdí, že za komunistů bylo líp.

Moře jsem viděl poprvé ve svých třiatřiceti letech. Lítal jsem po pláži a ochutnával, jestli je fakt slané.

Před dvěma lety jste mi říkal, že byste místo zvířat a divoké přírody radši fotografoval lidi. Už se za tu dobu poměr změnil? Dominují na vašich snímcích lidé?

Už ano, už jsem se nějakým způsobem přerodil a našel se v tom. Focení lidí mě ohromně baví, ty snímky obsahují jiné věci než fotky zvířat, ve kterých jde především o akci, ale emoce nezachytíte. Tím že pořád cestuju, vidím hodně kultur a snažím se je zaznamenávat. Motivuje mě k tomu vědomí, že to, co dneska vyfotím, už za deset let existovat nebude. Ted jsem byl dvakrát za sebou v Ekvádoru u amazonského kmene Indiánů Huaorani, který byl



Kmen Himba, Namibie



Poušť Namib, Namibie

objeven teprve v roce 1956, takže relativně nedávno. Na něm je pozoruhodné, že část kmene, asi 400 členů, žije pořád naprosto nekontaktovaně mimo civilizaci, tak, jak si představujeme divočky. Ale není to tak, že by o civilizaci nevěděli, jenom se jí brání.

Stejně jim tam lezou reportéři a antropologové, ne?

To ani ne. Oni na to mají docela dobrou metodu: když jim někdo vlezde na území, tak ho prostě zabijí. Jejich jediná obrana před civilizací je nesmírná agresivita. Takže já zajel raději za těmi kontaktovanými. Pořád žijí v souladu s přírodou, ale už mají motorové pily, na člunech motory. Nemám rád, když západní lidé sebemrskavsky říkají: To je hrůza, jak tu přírodu a kultury válčujeme. To je nesmysl, to schéma je dané, silnější civilizace odjakživa požírají slabší. S tím nic nenaděláme. Nemůžeme ty lidi zahnat do rezervace, obehnat ji ohradou a nařizovat jim, aby už nikdy nepoužívali motorovou pilu, protože se to neslučuje s naším pohledem na to, jak má vypadat romantický život domorodců v pralese. Horší je,

Všichni se chtějí mít dobře, být šťastní, mít rodinu a starat se o ni – i když ve velmi různorodých podmínkách.

že pro ně nic nedělá vláda. Největší problém pro ty kontaktované kmene je složení stravy. Jakmile mohou nakupovat běžné jídlo, začnou ohromně tloustnout, protože nemají páru o zdravé výživě. Ti lidé byli zvyklí po tisíce let jíst jen to, co si ulovili. A najednou se k nim dostanou cukry, tuky a další složky moderních potravin, se kterými si neumějí poradit. Rychle tloustnou a trpí nedostatkem vápníku. To jsem zažil třeba i na Tahiti, kde dřív jedli ryby a kokosové ořechy a dneska tam všude stojí fastfoody. Všichni nad dvacet let jsou obézní.



Madagaskar



Bhútán

Zmínil jste Amazonii, existuje v současném světě víc nekontaktovaných kmenů?

Pořád ještě existují, ale je jich pochopitelně čím dál tím méně. Zřejmě jsou na Papui-Nové Guineji a v té Amazonii. Tamní náčelník mi třeba vyprávěl, jak vznikla jejich vesnice. Říkal, že tam před nimi byli olejáři. Ptal jsem se, jestli sami odešli. Říkal, že jim dali rok na to, aby prales opustili. A když to neudělali, tak je jednoduše zabili. Takhle to tam chodí a ekvádorská vláda má dokonce v zákoně větu, že do toho nelze zasahovat. Za ty kmene mluví oštěpy. Ale fotografie pomalovaných válečnicků, které známe z magazínů, jsou v naprosté většině kašírky, nic z toho už není autentické, ti lidé se tím regulérně žijí a nelze se tomu divit. Já také mnohdy fotím kašírku a otevřeně to přiznávám, domorodce poprosím, aby si oblékli tradiční oblečení, vzali si zbraně, i když vím, že si po mém odjezdu zase obléknou mikinu, džíny a otevrou si kokakolu.

Nepadá z toho na vás smutek, že fotografujete něco, co už vlastně neexistuje?

Já v tom vidím to pozitivní, pořád věřím, že fotografie něco zmůže, něčemu může pomoci. To probůh nemluví o svých snímcích, ale o práci fotoreportéru obecně. Dokud budou tyhle domorodé kultury dokumentovat, ač v podmínkách těchhle prapodivných skanzenů, určitým způsobem je pomáhají uchovávat. Zaplaťpánbůh za to.

Mířili na vás někde oštěpem nebo kalašnikovem?

Oštěpem ano, kalašnikovem naštěstí ne. Byl jsem v Africe v rezervaci Masai Mara, vyjžděli jsme ven a Masajové se rozhodli, že budou u výjezdu vybírat prachy. Dali na cestu klády, přijeli jsme k nim s mým průvodcem, což byl napůl Masaj, čili jejich člověk, a oni po nás chtěli dost nehorázně peníze. Měl jsem otevřené okýnko u auta a jeden z těch Masajů jím prostrčil oštěp a zapíchl mi ho pod krk. V tu chvíli jsem jen zakoulel očima a zařval: Amosi, zaplať, ale fofrem!

Sjezdil jste všechny kontinenty a poznal obrovské spektrum kultur. Jsou lidé na světě principiálně stejní?

V podstatě ano. Jsou samozřejmě velké rozdíly v mentalitě národů, to bezesporu, ale pokud se budeme bavit o tom, oč lidé usilují, čím se chtějí obklopovat, tak ano. Všichni se chtějí mít dobře, chtějí být šťastní, mít rodinu a starat se o ni – i když ve velmi různorodých podmínkách. Ale nesmíme se divit, že je třeba úplně jiná

Tučňák žlutorohý, Jižní Georgie



VÁCLAV ŠILHA (54)



S fotografií začal před dvanácti lety a už v roce 2006 získal 2. cenu v soutěži Czech Press Photo. Následovala další ocenění u nás i ve světě. O svých cestách přednáší, spolupracuje s televizí a rozhlasem, podílel se na knihách *Divoká planeta* (2008) a *Afrika v nás I, II* (2010, 2013). Potkat se s ním můžete na fotoexpedicích v Africe, Asii, Austrálii i Antarktidě, kde pracuje jako odborný průvodce. Na letošním Czech Press Photo má cyklus fotografií kmene Huaorani z Amazonie, o kterých natočil také dokumentární film.

mentalita nás Evropanů, kteří jsme zvyklí na čtyři roční období a vytváření zásob na zimu, a lidí v Africe, kteří nic takového neznají a vůbec je nenapadne šetřit nebo něco vytvářet. Nemám rád, když dám na Facebook fotku nějakého usměvavého domorodce a začnou mi tam lidé psát nesmysly na způsob: „Oni znají to pravé štěstí“ a podobně. Blbost. Ti lidé nejsou šťastní, protože žijí v otřesných podmínkách. My když máme hlad, tak si jdeme nakoupit jídlo do supermarketu. Když jsme nemocní, zajdeme si k doktorovi. Oni když neuloví, tak hladoví. Když je bolí zub, tak vezmou šutr a vymlátí si ho z pusy. Ta romantická evropská optika je velmi pokřivená. Mám pocit, že si vůbec nevážíme toho, v čem žijeme.

Když máte možnost poznat obyčejné lidi, platí to, že čím jsou chudší, tím jsou pohostinnější?

To zas ano. Asijská pohostinnost je neuvěřitelná. Ve velkých městech jako je Dillí nic nepoznáte, ale jakmile odjedete do zapadlých končin někde na venkově, tak žasnete. Za prvé je tam čisto, lidé neustále zametají silnice, dbají o své oltářičky, zdobí je květinami, všichni vás zvou domů, jsou velmi přátelští. To je velký rozdíl ve srovnání s Afrikou, kde je problém fotit. Tam jsou buď nepřijemní, nebo chtějí peníze, nebo se postaví jak sádrový pstruh a naprosto nepoužitelně pózují. V Indii mám opačný problém, tam se chtějí fotit všichni, pořád vás pronásleduje hrozná lidí a dětí, nakonec dostanete do náruče nějaké usmrkané dítě, které strašně řve, protože tam takový bílý obličej ještě nevidělo, a oni si vás fotí na mobily.

Baví vás po těch exotických zkušenostech Evropa? Jezdíte na dovolenou třeba do Londýna, do Paříže?

Moc ne, to si schovám možná na důchod. Lákají mě exotičtější končiny a na dovolenou jsem nebyl patnáct let. Ale můj život je obrovská dovolená! I když nedávno jsem fotil koridu v jižní Francii, v Camarque. Tam se mi korida hrozně líbí, protože se při ní nezabíjejí zvířata, ale mladí kluci se předvádějí v krocení rozzuřených býků. Je to podivná, v těchhle krajích jsou chlapi ještě chlapi. Vezměte si to tady, tady jsou chlapi hipsteři v úzkých kalhotách s plnovousem, jsou rozmazlení od maminek a jediná šance, jak se mohou realizovat jako chlapi, je to, že se snaží předhonit svou šéfovou v korporaci. A to je hrozně málo. Tihle kluci z Camarque si stoupnou před roz-

zuřeného býka a nesmějí couvnout. Podle mě frajeřina.

Když jsme u toho, uměl byste zaříznout králíka?

To jo, kdybych měl hlad, tak asi jo.

A vystřelit na živý cíl?

To hodně záleží na kontextu. Kdyby šlo o kejhák mně nebo mým blízkým, tak jo. Pro zábavu nebo kvůli nějaké stupidní ideologii určitě ne.

Co vás teď čeká?

Příští rok se těším do Mongolska, do Altaje za posledními orlími lovci. To nejsou Mongolové, ale Kazaši, nomádi, kteří s orly loví vlky. Je to poslední komunita na světě a chci tam udělat jak fotografický, tak filmový projekt.



Nagaland, Indie

VE SPOJENÍ

Jmenuji se Michal. Auto používám denně, je to moje druhá kancelář. Jezdím v něm za klienty, ale také soukromě. Vzhledem k mé práci se mi můj profesní a soukromý život dosti prolínají. Aktuálně jezdím modelem OCTAVIA, v němž mám nejvyšší verzi infotainmentového systému Columbus, jehož nejnovější funkce s nadšením používám...

Zvolil jsem si ho záměrně, protože ho považuji doslova za revoluční novinku. Mám v něm instalovanou datovou SIM kartu, takže je trvale připojený k internetu. Jsem tak online i na cestách. Díky němu vím, jaké je počasí v cíli cesty, navigace vypočítává cestu podle aktuálního provozu, snadno si najdu volná parkoviště nebo čerpací stanice s nejlevnějším benzinem. Uspadnu-

je se komunikace se servisem, mám k dispozici informační linku a kdyby se něco stalo, auto mi automaticky přivolá pomoc s udáním polohy.

V telefonu mám také instalovanou aplikaci ŠKODA Connected, takže s autem mohu snadno komunikovat a ono může „mluvit“ se mnou. Třeba když se spustí alarm, tak se to okamžitě dozvím. Z nových funkcí jsem nadšený. Garantuji vám, že postupně se pro vás stanou napros-

tu samozřejmostí, kterou budete každodenně používat, protože usnadní život. Už teď se nemohu dočkat, co nového vývoj v této oblasti přinese.

Podívejte se na jedno dopoledne z mého života z pohledu systému ŠKODA Connect. V neznámém městě mám pracovní schůzku a na zpáteční cestě mám naplánovaný oběd s přítelkyní. Můj vůz mi v tom všem účelně pomáhá.





8:00

Je čas vyrazit. Na počítači si v portálu ŠKODA Connect plánuji trasu. Cestou na schůzku, která je v 10 hodin, musím vyzvednout ještě maketu produktu, o kterém budeme jednat. Nejdříve tedy k dodavateli prototypu a pak na místo setkání. Trasu si jedním kliknutím ukládám do svého profilu.

8:15

Vyřídím z bytu. Jen pro kontrolu se na telefonu podívám na funkci Poslední parkovací pozice a mířím k autu. Když každý večer parkujete jinde, občas se vám stane, že si nejste úplně jisti...



8:20

Sedím ve voze a na navigaci vybírám uloženou trasu, která se ihned importuje a začne se používat. S využitím dopravních informací systém vypočítá ideální trasu podle aktuálních podmínek a já mezitím už vyřídím na cestu.

8:25

Rádio mě nebaví, tak si vybírám něco pro rozjezd dne na Spotify a rozechvívám reproduktory audiosystému Canton.



8:40

Po cestě vyřizuji pár telefonů. Stále častěji používám hlasové ovládání, které mají vozy ŠKODA v češtině. Stačí stisknout tlačítko, vyslovit pokyn a vše funguje zcela přirozeně. Prostě pohoda.



9:00

Přijíždím na adresu, kde vyzvedávám připravený prototyp výrobku, a pokračuji dál. Mrknu na displej a OCTAVIA už pro mě má připravený další díl cesty. Stačí dva kliky na displeji a podívám se, jaké je v cíli počasí. Cesta potrvá asi hodinu.



9:50

Jsem na místě.

11:10

Schůzka je úspěšně za mnou, teď potřebuji koupit květiny pro přítelkyni. Mohu využít buď online vyhledávání v navigaci, nebo v telefonu. Opět jedno kliknutí a jedu do květinářství.

11:25

Květina je na zadním sedadle, já mířím do restaurace, kde máme rezervaci. Je to u centra, tak se podívám na možnosti parkování. Vypadá to dobře, v blízkosti je parkovací dům s volnými místy. Zadávám ho jako cíl do navigace.

12:15

Potkávám se s přítelkyní, předávám květiny a vyrážíme na oběd. Jen po očku se na displeji telefonu ujišťuji, že jsem svoje auto nezapomněl zamknout.





JÍST PODLE MÓDY

Mléko bez laktózy, chleba bez mouky a místo špaget třeba cuketa nakrájená na proužky s omáčkou z čerstvých rajčat. I tak může vypadat složení jídelníčku moderního strávníka, který jede ve food trendech. Jíst bezlepkově, konzumovat nevařenou stravu anebo se vyhýbat mléčným výrobkům je zkrátka in.

U Určitě jste si toho také všimli. I v nabídce „běžných“ kaváren a restaurací přibývá pokrmů, které počítají s nějakou zvláštností. S bezlepkovou dietou, intolerancí mléčné bílkoviny či s obyčejnou zálibou v nepečených a nevařených jídlech, což je základ takzvaného raw foodu nebo paleo diety. Vegetariánské i veganské pokrmy jsou dávno považovány za něco běžného a moderně uvažující restauratěři vědí, že bezmasý pokrm nemusí znamenat jen smažený sýr s hranolkami a s tatarskou omáčkou, ale že to může být pestrý, chutný pokrm, do kterého se rád pustí i zapřisáhlý příznivec české masovo-knedlíkové stravy.

Jídelníčky českých restaurací se za poslední roky výrazně změnilly. Jednak pod vlivem trendů, které k nám přišly ze zahraničí, a také s velkou proměnou obecného povědomí Čechů o gastronomii. Současnosti vévodí trend moderně upravené odlehčené stravy, která mnohé tradičně používané suroviny nahrazuje jejich zdravějšími alternativami. Ve velkém se omezují nebo nahrazují živočišné tuky, bílý cukr, kravské mléko a bílá mouka. Otázka je, zda se dají konečné produkty připravené podle modernizovaných receptur stále ještě považovat za totéž, co jejich „plnotučné“ nebo „moučné“ varianty. Je chleba bez mouky opravdu chleba a sójová šlehačka totéž, co její smetanová varianta?



Názvy a často i podoba zůstávají, chuť může být diametrálně odlišná. V dnešních kavárnách se například běžně nabízejí bezlepkové dortíky anebo káva se sójovým či mandlovým mlékem. Odborníci tvrdí, že za tímto trendem není zvýšená poptávka lidí skutečně nemocných či alergických, protože s kravskou laktózou se evropská populace vyrovnává třeba na rozdíl od asijské docela snadno, ale především těch, kteří chtějí jít s dobou. Sójové latté zkrátka působí moderněji než jeho tradiční varianta. A především mladí lidé na zdravě vypadajících food trendech rádi „ujíždějí“. Ti, kteří ve snaze o zdravý životní styl nahrazují mléčné výrobky výhradně produkty ze sóji, ale přicházejí o část živočišných bílkovin, a měli by proto hledat jiné kvalitní zdroje bílkovin, jako jsou třeba ořechy a ořechová másla a mléka. Naštěstí i na to restauratěři a kavárníci myslí, k dostání jsou rovněž mléka mandlová a na internetu lze nalézt i spoustu receptů na jejich domácí přípravu.

MOUKA NA INDEXU

Módní odmítání, které teď postihlo mléko a mléčné výrobky, probíhá také v souvislosti s bezlepkovou stravou. Mouka se ocitla na indexu a nejen lidé nemocní celiakií (což je zá-

Nejdřív do Česka vtrhl fast food, před lety slow food a teď se českou tradicí snaží vytlačit raw food, čili nevařené jídlo.

važné onemocnění, které speciální stravu vyžaduje) holdují bezlepkovým pokrmům. Jsou populární především pro svou domnělou odlehčenost a snadnou stravitelnost, jenže nahradit mouku třeba oříšky nebo mletými semínky nevyjde kaloricky nastejno, „odleh-

čená“ bezlepková varianta může mít kalorií dokonce mnohonásobně víc. Lidé ale bezlepkové pokrmy často bezmyšlenkovitě zařazují do kategorie „zdravá výživa“ a o jejich složení příliš nedumají. Hlavně že v nich není bílá mouka, po které se tloustne.

Celebrity se v časopisech svěřují, jak jim bezlepkový život po všech stránkách prospěl, a například tenista Djoković o své bezlepkové dietě dokonce napsal knihu *Serve to win* (Naservujte si vítězství), která se stala mezinárodním hitem. Základem bezlepkového jídelníčku bývají především brambory, rýže, sója, kukuřice, luštěniny, jáhly, proso a další znovuobjevené suroviny našich babiček. Je bez debat, že je vhodné omezit bílou mouku, na kterou tradiční česká kuchyně do značné míry spoléhá, ale vyřadit ji z jídelníčku, pokud je trávník zdravý a nemá žádné potravinové



*Je to módní trend,
který k nám přišel
ze zahraničí,
podobně jako třeba
dělená strava.*

alergie, je zbytečné. Stejně jako v případě cukru a živočišných tuků i zde platí pravidlo zlaté střední cesty. Třeba nahradit bílé rohlíky a bagety žitným či celozrnným pečivem a omezit pekárenské a cukrářské výrobky. Ale ani tento trend není vhodné brát ortodoxně. Takový krajíc kvalitního čerstvého chleba s křupavou kůrkou namazaný máslem je lahůdka, kterou si určitě rádi občas dopřejí i milovníci moderního a zdravého stravování.

POZOR, NEVAŘIT

Ze Západu k nám před několika lety připutoval také trend nevařeného, syrového jídla, takzvaný raw food. Ve velkých městech lze stále častěji narazit na podniky, kde si lze objednat vitariánskou, tedy čistě rostlinnou stravu. Stavebními kameny raw food jsou syrové ovoce a zelenina, ořechy a semínka, obiloviny, luštěniny, mořské řasy, kokosové mléko a kokosový olej. Z technologických úprav se nejčastěji používá nakličování semínek, obilovin a luštěnin, odšťavňování ovoce a zeleniny, namáčení ořechů a semínek, mixování a vysoušení. Důležitým pravidlem přívrženců raw food je jen mírné ohřívání, tepelná úprava raw food pokrmů totiž nesmí překročit teplotu 42 stupňů. Pak se podle raw filozofie mění enzymy i molekulární struktura potravin a do těla se nedostávají ty správné živiny.

Řada vitariánů se proto tepelné úpravě vyhýbá úplně a veškeré suroviny konzumuje za čerstva. Předností raw food je vysoký přísun vitamínů a vlákniny, negativem nedostatek kvalitních tuků a bílkovin, což může v dlouhodobém horizontu vést k úbytku hmotnosti, chudokrevnosti, chronické únavě a malátnosti. Surové ovoce a zelenina navíc v našich zeměpisných šířkách příliš nezahřeje a nenasytí. Výživoví odborníci poukazují i na sociální aspekt tohoto trendu: raw food vyžaduje speciální přípravu a podmínky a své skalní příznivce může vyčleňovat z běžného života. Raw food lze považovat za zajímavou alternativu, kterou je možné vyzkoušet třeba v rámci jarního detoxu



anebo odtučňovací kúry, z dlouhodobého hlediska jde však o příliš jednostranný trend.

JAKO V DOBĚ KAMENNÉ

Jestliže raw food staví výhradně na ovoci a zelenině, výživový trend, který se nazývá paleo dieta a který k nám doputoval před šesti lety, vyznává jídelníček založený na mase, rybách, vejcích a mořských plodech – a opět syrové zelenině a ovoci, případně houbách a produktech bohatých na tuk, jako jsou nejrůznější semena, avokádo, kokosový či olivový olej. Jak název napovídá, paleo dieta navazuje na představu o stravování lidí v období paleolitu, tedy na jídelníček lovců a sběračů, kteří konzumovali jídlo v jeho nejpřirozenější a nejjistší podobě.

Příznivci tohoto trendu proto odmítají průmyslově zpracovávané potraviny, vylučují jakékoli pečivo, mléčné výrobky a sýry, potraviny obsahující cukr, luštěniny i alkohol. Paleo oběd může vypadat třeba jako talíř plný syrové zeleniny včetně brokolice a květáku, doplněný o kus masa a vařená vejce. Stejně jako v případě raw

food přívrženci paleo diety tvrdí, že jde o jídelníček, který je tělu přirozený, lehce stravitelný a vede k celkovému zlepšení zdravotního stavu, odborníci jsou ale podobně skeptičtí. Jakákoli dieta, která je založená na „povolených“ a „zakázaných“ potravinách, působí příliš radikálně a po delší době může vést k absenci tělu prospěšných látek. Lidé jsou v první řadě všežravci, kteří by měli uplatňovat zdravý rozum – i v dobách blahobytu a moderního stravování.



Není Škoda jako ŠKODA

Jistě jste sami někdy narazili na padělek. Ať už to byla napodobenina značkového trička, kabelky, hodinek, nějakého šperku, bot, nebo třeba i falzifikát bankovky. Padělat nebo napodobit je možné opravdu skoro vše a automobilové součástky nejsou výjimkou.

Padělatelství má celou řadu negativních vlivů. Pakliže si napodobeninu pořídíte vědomě, patrně vás nepřekvapí nevalnou kvalitou. Pokud se ale domníváte, že kupujete originál, poškodí padělek vaše mínění o značce a jejích produktech. Nejzásadnější ale je, že falzifikát může být nebezpečný. U některých druhů zboží to prakticky nehrozí. Pokud si obléknete padělané tričko, asi se vám nic nestane, maximálně vám obarví ostatní prádlo v pračce. Pokud vyrazíte na výlet v padělaných botách, pravděpodobně to bude mít špatný

vliv na vaše chodidlo a bota vám tak dlouho nevydrží. Pokud si ovšem do našeho vozu, byť i nevědomky, necháte namontovat padělaný rozvodový řemen nebo „fake“ brzdovou destičku, je to už mnohem závažnější problém. Nejsou totiž výjimkou případy, kdy falza brzdových destiček v nezávislých odborných testech začala pod zátěží hořet, či se dokonce rozpadla. Samostatnou kapitolou jsou padělky olejů, které mohou způsobit nevratné poškození motoru, nebo napodobeniny litých kol rozlamující se po projetí hlubokého výmolu... Příklady by se našlo na několik stránek.

Vnější části vozu, tedy i světlá, jsou chráněny mimo ochranné známky také tzv. průmyslovým vzorem.



ŠKODA BRAND PROTECTION

Ochrana dílů je jedna věc, ale faktický boj proti napodobeninám a ochrana zákazníků je přeci jen něco trochu jiného. ŠKODA spolupracuje na praktickém vymáhání právní ochrany se státními orgány, které jsou k vymáhání práv duševního vlastnictví kompetentní. V případě České republiky je to celní správa, policie nebo obchodní inspekce. Tyto orgány mohou kontrolovat jak produkty, které jsou nabízeny v kamenných prodejnách či na internetu, tak i zboží, které je na území České republiky dováženo.

Tyto orgány zasílají v rámci preventivních i cílených kontrol společnosti ŠKODA AUTO dotazy ke zboží, které jeví znaky padělení či je jinak podezřelé. Poté je na ŠKODA AUTO, aby výrobky řádně verifikovala a označila za padělky, či naopak osvědčila originalitu. Stejně tak značka ŠKODA zasílá kompetentním orgánům podněty k prozkoumání jednotlivých obchodů s podezřelým zbožím, které v rámci aktivit na poli Brand Protection objeví, a to jak na území ČR, tak v zahraničí. Závažné případy jsou řešeny fyzickou kontrolou u daného obchodníka, skladu či výrobce, kterou většinou vede místní celní správa a experti značky ŠKODA se akce účastní z důvodu verifikace přímo na místě.



Foto: BOSS&YOUNG

Falzifikáty brzdových destiček mohou být rizikem pro bezpečnost posádky vozu.



Automobilové svíčky se padělají až nečekaně často.



Jednotlivé značky své zákazníky proti padělkům chrání a přirozeně chrání také svá práva. Výjimkou není ani značka ŠKODA, která aplikuje ochranu práv duševního vlastnictví na všech trzích, kam dodává své vozy, prostřednictvím aktivit souhrnně nazývaných ŠKODA Brand Protection. Ty se zaměřují především na dva způsoby ochrany. Jednak je to systém ochranných známek, které jsou registrovány na trzích, kam ŠKODA dodává své výrobky. Nejde zde jen o logo ŠKODA, ale i názvy jednotlivých výrobků a služeb. ŠKODA AUTO má jako ochranné známky zaregistrovány všechny názvy vozů či výbavových stupňů, např. Laurin & Klement, nebo také názvy ŠKODA Originální díly či ŠKODA Originální příslušenství. Bez souhlasu značky ŠKODA tak není nikdo oprávněn tyto názvy použít, a pakliže se tak stane, vystavuje se postihům.

Druhým způsobem ochrany jsou tzv. průmyslové vzory. V praxi jde o ochranu designu, tedy tvarů viditelných částí vozu. Sem patří například přední i zadní světlomety a plechové díly karoserie, jako jsou třeba blatníky, kapoty. Tento způsob ochrany znemožňuje padělatelům legálně vyrábět stejně vypadající díly, byť by je třeba neprodávali s falešným logem ŠKODA, ale pod jinou značkou. Možná si říkáte, že na napodobeníně třeba kapoty není co zkazit a za opravu po drobné nehodě lze ušetřit. Opak je pravdou. Nezávislé testy laboratoří

Nejčastěji padělanými autodíly jsou ty, po kterých je největší poptávka.

Ústavu soudního znalectví v dopravě Fakulty dopravní ČVUT prokázaly mj., že na českém trhu byly nabízeny kapoty, které nejen vykazovaly zcela jiné materiálové složení a deformační chování než originál, ale také měly velmi špatnou protikorozní ochranu, což domnělou úsporu rychle promění v prodělek.

Nejčastěji padělanými autodíly jsou ty, po kterých je největší poptávka. Tedy především tzv. spotřební díly, součástky, které se provozem přirozeně opotřebovávají a pravidelně se vyměňují. Falzifikátoři tak mají v oblíbě brzdové destičky, nejrůznější filtry, řemeny, vodní pumpy, svíčky či spojkové sady. Padělají se také díly, které se často poškodí při nehodách, jako jsou nárazníky, blatníky, kapoty, masky chladiče a světlomety.



Padělky se často vyrábějí takřka „na koleně“.

Foto: BOSS&YOUNG

GLOBALNÍ PROBLÉM

Největším zdrojem padělků je dlouhodobě Čína, ale padělatelské dílny dílů ŠKODA byly objeveny také v Turecku nebo Polsku. Distribučními kanály s transferem zboží nejčastěji přes západní Afriku, Dubaj, Turecko nebo Izrael jsou především e-shopy a neautorizované autoopravny.

S narůstajícím objemem e-commerce, potažmo významem problému padělků byl ve ŠKODA AUTO v roce 2015 vytvořen specializovaný tým skládající se ze členů právního oddělení a odborníků ŠKODA Originálních dílů, který aktivně řeší potírání těchto nezákonných činností a chrání koncové zákazníky před nebezpečnými padělkami. Od té doby až do dnešního dne se podařilo po celém světě zadržet více než 30 000 padělků produktů ŠKODA v celkové hodnotě takřka 50 milionů korun. Navzdory maximálnímu úsilí o potírání padělků a proaktivní ochranu jsou padělatelé často o onen pověstný krok napřed. Stoprocentní jistotu dodání skutečně originálního dílu či náplně tak poskytuje nákup u autorizovaných prodejních a servisních partnerů ŠKODA, kteří nabízejí nejen Originální díly, ale také sortiment výhodných Economy a Výměnných dílů pro starší vozy.

V případě, že byste narazili na padělek, podezřelý náhradní díl či produkt ŠKODA, neváhejte nám prosím dát vědět na brand.protection@skoda-auto.cz.



Helena Heinz zatím vytvořila 15 originálních řad mýdel, nyní v domě kousek od Vltavy vzniká šestnáctá. K mýdlům vytvořila i tři toaletní vody, které prodává v minimalisticky pojatých flakónech – přesně v duchu své značky SOAP.



JAK VONÍ EMOCE?

Psali o ní v prestižních módních a designových magazínech Vogue, Linda nebo Milk. Helena Heinz přitom vytváří něco tak „obyčejného“ jako mýdlo. To její má ale zvláštní magické kouzlo a do nenápadného krámků v centru Prahy přitahuje klienty ze všech koutů světa: Japonska, Afriky, Koreje, USA a samozřejmě Evropy. Jak je to možné? Designérka a zakladatelka značky SOAP nepracuje jen s vůněmi, ale se zážitky, emocemi a autenticitou.

Už jen cesta za ní je zážitek. Obchůdek SOAP je ukrytý v pražské Náplavní ulici kousek od Vltavy a Tančícího domu. V centru, ale mimo obvyklé turistické trasy. Člověk sem musí jít buď najisto, anebo naopak zabloudit a nechat se překvapit: nenápadný bílý vchod s minimalisticky pojatým nápisem SOAP na sebe nijak neupozorňuje, ve výloze se však něco malého hýbe: dvě mávajících dřevěných čínských kočičky pro štěstí, jedna bílá a jedna zlatá. Pár schodů dolů a ocitnete se v prostoru prosyceném vůní, v místnosti, které dominuje veliký stůl plný poklopů s poklady – bílými, béžovými a černými mýdly. Jejich autorku bezpečně poznáte: je oblečená do bílé či černé a má červenou pusku. Vítejte u Heleny Heinz.

Vyrůstala na Moravě, na vsi uprostřed valašské přírody. Z té doby si odnesla vzpomínky na upřímné štěstí, naplněnost a spontánní hru. Na tu společně s autenticitou a schopností prožívat současný okamžik při své tvorbě dodnes nezapomíná. „Mé dětství střídaly dva světy. Dům na kopci u lesa, který postavil můj tatínek a kde jsem byla ráda sama se sebou. Utíkala jsem do přírody, hrála si v lese a kolem potoku pod stromy. A pak svět za velkou plechovou branou, dvorek a dům u babičky a dědečka. Vonělo to tam barvami, terpentýnem, ředidlem, senem a křídami na školní tabuli. Dědeček byl malíř a lakýrník, kutil a všumělec. Měl svoji kouzelnou dílnu plnou šuplíčků, válečků a barev. V sobě zachovaný kus dětské, hravé a laskavé duše. Vyráběl nám vnučatům krásné předměty k hraní a tvoření a často nás ne-



chal, ať se mu díváme pod ruce při práci v dílně,” vypráví designérka.

V Praze vystudovala kov a šperk na prestižní VŠUP, studovala v ateliéru Vratislava Nováka a diplomovala u Evy Eisler. Na škole se podle svých slov hledala, šperk ji lákal, projevoval styl ji jako ženu bavilo. „Ale neuměla jsem řemeslo, a tím se vše blokovalo. Vratislav Novák byl spíš konceptualista. Umělec, sochař, performer, filozof... Uměl svoje vize ukotvit, ale já tehdy ještě ne. Jeho vedení mi moc nepomáhalo,” přiznává. Potřebovala tehdy spíš někoho, kdo by ji uzemnil a postavil do reality a nenechal ji volně poletovat v éteru. „Do toho jsem pak pod tlakem vyráběla na poslední chvíli klauzury. Ale naučila jsem se experimentovat, improvizovat a dostat ze sebe v krátkém čase to, na co jím

potřebuji týdný.“ V jejím profesním životě byly důležité cesty do zahraničí, především do Štrasburku, kam vyrazila na studijní stáž. I tam se věnovala šperku, ale doléhala na ni tíha reality a pomíjivosti. „V tom klidném, uspořádaném městě jsem celé dny tvořila a vytvářela šperky, přesto jsem pocítovala určitou nenaplněnost. Ale objevila jsem tam předmět, který mě fascinoval a který mě přitahoval odmalička. Bylo to – mýdlo!”

BEZ KOMPROMISŮ

První koncept mýdel pak vznikl jako součást její diplomové práce v roce 2008, pod vedením Evy Eisler. Helena tuto práci věnovala emocím, smyslu a citům. Logo SOAP tvořilo slovo mýdlo v Braillově písmu, takže se četlo dotykem. „V té době jsem si moc dobře uvědomovala, že žít se uměním by bylo velmi těžké a často spojené s kompromisem – třeba dělat makety pro reklamu, atd. To jsem nechtěla a ani na to neměla tu správnou praxi,” říká designérka. Tehdy navíc nebyl v Praze tak rozjetý trend designu a obchodů, kde by se daly autorské věci nabízet a prodávat. „Byla jsem smířená s tím, že se tím žít nebudu a ani nedokážu. Téma mýdel jsem si zvolila, abych využila poslední rok školy a věnovala se opravdu a upřímně do hloubky tomu, co pro mě bylo důležité zpracovat. Upřít pozornost k tak obyčejnému předmětu na půdě kultivované umělecké školy, v ateliéru, kterému vládnu drahé kovy, bylo mnoha lidem nesrozumitelné. Díky Evě Eisler a její velkorysosti ale tato touha přerostla v reálný koncept. Neměla jsem s ním žádné



další úmysly, ale lidé se mě v průběhu několika měsíců na mýdla ptali a chtěli si je koupit.“ Tehdy, v roce 2009, se díky podpoře organizátorů Designsupermarketu a jedné významné české kosmetické firmy rozhodla mýdla posunout do prodejní edice. Vznikl tak projekt SOAP. Začátky byly závislé na prodeji v designových obchodech, ale Helena toužila po vlastním prostoru. „Nevyrobím toho tolik a moje produkty jsou na výrobu nákladná věc, takže je potom těžké je nacenit tak, aby s ní byli spokojeni galeristé i já jako výrobce – a přitom aby byla stále finančně dostupná pro zákazníka.“ V roce 2014 si designérka otevřela vlastní obchůdek. Osobitý prostor si doslova vydupala ze země, vše kromě elektrických rozvodů a instalatérských prací při rekonstrukci prostoru provedla sama, vlastníma rukama. „Původně tu bylo kadeřnictví. Svět kachliček se spárami plnými vlasů, stěn plných nejružnějších háčků a vrstev tapet. Pustila jsem se do toho sama, všechno si svépomocí přetvořila, zrekonstruovala, zrepasovala. I to pro mě byl přerod v někoho silnějšího a schopnějšího. Už je to třetí rok, stále na tom prostoru

„Při tvorbě se stávám médiem pro své touhy. Zhmotňuju ji tím. Naladím se na svůj podnět, pocit, vjem. A nedokážu přestat, dokud přesně nevyjádřím to, co cítím.“

pracuji a posouvám ho dál,“ říká ve svém mýdlovém krámku a dodává: „Jsem ráda, že jsem začala právě tady. Jednak proto, že se všechno provozně pořad učím a obchod na rušném místě by mi to neumožnil – spíš by mě přivedl do úzkých. A taky proto, že to víc sedí k tomu, co tvořím a jak přemýšlím. Ke mně si najde cestu skutečně ten, kdo dokáže ocenit moji práci, kdo si v životě najde čas, aby přišel osobně vybrat unikátní věc, která vzniká v malém počtu, lokálně a navíc přímo v domě, kde se prodává.“ Vyhledávají ji především lidé, kteří ji už znají, a také lidé a turisté, kteří do zapadlé Náplavní ulice zabloudí a vejdou dovnitř, protože je krámk bez světelných poutačů a reklamy zaujme. „Současný svět on-line nákupů je snadná možnost, jak si z tepla domova obstarat všechno možné. Ale vzal nám moment reálného dobrodružství a romantiku spojenou s hledáním.“ Její obchůdek patří mezi přesně



taková nečekaná, zapadlá místa plná autenticty a emocí. „Mnozí cizinci ke mně doslova zabloudí a pak se spontánně radují. Jeden starší pár z New Yorku mi říkal: Vezměte to, jak to je, a přestěhujte to k nám! U nás budete hvězda!“ Na otázku, co je to kouzlo, které k ní přivádí zákazníky, krčí rameny: „Slavný designér Philippe Starck řekl, že lidé nevidí, ale cítí. Pokud děláte věci upřímně a vkládáte do nich svoje emoce, dáváte jim kromě jiného také energii a vibrace, které pak přitahují podobně naladěné lidi.“ A podobně to funguje i u ní samotné. Helena má své zákazníky ráda a skoro všechny situace s nimi si pamatuje. „Jsou to sympatičtí lidé, poznám je bezpečně kdekoli. Hlásíme se k sobě, rádi se vidíme, pozdravíme. V opravdové přátelství se to ale proměnilo pouze v jediném případě,“ říká.

Z CELÉHO SVĚTA

Příběh jejího úspěchu, který přišel spíš mimochodem než urputným úsilím, zaujal i v zahraničí. O pražské autorce napsaly články prestižní designové a módní magazíny. Na otázku, jak ji objevily, se rozesměje: „Upřímně, to bych také ráda věděla. Když mě oslovil slavný holandský magazín Linda, nebo ke mně do obchodu přišla delegace z francouzského magazínu Milk nebo italská stylistka z Vogue, byla jsem v takovém šoku a údivu, že jsem se jich na to neměla sílu zeptat!“ Kromě stálých zákazníků z Česka má Helena širokou zahraniční klientelu, skutečně ze všech částí světa: Japonska, Afriky, Koreje, USA... „Občas mi někteří napíšu pozdrav, pohled anebo poděkování. A někteří se i vracejí.“ Třeba sympatický turista se San Franciska, který v obchůdku nakupoval loni 23. prosince, těsně předtím, než zavřela krám a odjela na vánoční prázdniny.

Při odchodu z obchůdku SOAP zákazníkům mávají zmíněné čínské kočky. „Absolutně nedokážu vysvětlit důvod, proč je tam mám. Je to iracionální, a nejen pro mě. Na ty kočky reagují i seriózně vypadající úředníci, vracející se z práce. Když nevidí, že je zevnitř pozoruju, stojí a mávají si s nimi klidně i tři minuty!“ Směje se. První bílou si koupila od jedné dvojice architektů, které je vytvářely pro předvánoční pop-up, a byla to první věc, kterou dala do výlohy tehdy čerstvě pronajatého obchodu. „Druhou jsem koupila a nastříkala o pár měsíců později, na základě rady jedné interiérové designérky, která se věnuje feng shui a upozornila mě, že si musím pořídit ještě jednu, zlatou. Dala jsem jim každé jeden úkol – bílá vítá do prostoru dobro a zlatá hojnost. Jsou skvělé a jde jim to,“ usmívá se Helena Heinz.

NOVÁ ŠKODA RAPID SPACEBACK



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



nová ŠKODA RAPID SPACEBACK
již od **299 900 Kč**

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů RAPID:
4,0–4,9 l/100 km, 103–115 g/km



Chcete vědět, jaká je nová **ŠKODA RAPID**? Určitě o ní můžeme říct, že je **MODERNIZOVANÁ, STYLOVÁ a PŘEKVAPIVÁ**. A že je **PROSTORNÁ, KOMPAKTNÍ a VYBAVENÁ**. Ale i **ELEGANTNÍ, ATRAKTIVNÍ a DESIGNOVÁ**. A také **KOMFORTNÍ, DYNAMICKÁ a UNIVERZÁLNÍ**. A bezpochyby **PRAKTICKÁ, RODINNÁ a SPOLEHLIVÁ**. A ještě k tomu **BEZPEČNÁ a ÚSPORNÁ**.

JEDNÍM SLOVEM NEPOPSATELNÁ

OLYMPIÁDA V ČESKU



ŠKODA AUTO je významným partnerem Českého olympijského týmu. I proto je při příležitosti zimní olympiády v korejském Pchjongčchangu připraveno mnoho zajímavých akcí pro české fanoušky.

U příležitosti Zimních olympijských her v Pchjongčchangu 2018 vyrostou v České republice dva Olympijské festivaly, v Ostravě a v Brně. Do metropole Moravskoslezského kraje zavítá festival už podruhé, v centru jižní Moravy půjde o premiéru. Festivaly, které mají za cíl propojit fandění s aktivním sportováním, otevrou své brány v den zahájení zimních olympijských her 9. února 2018.

V Ostravě se projekt Olympijské festivaly představí podruhé. Centrem ostravského festivalu se stane Ostravar Aréna, na Masarykově náměstí vyrostě „korejská vesnička“ a program festivalu zasáhne také do čtyř lyžařských středisek v Jeseníkách a Beskydech.

Do Brna zavítá projekt Olympijských festivalů poprvé. Sportoviště vyrostou v Pavilonu Z v areálu Výstaviště Brno a v jeho okolním prostranství. Sportoviště uvnitř pavilonu poskytnou fanouškům po celou dobu konání

festivalu stabilní prostředí. Atraktivní nabídka je koncipována tak, aby propojila českou reprezentaci v Koreji a sportovní fanoušky na jižní Moravě.

V průběhu sedmnácti dnů budou moci zájemci v obou městech navštívit velké množství sportovišť a vyzkoušet si tradiční či méně tradiční zimní sporty. Na sestavení programů obou festivalů se podílejí jednotlivé sportovní svazy zimních olympijských i neolympijských sportů a regionální kluby.



Podpořte českou výpravu na ZOH 2018 v Pchjongčchangu

ČEPICE „RAŠKOVKY“

České olympioniky bude na hrách v jihokorejském Pchjongčchangu inspirovat odkaz Jiřího Rašky. Každý z reprezentantů dostane „Raškovku“, repliku legendárního kulicha, ve kterém získal skokan na lyžích první českou zlatou medaili na Zimních olympijských hrách v Grenoblu v roce 1968. Čepici si mohou již nyní koupit i fanoušci. Český olympijský výbor sáhl po slavné inspiraci již podruhé. V Riu před dvěma lety byl hlavní inspirací našich sportovců běžec Emil Zátopek.

Čepice „Raškovka“ je součástí Olympijské kolekce oblečení, připravené již po páté společ-

ností Alpine Pro. Olympijský set čítá 32 položek pro dámy a 31 položek pro pány. Část vybavení si již nyní mohou zakoupit i fanoušci. Hlavním motivem je číslice 100, která má připomínat sté výročí založení republiky. Na návrhu kolekce pracovali také elitní čeští sportovci – olympijská vítězka v běhu na lyžích Kateřina Neumannová, sportovní ředitel Českého olympijského výboru Martin Doktor, dvojnásobný mistr světa ve skikrosu Tomáš Kraus a pětinasobný mistr světa ve skifu Ondřej Synek. Kolekci připomínkovala i řada dalších sportovců. Do prodeje pro fanoušky je celkem připraveno 160 000 kusů oblečení Olympijské kolekce.



Návštěva olympijského festivalu je nezapomenutelným zážitkem pro dospělé i děti

ŠKODA AUTO je hlavním partnerem Českého olympijského týmu již od roku 1992 a podporuje nejen olympijský tým, ale také dětský sport a sport obecně. S projektem Olympijské festivaly spolupracuje od roku 2014, kdy v průběhu her v Soči vyrostl vůbec první park na českém území Soči – Letná. ŠKODA AUTO bude mít atraktivní program související s hokejem, který si budou moci vyzkoušet všichni návštěvníci olympijských festivalů jak v Brně, tak v Ostravě (9.–25. února).



UMĚNÍ RYCHLOSTI

Úřadující mistr světa v rally (WRC 2) a jezdec týmu ŠKODA Motorsport Pontus Tidemand společně s českou graffiti legendou Matějem Olmerem vytvořili unikátní dílo.



Matěj Olmer si pro malování s ostrým autem nakonec vybral tři barvy s pečlivě namíchanými odstíny a hustotou. Tradiční zelenou, žlutou a pro velké finále pak výraznou červenou. O jejich efektní nanesení se postarala ŠKODA OCTAVIA RS 245. Pontus Tidemand dostal za jejím volantem zcela volnou ruku. Postupně tak předváděl stále odvážnější průjezdy barvou, při některých smycích ho dělily pouhé centimetry od plátna.

Mezi jednotlivými jízdami pak Olmer každému plátnu postupně dával tvar s pomocí štětců, dalších barev, vlastních rukou a především své nejsilnější zbraně – spreje. Plechovky se přitom nebál prorážet klíčem na kola a vytvářet tak efektní barevné exploze. Samotné graffiti má řada lidí stále spojené jen s pomalovanými vagony, faktem však je, že se z něj už dávno stalo svébytné odvětví a líheň řady uznávaných umělců.



TROUFNETE SI?



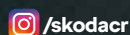
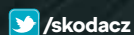
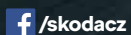
ŠKODA
SIMPLY CLEVER



NOVÁ ŠKODA OCTAVIA RS 245 / SE SILOU 245 KONÍ

Vyniknout znamená být vidět. Chce to grády, a ty nová OCTAVIA RS 245 bezpochyby má. Ať už jde o stylový vzhled zvýrazněný LED světlomety, nebo motor. Pod kapotou benzinového dvoulitru čeká na váš pokyn 245 koní. Vzrušující jízdní vlastnosti umocňuje sportovní podvozek. Řada nových asistenčních systémů, mimo jiné Blind Spot Detect, vám umožní užít si jízdu naplno. Nejdřív se ale objednejte na testovací jízdu u svého prodejce vozů ŠKODA.

skoda-octavia.cz



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
OCTAVIA RS: 6,4–6,6 l/100 km, 146–150 g/km



BEZPEČNĚ JINÁ ROMANTIKA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



NOVÁ ŠKODA KAROQ. BEZPEČNĚ JINÁ.

Stylové a přitom kompaktní SUV přichází s bezpečnostními prvky, které chrání všechny pasažéry vozu. Systém Crew Protect Assist vyhodnocuje jízdní situaci a dokáže připravit posádku na případný náraz mimo jiné přitáhnutím bezpečnostních pásů nebo přivřením oken. Kromě toho se můžete spolehnout až na 9 airbagů. Když víte, že jste v bezpečí Vy i Vaši nejbližší, vykouzlíte i ze všedního okamžiku romantický večer s výjimečnou lehkostí.

Některé prvky mohou být součástí příplatkové výbavy.

Chcete-li získat přesnou specifikaci, kontaktujte, prosím, nejbližšího autorizovaného prodejce vozů ŠKODA. Nebo nám zavolejte a objednejte si zkušební jízdu na ŠKODA Infoline 800 600 000.

novaskodakaroq.cz

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

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

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

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

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů
ŠKODA KAROQ: 4,4–5,5 l/100 km, 117–137 g/km

