

ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

ZIMA 2016



OBJEVTE NOVÉ OBZORY


ŠKODA KODIAQ





NÁRUČ PLNÁ BONUSŮ



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů ŠKODA Citigo, Fabia a Rapid: 3,6–4,9 l/100 km, 82–114 g/km 

Vozy ŠKODA s pětiletou zárukou a bonusem na cokoliv

Poříďte si nový vůz ŠKODA Citigo, Fabia nebo Rapid s originálním financováním ŠKODA Financial Services a získáte bonus na doplňková vybavení, ŠKODA Originální příslušenství a zimní kola nebo cenové zvýhodnění včetně možnosti kombinace s výkupním bonusem. Ke každému vozu Vám v ceně přidáme pětiletou záruku*. Mobilita Plus Vám kryje také například asistenční a odtahové služby, klíče zabouchnuté ve voze nebo pomůže při defektu pneumatiky. Seznamte se s naší nabídkou u autorizovaných prodejců ŠKODA.

* 5 let, nebo do ujetí 100 000 km.

skoda-auto.cz



/skodacz



/skodacz



/skodacz



/skodacr

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Clever Inside

ŠKODA usnadňuje život svým zákazníkům každý den.



S volantem potaženým kůží budete mít každou cestu pevně ve svých rukou.



Infotainment Swing se Vám postará o zábavu, ale i důležité informace.



S koly z lehké slitiny budete kilometry ukrajovat elegantně.



Automatická klimatizace Climatronic Vám připraví klima na míru.

MILÍ ČTENÁŘI,

rád bych Vám hned v úvodu co nejsrdečněji poděkoval za přízeň, kterou jste v průběhu celého letošního roku věnovali naší značce a našim produktům. Již dnes Vám mohu prozradit, že v nadcházejících měsících představíme celou řadu atraktivních novinek a inovovaných modelů. Především se bude jednat o novou modelovou řadu KODIAQ, která přináší mnoho technických inovací, včetně zcela nových asistenčních systémů řidiče a mobilních online služeb ŠKODA Connect. Počátkem roku 2017 rovněž začneme nabízet výrazně modernizované modely OCTAVIA a OCTAVIA Combi, které se dlouhodobě řadí mezi prodejně neúspěšnější vozy značky ŠKODA na evropském kontinentu.

Novému modelu KODIAQ pochopitelně věnujeme největší prostor v aktuálním vydání ŠKODA Magazínu. Na dalších stránkách našeho časopisu Vás jistě zaujme materiál o jedinečném projektu ŠKODA Storyboard, jímž automobilka ŠKODA AUTO vstupuje do nové éry své vlastní internetové prezentace. Pro milovníky cestování jsme tentokrát připravili reportáž ze švýcarských Alp, které jsme projeli se sportovně laděným modelem OCTAVIA RS 230. A nakonec si připomeneme slavnou 115letou historii ŠKODA Motorsportu a legendárního norského soutěžního jezdce Johna Hauglanda, který k ní výraznou měrou v 70. letech minulého století přispěl.

Za celý tým ŠKODA AUTO Česká republika Vám přeji mnoho úspěchů v roce 2017 a tisíce šťastných kilometrů za volantem automobilů značky ŠKODA.

Luboš Vlček
ředitel ŠKODA AUTO Česká republika



16



52

OBSAH

- 06 ŠKODA KODIAQ
- 16 ŠKODA Storyboard
- 22 Modernizovaná ŠKODA OCTAVIA
- 26 Rozhovor: Yemi Akinyemi Dele
- 32 Technika: Kouzlo propojení
- 36 Czech_Vibes: cestování
- 40 ŠKODA SUPERB SportLine
- 46 Létařící palác: Airbus A380
- 52 Švýcarské Alpy ve ŠKODA OCTAVIA RS 230
- 60 115 let na závodních tratích

[f /skodacz](#) [t /skodacz](#) [y /skodacz](#) [i /skodacz](#)

ŠKODA Magazín, časopis pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA. Zima 2016. Vychází 2x ročně. Neprodejné.
Vydavatel: ŠKODA AUTO, a. s., tř. V. Klementa 869, 293 60 Mladá Boleslav, ČR. IČ: 00177041. Redakce: Jozef Baláž, Jana Bahniková, Vojtěch Med, Vítězslav Pelc. Kontakt: skoda.magazin@skoda-auto.cz.
Magazín v elektronické podobě a více informací získáte na www.skoda-auto.cz. Výrobu zajišťuje: Max Power s.r.o. Registrace MK ČR: E 19225. ISSN: 1802-2561. © ŠKODA Magazín. Všechna práva vyhrazena.

NÁRODNÍ VÝSTAVNÍ PREMIÉRA MODELU KODIAQ

Automobilka ŠKODA AUTO se již popáté v řadě prezentovala v roli hlavního partnera na mezinárodní přehlídce designu a módy Designblok v Praze-Holešovicích a při té příležitosti představila v národní premiéře svůj nový SUV model KODIAQ. V rámci Designbloku připravila mladoboleslavská automobilka navíc i samostatnou expozici v samém centru Prahy, již dominovala bílá socha modelu KODIAQ společně s velkým zářícím křišťálem, rozehrávajícím efektní kombinaci světla a stínů. O několik dnů později se nejžhavější novinka značky ŠKODA objevila na výstavě Rychlá kola v Lysé nad Labem.



ŠKODA: HVĚZDA STŘÍBRNÉHO PLÁTNA

Mladoboleslavské ŠKODA Muzeum připravilo v rámci své stálé expozice dvě zajímavé výstavy. První z nich nese název ŠKODA: Hvězda stříbrného plátna a připomíná účinkování vozu ŠKODA či Laurín & Klement v populárních československých a českých filmech. Výstava ve ŠKODA Muzeu připomíná tyto motorové hvězdy stříbrného plátna a televizních obrazovek pohledem do zákulisí natáčení, řadou unikátních fotografií, filmových plakátů, legendárními „hláškami“ i projekcí oblíbených scén. Druhá výstava, nazvaná Cesta k úspěchu: ŠKODA OCTAVIA slaví 20 let, mapuje historii jedné z nejúspěšnějších modelových řad značky ŠKODA, která výrazně přispěla k dynamickému rozvoji značky v uplynulých dvou desetiletích. Do dnešního dne se ve světě prodalo více než 5 milionů modelů ŠKODA OCTAVIA.



AKČNÍ MODELY: ŠKODA FABIA TRUMF

Pro všechny zákazníky, kteří hledají skvěle vybavený vůz za příznivou cenu, jsou určeny nové akční modely FABIA Trumf v provedení hatchback a kombi. Na český trh přicházejí s cenovým zvýhodněním 32 000 korun oproti srovnatelným standardním modelům a nabízejí atraktivní prvky výbavy včetně klimatizace, palubního počítače, centrálního zamýkání s dálkovým ovládním, předních mlhových světlometů, rádia Blues či kůží potaženého volantu. Paleta pohonných jednotek zahrnuje pět zážehových motorů s výkonovým spektrem od 44 do 66 kW. Součástí nabídky akčních modelů FABIA Trumf je paket Mobilita PLUS s rozšířenými asistenčními službami a zárukou prodlouženou na 5 let/100 000 km v ceně vozu. Mimo nového akčního modelu FABIA Trumf nabízí ŠKODA na domácím trhu také akční YETI Trumf a YETI Outdoor Trumf i modely FRESH.



ŠKODA AUTO PODPORUJE CENTRUM HELPPES

Zaměstnanci společnosti ŠKODA AUTO podporují spolu s automobilkou šest neziskových organizací v rámci projektu ŠKODA Zaměstnanecké sbírky. Jednou z nich je i Centrum výcviku psů pro postižené Helppees, které se zabývá výchovou a výcvikem asistenčních, signálních, terapeutických a vodících psů. Společnost provozuje bezbariérový výcvikový areál, který poskytuje klientům, pracovníkům, dobrovolným spolupracovníkům i psům ve výcviku nezbytný komfort a splňuje mezinárodní standard. Průměrné náklady na výcvik jednoho psa dosahují téměř čtvrt milionu korun. Žadatelé o asistenční či signální psy jsou proto plně odkázáni na pomoc dárců. Zaměstnanci ŠKODA AUTO přesně vidí, komu a jakým způsobem jejich dar pomohl. Doposud byl prozářen a zpříjemněn život 198 klientů.

NEJELEGANTNĚJŠÍ VŮZ CLASSIC RALLY CHINA

Roadster z šedesátých let ŠKODA FELICIA získal na Top City Classic Rally China 2016 ocenění za nejelegantnější automobil závodu. Vůz vyrobený v roce 1960 ujel během etap v okolí Pekingu a Šanghaje více než 1000 km bez jediné závady, připsal si prvenství v jedné z rychlostních zkoušek a také čestné uznání „Historical revival of the rally“. Top City Classic Rally China organizují časopisy auto motor und sport a Motor Klassik, rally se skládá ze dvou samostatných částí: V Pekingu se letos postavilo na start 35 historických vozů a youngtimerů nejrůznějších značek, které čekala trasa provincií Hebei a cíl v Zhingjiakou. S týdenním odstupem proběhla druhá část rallye v Šanghaji. Zde od slavné televizní věže Oriental Pearl Tower odstartovalo 36 klasických vozů, na trase zavítaly mimo jiné do nádhernými památkami vyhlášeného města Wuzhen a cíl měly u nádherného jezera Quindao v provincii Zhejiang.







NOVÉ OBZORY

Nová ŠKODA KODIAQ znamená více než jen další modelovou řadu. Je to automobil posouvající svoji značku do zcela nového segmentu, kam současně přináší mnoho originálních novinek. Není to jen první sedmimístný vůz ŠKODA, je to také nejuniverzálnější automobil, který kdy vyjel z výrobních linek automobilky.

Nová ŠKODA KODIAQ je onou sedmou modelovou řadou, která svoji značku posouvá do segmentu velkých vozů SUV, schopných nabídnout až sedm míst k sezení.



Růst je podmínkou rozvoje a úspěchu. V automobilovém průmyslu již mnoho let platí, že kdo chce přežít, musí růst, a to znamená chytře rozšiřovat paletu nabízených modelů. Diverzifikace nabídky totiž umožní lépe se přizpůsobit potřebám a požadavkům větších skupin zákazníků. ŠKODA AUTO patří k průkopníkům tohoto přístupu. Vždyť během minulých dvou desetiletí rozšířila nabídku svých vozů z jedné na aktuálních sedm modelových řad a celkem dvanáct různých

typů karoserií. To v průměru vychází na jednu novou modelovou řadu během tří let a v polovičních cyklech ještě karosářské verze – a to se bavíme pouze o Evropě...

Nová ŠKODA KODIAQ je onou sedmou modelovou řadou, která svoji značku posouvá do segmentu velkých vozů SUV, schopných nabídnout až sedm míst k sezení. KODIAQ svým pojetím vychází vstříc aktuálnímu trendu, v němž doslova po celém světě zákazníci preferují robustní styl a univerzálnost vozů SUV.

Snižující se linie bočních oken dodává vozu ŠKODA KODIAQ dynamický výraz. Dozadu protažená linie střechy poskytuje dostatek prostoru pro cestující ve třetí řadě sedadel.

KAMEROVÉ SYSTÉMY

Displej infotainmentu neslouží jen k navigaci a zábavě. Nově významně pomáhá s parkováním a manévrováním v těsných prostorech. Systém Area View využívá čtyři kamery a zobrazuje kompletní okolí vozu, a to včetně náhledu z ptáčích perspektivy. Řidič si může vybrat hned z několika pohledů.



7 CHYTRÝCH SEDADEL

Sedadla druhé řady jsou posuvná v širokém rozsahu 18 cm a lze měnit sklon jejich opěradel o 10 stupňů. Sedadla třetí řady se dodávají na přání a když se nevyužívají, lze je sklopit do podlahy. Snadno se na ně nastupuje odklopením sedadel druhé řady. KODIAQ je připraven odvézt sedm dospělých osob.



COUVÁNÍ S PŘÍVĚSEM

Trailer Assist pomůže při couvání s přívěsem. Couvací kamera neustále sleduje polohu přívěsu a asistent otáčí volantem. Vy si jen nastavíte, kam chcete přívěs umístit, a KODIAQ udělá vše ostatní. Trailer Assist je dostupný pro vozy vybavené elektricky uzamykatelným tažným zařízením.



Právě tento segment patří aktuálně k nejrychleji se rozvíjejícím. ŠKODA KODIAQ ale není pouze novým modelem zasazeným do pro značku nového segmentu, je to také automobil ukazující jeden velmi důležitý trend – ŠKODA je sebevědomou značkou, která vyrostla na praktickém a racionálním základu, avšak nyní je schopna tuto substanci doplnit tolik potřebnými emocemi a osobitostí. To vše ale v nepřehlédnutelném, ale přitom přátelském a nekonfliktním stylu. ŠKODA KODIAQ v tomto případě rozvíjí přístup započatý již současným modelem SUPERB. V novém segmentu jej posunuje na novou úroveň.

PROSTOR A PRAKTIČNOST

V karoserii, budící svojí délkou téměř 4,7 metru zasloužený respekt, se ukrývá prostorný interiér. Zatímco vpředu na posádku čeká nově pojatá a kvalitně zpracovaná palubní deska s vysoko umístěným centrálním displejem, pro zadní část je typická zejména prostornost. Druhá řada sedadel je nastavitelná a umožňuje volit mezi komfortem a objemem prostoru pro náklad. V pětimístné verzi KODIAQ odveze 720 až 2065



ŠKODA KODIAQ v tomto případě rozvíjí přístup započatý již současným modelem SUPERB. V novém segmentu jej posunuje na novou úroveň.



Dvojitá schránka před spolujezdcem či deštníky v předních dveřích jsou praktickými doplňky. Stejně jako komfortní elektricky ovládané víko zavazadlového prostoru.

Široká nabídka různých provedení umožňuje přizpůsobit si nový KODIAQ vlastnímu stylu používání.

litrů nákladu. Posunutím zadních sedadel vpřed, tedy stále v pětimístném uspořádání, dokáže odvézt pod rolovacím krytem 835 litrů zavazadel. Sedáky jsou rozdělené v poměru 60:40, avšak opěradla lze sklápat nezávisle podle schématu 40:20:40, což je mimořádně praktické například při převozu dlouhých předmětů.

Část prostoru za druhou řadou lze vyměnit za dvojici samostatných sedadel, jež lze, v případě, že nejsou potřeba, schovat do podlahy. Automobil se tak dokáže v maximální míře přizpůsobit různým nárokům na přepravu nákladu a počtu osob.

POMOCNÍK V KAŽDÉ SITUACI

O nové generaci multimediálních systémů, schopných komunikovat s okolním světem i elektronickými přístroji svého majitele, je řeč v samostatném článku v tomto vydání ŠKODA Magazínu. Vyspělé systémy s kapacitními displeji se skleněným povrchem dodávají vnitřní-

mu prostoru dojem skutečného luxusu. Pro řidiče má KODIAQ připravenou ucelenou paletu asistenčních systémů zaměřených na zvýšení komfortu i bezpečnosti, v některých případech se jejich přínos prolíná do obou těchto oblastí. Jedním z nich je například adaptivní tempomat Adaptive Cruise Control, jehož radar je propojený například se systémem Front Assist, který je schopen automobil zcela zastavit v situaci, kdy hrozí riziko čelního nárazu. Navíc tento systém dokáže v rychlostech do 60 km/h automaticky automobil obsluhovat v dopravních kolonách – reguluje nejen jeho rychlost, ale také směr jízdy (vozy vybavené převodovkou DSG a systémem Lane Assist). Příjemnou a praktickou funkcí je též Lane Assist, pomáhající řidiči s udržováním v jízdním pruhu, či monitoring mrtvých úhlů zpětných zrcátek Blind Spot Detect nebo praktická funkce Rear Traffic Alert, jež usnadňuje vycouvávání z příčných parkovacích míst.

ŠKODA KODIAQ zaujme i celou řadou chytrě navržených praktických doplňků Simply Clever. Jedním z nich jsou například vysunovací ochranné prvky na hranách bočních dveří, zabraňující jejich odění při nepozorném otevírání v blízkosti překážky. Zmínit je třeba též deštníky integrované v předních dveřích, možnost elektrické obsluhy dětských pojistek zámků zadních dveří či 27 odkládacích schránek, umístěných doslova v celém interiéru. Náleží mezi ně i praktické schránky na mobilní telefony dokonce i pro cestující ve třetí řadě sedadel.

Mezi originální detaily výbavy nového vozu ŠKODA KODIAQ patří rovněž Paket pro spaní tvořený výklopnými hranami zadních hlavo- vých opěrek a dvěma dekami. Cestování na zadních sedadlech tak dostává nový rozměr. Chytrým doplňkem multimediálních systémů může být také systém palubní komunikace ICC, který přenáší hlas řidiče do zadních reproduktorů přímo k uším zde sedících posádky. U takto velkého vozu je praktická možnost elektrického otevírání pátých dveří, které může být doplněno bezdotykovým ovládním pomocí takzvaného virtuálního pedálu. Stačí tak jen „kopnout“ nohou pod zadním nárazníkem a zavazadlový prostor se otevře nebo na-



Přední světlomety mohou být poprvé vybaveny výhradně LED světelnými zdroji, jejich barva se blíží dennímu světlu, které je příjemné pro lidské oči.



Tažné zařízení má elektrický zámek a vyklápí se z prostoru pod zadním nárazníkem. Jeho součástí je i asistent jízdy s přívěsem.





AUTOMATICKÉ PARKOVÁNÍ

Kromě parkovacích senzorů pro přední a zadní část je připraven vyspělý automatický parkovací asistent, který po změření parkovacího místa do něj KODIAQ automaticky zaveze a následně z něj automobil vyparkuje. Zaparkuje na podélně i příčně orientovaná místa vůči silnici.



TÍŠŇOVÉ VOLÁNÍ

Standardní výbavou je systém tíšňového volání. Aktivuje se buď automaticky při nehodě, nebo manuálně stiskem jediného červeného tlačítka v interiéru. Je umístěné na stropě.



OFF-ROAD

I když KODIAQ není prvoplánově terénním vozem, v terénu překvapuje. Má speciální režim Off-Road, který ho přizpůsobí pro citlivější obsluhu v náročných podmínkách a zajistí bezpečné sjíždění prudkých svahů. Vhod přijde i světlá výška 188 mm (7místná verze). Díky ní jsou k dispozici značné nájezdové úhly.



opak zavře. Schránka na reflexní vestu v předních dveřích, držáky parkovacích lístků, škrabka ve víčku nádrže či ochrana u vznětových motorů, jež zabraňuje zastrčení tankovací pistole s benzinem – to vše a ještě mnohé další jsou zdánlivě maličkosti, které ale život s tímto vozem významným způsobem zpříjemňují.

PŘIPRAVEN NA NEOČEKÁVANÉ

Široká nabídka různých provedení umožňuje přizpůsobit si nový KODIAQ vlastnímu stylu používání. Na jedné straně je k dispozici výkonné a přitom úsporné provedení vybavené pohonem všech kol a sedmístupňovou automaticky řadičí převodovkou DSG a na druhé straně je připraveno dostupné a praktické SUV, ideální do města, s pohonem předních kol a úsporným

zážehovým motorem s vypínatelnou polovinou válců. Všem verzím je společná příjemná zvýšená pozice sedadel spojená s pečlivě kalibrovaným ovládáním všech prvků vozu. Výsledkem jsou velmi příjemné zážitky při řízení tohoto vozu, a to jak při pohybu ve městě, tak při cestách na dlouhé vzdálenosti.

Značnou variabilitu neposkytuje pouze vnitřní prostor nového vozu ŠKODA KODIAQ, ale také nabídka trojice různých stupňů výbavy Active, Ambition a Style, jež lze volně kombinovat s jednotlivými motory, převodovkami a typy pohonu. Třetí řada sedadel je připravena pro všechna provedení a výbavy. KODIAQ je samozřejmě k dispozici také s možností prodloužení záruky na 5 let a 100 000 kilometrů, případně si lze v rámci atraktivního balíčku



AUTOMOBILY

Mobilita Plus předplatit servis vozu podle individuálního způsobu používání. S tím, jak bude na trh KODIAQ uveden, bude připravena také nabídka speciálně pro něj navrženého originálního příslušenství.

Nová ŠKODA KODIAQ je výjimečným automobilem, jenž odstartoval ofenzivu své značky do segmentu vozů SUV, kterou před několika roky začala jako předskokan první generace modelu YETI a částečně také OCTAVIA v provedení Scout. I tak ale nyní můžeme s jistotou říci, že KODIAQ je v tomto směru teprve začátkem. Právě totiž dokončujeme vývoj dalších zajímavých vozů ve stylu SUV, takže se všichni máme na co těšit...

*Nová ŠKODA
KODIAQ vstupuje
na trh se třemi stupni
výbavy: Active,
Ambition a Style.*

ŠIROKÁ NABÍDKA

Pro český trh je připravena čtveřice motorů, které lze kombinovat s různými převodovkami i pohonem předních nebo všech kol. Vybere si snad každý.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor	Převodovka	Poháněná kola	Největší rychlost (km/h)	Zrychlení 0-100 km/h (s)	Komb. spotřeba (l/100 km)
1.4 TSI ACT (110 kW)	6M	4x4	197	9,8	6,9
1.4 TSI ACT (110 kW)	6DSG	přední	198	9,6	6,3
1.4 TSI (110 kW)	6DSG	4x4	194	9,9	7,1
2.0 TSI (132 kW)	7DSG	4x4	207	8,0	7,4
2.0 TDI (110 kW)	7DSG	přední	199	10,1	5
2.0 TDI (110 kW)	6M	4x4	197	9,5	5,4
2.0 TDI (110 kW)	7DSG	4x4	194	10,2	5,7
2.0 TDI (140 kW)	7DSG	4x4	210	8,9	5,7

TSI – přeplňovaný zážehový motor; TDI – přeplňovaný vznětový motor; ACT systém vypínání dvojice válců; 6M – šestistupňová manuální převodovka; DSG – dvouspojková automatická převodovka



Cinturato[™] **WINTER**



ZIMNÍ SPECIALISTA

PŘEDSTAVUJEME NOVÉ ZIMNÍ PNEUMATIKY
CINTURATO WINTER[™]

Cinturato Winter byla vyvinuta, aby splňovala veškeré požadavky evropských spotřebitelů v oblasti bezpečnosti a výkonu na všech silničních površích. Díky tomuto produktu je nyní řada pneumatik Pirelli Cinturato kompletní. Představuje nejvyšší úroveň zimní technologie a byla navržena pro dosažení maximální bezpečnosti a ovladatelnosti při všech zimních podmínkách.



SÍLA POD KONTROLOU
ŠKODA Magazin | 13



MODELOVÁ OFENZIVA ZNAČKY ŠKODA

O chystaných novinkách značky ŠKODA na domácím trhu jsme hovořili s Lubošem Vlčkem, ředitelem ŠKODA AUTO Česká republika.

V letošním roce jste zaznamenali nový historický prodejní rekord a zároveň jste si upevnili pozici lídra na českém automobilovém trhu s více než třetinovým podílem. S jakými cíli a očekáváními vstupujete do nového roku a na jaké novinky se mohou v nejbližší době těšit domácí zákazníci?

Rád bych využil této příležitosti a poděkoval všem, kteří se na letošním úspěchu značky ŠKODA na domácím trhu v České republice podíleli. Naše výborné výsledky jsou zásluhou jak týmu ŠKODA AUTO, tak především našich obchodních partnerů. Autorizovaná prodejní a servisní síť značky ŠKODA v České republice dosáhla úrovně, která mě naplňuje optimis-

mem. Proto i v příštím roce očekáváme minimálně stejné výsledky jako v roce letošním. K tomu by měla dopomoci rozsáhlá modelová ofenziva značky, jak v podobě zcela nových, tak i významně přepracovaných stávajících modelů. Naši zákazníci se mohou těšit hned zkraje roku na uvedení nového modelu ŠKODA KODIAQ, s nímž vstupujeme do segmentu kompaktní a vyšší třídy SUV a od něhož si slibujeme oslovení nových skupin zákazníků. Kromě jiného půjde o první 7-místnou škodovku. V prvních měsících roku 2017 bude rovněž k dispozici náš bestseller – OCTAVIA ve výrazně inovované podobě. Následovat budou i další deriváty tohoto dlouhodobě nejprodávanějšího modelu značky ŠKODA včetně

jednoho překvapení. Výraznou modelovou péčí projde většina nabízených vozů, jako např. modely CITIGO a RAPID. V závěru roku představíme zcela novou generaci našeho kompaktního SUV – YETI. Tím však výčet našich aktivit nekončí. I nadále se chceme zaměřit na další moderní služby individuální mobility, jako je leasing nebo financování vozu formou úvěru. Z doplňkových služeb bych rád zmínil např. naše značkové ŠKODA Pojištění nebo ŠKODA Předplacený servis.

Před dvěma lety jste zavedli novou zákaznickou službu nazvanou „ŠKODA Bez starostí“, která měla zpřístupnit užívání nového vozu ŠKODA co možná

nejširší skupině českých zákazníků. Jak byste zhodnotil tento produkt s jistým časovým odstupem a v souvislosti s celkovým vývojem zdejšího automobilového trhu?

Program ŠKODA Bez starostí vznikl jako doplňkový formát pro podporu prodeje fyzickým osobám takto k němu také přistupujeme. Z tohoto úhlu pohledu jsme s jeho dosavadním fungováním více než spokojeni. V současnosti je do něj zařazeno 21 modelů pokrývajících široké spektrum našeho výrobního programu od modelové řady FABIA po SUPERB. Lze proto předpokládat, že se do tohoto programu zařadí i další modely tak, jak budou přicházet na český trh. V nejbližších měsících to bude především KODIAQ, ale o konkrétních specifikacích rozhodne zájem zákazníků.

S nástupem nové generace modelů OCTAVIA a SUPERB začali čeští motoristé vnímat značku ŠKODA ve zcela jiných dimenzích jak z hlediska kvality nabízených produktů, tak i poskytovaných prodejních a servisních služeb. Přispěla k tomu také rozsáhlá modernizace vaší prodejní sítě v rámci nové firemní a distribuční strategie, zaměřená na ještě vstřícnější přístup k zákazníkům?

Zcela nepochybně. Nové uspořádání prodejních prostorů optimalizuje péči o zákazníka především tím, že vychází vstřícně potřebám rychlé, přímé a otevřené komunikace. Jeho hlavními motivy jsou otevřenost a transparentnost. Atraktivní designová řešení, použití kvalitních materiálů a efektní osvětlení vytvářejí příjemné prostředí pro jednání mezi prodejcem a zákazníkem. Nová architektura exteriéru sází na jasné a jednoduché tvary, modulární designové prvky a moderní nasvícení, které zlepšuje viditelnost showroomu za světla i za tmy. Inovovaný design obchodních míst podtrhuje výjimečné postavení značky ŠKODA na českém trhu.

Nedávno jste na tiskové konferenci konstatoval, že showroom značky ŠKODA je místem, kde se vaše firemní strategie Human Touch mění ve skutečnost. Co si pod tímto vyjádřením máme představit?

Současně se změnou designu obchodních míst pro prezentaci vozů dochází ke změnám v přístupu k zákazníkům. Nový korporátní styl znamená mimo jiné ještě lepší služby zákazníkům, které povedou k jejich větší spokojenosti. Základní myšlenkou strategie Human Touch je osobní kontakt zohledňující individu-

ální potřeby konkrétního klienta. Toho nelze dosáhnout bez pozornosti věnované každému jednotlivému detailu. Prostřednictvím filozofie Human Touch má prodejce vyvolat v zákaznících pozitivní emoce v souvislosti se značkou ŠKODA tak, aby se do showroomů rádi vraceli. Zákaznická spokojenost jak v prodejně, tak v servisní oblasti je pro nás absolutní prioritou.

V uplynulých letech jste se výrazně zaměřili na digitalizaci prodejních a servisních procesů a představili jste celou řadu zajímavých mobilních aplikací pro tablety a chytré telefony, například ŠKODA Manual či ŠKODA Service. Vidíte v této oblasti další možnosti, jak ještě více přiblížit značku ŠKODA zákazníkům a zlepšit kvalitu prodejních a poprodejních služeb?

V každém případě. Rozvoj informačních technologií přináší nové možnosti, kterých využíváme k tomu, abychom vlastnictví automobilu našim zákazníkům ještě více usnadnili a zpříjemnili. A budeme tak činit i nadále. Jsme si vědomi toho, že provoz vozu vyžaduje určitý čas, který se v dnešní době hledá stále obtížněji. Proto se nepouštíme do samoúčelností, ale vyvíjíme právě takové aplikace, které jsou pro majitele opravdu užitečné a usnadňují jim život.

Rozšířené možnosti konektivity a s nimi spojené služby jsou atraktivní pro celou řadu zákazníků, nejvíce ale patrně osloví tzv. „digitální generaci“. Jak ŠKODA pracuje na tom, aby se nejen svými produkty, ale také jako značka co nejvíce přiblížila

internetové generaci a uživatelům sociálních sítí?

S modelem KODIAQ uvádíme na trh zcela novou nabídku mobilních online-služeb s označením ŠKODA Connect, kterou budeme postupně rozšiřovat do ostatních modelových řad. Prostřednictvím služeb ŠKODA Connect otevíráme našim zákazníkům opravdový digitální svět, jenž jim poskytne daleko intenzivnější prožitek z jízdy, pocit většího bezpečí a komfortu a v neposlední řadě i snazší přístup k potřebným provozním a servisním informacím o jejich automobilu. Online-služby ŠKODA Connect dělíme do dvou kategorií – Infotainment Online pro získávání informací a navigaci a Care Connect pro asistenci a vzdálený přístup k vozu. Veškeré jejich funkce a přednosti Vám podrobněji představíme na dalších stránkách našeho časopisu. Výčet moderních technologií nabízených a využívaných značkou ŠKODA samozřejmě nekončí pokročilými infotainmentovými systémy. Značka ŠKODA si je dobře vědoma trendu postupující digitalizace a nezůstává stranou ani v interaktivní komunikaci se svými potenciálními zákazníky. Na domácím trhu v České republice v současné době využívá většinu dostupných digitálních kanálů, patří mezi ně například Facebook, Instagram či vlastní YouTube kanál. Rostoucí počet fanoušků, sledujících uživatelů i míra jejich zapojení ukazují, že sociální sítě nejsou jen dočasným módním trendem. Značka ŠKODA hodlá i nadále posilovat svoji pozici lídra českého trhu a expanze na sociálních sítích je nedílnou součástí její marketingové strategie.

ŠKODA AUTO si je dobře vědoma trendu postupující digitalizace a důležitosti interaktivní komunikace.



PŘÍBĚHY ZE SVĚTA ŠKODA

ŠKODA spustila novou éru komunikace: inovativní webová platforma Storyboard vypráví překvapivé příběhy plné emocí a slouží zároveň jako moderní media portál značky.

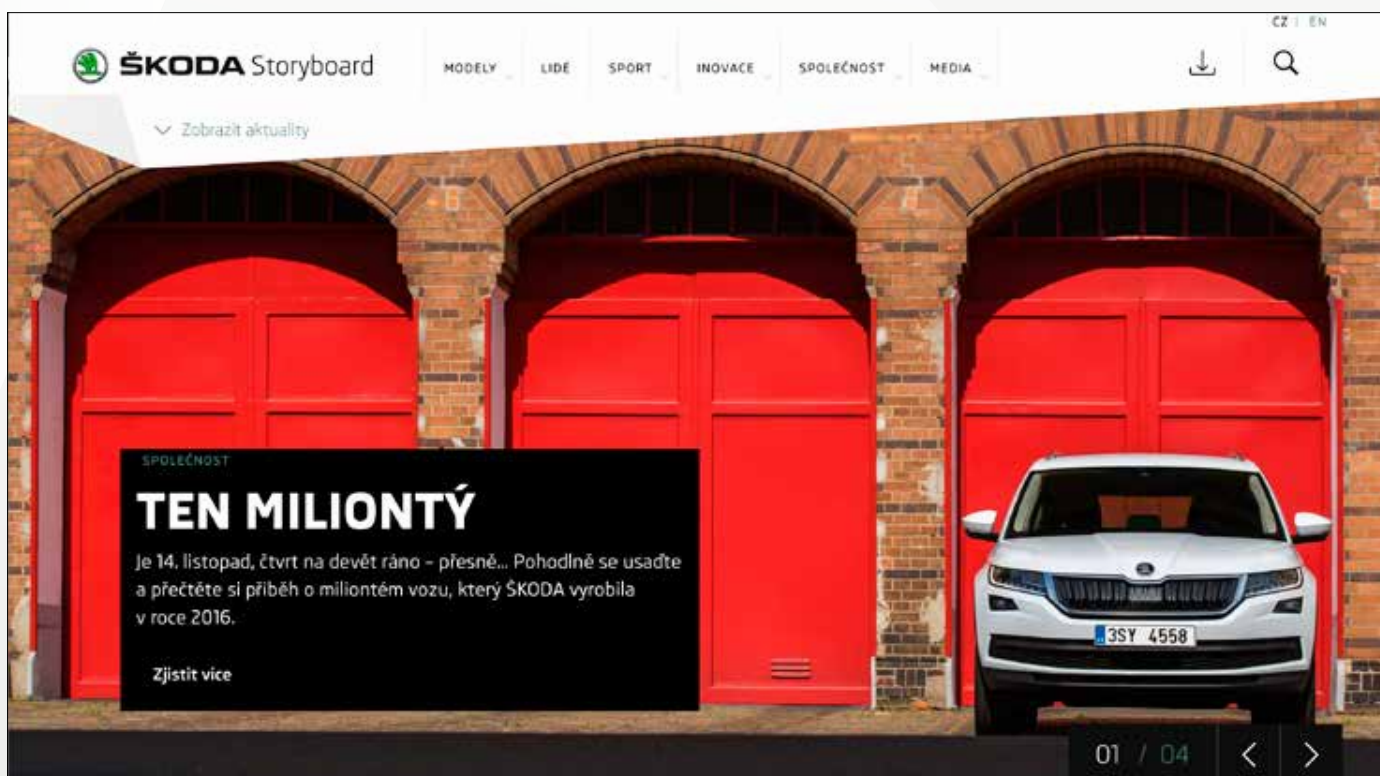
Spuštěním webu Storyboard položila ŠKODA další milník webové prezentace a propojení atraktivního obsahu s kanály na sociálních sítích. Platforma Storyboard nabízí příznivcům značky, médiím i nejširší veřejnosti nejen veškeré aktuální produktové informace, ale také zpravodajství ze zákulisí automobilky, představení zajímavých aktuálních i připravovaných projektů, novinky ze sportu, CSR, cestování po České republice i celém světě, novinky z oblasti designu a především speci-

fické příběhy o značce ŠKODA, modelech, historii, lidech...

Storyboard tak přináší komplexní obsah, zpracovaný formou atraktivní pro vybrané cílové skupiny čtenářů. Nechybějí samozřejmě ani propracovaná videa, unikátní fotogalerie, ani celá řada souvisejících odkazů a obsahu ke stažení. Platforma také spojuje všechny kanály značky na sociálních sítích. Veškerý obsah je k dispozici nejen k prohlížení a zprostředkování zážitků se značkou ŠKODA, ale také pro další využití v médiích. Platforma tak pod heslem

„From details to story“ integruje specifické obsahové požadavky profesionálních médií, zákazníků i fanoušků značky v jedinečném mixu.

Veškerý obsah je moderně zpracován a uživatelsky přívětivě uspořádán. Pokročilý design platformy v novém krystalickém designovém jazyku značky umožňuje plnou využitelnost na veškerých koncových zařízeních. Ať tedy používáte počítač, tablet či smartphone, je virtuální svět značky ŠKODA vždy dostupný jediným kliknutím na www.skoda-storyboard.com.





MOTORSPORT

KREV V PŘEDJÍŽDĚCÍM PRUHU

Co tankuje tato ŠKODA? Krev! Před 35 lety měl premiéru film „Upír z Feratu“ – s krvelačným upírem Ferat v hlavní roli a spoustou hrůzných efektů pro publikum. Výročí hororové science fiction, „dotažené na krev“.

„Upír z Feratu“ z roku 1981 je dnes jedním z kultovních filmů žánru hororové science fiction. Proč? Jednak proto, že každá scéna a všechny zvláštní efekty byly nafilmovány s mimořádnou láskou – přestože diváci v roce 2016 spíše rozesmějí, než by je vystrašily – a jednak proto, že vůz i po 35 letech vyvolává u diváků neskrývané nadšení.

go.skoda.eu/ferat



ODPOVĚDNOST

CHCI BÝT YOUTUBEREM!

Od chvíle, kdy jsem poprvé sledoval televizi, jsem se chtěl stát hvězdou. Být astronautem nebo hasičem mě moc nelákalo. Místo toho jsem snil o tom, jak budu stát na červeném koberci obklopen stovkami fotografů.

Když jsme slyšeli o workshopu „Chci být youtuberem“, který ŠKODA pořádá jako součást tohoto festivalu, dali jsme si s kamarády high-five. Umělci, grafičtí designéři, odborníci na speciální efekty, kameramani a producenti se tu sešli a ukázali nám základy práce s videem. Jakub, 15 let

go.skoda.eu/youtuber



KODIAQ

„PROVĚŘIT OD A DO Z“

Ještě než první zákazník ujede se svým vozem KODIAQ první metr, má již model na tachometru více než dva milióny kilometrů a přestál tisíce tvrdých hodin ve zkušebnách. Exkluzivní pohled na extrémní zkoušky, které zaručují kvalitu každého vozu ŠKODA. Ledová komora je místo, kde se vývojáři automobilů musejí i uprostřed léta velmi teple obléknout. Při ledovém testu je teplota nastavena na arktických teplotách, až minus 40 °C po celý rok. Test zajišťuje, aby se řidiči vozů ŠKODA mohli na svá auta spolehnout i v těch nejnepríznivějších podmínkách.

go.skoda.eu/odadoz



YETI

CESTA KOLEM SVĚTA A PŘITOM STÁLE V RUSKU

3vozy ŠKODA YETI, 40 000 km. 72 dní, 1 pokus o světový rekord. Rusko je bohaté na mnoho věcí včetně nerostných surovin, lidského talentu i rozlehlého území. Rusko je samozřejmě také největší zemí na planetě. Právě jeho velikost z něj dělá ideální místo pro dlouhé automobilové rallye. V létě roku 2016 tři vozy ŠKODA YETI projely více než 40 000 kilometrů za 72 dní. Trasa protínala devět časových pásem. Tato rozsáhlá rallye si může nárokovat i nový světový rekord.

go.skoda.eu/kolemruska

ČEŠKA NA RIVIÉŘE

Poté, co Tereza Maxová výrazně omezila svou modelingovou kariéru, odstěhovala se s rodinou do svého druhého bydliště na Azurovém pobřeží. Česká supermodelka nám během jednoho dne ukáže svůj svět – za volantem vozu ŠKODA Superb.

Když se otevře kovová brána a vyjíždíme příjezdovou cestou k letnímu domu Terezy Maxové na poloostrově Cap Ferrat, připadáme si jako v botanické zahradě. Obrovské, masívní listy banánovníků se tyčí nad cestou, zatímco pinie a olivovníky dodávají světlu tmavě zelený odstín. „Někdy mám opravdu pocit, že jsem životem tady rozmazlená,” říká Tereza Maxová. Čeká na nás na slunci, oblečená v džínách a teniskách. Česká supermodelka se se svým životním partnerem Burakem Oymenem a jejich třemi dětmi přistěhovala na jih Francie v roce 2010. Když se díváme na Terezu Maxovou, současně euforickou i uvolněnou, jak si v jarním ránu z terasy užívá otevřeného pohledu na pobřeží, máme docela silný pocit, že ji krása tohoto místa i po šesti letech stále ještě ohromuje.

Co máme v plánu: podíváme se na svět Terezy Maxové z kabiny Superbu – uděláme si výlet po Azurovém pobřeží z Cap Ferrat do

Monaka, kde rodina při pobytu ve Francii většinou bydlí. Den se supermodelkou strávíme daleko od červených koberců a galavečeří, aby nám mohla povědět o všem, co je pro ni opravdu důležité, a o úloze aut v jejím životě.

„Lidé vždycky říkají: ‚Vy si žijete tak nádherný život, tady v jižní Francii!’“ říká Tereza Maxová. „Pro mě jsou ty nejnádhernější okamžiky, když vezmu děti po škole na pláž. Jinak je můj život podobný životu každé jiné mámy.”

CESTA K ÚSPĚCHU

Podívejme se krátce zpátky do historie. V roce 1989 tehdy osmnáctiletá Maxová přerušila studium práv v Praze, přestěhovala se do Paříže a stala se modelkou na plný úvazek. Pro dívku ze země za železnou oponou to byl obrovský skok v kariéře a zároveň také určitý kulturní šok. Když přišel do zákulisí přehlídky značky Chanel americký herec Sylvester Stallone, byla jediná, kdo jeho tvář ještě nikdy neviděla. Tereza Maxová se však brzy sama stala hvězdou.



LIDÉ





„Věnuji svou podporu dětem, které nemají rodinu.“



TEREZA MAXOVÁ

Když lidé slyší slovo supermodelka, často si nejdříve představí některou Američanku, například Cindy Crawford, Česká republika je však v síni slávy modelek také dobře zastoupena. Tereza Maxová a Eva Herzigová patřily mezi nejvyhledávanější modelky zvláště v 90. letech. Maxová se narodila v Pardubicích v roce 1971, vyrostla v Praze a v 18 letech se odstěhovala do Paříže, kde zahájila svou mezinárodní kariéru. Pracovali s ní fotografové jako Mario Testino a Peter Lindberg a objevila se na obálkách časopisů Vogue, Elle, Marie Claire a Cosmopolitan. Po narození svého druhého dítěte v roce 2009 omezila práci modelky a teď věnuje svůj čas hlavně jiným projektům, rodině a vlastní Nadaci Terezy Maxové.

V 90. letech, kdy nejvíce zářila jako supermodelka, pracovala pro slavné domy haute couture. Dva roky žila v New York City a zdobila obálky časopisů, jako jsou Vogue, Elle a Cosmopolitan. Byla to divoká doba.

V roce 1997 se Tereza Maxová začala připravovat na život po ukončení kariéry. Založila Nadaci Terezy Maxové, která pomáhá dětem z dětských domovů v České republice. Když se jí v roce 2009 narodila dcera Mína, začala svoje modelingové aktivity omezovat a jejím hlavním bydlištěm se opět stala Praha. Tereza Maxová si stále ještě tu a tam najde čas na modeling, její hlavní oblastí zájmu – pokud se zrovna nevěnuje některému ze svých projektů z oboru navrhování interiéru – je však její nadace.

V různých obdobích života Terezy Maxové hrála roli také společnost ŠKODA AUTO. S nostalgii vypráví o svém úplně prvním autě, ojetém vozu ŠKODA FAVORIT na konci 80. let. Když byla v roce 1996 uvedena na trh nová OCTAVIA, stala se tvář kampaně a pózovala před vozem v černých šatech s výmarským ohařem. Společnost ŠKODA AUTO podporuje Nadaci Terezy Maxové od roku 2011. Po všech ty roky funguje toto speciální české spojení bez přerušení. Vedlo až do New Yorku a do Paříže, nyní vede na Azurové pobřeží.

Zřícenina hradu Éze, postaveného ve 14. století, při pohledu ze silnice Moyenne Corniche.

ZPĚT NA AZUROVÉ POBŘEŽÍ

„Zpočátku mi nějakou dobu trvalo, než jsem si zvykla na francouzskou mentalitu,“ vypráví Tereza Maxová při jízdě Superbem ve směru na Monako po pobřežní silnici Moyenne Corniche. Uháníme mezi hradbou z pevné skály po levé straně a jiskřivě modrým Středozemním mořem napravo a vítr jí skrze stažené střešní okno čechrá vlasy. „Hned jsem si však oblíbila zdejší klima, pomalé tempo všeho. Je to výborné místo pro výchovu dětí, už jenom kvůli kvalitě života.“

Když je Tereza Maxová ve Francii, začíná její den obvykle okolo půl osmé. Vysadí Tobyho (15), Mínu (6) a Aideny (4) u školy. Pak si zajde do tělocvičny, projde některým tržištěm, aby nakoupila ovoce, zeleninu a ryby. Následuje práce v kanceláři a oběd s partnerem Burakem Oymenem, spoluzakladatelem investiční společnosti, který řídí velké realitní projekty po celém světě. Potom je čas vzít děti do jejich klubů, které navštěvují po vyučování. Nejlepší jsou víkendy. Rodina Terezy Maxové nazývá svoje dvou- až tří denní přestávky „časem pro road-trip“. Někdy zamíří ke Lvímu zálivu nebo do údolí řeky Rhôny, jindy na východ k Janovu. V zimě se občas vydávají na sever, aby si zalýžovali ve středisku Isola ve francouzských Alpách. A někdy vyjíždějí do nových, dosud neznámých míst.

„Tady v okolí je toho tolik k vidění, že nás tyhle výlety nikdy nenudí,“ říká Maxová. „Například tento víkend asi vezmu děti do Saint-Paul-de-Vence v Přímořských Alpách.“ Zhruba na polovině cesty mezi Cap Ferrat a Monakem leží v nadmořské výšce 430 metrů na příkrém pobřežním útesu malebné horské městečko Éze. Tereza Maxová stává Superb na parkoviště a omotává si kolem krku lehkou vlněnou šálu, protože vítr je dnes chladný. Procházka úzkými uličkami mezi domy, pro něž je charakteristické hrubé zdivo a úzká schodiště, je povinnou součástí poznávací cesty, chce-li Tereza Maxová návštěvníkům ukázat, že její druhý domov nabízí víc než jen pláž a kasína.

Možná je pravda, že má Tereza Maxová stále hodně co dělat i po přerušení kariéry modelky, ať už okolo rodiny, nadace, nebo projektů. Ale teď, brzy odpoledne v městečku Éze, si může užívat něco, co během let strávených ve světle reflektorů většinou nemohla: chvilku úplného uvolnění.

DOMOV JE TAM, KDE JE RODINA

Slunce už je nízko nad obzorem, když přijíždíme do poslední zastávky na naší cestě: Cap d'Ail, malého plážového letoviska v přímém sousedství Monaka. Dvě krásné přírodní pláže nabízejí daleké výhledy těm, kdo hledají klid mimo ruch a hluk knížectví. Maminka Terezy Maxové, která je tu na návštěvě z Prahy, vyzvedla Mínu a Aiden ze školy a přivezla je sem. Patnáctiletý Toby šel raději hrát fotbal. Tereza Maxová se honí s dětmi po písku, hází kamínky do vody a pro zábavu utíká před vlnami.

Přišel čas na rozloučení. Tereza Maxová čeká večer další hosty. Chce podávat české jídlo, doprovázené českým sektem a plzeňským pivem. „Občas se mě lidé ptají, kde mám svůj domov,“ říká při loučení. „A já jim říkám: všude tam, kde je moje rodina. Mohli byste mě vyhodit z letadla s padákem nad Islandem, a pokud tam se mnou budou moje děti a můj partner, přizpůsobím se a budu opravdu spokojená.“

Na chvíli se zamyslí, než nastoupí do Superbu, aby odjela. „Možná je to všechno tou mou výchovou v dobách komunismu,“ směje se. „Naučili jsme se přizpůsobovat!“ Nadání, které v minulosti Terezy Maxové vždycky pomáhalo překonávat i ty nejobtížnější překážky.

go.skoda.eu/terezariviera



Cap Ferrat svými nádhernými výhledy vždycky přitahoval umělce a celebrity. Pobývali tu Charlie Chaplin, Edith Piaf, Elizabeth Taylor a Richard Burton.

Po škole na pláž: Mína (6, vlevo) a Aiden (4) s maminkou na pláži v Cap-d'Ail.







DRUHÁ FÁZE

Modernizace v polovině životního cyklu je tradiční záležitostí u drtivé většiny vyráběných automobilů. Pravidelný lifting modelové řady ŠKODA OCTAVIA přinesl výrazné změny nejen v přední části vozu, ale také v interiéru.

Třetí generace modelu OCTAVIA patří mezi nejúspěšnější vozy mladoboleslavské automobilky a její mimořádnou popularitu dokazují dlouhodobě vysoká prodejní čísla. Ani v půlce životního cyklu prodeje neklesají, ba naopak. ŠKODA neustále vyvíjí a zdokonaluje své modely tak, aby kontinuálně byly na špičce automobilové produkce a naplňovaly přání svých zákazníků. Proto v říjnu letošního roku poprvé veřejnosti odtajnila modernizované provedení modelů ŠKODA OCTAVIA a ŠKODA OCTAVIA Combi. Očekávání byla veliká, protože ještě před samotnou premiérou se v prestižních automobilových magazínech objevovaly nejrozdílnější počítačové grafiky a představy různých designérů a automobilových špiónů.

Modernizovaná modelová řada ŠKODA OCTAVIA se na oficiálních fotografiích prezentovala s rafinovaně dělenými světlomety, a přestože jde o výraznou, na první pohled patrnou změnu, faceliftovaná OCTAVIA jich nabízí daleko více. Rozdělené světlomety se nevyznačují pouze originálním tvarem připomínajícím čtveřici čirých krystalů, ale především také moderní technologií Full LED, tedy všemi zdroji světla tvořenými světelnými diodami. Jsou připraveny v nabídce volitelné výbavy a zaručují mnohem účinnější osvětlení vozovky. Bílé světlo je navíc pro oči řidiče přirozenější, což je další vlastnost, jež významně zvyšuje bezpečnost při jízdě v noci nebo za snížené viditelnosti.



Nové designové řešení předních světlometů plynule navazuje na rovněž přepracovanou přední masku, díky níž působí modernizované modely OCTAVIA o poznání mohutnějším a širším dojmem. Celkově lze konstatovat, že nové řešení přidě dodává modelům OCTAVIA více osobitosti a současně dojem značné propracovanosti a kvality. Automobil se současně více přiblížil aktuálnímu designovému stylu nejnovějších modelů. Zadní část vozu designéři ponechali bez větších změn. Modernizaci prozrazuje nová grafika sdružených zadních svítilen s jednolitě osvětlenými tlustými světelnými trubkami.

Modernizace se promítla také do interiéru, který patří se svými 1782 milimetry na délku a 73 milimetry před kolony cestujících na zadních sedadlech mezi největší ve své kategorii. Stejně jako zavazadlový prostor o objemu 590 l (verze Combi 610 l), který lze sklopením zadních opěradel zvětšit na 1580, resp. 1740 litrů.

*Provedenými
změnami
je OCTAVIA
připravena udržet
si pozici celosvětově
nejprodávanějšího
modelu značky.*

Každá modernizace s sebou přináší novou nabídku barev, čalounění a kol, a ani nová ŠKODA OCTAVIA není v tomto ohledu výjimkou. Například kruhové přístroje v přístrojovém štítu se vyznačují novým grafickým provedením a ŠKODA rovněž předvedla nové materiály a barevná provedení interiéru. Tak-



Interiéru nově dominují přístroje s upravenou grafikou a především lesklé skleněné plochy nových multimediálních a komunikačních systémů.



též byla rozšířena nabídka čalounění i kol z lehkých slitin.

V posledních letech lze pozorovat stále intenzivnější pronikání konektivity do automobilů. Ještě nedávno neexistující funkce a možnosti jsou nyní standardem, nebo je lze získat v rámci výbavy na přání. Modernizovaná řada OCTAVIA disponuje novou generací systémů infotainmentu, celkově jsou k dispozici čtyři systémy – Swing, Bolero, Amundsen a Columbus, z nichž dvojice naposled jmenovaných disponuje i navigačním systémem. Kromě systému Swing mají všechna ostatní zařízení skleněné kapacitní displeje, reagující již na lehký dotyk. Vrcholný systém Columbus má nově displej s úhlopříčkou 9,2 palce a s rozlišením 1280 x 640 bodů. Volitelně je dostupný modul pro SIM-kartu se standardem LTE pro superychlé připojení k internetu, které je k dispozici pro mobilní zařízení členů posádky. Součástí výbavy jsou v tomto případě také funkce využívající připojení k internetu Infotainment Online a Care Connect známé z modelu KODIAQ.

Ovšem i základní infotainment Swing je vybaven širokou konektivitou a zahrnuje rovněž platformu SmartLink+, jež je schopná kompatibility s MirrorLink, Apple CarPlay a Android Auto. Díky nim je možné celou řadu aplikací z chytrého telefonu jednoduše využívat prostřednictvím displeje vozu. Volitelně dodávaná funkce SmartGate navíc umožňuje přenos dat z vozu do chytrého telefonu a s určitými aplikacemi lze následně data i inteligentně využívat.

Kromě high-endových infotainmentových technologií je nová OCTAVIA doslova prošívkována novými prvky Simply Clever, mezi něž





se řadí například vyhříváný věnec volantu, klíč s možností personalizace (můžete si uložit několik osobních profilů), sklopné stolky v opěradlech předních sedadel nebo nové držáky nápojů, jež usnadňují otevírání lahví, případně vyjímatelná svítidla u verze kombi.

Základem palety pohonných jednotek modelu ŠKODA OCTAVIA je litrový přeplňovaný tříválec 1,0 TSI s výkonem 85 kW. Vrchol zážehové nabídky je momentálně vyhrazen přeplňovanému čtyřválcí 1,8 TSI se 132 kW. Na straně vznětových jednotek zůstává základem nabídky motor 1,6 TDI (66 kW), silnější provedení nově disponuje nejvyšším výkonem 85 kW. Vrcholný dvouhlitrový motor 2,0 TDI nabízí 110 a 135 kW.

Samozřejmostí je i nabídka pohonu všech kol, dodávaného na přání s motory 1,8 TSI a 2,0 TDI.

Vynikající jízdní vlastnosti modelů OCTAVIA lze ještě více podtrhnout volitelným systémem adaptivních tlumičů DCC (Dynamic Chassis Control), umožňujícím měnit podle potřeby charakteristiku tlumičů ve třech režimech – Comfort, Normal a Sport.

V následujících měsících doplní paletu nabízených modernizovaných verzí také sportovní verze RS s posílenými motory a v neposlední řadě rovněž „outdoorové“ provedení OCTAVIA Scout. Provedenými změnami je OCTAVIA připravena udržet si svoji pozici celosvětově nejprodávanějšího modelu své značky.

Nová maska chladiče lemovaná na dvě části rozdělenými světlomety spolu se širokým nasávacím otvorem ve spodní části předního nárazníku modernizovaný model OCTAVIA opticky účinně rozšiřují.

NEBÁT SE JÍT ZA SVÝM SNEM

Pracuje s největšími hvězdami světového šoubyznysu, jako je Kanye West. Pětatřicetiletý tanečník, choreograf a majitel společnosti JAD Productions Yemi A. D. říká, že za jeho úspěchem nestojí jen talent a vytrvalost, ale hlavně nekonečná motivace a radost z toho, co dělá.

Dnes vás oslovují ke spolupráci lidé v USA, Hongkongu, Dubaji, Tokiu... Přemýšlíte někdy o tom, co toho obyčejného kluka z Liberce, který to v dětství neměl vůbec jednoduché, dovedlo až tak daleko?

Takové myšlenky si uvědomuju hlavně v momentech, kdy se ty velké věci dějí. Třeba když stojím na pódiu na festivalu Coachella před padesáti tisíci lidmi, nebo když letím se svým týmem letadlem do Austrálie, protože nás přes půl planety pozval někdo, komu se líbí, co děláme. Anebo když vidím reakce tisíců fanoušků na YouTube, kteří se dívají na moje

videa a píšou mi, jak je to k něčemu inspirovalo, posunulo. Jsou to momenty, které vnímám trochu absurdně, a zároveň si kladu otázku, proč to nikdo jiný nedělá, když je to vlastně tak snadné!

Kdy jste pochopil, že pohyb a tanec je váš nejpřirozenější talent? Něco, co jde úplně samo?

To jsem věděl fakt odjakživa. Jako malý kluk jsem furt tancoval, slyšel jsem hudbu a už to se mnou šilo. Když u nás v Liberci na sídlišti někdo přitáhl ven kazeták a hrála hudba, děti vždycky

chtěly, abych tancoval. Měl jsem rytmus, když přišla lambáda, učil jsem holky z celého sídliště, uměl jsem předvádět moonwalk Michaela Jacksona a podobně. Cítil jsem se v tom dobře, bylo to pro mě autentické a měl jsem odezvu. Takže je jasné, že mě to bavilo, vždycky vás baví to, za co vás ostatní chválí.

Mnohokrát jste mluvil o tom, že jste neměl úplně růžové dětství, zažil jste chudobu i domácí násilí. Myslíte, že součástí vašeho úspěchu je i fakt, že jste si musel opravdu všechno vydobýt sám?

To je otázka. Je lepší děti zahrnout příležitostmi a postrkávat je, anebo je lepší je nechat, ať si na svou cestu přijdou sami? Já jsem ten druhý případ a asi mě to vedlo k tomu, že jsem nikdy nebyl líný, nevzdával jsem se. Kdysi jsem dělal brigádu na recepci za patnáct korun na hodinu a pomalu jsem si vydělával na první kurzy pro taneční instruktory. A kdybych neměl tu výdrž a vytrvalost, nebo kdybych co týden měnil názor, tak určitě nejsem tam, kde jsem. Určitě je to nějakým způsobem spojené s tím, že jsem si od mládí musel všechno vydobýt a vydřít sám, ale nemyslím, že je to jediný recept na úspěch, těch věcí je víc.

Byly ve vašich teenagerovských předstávách ty vyprodané koncertní haly v USA?

To ne, takhle konkrétní ambice jsem neměl, jen jsem věděl, že se chci co nejdřív osamo-



Yemi připravil choreografii pro performance na Teniskology. "Účinkoval" v ní model SUPERB v barvě Dragon Skin.

A black and white close-up portrait of a man with a short beard and mustache. He is looking directly at the camera with a serious expression. His hands are clasped together, resting against his chin. He is wearing a light-colored shirt and a patterned tie. The background is a plain, light color.

YEMI A. D.

*Od mládí jsem si
všechno musel vydobýt
a vydržet úplně sám.*



statnit a dokázat rodičům, že se dokážu uživit tím, co mě baví, což byla hudba a tanec, ze začátku aerobik, fitness, gymnastika. Oni v tom neviděli perspektivu, ale mě představa, že bych měl nastoupit někam do továrny nebo do kanceláře, děsila. A měl jsem okolo sebe lidi, na kterých jsem viděl, že to jde: svoje trenéry aerobiku. Ptal jsem se sám sebe, jak bych to dělal sám a třeba líp, a i když to bude znít arogantně, měl jsem na ty otázky odpo-

od počátku jsem věděl, že peníze jsou prostředkem ke svobodě. Když se necítíte svobodně, není vám dobře, tam kde jste, a nejste sám sebou, uděláte všechno pro to, abyste to změnil. A já toho chtěl změnit strašně moc. Předem mnou nebyla žádná perspektiva, kdybych nechal věci volně plynout, nečekala by mě zajímavá budoucnost. Odjakživa jsem se chtěl dostat za hranice svého města, svého státu a možná i svých představ.

Odjakživa jsem se chtěl dostat za hranice svého města, svého státu a možná i svých představ.

vědi. V šestnácti jsem žádal o výjimku, abych mohl být akreditovaný lektor, a podařilo se mi ji získat, normálně to jde až od osmnácti. Zkrátka, šel jsem si za svým cílem.

Jak se vám povedlo svoje první vydělané peníze bezhlavě neprohýřit?

Určitě by to pro mě bylo jednoduché, protože jsem k penězům nikdy neměl silný vztah. Ale



Yemi se svými rodiči

Vzpomenete si na svoji první cestu do USA?

Jasně, to bylo poté, co jsem měl za sebou první reklamu na billboardech, vydělal jsem si dost peněz, abych si mohl zaplatit letenku a taneční kurz. Letěl jsem do Los Angeles a bylo mi teprve osmnáct, takže jsem nemohl mít ani řidičák, ani jsem nemohl do žádných klubů. Nikoho jsem tam neznal, takže jsem byl trochu vyděděnec. Ale půjčil jsem si kolo a v těch kalifornských vedrech jsem šlapal do kopců nad Hollywoodem.

Odkdy řídíte - a jak vás to baví? V čem spočívá vaše spolupráce se ŠKODA AUTO?

Řídím od devatenácti a má první cesta byla z Los Angeles do Las Vegas. Byl to docela „záhul“. Poprvé jsem ocenil klimatizaci a myslím, že americké silnice mě dost vyškolily. Ale autoškolu jsem měl pražskou, a to taky nebyl žádný med.

ŠKODA AUTO je hlavním partnerem projektu z naší dílny, který společně se socialMIXERem produkujeme již druhý rok. Je to největší středoevropský veletrh tenisek a urban kultury s názvem Teniskology. Je to úžasný event, který kromě skvělých designů tenisek ukazuje i ty nejkreativnější stránky městské kultury.

Jak pro vás byl důležitý ten první výlet do USA?

Ohromně. V Los Angeles jsem si udělal první instruktorský kurz, abych mohl učit street

dance. To mi pomohlo v Česku, kde v té době nic podobného neexistovalo. Moje kurzy byly okamžitě plné. A protože jsem v Americe navázal důležité kontakty, začal jsem do Česka zvat skvělé tanečníky a choreografy, třeba lidi od Michaela Jacksona, Britney Spears, Justina Timberlikea, Janet Jackson...

Tudy vedla cesta ke Kanye Westovi?

Vůbec ne. Začnu trochu zešíroka: když jsem do Ameriky jezdil a chodil jsem tam na taneční konkurzy, byl jsem frustrovaný tím, že je konečný výběr lidí často ovlivněný věcmi, které nemůžete nijak změnit. Třeba barvou vlasů nebo výškou. Došlo mi, že se nechci odevzdat do rukou průmyslu, který nemohu vlastní píli skoro nijak ovlivnit. Tak jsem se rozhodl změnit strategii a stát se profesionálním choreografem, tedy tím, kdo si může ta pravidla měnit. Tady v Česku pracuju pro různé zahraniční produkce, Praha je malý evropský Hollywood, natáčejí se tu zahraniční filmy a Kanye West tu točil několikrát. Produkční společnost Unit Sofa mně nabídla, abych se ucházel o místo choreografa v jeho novém filmu. Nabídlí mi několik choreografů, on si vybral mě, já pro něj udělal jednu choreografii a on mně za několik dní zavolał, jestli bych mu nepomohl s další choreografií na předávání cen MTV v Los Angeles. Což byla obrovská výzva, která odstartovala naši další spolupráci, a troufám si říct přátelství.

Co jste měl jiného než ostatní?

Co mezi vámi a Westem zafungovalo?

Během situací, které v době naší spolupráce nastaly, jsme se nějakým způsobem sblížili. Když jsem třeba cítil, že mu někdo v jeho bezprostředním okolí lže, tak jsem mu to řekl. Byla to ode mě drzost, ale on to ocenil. Když jsem viděl, že něco nemůžeme stihnout, tak jsem mu to otevřeně řekl. Amerika je postavená na tom, že všechno jde, pokud na to máte dost peněz. Jenomže něco skutečně nejde, fyzikální zákony jsou fyzikální zákony a slunce prostě nevyjde později, než má vyjít. A já mu nikdy nesliboval nemožné. Zdravou míru mojí drzosti a přímocárnosti, ale i konstruktivního odporu ocenil. Díky tomu, že jsem měl za sebou hodně zkušeností a prošel mnoha profesemi, v Americe viděli, že jsem dost flexibilní: musel jsem si tam sám postavit taneční skupinu, management, dokázat hospodařit, sestavovat rozpočty a smlouvy, a to v úplně jiném právním systému než máme tady v Evropě. Člověk se toho jenom nesmí leknout.

V Los Angeles jsem si udělal první instruktorský kurz, abych mohl učit street dance.

Jaké jste měl v dětství hudební vzory?

Já jsem generace MTV. Nikdy jsem neposlouchal rock a metal, vždycky mě bavila taneční muzika, černí interpreti: Michael Jackson, Whitney Houston a další. Nebylo to kvůli barvě pleti, ale stylu. Bavil mě soul, funky, jazz funk.

Máte silné charisma, jak se cítíte před velkou skupinou lidí?

Úplně přirozeně. Když jsem na jevišti, vzbuzuje to ve mně bezprostřednost. Jsem veselý člověk, jsem rád, když se lidi okolo mě smějou, a mám rád, když odcházejí nabití. Po mých lekcích aerobiku a tance jsem vždycky cítil, že ti lidé odcházejí nabití energií, úplně zářili. Tanec je vytrhnul ze všedního života, zablblí jsme si,

slavných osobností, a samozřejmě z té rychlosti byli značně zmatení. Pracoval jsem se dvěma asistenty, jinak bych to nezvládl. A moc mě těší, že se to lidem tak líbilo. Já do toho normálně vedl agenturu a pracoval na svých uměleckých projektech. Za poslední dva měsíce jsme třeba uskutečnili velkou oslavu 10. výročí Googlu v Česku, dvoudenní konferenci pro farmaceutickou firmu MSD, dva velké festivaly pro několik tisíc lidí a mnoho dalších akcí.

Podle čeho si vybíráte spolupracovníky?

No to není vůbec žádná legrace. Když vezmete někoho, kdo má zkušenosti, tak s sebou přinese stereotyp. Když vezmete někoho, kdo



zapotili jsme se, vyplavily se endorfiny, všechno jsme to sdíleli. Když o tom teď mluvíme, vzpomínám si, že zrovna nedávno mi táta říkal, že můj dědeček měl ohromný dar mluvit na lidi. A táta je křesťanský pastor, takže nějaké schopnosti působit pozitivně na lidi asi máme. A zároveň jsme si zachovali upřímnost, což lidé vnímají.

Teď jste se vrátil na české televizní obrazovky v roli hlavního choreografa populární soutěže Tvoje tvář má známý hlas. Co to obnášelo?

Bylo to extrémně náročné. Vymýšleli jsme osm choreografií týdně, což je velmi náročné i pro herce, kteří se musí rychle převtělovat do

má talent, tak s sebou přinese to, že to trochu fláká, a když vezmete někoho, kdo má motivaci, bude do všeho nejspíš strašně hrrr. Takže to musíte nějak rozumně vybalancovat a zkombinovat. Ale jak už jsem říkal, já dávám šanci hlavně lidem motivovaným, ti se rádi učí a zlepšují.

Můžete pracovat kdekoli na světě, co vás drží v Praze?

Prahu miluju. A navíc dneska je jedno, kde jste, pochopitelně se bavím o civilizovaném světě. I když Česko je pořád předměstí, mně tu nic nechybí. Hrdě se hlásím k českým kořenům, hodně jsem se toho tady naučil.

PR
1/1
ŠKOFIN

S námi můžete
pro kapra dál
než do Třeboně.



Když chcete zažít víc

Ultra Diesel chrání motor před tvorbou usazenin.
Snižuje tak náklady na provoz.
Díky vyšší efektivitě provozu i výkonu tak dojedete dál.



Ultra
Diesel

VŽDY PŘIPOJEN

Nové infotainmentové systémy vozů ŠKODA nabízejí uživatelům mnoho užitečných on-line novinek. Aktuální dopravní situace a plánování objízdných tras v reálném čase? Zpravodajství či předpověď počasí v cílové destinaci? Ceny pohonných hmot nebo reálný fotografický náhled trasy? Žádný problém!

ŠKODA AUTO razantně vstupuje do éry digitalizace a v nových infotainmentových systémech nabízí moderní služby, jež zpřijemňují a zjednodušují cestování a využívání vozu a zvyšují bezpečnost posádky. Mobilní online-sloužby ŠKODA Connect se dělí do dvou kategorií. Infotainment Online slouží pro získávání informací a navigaci, služby Care Connect pro asistenci a vzdálený přístup k vozu.

SLUŽBY CARE CONNECT

Care Connect zajišťuje posádce proaktivní služby a vzdálený přístup k vozu. Data jsou přenášena prostřednictvím dedikované SIM-karty, integrované ve voze již z výroby. Vzdá-

lený přístup k vozu prostřednictvím mobilní aplikace nebo webových stránek umožňuje na dálku zjistit aktuální stav auta, například stav paliva v nádrži, zapnutá světla, nebo zda má vůz otevřené nebo zavřené dveře. Pomocí funkce Poslední parkovací pozice lze zobrazit, kde vůz stojí. A funkce Houkání & Blikání aktivuje houkačku a varovné blikáče vozu, díky čemuž vůz snadněji najdete na parkovišti. Systém také umí upozornit zprávu na telefon na spuštění alarmu vozu, či pakliže vůz překročí určenou rychlost nebo opustí definovaný prostor. Tuto funkci jistě ocení všichni rodiče ratolestí s čerstvými řídicími průkazy.

Mimořádně důležitou funkcí je nouzové volání eCall (Emergency Call): to proběhne auto-

matically po nehodě, při níž došlo k aktivaci zádržných systémů, například airbagu. Auto naváže akustické a datové spojení s call centrem, jehož pracovník v případě nutnosti předá potřebné konkrétní údaje složkám IZS a vyšle na místo nehody vůz rychlé zdravotnické pomoci. Tlačítkem na stropním modulu může řidič či spolujezdec nouzové volání spustit i manuálně, dalším tlačítkem lze kontaktovat informační linku ŠKODA. Proaktivní služby zahrnují i vzdálený monitoring technického stavu vozu – pakliže se blíží servisní prohlídka či vůz diagnostikuje závadu, kontaktuje zákazníka automaticky jím předvolený servisní partner s nabídkou možností řešení a termínů.





INFOTAINMENT ONLINE

Služby Infotainment Online jsou u modelu KODIAQ k dispozici pro navigační systémy Amundsen nebo Columbus. Infotainment Online umožňuje posádce využívat online služby v reálném čase.

Prostřednictvím Google Earth™ a Google StreetView™ se plánování trasy v navigačním systému stane vizuálním zážitkem, posádka si navíc u neznámých destinací může ověřit reálnou podobu cíle. Systém také umožňuje jednoduše importovat předplánované trasy a body zájmu. Infotainment Online dodá i přesnou a aktuální předpověď počasí v cílové destinaci i zpravidajské novinky.

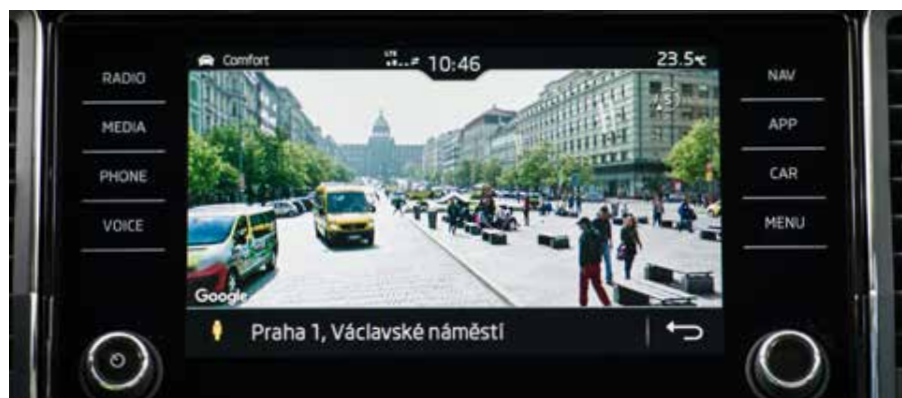
Systém zpracovává aktuální dopravní informace a reálnou dopravní situaci na zvolené trase, v případě dopravních komplikací navrhne navigace vhodnou alternativní trasu.



Aktuální online informace o cenách paliv u jednotlivých čerpacích stanic a přehled obsazenosti a dostupnosti parkovacích míst.

DIGITAL LAB

ŠKODA posílila svou vývojovou kompetenci na poli digitalizace vybudováním specializovaného pracoviště Digital Lab v Praze, na němž kreativní týmy zkoumají a vyvíjejí nové obchodní modely. Cílem je ještě silnější zapojení digitálních technologií do dosavadní hlavní činnosti automobilky ŠKODA a vývoj inovativních řešení, souvisejících s konektivitou a moderní mobilitou v 21. století. S moderními službami pro individuální mobilitu chce ŠKODA vstoupit do nových oblastí podnikání. Pilotní fáze fungování Digital Labu probíhá do konce roku 2016, následně pracoviště zahájí plnou činnost jako samostatná obchodní jednotka společnosti ŠKODA AUTO. V Digital Labu vyvíjejí kreativci z různých oblastí, nezávisle na značce samé a podobně jako v inkubátoru nebo vývojovém centru, nová řešení, která pak automobilka bude moci realizovat v praxi. Digitalizace, konektivita a nové služby související s mobilitou patří mezi základní pilíře Strategie 2025. Cílem ŠKODA AUTO je vyvíjet pro zákazníky zcela nová řešení mobility a služby, díky nimž bude život v každodenním provozu jednodušší, efektivnější, pohodlnější a bezpečnější.



3 SIMPLY CLEVER DOPLŇKY



PHONEBOX S INDUKČNÍM DOBÍJENÍM

Aby se telefon s internetovým připojením nevybil a přitom byl stále po ruce, nabízí ŠKODA odkládací Phonebox s indukčním dobíjením dle Qi standardu a s posílením signálu telefonu přes vnější anténu vozu.



WI-FI HOTSPOT

U multimediálních systémů Amundsen a Columbus je rovněž možné přes LTE-Modul integrovat do vozu SIM-kartu a využívat Wi-Fi hotspot s rychlým internetovým připojením pro celou posádku vozu.

INTERKOM

S využitím mikrofonů a reproduktorů přenáší systém hlas řidiče a spolujezdce, digitálně oprostěný od šumů, na zadní sedačky. Řidič se tak může plně soustředit na jízdu bez zvyšování hlasu či otáčení hlavy pro srozumitelnou komunikaci, např. ve vyšších rychlostech.



ZABEZPEČENÍ DATOVÝCH PŘENOSŮ CARE CONNECT

Pro komunikaci mezi infrastrukturou a vozem je použita privátní VPN síť dodavatele konektivity, která je zabezpečena a data jsou šifrována. Řešení jako celek je zabezpečeno dle nejnovějších bezpečnostních standardů. ŠKODA AUTO vnímá, že bezpečnost nemá jednorázové řešení, ale jde o proces neustálého vylepšování, zdokonalování a přizpůsobování aktuálním trendům.



OCHRANA OSOBNÍCH ÚDAJŮ U CARE CONNECT A ECALL

Pro ŠKODA AUTO je ochrana dat zákazníků na prvním místě. K nakládání s osobními údaji a jejich ochraně využívá aktuálně dostupné technologie s vysokým stupněm zabezpečení a samozřejmě při tom splňuje veškeré platné legislativní požadavky. Všechna nutná jednorázová předání dat se dějí vždy se souhlasem zákazníka, který je podmínkou aktivace služeb Care Connect. Služba eCall je dle legislativních požadavků aktivní automaticky, zákazník podepisuje souhlas s podmínkami při objednání či převzetí vozu.

KUMHO TYRE⁷
Better, All-Ways

**Také v zimě sázíme
na bezpečnost!**

**Top kvalita,
přesvědčivá cena**



Zimní pneumatiky Kumho vás dovezou bezpečně k cíli – ve všech zimních podmínkách, ať už na sněhu, v dešti nebo na suché silnici. Pneumatiky Kumho poskytují vysokou kvalitu a spolehlivost, a proto vozidla renomovaných výrobců automobilů vyjíždějí z továren vybavená pneumatikami Kumho. A cena je také přesvědčivá.

 www.kumhotire.com



CESTOVAT FOTIT INSPIROVAT



Czech Vibes. Dvě dívky, které spojila vášeň pro cestování, fotografování – a internet. Staly se výraznými osobnostmi Instagramu, kanálu YouTube a Facebooku, kde publikují svoje fotografie, videa i hudební sety z různých konců světa – od Jeseníků po Island.

Markétě Poláškové je 25 a pochází z Olomouce, kde studuje na Filozofické fakultě Univerzity Palackého. Magdaléně Fukanové je 22, bydlí v Brně a studuje Přírodovědeckou fakultu Masarykovy univerzity. K profesionálnímu focení a natáčení videí se dostaly nejprve jako nadšené amatérky, dnes mají na Instagramu skoro třicet tisíc sledujících a publikovaly na něm téměř 50 tisíc fotografií. Ke spolupráci je oslovuje stále víc firem – jako je tomu i v případě automobilky ŠKODA AUTO. „Se Škodovkou spolupracujeme na cestovatelském seriálu, který se publikuje na YouTube kanálu ŠKODA AUTO Česká republika. Na pár dní vždy jedeme s vozem ŠKODA objevovat krásy naší země, a zároveň přitom vytvoříme několikaminutový klip, který je vždy na určité téma,“ vysvětluje Magdaléna. „V létě jsme vyjely do Jeseníků, poté jsme byly na

Pálavě a na podzim v Českém Švýcarsku. Lokace dalších dílů nesmíme předem prozradit, ale jsou to opravdu zajímavá místa. Řízení nás baví, takže i z této stránky si to hodně užíváme.“

Název Czech Vibes vymyslela Markéta na túře v Alpách. „Potřebovaly jsme název, pod kterým bychom mohly jako duo vystupovat. Czech mělo upozorňovat na to, odkud jsme, a Vibes v překladu něco jako pozitivní vlny v abstraktním slova smyslu. Už od začátku nám to strašně hezky znělo a ještě v ten stejný den jsme si založily stejnojmenný profil na Instagramu, kde jsme začaly publikovat naše první fotky. Název se hned uchytil i jako hashtag #czech_vibes, který dnes čítá téměř 50 tisíc fotografií,“ říká Magdaléna. Od založení „značky“ Czech Vibes před dvěma lety spolu tvůrčí dvojice procestovala křížem krážem Českou republiku – a osm dalších států. „Mezi ty nejvzdálenější patří portugalský ostrov Madeira a Island. Přírodu daleko od civilizace však nacházíme i tady u nás. Často se pohybujeme třeba v Jeseníkách nebo na jižní Moravě, kde je takových skrytých míst spousta. Stále se vracíme do našeho oblíbeného tajného lesa, kde si najdeme v každou roční dobu to své,“ usmívá se Markéta.

Pro obě dívky je cestování, fotografování a natáčení videí především zábava a radost. „Je to takový hodně velký koníček. Snažíme se to nějak skloubit se školou, ale příležitostí je čím dál tím víc a Czech Vibes se pomalu mění ze zábavy na full-time práci, kdy tím trávíme každou naši volnou chvíli,“ říká Markéta. Přeměnu ze zábavné kratochvíle na profesionální práci zaznamenaly postupně. „Byl to spíš konzistentní vývoj než určitá událost, která by zapříčinila momentální stav. Primární cíl však nebyl uživit se tím, ale spíše se věnovat něčemu, co má pro nás opravdu smysl a hlavně nás to neuvěřitelně baví,“ říká Magdaléna.

Přestože se na internetové síti pohybují s bravurní jistotou, mají i spoustu zahraničních vzorů, které je inspirují. „Nemusí to být třeba ani





*Naším cestovatelským snem je uskutečnit
nějaký delší roadtrip po Skandinávii
s následnou výpravou na Island.*





Pro obě dívky je cestování, fotografování a natáčení videí především zábava a radost.

fotografové či videomakeři, ale osobnosti, které nás inspirují životním stylem a svými myšlenkami. Ale co se týče fotek, tak největší inspirací je pro nás Daniel Kordan a ve videích Erik Knutson," říká Markéta a Magdaléna ji doplňuje: „Sledujeme spíše sociální sítě daných lidí, než nějaké inspirativní weby. Samozřejmě na Instagramu hltáme každodenně nové příspěvky od mnoha fotografů ze zahraničí i domova.“

Kromě publikování působivých fotografií přírody mají Markéta s Magdalénou ještě jeden cíl: inspirovat lidi, aby trávili méně času v kanceláři nebo u počítače a vydali se stejně jako ony za dobrodružstvím do přírody. „Myslíme, že inspirací pro ostatní může být v našem případě i to, že jsme dvě holky, a zvládneme jezdit autem samy napříč Evropou i projet jih a západ Islandu, což považujeme za jeden z našich nejlepších cestovatelských zážitků za poslední rok," říká Magdaléna.



A co je podle nich při cestování za dobrodružstvím nejdůležitější? Obě dívky se shodují na tom, že peníze jsou až tou méně podstatnou věcí. „K tomu, aby člověk mohl cestovat po světě, aspoň z našeho pohledu, je potřeba mít nějakého parťáka, se kterým ty zážitky a chvíle můžete sdílet. A proto nás to tak baví. Cestovat odděleně by nás vůbec nenaplněvalo. Žádné jazykové nebo kulturní bariéry jsme prozatím nepocítily, ale možná na to budeme mít jiný názor, pokud pojedeme někam dál než jen do Evropy. Otázka peněz je velmi relativní. Záleží na tom, zda vystoupíte ze své komfortní zóny a budete cestovat téměř zadarmo, nebo si to budete chtít víc užít a investujete do toho víc,“ říká Markéta.

Na otázku, co je jejich stimulem, když jsou vyčerpané cestováním, odpovídají unisono: hudba. „Posloucháme ji nonstop a všude. Vytváříme si speciální playlisty na každou cestu, a písničky pak máme spojené s tím daným místem. I díky této naší velké vášni jsme vytvořily na YouTube hudební kanál Czech Vibes Sound, který přerostl až v takovou hudební komunitu,“ říká Markéta.

Svoje cesty – jako moderní ženy 21. století – plánují podle Instagramu a Google Maps. Na Instagramu si vyhledávají zajímavé lidi, kteří v dané lokalitě bydlí a velmi dobře ji znají. Za velmi užitečný nástroj označují také hashtagy daného místa a označení lokality u fotek. „Mapy nám pak přiblíží terén a dostupnost. Je sice trochu zdlouhavější procházet místa přímo v mapách, ale občas narazíme na poklady. Cestu sice naplánovanou většinou máme, ale improvizujeme téměř vždy. Musíme reagovat na zvraty v počasí, objížďky, atd. Každopádně počasí je pro nás velice důležitý faktor. Dokáže z obyčejného místa udělat pohádkovou krajinu, a zároveň toho dokáže i hodně pokazit,“ říká Magdaléna. Cestování je pro obě mladé ženy především o objevování a poznávání neznámých míst.



Cestu sice naplánovanou většinou máme, ale improvizujeme téměř vždy.

„Míst, které tady u nás doma nemáme a jsou pro nás atraktivní z fotografického hlediska. Přidaná hodnota k tomu je samozřejmě i poznávání dané kultury. Cestování má na nás jednoznačně pozitivní vliv, i když je to pro nás občas únavné – třeba čekání na letištiích, to opravdu není naše oblíbená část výletu,“ usmívá se Markéta. A jaký je jejich dosud nesplněný cestovatelský sen?

„Bavilo by nás vydat se na nějaký delší roadtrip, který by zahrnoval více severovýchodních zemí v Evropě. Finsko, Švédsko, Norsko a Island,“ uzavírá Magdaléna.

https://www.instagram.com/czech_vibes

INZERCE

PIKATEC®
NANOTECHNOLOGY & ENERGY

Darujte svému miláčkově pod stromeček nanoskosmetiku



CERAMIC PROTECTION PACK

Unikátní patentovaná sada, určená na vyčištění a ošetření laku a skel automobilu, kterou si dokáže každý aplikovat sám, nebo si jej může nechat ošetřit v autorizovaných centrech, **1 499 Kč**




DIAMOND PROTECTION PACK

Luxusní sada s extrémními vlastnostmi. Určená na vyčištění a ošetření laku, skel a kol automobilu, kterou si dokáže každý aplikovat sám, nebo si jej může nechat ošetřit v autorizovaných centrech, **3 499 Kč**



www.pikatec.cz

Vyvinuto ve spolupráci s:

 TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
www.tul.cz

DALŠÍ DÁVKA EMOCÍ

ŠKODA SUPERB ztělesňuje nejen luxus a eleganci, ale také vytríbenou jízdní dynamiku, kterou výrazným způsobem vyzdvihuje nově nabízená výbava SportLine. A to nejen opticky.

ŠKODA SUPERB SportLine byla veřejnosti poprvé představena v minulém roce, kde na sebe, jakožto hvězda mladoboleslavského stánku na mezinárodním autosalonu ve Frankfurtu, strhávala zaslouženou pozornost. Sníženou siluetu a dramaticky řezané kontury bílého vozu zvýrazňovala v záři reflektorů výstaviště nádherná černá 19palcová kola z lehkých slitin s lesklými stříbrnými akcenty.

Dnes představuje SUPERB v provedení SportLine samostatnou, dynamičtější alternativu k luxusní verzi Laurin & Klement. K dispozici je v obou karosářských verzích a s výjimkou základního zážehového motoru také se všemi ostatními nabízenými pohonnými jednotkami. Tato sportovně zaměřená

verze je dalším stupněm individualizace modelu SUPERB. V bohaté standardní výbavě vozů ŠKODA SUPERB jsou navíc připraveny například alcantarové výplně dveří nebo černý stropní panel či elektricky nastavitelná sportovní sedadla v kombinaci kůže/alcantara s kontrastním stříbrným prošíváním. Tímto elegantním, a přitom velmi nápadným akcentem jsou zvýrazněny také vkládané koberce, řadič páka, resp. páka voliče automatické převodovky, stejně jako sportovní tříramenný multifunkční volant se zploštělou spodní částí věnce. Dalším vítaným prvkem v interiéru je ambientní LED osvětlení tvořené světelnými vodiči ve dveřích a na palubní desce, jehož barvu lze vybírat z nabídky deseti odstínů.







Charakter verze SportLine si může řidič nastavit pomocí systému volby jízdního režimu.

Zatímco interiér vozu ŠKODA SUPERB SportLine si zachovává sportovně luxusní pojetí, výzývavý exteriér hraje jednoznačně na dynamickou notu. Leskle černé prvky, jako lakovaný rámeček masky chladiče, dekorační lišta ve spodním otvoru pro vstup vzduchu, kryty vnějších zpětných zrcátek, rámečky bočních oken, ochranné lišty na dveřích nebo vsazený zadní difuzor, vytvářejí působivou kombinaci ostrosti a jemnosti. Vnější vzhled rovněž utváří osm unikátních barev, z nichž vyčnívá zejména exkluzivní zlatá Dragon Skin, kterou je lakován také automobil na připojených fotografiích. Dramatičnost provedení SportLine dodávají i skla s vyšším tónováním SunSet a osmnáctipalcová kola z lehkých slitin Zenith v odstínu Platinum (součástí volitelné výbavy jsou ale též antracitová 19palcová kola Vega z lehkých slitin).

ŠKODA SUPERB SportLine však není jen efektním vozem s bohatou výbavou, ale také vozem připraveným nabídnout více zážitků při dynamické jízdě. Sportovně orientovaní řidiči jistě ocení zejména o 15 milimetrů snížený podvozek, díky němuž se provedení SportLine s větším nadšením vrhá do zatáček. V provedení SportLine se ideálně hodí zejména nejvýkonnější provedení nabízející výkon 206 kW, který je standardně přenášen na všechna kola prostřednictvím dvouspojkové převodovky DSG. Tato verze je nejdynamičtější sériovým vozem ŠKODA všech dob a svému řidiči poskytuje neobyčejnou dávku komfortu a nefalšovaného potěšení z dynamické jízdy.

Vynikající jízdní vlastnosti modelu SUPERB SportLine jdou z větší části na vrub jeho vyladěné kinematice, ovšem svou měrou přispívá

také elektronická uzávěrka diferenciálu XDS+, kterou znají zejména majitelé modelu Octavia RS, a ve dvou stupních vypínatelný stabilizační systém systém ESC. Přepracovaný podvozek, který může být doplněn aktivními tlumiči DCC, současně omezuje naklánění karoserie. Těsnější spojení s vozem zprostředkuje také volitelně dodávané progresivní řízení s proměnným posilovým účinkem.

Charakter verze SportLine si může řidič nastavit podle svých požadavků pomocí standardně dodávaného systému pro volby jízdního režimu. Volit lze tradičně mezi nastaveními Normal, Eco, Sport a Individual a tento systém upravuje charakteristiky řídicí jednotky motoru, řízení, klimatizace, reakce volitelně nabízené převodovky DSG a v neposlední řadě i zmiňovaných aktivních tlumičů.



Sportovní sedadla, stejně jako černé kryty vnějších zrcátek, jsou jen příklady specifických designových odlišení verze SportLine.



Sportovní volant zajišťuje pevné spojení řidiče s vozem. Na displeji infotainmentu se mohou přehledně zobrazovat individuálně zvolené informace související s jízdou.

Modrý Maurícius

EXOTIKA DOSTUPNÁ KAŽDĚMU

Dítě
do 7 let
zdarma

15% sleva
First moment

★★★★

THE RAVENALA *attitude*

Mauritius

Maurícius je ideální rodinnou destinací. Čeká Vás pohodlný let Airbusem A380 společnosti Emirates s odletem z Prahy nebo Vídně. V hotelech **Zilwa Attitude****** a **Ravenala Attitude****** se těšete na prostorné pokoje, vyhřátý oceán, usměvavý 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 kulturu ostrova Maurícius na výletech s českou delegátkou. Osobně jsme navštívili a poradíme Vám.



Rodinnou dovolenou na míru sestaví specialistky na Maurícius

Iveta Mlejnská, tel.: 724 730 008 | Barbora Víšková, tel. 724 065 776

Poskytujeme **slevu 15%** při objednávce více než 65 dní před odletem

www.Modry-Mauricius.cz

DĚTSKÉ SNY

Auta jezdící na brambory. Auta s lustry a palandami. Děti kreslí své sny o automobilech budoucnosti. Komentuje je šéfdesignér společnosti ŠKODA AUTO Jozef Kabaň.

Děti očekávají od auta něco jiného než dospělí. Děti obvykle vidí své okolí ze zadního sedadla. Nejdůležitější věcí při cestování je tedy nějaká zábava. A co se týče udržitelné mobility v budoucnosti, mají své vlastní, a často velmi originální nápady. Tři děti školního věku nakreslily, jak si před-

stavují automobily svých snů. Šéfdesignér společnosti ŠKODA AUTO Jozef Kabaň (43), sám otec dvou dětí ve věku žáků základní školy, si jejich kresby prohlédl a nápady, které v nich našel, komentoval v souvislosti s koncepty současných vozidel i automobilů budoucnosti.



Tabea, 8 let: „Domov mimo domov“

„Přála bych si mít auto, které by bylo maličké zvenku a hodně velké uvnitř. Pak bychom nemuseli trávit čas hledáním místa na parkování, a přitom bychom měli spoustu místa na zavazadla i pro sebe.“



Jozef Kabaň:

„Obrázek, který namalovala Tabea, vyjadřuje podle mne příjemný, uklidňující svět. Rodiče sedí pod lustrem a pochutnávají si na nějakém dortu, děti leží na palandách a čtou si. Dokonce mají bazén na střeše. Auto je uvnitř jako velký domov. Zvenku však působí odlišným dojmem, protože myšky jsou čilé, rychlé a malé. Ten obrázek se mi líbí, protože určitým způsobem vyjadřuje DNA značky ŠKODA: Auto má být zvenku co nejvíce kompaktní, zatímco interiér by měl být velkorysý a poskytovat maximum prostoru pro zavazadla.“

Prostor sám o sobě však nemá vlastní vnitřní hodnotu. Musíte ho využívat s rozmyslem. Lidé musejí být schopni něco s ním udělat. U automobilů, kde je prostor obzvlášť cennou komoditou, je to ještě důležitější. Myslím si, že toto je ještě možné zlepšovat. Musíme sledovat, co děti a dospělí ve spojení s prostorem chtějí. Při navrhování interiérů našich vozidel musí být jejich přání naším standardem. Dobře vymyšlené koncepty nám dovolují vytvářet prostor, aniž bychom museli zvětšovat vnější rozměry auta.“

Elias, 10 let: „Virtuální kokpit“

„Moje auto snů je pořád připojené k internetu. Všechno je automatické, lidé vidí z kokpitu vše, co se děje. Nebo, pokud chcete, můžete se uvelebit před televizí, která je součástí auta.“



Jozef Kabaň:

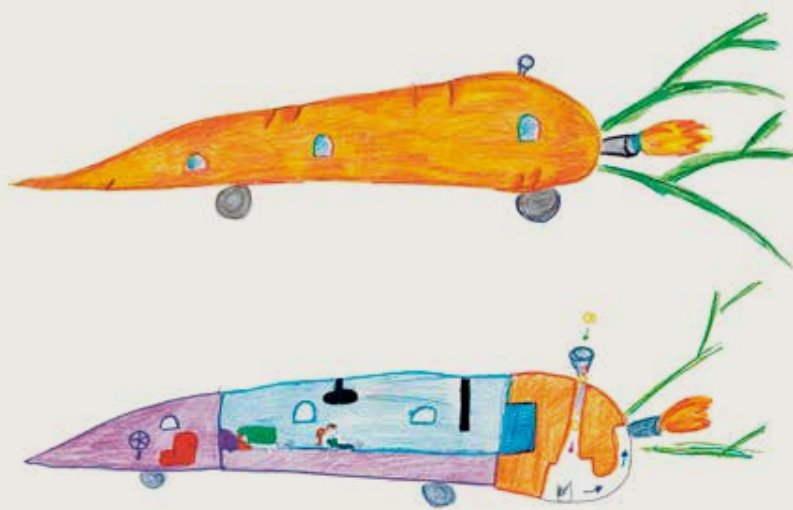
„Eliasův výkres připomíná kokpit v letadle. Obzvláště se mi líbí jeho perspektiva. Interiér vypadá jako řídicí centrum pro řidiče vybavené nejmodernější technikou. Případá mi překvapivé také to, že monitor je nakreslený ve stejné velikosti jako vnější svět. Skutečný a virtuální svět tak mají stejnou hodnotu. Spojení v digitálních sítích už hraje v našich životech důležitou roli. Máme stálý přístup k informacím a vědomostem. A v budoucnu to bude ještě výraznější. Takže pro mě je stále důležitější nabízet lidem v autě pouze informace, které jsou pro ně obzvláště užitečné v danou chvíli. Jako výrobci automobilů se musíme nejprve ptát, které údaje jsou pro cestující ve vozidle důležité a kterými se nemusíme zabývat. Nejvyšší prioritou pro nás musí být zajištění pocitu bezpečí a jistoty lidem ve vozidle, nesmí se v něm vytvářet prostředí naplněné stresem a úzkostí!“

Sophia, 11 let: „Mrkev, která se řídí sama“

„Moje auto snů vypadá jako mrkev. Jako palivo však používá brambory. Umí jezdit úplně samo, takže když jste v něm, můžete si pouštět filmy. Nebo si můžete zdřímnout na některé z postelí.“

Jozef Kabaň:

„Sophia nakreslila spoustu podrobností svého auta snů. Je jasné, že automatické řízení vozidla považuje za pozitivní vlastnost. Použila také velmi teplé barvy; auto je zřetelně místem radosti. Vytvořila obrázek s velmi silným důrazem na přírodu. Její kresba je odrazem povědomí o skutečnosti, že se k životnímu prostředí musíme chovat s úctou. Značky, které chtějí být úspěšné, musejí také převzít odpovědnost za přírodu. Proto je naše práce na alternativních systémech pohonu tak důležitá. Nová pojetí pohonu také nabízejí velké příležitosti k pokrokům v designu. Nemyslím si však, že by nové pohony vedly ke zrodu úplně odlišného typu designu vozidel. Lidem se líbí proporce a klasický vzhled automobilu. I v budoucnosti budeme stále vyrábět auta pro ty, kdo jimi jezdí, podle jejich snů a přání. Naší úlohou je plnit tyto lidské touhy - bez ohledu na to, jakou technologii pohonu v daném vozidle právě použijeme.“





LÉTAJÍCÍ PALÁC



Obří dopravní letoun Airbus A380 je dnes jedním ze symbolů globální letecké přepravy. Má dvě paluby pro 526 pasažérů, ale teoreticky by dokázal přepravit až 855 cestujících. O jeho vývoj se vedly spory, letiště kvůli němu musela upravit nástupní mosty, brány, mnohde i pojižděcí dráhy. A i dnes, po deseti letech provozu, přitahuje pozornost leteckých fanoušků na celém světě.



První kroky k letounu, který dnes známe pod označením A380, byly podniknuty snad až překvapivě dávno. Už v roce 1988 se projekční tým Airbusu, vedený tehdy konstruktérem Jeanem Roederem, začal zabývat myšlenkou na velkokapacitní dopravní letoun, který by byl odpovědí na předpokládaný mohutný rozvoj letecké dopravy v budoucnosti a na nastupující trend ve snižování nákladů. Nový stroj měl být vyvrcholením produkční řady evropského Airbusu a současně letounem, jímž Airbus vezme žezlo největ-

šího dopravního letadla americkému Boeingu a jeho proslulému Jumbu, Boeingu 747. Sázka na maximální přepravní kapacitu cestujících nebyla rozhodně bez rizika, neboť názory na nejvhodnější způsob snižování přepravních nákladů se výrazně lišily. Přibližně v době, kdy tehdejší projekt Airbus UHCA získával své první mlhavé obrysy, se do projektů obdobných letounů pustily i společnosti Boeing a McDonnell Douglas. Ani Boeingův typ NLA (New Large Plane), ani projekty MD-12X či MD-XX společnosti McDonnell Douglas, jež byly srov-

natelné s projektem UHCA, totiž pod náporom svých kritiků neopustily rýsovací prkna a obrázkovky počítačů.

Je celkem málo známo, že poté, co Boeing zavrhl svůj NLA, v lednu 1993, zahájil společně s některými společnostmi, které byly tehdy součástí konsorcia Airbus, práce na studii dalšího velkokapacitního stroje pod označením VLTC (Very Large Commercial Transport). Zda mělo jít o pokus spojit následně pro tento segment trhu síly s Airbusem, to už dnes ne zjistíme. Každopádně studie byla ukončena o dva roky později. Jednak analytici Boeingu doporučili jít spíše cestou vedoucí k současnému Dreamlineru, jednak Airbus byl se svým projektem, tehdy již označeným A3XX, mnohem dále. O vývoji obřího letadla bylo u Airbusu definitivně rozhodnuto v roce 1996, v roce 2000 pak dostal projekt A3XX s pevnými padesáti objednávkami definitivně zelenou a byl překřtěn na A380.

JAK A380 PŘICHÁZÍ NA SVĚT

Místem konečné montáže A380 je Toulouse, město s obrovskou leteckou tradicí, a tudíž také s dostatkem kvalifikovaných pracovních





Obchodní třída na palubách Airbusů A380 zpravidla nabízí plně polohovaná sedadla typu flat-bed a k tomu odpovídající luxusní zázemí. Nahoře obchodní třída v A380 společnosti Emirates, dole pak totéž v podání Asiany.



V A380 najdete vše: Od Private Suites ve First Class až po více prostoru a individuální osvětlení v Economy Class.

sil. Procházet se po Toulouse je něco jako listovat v katalogu vystavovatelů na Aerosalonu Le Bourget. Honeywell, Rockwell Collins, General Electric, Goodrich, Pratt & Whitney, všichni tady mají své kanceláře, všichni mají svůj podíl na A380. Než se však všechny části letadla sejdou v Toulouse k finální montáži, musí urazit dlouhou cestu Evropou.

Německo, Francie, Velká Británie, Španělsko a také Belgie si rozdělily výrobu mezi sebe tak, že jednotlivé části procestují více než 2000 km napříč Evropou. Po řekách, po moři, po silnici i letecky se převážejí zkompletované montážní celky jako křídla, části trupu, stabilizátor či směrovka.

Křídla jsou patrně nejrozměrnější částí, která se vyrábí daleko od Toulouse, a to ve waleském Broughtonu. Jedno křídlo ještě bez klappek, náběžných hran a pylonů váží 40 tun. Na

speciálně vyrobeném podvalníku a po uzavřené silnici křídlo nejprve cestuje k řece, kde se přeloží na říční loď. Poté urazí 35 km po proudu řeky Dee do přístavu, kde se opět překládá na námořní loď, a pak se vydá na dlouhou cestu do přístavu Pauliac ve Francii.

Ve Španělsku se vyrábí stabilizátor, směrovka a nepřetlaková ocasní část trupu z uhlíkových vláken. To jsou části, které se dobře vejdou do nákladního prostoru speciálního transportního letadla Beluga, a mohou se tedy přepravovat letecky.

V Nantes ve Francii se vyrábí kokpit, střední část trupu a také vstupy vzduchu do motoru. Ty mají průměr 3,2 metru, tedy stejně jako průměr trupu Airbusu A320. Po Loire pak díly putují do Saint Nazaire a potom dále po moři. Přední a zadní sekce trupu se vyrábějí v Hamburku. Zde se kompletuje zadní část trupu,

NA SLOVÍČKO S ČESKÝM KAPITÁNEM A380

Světové nebe brázdí na 150 obřích letadel Airbus A380, ale do kokpitu se za deset let provozu vypracoval jediný Čech, kapitán David Hecl, který také dovedl A380 do Prahy při premiérovém letu na pravidelné lince z Dubaje. Položili jsme mu několik otázek:

Přilet do Prahy měl pro Vás určité speciální nádechy. Jak se Vám přistávalo?

Přistávalo se mi tu skvěle. I když trošičku nervózní jsem byl, protože to bylo moje první přistání na ruzyňském letišti po dlouhých sedmi letech. Navíc poprvé v roli kapitána A380 společnosti Emirates, a ještě na jeho prvním letu na lince do Prahy.

Pilotovat A380 z levého sedadla je jistě zážitek. Dá se to srovnat s jinými dopravními letouny?

Tohle letadlo je skvělé. Na to, jak je velké, jakou má hmotnost a setrvačnost, mi přesto jeho řízení připomíná třeba létání s mnohem menším Airbusem A319. Člověk vůbec nemá pocit, že letí s něčím tak velkým, jako je A380.

Je pro vás dnes těžší řídit obří dopravní airbus, nebo automobil?

Po dvaceti letech profesionálního létání už mi nyní připadá, že je často snazší řídit velké dopravní letadlo než automobil v současném provozu. Ale když jsem začínal létat, bylo to samozřejmě naopak.

Dá se vaše „kancelář“ v A380 srovnat s jinými dopravními letouny?

Kokpit A380 je jedinečný. Luxusní, prostorný a nádherně tichý. Skvěle ergonomicky vyřešený, zkrátka kvalita. Kokpity všech A380 jsou navíc naprosto identické, nemusím přemýšlet, v jakém stroji zrovna sedím. Prostě nádherná.



Kapitán David Hecl (vlevo) a první důstojník Khaled Belarshad (vpravo) v kokpitu Airbusu A380 společnosti Emirates.



lakuje kýlová plocha, která jako jediný díl přichází do Toulouse již s finálním zbarvením, a kompletuje se zde rovněž vybavení kabiny. V Brémách se v prostorách bývalé továrny Focke-Wulf vyrábějí klapky.

A pak už všechny stavební bloky čeká jen velké finále v Toulouse, v hale Jeana-Luca Lagerdere na toulouském letišti Blagnac, která je jednou z největších staveb světa. Je 500 m dlouhá, 250 m široká a 46 m vysoká.

Seďm největších částí letounu, které doputovaly na místo konečné montáže, se nejprve v centrální montážní stanici musí pomocí laserových zaměřovačů přiblížit k sobě s přesností na 0,4 mm, aby nakonec vytvořily jeden celek. To není tak jednoduché, uvědomíme-li si, že mluvíme o částech velkých desítky metrů a vážících desítky tun. Vytlačení z montážní stanice je pak první push-back, který letadlo zažije. Na první pohled mu chybějí už jen motory. Společně s jejich montáží pak probíhá instalace hydraulických a elektrických systémů i jejich testování. Zkoušejí se veškeré pohyby nejen řídicích ploch, ale rovněž zavírání podvozků, dveří a podobně.

Po opuštění montážní linky probíhá na volné ploše přetlaková zkouška, zkouška motorů i zkouška všech systémů letadla. Ještě před

Než se A380 poprvé postaví na ranvej, jeho hlavní konstrukční součásti nacestují napříč Evropou více než 2000 km.

finálním nástřikem, tedy v zelené základové barvě, proběhne první zálet. V základové zelené barvě pak také odlétá A380 zpět do Hamburku na poloostrov Finkenwerder, kde v hale lakovny o rozměrech 213 x 105 metrů dostane hotový stroj zbarvení dle přání objednatele.

KOMFORT V OBLACÍCH

Vnitřní uspořádání A380, definující z velké části pohodlí a komfort cestujících, je do velké míry závislé na letecké společnosti, která letoun provozuje. Například letadlo společnosti Emirates, jež létá na lince do Prahy, umožňuje v dané konfiguraci pojmout na palubu 519 pasažérů, z toho 429 jich může letět v ekonomické třídě na hlavní palubě. Na horní palubě, která nabízí skutečný luxus v oblacích, pak je k dispozici 76 míst v obchodní třídě a 14 v první třídě.

I ekonomická třída v podání Emirates ale nabízí vcelku pohodlné sezení (i člověk vyššího

vzrůstu si může za letu natáhnout nohy) či zábavní systém Ice s digitálními širokoúhlými obrazovkami. V něm lze volit z 2500 kanálů s filmy, TV programy, hudbou a především v poslední době snad nejoblíbenějším „entertainmentem“ – živým přenosem obrazu z kamer na povrchu letadla. Můžeme jen doporučit!





CHRAŇTE SVOU GARÁŽ PŘED ZLODĚJI

Svůj automobil si obvykle proti krádeži zabezpečujeme, ale myslíme také na zabezpečení garáže, kde svého motorového miláčka parkujeme?

DOSTAT SE DO GARÁŽE JE PRO ZLODĚJE HRAČKA

Podle policejních statistik jsou garáže jedním z nejčastěji zloději navštěvovaných objektů. V garáži lidé uskladňují vedle automobilu či motorky také kolo, lyže, zahradní nářadí, pneumatiky a další cenné věci. Přesto bývají garážová vrata velmi špatně ochráněna před vniknutím, a tak není divu, že působí na zloděje doslova jako magnet. Standardní zámky ke garážovým vratům jsou často zlodějům k smíchu. Vždyť u vstupních dveří má dům zámkovou vložku bezpečnostní třídy 4 a na garážových vratech obyčejnou vložku či mechanickou závoru, kterou lze vytrhnout i rukou.

JAK SI GARÁŽ ZABEZPEČIT?

Společnost Construct, výrobce mechanického zabezpečení vozidel proti krádeži, představila letos spolehlivý ochranný prostředek vašich garážových vrat – Construct Garage Lock. Zabezpečení chrání vrata proti násilnému vniknutí do garáže a odcizení uložených cenných věcí. Garážová vrata se zamčeným Construct Garage Lockem neotevřete zvenku ani zevnitř. Zařízení je použitelné primárně na vrata sekční, ale je možné použít také na vrata posuvná, průmyslová, skládací a výklopná. V nabídce jsou dva typy zařízení, které se liší tím, z které strany garážových vrat se zabezpečení ovládá.



pečení chrání vrata proti násilnému vniknutí do garáže a odcizení uložených cenných věcí. Garážová vrata se zamčeným Construct Garage Lockem neotevřete zvenku ani zevnitř.

Zařízení je použitelné primárně na vrata sekční, ale je možné použít také na vrata posuvná, průmyslová, skládací a výklopná. V nabídce jsou dva typy zařízení, které se liší tím, z které strany garážových vrat se zabezpečení ovládá.

1) Zámek s vnitřním ovládáním

– univerzální zámek na většinu vrat od známých výrobců v ČR



2) Zámek s venkovním ovládním

– zámek pouze na vrata, která mají sílu lamely 40 mm
Cena zabezpečení Construct Garage Lock činí 2420 Kč vč. DPH, tato cena je bez dopravy a montáže.

SNADNÁ OBSLUHA, JISTOTA, ŠPIČKOVÁ ZÁMKOVÁ VLOŽKA

Na mechanické zabezpečení Construct Garage Lock je poskytnuta prodloužená záruka na 5 let. Construct Garage Lock má snadnou obsluhu. Otočením klíče v zámkové vložce dojde k zasunutí jisticího čepu do krytky

umístěné na vodící kolejnici vrat. Použité materiály vynikají vysokou odolností proti překonání, kterou zvyšují bezpečnostní zadržovací šrouby. Zařízení odolává tepelným i chemickým vlivům, nemění své vlastnosti ani po podchlazení tekutým dusíkem. Zámková vložka je odolná vůči destruktivním (např. vytržení jádra vložky, odvrtání, vyhatání planžetou...) i nedestruktivním metodám (např. metoda Bump-key). Zámková vložka splňuje podmínky norem ČSN EN 1303 a ČSN EN 1627 a vyhovuje nejvyšší třídě bezpečnosti evropských norem.

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



ROZLOUČENÍ VE VELKÉM STYLU



Text: Jiří Švamberk
Foto: Jiří Dymáček

I když se již představila modernizovaná ŠKODA OCTAVIA a na novou, ještě silnější verzi RS si chvíli počkáme, odcházející OCTAVIA RS 230 je stále skvělým náčiním na průjezd nejzajímavějšími průsmyky švýcarských Alp. Ostatně, podívejte se sami...



CESTOPIS

Pokud se řadíte k nadšeným řidičům, nebo máte auta prostě rádi, určitě jste se nejménou dostali do debaty týkající se nejlepších evropských silnic. Toto dohadování bývá extrémně vášnivé, erudované a samozřejmě dosti zdoluhavé. Vítěz povětšinou nejasný. Bohužel i ona zdánlivá erudovanost, jak to už při automobilových debatách tohoto typu bývá, povětšinou nepramení z osobní zkušenosti. Často jsou slyšet jména jako Grossglockner Hochalpenstrasse, Stelvio Pass, případně Transfăgărășan... Na všech jsem už několikrát byl, a proto vím, že ani jedna z nich si titul nejlepší silnice nezaslouží...

ZMÝLENÁ NEPLATÍ

Rakouská Grossglockner Hochalpenstrasse (2504 m n. m.) je zpoplatněná 35 eury za jeden den, ovšem ani vysoký poplatek neodradí hromady řidičů, především motocyklistů, od její návštěvy. Cena sice klesá s druhou návštěvou na nějakých 11 eur, ale i tak si myslím, že platit takové peníze za přeplněnou silnici, na níž se v pravém slova smyslu vážně nesvezete, postrádá smysl.

A co teprve až nezdravě uctíváný průsmyk Stelvio Pass (2758 m n. m.), který se nachází v italských Východních Alpách v těsné blízkosti švýcarských hranic? Ten je exemplárním případem. Všichni o něm mluví, všichni jej vyzdvihují do nebes, ale ve skutečnosti jde o rozmlácený kus asfaltu zasazeného do dechberoucího údolí. O nějakém svezení se nedá mluvit ani náhodou!



Ve Švýcarsku se vše dělá postaru a místní mají ke svým tradicím velkou úctu. Kydat hnůj, nebo dojit krávu uvidíte jak postarší ženy, tak mladé teenagerky.

Rumunský Transfăgărășan (2042 m n. m.), to je kapitola sama pro sebe. Když o ní kdysi slovně Jeremy Clarkson z Top Gearu prohlásil, že jde o nejhezčí silnici světa, bral jsem to jako fakt a podle všeho jsem nebyl sám. Ovšem po několika návštěvách už vím, že Jeremymu někdo nejspíš dobře zaplatil, nebo jel po jiné silnici než já.



Takže kam, ptáte se? Odpovědí je Švýcarsko!

ZMĚNA HNED ZKRAJE

Jako základní tábor ve Švýcarsku jsme vybrali malebné městečko Interlaken (kanton Bern), ležící mezi jezery Thunersee a Brienzensee. Název města s největší pravděpodobností vznikl z latiny, inter lacus (mezi moři či jezery) nebo inter lapis (mezi kameny či skalami), vzhledem k poloze je pravděpodobné obojí.

Itinerář celé akce hned z kraje cesty naboural ukazatel San Bernardino Pass na jedné z místních křižovatek nedaleko hranic s Rakouskem. San Bernardino (2066 m n. m.), spojující údolí Hinterrhein a Mesolcina mezi městy Thusis (kanton Graubünden) a Bellinzona (kanton Ticino), je historická dopravní cesta, jejíž kořeny sahají až do doby bronzové a již v 18. století se tudy jezdilo s vozy. Silnice tu je poměrně úzká s velmi utaženými „vracáky“. Z vlastní zkušenosti doporučuji, abyste zejména v ranních podzimních hodinách (drtivá většina průsmyků je otevřena do konce října, některé do listopadu) dbali zvýšené opatrnosti kvůli možnostem silných ledových ploten.

ŠKODA OCTAVIA RS 230 má upravený výfuk, který se umí chovat vždy tak, jak chcete. Na dálnici v režimu ECO není téměř vůbec slyšet, zatímco v režimu SPORT o sobě dává hla-





Ze švýcarské strany vede nádherná silnice, italská strana je prostě italská – horší povrch, hodně tunelů a dost strmý sklon.

sitě vědět. Uvnitř kabiny je akustika ve sportovním režimu umocňovaná rezonátorem, který vyluzuje dunivý zvuk a lehce přehlušuje samotný zvukový projev dvou černých koncovek. Nikoliv však mezi okolními skalami průsmyku San Bernardino, kde se prskání a bublání výfuku rozléhalo po okolí podobně jako returny Marie Šarapovové tenisovým kurtem.

DÁLNIČNÍ ZNÁMKA JE NUTNOST

Cestou do Interlaken, kde na nás čekal zbytek posádky s druhým vozem, jsme měli štěstí na další dva pasy – Splügen Pass a Oberalp Pass. První z nich je v podstatě horský hraniční přechod. Nachází se v nadmořské výšce 2115 metrů a spojuje švýcarské městečko Splügen v kantonu Graubünden s Chiavennou v italské provincii Sondrio nedaleko jezera Como.

Ze švýcarské severní strany vede nádherná a přehledná silnice, svádějící k rychlé jízdě, italská strana je prostě italská – horší povrch, hodně tunelů a dost strmý sklon. Není problém natrefit na stádo krav, takže italskou stranu je třeba jet velmi obezřetně.

Při průjezdu průsmykem Obern Pass (2044 m n. m.) jsem toho jako řidič měl lidově

řečeno už plné kecky. Po probdělé noci na německé dálnici a trmácení po švýcarských okreskách (tu známku si kupte, vrátí se vám na ušetřeném čase) mi už nezbývalo mnoho energie a zrovna tady musí být člověk hodně opatrný – některá vyloženě nebezpečná místa jsou prostá svodidel.

TROJÍ NÁLOŽ

Konečně Interlaken. Jídlo, spánek. Jenže tohle město nabízí, podobně jako většina švýcarských měst, jen velmi málo ubytovacích míst, která by se české peněženice zamlouvala. Že je Švýcarsko drahá země, je fakt poměrně známý, ale i tak, ceny ubytování, a vlastně nejen ubytování, prostě překvapí. Nicméně kdo hledá, najde, a tak jsme s fotografem zakotvili v Youth Hostelu, kde nás ubytovali za přijatelných 53 franků.

Další den čekala trápení RS 230 asi největší paráda, kterou ve Švýcarsku můžete s autem zažít. Trojice průsmyků Susten – Furka – Grimsel tvoří jakousi smyčku té nejvyšší řídičské zábavy o délce cca 100 kilometrů. Je to, jako když si libujete v zimních sportech, a vedle sebe máte Park City, Whistler a Zermatt.



Nedaleko Interlaken se rozkládá hluboké údolí Lauterbrunnen s mnoha vodopády a malebnými vesničkami. Kousek od tohoto místa se nachází ojedinělá horolezecká cesta via ferrata.



Pod vrcholem průsmyku Susten se nachází parkoviště s restaurací, kde si můžete odpočinout od řízení. Odtud vede cesta k nádhernému ledovci. Procházka zabere 2,5 až 3 hodiny.

RS 230 je hravé auto. Se standardní ruční brzdou jdou dělat rozverně kousky.



Nenechte se zmást, OCTAVIA RS 230 umí být úsporným vozem.

Susten Pass, spojující Innertkirchen (kanton Bern) s vesničkou Wassen (kanton Uri), měří celých 45 kilometrů a byl otevřen teprve v roce 1945. Jedná se o první silnici přes horský průsmyk, která byla ve Švýcarsku postavena pro automobilovou dopravu.

V blízkosti města Innertkirchen se horská silnice na Susten Pass potkává s cestou na Grimsel Pass, jež spojuje údolí Hasli (kanton Bernese Oberland) s obcí Goms (kanton Valais). Silnice vede přes divoké, řídké zalesněné

hornaté oblasti charakteristické žulovými skalami, přehradními jezery a elektrárnami. Grimsel je technicky dost náročný a v podzimních dnech i plný námrazy. Sluníčko sem moc dlouho nesvítí, takže je lepší vyrazit v dopoledních hodinách.

Na hřebeni průsmyku, ve 2165 metrech se nachází Totensee, neboli „Jezero mrtvých“, které dostalo své jméno v době napoleonských válek a jeho průzračnost je prostě ohromující.

Z Grimselu se přímo napojíte na další průsmyk, a to 31 kilometrů dlouhý Furka Pass, tvořící přirozenou hranici mezi kantony Uri a Valais. Nejvyšší bod průsmyku Furka leží v nadmořské výšce 2431 metrů a zdejší silnice vybudovaná v 60. letech 19. století je přístupná pouze v letních měsících.

Tenhle „triptych“ jsem si celý dopřál bohužel jen jednou, protože další kolo v tempu RS 230 by zimní michelinky nejspíš zaplatily vzorkem a já druhou půlkou nádrže. Nenechte se zmást, OCTAVIA RS 230 umí být úsporným vozem – v klidném režimu si dvoulitr řekne o nějakých osm litrů paliva na 100 kilometrů a dálnice znamená asi o litr více, jenže když za to vezmete, a vy za to chcete vzít, musíte počítat s větším apetitem.



Kromě vynikajících jízdních vlastností nabízí OCTAVIA RS 230 také ohromný zavazadlový prostor.



Městská radnice v Thunu modelu RS 230 vyložené slušela.

Furka je technicky extrémně náročná s řadou serpentín a vynikajícím povrchem. Pravda, strana Valais má povrch o něco horší, ale vám stejně nejvíc půjde o spojení s Grimsem, což je asi nejlepší kousek silnice z celé cesty.

Právě v utáhlých zatáčkách s hladkým povrchem nejvíce vynikne asi největší přednost RS 230 oproti standardnímu RS – aktivní diferenciál VAQ. Zatímco standardní RS má systém přibrzdování kol XDS+, což je v podstatě jinak nastavené ESC, RS 230 je vybaveno elektronicky řízenou lamelovou spojkou, jež plní funkci mechanického „samosvoru“.

Třetí den jsme po zralé úvaze jeli na stejné místo. Zážitky z předchozího dne byly tak silné, že nešlo odolat, stejně jako návštěvě le-

dovcové jeskyně těsně pod vrcholem Furky. Navíc zkuste vzdorovat tlaku ostatních členů výpravy a nenechat je kočírovat tuhle červenou střelu na tak boží silnici...

Čtvrtý den výpravy byl na programu Nufenen Pass (2480 m n. m.) a Gothard Pass (2018 m n. m.). Oba průsmyky jsou od tria Susten – Furka – Grimsel vzdálené jen několik desítek kilometrů. Nufenen, otevřený v roce 1969, byl krátce zavřen kvůli sněhové nadílce, ovšem silničáři jej dokázali prohrnout. To se na tomto místě děje poměrně často, ale protože v době naší návštěvy panovalo nebývale slunečné a teplé počasí, byl opětovně zprovozněn. Proto doporučuji stav všech průsmyků ověřit na stránkách švýcarského autoklubu www.tcs.ch.

Průsmyk Gotthard dostal své jméno po Gothehardovi, biskupovi z Hildesheimu, žijícím na přelomu 9. a 10. století. Průjezd tímto pasem je v Alpách jedním z nejpůsobivějších a nabourává tvrzení, že průsmyk Nufenen je nejzajímavějším pasem Švýcarska.

DISKUSE UKONČENA!

Oproti jiným sportovně laděným vozům má OCTAVIA RS 230 obrovskou výhodu. Kromě vynikajících jízdních vlastností totiž nabízí také ohromný zavazadlový prostor, který přijde vhod, pokud chcete spojit radost z jízdy s některou z dalších radostí, jež můžete ve Švýcarsku zažít. Jako například jízdu na lyžích nebo snowboardu. OCTAVIA RS 230 má tak obrovský zavazadelník, že není problém k veškerému potřebnému vybavení přibalit lyžařskou výbavu a zjet třeba do vyhlášeného střediska Saas-Fee, nabízejícího sněhové vyžití téměř po celý rok. A i když jsou permanentky relativně drahé, denní vyjde na nějakých 1800 Kč, vynaložené peníze rozhodně stojí za to.

No a co se těch nejlepších silnic týče, vážně znáte jiné místo na starém kontinentu, které by se tomuhle vyrovnalo? Jestliže ano, sním svoje řidičské rukavice se švýcarským sýrem jako fondue!

Právě v utáhlých zatáčkách s hladkým povrchem nejvíce vynikne asi největší přednost RS 230 oproti standardnímu RS – aktivní diferenciál VAQ.



PRO KAŽDOU PŘÍLEŽITOST

Sortiment ŠKODA Originálního příslušenství pro model KODIAQ zahrnuje praktické i stylové doplňky, které rozšiřují užité vlastnosti nového SUV a umožní další individualizaci dynamického designu vozu.

ŠKODA Originální příslušenství nabízí vždy optimální řešení pro konkrétní model, a nejinak je tomu u SUV KODIAQ. Všechny produkty příslušenství se vyznačují stoprocentní kompatibilitou s vozem, bezproblémovou montáží a vysokou užžitnou hodnotou. Sortiment Originálního příslušenství prochází mimo povinné homologační zkoušky také vlastními náročnými bezpečnostními i životnostními testy tak, aby splnil náročné nadstandardní požadavky značky ŠKODA. Veškeré přepravní systémy absolvují mimo jiné City Crash Test: například ŠKODA Originální střešní box tak musí vydržet extrémní zatížení až 12 G po dobu 80 ms.



VOLANT ALCANTARA

Sportovní jízdní zážitky umocní připravovaný multifunkční volant s potahem z materiálu Alcantara, využívaného i piloty ŠKODA Motorsport. Sportovní volant bude dostupný i s ovládáním převodovky DSG.

NA STŘECHU

Nabídka originálních přepravních systémů umožňuje naplno využít dostupnou zatížitelnost střechy vozu. Zahrnuje nejen kvalitní příčné nosiče, ale například také 380litrový box, držáky lyží, snowboardů či jízdních kol.



KOLA CRATER

Maximum stylu i v zimních měsících zaručí 19palcová kola Crater v tmavém designu, nabízená včetně kvalitních zimních pneumatik.

MEDVĚD KODI A OBLEČENÍ

Mimo doplňky přímo pro vůz nabízí ŠKODA také kolekci dámské i pánské značkové módy KODIAQ a pro nejmenší hebkého plyšového medvídka Kodiho. Módní kolekce ŠKODA zahrnují mimo jiné i tematickou kolekci Monte Carlo, připravenou ve spolupráci se značkou Helly Hansen.



MULTIFUNKČNÍ SÍŤ

Praktičnost objemného zavazadlového prostoru modelu KODIAQ rozšíří promyšlená a kvalitní úložná síť pod roletkou zavazadelníku.



UDRŽÍ COKOLIV

Nový systém Smart Holder je opravdu multifunkčním doplňkem. Na základní adaptér lze připojit držák multimédií, univerzální háček nebo například ramínko na šaty.



NEUŠPINÍ



Pro bezpečnou přepravu čtyřnohých přátel v modelu KODIAQ nabízí ŠKODA Originální příslušenství speciální ochranný potah. V nabídce jsou také bezpečnostní pásy pro psy ve třech velikostech.

HISTORIE

Největší triumf
motocyklové éry L&K
- Vondřichovo
vítězství v Dourdanu
(1905).



OD PILNÍKU K FABII R5

V prvním mezinárodním závodě Paříž – Berlín 1901 dosáhl motocyklista Narcis Podsedníček „jen“ morálního vítězství. Ale už o čtyři léta později vyhrála laurinka světový šampionát a jejím automobilům se dařilo v soutěžích, závodech do vrchu i na okruzích.

Zakladatel tradic ŠKODA Motorsportu, první závodník a trenér Narcis Podsedníček, začínal jako obchodní zástupce jízdních kol značky Slavia z mladoboleslavského podniku Václavů Laurina a Klementa. Pílí a širokým rozhledem rychle postupoval z řadového dělníka-pilníkaře na vrchního mistra. Jako nejzkušenější byl vybrán k závodnímu debutu mladoboleslavské značky na největším motoristickém sportovním podniku té doby: závodu Paříž – Berlín. Cíle dosáhl jako první z desetičlenné kategorie motocyklů a tříkolek. Do Berlína dorazil 30. června 1901 ve 3 hodiny ráno, kdy byla oficiální časomíra uzavřena. Příjezd si proto nechal potvrdit službu konajícím strážníkem, což bohužel k pozdějšímu oficiálnímu uznání vítězství nestačilo. Laurinka ze křtu ohněm získala pouze morální vítězství, ale o to více cenných zkušeností.

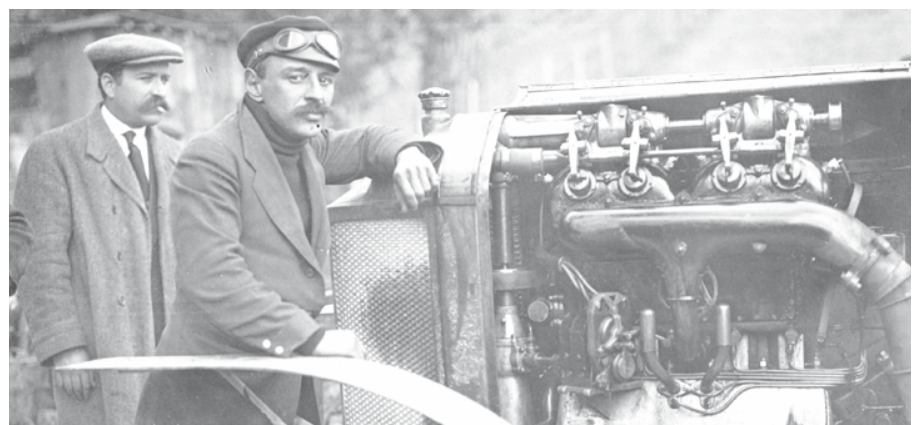
V rychlém sledu následovala řada úspěchů. Namátkou vrchařský podnik Exelberg v Ra-



Dávným závodníkům nechyběl smysl pro humor. Hrabě Saša Kolowrat-Krakowský si kvůli snížení hmotnosti přibral za spolujezdce bratříčka nebo cirkusového liliputána a Bosenskou jízdu 1908 jel stylově ve fezu.

kousku i první závod motocyklů na území dnešní České republiky, pořádaný 31. srpna 1902 na trati Poděbrady – Mladá Boleslav – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Poděbrady.

K odchovancům „Mistra Podsedy“, jak v tovarně Podsedníčkovi přezdívali, patřili například Václav Vondřich, František Toman či hra-



V roce 1909 reguly omezovaly vrtání na 85 mm, a tak čtyřválec FCR vsadil na zdvih 250 mm! Sto koní z 5,7 litru stačilo na 140 km/h.

HISTORIE



bě Saša Kolowrat-Krakowský. Motocykly L&K se staly nejúspěšnějšími závodními stroji počátku 20. století. Vrcholem jejich éry se stalo vítězství v neoficiálním mistrovství světa motocyklů „Coupe International“ ve francouzském Dourdanu (1905).

Na úspěchy závodních motocyklů navázaly od roku 1905 také automobily. Kromě opakovaných vítězství v závodech do vrchu či vytrvalostních soutěžích dosáhl čtyřválec Laurin & Klement FCS o výkonu 95 koní na anglickém Brooklands světového rychlostního rekordu 118,72 km/h (1908).

V meziválečném období vynikla zvláště nová generace škodovek s tuhým páteřovým rámem podvozku. V lednu 1936 obsadili Zdeněk Pohl a Jaroslav Hausman ve dvoumístném popularu v Rallye Monte Carlo výtečné druhé místo ve své kategorii. V roce 1935 startovaly dva šestiválcové speciály RAPID Six v závodě „1000 mil československých“, tedy dvakrát z Prahy do Bratislavy a zpět, ovšem v běžném provozu na otevřené trati!

Po druhé světové válce se ŠKODA 1101 „Tudor“ s českými i zahraničními posádkami prosadila na okruhu ve Spa i v soutěži Za mír a přátelství. Vedlo se jí též v Rallye Monte Carlo či Tour d'Europe. Následovala řada dalších modelů a v roce 1959 úspěšně převzala štafetu první generace octavií. Ta v Rallye Monte

Vzpomínka na vítězství vozu ŠKODA 130 RS v Rallye Monte Carlo 1977.

Automobily Laurin & Klement a ŠKODA se nesmazatelně zapsaly do historie světového motoristického sportu.



Nová generace vozů ŠKODA s nezávislým zavěšením všech kol uspěla i v Rallye Monte Carlo, roadster POPULAR dojel druhý ve třídě (1936). I v lednu se do Monaka jelo se staženou střechou.

Carlo zvítězila ve třídě do 1300 cm³ v letech 1961, 1962 i 1963.

Novou kapitolu začala v roce 1964 psát ŠKODA 1000 MB s motorem vzadu a samonosnou karoserií. S jejími nástupci dosáhl fenomenálních výkonů norský zástupce značky John Haugland. Legendární ŠKODA 130 RS vyhrála svoji třídu mimo jiné v Rallye Monte Carlo i Rallye Acropolis (1977), nemluvě o absolutním vítězství v mistrovství Evropy cestovních vozů na okruzích v hodnocení značek (1981). Již zmíněný Haugland vynikl zvláště za volantem verze 130 LR. Připomeňme především vítězství ve třídě v silně obsazené RAC Rally (1985 a 1986).

Novodobá historie odstartovala nasazením hatchbacku FAVORIT v Rallye Monte Carlo, kde posádka Sibera-Gross zvítězila ve třídě F2 čtyřikrát v řadě (1991-1994). Značka mimo jiné získala pohár FIA pro F2 (1994). Nástupcem favoritu se stala FELICIA Kit-Car, za jejímž volantem dosáhl Stig Blomqvist 3. místa v absolutní klasifikaci RAC Rallye 1996.

V době debutu vozu OCTAVIA Kit-Car nastoupily do nejtěžšího světového šampionátu vozy kategorie WRC. OCTAVIA WRC dojela třetí v náročném Safari Rally, na tratích se dařilo také následnému modelu FABIA WRC.

Nejvýraznější úspěchy novodobé historie v mezinárodních i národních šampionátech jsou však spojeny s vozem FABIA SUPER 2000. Tovární posádce Jan Kopecký/Pavel Dresler se s touto „předokolkou“ podařil historický úspěch – jako první posádka v historii získali ve dvou letech po sobě mistrovský titul v hodnocení jezdců v ERC a poté i v APRC. Připomeňme nepřerušovanou sérii tří vítězství v šampionátu Intercontinental Rally Championship (IRC) v hodnocení jezdců i značek, založenou na ovládnutí celkem 27 podniků této série. ŠKODA se tak stala nejúspěšnější značkou v historii IRC.

Dvakrát triumfovali Norové Andreas Mikkelsen s Olou Floenem (2011 a 2012), v roce 2010 zvítězili Finové Juho Hänninen s Mikko Markkulou. Ti v roce 2011 vyhráli s vozem FABIA SUPER 2000 titul mistra světa kategorie Super 2000 World Rally Championship (S-WRC), v roce 2012 navíc i mistrovství Evropy 2012 (ERC), a stali se tak jedinými jezdci na světě, kteří se pyšní tituly S-WRC, IRC a ERC.

Škodovka v roce 2012 poprvé zvítězila v hodnocení jezdců (posádka Chris Atkinson/

ŠKODA Motorsport získala letos titul mistra světa ve FIA Mistrovství světa v rally (WRC 2).



Sibera s Grossem slaví vítězství ve třídě v Rallye Monte Carlo 1994.

/Stephane Prévot) i značek v asijsko-pacifickém šampionátu (APRC). Oba tituly v APRC, stejně jako jezdecký titul ERC dokázal tovární tým v roce 2013 úspěšně obhájit. V Evropě dominovala česká tovární posádka Jan Kopecký/Pavel Dresler, v Asii pak indicko-novozélandské duo Gaurav Gill/Glenn Macneall. Škodovky navíc zvítězily v jihoamerickém šampionátu (Paraguajci Gustavo Saba/Victor Aguilera) a dominovaly tak v jednom roce na třech různých kontinentech: získaly šest titulů v národních šampionátech a v legendární Rallye Monte Carlo slavily v kategorii WRC 2 prvenství díky německé posádce Sepp Wiegand/Frank Christian. V letech 2009 až 2014 se na celém světě podařilo získat celkem 50 národních a mezinárodních titulů.

Další etapu angažmá okřídleného šípů v motoristickém sportu zahájila FABIA R5, nasazená do FIA Mistrovství světa (WRC 2). Tento automobil s pohonem všech kol byl homologován 1. dubna 2015 a hned v první sezoně zajistila tovární posádka Pontus Tidemand/Emil Axelsson (S/S) Škodovce čtvrtý mistrovský titul APRC v řadě. Vítězný vůz navíc získal i pět národních titulů.

Letošní soutěžní sezona WRC 2 skončila doslova před několika dny Australskou Rally a přinesla fantastický úspěch pro značku ŠKODA – snad největší v celé 115leté historii. „Létající Finové“ Esapekka Lappi a Janne Ferm získali s vozem FABIA R5 titul mistra světa a tovární tým ŠKODA Motorsport navíc triumfoval i v klasifikaci týmů WRC 2.



ŠKODA OCTAVIA WRC se prosadila nejen v evropských rally, ale například i v Safari Rally (3. místo posádky Schwarz/Hiemer v roce 2001).

Esapekka Lappi a Janne Ferm zvítězili v posledních čtyřech soutěžích letošního šampionátu WRC 2.

NÁŠ ČLOVĚK NA SEVERU

Letošní sedmdesátník John Haugland (nar. 23. září 1946) je dodnes legendou, ač kariéru „soutěžáka“ ukončil před čtvrt stoletím. Profesionální přístup, za volantem k neporažení, v civilu nečekaně skromný.

Sportovnímu oddělení automobilky ho doporučil Karel Švábek, který u norského dovozce zastupoval továrnu. Všiml si šikovného mladíka, který se v roce 1967 v jedenadvaceti letech stal mistrem Norska v závodech na zamrzlých jezerech. John

Haugland uměl využít předností vozu ŠKODA 1000 MB. Do škodovek s motorem vzadu se zamiloval a přivedl je na evropské soutěže, kde se jako David pouštěl do soubojů s automobilovými Goliáši. Devětkrát vyhrál RAC Rally ve své třídě a v celkové klasifikaci patřil

standardně do dvacítky nejlepších. Když startoval na Rallye Škoda nebo na Barum Rallye, jezdili fanoušci k trati kvůli němu. Ač Nor, byl – a je – to našinec. Čtvrt století za volantem vozů ŠKODA přibližuje několik snímků z jeho archivu.



Rakouská Jänner Rallye 1981, vítězství ve třídě a skvělé celkové druhé místo se spolujezdcem Janem-Olofem Bohlinem.



Britská National Breakdown Rallye 1987 s Monikou Eckardtovou. Soupeři museli mít norského Honzy plné zuby: posádka skončila první ve třídě, devátá v celkovém pořadí. „Ve srovnání se stotřícítkou byla nová škodovka rychlejší, výkonnější, lépe ovladatelná a naprosto skvělá na sněhu. Znamenala další krok vpřed“, vzpomínal Haugland.

V showroomu u norského dovozce F. E. Dahla v červenci 1968. Za měsíc se poprvé vydal do Československa na šestihodinový závod v Brně. Vpravo Karel Švábek, který Hauglanda pro Škodovku objevil.



Vzácný host Rallye Praha Revival.



Před dvěma lety zavítal John do Prahy a před Rudolfinem se nechal zvěčnit s legendární „stotřícítkou“.

PR

1/1

Unipetrol

FOTO NA KONEC



ŠKODA POPULAR SPORT MONTE CARLO NA AUTOSALONU V PAŘÍŽI 1936

Před několika týdny si automobilka ŠKODA AUTO připomněla 80. výročí mezinárodní výstavní premiéry jednoho z nejatraktivnějších vozů své historie. Limitovaná edice sportovních kupé, kabrioletů a roadsterů byla odvozena od továrního speciálu, s nímž posádka Z. Pohl a J. Hausman vybojovala skvělé druhé místo ve třídě v Rallye Monte Carlo 1936.



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: 4,5–7,4 l/100 km, 119–170 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 vyspělou 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, SUPERB a KODIAQ naleznete na skoda-4x4.cz.