

ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

LÉTO 2016



ŠKODA VisionS

Chystáme něco velkého...



ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

LÉTO 2016



ŠKODA VisionS

Chystáme něco velkého...



ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

LÉTO 2016



ŠKODA VisionS

Chystáme něco velkého...



ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

LÉTO 2016



ŠKODA VisionS

Chystáme něco velkého...



ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

LÉTO 2016




Chystáme něco velkého...

VISION S



NEPŘEHLEDNUTELNÁ



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Fabia: 3,6-4,8 l/100 km, 93-110 g/km 

ŠKODA Fabia měsíčně již od 3 299 Kč*

Užijte si léto se stylovým hatchbackem ŠKODA Fabia. Skvěle vypadá a pohodlně se řídí. Hýčkat na cestách Vás teď bude třeba i adaptivní tempomat. Objevte přednosti vozu ŠKODA Fabia přímo u nás.

S pětiletou zárukou a zvýhodněním může být Váš již od 209 900 Kč.*

* Při financování se ŠKODA Financial Services.

Zvýhodnění 30 000 Kč*

mojeskodafabia.cz

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

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

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

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

ŠKODA Financial Services
Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Clever Inside

ŠKODA usnadňuje život svým zákazníkům každý den.



Oddejte se barvám s atraktivním ColourConceptem.



Nebo si s panoramatickou střešou užijete nebe nad hlavou.



Zatímco o denní svícení se postará moderní LED technologie.



A radarový systém Front Assist s funkcí nouzové brzdy Vás bude jistit.

Vzorový příklad úvěru na vůz ŠKODA Fabia 1.0 MPI Active 44 kW v ceně 237 900 Kč (cena s financováním VWFS 209 900 Kč včetně Mobility Plus); splátka předem 64 320 Kč (30,64 %), výše úvěru 145 580 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 185 810 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 202 729 Kč, RPSN vč. pojištění 17,39 %, délka úvěru 36 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 83 960 Kč, měsíční splátka úvěru 2 829 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 3 299 Kč, úroková sazba p. a. 11,43 %. ŠKODA Pojištění Standard obsahuje povinné ručení a havarijní pojištění (10% spoluúčast) s uznáním bonusu za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry klienta jsou věk 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah. Vyobrazení vozu je pouze ilustrativní.

LÉTO 2016

20



56



60

- 06 ŠKODA VisionS
- 14 Rozhovor: Bernhard Maier,
předseda představenstva společnosti ŠKODA AUTO
- 20 S vozem ŠKODA YETI do Senegalu:
cesta plná dobrodružství a napětí...
- 28 Luxusní automobilky jsou vzorem
pro luxusní hodinky
- 36 Nejmodernější technika pro nové modely ŠKODA
- 38 Štěpánka Pívcová:
návrhářka, která dobývá svět
- 42 Vozy ŠKODA se zaskvěly v rally 7 Castles Trial
- 48 Vydejte se do Alp na rodinnou
dovolenou nebo cyklovýlet
- 56 Aktuální trend v gastronomii:
jednoduchá severská kuchyně
- 60 ŠKODA patří k průkopníkům
aerodynamických vozů...



Předseda představenstva koncernu Volkswagen Matthias Müller během slavnostního setkání ve ŠKODA Muzeu.

ŠKODA A VOLKSWAGEN OSLAVILY 25. VÝROČÍ SPOJENÍ

V dubnu roku 1991 bylo oficiálně odstartováno velmi úspěšné partnerství mezi koncernem Volkswagen a automobilkou ŠKODA. V následujícím čtvrtstoletí se značka ŠKODA stala jedním z renomovaných světových výrobců s velmi atraktivní modelovou nabídkou a obdivuhodnou dynamikou růstu. V současné době ŠKODA AUTO produkuje přes jeden milion vozů ročně ve 14 závodech na dvou kontinentech a má zastoupení na více než stovce trhů po celém světě. Slavnostního setkání ve firemním muzeu u příležitosti tohoto významného milníku v dosavadní 121leté historii mladoboleslavské automobilky se zúčastnili mimo jiné předseda české vlády Bohuslav Sobotka a předseda představenstva koncernu Volkswagen Matthias Müller. „Partnerství značky ŠKODA a koncernu Volkswagen je příkladem úspěšné evropské spolupráce. Před 25 lety byla ŠKODA automobilkou s velkou tradicí a velkým potenciálem. Dnes je ŠKODA AUTO motorem českého exportu a jednou z nejdynamičtěji se vyvíjejících značek na světě,” shrnul vývoj značky Matthias Müller.



ŠKODA AUTO PARTNEREM ZLÍN FILM FESTIVALU

Mladoboleslavská automobilka se letos již počtrnácté v řadě stala hlavním partnerem Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež, který se od roku 1961 koná ve Zlíně a je tradičně doprovázen obrovským zájmem publika. ŠKODA AUTO poskytla organizátorům flotilu 27 stříbrných vozů OCTAVIA a SUPERB. Navíc pro návštěvníky v den zahájení festivalu připravila velice atraktivní doprovodný program, jehož součástí byly soutěže o věcné ceny, interaktivně koncipované ukázky výuky dopravní bezpečnosti či představení nadace Na kole dětem s hlavním protagonistou Josefem Zimovčákem – mistrem světa v jízdě na vysokém kole.



Vozy ŠKODA pro návštěvníky a hosty zlínského festivalu převzal v Mladé Boleslavi jednatel pořádací společnosti, pan Milan Krupička.



Předseda představenstva společnosti ŠKODA AUTO Bernhard Maier předává krátce po skončení finále mezi Kanadou a Finskem Patrikovi Lainemu cenu pro nejužitečnějšího hráče turnaje.

ŠKODA AUTO NA JEDNIČKU

Světový šampionát IIHF v ledním hokeji sice skončil triumfem kanadských hokejistů, velký dojem v Moskvě a Petrohradu ovšem udělala i ŠKODA AUTO. Letos již po čtyřicetileté v řadě, oficiálním hlavním sponzorem mistrovství. Kromě tradičních sponzorských příspěvků, mezi něž patřila i flotila 45 vozů pro pořadatele či modely SUPERB a OCTAVIA COMBI RS vystavené přímo na stadionech, se ŠKODA AUTO během celého šampionátu postarala o bohatý doprovodný program ve speciálně zřízených ŠKODA fan-zónách přímo před arénami. Jedním z vrcholů každého dne šampionátu byla akce „ŠKODA Fan of the Game“. V jejím rámci získalo 128 příznivců ledního hokeje před každým zápasem Mistrovství světa IIHF v ledním hokeji zajímavé ceny. Servis fanouškům nabídla ŠKODA také v podobě 132 000 vlajek a 105 000 přileb, s nimiž mohli diváci fandit svým favoritům.

SUPERB S POŘADOVÝM ČÍSLEM 100 000

Třetí generace modelové řady SUPERB slaví mezi zákazníky na celém světě nebývalé prodejní úspěchy. Ostatně o tom svědčí i statistiky montážního závodu ŠKODA AUTO v Kvasinách, kde byl po čtrnácti měsících od náběhu výroby smontován v pořadí již 100 000. vůz třetí generace této modelové řady. Dosud automobilka vyrobila více než 850 000 modelů ŠKODA SUPERB první, druhé a třetí generace a magická hranice jednoho milionu vozů se tak značně přiblížila.



OD VIZE K REALITĚ

Není žádným tajemstvím, že ŠKODA AUTO chystá velkou ofenzivu v segmentu stále populárnějších vozů SUV. Již počátkem března se představila designérská studie ŠKODA VisionS, která je velmi reálnou předzvěstí budoucího velkého SUV značky ŠKODA.





ŠKODA VisionS při svém odhalení na autosalonu v Pekingu. Nové pro tuto příležitost dostala kola se třpytivým efektem využívající technologii Stardust aplikovanou na kola studie SUPERB BLACK CRYSTAL.



Terénní automobily byly zpočátku svého působení spíše okrajovým segmentem, určeným především pro pracovní použití. V průběhu devadesátých let se ale na trh postupně dostávaly automobily s terénním vzhledem, ovšem méně těžkopádnou technikou a zaměřením zejména na provoz po běžných silnicích. Amerika byla v tomto ohledu průkopníkem, a tak zkratka SUV je jejím přínosem motorismu. Znamená Sports Utility Vehicle a ve své době označovala, že nové vozy jsou „sportovnější“ než původní tamní off-roady a pick-upy. Zkratka SUV se postupem času dostala do obecného povědomí a v současnosti je používanější než původní označení off-road či terénní vůz.

Stejně jako každou úspěšnou komoditu, i segment SUV zasáhla spirála. S tím, jak stále

více automobilů bylo navrženo pro pohodlné používání ve městech a pro běžný život, se stále více a více lidí nechalo lákat pocitem větší bezpečnosti, lepším výhledem a univerzálností, které tyto vozy nabízejí. Tím se zvětšuje nabídka a daná třída se rozděluje do podsegmentů. Celá kategorie SUV byla v loňském roce dokonce největším samostatným segmentem evropského trhu...

ŠKODA na tento trend zareagovala s předstihem v roce 2007 první generací modelu ŠKODA OCTAVIA SCOUT se zvýšeným podvozkem, po níž následovalo kompaktní SUV ŠKODA YETI. V následujících letech česká automobilka představí hned několik modelů řadících se do segmentu SUV, z nichž největší bude ŠKODA KODIAQ vycházející ze studie VisionS.



Jednoznačně vedené linie nechávají vyznít souhru světla a stínu. Zadní svítilny konceptu používají technologii LED.

V následujících letech česká automobilka představí hned několik modelů řadících se do segmentu SUV, z nichž největší bude ŠKODA KODIAQ vycházející ze studie VisionS.

Koncept ŠKODA VisionS je reálným předobrazem chystaného velkého sedmimístného SUV, které se představí **za několik měsíců**. Jelikož se jedná o designérskou studii, je vybavena šesti sedadly uspořádanými po dvou ve třech řadách. Cestující v prvních dvou liniích sedí v samostatných křeslech nabízejících prvotřídní komfort a prostor. Sedadla třetí řady, která lze sklopit do podlahy zavazadlového prostoru, poskytují, v duchu tradic značky ŠKODA, více místa, než je v daném segmentu obvyklé.

Kromě chytrých prostorových řešení jsou zárukou velikosti interiéru také respekt budící vnější rozměry. ŠKODA VisionS měří na délku 4,7 metru, na šířku 1,91 m a na výšku 1,68 m. Automobil je díky tomu nepřehlédnutelný. Je také jasně rozpoznatelný podle specifického designérského jazyka, který je dalším vývojovým stupněm stylu započatého modelem ŠKODA SUPERB. V podobě mohutného vozu segmentu SUV však dostává doslova další rozměr.

Mezi specifické rysy designu studie VisionS patří především jasné, ostré a precizně vedené linie, markantně konturující plochy karoserie a vytvářející na nich působivou souhru světla



a stínu. Tím celek působí neobyčejně plasticky. V komplexním řešení i v jednotlivých detailech je jasně patrné ovlivnění českým kubismem a tradičním českým uměním výroby křišťálového skla.

Přesuňme se ještě jednou do interiéru, jehož zpracování doslova bere dech. Originálně

tvarovaná palubní deska dodává celému vnitřnímu prostoru symetrii. Současně zaujme velmi moderním a čistým pojetím. I zde jsou přítomné nepřehlédnutelné detaily evokující český křišťál. Nalézt je lze například ve výplních českých dveří, na hlavici voliče převodovky či na lemu středového tunelu. Charakteristické jsou též



ŠKODA VisionS je plnohodnotné SUV, proto disponuje pohonem všech kol. Ten je řešen pomocí druhého elektromotoru o výkonu 85 kW, který dodává sílu zadním kolům.



Šířku vnitřního prostoru opticky podtrhují horizontální linie přístrojové desky. Samozřejmostí jsou kvalitní materiály a pečlivě zvolené barevné kombinace.

Automobilka ŠKODA prostřednictvím konceptu VisionS nabídla jasnou představu o připravovaném prvním modelu chystané SUV ofenzivy.

všudypřítomné displeje, které v budoucnu do značné míry nahradí tradiční mechanické ovladače. Virtuální jsou nejen hlavní přístroje, ale také středový ovládací panel. Před spolujezdcem je umístěn velký displej, jehož prostřednictvím lze ovládat komunikační a zábavní systémy, případně přehrávat veškerý požadovaný obsah nejen z paměťových médií, ale rovněž přímo z online zdrojů.

Na zadních stranách všech čtyř sedadel v prvních řadách jsou umístěny dotykové displeje. Chytré mobilní telefony všech cestujících lze k palubní síti připojit pomocí odkládacích držáků

umístěných ve dveřích, respektive v zadních bočních panelech pro třetí řadu sedadel.

Kromě proporcí, velikosti a stylu chystaného nového velkého SUV značky ŠKODA ukazuje studie VisionS budoucnost i svým plug-in hybridním pohonem, který kombinuje spalovací motor 1.4 TSI o výkonu 115 kW (156 k) a elektromotor integrovaný do převodovky s výkonem dalších 40 kW. Tato soustava pohání spolu s šestistupňovou dvouspojkovou převodovkou DSG přední kola.

ŠKODA VisionS je ale plnohodnotné SUV, a tak disponuje pohonem všech kol. Ten je ře-

šen pomocí druhého elektromotoru o výkonu 85 kW, který dodává sílu zadním kolům. Inteligentní pohon 4x4 je schopen přizpůsobovat se aktuálním jízdním podmínkám, všechny motory se vzájemně doplňují. Elektromotory slouží při zpomalování a brzdění k rekuperaci kinetické energie, jež se následně ukládá do lithium-iontových akumulátorů s kapacitou 12,4 kWh. Vzhledem k tomu, že automobil lze nabíjet z běžných zásuvek nebo nabíjecích stanic, může při odpovídajícím způsobu používání fungovat jako čistě elektrický vůz bez lokálně produkovaných emisí. Na elektrickou energii ujede několik desítek kilometrů.

Automobilka ŠKODA prostřednictvím konceptu VisionS nabídla jasnou představu o připravovaném prvním modelu chystané SUV ofenzivy. S až sedmimístným interiérem bude výsledný sériový vůz také největším z chystaných modelů schopných jízdy i mimo běžné silnice.





KONCEPTY MISSION A VISION

ŠKODA VisionD (03/2011)
Předobraz nové modelové řady ŠKODA RAPID **SPACEBACK** (2013).



ŠKODA MissionL (09/2011)
Ukázka budoucí podoby liftbacku ŠKODA RAPID představeného v roce 2012.



ŠKODA VisionC (03/2014)
Vize chystané třetí generace modelu SUPERB, který měl premiéru v roce 2015.



ŠKODA KODIAQ

Nové sedmimístné SUV značky ŠKODA se bude jmenovat KODIAQ. Jméno odkazuje na medvěda kodiaka a ŠKODA kvůli němu na jeden den přejmenovala celý ostrov.

CITIGO, FABIA, OCTAVIA, SUPERB, ROOMSTER, YETI, KODIAQ. Každé označení má svůj význam a původ. V případě chystaného nového modelu značky ŠKODA, který svým pojetím míří do terénu, bylo pojmenování zvoleno podle medvěda kodiaka. Jeho jméno je po celém světě synonymem síly, výdrže a robustnosti. A právě to jsou vlastnosti zřejmé na představené studii VisionS, z níž bude chystaná novinka vycházet.

Ve finální verzi označení ale ŠKODA poslední znak jména – K – nahradila písmenem Q. Psaná podoba tohoto jména je totiž odvozena z jazyka původních obyvatel Aljašky, kmen Alutiiqů, v němž označení zvířat často končilo právě písmenem Q. Medvěd kodiak se jejich řečí řekne Taq uka 'aq.

Jméno Kodiak nese také ostrov a jeho hlavní město na Aljašce, kde přibližně tři a půl tisíce těchto medvědů žije spolu s téměř 15 tisíci obyvateli v symbióze. ŠKODA v rámci propagace nového jména zajistila, že se město Kodiak na tomto ostrově na jeden den, 6. května 2016, přejmenovalo na KODIAQ. Na YouTube kanálu ŠKODA Česká republika je umístěné autentické video z tohoto dne na Aljašce.

ŠKODA KODIAQ se představí ve druhé polovině letošního roku a zahájení prodeje je plánováno na počátek roku 2017. Nový sedmimístný model bude propagován spojením „Discover new grounds“, tedy přeneseně „Objevte nové světy“. Třeba jako ten na aljašském ostrově Kodiak.



Na jeden den se aljašské město Kodiak na stejnojmenném ostrově přejmenovalo na Kodiak.

Video o přejmenování města Kodiak:

https://youtu.be/oj7INibgz_8



Nový sedmimístný vůz bude propagován spojením „Discover new grounds“, tedy „Objevte nové světy“.



Nejzkušenější expert na zimu s německou technologií.

Nová WinterContact™ TS 860.
Jednička ve všech ohledech.

Novinka!

Když na brzdění záleží.
www.continental.cz



KOMERČNÍ PREZENTACE

Nejzářivější klenoty automobilu vyrábí Varroc

Dalším triumfem, který si v letošním roce společnost Varroc Lighting Systems připsala na své konto, je bez pochyby titul Dodavatel pro Auto roku 2016. Pro letošního vítěze ankety Auto roku 2016, kterým se stal model SUPERB společnosti ŠKODA AUTO, vyrábí Varroc koncová světla.

Při navrhování zadních světel pro model ŠKODA SUPERB se designéři nechali inspirovat ikonickým českým křišťálem, jehož krása se odráží v mnoha elementech tohoto nadčasového osvětlení. Zadní skupinové světly vozu ŠKODA SUPERB snoubí

jak brilantní design respektující charakteristický rys této automobilky v podobě písmene C, tak nejmodernější technologie, které ze světel vozu ŠKODA SUPERB činí naprostý klenot mezi světly pro automobilový průmysl.

KRÁSA A PRAKTIČNOST V KAŽDÉM DETAILU

Nejen unikátní a nepřehlédnutelný vzhled je pro Varroc prioritou. Vnější osvětlení automobilu je jedním z důležitých prvků, protože při jízdě autem je důležité vidět, stejně jako být viděn. Jednou z primárních funkcí je zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Varroc, který má v České republice zastoupení v Novém Jičíně, v Rychvaldu a v Ostravě, klade důraz na vývoj osvětlení, které zvyšuje bezpečnost a rovněž nabízí ojedinělý designový styl. Více informací o společnosti naleznete na www.varroc.cz.





*V Česku byl vždy
neuvěřitelný zájem
o techniku, řemesla
a potom o automobily.*

POKROK ZAČÍNÁ PŘÍSTUPEM LIDÍ

Značka v pohybu, muž, který jde rád kupředu: Bernhard Maier je od podzimu 2015 předsedou představenstva společnosti ŠKODA AUTO. Na České republice se mu hned zalíbila chuť ke změnám.

Pane Maiere, odnedávna řídíte aktivitu společnosti ŠKODA AUTO. Co vás v této zemi nejvíce překvapilo?

Stále hlouběji poznávám společnost ŠKODA AUTO, jeden z automobilových podniků s nejbohatší tradicí na světě, který vznikl v pionýrských dobách automobilu. A současně poznávám Českou republiku. Zemi s báječnými lidmi a hluboko zakořeněným technickým i řemeslným umem. Na každém kroku tady cítím nadšení pro techniku a mechaniku, vášeň pro automobily. To všechno znám z domova, takže jsem se tady v Mladé Boleslavi hned cítil jako doma.

Jak na vás působí lidé ve vaší nové vlasti?

Každý den se tady setkávám s chutí dělat věci lépe, postupovat vpřed. A tato snaha se neomezuje jen na závody společnosti ŠKODA AUTO. Pokrok začíná přístupem lidí. Ten určuje, co lze během krátké doby změnit. Nebo jinými slovy: je to okamžité odhodlání týmu dosáhnout pokroku. V podniku i mimo něj se setkávám s generací,

kteří ví, odkud pochází, a která je dychtivá utvářet budoucnost. To na mě dělá velký dojem.

Co vás napadlo jako první, když jste pomyslel na Českou republiku?

Asi to, co napadne jako první hodně lidí: Václav Havel, politik, který toho tolik změnil. Pak také Pražské jaro, velká tenistka Martina Navrátilová, spisovatel Milan Kundera a samozřejmě Praha, město, ve kterém má své kořeny evropská historie, kultura a vzdělání. Jako nadšenci pro automobily mi však leží na srdci také legendární značky automobilů z České republiky.

Čechy jsou považovány za kolébku výroby automobilů v Evropě, to musí být pro takového odborníka na auta, jako jste vy, ideálním místem pracovního působení.

Já si toho velice cením. Naši otcové zakladatelé Václav Klement a Václav Laurín byli skuteční průkopníci. Oba tito pánové, stejně jako mimočodem Ferdinand Porsche, pocházejí z tohoto kraje

a žili ve stejné době. Jejich konstrukce vznikaly na základě nadšení pro individuální mobilitu na čtyřech kolech. To ovlivňovalo celou jejich dobu. Lidé v této části České republiky měli vždy neuvěřitelný zájem o techniku, řemesla a potom o automobily. Toto dědictví je ve společnosti ŠKODA AUTO všudypřítomné a pohání všechny naše zaměstnance ke stále novým vysokým výkonům.

Výkon společnosti ŠKODA AUTO můžeme dnes sledovat na novém Superbu. Čím je tak jedinečný?

Superb čtvrté generace ukazuje dnešní postavení značky ŠKODA. Ukazuje její sílu, schopnosti jejích designérů a inženýrů a zdůrazňuje její dynamické zaměření. Se Superbem dostaly design, hodnota a emocionalita našich automobilů nový význam. Současně jsme ještě vylepšili osvědčené kvality značky ŠKODA, jako jsou funkčnost a nadprůměrně velká nabídka prostoru. Špičkovou techniku nabízí také v oblastech pohonu, bezpečnosti,



pohodlí a ochrany životního prostředí. Naším cílem je vyrábět pro naše zákazníky ty nejlepší automobily v našich segmentech trhu. Zvláštním způsobem to platí pro naši vlajkovou loď. Superb ukazuje, co my „Škodováci“ umíme, a je pro nás motivem, abychom se pustili do dalších etap.

Co to znamená pro příští modely ŠKODA?

Nejdřív to nejdůležitější: ŠKODA je a zůstane praktická, prostorná a cenově dostupná. Nabízí v každém ohledu ‚trochu víc auta‘. Tyto hodnoty značku utvářely a my se jich budeme dále držet. Nový význam dostává nyní ještě design a tím také emocionalita našich automobilů. Úspěch nového Superbu ukázal, že jsme na správné cestě.

Jaké emoce má tedy ŠKODA vzbuzovat?

Automobil je fascinující produkt. Nekupuje se jím proto, že je dobrý a praktický, i když to je u většiny kupujících důležitý předpoklad. Plní dáv-

né přání člověka být mobilní. Plnění tohoto přání samotné dává autům vysokou emocionální hodnotu. A také se auto musí prostě líbit. My všichni reagujeme na tvary, barvy a materiály. A tím, co máme, se chceme odlišovat od ostatních a ukazovat, jaké jsou naše postoje. To neznamená nutně ukazovat, co si můžeme dovolit, nýbrž co si dovolit chceme. Všechna tato přání automobil plní. ŠKODA má a musí působit na všechny smysly. V dlouhé tradici naší značky je v oblasti designu mnoho ikon, které toho obdivuhodným způsobem dosáhly. To je náš požadavek do budoucna.

Podívejme se teď do budoucnosti automobilu. S jakým vývojem musí automobilový průmysl, tedy také společnost ŠKODA AUTO, počítat v příštích letech?

Automobilový průmysl prochází přelomovým obdobím. Do popředí při tom vystupují tři základní trendy: obzvlášť silně nás bude v budoucnu

zaměstnávat elektromobilita, digitalizace provozu a konektivita, tedy propojení auta s téměř nekončnou nabídkou informací v sítích. Tady dojde v příštích deseti letech k větším změnám než za posledních pět desetiletí. Individuální mobilita tím dostává zcela novou kvalitu. Jízda automobilem bude bezpečnější, pohodlnější a zábavnější. Současně bude tento vývoj významně ovlivněn požadavky bezemisního provozu. Je jasné, že mobilita musí být čistá. Tato témata stojí také v popředí Strategie ŠKODA 2025, kterou chceme schválit do poloviny roku 2016.

Automobil má tedy budoucnost?

Tím jsem si naprosto jist! Auto zůstane nadále nejdůležitějším dopravním prostředkem. Nic nenaplňuje hlubokou lidskou touhu po mobilitě a tím volnosti a nezávislosti lépe než automobil. Rámcové podmínky se však razantně mění a na to se musíme jako výrobci automobilů připravit.



Kdy tedy můžeme počítat s prvním elektromobilem značky ŠKODA?

To je pro nás zásadní téma. Nadále sice spoléháme na konvenční spalovací motory, protože naši zákazníci je budou potřebovat ještě mnoho let. Přejít do doby elektromobilů přesto přijde a musí být pečlivě naplánováno na trzích vytvářením dostatečné infrastruktury a také u nás v podniku na všech stupních tvorby hodnoty. Pro nás to znamená, že nastupujeme s plnou silou do vývoje elektropohonu pro naše automobily. V první fázi se zaměřujeme na plug-in hybridy. V nepříliš vzdálené budoucnosti však mohou naši zákazníci počítat i s čistým elektromobilem ŠKODA.

ŠKODA v posledních letech obnovila a rozšířila svoji modelovou paletu. Zatím byl jejím vrcholem SUPERB. Co bude následovat?

V následujících letech budeme důsledně pokračovat v růstovém kurzu společnosti ŠKODA AUTO.

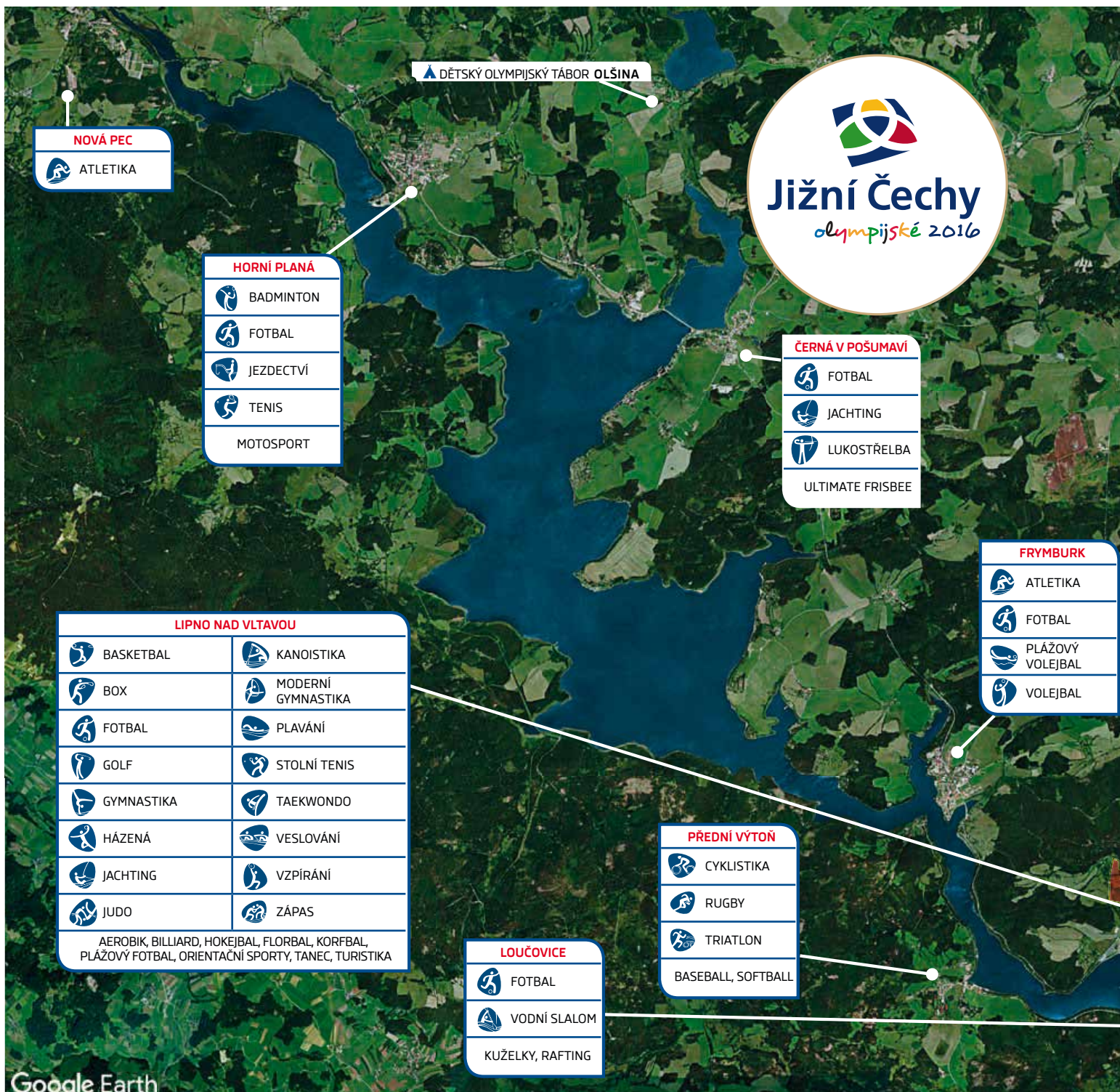
Obzvlášť silně nás bude v budoucnu zaměstnávat elektromobilita, digitalizace provozu a konektivita.

Nové modely při tom hrají rozhodující úlohu. Zvláště v důležitém segmentu SUV chce ŠKODA vylepšovat své postavení. Model ŠKODA YETI se na trhu etabloval velmi úspěšně. V příštích letech budeme v tomto segmentu nabízet další modely.

Nakonec ještě jedna osobní otázka: Rozvinula se během vašeho působení v automobilovém průmyslu nějaká konkrétní filozofie managementu, kterou budete následovat také ve společnosti ŠKODA AUTO?

O filozofii bych, co se managementu týče, mluvil nerad. Samozřejmě je zde možné dostatečně filozofovat, což se pak ovšem rychle stává komplikovaným a teoretickým. Podle mě záleží na tom vědět, co chceme, a stanovit v týmu cestu, jak toho dosáhnout. Při tom se vždycky osvědčují jednoduché lidské zásady: transparentnost, přímá a důslednost.

OLYMPIJSKÝ KARNEVAL ROZTANČÍ ČESKO



▲ DĚTSKÝ OLYMPIJSKÝ TÁBOR OLŠINA

NOVÁ PEC
ATLETIKA

HORNÍ PLANÁ
 BADMINTON
 FOTBAL
 JEZDECTVÍ
 TENIS
 MOTOSPORT

ČERNÁ V POŠUMAVÍ
 FOTBAL
 JACHTING
 LUKOSTŘELBA
 ULTIMATE FRISBEE

FRYMBURK
 ATLETIKA
 FOTBAL
 PLÁŽOVÝ VOLEJBAL
 VOLEJBAL

LIPNO NAD VLTAVOU

BASKETBAL	KANOISTIKA
BOX	MODERNÍ GYMNASTIKA
FOTBAL	PLAVÁNÍ
GOLF	STOLNÍ TENIS
GYMNASTIKA	TAEKWONDO
HÁZENÁ	VESLOVÁNÍ
JACHTING	VZPÍRÁNÍ
JUDO	ZÁPAS

AEROBIK, BILLIARD, HOKEJBAL, FLORBAL, KORFBAL, PLÁŽOVÝ FOTBAL, ORIENTAČNÍ SPORŤY, TANEC, TURISTIKA

PŘEDNÍ VÝTOŇ
 CYKLISTIKA
 RUGBY
 TRIATLON
 BASEBALL, SOFTBALL

LOUČOVICE
 FOTBAL
 VODNÍ SLALOM
 KUŽELKY, RAFTING

Letní Olympijské hry v Rio jsou jednou z nejvýznamnějších sportovních událostí tohoto roku a i vy můžete být prostřednictvím ŠKODA AUTO u toho! V průběhu tohoto sportovního svátku vznikne v České republice čtveřice olympijských parků, z nichž největší bude stát na břehu vodní nádrže Lipno.

Olympijské hry v brazilském Rio de Janeiro jsou bezpochyby nejdůležitější sportovní událostí letošního roku. Druhé největší město Brazílie, které je vyhlášené svými nádhernými plážemi včetně věhlasné Copacabany nebo gigantickou sochou Krista Vykupitele, se v srpnu letošního roku stane prvním jihoamerickým městem v historii, které bude hostit olympijské hry. Rio de Janeiro zvítězilo v říjnu 2009 během 121. zasedání Mezinárodního olympijského výboru v dánské Kodani, kdy porazilo další uchazeče, mezi něž patřil španělský Madrid, japonské Tokio či americké Chicago.

Brazílské olympijské hry, jež tvoří 28 soutěžních disciplín, budou návštěvníci moci sledovat ve čtyřech zónách – Barra, Copacabana, Deodoro a Maracanã – přičemž tamní slavný stadion bude kromě části fotbalového turnaje hostit stejně jako během světového šampionátu v roce 2014 také zahajovací (5. srpna 2016) i závěrečný ceremoniál (21. srpna 2016) olympijských her. Tím se žádný jiný stadion na světě pochlubit nemůže.

Takto velkolepá akce se neobejde bez české účasti a pro všechny, kteří nemohou české sportovce podpořit přímo na místě, vznikne čtveřice olympijských parků – hlavní park vznikne na březích vodní nádrže Lipno a tři menší regionální olympijské parky vyrostou v Plzni, Pardubicích a v Ostravě.

Lipenský olympijský park bude zdaleka nejrozsáhlejší, přičemž jeho centrum vznikne přímo v lipenské Marině. Dalšími centry olympijských sportů se stane Frymburk, Vyšší Brod, Černá v Pošumaví, Horní Planá, Nová Pec, Přední Výtoň a Loučovice. V každé z těchto lokalit vznikne několik sportovišť, kde si návštěvníci budou moci vyzkoušet jednotlivé typy sportovních aktivit.

Olympijské parky vzniknou za podpory automobilky ŠKODA AUTO, která je hlavním partnerem Českého olympijského výboru již od roku 1992. Tato úspěšná spolupráce pokračuje čtyřicátým rokem a důkazem vzájemné spokojenosti s touto spoluprací bylo i prodloužení smlouvy na další čtyři roky až do roku 2018.

ŠKODA AUTO přichystala bohatý doprovodný program. Návštěvníci budou moci zavítat do

improvizovaného showroomu uprostřed partnerské zóny, kde se představí hlavní sponzorské aktivity značky ŠKODA v oblasti sportu.

Olympijské hry jsou svátkem sportu, a tak i návštěvníci lipenského parku dostanou možnost zakusit vybrané sportovní aktivity – například si mohou zaběhat v rámci ŠKODA výzvy nebo si vyzkoušet lukostřelbu. Fanoušci českých sportovců také dostanou jedinečnou příležitost setkat se na stáncích ŠKODA se vzácnými hosty z řad sportovců, olympioniků i paralympioniků a získat jejich autogram. Kromě toho si budou moci zakoupit značkové předměty ze ŠKODA kolekce.

Vozy ŠKODA AUTO se budou v Rio parku na Lipně prezentovat nejen prostřednictvím oficiální flotily ČOV, ale i 4 vozy ve stylu ŠKODA Olympijských jízd. Nebudou chybět ani vystavené automobily, které si budou moci návštěvníci prohlédnout na stáncích ŠKODA, či v okolí Lipna a zasoutěžit si s nimi. Před samotnou olympiádou se mohou lidé seznamovat s našimi olympioniky prostřednictvím ŠKODA Olympijských jízd, které mohou fanoušci zhlédnout na ČT Sport v rámci Olympijského magazínu, nebo na YouTube.

Olympijský park Rio na Lipně otevře návštěvníkům své brány 5. srpna a v provozu bude denně od 10 do 22 hodin až do konce olympiády, tj. 21. srpna. Vstup pro všechny návštěvníky zdarma.



Velkou atrakcí v Rio parku na Lipně bude soutěžní speciál FABIA R5.



Text: Jiří Švamberk
Foto: Jiří Dymáček

NESPLNĚNÁ MISE

Když jsme po loňské cestě za kavkazskými horskými titány přemýšleli, kam se vydáme příště, několikrát padl západoafrický Senegal. Důvod? Protože tam ani jeden z nás nikdy nebyl...



No dobře, jet tisíce kilometrů do země zaslíbené pouštním rallye závodům mělo poněkud zjištěnější důvod. S fotografem Jirkou patříme mezi zapálené vyznavče surfingu, který se v našich zeměpisných šířkách dá provozovat pouze s velkými obtížemi – rozuměj za cenu desítek hodin strávených za volantem. Z Čech je to nejbližší na pobřeží Francie do Biskajského zálivu, tedy nějakých 1600 kilometrů, nicméně dlouhé kilometry nepředstavují zase tak velký problém – ostatně znáte to sami, když to milujete, není co řešit. Tím skutečným problémem, tedy jestli se to takhle dá nazvat, je momentální popularita surfingu jako takového. Tento druh adrenalinové zábavy a volného životního stylu zažívá v posledních letech neskutečný rozmach nejen u nás v republice, ale také v okolních evropských státech, což má za následek jedno – přeplněné pláže surfujícími jedinci, kteří však většinou odmítají respektovat jeho poměrně striktní pravidla. Možná si říkáte, že volnomyšlenkářské pojetí života a striktní pravidla nejdou příliš dohromady, ovšem bez nich by to vážně nešlo, oceán není sjezdovka. Tady se spoléháte čistě sami na sebe, a pokud se něco nepovede, máte jen malou šanci, že vám ze šlamastiky pomůže někdo jiný než vy sami, nemluví o riziku opravdu nebezpečných zra-

nění, způsobených směrovými flosnami surfového prkna. Tady věci prostě musejí mít svůj řád.

Sice stále existují místa v dojezdové vzdálenosti, která ještě nebyla zasažena surfovým boomem, ovšem ta zase bývají mnohdy velmi ostražitě střežena lokálními jezdci. A věřte, že například ve Španělsku bývá lokalismus brán hodně vážně. Navíc v zimních měsících je teplota vody a vzduchu u Atlantského oceánu tak nízká, že už po hodině zuby drkotáte ódy na sluníčko. To v Africe je situace o něco lepší...

4x4 SE DOPORUČUJE!

Na cestu do Afriky rozhodně potřebujete schopnou čtyřkolku, protože pokud jedete poprvé, nemáte tušení, co vás čeká, a jestli něco nechcete riskovat, tak zapadnout někde uprostřed Saharské pouště. Samozřejmě to neznamená, že když nemáte auto s pohonem 4x4, do Afriky nemůžete, ovšem pro klid vlastní duše čtyřkolku doporučuji. Práce motoristického novináře mi umožňuje testovat nejrůznější automobily, takže s nadsázkou řečeno bylo z čeho vybírat, třebaže jasno jsem měl už dávno. Se Škodou Yeti jsem v rámci své profese najezdil jednoznačně nejvíce kilometrů, konkrétně nějakých 15 tisíc, a tak padla volba právě na ni.



Nad motorizací nebylo nutno dlouze rozjímat – vznětový dvoulitr ve 110kW provedení je ideální nejen kvůli spotřebě, ale také kvůli velké síle, která vám v písku přijde zatraceně vhod. To platí také o terénních pneumatikách, které dodají jistotu.

PROBLEMATICKÁ VÍZA

République du Sénégal se rozprostírá na západě Afriky a jedete-li z České republiky autem, čeká vás nejméně 6300 kilometrů. Jakmile se dostanete dolů do španělského Algerias,

Stali jsme se svědky, jak asi 50 místních nastoupilo na rybářskou loďku a zkusilo své štěstí na cestě do Francie!





Často jsme stavěli u zapadlých vesniček a rozdávali pastelky a omalovánky. Přál bych vám vidět ty zářící oči.

existuje prakticky jediná pozemní cesta vedoucí přes Maroko, Západní Saharu a Mauritánii po silnici N1. Evropan zhýčkaný Schengenským prostorem si odvykl řešit kdy, jak a kudy se dostat přes hranice s danou zemí. To v Africe si hranic užijete do sytosti a věřte, že některé situace nechápu dodnes. Pravda, my jsme měli vše o poznání jednodušší, protože díky tuzemským známým z řad organizátorů a závodníků dálkových pouštních rallye jsme měli na afrických hranicích domluvené spojky, ale i tak...

Ještě nedávno jste pro vstup na senegalské území potřebovali víza, ovšem od 1. května minulého roku se situace zjednodušila v tom smyslu, že na hranicích dostanete množství razítek a podpisů a nic za ně neplatíte. To ale neznamená, že překročení hranic je úplná pohoda. Naši noční můrou se stala Mauritánie, kde výše zmiňovaná víza potřebujete. Ta by vám za 120 eur na osobu a dobu 30 dnů měli vyřídit na mauritánském konzulátu v Berlíně, kam jsem se před odjezdem narychlo vydal, protože riskovat nějaké problémy zrovna v této zemi se mi nechtělo. Ovšem víza jsou pouze jednou z nutností, které na cestě autem potřebujete. Další je například celní potvrzení pro váš vůz, Carnet de passage en douane, které



Díky severnímu větru, tedy spíše vichru, který nás provázel už od Západní Sahary, a jednotvárné topografii silnice N1 si dvoulitrové TDI vzalo každých 100 km přibližně 5,5 litru nafty. Zpátky už situace tak růžová nebyla.

TAŽÍN

Nejlevnějším plnohodnotným jídlem v severní Africe je tažín. Avšak například v Maroku se jedná téměř vždy o kombinaci masa a zeleniny za použití koření a někdy i oliv a ovoce, v Tunisku jde spíše o obdobu omelety či vaječné nádivky s masem, sýrem, bylinkami nebo těstovinami.





Marocká rybářská vesnička Immsouane je jedním z vyhlášených surfařských míst.

Senegalské ženy jsou na rozdíl od Mauritanek oblečené vesměs barevně a mnohdy se nechají i vyfotit.



Maroční strážci pořádku se rovněž vyžívají v aktivitě zvané měření rychlosti radarem. Měří se všude a poctivě.

rozhodně není zadarmo a pokud se nevyznáte, neznalost zaplatíte.

Jet do Afriky vlastním autem má mnoho výhod, jelikož v případě, že nejste vedení jako vlastníci vozu, potřebujete francouzsky psanou plnou moc s razítkem a Afričané obecně dělají mírné „ofuky“. Navíc Maročané vás bez těchto lejster na své území nepustí zejména kvůli dříve bujarému dovozu ojetých aut z Francie. Než se vůbec dostanete z přístavu ven, musíte vyplnit velké množství nejrůzněj-

ších formulářů v arabštině a francouzštině, ale nebojte se, místní pohraničníci jsou na to zvyklí a pomohou vám. Pomoc vám budou chtít také všechna ostatní individua, co se potulují ať už ve Španělsku, nebo na marockém území, ovšem ty ignorujte, jsou neškodní, chtějí jen bezpracně vydělat nějaké to euro. Hlavně jim nic nedávejte, například doklady od vozu atd. No, nesmějte se, nebyli byste první ani poslední...

RADAR, KAMKOLIV ZATOČÍŠ

Naši první zastávku jsme si naplánovali do Agadiru v centrálním Maroku, tedy nějakých 800 km od přístavního města Tanger. Můžete jet po moderních dálnicích, které však nejsou zadarmo, nebo se proplétat místními naprosto parádními okreskami. Podle četnosti mýtnic se Maročané patrně dost zhlédli ve Francii, proto se nedivte, že nejexponovanější úseky jsou dost drahé. Dálniční přesun do Agadiru vychází na 65 eur.

Ušetřit lze jízdou po okresních silnicích, která však zabere opravdu hodně času, jelikož marocké obce jsou delší než týden před výplatou a je jich kumulováno většinou několik za sebou. V Maroku překvapí kvalita místních komunikací, nejen těch dálničních, ale i těch nižší třídy. Musíte si jen zvyknout na všudypřítomné

policejní kontroly, které s počtem ujetých kilometrů směrem na jih rostou geometrickou řadou.

Maroční strážci pořádku se rovněž vyžívají v aktivitě zvané měření rychlosti radarem. Měří se všude a poctivě. Podle našeho pozorování jde především o jakousi internacionální hru, ve které se zaměřují nejraději na cizince. Naše celkové skóre bylo pět pokut, z čehož jsme dvě usmlouvali, jednu uplatili, u další se policista spokojil s 200Kč bankovkou a poslední, jdoucí samozřejmě za mnou, mě odlehčila o 30 eur. Je zvláštní, když kolem sebe vidíte, jak všichni tamější řidiči na vše zvysoka kašlou, ale vy se kvůli cizí RZ musíte mít dvojnásobně na pozoru a dodržovat i tu nejposlednější značku omezující rychlost. A že jich tam mají.

V blízkosti Agadiru se nacházejí asi nejvyhlášenější marocké surfařské spoty, ovšem i sem už dorazila vlna z Evropy. Doslova stovky lidí na jednom místě měly za následek, že jsme se s velkou nevolí rozhodli pokračovat dál s vidinou naprosto prázdných senegalských pláží. Navíc teplota vzduchu nějakých 23 stupňů úplně nenaplnovala naše africké představy.

Z vyloženě turistického Agadiru vedla naše cesta asi 2000 km přes Západní Saharu k mauritánským hranicím. Musím říct, že tahle oblast, které se v Maroku říká Jižní Maroko, na to pozor, a o níž mají zájem snad všichni z blízkého a dalekého okolí (Maročané, kteří ZS anektovali, místní obyvatelé, hlásící se k osvobozenec-kému hnutí Polisario, ovládajícímu necelou čtvrtinu země, Mauritanci i Alžíráné), je docela zajímavým místem, třebaže bydlet byste tu nejspíš nechtěli. Nadšeného motoristu potěší

NA STŘEŠE COKOLIV

ŠKODA pro model YETI nabízí široké spektrum originálního příslušenství. S příčníky a střešním boxem není problém přepravovat přes dva metry dlouhá surfová prkna.



Marocké okresky umějí být naprosto dokonalé. Jsou však plné rychlostních omezení, která byste jako cizinci měli dodržovat. Jinak zaplatíte...



Na cestu do Afriky rozhodně potřebujete schopnou čtyřkolku.

především litr nafty za nějakých 13 korun, benzin vás vyjde asi na 15 korun za litr. O kvalitu paliva se bát nemusíte, jezdí tam všichni úplně v pohodě, jen filtry se mění častěji. Horší je to s dostupností AdBlue, které mají jen nahoře v Maroku.

Profil zdejších silnic lze označit jako jednotvárný, tedy úmorně rovný a zdánlivě nikde nekončící, ale zdejší komunikace zase umějí překvapit například písečným jazykem. Jeden takový jsem trefil ve tři ráno v rychlosti něco málo přes 100 km/h... Yeti to naštěstí ustál s jistotou sobě vlastní.

Na hranice se vyplatí přijet včas, protože nikdy nevíte, jak dlouho se na nich zdržíte. Dorazili jsme tedy s rozběskem a postavili se na začátek fronty osobních aut. I tak nás propustili až po dvou hodinách běhání od jednoho stanoviště ke druhému.

DRSNÁ MAURITÁNIE

Maroko a Mauritánie rozhodně nemají nejlepší vztahy, což zcela jasně dokazuje asi šestikilometrový pás území nikoho mezi oběma hraničními kontrolami. Momentálně je tahle pouštní pista pod správou OSN, díky níž už není zamínovaná. Okolí stále je, takže pokud chcete dojet domů vcelku, nezkoušejte hledat lepší trasu. Tamější genius loci umocňovaly desítky

a desítky opuštěných aut, přičemž některé byly hrůzu nahánějící vraky, pozůstatky nešťastníků hledajících cestu minovým polem, jiné byly na zdejší poměry parádní stroje, které jedna nebo druhá strana z nějakého důvodu odmítla pustit na svoje území.

Vojenská kontrola byla důkladná, avšak rychlá, stejně jako ta celní. Z míry nás vyvedli až pasováci, kteří nám oznámili, že naše berlínská víza nejsou platná a že potřebujeme nová, opět za 240 eur. Chlapcům v Berlíně jaksí někdo zapomněl říct, že doma už půl roku platí pouze biometrická s fotografiemi a otisky vašich prstů. Krucí! Zkusili jsme menší odpor, ale bezúspěšně. Za nějaké čtyři hodiny jsme stáli na první policejní kontrole v Mauritánii lehčí o 240 eur, ovšem s další moc pěknou samolepkou v pase, která však, jak jsme později zjistili, platí pouze za vjezd. Jakmile ze země znovu

vyjedete, musíte mít další. Ano, za dalších 120 eur na hlavu.

Mauritánie pro nás byla pouze tranzitní zemí, protože zde se opravdu surfovat příliš nedá, třebaže při cestě zpět jsme díky jedné Španělce vhodné místo objevili. Necelých 900 km pobřeží jsme ale dali nadvakrát, jelikož se zde jízda v noci nedoporučuje. V noci máte velkou šanci, že trefíte některý z neosvětlených pojižděných vraků – dobrá polovina všech aut na silnici světlometry prostě nemá.

Nedočkaví surfigu jsme netrpělivě vyhlíželi hranice se Senegalem, jež můžete překročit na dvou místech. Frekventovaný hraniční přechod Rosso vede přes řeku a k dalšímu dojedete přes národní park. My se vydali parkem, protože Rosso je plné všemožných individuí a navíc v Dijamě, jak se tento druhý přechod jmenuje, jsme měli svého člověka. Také jsme trochu čekali pravé africké safari, ale dostalo se nám akorát brutálně zvlněné polňačky, přes kterou musíte letět nejméně 70 km/h, jinak přijdete o zuby a podvozek, a velmi častého výskytu divokých prasat, díky nimž byl let po roletě docela hazard.

RŮŽOVÉ JEZERO

Nejčastějším důvodem zvláštního zbarvení bývají řasy. Růžovou barvu často způsobuje jednobuněčná řasa *Dunaliella salina*, která obsahuje velké množství betakarotenu, látky využívané pro své antioxidační účinky v kosmetice i zdravotnictví.



Marocké trhy jsou tím nejlepším místem pro nákup, protože klasické obchodní domy jsou dost drahé. Mají tu téměř vše a smlouvá se takřka o všem. Výjimkou je arganový olej, který stojí nejméně 20 eur za litr, ovšem kvalita je otázkou. Ten nejlepší mají pocestní prodejci.

V Senegalu často narazíte na odsolovací plochy, které obhospodařují ženy s dětmi. Muže tu nepotkáte...



ZELENÝ SENEGAL

Senegal je na první dobrou jiná Afrika, člověk má po Sahaře zase pocit, že je v civilizaci. Kromě chlapů se na ulicích vyskytují ženy a vpravdě velmi pohledné a nádherně oblečené. Silnice jsou z kvalitního asfaltu, všude větší pohoda a například v Saint Louis, jednom z největších měst, jezdí jako taxi Superby a Octavie. Většina cest v okolí měst je asfaltová, ale vydejte se kus za ně a jste znovu v prachu a písku.

I přes lepší silnice je zdejší doprava výrazně pomalejší. Zatímco přes Saharu a Mauritánii jsme měli průměr téměř 90 km/h, tady ani ne 50 km/h, protože na silnicích je prostě moc velký provoz. Pruhy zde neexistují a není problém narazit na řidiče, jenž si myslí, že i protisměrný pruh patří jemu. Ale jde si na to zvyknout.

Urazili jsme nějakých 7000 kilometrů, abychom si zasurfovali na liduprázdných plážích, a odměnou za naši snahu a za vynaložené prostředky nám byl oceán plochý jako zrcadlo. Věřte tomu nebo ne, ale my jsme měli prostě smůlu, nikde ani vlnka. Místní tvrdili, že je to divné, ale daný stav trvá už více jak týden. I z toho důvodu jsme mohli být svědky, jak asi 200 místních nastoupilo na rybářskou loďku a zkusili své štěstí na cestě do Francie! Uprchlíci neuprchlíci, to, co ti lidé podstoupili za riziko, nás lidsky skutečně dostalo. Říkali jsme si, že pár dní počkáme a třeba se za pár dní dostaví řádný příboj – no, nedostavil. Takže jsme to po čtyřech dnech čekání otočili a stejnou cestou „letěli“ zpět na Západní Saharu a do Maroka, kde už nám Poseidon přál.



Senegalský vozový park je o tolik lepší než mauritánský, že to až překvapí. V Saint Louis a Dakaru jezdí jako taxi Octavie a Superby první generace.



Klasická restaurace na Západní Sahaře – čerstvě smažené kalamáry stojí v přepočtu nějakých 60 Kč.

*République
du Sénégal
se rozprostírá
na západě Afriky
a jedete-li z České
republiky autem,
čeká vás nejméně
6300 kilometrů.*

Za 25 dní jsme s modelem ŠKODA YETI ujezдили 14 500 km s celkovou průměrnou spotřebou 7,6 litru na 100 km a několik dní v kuse v něm doslova bydleli. Spotřeba našeho Yetiho byla vskutku zajímavým úkazem. Já na hospodárnosti vozu úplně nebazíruiji, ale při tollka tisících kilometřů se začne zajímat asi každý. Díky severnímu větru, tedy spíše víchru, který nás provázel už od Západní Sahary, si dvoulitrové TDI vzalo každých 100 km přibližně 5,5 litru nafty. Nejnižší zaznamenaná hodnota byla 3,1 l/100, ale ta vydržela jen pár desítek kilometřů. Co na tom, že zpátky nás tentýž vítr nepřetržitě brzdil a spotřeba raketově narůstala.

Senegal je nádherná země, kterou jsme však jako surfaři nedobyli, a já vážně přemýšlím o tom, že se tam vydám ještě jednou – letecky. Protože riskovat, že znovu pojedou takovou dálku kvůli tomu, abych se otočil a jel zpátky, se mi vážně nechce.

Nikoliv náhodou se říká, že ty dva světy nemohou existovat jeden bez druhého. Bez automobilů bychom nikdy nedokázali závodit s časem, a bez hodinek bychom se nikdy nedozvěděli, jak rychle vlastně jedeme, ani to, jak jsme bláhoví, a kterak je tato snaha marná. Čas a rychlost...



Skvostné dílo firmy Parmigiani Fleurier edice Bugatti s vertikálním strojkem si vyžádalo devět let vývoje.

Kola a kolečka

Spojení těchto dvou světů, rychlých kol automobilů a koleček i pastorků hodinek, se datuje k počátkům zrodu skutečně závodních vozů a prvních náramkových hodinek, tedy do první dekády 20. století. Jedním z nejslavnějších byl vůz Bugatti Type 35, na jehož palubní desce se hodinky v automobilech objevily asi poprvé. A to s osmidenní rezervou chodu, kterou si patentovala firma Doxa v roce 1907. Její zakladatel Georges Ducommun byl ostatně tak velkým fandou probouzejícího se motorismu, že si u svého domu ve švýcarském Le Locle postavil vlastní čerpací stanici. Nedávno Doxa oslavila 125 let existence a k výročí uvedla i model 8 Days Manufacture. Zajímavé na něm je, že používá strojky původně z kapesních hodinek. Jeho charakteru odpovídá i velikost pouzdra výročního modelu z oceli nebo zlata o průměru 57 mm.



Hodinky Eberhard & Co. Tazio Nuvolari 336 oslavují legendárního automobilového závodníka.



Od samotných prvopočátků automobilových závodů existují i „ambasadoři“ hodinářských značek. Jedním z prvních byl „létající Mantovan“, tedy legendární Tazio Nuvolari. Jeden z jeho světových rekordů se odehrál 15. 6. 1953 na autostrádě A11 mezi Florencií a městem Luca. S vozem Alfa Romeo 16C Bimotore (dva motory, celkem 540 koní), který sestrojil tehdejší šéf závodní divize Enzo Ferrari, dokázal pokořit všechny tehdejší rekordy. Kilometr ujel za 11 sekund, míle za 17 sekund a dosáhl maximální rychlosti 336 km/h. To číslo si zapamatujte, protože právě ono charakterizuje novinku – hodinky Eberhard & Co. s názvem Tazio Nuvolari 336. Číslici 336 vidíte na číselníku na pozici 6 pod ukazatelem rezervy chodu. Poprvé u této značky s GMT. Jde o modul postavený na základě klasické ETA 2824-2. Pouzdro má průměr 45 mm a vyrobené je z oceli. Limitovaná edice má samozřejmě 336 kusů.

VERTIKÁLNÍ STROJEK

V úvodu jsme zmínili Bugatti, na jehož přístrojové desce se objevily první hodinky. Co dnešek a tyto automobilové legendy? Více než 10 let existuje spojení Bugatti a hodinářské značky Parmigiani Fleurier, za níž stojí mistr hodinář italského původu Michele Parmigiani. A když někomu koluje v krvi jižanská krev, je výsledek jasný. Nedávným „oslavencem“ u hodinářské značky Parmigiani Fleurier je řada Bugatti, protože spolupráce s automobilkou trvá od roku 2004. Vznikla hned trojice modelů Bugatti: Mythé, Révelation a Victoire. Pravda, nejde o revoluci, ale spíše evoluci. Vždyť všechny připomínají první společné dílo, tedy hodinky Bugatti 370. A to se strojkem nikoliv s tradičním horizontálním, ale vertikálním uspořádáním soukolí. Vývoj strojku si vyžádal 9 let a dá se říct, že má více společného se

*Utéci od spojení automobilů
a časomír by byl doslova hřích.
Ostatně, posuďte sami.*



schématem automobilových motorů. Kalibr má pěti základen, takže – vytváří jakési moduly propojené soukolím – hřídelemi na jedné straně s kolem a na druhé s pastorkem. Celkem má strojek 337 dílů viditelných přes 6 safírových sklíček pouzdra tvaru tubusu. To platí pro celou trojici. Mythé se odlišuje spojením dvou barev: antracitově-šedé a zlaté. Na číselníku je motiv původní mřížky chladiče Bugatti Type 57. Model Révelation zase využil 3 x symboliky mřížky vozu Veyron. Třetí kus, Victoire, vzal za základ dekorování písmeno V coby symbol vítězství. Oba – Bugatti i Parmigiani Fleurier, která od založení roku 1996 postavila 21 vlastních strojků – se mohou pochlubit řadou unikátů. Při pohledu na hodinky jistě budete souhlasit. Na rozdíl od drtivé většiny hodinek, které mají horizontální stavbu mechanických strojků, dokázal Michel Parmigiani po letech vývoje postavit kalibr s vertikálním soukolím. Což je „motor“ odkoukaný od agregátu vozů Bugatti, které vidíte skrze prosklení. No a stejné je to s hodinkami, které mají celkem šest prosklení ze safírového skla, skrze něž můžete pozorovat chod mechanického strojeku s ručním nátahem.

AUTA JAKO NATAHOVAČE

Spojení britského Bentley s firmou Breitling je letité, ale pro první SUV Bentayga bylo nutné nabídnout něco zvláštního. Výsledek? V palubní desce můžete mít zasazeny hodinky, které nejsou odvozeny od náramkových Mulliner Breitling for Bentley, což byl chronograf doplněný o tourbillon pracující na frekvenci 21 600 polokmitů/h a nabízený ve zlatě nebo platině. Pro umístění v autě zvolili jiný strojek. S létajícím tourbillonem, ale bez dalších komplikací, vyjma automatického nátahu. Hodinky jsou totiž zasazeny do pouzdra, které je zároveň natahovačem a každých 15 minut otočí s hodinkami, aby se pohnul rotor a došlo k dalšímu nátahu dvojice hnacích per časomíry. Ta má rezervu chodu 50 hodin a pracuje na frekvenci 28 800 polokmitů/h. Cena činí zhruba 205 000 €, a byt zahrnuje osm diamantů na číselníku, zaplatí ji vskutku pouze majitel Bentley Bentayga.

Přes vysokou cenu nejde o nejdražším automobil-natahovač. Tím je zřejmě koncept XChange švýcarského studia Rinspeed, jehož cena se odhaduje asi na 1 milion dolarů. Jeho „hlavní“ funkcí, pokud jste více fandou hodinek než automobilů, je stát se natahovačem Patravi TravelTec. Tedy hodinek od Carla F. Bucherera, které zobrazují čas v celkem třech časových zónách. Jako jedny z mála nabízejí posun okruží druhého času po i proti otáčení Země, a to tlačítkem na pozici 10. Automatická je i změna data.



Oba mechanické světy, automobilů a hodinek, nabízejí mimořádná spojení.

VERY BRITISH

Utéci tak rychle od britských automobilů a jejich spojení s časomírami by byl doslova hřích. Spolupráce britské automobilky Jaguar a britského výrobce hodinek Bremont přinesla dvojici skvostů. Společně s vysoce exkluzivní reinkarnací závodních vozů E-Type Lightweight vznikla v roce 2014 omezená série šestice časomír (následně pak i jednodušší verze pro běžné zájemce). Dalším příkladem je značka Morgan a její partnerský výrobce časomír, Struthers London, za nímž stojí manželé Craig a Rebecca Struthersovi. Ona je designérka, on hodinář, a protože automobilka Morgan je symbolem tradice, hodinky spojené s jednotlivými modely vozidel jsou výhradně vybaveny historickými strojkami, nejčastěji Omega (například Calibre 30T2). Samozřejmě jsou repasovány, jejich základny a můstky jsou ručně ryté, zlacené nebo rhodiovány, atd.

Oba mechanické světy – automobilů a hodinek – nabízejí mimořádná spojení, která přitahují fandy velkých kol i malých koleček.



Německý hodinář Wilhelm Rieber vytvořil pro značku Maybach strojek doplněný o jednu ze tří královských komplikací – tourbillon. Má pouzdro vyrobené ze zlata a platiny, rezervu chodu 40 hodin a stojí 120 000 eur.

MONTE CARLO

VE VAŠEM MĚSTĚ

Výběr správného rodinného vozu není záležitost jednoduchá, obzvláště když ke konečné volbě mají stále více co říct ženy. Jenže dostat lepší polovičku do autosalonu je mnohdy obtížnější, než prosadit finále Ligy mistrů namísto romantické večeře v den výročí svatby. Takže co s tím? Odpovědí může být akce Monte Carlo Roadshow...

Dříve výběr vozu probíhal tak, že se zájemce vydal na prodejnu a na místě si vše prohlédl a osahal – jinou možnost vlastně ani neměl. Jenže tahle doba je minulostí, podobně jako telefonní budky. Dnešní zákazník má možnost volby a navíc, oproti minulosti se karta víceméně obrátila – zákazník už do autosalonů chodit ani nemusí, autosalony přijíždějí za nimi. Přesně jako v případě pojiždné výstavy Monte Carlo Roadshow, jež má za úkol zájemcům nabídnout seznámení s designově zaměřenými modely Monte Carlo. Ovšem nebyla by to ŠKODA, aby si pro návštěvníky nepřipravila něco navíc. A že toho rozhodně nebylo málo...

Důvodem, proč akce Monte Carlo Roadshow vůbec vznikla, byla snaha automobilky ŠKODA a jejích prodejních partnerů o navázání osobního kontaktu se zákazníky, kteří si mohli společně se svými rodinami užít mnoho nevšedních zážitků, seznámit se s kvalitami modelů Monte Carlo a vyzkoušet mnoho zajímavých aktivit.

Pojiždná výstava Monte Carlo Roadshow se vydala na turné po všech regionech České republiky a probíhala od konce dubna do začátku července 2016. Hlavním lákadlem pro všechny zúčastněné byla samozřejmě možnost svezení v nejnovějších vozech ŠKODA ve speciální verzi Monte Carlo, které probíhalo pod dohledem členů Roadshow týmu. Ovšem dalším velkým lákadlem byl rovněž atraktivní a stylový doprovodný program pro celou rodinu.

Jeho součástí byly mimo jiné také praktické ukázky práce týmu Výzkumu dopravní bezpečnosti ŠKODA. Experti na bezpečnost a prevenci dopravních nehod tak veřejnosti názorně na voze v řezech







O adrenalinový zážitek se odvážným jedincům postarali cyklotrialoví jezdci.

představili jednotlivé bezpečnostní systémy, jako jsou například deformační zóny nebo vyztužení A- a B-sloupků. K vidění byly rovněž aktivované airbagy či simulace nárazu, znázorňující chování lidského těla ve chvíli, kdy má spolujezdec nohy na palubní desce.

Kromě techniky se návštěvníci mohli pod dohledem hostesek seznámit s Monte Carlo Instaprint, což je unikátní tiskárna instagramových fotek, která do 20 sekund od odeslání fotografie z akce s hashtagem #MonteCarloRoadshow vytiskla fotografii v polaroidovém formátu. Bylo možné si také zasoutěžit o ceny na virtuálním závodním okruhu ovláda-

ném tabletem. To však nebyla jediná příležitost, jak získat zajímavé ceny od ŠKODA AUTO – nejmenší návštěvníci si mohli navzájem poměřit síly ve skládání tematických puzzle a také si vyzkoušet, jaké to je mít airbrushové tetování ve stylu Monte Carlo.

Organizátoři však neopomněli ani vyznavače sportovních aktivit, kteří mohli sledovat exhibice profesionálů v disciplínách BMX Bike trial či Freestyle ropeskipping, tedy sportovních výkonů, jež jsou stejně neobvyklé jako speciální výbava Monte Carlo. A pokud někoho z vašich nejbližších někdy zajímalo, jaké to je být závodním mechanikem, do této role jste



Monte Carlo Roadshow návštěvníkům nabídla možnost nakouknout pod pokličku a prohlédnout si třeba Fabii v řezu.

MODELY MONTE CARLO

Modely Monte Carlo jsou k dispozici v modelových řadách CITIGO, RAPID, RAPID **SPACEBACK**, YETI a samozřejmě i FABIA a FABIA **COMBI**. Všechny tyto speciální verze se vyznačují nezaměnitelným stylem, který se opírá o černé doplňky – například rámečky masky chladiče, kryty vnějších zpětných zrcátek a kola z lehké slitiny s průměrem 16 a 17 palců. V interiéru posádky mimo jiné zaujmou sportovní sedadla či kůží čalouněný sportovní volant s červeným prošíváním. Modely Monte Carlo jsou nabízeny v širokém barevném spektru a jsou na startu připraveny za lákavé ceny. Motor i dodatečnou výbavu si můžete zvolit podle individuálních preferencí.



se mohli stylizovat při výměně kol na maketě soutěžního speciálu FABIA R5 na čas.

Nechyběla ani autogramiáda členů českého olympijského týmu i jezdců týmu ŠKODA Motorsport či možnost nákupu tematických Monte Carlo produktů a Originálního příslušenství ve ŠKODA Boutique i ze ŠKODA E-shopu.

Pomyslnou třešničkou na dortu celé akce se stala možnost vyhrát do osobního vlastnictví nové Citigo Monte Carlo 1,0 MPI (55 kW) a novou Fabii Monte Carlo 1,2 TSI (81 kW). Oba vozy disponují pětiletou zárukou v rámci balíčku Mobilita PLUS, službou Předplacený servis na pět let a pojištěním od ŠKODA Financial Services. Jako „cena útěchy“ je připraven třídní zájezd do Monte Carla s průvodcem, jenž se uskuteční na přelomu října a listopadu 2016.

Pokud jste neměli šanci se akce Monte Carlo Roadshow zúčastnit, nezoufejte, až do 2. října máte možnost si jakýkoliv vůz ŠKODA vyzkoušet u obchodních partnerů značky a opět si zasoutěžit o velmi zajímavé ceny, mezi nimiž se objevuje další zájezd do Monte Carla, případně jízdní kola ŠKODA MTB 29 včetně dárků z cyklistické kolekce. A co je pro to potřeba udělat? Nic víc, než na jakémkoliv dni testovacích jízd ŠKODA 2016 vyplnit soutěžní kontaktní kartu, správně odpovědět na soutěžní otázky a výhra může být vaše.

ŠKODA FRESH S FINANCOVÁNÍM OD ŠKODA FINANCIAL SERVICES SE VYPLATÍ

ŠKODA FINANCIAL SERVICES PŘINÁŠÍ DALŠÍ VÝHODY SPOJENÉ S FINANCOVÁNÍM VOZIDEL ŘADY ŠKODA FRESH.



bohatou nadstandardní výbavu, výhodný poměr ceny a užité hodnoty i atraktivní doplňkové služby jako například paket Mobilita Plus s pětiletou zárukou v ceně, přibližuje akční nabídku Miroslav Bláha, vedoucí prodeje ŠKODA AUTO Česká republika.

Modely ŠKODA Fresh prostřednictvím značkového financování ŠKODA Financial Services nabízí dvě atraktivní varianty financování s výhodami. První z nich je možnost využít ŠKODA Předplacený servis po dobu 5 let nebo nájezd 100 000 kilometrů. Služba Předplaceného servisu není závislá na míře inflace, rostoucích cen dílů či zdrazování servisních prací.

Druhým benefitem je ŠKODA Bonus 30 000 Kč. Klient má možnost si uvedenou částku rovnou odečíst z ceny vozu, nebo si navýšit výbavu. Součástí splátek je i unikátní ŠKODA Pojištění obsahující komplexní pojistnou ochranu v podobě povinného ručení, havarijního pojištění včetně pojištění všech obvodových skel.

Při využití značkového financování mohou zákazníci získat unikátní benefit ve formě ŠKODA Předplaceného servisu. Služba je poskytována zcela zdarma na 5 let nebo do nájezdu 100 000 km (u modelu Citigo do 60 000 km) při financování nových modelů ŠKODA. Místo výhod Předplaceného servisu je alternativně možné na vybrané modely získat ŠKODA Bonus 30 000 Kč. Již základní varianta Předplaceného servisu Standard obsahuje například záruku mobility a další zvýhodnění, jako jsou servisní prohlídky, výměny olejů, olejových filtrů, brzdových kapalin, vzduchových i pylových filtrů, u benzínových motorů také výměnu zapalovačích svíček. „Zákazníci prostřednictvím služby ŠKODA Předplacený servis výrazně ušetří na provozních nákladech,“ říká Lukáš Cankař ze ŠKODA Financial Services.

FINANCOVÁNÍ VOZU ŠKODA RAPID SPACEBACK

Ukázkovým příkladem výhodného financování od ŠKODA Financial Services je ŠKODA Rapid Spaceback, který v akční nabídce Fresh nabízí již 6 airbagů, klimatizaci, centrální zamykání s dálkovým ovládáním, palubní počítač, výškově nastavitelné sedadlo řidiče a spolujezdce, el. ovládaná a vyhřívaná zpětná zrcátka, přední mlhové světlomety LED, infotainment SWING 5", 15" kola z lehké slitiny Matone, Maxi Dot, Signalizaci vzdálenosti při parkování vzadu

a Winter paket (zimní paket) v ceně 329 900 Kč. Splátka včetně pojištění začíná již od 3 599 Kč (viz vzorový příklad).

FINANCOVÁNÍ A VÝHODY RODINY ŠKODA FRESH

Do rodiny ŠKODA Fresh patří kromě Rapidu i modely Citigo, Octavia a Yeti. „Vozy ŠKODA v akčních výbavách Fresh nabízejí zákazníkům



ŠKODA Financial Services
Úvěr, Leasing, Pojištění, Mobilita.



ŠKODA RAPID
Spaceback Fresh 1.2 TSI 66 kW
329 900 Kč vč. DPH

Bonus při financování	ŠKODA Předplacený servis zdarma		
Měsíční splátka vč. pojištění	3 599 Kč	4 599 Kč	5 049 Kč
Akontace	98 970 Kč (30 %)	98 970 Kč (30 %)	98 970 Kč (30 %)
Celková doba splácení	24 měs.	36 měs.	48 měs.
Nerovnoměrná poslední splátka	197 940 Kč (60 %)	131 960 Kč (40 %)	65 980 Kč (20 %)

Vzorový příklad úvěru na vůz ŠKODA Rapid Spaceback Fresh, 1.2 TSI 66 kW v ceně 329 900 Kč, splátka předem 98 970 Kč (30 %), výše úvěru 230 930 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 270 497 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 284 316 Kč, RPSN vč. pojištění 12,682 %, délka úvěru 24 měsíců, zůstatková hodnota 197 940 Kč, měsíční splátka úvěru 3 023 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 3 599 Kč, úroková sazba p. a. 9,18 %, ŠKODA Pojištění Standard obsahuje povinné ručení (10% spoluúčast) a havarijní pojištění, s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000). Další parametry klienta jsou věk 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah. Vyrobení vozu je pouze ilustrativní.

NOVÉ MOŽNOSTI

Značka ŠKODA neustále pracuje na zdokonalování svých vozů. V roce 2016 proto představila několik technických novinek, které významným způsobem zvyšují komfort, bezpečnost, ale také požitek z řízení...



V bestselleru značky ŠKODA, modelu OCTAVIA, jsou k dispozici nové úsporné, kompaktní a výkonné pohonné jednotky. U liftbacku i Combi byl dosavadní čtyřválec 1.2 TSI/81 kW nahrazen moderním přeplňovaným tříválcovým benzinovým motorem 1.0 TSI. Motor 1.0 TSI poskytuje nejvyšší výkon 85 kW (115 k), točivý moment až 200 Nm a vyniká velmi kultivovaným chodem. Nový motor lze v modelu OCTAVIA kombinovat se šestistupňovou manuální převodovkou nebo se sedmistupňovou převodovkou DSG. Průměrná spotřeba karosářské varianty liftback v cyklu NEDC činí pouhých 4,5 l/100 km (104 g CO₂/km).

DCC:

DYNAMIC CHASSIS CONTROL

Novinkou pro model OCTAVIA jsou adaptivní tlumiče, známé již z modelu SUPERB. Jsou k dispozici pro motorizace s výkonem 110 kW (150 k) nebo vyšším. Pomocí grafického rozhraní infotainmentového systému lze nastavení tlumičů přepínat v režimech Comfort, Normal a Sport. Nastavení tlumičů doplňuje volbu jízdních režimů a přináší řidiči modelu OCTAVIA nový rozměr personalizace.



NIVOMAT

Všechny vozy SUPERB **COMBI** se standardním podvozkem mohou mít nově na zadní nápravě systém Nivomat, tedy samočinnou regulaci světél výšky vozu vyrovnávající proměnné zatížení nákladem. Nově je na přání možné objednat také výbavu Personalizace, která ve spojení s Driving Mode Select uloží do paměti nastavení jízdního profilu, infotainmentu, polohu el. sedadel a vnějších zpětných zrcátek.

PHONEBOX

Modely OCTAVIA a SUPERB mohou nově nabídnout volitelný Phonebox s rozšířenými funkcemi, který nejen připojí smartphone bezdrátově k autoanténě, ale dle Qi-standardu jej i indukčně nabíjí (samozřejmě pokud je k tomu telefon technicky uzpůsoben).



ACC:

ADAPTIVE CRUISE CONTROL

Pokročilý adaptivní tempomat ACC lze nově objednávat i pro vůz FABIA a FABIA **COMBI** s motorizacemi 1.2 TSI a 1.4 TDI. ACC vedle přednastavené rychlosti jízdy udržuje nastavený bezpečný odstup od vozu vpředu. Adaptivní tempomat pracuje v rozsahu rychlostí od 30 do 160 km/h, systém využívá pro detekci okolních vozidel radarový senzor.

PROGRESIVNÍ ŘÍZENÍ

Novinkou pro model SUPERB, kterou uvítají především vyznavači dynamického jízdního stylu, je možnost osadit vůz řízením s variabilním převodem. Pomocí speciálně strukturovaného ozubení hřebene se v závislosti na natočení volantu progresivně mění poměr převodu řízení. Systém byl pro obě karosářské varianty modelu Superb adaptován ze sportovního derivátu OCTAVIA RS.



REAR VIEW CAMERA

Novinkou pro modely FABIA, RAPID, OCTAVIA a SUPERB je zadní parkovací kamera s ostříkovačem, který automaticky zajistí odstranění případných nečistot, a tím vždy perfektní výhled a maximální bezpečnost při parkování.

MIB

Model CITIGO disponuje novou generací infotainmentových systémů MIB (Modularer Infotainment Baukasten). Infotainmety Blues a Swing disponují řadou možností připojení k externím zdrojům hudby, od AUX-in, přes SD kartu až po externí USB zdířku, Swing má navíc barevný displej, šest reproduktorů a možnost propojení přes Bluetooth. Jeho prostřednictvím nyní komunikuje se smartphonem řidiče, umístěným v novém „Simply Clever“ držáku mobilních telefonů na palubní desce. Aplikace v mobilních zařízeních na operačních systémech iOS a Android slouží k navigaci, zobrazení provozních dat vozu, handsfree telefonování, napomáhají úsporné jízdě, umožňují reprodukci hudby a příjem rozhlasového signálu.

VĚDĚLI JSTE, ŽE...

...pro všechny výbavové verze modelu ŠKODA FABIA a RAPID je k dispozici zadní parkovací kamera s ostříkovačem a LED osvětlení registrační značky?

...modely CITIGO, FABIA, RAPID a OCTAVIA jsou od modelového roku 2017 vybaveny praktickým deštníkem uloženým pod sedadlem spolujezdce?

...infotainmentové systémy Bolero a Amundsen v modelu SUPERB mají nyní větší displej o uhlopříčce 8 palců?

...virtuální pedál u modelu SUPERB **COMBI** disponuje rozšířenou funkcionalitou a pohybem nohy pod nárazníkem dokáže elektricky ovládané páté dveře již nejen otevřít, ale také zavřít?

...v zavazadlovém prostoru modelu RAPID a RAPID **SPACEBACK** nově standardně naleznete praktickou 12V zásuvku?



*Mám ráda jednoduché siluety,
které podtrhnou osobnost
dané ženy.*

POZORUJU, SNÍM A KRESLÍM

Módní návrhářka Štěpánka Pivcová sbírala zkušenosti v zahraničí a pracovala pro řadu mezinárodně úspěšných módních značek. Na českých ulicích jí chybí odvaha a originalita, ale tvrdí, že osobitý a dobře oblečený může být úplně kdokoli.

Kdy jste jako návrhářka nejšťastnější?

Když vymyslím. Když ještě nemám nic konkrétního, ale nořím se do pocitů a atmosféry, ve které se nápady rodí. Dost často mě inspiřují reální lidé. Třeba když jsem v cizím městě, v cizí zemi nebo na dovolené, tak se ráda někde usadím a pozoruji lidi kolem sebe. Jak se baví, v jakém oblečení přijdou, jaké mají brýle, boty. Pak jim v duchu vymyslím něco odvážnějšího, měním jejich styl a oblékám je do – zatím imaginární – nové kolekce. Nápady si kreslím do různých zápisníků a ty mi pak slouží jako inspirační zdroj.

Navrhovala jste street-wear, sportovní módu, korporátní oblečení, své autorské zakázky na míru a teď jste autorkou úplně nové módní značky. Inklinujete k něčemu z toho nejvíc?

Mě samozřejmě nejvíc baví autorské zakázky na míru. Znáám své zákaznice a vytvářím šaty přímo pro ně, ale nikdy s nimi dopředu své nápady nekonzultuji. Chci, aby byly zvědavé, překvapené a aby se těšily, co pro ně vymyslím. Často je vidím jinak, než ony vidí sebe, a mohu být tím pádem odvážnější, než by byly ony. Odvaha je v módě klíčové slovo. A také sebevědomí v tom, že nezáleží na oblečení, ale na

osobnosti, která se pod ním skrývá... jak řekl doyen světa vysoké módy Yves-Saint Laurent.

Čemu nebo komu nejvíc vděčíte za to, kde dneska jste?

Samozřejmě své rodině a hlavně mámě. Ta mi velmi pomohla tím, že mi nebránila jít za svým snem. Pocházím z normální vesnické rodiny, kde nebyl nikdo umělecky založený. Až já. Co si pamatuju, pořád jsem kreslila. Na zeď, na stůl zespodu, na různé kusy papírů a dřev. Pak jsem jednou, v deseti letech, nakreslila modelku. Měla sako s obrovskými vycpávkami a účes „na palmu“. Nevím jak, ale rozhodla jsem se být návrhářkou. Když jsem to oznámila, vzbudilo to doma rozruch, ale teď vidím, jak moc mě mí blízcí podporovali i v nápadech, které pro ně byly z jiného světa. Do navrhování jsem byla ponořená neustále, ve škole, na cestách i u nedělního oběda. Svoje ideje jsem se ale musela naučit realizovat. To znamená naučit se spolupracovat s týmem lidí, kteří z nápadu pomohou vytvořit reálné oblečení.

Kdyby vám bylo znovu dvacet, šla byste stejnou cestou, anebo byste něco změnila?

Kdyby neexistuje... Kdybych nešla na Umprum,

nedělala bych diplomovou práci v Nizozemsku. Nepotkala bych berlínskou návrhářku a kamarádku Esther Perbandt, u níž jsem strávila rok a pomáhala jí s kolekcí. Nevrátila bych se na pohovor, který se zdál být bez šancí, aby se z něj nakonec vyklubala práce snů pro Pietro Filipi. Těch kdyby je dlouhá řada, ale nic z nich nelze udělat jinak, takže raději koukám do budoucnosti.

Žila jste v Holandsku, v Německu, liší se vkus a požadavky českých zákazníků od zahraničních?

Dost často slyším od českých zákazníků, že módní oblečení není praktické. Moc nechápu, proč to říkají, když si jdou kupovat oblečení do města nebo do práce. Jak by třeba sako mohlo být praktické? Mělo by být nepromokavé nebo by z něj nějakým trikem měla být bunda na hory? Časem jsem pochopila, že někteří zákazníci nerozlišují, pro jakou příležitost si oblečení kupují. Nejradši by chodili v jednom oblečení do práce i přírody. Rozdíl mezi českým a zahraničním stylem oblékání stírá mladá generace, která je zvyklá přebírat informace a trendy ze světa. V současnosti máme všichni obrovskou svobodu volby ve spojení s oblečením. Přesto stále v Čechách vnímám takové



to: Co by tomu řekl soused, manžel nebo kolegyně? A s tím spojenou obavu a průměrnost. Možná by to chtělo jen zkusit. Nebát se osobitosti. A možná si pak soused řekne: Super styl!

Jak se navrhují velké kolekce pro průmyslovou výrobu? Jistě se řídí jinými pravidly než šití autorského modelu pro konkrétní zákazníci...

Ano, každá velká módní značka má specifického zákazníka nebo zákaznici, pro kterou se oblečení vytváří. To znamená, že kolekce se navrhuje na základě znalosti cílové skupiny, jejího věku, zálib a cenové škály, za kterou je schopna oblečení nakupovat. Každá kolekce se v průběhu tvorby konzultuje s týmem odborníků, aby se vybraly správné siluety, látky nebo knoflíky. Oblečení se několikrát zkouší, aby se vyladil střih a detaily. Šijí se prototypy a znovu se nad nimi diskutuje.



Zakázkou snů by bylo vytvořit šatník pro Elišku Junkovou. Byla to velmi odvážná žena, ale zároveň také dáma.

Jak je těžké v tom udržet originalitu a osobitý přístup?

Hlavní je neskloznout do rutiny a hledat originalitu i v malém detailu. Někdy je to větší legrace a někdy bojuju o každý malý detail, ale



tak to je. Jak by svět vypadal, kdyby existovaly jen přehlídkové, módní kreace?

Vytvořila jste úplně novou značku Alchymi pro módní server Zoot. Jak vznikala?

V Čechách dlouho nevznikla módní značka, která by čerpala ze spiritu místa svého vzniku. V případě Alchymi je to místo Praha, která má velkou přitažlivost už po staletí. Je to krásné město uprostřed Evropy, v době Rudolfa II. přitahovalo alchymisty, vznikaly tu různé experimenty. Proto ten název Alchymi. Móda je totiž plná experimentů a alchymistických pokusů. Značka je momentálně určena ženám od 26 let výš. Přináší jim široký výběr současných trendů, ale v jednoduchých siluetách. Nejvíce se prodává řada dámských šatů, které jsou vytvořeny pro různé příležitosti a hlavně pro různé ženské postavy. Vymýšlím střihy, které pomáhají postavě a svým nositelkám dodávají sebevědomí.



Jak byste charakterizovala svoji autorskou tvorbu, ve které se nemusíte držet žádných pravidel?

Mám ráda jednoduché siluety, které podtrhnou osobnost dané ženy. Mám štěstí na klientky, které jsou samy o sobě výrazné a zajímavé, takže šaty jsou jen k tomu, aby vynikly jejich přirozené rysy. Neumím pracovat s přehnanou formou nebo výraznými vzory. Sama ráda nosím jednoduché kusy oblečení a extravagantní doháním výraznými doplňky. Moje klientky to často vidí stejně a pak je práce na nových návrzích velká radost.

Které vlastnosti jsou pro módní designérku nezbytné?

Nezbytné je sebevědomí, umění komunikace a pracovitost. Pro mě byla nejtvrdějším oříškem právě komunikace. Jsem introvert, jenže jsem si uvědomila, že bez komunikace to nepůjde,



Foto: Ivy E. Morwen Styling: Hana Vaňátková

a začala jsem na sobě pracovat. Nakonec jsem v tom, že o svých nápadech mohu mluvit a diskutovat, objevila krásu a lehkost.

Rozhovor děláme pro časopis ŠKODA Magazin, můžeme tedy počítat s velkou skupinou mužských čtenářů. Pojďme české muže trochu motivovat: čeho by se měli při oblékání držet?

To hlavní je: Buďte muži! Udržujte si eleganci a sebevědomou střídmost. Kdykoli. Jak na to?

Zapomeňte na divoké kombinace barev a nápisů bez ladu a skladu. Devadesátá už jsou za námi a vypadat jako pouťová atrakce vážně není in. Nebojte se nosit víc košile i ve volném čase.

Nejlépe vypadají jednobarevné, bez kravaty, zastrčené do kalhot typu chinos nebo do jednoduchých džín - vynechte ty roztrhané a s nápisy... Ještě bych všem pánům chtěla po-

ŠTĚPÁNKA PIVCOVÁ (39)

Narodila se v Písku, vystudovala oděvní design na pražské VŠUP a Hoogeschool voor den Kunsten v Utrechtu. Spolupracovala s berlínskou návrhářkou Esther Perbandt, vytvářela dámské kolekce pro značky Pietro Filipi, Ragwear a Horsefeathers, v současnosti pracuje pro internetový obchod Zoot jako produktová manažerka privátních značek. Letos na jaře představila svoji značku Alchymi, kterou vytvořila pro Zoot.

radit geniální trik, který ocení všechny ženy. Pokud budete v létě nosit košili, nekupujte si tu s krátkým rukávem. Stačí si ohnout dlouhý rukáv nad předloktí. Věřte mi, vypadá to dokonale mužně!

Oceňujete odvahu vybočit, být svůj?

Jasně! Ne vždycky se mi to líbí, ale oceňuji to vždy.

Jaká by pro vás byla zakázka snů?

Zakázkou snů by bylo poznat Elišku Junkovou a vytvořit pro ni šatník. Byla to velmi odvážná žena za volantem, takže kombinézy, ale zároveň velká dáma, pro kterou bych mohla vytvořit moderní večerní šaty.

Jaká jste řidička?

Řídím strašně ráda a myslím, že jsem výborná řidička. Za to, že ráda řídím, může můj táta. On sám byl skvělý a vyrovnaný řidič a my děti milovaly výlety. Učil nás řídit nevědomky. Nikdy nebyl nervní nebo sprostý za volantem. Vždycky říkal: Tak mě předjed', jestli tam potřebuješ bejt dřív... My nikam nespěcháme, že jo, děti? Ale dokázal i rezat zatáčky, když se jelo na Šumavu. Jednou, když jsem už měla čerstvě papíry, jsem to udělala po jeho vzoru. To bylo zle! Hrozně mi vynadal, že na to nemám zkušenosti a ať nemachruju. Pak mě naučil používat zpětné zrcátko a kontrolovat v něm provoz kdykoli. Jsem mu za hodně řidičských rad vděčná. Taky musím říct, že táta miloval škodovky. Drandili jsme nejdřív v tisícovce, pak ve stovčacítce, favoritu a nakonec oktávce.

A na jakou cestu se teď těšíte?

V létě mě čeká výlet do Gruzie a už se nemohu dočkat. Moje dlouholetá kamarádka je Grúzinka, a tak vím, že Gruzie je krásná a pohostinná země. Chceme ji projet až do hor a pak s průvodcem vyjít na několikadenní trek do přírody. Těším se na lidi, přírodu, víno a jídlo.

SILNÁ PARTA NA STARTU

Letošní veteránská sezona začala společně s příchodem teplého počasí. Tým ŠKODA Classic s chutí vytáhl celou sestavu klasických aut na intenzivní jarní trénink v podobě setinové soutěže 7 Castles Trial. Bylo to náročné, ale povznášející...

Sobota 30. dubna začala pro skupinu nadšenců velmi brzy ráno. Již v sedm hodin byla otevřena registrace v prostorách Engine Classic Car Gallery u pražského letiště. Už tehdy bylo jasné, že nás čeká velmi intenzivní a dlouhý den.

ŠKODA Classic poslala na start celkem osm aut, přičemž se jednalo pouze o poválečné modely – důvod je jasný, předválečná auta by se na rychlých přesunech trápila a zvládat s nimi soutěž je velmi náročné, někdy dokonce nemožné. A proto přišla na řadu mladší auta. Noblesu sahající až do 50. let představuje krásný kabriolet ŠKODA Felicia a diváci mohli obdivovat rovnou čtyři – dva z týmu ŠKODA Classic a dva soukromé. Z toho plynoucí poselství bylo jasné, nejkrásnější poválečná škodovka se na podobné akce prostě hodí. Felicia nabízí svižné svezení, navíc umocněné jízdou s větrem ve vlasech.

Zahraniční posádku spolu vytvořili Michael Oeljeklaus a Arwa Beaulieu, kteří startovali se soutěžním modelem ŠKODA 1000 MB Rally z roku 1967, přičemž modelovou řadu doplnilo i jedinečné kupé 1000 MBX z roku 1969. Ano, i klasické embéčko je pro setinový princip vhodné – rychle reaguje na pobídky, brzdí, zatáčí a má přehlednou karoserii. A jak jsme později zjistili, jsou to celkem zásadní předpoklady... Fenoménem posledních let je ŠKODA 110 R, a kdo sleduje její strmou cestu mezi vysněné klasiky, dobře to ví. Dokazovalo to i 7 Castles Trial, kam přijely soutěžit hned dvě. Kulaté kupé z let 1975 až 1985 prostě táhne a strhává s sebou řady fanoušků. Ne nadarmo se mu přezdívá české Porsche – čtyřválec uložený vzadu snadno roz-

Na startu se představily hned čtyři krásné Felicie, z toho dvě přímo z týmu ŠKODA Classic. Teplé jarní počasí k jízdě bez střechy přímo vybízelo.





Trasa o délce přes 200 km nabídla průjezdní i časové kontroly a deset testů přesnosti, z toho dva tajné.

S vozem ŠKODA 1000 MB Rally startoval člen představenstva ŠKODA AUTO za oblast výroby a logistiky Michael Oeljeklaus.



Jezdit klasickým českým autem krásnou českou krajinou má své nesporné kouzlo.

jede lehkou karoserii a snadno přehledná přední část umožňuje adekvátní reakce na laserové měřicí brány. Zatímco s „erkem“ startovaly soukromé posádky, ŠKODA Classic nasadila sedan 110. Sestavu škodovek na startu doplnila ŠKODA 1202 zvaná stejšna (rok 1977) a modernější kupé 135 Rapid z konce 80. let. I když není tak kultovní jako erko, je divokou kartou do let budoucích – kdo může, ať ho koupí, neprohloupí!

IHNED ZOSTRA

Při snídani většina posádek pročítala roadbook, jehož znalost je zásadní pro úspěšné zvládnutí nástrah, které si Classic Rallye pro 63 posádek připravilo. Věřte nám, že u ranní kávy to vypadá snadno, ale realita na trati dokáže jednomu pěkně zamotat hlavu. Alfou a omegou celé soutěže byly testy přesnosti, při kterých je cílem projet určitou vzdálenost na setiny přesně. Nejde o rychlost, ale přesnost, souhru řidiče a spolujezdce, přesné počítání a citlivé ovládání auta. Prostě brnkačka. Jenže už první test mnohé překvapil. Byl totiž složený a navíc se odehrával v podzemních garážích. Navigovat mezi sloupy a přitom ještě počítat sekundy – to už jednoduché není, takže mnozí bloudili, otáčeli se a hledali správný výjezd. Tím samozřejmě skončily jejich naděje na dobré umístění. Celkem ostrý start na to, že polovina lidí se ještě pořádně neprobudila...

Následovala svižná jízda nečekaně přitažlivou krajinou. Nikdy bychom totiž neřekli, že kolem Kladna jsou hezké okresky plné zatáček

a že existuje místo jako je Smečno, kde je krásný zámek, nadšení diváci a kde se konal další test (o poznání jednodušší než ten první). Pak už to frčelo – minuli jsme Lány a vnořili se do romantické krajiny křivoklátských lesů. Cílem byla dominanta kraje, hrad Křivoklát, kde byla první časová kontrola. Do kontrol se dojíždí na minuty přesně a jsou spíše orientační, s cílem uspořádat posádky a srovnat časový plán. Kdo jede v pohodě a nezastavuje, neopravuje či neza-bloudí, v pohodě je stihá.

Moderovaný oběd přilákal do areálu pivovaru stovky diváků, ale my už se těšili na další jízdu. Čekalo nás 70 kilometrů převážně mezi lesy, kde nebyla nouze o zatáčky, takže si řidiči užili velmi intenzivní zážitek, ale ani navigátoři si neodpočinuli. Pak už se přiblížil Beroun, následoval Tetín, Karlštejn a Dobříchovice. Byla to rychlá etapa, kde nebyl čas na zastávky či pověstné kochání se. V Dobříchovicích se odehrál



Poctivá příprava a důkladné prostudování roadbooku je základem pro úspěšné zvládnutí soutěže. Klasická mapa je také nenahraditelná.

jednoduchý test, ve kterém byl ale za zatáčkou vložen ještě tajný test! Některé posádky celkem překvapily. Během zastávky u břehu Berounky na časové kontrole jsme dostali kávu a koláč a pak už vyrazili směrem na Prahu. Závod protnul Zbraslav a pak už zamířil do hlavního města. Správné čtení roadbooku bylo klíčové, protože organizace posádky pěkně zamotala – Na Ořechovce byla skrytá průjezdná kontrola, která zmátla téměř třetinu startovního pole a její minuty znamenalo smrtících 500 trestných bodů.

Dojezd do cíle je svým způsobem vysvobození, ovšem ne v případě 7 Castles Trialu. V areálu totiž čekal další test, navíc opět doplněný o tajný! Pocit radosti se dostavil při mávání šachovnicovou vlajkou při průjezdu cílovou branou. Když se podíváme zpátky, celý den byl skutečně intenzivní a plný zážitků. Nebyl čas se nudit, jednotlivé okamžiky se promítaly v mysli i při slavnostním vyhlášení. Kdo nakonec uspěl? Soutěž ovládla zkušená posádka manželů Vítkových s MGA z konce 50. let, druhé místo patří posádce Štěpán a Albert Panceovi s Alfou Romeo Giulia a třetí Miloši Kašparovi s Marí Janak a Austinem Mini 1275 GT.

Ani týmy ŠKODA Classic nedopadly špatně – Josef Baláž s Vítězslavem Kodymem s vozem ŠKODA Octavia zkušeně uhráli 6. místo a dostali se pod hranici 1000 trestných bodů. Celkově 12. místo se podařilo novinářské posádce Ladislav Čermák a Michal Borský, kteří startovali s kupé ŠKODA 135 Rapid, a nelze nezmínit nadšené škodováky v podobě Pavla Huňáčka a Vojtěcha Formánka, kteří s modelem ŠKODA 110 R obsadili celkově 8. místo.

Jezdit klasickým českým autem krásnou českou krajinou má své nesporné kouzlo. Zájem tisíců diváků podél trati vám vykouzlí úsměv na tváři. Najednou si připadáte povzneseni a s jistotou víte, že celodenní náročná cesta stojí za to – i když nestanete na stupních vítězů.



ŠKODA Rapid je zajímavým youngtimerem symbolizujícím 80. léta. Ještě nedosáhl takové obliby jako ŠKODA 110 R, ale to se může rychle změnit.

Modrý Maurícius

EXOTIKA DOSTUPNÁ KAŽDĚMU

Dítě
do 7 let
zdarma

Sleva 15%
více než 35 dní
před odletem

HOTELS *attitude*
Mauritius

Maurícius je ideální rodinnou destinací. Čeká Vás pohodlné a bezpečné cestování Airbusem A380 společnosti Emirates, který je největším letadlem současnosti. V hotelech **Zilwa Attitude****** a **Ravenala Attitude****** se těšte na prostorné pokoje, vyhřátý oceán, usměvavý hotelový personál a vodní i pozemní sporty zdarma. Dopřejte sobě i svým dětem dovolenou, na kterou budete celý život vzpomínat. Vydejte se společně na moře sledovat delfíny, zažijte dobrodružnou procházku se lvy a objevujte rozmanitou maurícijskou kulturu na výletech s českou delegátkou.



Rodinou dovolenou na míru sestaví specialistky na Maurícius
Iveta Mlejnská, tel.: 724 730 008 | Barbora Víšková, tel. 724 065 776

www.Modry-Mauricius.cz



20 LET WEBOVÝCH STRÁNEK ŠKODA

ŠKODA AUTO před dvaceti lety spustila své webové stránky www.skoda-auto.cz. Jednalo se o vůbec jedny z prvních firemních stránek a data byla přenášena po telefonní lince modemem rychlostí 1 b/s.

První internetové stránky obsahovaly přepis všech propagačních materiálů a naskenované fotografie. Obsah stránek nebyl nijak rozsáhlý, obsahoval popis jednotlivých modelů, základní informace o firmě a její historii. Mimo to byl na webu seznam importérů a dealerů i formulář určený pro zasílání dotazů. Původní webové stránky je možné si prohlédnout na 20let.skoda-auto.cz a 20years.skoda-auto.com. V řádu dní po spuštění webové prezentace firmy začala fungovat také e-mailová schránka pro veřejnost „info@skoda-auto.cz“, moderní nástroj pro komunikaci se zákazníkem. Za 20 let se online řešení ŠKODA AUTO rozrostla z jedné skromné webové prezentace do mnoha celosvětových řešení. Webové prezentace ŠKODA dosahují dnes takřka 150 000 unikátních návštěv denně, stránky skoda-auto.cz téměř 665 000 unikátních návštěv měsíčně.

VĚDĚLI JSTE, ŽE...

...oddělení IT ve ŠKODA AUTO zajišťuje kompletní IT infrastrukturu, tj. síť, servery, datová centra, Middleware (vrstvu mezi operačním systémem a vlastní aplikací) a veškeré uživatelské služby jako správu koncových zařízení a IT podporu?

...ŠKODA AUTO využívá více než 4 tisíce serverů (platformy Windows, AIX, Linux), na kterých fungují systémy pro celou firmu? Jsou zde i aplikace řídící výrobu od lisovny, přes svařovnu a lakovnu až po finální montáž a expedici vozů zákazníkům.

...aplikační i uživatelská data jsou ukládána na centrální úložiště o velikosti téměř 10 tisíc Tb? Kdyby si chtěl někdo tento objem dat stáhnout přes obyčejné 8 Mbit/s připojení k internetu, trvalo by mu to přibližně 314 let.

...datová centra ŠKODA mají k dispozici celkem takřka 1300 m² prostoru pro servery, které zabírají více než 320 racků, a že pro případ výpadku dodávek elektrické energie jsou v primárním datovém centru v pohotovosti záložní diesलगregáty, které mají vždy připravenou zásobu 50 000 litrů nafty?

...inovativní služby ŠKODA Car Configurator a Car Configurator Premium dosahují ročně více než 15 milionů dokončených konfigurací?



akční cena: 990 Kč

BOSS Unlimited 50 ml, původní cena 1 829 Kč
platí do vyprodání zásob

FAnn

WWW.FANN.CZ

HORY V LÉTĚ

NADCHNOU SPORTOVCE I POŽITKÁŘE

Říká se, že nejkrásnější pohled na svět je z koňského sedla. Z toho cyklistického ale také není k zahzení. Zejména když se rozhodnete objevovat tak nádherný kout světa, jako je Jižní Tyrolsko.



Na své si v tomto severoitalském regionu přijdou namakaní sportovci, kteří jsou zvyklí na náročný terén a dlouhé trasy, ale také rodiny s dětmi, které se chtějí projet nebo jen projít rekreačně, pokochat se přitom výhledy a dopřát si něco dobrého v místních restauracích. Jižní Tyrolsko je pro sportovní i gurmánské zážitky ideální destinací, italské Dolomity jsou nesmírně malebné a je tu nejvyšší koncentrace michelinských restaurací na světě!

Jedinečná krajina Jižního Tyrolska s dramatickými horskými štíty, širokými údolím a vinicemi nabízí neuvěřitelně mnoho možností: cyklistika a pěší turistika se v Jižním Tyrolsku dá provozovat v Dolomitech, v oblasti Ortleru ne-

bo ve vinařských regionech. Na aktivní program láká také okolí jezera Kalterer See, což je nejteplejší jezero v Alpách. Sever Itálie je opravdovým rájem pěší turistiky a trekkingu. Mají tu více než 13 tisíc kilometrů značených přírodních turistických tras. V Dolomitech čekají fantastické výhledy na mnoho malebných vrcholů i horských velikánů světového dědictví UNESCO. Pro rodiny jsou ideální cesty Waalwege, trasy podél vodních kanálů, a početné tematické stezky s informacemi o místních výrobcích, pověstech a přírodě.

Turistiku napříč vinohrady a po širých náhorních plošinách, jako je Seiser Alm, zprájemní vedle nenáročného pohybu i přestávky v útulných salaších, hostincích a sklípčích. Vícedenní

trasy, jako je Meranská vrcholová cesta (Meraner Höhenweg) nebo Dolomitská vrcholová cesta (Dolomiten Höhenweg), která vede několika provinciemi Itálie, jsou správnou volbou pro všechny, kteří chtějí prožít v přírodě maximum času.

NA KOLE NAHORU A DOLŮ

V Jižním Tyrolsku je přes 4600 kilometrů značených cyklostezek pro silniční a horská kola. Vybírat zde lze od jednoduchých tras vedoucích po rovině podél řek až po náročnější, které protínají hory nebo se spouštějí do údolí formou single treků. Na cyklisty jsou zde bezvadně připraveni, fungují tu speciální bike hotely nabízející ubytování pro cyklisty. Zájmcům

Při objevování Jižního Tyrolska na kole návštěvníka ohromí dramatické horské štíty i malebná údolí s vinicemi a jablečnými sady.



*Na své si přijdou sportovci,
kteří chtějí zkoušet limity svých
fyzických sil, i rodiny s dětmi.*

půjčí kolo, pomohou s opravami, výběrem tras a pořádají i organizované projíždky. Sportovně založené cyklisty láká především náročný okruh Sellaronda, ano, ten slavný okruh, který se dá v zimě projet na lyžích kolem nesmírně fotogenického horského masivu Sella.

Také na kole lze zvolit několik možností. Vydat se můžete po šotolinových cestách, single trecích a s využitím lanovek. Trasa je dlouhá 53 km, resp. 58 km – to podle toho, kterým směrem se vydáte. Zdoláte převýšení od 3000 do 3400 výškových metrů. Je to dřina s extrémně strmými výjezdy, adrenalinem v prudkých sjezdech a krásnými výhledy. Nejextrémnějším sportovcům nabízejí Dolomity ještě speciální



Jižní Tyrolsko je perfektní destinací pro ty, kteří si chtějí užít skvělý servis, kvalitní jídlo i wellness.



HORSKÁ KOLA ŠKODA

ŠKODA má k cyklistice blízko. V nabídce ŠKODA Originálního příslušenství je připraveno několik jízdních kol různého zaměření a velikostí. Základem nabídky je dětské odrážedlo ŠKODA Mini, naopak nejvýše postaveným produktem je horské kolo ŠKODA MTB 29 FULL.

zážitek. Pokud znáte lyžařské středisko Kronplatz, jistě víte, že zdejší sjezdovky jsou prudké a dlouhé. A toho využili konstruktéři cyklistického single treku Herrnstieg Freeride Trail. Vede po jedné z nejlepších jihotyrolských sjezdovek, je osm kilometrů dlouhý a překonává převýšení 1300 metrů. Dolů se kroutí v ostrých zatáčkách a skocích a zdolat ho je kaskadérský výkon. Na vrchol hory Kronplatz vyváží bikery lanovka Reischach, trasa je otevřená od poloviny června do poloviny října.

SPORTOVAT SE DÁ I S DĚTMI

Protože Italové milují děti, myslí tu i na rodiny, které nemají v plánu trhat sportovní rekordy, ale chtějí se s dětmi jen projet a v poklidu pochat krajinou. Pro rodiny jsou vhodné údolní cyklostezky, jimiž je Jižní Tyrolsko protkané – od východu na západ a od severu k jihu. Ideální jsou především údolní cyklotrasy. Doporučujeme vyzkoušet třeba stezku Pustertal, která začíná v Mühlbachu a končí v Innichenu. Je dlouhá 61 kilometrů a překonává 400metrové převýšení. Podobně pohodová je i stezka Etschradweg vedoucí údolím Etschtal. Začíná u jezera Reschen a míří do Merana, odkud pokračuje do Bolzana. Cyklotrasa Eisacktaler Radweg je součástí přeshraniční cyklotrasy Mnichov – Verona, začíná v průsmyku Brenner a končí v malebné jihotyrolské metropoli Bolzano. Celkem je dlouhá 96 kilometrů a během dvou až tří dnů se dá projet celá. Krásné výhledy na Dolomity jsou zaručeny.

Sportovat se dá i pěšky. Turisté se mohou v Jižním Tyrolsku vydat na 13 tisíc km značených turistických tras po alpských chodnicích, mezi jablonořnými sady či podél dávných zavla-



Horské terény jsou ideální i pro trekking. Turistické cesty jsou dobře značené a lze si vybírat podle délky i obtížnosti.

žovacích kanálů. A to v místech, kde mají snad nejvíce sluníčka v celých Alpách. Například na obrovské náhorní planině Seiser Alm, která nabízí mírné, pohodové túry. Ty si lze zkrátit s použitím lanovek. Speciálně pro děti tu mají čarodějnickou stezku „Hexenquellen“, která vede od horské chaty Tirlir v Saltrii, měří dva kilometry, chodí se po ní naboso a lze ji zdolat za dvě hodiny.

V údolí Eisacktal je zase možné putovat za včelkami na jedné ze dvou naučných stezek. První z nich začíná ve vesnici Vill/Villa a dává nahlédnout do rušného života včel, výroby medu a dalších produktů. Jedná se o 6,3 km dlouhou stezku, na které se zdolává třístadvaceti-metrové převýšení a zabere dvě hodiny. Spoustu zajímavých informací o včelách se dozvíte i na další stezce, začínající ve Freienfeldu. Zvládnete ji za hodinu, měří necelé dva kilometry. Bohatou nabídku pro rodiny s dětmi v Itálii má také ladinské údolí Gröden, ležící v samotném srdci Dolomit. Túr, na které rodiny s dětmi přiblíží lanovky a dají se naplánovat tak, aby skončily na některé z útulných horských chat, je tu přeřšel. V údolí Val Gardena pak můžete navštívit zříceninu hradu Wolkenstein, nebo si jít zahrát minigolf a vydat se do lanového parku.







STUDIUM PRAXÍ

Ve škole se člověk učí, to je jasná věc. Ale jak přesáhnout hranice běžného studia a vytvořit něco víc? Co například celoroční projekt, do kterého se zapojí učni z různých oborů a spolupracují s vidinou společného cíle? Takto vznikla jedinečná studie ŠKODA ATERO.

Začátkem školního roku skupina 26 učňů z různých oborů SOU ŠKODA AUTO odstartovala při zahajovací schůzce celoroční ambiciózní projekt – přestavbu vozu ŠKODA RAPID **SPACEBACK** do podoby sportovně laděného kupé. Každý přinesl svůj návrh, a když byl vybrán nejlepší, v prostorách školy začala stavba, která si vyžádala celkem 1700 hodin práce.

Už od začátku byl celý projekt založen hlavně na ochotě, dobrovolnosti a iniciativě studentů. Celkem 22 chlapců a 4 dívky zahájili spolupráci



Do vozu bylo instalováno výkonné audio, skládající se ze subwooferu o výkonu 600 wattů a sady 14 reproduktorů, v zadních dveřích o výkonu 2x 300 wattů, a třípásmové soustavy o výkonu 2x 300 wattů. Celkový výkon činí 1800 wattů.

s radostí a chutí, což jsou vždy základní předpoklady nutné k tomu, aby vzniklo něco zajímavého. Učni z různých oborů byli rozděleni do celkem šesti sekcí tak, aby byla zastoupena každá odbornost SOU ŠKODA AUTO: karoserie, doplňky, elektro, lak, interiér a prezentace.

Od října do listopadu probíhala fáze designu, během které se sešlo 90 různých návrhů vozu, a učni se s učiteli dohodli na konečném vzhledu studie. Poté se tým pustil do úprav karoserie, což byla nejsložitější část celého projektu. Následovala fáze lakování, a to nejen



Uční pracovali v týmech. Nejnáročnější byla úprava karoserie do tvaru kupé, ale změnil se i vzhled (lak, kola, podsvícení), světlomety a interiér.



„Projekt mi dal dobrou zkušenost v mém oboru, poznal jsem řadu lidí a celkově se mi práce moc líbila!“ Miroslav Glet, člen ELEKTRO týmu

karoserie, ale i různých doplňků. Mezitím samozřejmě souběžně probíhaly i další činnosti, upravovala se světlá, části podvozku, interiér a také audiosystém, který je jedním ze speciálních projektů. Finální fází bylo dostrojování vozu – tedy montáž všech zbývajících dílů, které byly připravovány v průběhu celého projektu.

Během stavby se učni scházeli s učiteli, a to po vyučování – každý projektu věnoval i mnoho svého volného času.

Nakonec bylo Atero dokončeno včas a nyní bude sloužit k prezentaci nejen SOU ŠKODA AUTO, ale samozřejmě také schopností tamních studentů. Čeká ho série prezentací,

například při Music festivalu v Mladé Boleslavi či na MMK v Brně a při mnoha dalších akcích. Uční svůj roční projekt zvládli na výbornou a mnohé je naučil. A to je přesně důvod, proč celé Atero vzniklo. Nyní nezbývá než se těšit na další prototyp, který bude jistě neméně zajímavý.





přichází Ultra

ve velkém stylu

Přichází velká změna v přístupu k zákazníkům – modernější koncept spolu s novou kampaní se více zaměří na individuální pocity našich klientů.



Ultra95



pro nižší náklady na provoz



pro vyšší výkon motoru



pro ochranu motoru před tvorbou usazenin



Ultra Diesel



pro nižší spotřebu paliva



pro nižší emise CO₂



pro ochranu motoru a palivového systému před korozí

Dopřejte si jízdu ve velkém stylu, která poskytne vašim zákazníkům další možnosti.



Unipetrol

ORLEN GROUP

LUXUS Z LEŠA A ZAHRÁDKY

Evropské restaurace ovládl trend severské gastronomie. Vaří se sezónně, lokálně a s ohledem na životní prostředí, recepty se hledají ve starých kuchařkách a pro ingredience se jezdí k malovýrobcům na vesnici. Jak vypadá špičková kuchyně 21. století? A kde ji lze ochutnat v Česku?

Daněk, černý česnek, arónie, zázvor



Jednoduchost. To je základní stavební kámen severské gastronomie, která právě opanovává luxusní evropské restaurace. Špičkoví šéfkuchaři se dnes předhánějí v tom, kdo uvaří z obvyčejnějších surovin, dostupných v daných zeměpisných šířkách, kdo vzkřísí tradiční, ale zapomenutý recept po prababičce a kdo na talíři sestaví dokonalejší symfonii z jednoduchých, ale zajímavě upravených a nakombinovaných chutí. V módě jsou jídla lehká, zeleninová a vtípně pojatá, cení se osobitost šéfkuchaře a jeho rukopis.

Trend „zelené“ kuchyně přišel zcela logicky ze Skandinávie, kde je ve společnosti přírodně zakořeněná úcta k přírodě a zároveň smysl pro jednoduchost. Restaurací, která trend vaření „z lesa a kapradí“ odstartovala, byla kodaňská Noma, otevřená špičkovým šéfkuchařem Renéem Redzepim v roce 2004. Muž, který prošel nejslavnějšími kuchyněmi světa včetně Kellerovy legendární French Laundry a Adriova superexperimentálního El Buli, stál také u vzniku manifestu dvanácti slavných severských kuchařů, kteří se v roce 2004 společně usnesli, že budou vařit jednoduše, pouze z čerstvých surovin a s ohledem na etiku zpracování. Jejich deklaráce se jmenuje Kitchen Manifesto a doslova otřásla děním na evropské gastronomické scéně.

OMRÁČIT LUXUSEM

Zatímco ještě před několika lety byly v gastronomickém světě symbolem luxusu co nejdražší a nejraritnější ingredience, jejich bláznivé kombinace a úpravy, dnes se hraje přesně na opačnou notu: vaří se doslova z mechu a kapradí, pozornost se obrací k obvyčejným a donekdávna i přehlíženým ingrediencím, na talíře se vrací zelenina, luštěniny, houby a vše, co lze najít při procházce lesem nebo vypěstovat na obvyčejné venkovské zahrádce, a to včetně plevelu. A první vlaštovky se suverénně zabydly i v našich končinách, „seversky“ vaří třeba vyhlášená pražská restaurace Field, kterou na jaře michelinští inspektoři ocenili jednou hvězdičkou, anebo Eska z rodiny Ambiente, jež se otevřela před rokem v pražském Karlíně.

Před deseti lety udávaly tón špičkových restaurací především dva velké trendy: fusion cuisine a molekulární kuchyně. Fusion, to byly variace na exotická témata, šéfkuchaři běžně jezdili na zkušenou do Asie a učili se zacházet s ingrediencemi, o kterých neměl běžný Evropan potuchy. Čím zvláštnější, pálivější a nezvyklejší, tím lépe. Na talířích se pak setkávaly různé vlivy od japonské kuchyně po Evropu,



Žabí stehna, žloutek, křen, šťovík



Čistec, kozi sýr, kvásek, smrk

„Na Skandinávii se mi líbí, že jsou tam drsní lidi, nebojí se jít na dřeň. Jdou do lesa, vezmou cokoli, co se dá sníst, nějak to zkombinují a dokáží tomu dát ksicht,“
říká šéfkuchař
Fieldu Radek
Kašpárek.





Jehněčí, brokolice, ovčí sýr, podmásí

ostatně proto fusion, neboli fúze. Porce byly miniaturní, hrály všemi barvami a na všechny strany z nich trčely ozdobné lodyhy, okraje talířů byly dekorativně pokapané barevnými omáčkami. Pěkné, originální, fungovalo to, ale po čase se to omrzelo jako cokoli, co náhle přijde do módy. Nevýhodou fusion byly také vysoké ceny, šéfkuchaři si zakládali na velmi luxusních surovinách, které se musí dovážet, a jsou tudíž velice drahé.

NÁVRAT KE KOŘENŮM

Molekulární kuchyně, to byla trochu jiná kapitola. Šlo o chemické hrátky se strukturami, tvary a barvami potravin. Pomocí sofistikovaných chemických procesů se měnila textura surovin, například se z rajčete na talíři dělaly kostičky nebo želé, mrazilo se pomocí dusíku (vznikal tak efektní kouř), pokrmy se servírovaly na obdélníkových nebo čtvercových talířích a připomínaly geometrickou abstrakci, porce se zmenšily na degustační sousta hýřící barvami a chutěmi, které ovšem mohly leckdy vzbuzovat rozpaky – mozek přeci jen není zvyklý přiřazovat k fialové pěně chuť jablka... Molekulární kuchyně, to byla v kuchyni velká věda a pro návštěvníky velká show. Dodnes na ní některé restaurace stavějí, ale doby, kdy byla na vrcholu, určitě minuly.

Trend dnes velí: zdravě a lehce (i zámožní byznysmeni pochopili, že dvousetgramový steak není pro sedavé zaměstnání to pravé ořechové), sezónně, lokálně a co nejpřirozeněji. Severskému vaření výrazně napomohl rozvoj farmářských trhů i malovýrobců, kteří dodávají

do restaurací vše, od eticky poraženého masa po bylinky.

Zmíněné restaurace Eska a Field si drží velmi vysokou latku. Šéfkuchař michelinského Fieldu Radek Kašpárek i Martin Štangl z Esky jsou při sestavování menu velmi odvážní a osobití, nebojí se zapomenutých surovin, ani pokrmů považovaných za prosté – jako třeba luštěnin. Ve Fieldu lze ochutnat třeba hlínu z býčí krve, sušené daňčí srdce, ale také znovuobjevené suroviny z českých luhů a hájů, jako je třeba černý kořen, tuřín nebo kačenka. „Mušle svatého Jakuba nebo tataráček z lososa umí připravit každý“, říká Kašpárek. „Ale vezměte si třeba čisticí bahenní. Servírují ho

Ve Fieldu lze ochutnat třeba hlínu z býčí krve, sušené daňčí srdce, ale také znovuobjevené suroviny z českých luhů a hájů, jako je třeba černý kořen, tuřín nebo kačenka.

s omáčkou z chlebového kvásku a zakapávám to olejem ze smrkového jehličí. Je to naprostá pecka a lidi jsou z toho odvaření, protože nikdy nic podobného nejdli. Mám rád, když je jídlo výrazné, v něčem až hulvátské,“ charakterizuje svůj styl. Karlínská Eska je o něco levnější než michelinský Field a prostory má méně okázalé, i když na dlouhé bílé ubrusy a stříbrné poklopy nehraje ani Field. Eska zákazníkům kromě restaurační části nabízí i vlastní pekárnu, takže si mohou třeba bochník oblíbeného chleba odnést domů.

Trend je zkrátka jasný: jít k zákazníkovi blíž a naučit ho vážit si obyčejných věcí – ovšem servírovaných v dokonalé úpravě.



Mučenka, čokoláda, citrusy, defrutum

VÁŠ STRACH Z KRÁDEŽE VOZU JE OPRÁVNĚNÝ

Také slýcháte ze všech stran, že se kradou auta, a není vám to lhostejné? Váš strach je oprávněný, průměrně zmizí v ČR každou hodinu a půl jeden vůz.



Policie ČR zveřejnila statistiky krádeží vozidel za rok 2015. Počet krádeží dvoustopých vozidel u nás sice každoročně klesá, nicméně stále se jedná o poměrně vysoké číslo. Celkem bylo vloni zloději odcizeno 6 292 vozů. Z toho vyplývá, že zhruba každou hodinu a půl zmizelo jedno auto.

JAK SNÍŽIT RIZIKO KRÁDEŽE VAŠEHO VOZU Značka vozidla a místo parkování

O případné krádeži vozidla rozhoduje již výběr značky při jeho pořízení. Pokud je vozidlo, které je u zlodějů „v kurzu“, pravidelně parkováno v rizikových lokalitách (sídlíště, velká parkoviště, obchodní centra), pravděpodobnost jeho krádeže se zvyšuje.

Kombinace různých zabezpečovacích zařízení a systémů

Zloděj (pokud nekrade na objednávku) si vybírá ze svých cílů ten nejméně zabezpečený. Každý kvalitní prvek zabezpečení riziko krádeže výrazně snižuje.

Výběr místa pro parkování

Jestliže se nelze vyhnout parkování v rizikových lokalitách, pak je vhodné upřednostňovat místa přehledná, veřejně osvětlená, s dohledem kamerových systémů apod.

Zabezpečení montovaná dodatečně

Zloděj většinou přichází připraven na typ zabezpečení odpovídající značce vozidla, montovaný sériově již z výroby. Pak mu krádež trvá

pár desítek vteřin. Proto je vhodné vybavit automobil dalším zabezpečením. Z mechanických zabezpečení je například vhodný kvalitní zámek řadicí páky nebo kapoty. V případě testovaných produktů patří k těm obtížněji překonatelným. Na trhu neúspěšnějším (čemuž odpovídá i cena) pokrádežovým systémem je systém radiového vyhledávání odcizených vozidel. Další obdobné systémy využívají sítě GSM a GPS, ale ty jsou náchylné k vyřazení z činnosti pomocí rušičky.

Po krádeži

V případě, že ke krádeži již došlo, informujte policii, ale zároveň se porozhlédněte, zda auto není někde odstavené. Zloději tak často zjišťují, zda je vozidlo „čisté“ od vyhledávacích zařízení.

NÁŠ TIP PRO VÁŠ KLID

Abyste neměli o váš vůz takový strach, doporučujeme zabezpečit si systém řazení ve voze mechanickým zabezpečením Construct, které je už více než 20 let originálním příslušenstvím pro vozy ŠKODA. Vybrat si můžete také kombinaci zámku řadicí páky a zabezpečení kapoty Construct Vario, které kromě samotné ochrany vozu řeší i zabezpečení dílů ukrytých pod kapotou.

Více informací o zabezpečení vozu na www.construct.cz.



PROTI SÍLE VĚTRU



Už s prvními automobily hledali konstruktéři způsob, jak snížit odpor vzduchu, a dosáhnout tak vyšší rychlosti a nižší spotřeby. ŠKODA byla u toho...



HISTORIE

Elektromobil Jamais Contente (1899) překonal jako první rychlost 100 km/h díky karoserii tvaru náboje. Hranici 200 km/h zdolal parovůz Stanley Rocket (1906), jehož karoserie připomínala kajak. Tvary speciálů se však zdály být pro osobní vozy nepoužitelné.

PRAŽSKÝ STUDENT PAUL JARAY

Už v roce 1914 se objevila Alfa 40/60, velká plechová kapka na kolech, neortodoxní, a tedy pochopitelně solitérní. V roce 1921 představil Ing. Edmund Rumpler svůj Tropfenwagen, kuriózní vůz s odkrytými koly, jehož se vyrobilo jen sto kusů.

Vědecky řešil problém až Ing. Paul Jaray (1889–1974). Vídeňan maďarsko-židovského původu absolvoval pražskou německou techniku. Od roku 1914 spolupracoval s hrabětem von Zeppelinem. V roce 1922 postavil aerodynamicky optimalizovanou karoserii na šasi vozu Ley T 6. Čtyřválec 1,5 l o výkonu 20 k rozjel automobil na 100 km/h. Podle propočtů by



Pečlivá restaurátorská práce zaměstnanců ŠKODA Muzea se odráží i v jednotlivých detailech karoserie modelu 935 Dynamic.



s klasickou karoserií jel nejvýše 75 km/h. Jaray řešení karoserie patentoval a stal se uznávaným guru aerodynamiky.

BYLI JSME PŘI TOM

Na sklonku 20. a 30. let se aerodynamika stala výzvou pro řadu výrobců, domácí nevyjímaje. Jako první představil prostějovský Wikov v říjnu 1931 model Kapka. Byl pohodlný, avšak hřmotný a těžký, málo elegantní, navíc se mu přehřival motor. Tatra s aerodynamikou koketovala již při stavbě prototypu malého lidového vozu V 570 (1933). V březnu 1934 na autosalonu v Berlíně představila Tatra 77 s motorem vzadu a aerodynamickou karoserií, dílo Ing. Ericha Uebelackera (1899–1977), rovněž absolventa pražské německé techniky. Těchto a následných modelů 77 A vzniklo celkem 255, což svědčí o tom, že to byl automobil úspěšný.

V roce 1934 se objevila aerodynamická Jawa na startu 1000 mil československých. Karoserii navrhl osobně Jaray, který kvůli tomu přijel do



*Na pražském
autosalonu 1935
vzbudil senzaci
prototyp
čtyřdveřového
vozu střední třídy
s aerodynamickou
karoserií –
ŠKODA 935
Dynamic.*





Na jaře 1934 postavila automobilka pět velmi zdařilých hliníkových kupé ŠKODA Popular Special Sport s litrovým motorem.

Prahy. Vůz sice odpovídal požadavkům aerodynamiky, ale působil zejména zřetelně. Zato aerodynamické speciály brněnské Zbrojovky vypadaly dobře a také tak jely – vyhrály týmovou cenu pro uzavřené automobily. Továrna Aero přihlásila mimo jiné dva vozy Aero 30 s aerodynamickými karoseriemi, které vypadaly rovněž dobře, v závodě se ale neprosadily. V roce 1935 pro poslední ročník postavili v Javě tři otevřené a tři zavřené automobily, přičemž kupé vypadala skvěle. Své stylistické umění s ohledem na obtékání vzduchu prokázali také karosáři Oldřich Uhlík, Josef Sodomka a Peterové. Nezaspala Mladá Boleslav?

AERODYNAMICKÁ KUPÉ ŠKODA

Naopak! Aerodynamice se v polovině 30. let věnovala ze všech domácích značek nejvíc. Že je to přehnané? Postavila několik různých sportovních prototypů, které se nejen osvědčily, ale vedly i k výrobě desítek prodejních vozů. V automobilce vznikl výjimečný osobní automobil střední třídy – typ 935. Škoda, že se továrna neodhodlala alespoň k menší sérii. Zcela mimořádný byl autobus typ 532. Svou proudnicovou karoserií a mnohými technickými řešeními předběhl konkurenci o řadu let.

Vezměme to postupně: na jaře 1934 postavila automobilka pět velmi zdařilých hliníkových kupé ŠKODA Popular Special Sport s litro-



Půvabné trio: ŠKODA Rapid OHV, ŠKODA Popular Coupé „Malá dohoda“ a ŠKODA Popular Monte Carlo.

vým motorem. Byla určena pro reprezentaci značky doma i v zahraničí a úspěšně se uvedla v Alpské jízdě v létě 1934. V roce 1935 a 1936 následovalo 12 prodejních kupé, tentokrát už s karoserií z ocelového plechu.

Z Rallye Monte Carlo 1936 se vrátili Zdeněk Pohl s Ing. Jaroslavem Hausmanem se stříbrným věncem. Jejich ŠKODA Popular s motorem o objemu 1,4 l z modelu Rapid se stala vzorem pro výrobu 70 Popularů Monte Carlo, z nichž 23 mělo krásnou karoserii kupé. Tyto vozy se staly ikonami (nejen) své doby.

ŠKODA 935 DYNAMIC

Na pražském autosalonu 1935 vzbudil senzaci prototyp čtyřdveřového pětimístného automobilu ŠKODA střední třídy přísně aerodynamických tvarů. Z bočního pohledu snad připomínal kopřivnickou sedmasedmdesátku, avšak co do designu i technického řešení se Škodovka vzdálila Tatře podstatně víc než o necelé dva roky, které je dělily podle data výroby. Podvozek tvořil páteřový rám s centrální nosnou rourou, jež sloužila současně jako nádrž na 40 l paliva. Plochý, kapalinou chlazený čtyřválec OHV o objemu 2 l a výkonu 40,5 kW/55 k byl uložen před zadní nápravou, chladič byl vpředu. Agregát měl elektromagnetickou čtyřstupňovou převodovku Cotal s voličem pod volantem. S největší pravděpodobností vznikly dva

vozy této koncepce, kromě sedanu i dvouseďadlový roadster a jeden rám.

Jedinečný vůz se nejen dochoval, ale ŠKODA Muzeum jej před mnoha lety získalo. Nejprve dejme slovo Petru Hošťálkovi, který vůz objevil: „Bylo to v polovině října 1968, kdy se mi majitel vozu ozval na inzerát. Takhle jsem hledal exponáty pro chystané muzeum. Ani jsem nevěřil, že se taková vzácnost mohla dochovat, nota bene v Banské Bystrici. Pán říkal, že před ním užíval vůz banskobystrický arcibiskup, po něm generál Imro v Bratislavě. Smlouvu jsme s panem Milanem Húskou podepsali 6. prosince, znalec ocenil auto na 15 000 korun, vůz přicestoval do Mladé Boleslavi vlakem.“

A co se dělo dál? Roky nic. Až v letech 2012–2013 začali v restaurátorských dílnách opravovat výdřevu, podvozek a motor, v následujících letech 2013–2014 přišly na řadu klempířské práce (karoserie je z hliníkového plechu, blatníky z ocelového) a lak, v roce 2015 došlo na čalounění. Poslední slovo dáme Ing. Michalu Velebnému, koordinátorovi restaurátorské dílny ŠKODA Muzea: „ŠKODA 935 Dynamic je skutečným pokladem naší značky. Vzhledem ke stavu a kompletnosti dochovaného vozu jsme nemuseli během restaurování experimentovat a jsem velmi hrdý na to, že téměř dokončený celek je naprosto věrný původnímu originálu – a to včetně odstínu laku.“

*Dokončený model
ŠKODA 935
Dynamic
je naprosto věrný
původnímu
originálu –
a to včetně
odstínu laku.*



FABIA R5 V AKCI

ŠKODA FABIA R5 si vybudovala postavení spolehlivého a rychlého soutěžního vozu. Kromě továrního týmu s ní startuje i mnoho soukromníků.





CONSTRUCT

JEDINÁ JISTOTA PRO VÁŠ VŮZ

**NEDÁVEJTE ZLODĚJŮM ŠANCI.
VSAĎTE NA ORIGINÁLNÍ
PŘÍSLUŠENSTVÍ ŠKODA.**



ŠKODA

Partner společnosti Construct

www.construct.cz



ZŮSTAŇTE KOLY PEVNĚ NA ZEMI

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů ŠKODA 4×4: 4,4–7,2 l/100 km, 118–163 g/km



Vozy ŠKODA s inteligentním pohonem 4×4

Neztrácejte čas hledáním objíždek! Přesedněte do vozů ŠKODA s pohonem 4×4 a vydejte se rovnou k cíli. S inteligentním pohonem všech kol nebo zvýšenou ochranou podvozku Vás spolehlivě a v bezpečí dovezou tam, kam potřebujete. Nadchnou Vás také vyzrálou technikou, vysokým komfortem a velkorysou nabídkou prostoru pro Vás i Vaše zavazadla.

Seznamte se s vozy, kterým můžete věřit v každé situaci. Více informací o modelech ŠKODA Yeti, Octavia, Octavia RS, Octavia Scout a Superb naleznete na skoda-4x4.cz.