

ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

LÉTO 2018



VOLÁNÍ BUDOUCNOSTI

ŠKODA VISION X



ŠKODA PLUS

MĚNÍME MINUSY
OJETÝCH VOZŮ
NA PLUSY



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Díky programu ŠKODA Plus
a značkovému financování získáte:

- + bonus 20 000 Kč,
- + povinné ručení za 1 000 Kč/ročně,
- + výkupní bonus 10 000 Kč za váš stávající vůz.

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

skodaplus.cz



VÁŽENÍ ZÁKAZNÍCI A PŘÍZNIVCI ZNAČKY ŠKODA,

chtěl bych Vám co nejsrdečněji poděkovat za přízeň, kterou jste v průběhu první poloviny letošního roku věnovali naší značce a našim produktům. Především Vaší zásluhou je značka ŠKODA na tuzemském trhu tak úspěšná a v jednotlivých segmentech prodejních statistik zaujímá již řadu let vedoucí pozice. Jsem rád, že můžeme na český trh dodávat stále více automobilů z našeho stále se rozšiřujícího portfolia modelů. Nabídku našich vozů se snažíme neustále zatraktivňovat, a to nejen automobily, na jejichž vývoji neustále pracujeme, ale také souvisejícími službami, zárukami a v neposlední řadě i prodejními kanály. Vůz ŠKODA si proto můžete objednat nejen u některého z našich obchodních partnerů rozmístěných po celém území České republiky, ale nově také online z pohodlí Vašeho domova. Po operativním leasingu určeném pro soukromé osoby je toto další novinka, kterou obohacujeme český automobilový trh.

V poslední době nás velmi těší zájem o prověřené ojeté vozy z programu ŠKODA Plus, o němž se můžete více dozvědět právě v tomto vydání ŠKODA Magazínu. V jeho nabídce jsou vozy všech modelových řad, a to včetně plynových modelů G-TEC, kombinujících pohon na benzin a stlačený zemní plyn. Jednou z našich dlouhodobých priorit je bezpečnost provozu na veřejných komunikacích. Proto také vyvíjíme automobily vybavené těmi nejvyspělejšími bezpečnostními prvky a sofistikovanými asistenčními systémy. Navíc pravidelně podporujeme nejrůznější bezpečnostní projekty, k nimž patří i nově spuštěná celostátní edukativní kampaň „Bezpečný pátek“, kterou hodláme oslovit účastníky silničního provozu všech věkových kategorií, od dětí školního věku až po seniory. Ke snížení nehodovosti na našich silnicích rovněž přispíváme tím, že každoročně výrazně obnovujeme vozový park a snižujeme průměrné stáří všech u nás registrovaných osobních automobilů.

A teď již dovolte, abych Vám v krátkosti přiblížil obsah aktuálního vydání ŠKODA Magazínu, v němž Vám mimo jiné představíme náš nejnovější koncept vozidla budoucnosti, ŠKODA VISION X, a modernizovanou modelovou řadu ŠKODA FABIA, kterou na český trh uvedeme již za několik týdnů. Milovníky sportovních vozů jistě potěší reportáž z rekordní jízdy námi připravovaného sériového modelu ŠKODA KODIAQ RS na německém závodním okruhu Nürburgring, při níž se stal nejrychlejším sedmimístným vozem kategorie SUV. Ostatně jeho unikátní bi-turbo motor ukazuje, že moderní přeplňované vznětové motory mají na trhu svou stále nezastupitelnou pozici. Zajímavý je též rozhovor s novým šéfdesignérem automobilky ŠKODA Oliverem Stefani či reminiscence na model TREKKA, který se v 60. letech minulého století vyráběl na Novém Zélandu na podvozku tehdejšího modelu ŠKODA OCTAVIA.

Za celý tým ŠKODA AUTO Česká republika Vám přeji hezký začátek léta a tisíce šťastných kilometrů za volanty automobilů značky ŠKODA.

Luboš Vlček,
ředitel ŠKODA AUTO Česká republika



- 06 ŠKODA VISION X
- 12 Nová ŠKODA FABIA
- 14 ŠKODA KODIAQ RS na Nürburgringu
- 18 Učňovská ŠKODA SUNROQ
- 22 ŠKODA TREKKA
- 26 Renovace klasických vozů
- 34 Rozhovor: Oliver Stefani
- 38 ŠKODA PLUS
- 42 Cestopis: Do Íránu po ose
- 56 Cyklistika: Lví stopa

ŠKODA Magazín, časopis pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA. Léto 2018. Vychází 2x ročně. Neprodejné.

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

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



BEZPEČNÝ PÁTEK

Podle statistik Policie ČR dochází v pátek na našich silnicích k největšímu počtu dopravních nehod, při nichž je usmrceno nebo vážně zraněno nejvíce osob v průběhu celého týdne. To je také jedním z důvodů, proč automobilka ŠKODA AUTO přichází s ucelenou edukativní kampaní „Bezpečný pátek“, která by měla výrazně přispět ke dlouhodobému snížení nehodovosti na tuzemských komunikacích a prostě a jednoduše z nebezpečných pátků učinit pátky bezpečné. Součástí kampaně, nad níž oficiální záštitu převzala Dopravní policie ČR, asociace Záchranný kruh a nezisková organizace Tým silniční bezpečnosti, bude celá řada naučně-vzdělávacích akcí, seminářů, workshopů a soutěží, jejichž prostřednictvím hodlá ŠKODA AUTO nejen prezentovat technickou vyspělost a bezpečnost svých vozů, ale především působit na co nejširší okruh účastníků silničního provozu, od mladých začínajících řidičů až po seniory a zejména pak rodiny s dětmi. Více se o kampani Bezpečný pátek dozvíte z již spuštěné webové prezentace bezpečnypatek.cz.



PODPORA ZLÍN FILM FESTIVALU

Flotilou 25 vozů podpořila ŠKODA AUTO mobilitu hostů Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež ve Zlíně. Tento světově proslulý festival se poprvé konal v roce 1961 a dnes patří mezi nejstarší a největší akce svého druhu na světě. Partnerství s filmovým festivalem ve Zlíně je součástí aktivit společnosti ŠKODA AUTO na poli kulturního sponzoringu. Automobilka dlouhodobě patří k největším partnerům prestižních kulturních institucí a kulturních akcí v ČR. Do této oblasti patří spolupráce s Českou filharmonií, podpora Národního divadla, Národního muzea, Národního technického muzea či mezinárodního operního festivalu Smetanova Litomyšl.



VŠUDE DOBŘE, DOMA NEJLÉPE

Většina Čechů tráví nejráději svou dovolenou doma, v České republice, a právě pro ně připravila ŠKODA AUTO publikaci s názvem „Letní dovolená v Česku“, která přináší zajímavé tipy na výlety a pobyty v atraktivních tuzemských turistických lokalitách. V této publikaci rovněž naleznete celou řadu cených rad a doporučení, mimo jiné i to, jak si před dovolenou připravit své auto a na co si dát pozor v hustém prázdninovém provozu. A nechybí ani pestrá nabídka vybraných produktů ze ŠKODA E-shopu, které vám jistě přijdou vhod při cestách a letních pobytech v horách či u vody. Publikaci získáte u všech autorizovaných prodejců ŠKODA AUTO v České republice, nebo si ji můžete stáhnout zdarma ve formátu pdf na stránce www.skoda-storyboard.com.



ŠKODA KAMIQ – NOVINKA PRO ČÍNSKÝ TRH

Na nedávném autosalonu v Pekingu si získal velkou pozornost laické i odborné veřejnosti zcela nový model ŠKODA KAMIQ, který se svými rozměry s délkou téměř 4,4 metry a moderními technologiemi řadí do stále rostoucího segmentu kompaktních městských SUV. Atraktivně stylizovaný automobil, poháněný nově vyvinutým zážehovým motorem 1,5 l/81 kW v kombinaci se šestistupňovou automatickou převodovkou, je určen především pro mladou klientelu žijící v čínských velkoměstech. Tomu do značné míry odpovídá i moderní řešení konektivity, k dispozici je například hlasové ovládání na bázi umělé inteligence či služba, která dokáže řidiči na základě jeho konkrétní registrační značky říct, do jakých částí města má jeho vůz aktuálně přístup. Na čínském trhu se novinka značky ŠKODA bude prodávat po boku velmi úspěšných SUV modelů KODIAQ a KAROQ. Dodejme, že Čína je největším trhem značky ŠKODA, který přispívá více než čtvrtinou k celosvětovému počtu vozidel dodaných zákazníkům.



NOVÝ SPOLEČNÝ PROJEKT ŠKODA AUTO DIGILABU

Platforma pro sdílení aut HoppyGo se spojila s jinou carsharingovou službou SmileCar od Leo Expressu. Vznikla tak nová možnost propojení půjčování aut s autobusovou a železniční dopravou. Zákazníci budou moci veškeré nabídky uceleného konceptu mobility objednávat a vyúčtovat prostřednictvím jediné mobilní aplikace. A protože je HoppyGo i nadále značkou ŠKODA AUTO DigiLabu, zůstává ŠKODA AUTO DigiLab současně poskytovatelem peer-to-peer carsharingu v České republice. ŠKODA AUTO tak učinila další krok na cestě od tradičního výrobce automobilů k poskytovateli služeb mobility.

VOLÁNÍ BUDOUČNOSTI



Nabídka automobilů budoucnosti bude pestřejší než kdy dříve, a to jak z pohledu typů karoserií, tak druhů pohonu. Přesně to naznačuje hybridní studie ŠKODA VISION X kombinující pohon na elektřinu, benzin a plyn. To vše navíc v moderně pojaté karoserii kompaktního crossoveru.





Dynamický styl kompaktní karoserie přináší celou řadu nových designérských prvků.

Š ŠKODA VISION X je více než jen designérská studie. Je to pomyslné okno do budoucnosti a ukázka toho, jakým směrem se bude v blízkých měsících rozšiřovat nabídka automobilky ŠKODA. Na automobilech tohoto typu, které jsou často hvězdami světových autosalonů, je přitažlivé, že svými jednotlivými prvky ukazují různě vzdálenou budoucnost. ŠKODA VISION X je v tomto ohledu skvělým příkladem.

Její karoserie ve stylu moderního crossoveru ukazuje, že pod SUV modely KODIAQ a KAROQ je ještě prostor na jejich menšího

sourozence, jenž díky svým kompaktním rozměrům nabídne dokonalou obratnost v městském prostředí. Čtyři a čtvrt metru dlouhý automobil se na jednu stranu drží nezaměnitelného designérského stylu SUV modelů ŠKODA s výraznou boční linií či typickou maskou chladiče, ovšem doplňuje je několika svěžími prvky. Mezi ně patří například dvoudílné přední světlomety tvořené LED zdroji světla a doplněné prvky vyrobenými z křišťálu. Ten je použitý také na masce chladiče s výraznými svislými lamelami. Její osvětlená podoba je bezpochyby efektním prvkem pro designérskou studii, ovšem není pochyb o tom, že

Studie ŠKODA VISION X je ukázkou, jak si ŠKODA představuje budoucnost v oblasti konektivity.



v budoucím sériovém modelu se bude držet tradičnějšího provedení.

Nezaměnitelný tvar mají také zadní trojzřeměrně působící LED skupinové svítlny. V jejich grafice je použito tradiční písmeno C, jejich přitažlivost i v tomto případě posilují detaily z křišťalového skla. Specifickou novinkou studie na zadní části je použití dominantního nápisu ŠKODA namísto u sériových modelů obvyklejšího kulatého loga automobilky.

MÉNĚ VZDÁLENÁ BUDOUCNOST

Zatímco originální vnější vzhled lze označit za největší „náповědu“ pro chystaný budoucí sériový model, jeho hybridní pohon míří více do budoucnosti. V unikátní formě kombinuje spojení přeplňovaného spalovacího motoru schopného provozu na stlačený zemní plyn nebo benzin. Motor 1.5 TSI G-TEC je přitom schopen spalovat nejen klasický zemní plyn, ale také bioplyn nebo syntetický plyn e-gas vyráběný z obnovitelných zdrojů.

Flexibilitu a efektivitu celé hnací soustavy ale posiluje především další dvojice elektrických motorů. První z nich je spojen řemenem přímo se spalovacím motorem, společně slouží k pohonu kol přední nápravy a současně má také roli startéru a generátoru. V zadní části vozu je u zadní nápravy umístěn druhý elektromotor, připravený jak dodávat hnací sílu, tak přispívat k rekuperaci kinetické energie, jež se ve formě elektřiny ukládá do akumulátorů.

Důmyslně navržená koncepce hybridní hnací soustavy umožňuje maximálně účinné využívání energie obsažené v palivu a současně optimální distribuci hnací síly mezi nápravy. Systém totiž pracuje jako aktivní pohon všech kol. Podle konkrétní situace, případně řidičem zvoleného režimu, mohou být poháněna pouze přední kola, všechna kola nebo v čistě elektrickém režimu jen kola zadní nápravy.

Spalovací motor disponuje výkonem 96 kW (130 k) a točivým momentem 200 Nm. Při rozjezdu motoru s roztáčením předních kol pomůže přední startér/generátor dodatečným točivým momentem 70 Nm. Když je potřeba maximální zrychlení, lze využít ještě točivý moment až 1000 Nm zadního elektromotoru tvořícího pohon všech kol. ŠKODA VISION X je v tomto případě schopna z 0 na 100 km/h zrychlit během 9,3 sekundy a dosáhnout maximální rychlosti 200 km/h. Na jedno natankování je přitom tento vůz schopen ujet až 650 km, z nichž je připraven absolvovat přibližně dva kilometry v čistě elektrickém bezemisním režimu. Právě použi-

ŠKODA VISION X je jasnou ukázkou toho, že ŠKODA je připravena na změny, jež čekají celý automobilový průmysl.



tím stlačeného zemního plynu jako hlavního paliva lze dosáhnout až o čtvrtinu nižší produkce emisí CO₂ ve srovnání se zážehovým motorem se stejným výkonem. V případě 100% podílu bioplynu nebo syntetického plynu je provoz vozidla s pohonem na CNG z hlediska produkce emisí CO₂ neutrální.

VZDÁLENĚJŠÍ BUDOUCNOST

Jestliže jsme se v předchozím textu pohybovali v budoucnosti vzdálené v horizontu měsíců, případně jednotek let, v případě interiéru studie ŠKODA VISION X míříme do mnohem vzdálenější budoucnosti, v níž je přirozeně více fikce. Budoucí realitou samozřejmě zůstává velkorysý a variabilní prostor pro cestující a zavazadla. Palubní desce dominuje dvojice barevných displejů, společně nahrazující většinu ukazatelů a ovladačů. S čistými lesklými plochami displejů vhodně ladí trojrozměrně tvarované prvky, mezi něž patří například výdechy ventilace.

Ve vnitřním prostoru se promítá zaměření na aktivní životní styl posádky. Robustní a sportovní pojetí interiéru vhodně doplňuje kombinace prodyšných látek, umělé kůže a pogumovaných povrchů.

Studie ŠKODA VISION X je ukázkou, jak si ŠKODA představuje budoucnost v oblasti konektivity, která zintenzivní zážitky z jízdy a usnadní život s automobilem, respektive jej



Hlavní přístroje jsou tvořené druhou generací displeje s vysokým rozlišením.



Rámeček masky chladiče a její lamely jsou v případě studie osvětlené.



Sedadla moderně pojetého interiéru zaujmou originálním tvarem, stejně jako prodyšnými materiály, které vhodně ladí se zamýšleným aktivním životním stylem budoucích majitelů.



Dvojice tvůrců studie ŠKODA VISION X. Vlevo designér interiéru Dimitrios Darkoudis, vpravo Dalibor Pantůček, který pracoval na exteriéru.

zcela přirozeně integruje do digitálního světa svého majitele. Stejně jako aktuální modely ŠKODA, také studie VISION X je trvale připojena k internetu, zásluhou nejnovějších inovací ŠKODA AUTO DigiLabu však nabízí mnoho nových funkcí a služeb využívajících právě komunikaci s okolním světem.

Patří mezi ně především navádění řidiče k volnému parkovacímu místu, nabídnutí vozu k pronájmu v případě, že není používán, nebo propojení pro možnost spolujízdy. Celý systém infotainmentu je navržen s novou grafikou odpovídající aktuálním trendům v segmentu chytrých mobilních zařízení, ovšem s barevným stylem sladěným s ostatními prv-

ky interiéru vozidla. Systém je samozřejmě připraven na plné propojení s chytrým telefonem uživatele, které nastane okamžitě po jeho odložení do dokovací stanice s bezdrátovým dobíjením. Automobil pak například podle záznamů v kalendáři dokáže nabídnout předpokládaný cíl další cesty.

BUDOUCNOST NA DLANI

Studie ŠKODA VISION X je jasnou ukázkou toho, že ŠKODA je připravena na změny, jež čekají celý automobilový průmysl v následujících několika letech. Kromě již dříve zveřejněné strategie elektrifikace, spočívající v nových plug-in hybridních a čistě elektrických mode-

SIMPLY CLEVER SKATEBOARDY

V zavazadlovém prostoru studie ŠKODA VISION X je umístěna dvojice elektricky poháněných skateboardů, které jsou připravené posádku dovézt od zaparkovaného vozu až přímo na cílovou adresu. Najdete tu také dvě bezpečně uložené helmy, stejně jako dron s kamerou připravený zaznamenat jízdu na skateboardu. Nechybějí ani speciální chrániče na krční páteř a záda.



lech, ŠKODA uvažuje o vlastních originálních hnacích soustavách, které jsou schopné ekonomického, ekologického a také emotivního pohonu. Studie ŠKODA VISION X je ale také reálným předobrazem dalšího rozšíření nabídky praktických a přizpůsobivých SUV modelů automobilky ŠKODA.



Designérská studie ŠKODA VISION X byla k vidění také v pohybu. Podobně pojatý vůz by vhodně zapadl do aktuální rodiny SUV modelů značky ŠKODA.

BEZPEČNĚ JINÁ ROMANTIKA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



NOVÁ ŠKODA KAROQ. BEZPEČNĚ JINÁ.

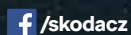
Stylové a přitom kompaktní SUV přichází s bezpečnostními prvky, které chrání všechny pasažéry vozu. Systém Crew Protect Assist vyhodnocuje jízdní situaci a dokáže připravit posádku na případný náraz mimo jiné přitáhnutím bezpečnostních pásů nebo přivřením oken. Kromě toho se můžete spolehnout až na 9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

Některé prvky mohou být součástí příplatkové výbavy.

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



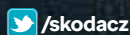
novaskodakaroq.cz



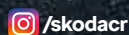
/skodacz



/skodacz



/skodacz



/skodacr

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



ŠKODA Magazin | 11

CELÁ V NOVÉM

Kompaktní a stylový hatchback ŠKODA FABIA i praktická a prostorná verze FABIA COMBI s největším zavazadelníkem ve třídě byly výrazně inovovány a nabídnou svěží, dynamický design, nejmodernější bezpečnostní technologie i rozsáhlé možnosti konektivity.

Druhý nejprodávanější model v novodobé historii mladoboleslavské značky prošel důkladnou modernizací a k autorizovaným prodejčům ŠKODA dorazí během letošního léta nejen s atraktivním novým vzhledem, ale také s celou řadou technických a technologických novinek. Inovované modely FABIA již na první pohled definuje přepracovaný design, který dále rozvíjí designový jazyk inspirovaný tradicí českého křišťálu.

Přední světlomety i přepracované zadní sdružené světlomy jsou osazeny LED technologií, která má oproti konvenčním zdrojům řadu výhod – nižší spotřebu energie, intenzivnější světlo a lepší osvit vozovky i výrazně rychlejší reakce. Nová zadní světla plynule navazují na přepracovaný nárazník, který nově obsahuje také odrazky. Dynamickou siluetu hatchbacku lze na přání dále zdůraznit novými litými koly, která jsou pro model

FABIA poprvé k dispozici i ve sportovním rozměru 18 palců.

ATRAKTIVNĚJŠÍ TAKÉ UVNITŘ

Do interiérů modelů FABIA a FABIA COMBI přinesla modernizace například výraznější grafiku přístrojů, nové dekorační lišty i vzory čalounění, kontrastní prošívání loketních opěrek ve dveřích i středové opěrky a do nejvyšší výbavy Style mimořádně atraktivní čalounění v kombinaci látky a moderního materiálu Suedia. Interiér výbav Active, Ambition a Style i varianty MONTE CARLO nabízí mnoho možností individualizace.

Z detailů dolaďujících interiérů jmenujme například LED osvětlení středové konzoly, ovládání všech čtyř oken jedním dotykem či elektricky vyhřívání a sklopná vnější zpětná zrcátka již v základní výbavě. K modelům ŠKODA neodmyslitelně patří propracovaná chytrá řešení a ani nová FABIA nezůstává

s nabídkou Simply Clever prvků pozadu, když ke stávajícím přidává další praktické drobnosti: pasažéři vzadu mají nově k dispozici dvojitou USB zásuvku či držák tabletu, varianta kombi nabízí vyjímatelnou LED svítidlu, oboustranný koberec do zavazadlového prostoru je pak k dispozici pro obě karosářské varianty.

Nedílnou součástí nabídky modelu ŠKODA FABIA je samozřejmě také lifestyleově laděná verze MONTE CARLO, jejíž individuální design zdůrazňuje nově zpracovaný přední spoiler a černý střešní spoiler i sportovní sedadla potažená kůží s karbonovým vzhledem ve dvoubarevném černo-červeném provedení s bílými kontrastními švy, která skvěle ladí s dekoračními lištami v provedení Carbon.

MODERNÍ KONEKTIVITY

Modernizovaná FABIA disponuje výhradně infotainmenty s kapacitními dotykovými dis-



pleji o úhlopříčce 6,5 palce, Bluetooth a vstupy pro SD karty u USB nosiče. Systémy Swing Plus a Amundsen jsou vybaveny rozšířenou konektivitou SmartLink+, spolupracující se smartphony prostřednictvím rozhraní MirrorLink®, Apple CarPlay, Android Auto a SmartGate. Online infotainmentové systémy podporují bohatou nabídku služeb ŠKODA Connect, díky nimž lze například z aplikace v mobilním telefonu vůz na dálku zamknout, zkontrolovat jeho pozici, zatroubit či bliknout světlý, přenést připravené trasy do navigace, ověřit dostupnost parkovacích míst v cíli nebo ceny paliv po cestě a využívat mnoho dalších praktických funkcí.

VYŠŠÍ ÚROVEŇ BEZPEČNOSTI

Nové technologie přispívají i k vyšší bezpečnosti modelů FABIA. Například nově volitelný systém Blind Spot Detect monitoruje provoz v okolí vozu a upozorňuje na přítomnost jiných vozů ve „slepém úhlu“ zrcátek. Výkonné LED světlomety jsou vybaveny funkcí automatického přepínání dálkových světel Auto Light Assist.

Na přání může být FABIA vybavena prvky jako adaptivní tempomat ACC, couvací kamera, parkovací senzory, Front Assist s integrovanou funkcí nouzové brzdy City, rozpoznávání únavy řidiče Driver Alert, automatické stěrače a rozsvícení světel Light and



Moderní komunikační systémy podporují bohatou nabídku služeb ŠKODA Connect.

Rain Assist, omezovač rychlosti a asistent rozjezdu do kopce Hill Hold Control. Nově lze zvolit i bezpečnostní systém Rear Traffic Alert, který varuje před v příčném směru projíždějícími vozy při couvání z parkovacího místa.

Inovovaná ŠKODA FABIA je v nabídce se čtveřicí moderních výkonných a úsporných

zážehových motorů. K dispozici je atmosférická jednotka 1,0 MPI s výkonem 44 kW nebo 55 kW a turbodmychadlem přeplňovaný motor 1,0 TSI s výkonem 70 nebo 81 kW. Nejsilnější motorizace je možné kombinovat kromě manuální převodovky také se sedmistupňovou dvouspojkovou automatickou převodovkou DSG.



Provedení FABIA MONTE CARLO zaujme sportovním stylem interiéru. V něm jsou největšími novinkami především infotainmentové systémy s dotykovými displeji a rozšířenými možnostmi konektivity.



Zadní světlomety mají modernější grafiku tvořenou LED zdroji světla.



Přední LED světlomety zaujmou spodní linkou denního svícení s „křišťálovým“ vzorem.

9.29.84.

MINUT
SEKUND
SETIN



Pečlivě utajovaná sportovní ŠKODA KODIAQ RS se veřejnosti představí až v říjnu, ale již nyní se může pyšnit trofejí z nejcennějších. Volantu maskovací fólií zakrytého vozu se chopila profesionální závodnice Sabine Schmitzová a zajela s ním rekordní čas na nejnáročnějším okruhu světa. Lepší entré pro nejsportovnější SUV značky ŠKODA si snad ani nelze představit.



SABINE SCHMITZOVÁ

Je profesionální závodnice, moderátorka a popularizátorka Nordschleife. V okolí okruhu se v roce 1969 narodila, vyrůstala a dodnes zde žije. Jako dosud jediná žena zvítězila ve čtyřadvacetihodinovce na Nürburgringu. Známa je mimo komunitu motorsportu svým angažmá v motoristických pořadech v německé televizi, vystupovala také v pořadu BBC Top Gear, jehož se následně stala i spolumoderátorkou.

S Severní smyčka Nürburgringu je běžně spíš domovinou super- a hypersportů, masivně upravených sportovních vozů, čistokrevných závodáků a v neposlední řadě i místem ostrých testů automobilek, které zde ladí své nejsportovnější modely a bojují s konkurencí o co možná nejlepší časy svých nejvýkonnějších modelů. O rekordy zde bojují výrobci jako Porsche, Lamborghini, Bugatti... a ŠKODA. Vedení mladoboleslavské automobilky vyslalo do „Zeleného pekla“ své nejrychlejší SUV a doufalo, že vyjde počasí, což je v motorsportu vždy důležité.

Aby se podařilo zajet co možná nejrychlejší čas, nenechal tým značky ŠKODA samozřejmě absolutně nic náhodě. Za volant sportovního SUV proto usedla žena bytostně spjatá s Nürburgringem, která okruh zná jako málokdo jiný. Závodnice Sabine Schmitzová je dosud jediná žena, která na Nürburgringu vyhrála 24hodinový závod a s nejrůznějšími vozy už na okruhu nakroužila přes 30 000 kol. „Nordschleife může vyprávět tolik příběhů. Je to neuvěřitelná závodní trať, každý na světě ji zná. Odehrála se tu spousta dramata, s dobrými i špatnými konci. Řídit tady auto je skvělý pocit, bojujete s tratí i počasím. Někdy je na startu slunečno a o pět kilometrů dál silně prší. Už jsem tu závodila i ve sněhu. Okruh je hodně dlouhý a nevyzpytatelný. Je to výzva,“ popisuje okruh Schmitzová.

Pro rekordní pokus nemělo sedmimístné SUV s pohonem všech čtyř kol žádnou zvláštní úpravu, auto vyjelo přesně v takové podo-

bě, v jaké se v říjnu představí veřejnosti a následně přijde do prodeje. „Myslela jsem si, že sedmimístné auto nebude tak snadno ovladatelné, obzvláště na náročném okruhu jako je Nordschleife, ale mám z něj skvělé pocity. Řídí se krásně, jsem ohromena. Neměnili jsme na autě vůbec nic. Myslím si, že když chceme zajet rekord trati, mělo by být auto takové, jaké si ho budete moci koupit. Jinak by to nedávalo smysl. Chci ukázat lidem, jak dobré je auto, které si mohou koupit,“ vysekla Sabine Schmitzová poklonu modelu ŠKODA KODIAQ RS.

Na sedadlo spolujezdce usedl vedle Sabine František Drábek, vedoucí produktové řady Compact, který zná vůz ŠKODA KODIAQ RS naprosto dokonale. „RS znamená rallye sport a odráží historii značky ŠKODA v motorsportu. KODIAQ RS budou milovat lidé žijící aktivním životem. S jedním autem mohou bezpečně odvézt rodinu a zároveň zajet skvělý čas na okruhu,“ charakterizuje stručně vůz Drábek



František Drábek měl kromě jiného na starosti i vývoj sportovního SUV ŠKODA KODIAQ RS.

a obrací se na Sabine, která doplňuje: „Nordschleife je nejtěžší závodní trať na světě. Když je na něm sériové auto rychlé, je jasné, že inženýři odvedli dobrou práci. A já se od začátku v tomto voze cítím komfortně, což jsem upřímně nečekala,“ řekla před rekordní jízdou Schmitzová. „KODIAQ RS byl během svého vývoje testován na několika evropských okruzích, takže nemám strach,“ neskrýval důvěru ve vůz ani Drábek.

ÚTOK NA REKORD

Nürburgring ukázal rekordnímu týmu ŠKODA svoji přívětivou tvář, ideální počasí dokonce trvalo celý den, což je v pohoří Eifel spíše výjimka. Dvě hodiny po poledni se pod kapotou nijak neupraveného vozu zahřívá nový motor 2.0 BiTDI s výkonem 176 kW. ŠKODA KODIAQ RS se sportovním zvukem podporovaným systémem Dynamic Sound Boost vyrazila na svůj rekordní pokus. „Můj styl? Vždycky se snažím být co nejrychlejší,“ glosuje se smíchem svůj



ŠKODA KODIAQ RS bude mít premiéru na podzim. Již při své rekordní jízdě byla pod drobnohledem kamer.



„Plán na rekord? Plný plyn a hlavně zůstat na trati,“ směje se Sabine.

plán Schmitzová. „Plán na rekord? Plný plyn a hlavně zůstat na trati,“ směje se Sabine. „Brzdit co nejpозději před zatáčkou a pak zas co nejdříve zrychlovat,“ dodává už trochu vážněji, aktivuje sportovní režim a SUV ŠKODA KODIAQ RS vyráží na trať. Za dvojicí sportovních sedadel obsazených Sabine Schmitzovou a Františkem Drábekem je ve dvou řadách dalších pět sedadel. I to je klíč k zamýšlenému rekordu, z jehož času nyní ubíhají první cenné sekundy...

Sabine Schmitzová auto vůbec nešetří, jede na plný plyn, brzdí v poslední možné chvíli. Zatáčky projíždí v ideální stopě, aby auto neztrácelo rychlost. KODIAQ RS zdolává zákruty, stoupání i klesání. U startovní a zároveň i cílové čáry zatím časomíra přidává sekundu za sekundou. Vůz ve vysokém tempu zdolává náročné úseky ikonického okruhu – Fuchsröhre, Schwedenkreuz, Lauda's Corner i legendární Karussell – a blíží se k cíli. Tým na cílové rovince netrpělivě vyhlíží, kdy se KODIAQ RS objeví. Napětí roste, pohledy na horizont

se střídají s pohledy na časomíru. Konečně! Silueta sedmimístného SUV s bílým maskovacím polepem se objevuje na horizontu a rychle se přibližuje. Auto v rychlosti vysoko přes 200 km/h prolétá cílem. Všichni se za ním intuitivně otočí, ale hned vzápětí upřou zrak na stopky. Zastavily se na čase 9 minut, 29 sekund a 84 setin. ŠKODA KODIAQ RS má rekord! Stává se nejrychlejším sedmimístným SUV na Nordschleife!

„Jooo, byla to zábava,“ raduje se Sabine Schmitzová po vystoupení z vozu. „Ano, bylo to rychlé,“ konstatuje záměrně stručně technik Drábek a dodává, že se celou dobu jízdy cítil v autě se Sabine za volantem zcela bezpečně. „To doufám,“ usmívá se Sabine Schmitzová.

Víc vám zatím o sportovním SUV ŠKODA KODIAQ RS prozradit nemůžeme, ale o to více se můžete těšit na konec roku, kdy se rekordman ikonické Nordschleife představí a bude k vidění a osobnímu seznámení u všech autorizovaných prodejců ŠKODA.



Závodní okruh se zaslouženou pověstí nejnáročnější závodní trati na světě postavily tři tisícovky dělníků mezi lety 1925 a 1927. Úzký a náročný přírodní okruh, na němž se až do roku 1976 a takřka fatální nehody Nikiho Laudy konala Velká cena Německa, má masivní převýšení přes 300 metrů a rozkládá se v srdci pohoří Eifel, poblíž hradu Nürburg. Původní okruh sestával ze Severní smyčky (Nordschleife) o délce 22,81 km a dnes již v podstatě neexistující Jižní smyčky (Südschleife) s délkou 7,74 km, mezi nimiž byla vložena 2,28 km měřicí Ziel-schleife. Nejdelší konfigurace okruhu, tzv. Gesamtstrecke, měřila neuvěřitelných 28 265 metrů. Počátkem osmdesátých let byla část již nepoužívaných tratí zdemolována a vznikl moderní a bezpečnější okruh pro konání Velkých cen GP-Strecke, který se používá dodnes.

Legendu „Ringu“, jak se trať mezi fanoušky motorsportu familiárně nazývá, ale dodnes tvoří Severní smyčka. Dnešní trať Nordschleife měří 20,832 kilometru a je na ní 73 zatáček – 33 levotočivých, 40 pravotočivých. Trať má statut speciální silnice s mýtným a používá se jak ke sportovním událostem a testování automobilek, tak je i za poplatek otevřena veřejnosti v rámci tzv. „Touristenfahrten“. Než se případně vydáte za „turistikou“ na Ring, je dobré vědět, že šampion formule 1 sir Jackie Stewart nazval okruh pro jeho náročnost, nebezpečnost, polohu v lesnaté pahorkatině a extrémně proměnlivé počasí „Zeleným peklem“ ... a že zde neplatí běžné havarijní pojištění.



Sabine Schmitzová si rekordní jízdu užívala.



ŠKODA KODIAQ RS je oficiálně nejrychlejším sedmimístným SUV na Nordschleife okruhu Nürburgring.



LUXUS PRO SUV

ŠKODA KODIAQ LAURIN & KLEMENT stojí na pomyslném vrcholu nabídky SUV značky ŠKODA, a to nejenom svou luxusní výbavou, ale i špičkovou motorizací.

KODIAQ LAURIN & KLEMENT již na první pohled naznačuje, že se setkáváte s něčím extra. Atraktivní vnější design doplňuje ve vrcholné výbavě několik signifikantních a decentních prvků, které podtrhují individualitu vozu. Specifický přední nárazník s elegantně zakomponovanými LED světlomety, devatenáctipalcová kola „Sirius“ a chromovaná maska chladiče akcentují exkluzivní dojem z vrcholného SUV. Celek doplňuje pro LAURIN & KLEMENT speciálně upravený zadní nárazník s chromovanou lištou a naznačeným difuzorem, stříbrné střešní ližiny a chromované lišty kolem oken.

Designéři, vývojáři i technici výroby značky ŠKODA vložili do modelu KODIAQ LAURIN & KLEMENT veškerý svůj um, aby tak zákazníkům dopřáli opravdu exkluzivní zážitek. Součástí bohaté standardní výbavy je tak například ambientní osvětlení dokreslující v deseti odstínech atmosféru v kabině, kryty pedálů z broušeného hliníku či plně elektricky nastavitelné sedadlo řidiče. Sedadla jsou čalouněna vysoce kvalitní kůží v černém provedení, nebo v atraktivní kombinaci černé a béžové.

Sedačky vždy zdobí exkluzivní vyšívané logo LAURIN & KLEMENT. Na přání lze dodat také klimatizovaná sedadla čalouněná efektní perforovanou kůží. O vysoce kvalitní reprodukci hudby v až sedmimístné kabině se stará špičkový Sound System Canton s deseti reproduktory a výkonem 550 W.

Interiér vozu je exkluzivní nejen na pohled, ale najdete v něm také prakticky všechny nejmodernější technologie značky ŠKODA pro maximální komfort a bezpečí. Systém progresivního řízení s variabilním převodem napří-



klad usnadní dynamické průjezdy zatáček, stejně jako parkování v těsných prostorech, kde přijde vhod i 360° kamerový systém Area View. V hustém provozu se o prevenci nenadálých událostí postará mimo jiné systém sledování mrtvého úhlu Blind Spot Detect, Manoeuvr Assist pak pomůže vyvarovat se drobných kolizí v nízkých rychlostech, společně s prediktivním systémem Front Assist s funkcí automatického brzdění. Bezpečnostní i komfortní technologie spolupracují s novým digitálním přístrojovým panelem a centrálním displejem s úhlopříčkou 9,2 palce. Výbava LAURIN & KLEMENT samozřejmě zahrnuje i plnou konektivitu prostřednictvím systémů SmartLink+ a ŠKODA Connect s aplikací pro mobilní telefony, umožňující celou řadu užitečných a komfortních funkcí, od dynamické navigace reagující v reálném čase na provozní situaci až po možnost dálkově si telefonem nastavit klimatizaci.

Vrcholná výbava modelu KODIAQ se přirozeně váže také k nejsilnějším motorům pod kapotou. Připraveny jsou zážehové a vznětové motory s výkony od 110 kW (150 k) do 140 kW (190 k).

SLUNCE, LÉTO, PLÁŽ... A SUNROQ

Osm měsíců pracoval tým třiačtyřiceti žáků Středního odborného učiliště strojírenského ŠKODA AUTO na návrhu a výrobě již páté koncepční studie vozu ŠKODA. Pro letošní horké léto zvolili studenti novinku v modelové řadě ŠKODA, SUV KAROQ, které přetvořili na atraktivní pětimístný kabriolet. Přivítejte unikátní SUNROQ!

P První „AZUBI“ (z německého „učeň“) vůz byl v roce 2014 model ŠKODA CITIGO upravený do podoby dvoumístného roadsteru, v dalším roce připravili žáci sportovně laděný pick-up ŠKODA FABIA a v dalším roce vzniklo v učilišti z modelu ŠKODA RAPID SPACEBACK agresivně stylizované kupé. V loň-

ském roce se tým studentů pochlubil elektrickou buginou na základech modelu CITIGO. Letošní novinkou z dílen ŠKODA Akademie je zářivě červený čtyřdveřový SUV-kabriolet ŠKODA SUNROQ na bázi modelu KAROQ.

Žáci učiliště strávili procesem návrhu vozu od koncepčních studií až po jeho samotnou výrobu dlouhých osm měsíců, během nichž si

pod vedením pedagogů osvojili nejen nové dovednosti ze svých oborů, ale také týmovou práci, náročné plánování a spolupráci s odborníky z oblastí vývoje, designu a výroby značky ŠKODA. Tým třiačtyřiceti žáků sedmi oborů ve věku 17 až 20 let zvládl náročné přípravy v termínu a ŠKODA SUNROQ se tak mohla počátkem června představit zástupcům do-



Odstranění střechy si vyžádalo zesílení karoserie v oblasti podlahy, stejně jako značné úpravy v oblasti B-sloupků a především zcela novou zadní část.



mácích i zahraničních médií na slavnostní premiéře v Praze v plné kráse.

Konverze SUV na plnohodnotný čtyřdveřový kabriolet je nelehký úkol. Prvním krokem při konstrukci vozu SUNROQ bylo důkladné vyztužení karoserie a samozřejmě odstranění střechy. Mladí karosáři si také museli poradit s náročnými úpravami všech čtyř bočních dveří, následně museli vyrobit zcela nové páté dveře a kompletně přepracovat záď vozu. V návaznosti na úpravy dveří musely být navrženy a vyrobeny také zcela nové výplně dveří a upraveny A-sloupky. Úhlednou siluetu kabrioletu samozřejmě nemohly „kazit“ B-sloupky, na nichž jsou v sériovém voze uchyceny bezpečnostní pásy. Žáci proto ve spolupráci s odborníky ŠKODA přepracovali sedadla vozu ŠKODA OCTAVIA RS a integrovali do nich bezpečnostní pásy. Oproti těmto úkolům se možná zdá přepracování předního a zadního nárazníku jako detail, ale i zde mladí technici a techničky získali cenné zkušenosti.

Výsledkem jejich intenzivní práce je 4382 mm dlouhý, 1811 mm široký a 1480 mm vysoký SUV-kabriolet s rozvorem náprav 2638 milimetrů, lakovaný výrazným odstínem červené Velvet. Originální a jedinečný barevný koncept pokračuje i v interiéru, pečlivě ocalouněném kombinací červené a bílé kůže. Žáci si vyhráli i s celou řadou propracovaných detailů, jako jsou například podsvícené kliky dveří a podběhy. Z předních a zadních nárazníků a ze všech čtyř dveří se na asfalt promítají logotypy ŠKODA, nápis ŠKODA najdete i v objemném zavazadlovém prostoru (ten je mimochodem dokonce ještě větší než v sériovém voze).

Červeně lakovaná dvacetipalcová kola Vega žakovského speciálu pohání nejmodernější čtyřválcový motor 1,5 TSI s přímým vstříkem



Zatímco zvenku se zářivě červená barva kombinuje s černými doplňky, uvnitř doprovází převážně bílé plochy.

paliva a přepřehováním. Díky upravené řídicí jednotce poskytuje v konceptu výkon 120 kW (163 k) a maximální točivý moment 279 N.m. Studie SUNROQ s ním dosahuje maximální rychlosti 195 km/h a z nuly na 100 km/h zrychluje za 8,6 s. Dynamice byl přizpůsoben i podvozek se světlou výškou sníženou o 50 mm, osazený tlumiči z modelu OCTAVIA RS. Sportovní zvukovou notu tvrdí i speciálně navržený výfukový systém se čtyřmi koncovkami.



Víko zavazadlového prostoru je zcela nové, za pozornost stojí dva páry koncovek výfuků.

Název vozu vybírali studenti ze stovek podnětů, které zaslali fanoušci a zákazníci značky ŠKODA z celého světa. Vítězné jméno SUNROQ, které jasně spojuje identitu výchozího vozu a proslulé zážitky s otevřeným vozem, došlo z Polska. Autora k návrhu inspirovalo odpoledne strávené s rodinou a přáteli u jezera. A o to přesně tvůrcům studie ŠKODA SUNROQ šlo – vyvolávat příjemné asociace proslulých letních zážitků, a především úsměvy na tváři.



Do projektu se zapojilo 23 žáků ze sedmi oborů Středního odborného učiliště ŠKODA AUTO, na fotografii je většina z nich.

10 OTÁZEK

Na jakém principu vlastně elektromobily fungují? Jak se liší jejich chování od vozů se spalovacími motory? A jak je to s jejich spolehlivostí? Odborníci společnosti ŠKODA AUTO připravili jasné a srozumitelné odpovědi na všechny důležité otázky.

Z Začíná doba elektrická. Elektromobily se již brzy stanou běžnou součástí našich každodenních životů a ŠKODA do roku 2025 bude mít v nabídce hned 10 elektrifikovaných modelů. Jejich fungování ale pro velkou část řidičů stále obestírá mnoho nejasností. Elektrické automobily mají příchutí neznáma, něčeho složitého, nesrozumitelného a technologicky vzdáleného. Ve skutečnosti jsou naopak v řadě ohledů jednodušší než vozy se spalovacími motory.

1 V čem se liší elektromotor od spalovacího motoru?

Jedná se o zcela odlišný princip přeměny energie na mechanický pohyb. Zatímco spalovací motor využívá termodynamických jevů při spalování paliva, u elektromotorů k této přeměně dochází využitím elektromagnetických jevů při průchodu elektrického proudu magnetickým polem. Spalovací motor pracuje s klikovým mechanismem, tedy s válci, písty, ventily, klikovým hřídelem a dalšími komponenty, jádro elektromotoru tvoří pouze stator a rotor a jejich vzájemná interakce. Každý

elektromotor má navíc i tu vlastnost, že se umí chovat jako generátor, takže při brzdění a zpomalování vozu můžeme energii vracet zpět do baterie a tím ji dobíjet.

2 Jak se liší chování elektromotoru a spalovacího motoru?

Každý z těchto motorů má zcela odlišný průběh výkonu a točivého momentu. Zatímco u spalovacího motoru výkon a moment roste s otáčkami do svého maxima, u elektromotoru je maximální moment k dispozici již od téměř



nulových otáček a směrem k nejvyšším otáčkám pak klesá. V praxi to znamená, že elektromobil má největší tažnou sílu hned při rozjezdu, a tedy poměrně velkou dynamiku. Elektromotor navíc díky velmi širokému rozsahu pracovních otáček nepotřebuje vícestupňovou převodovku se spojkou a typickému elektroautu tak stačí od rozjetí až po jízdu maximální rychlostí jediný převodový stupeň, tzv. reduktor.

3 Jak se vypočítává výkon?

Výpočet výkonu není tak jednoduchý jako u konvenčních vozů. V případě elektromobilu není výkon dán pouze výkonem pohonné jednotky, ale je ovlivněn i výkonem, který je schopna dodat baterie. Jedná se tedy vždy o hodnotu, jež je dána celým systémem pohonu. Proto lze pohon navrhnout například i tak, že jeho technický základ je pro různé výkonnostní verze společný a konečný výkon vozu je pak dán jen kombinací s různě dimenzovanými bateriemi.

4 A jak se měří spotřeba?

Spotřeba u elektrických vozů udává spotřebovanou energii v kilowatthodinách na 100 kilometrů jízdy (kWh/100 km). Na sdruženém přístroji lze podobně jako u konvenčních vozů zobrazit informace jak o okamžité,

tak i o průměrné spotřebě. Navíc je zde zobrazováno i množství rekuperované energie zpět do baterií.

5 Jak je to se servisem a životností elektromotorů?

Vzhledem k tomu, že hlavní a vlastně jedinou pohyblivou částí elektromotoru je rotor, jsou nároky na servis ve srovnání se spalovacím motorem naprosto minimální. Není potřeba měnit olej ani palivové či vzduchové filtry. Protože se často jedná o vysokootáčkové stroje, je nutné dobře konstrukčně vyřešit nároky zejména na ložiska, obecně lze ale říci, že elektropohon vyžaduje nižší servisní péči než konvenční motory.

6 Která kola elektromotor pohání?

Principiálně je možné umístit motor jak na přední, tak na zadní nápravu. Obecně je ale pro elektromobil výhodnější použití pohonu zadních kol, kde se silný točivý moment elektromotoru dokáže lépe a efektivněji přenést na vozovku. Přidáním druhého elektromotoru na přední nápravu pak lze poměrně jednoduše realizovat plně elektrický pohon všech kol.

7 Mají všechny elektromobily stejný typ motoru?

Stejně jako lidé vyvinuli různé druhy spalovacích motorů, existuje i několik možností a variant elektromotorů. Jejich typ je vždy volen s ohledem na požadované vlastnosti vozu. Pokud půjdeme více do detailu, tak nejrozšířenější jsou takzvané třífázové synchronní motory, často s permanentními magnety, nebo motory asynchronní, případně jejich variace. Nedílnou součástí těchto motorů bývá jednotka s výkonovou elektronikou, která může být na motoru buď přímo integrovaná, nebo umístěná separátně a s motorem je pak propojena třemi silnými fázovými vodiči.

8 Je rozdíl mezi elektromotory v plug-in hybridních modelech a čistě elektrických vozech?

Ano. Při konstrukci motoru pro čistě elektrický vůz se vychází z toho, že ve voze žádný jiný druh pohonu nebude, a není tudíž potřeba ho jakkoli zohledňovat. Motor tak může být optimálně navržen s ohledem na požadovaný točivý moment a výkon, potřebné otáčky a zástavbové možnosti vozu. Naproti tomu konstrukce motoru pro hybridní pohon musí zohlednit i vlastnosti spalovacího motoru, se kterým elektromotor spolupracuje – možnosti mechanického



připojení, pracovní teploty, otáčky a průběh výkonu. Složitější je i systém řízení pohonu. Vůz musí umět jet jak čistě elektricky, tak ve spalovacím či kombinovaném režimu, a to vždy s optimálním využitím energie.

9 Je pravda, že elektromobily existovaly už před více než 100 lety?

První pokusy o sestrojení elektrického vozu vznikaly už v roce 1835 (tedy 48 let před sestrojením prvního benzinového motoru), a to nezávisle na sobě v Itálii a Nizozemí. Na konstrukčních řešeních vozidel s elektrickým pohonem pak na přelomu 19. a 20. století pracovali například i český vynálezce František Křižík (dokonce tehdy představil vůz LAURIN & KLEMENT) nebo Ferdinand Porsche. V roce 1900 jezdilo v USA dokonce více elektromobilů než vozů se spalovacími motory a stejně tak hranici 100 km/h pokořil jako první vůz s elektrickým pohonem. Tyto vozy ale měly stále těžké olověné baterie a krátký dojezd. Nástup sériové výroby automobilů a masové využití spalovacích motorů s komfortnějším dojezdem ovšem použití elektrického pohonu na dlouhý čas odsunuly na vedlejší kolej.

10 Proč se dnes elektromotory opět rozvíjejí?

K rozmachu elektromobility v dnešní době přispěla nejen potřeba snižování lokálních emisí výfukových plynů a CO₂, ale zejména zrychlující se vývoj a dostupnost nových technologií. Moderní baterie na bázi lithia mají násobně lepší schopnost ukládat a vydávat potřebné množství energie, mají svoji vlastní řídicí elektroniku, komunikují s celým systémem vozu a na jejich dalším vývoji se intenzivně pracuje. Stejně tak i dnešní polovodičové součástky dokáží přenést několikanásobně větší proudy při minimálních ztrátách, a lze je tak využít k efektivní regulaci a řízení výkonných elektromotorů. Součástí podpory elektromobility je i větší dostupnost tzv. zelené energie z obnovitelných zdrojů a plánovaný rozvoj infrastruktury nabíjecích stanic.





ZA VOLANTEM UNIKÁTU

Model TREKKA byl před půl stoletím předchůdcem dnešních SUV modelů značky ŠKODA a nyní je hvězdou výstav a veteránských rally. A právě na jednom ze závodů vznikla tato reportáž psaná za volantem.



Na letošním ročníku setinové rally 7 Castles Trial patřila TREKKA mezi nejobdivovanější vozy.



TREKKA je v Evropě opravdovou raritou, ve ŠKODA Muzeu vědí o pouhých šesti kusech na starém kontinentu. A tahle v barvě novozélandského písku je nejkrásnější, v dokonalé kondici a původním stavu. Nasedejte, jedeme!

Volant napravo, řazení levou rukou v otočné kulise s jedničkou u levého kolena – ovládání jako měla pradědova OCTAVIA, navíc otočené podle novozélandských pravidel. Při prvním osahání nahání respekt. Naštěstí má TREKKA dokonale pravidelné tvary, takže brždění silniček a míjení nákladáků nakonec hravě zvládá. Nejvíc děsí spolujezdce, kterému se střed vozovky stále zdá moc blízko.

TREKKA vznikla v době, kdy byly civilní terénní automobily ještě v plenkách. Narodila se v hlavě novozélandského dovozce škodovek před padesáti lety, vývoj probíhal na Novém Zélandu i v Mladé Boleslavi. Poloterénní vůz je oslavou jednoduchosti, umu konstruktérů schopných tvořit v omezených podmínkách a dokonale praktického, utilitárního designu. A je vlastně také úplně první a do dneška jediné opravdu novozélandské auto.

Vpředu má dvě sedadla, která se dají jen posunout, takže se řidič musí přizpůsobit. Sedí se tu jako na židli s nízkým opěradlem, vysoko a blízko ke dveřím; díky téměř rovným oknům a bohatému prosklení má šofér dokonalý přehled. Vzadu jsou dvě podélné lavice, kam se posadí šest sběračů kiwi, rodina na výlet do města přes pastviny nebo osm capartů jedoucích na ragbyový trénink.

Kousek, v němž jedeme (vozidlo na fotografii výše), je ještě vylepšený předchozím majitelem. Mezi předními sedadly jsou držáky na pušky, vzadu po stranách dvě náhradní kola a na předním nárazníku důkaz, že kutilství je zálibou napříč kontinenty – z rozvodových kol a řetězu motoru, který pracuje pod kapotou (odjížděje se lankem na přístrojové desce), si majitel vyrobil víceúčelový navigátor.

Na silničkách v okolí Prahy při setinové rallye 7 Castles Trial, vedoucí po krásných místech České republiky, se TREKKA rozparádila až na 80 kilometrů v hodině. Rychlost si musíte přepočítat, protože tachometr je v mílich. Víc nedovolí značné náklony karoserie, pohupování podvozku ani respekt k unikátnímu autu. Na



Motor s typickým filtrem sání a krytem rozvodu již na první pohled jasně ukazuje, že mechanické skupiny vozu mají původ v mladoboleslavské automobilce.

rovinkách TREKKA peláší srdnatě, ale kopce ji nebaví, v nich se řidič musí soustředit na podřazování – ideálně s meziplynem. Šofér si při řízení užívá přímý kontakt s čistou mechanikou, velký volant a rejď dávají autu obratnost, řazení nahoru jde při troše zručnosti hladce.

Tato konkrétní uzavřená „cestovní“ TREKKA byla lepší zboží, základní variantou byl dvoumístný pick-up bez střechy. Za příplatek jste mohli mít plátěnou nebo laminátovou střechu buď jen pro přední sedadla, nebo i pro prostor vzadu. Pohotovostní hmotnost byla dle verze v rozmezí 920 až 980 kg, užitečná hmotnost pak díky rámové konstrukci velmi slušných 450 až 500 kg.

HISTORIE MODELU TREKKA

Na Novém Zélandu byl v padesátých letech minulého století obrovský hlad po autech. Přímou na Zélandu se žádná nevyroběla, vláda navíc na dovážené zboží uvalila vysoké clo. To se dalo obejít tím, že se daný výrobek smontoval až na místě z dovezených dílů. Podnikatelé tedy dováželi auta v rozebraném stavu a montáž prováděli přímo na Novém Zélandu, ideálně s podílem na místě vyrobených komponentů.



Přístrojová deska a celý interiér vozu byly velice spartánské i na 60. léta minulého století.



A tak roku 1961 začala společnost Motor Industries v Otahuhu na předměstí Aucklandu montovat vozy ŠKODA OCTAVIA. Majitel montážního závodu Noel Turner na tom spolupracoval s novozélandským dovozcem vozů ŠKODA Philem Andrewsem.

Andrewse napadlo vyrábět lehký, laciný, jednoduchý, užitkový poloterénní vůz pro farmáře, drobné obchodníky a další živnostníky, prostě auto typické pro Nový Zéland. Zaměření a cílová skupina nevyžadovala drsnější offroad, stačil zvýšený podvozek (skvělých 19 centimetrů) a příplatkový diferenciál s omezenou svorností. Na to se skvěle hodila ŠKODA OCTAVIA COMBI s páteřovým podvozkem, která se vyráběla v českých Kvasinách. Karoserie vozu TREKKA pak byla společným dílem domácího konstruktéra George Taylora a někdejšího vedoucího vývoje karoserií automobilů ŠKODA Josefa Velebného „zapůjčeného“ z Mladé Boleslavi.

K výhodám vozu TREKKA patřilo nezávislé zavěšení všech kol a tuhý páteřový rám podvozku. Vpředu podélně uložený čtyřválec OHV o objemu 1221 cm³ dosahoval výkonu 34 kW (47 k) při 4500 min⁻¹. Ve spojení se synchronizovanou čtyřstupňovou převodovkou umožňoval dosáhnout největší rychlosti až 110 km/h.

Poháněna byla zadní kola zavěšená na výkyvných polonápravách. Oproti podvozku vozu OCTAVIA měla TREKKA zkrácený rozvor (z 2389 mm na 2165 mm) a kratší stálý převod v rozvodovce (ze 4,78 na 5,25). Maximální rychlost byla 105 až 110 km/h, průměrná spotřeba při běžném provozu činila 11 litrů na 100 km.

Na vzniku jediného sériově vyráběného novozélandského automobilu měla velkou zásluhu mladoboleslavská ŠKODA. Modelu TREKKA vznikly necelé tři tisíce kusů.

První vyrobené vozy přivítal Nový Zéland s velkou slávou 2. prosince 1966. V prvním měsíci výroby se jich prodalo 17, prodeje pak zvolna rostly. Nejvíce jich vyrobili v roce 1969, celkem 724. Rok nato vláda uvolnila podmínky pro import lehkých užitkových automobilů. V roce 1971 navíc zemřel Noel Turner a zá-

roveň v Československu skončila výroba modelu ŠKODA OCTAVIA COMBI. Poslední skladové kusy modelu TREKKA se doprodaly v roce 1973. Několik se jich vyvezlo do Austrálie, Indonésie a pár kusů doputovalo na Fidži, Tongu, Samou, Cookovy ostrovy a do Vietnamu.



Josef Velebný na snímku uprostřed ve společnosti konstruktéra George Taylora a šéfa výroby Johna Catchpoleho.

ZDE SE RODÍ KLENOTY

Restaurátorská dílna ŠKODA Muzea je místem, kde se opravují, renovují a udržují ty největší automobilové a motocyklové skvosty se značkou ŠKODA a Laurin & Klement.





Zrestaurovaný aerodynamický prototyp ŠKODA 935 Dynamic je dnes ozdobou sbírky ŠKODA Muzea. Původní vůz byl zkonstruován v roce 1935.



Již samotný pohled do restaurátorské dílny je naprosto úchvatný. Z rozpracovaných automobilů na jednotlivých stanovištích na vás doslova dýchá historie a atmosféra, která zde panuje, svědčí o naprosté profesionalitě všech zaměstnanců. Tak tady se „rodí“ ta krásná auta, jež můžete obdivovat nejen ve firemním muzeu, ale i na různých mezinárodních výstavách, veteránských rallye, motoristických srazech či na nejprestižnějších světových přehlídkách Concours d'Elegance.

Do míst ŠKODA Muzea, kde automobily získávají nový lesk, se běžný smrtelník jen tak nedostane, a tak mě osobně doprovází koordinátor tohoto oddělení, pan Michal Velebný. „Restaurátorská dílna je nezbytnou součástí

Práce restaurátora vyžaduje nejen řemeslnou zručnost, ale i lásku k historickým vozům.

ŠKODA Muzea. Ve sbírkách máme v současné době přes 320 historických automobilů, motocyklů a jízdních kol, o něž se musíme neustále starat a udržovat je v takovém stavu, abychom je mohli se ctí vystavovat na veřejnosti,” říká M. Velebný. „To je sám o sobě poměrně těžký úkol, navíc některé vozy nejsou v dokonalé technické kondici, a právě ty musíme postupně restaurovat. Kromě toho máme na starosti stálou muzejní expozici, kterou se snažíme pravidelně obměňovat, aby zde milovníci značek ŠKODA a Laurin & Klement našli při opakované návštěvě vždy něco nového a zajímavého.“

V restaurátorské dílně ŠKODA Muzea pracuje sedm kmenových zaměstnanců, jsou mezi nimi klempíři, mechanici, obráběči kovů



Detailní pohled na zátku chladiče reprezentativní osmiválcové limuzíny ŠKODA 860.



Skelet karoserie prototypu ŠKODA 935 Dynamic byl vyroben ze dřeva, povrchové díly pak z hliníkového plechu. Na snímku je zachycen vrchní restaurátor Josef Petříček.

Délka renovace se pochopitelně odvíjí od celkového technického stavu původního automobilu a někdy může trvat i několik měsíců či dokonce let.

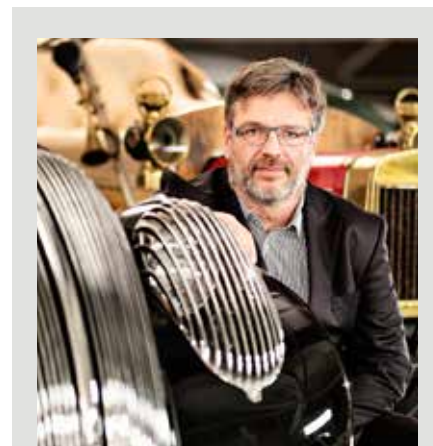


a nad nimi dohlíží vrchní restaurátor Josef Petříček. Jsou to prvotřídní odborníci, kteří mají k automobilům, a zejména k veteránům, opravdu srdeční vztah. Jinak to ani nejde, neboť restaurování historických vozů a motocyklů vyžaduje lásku k této profesi a mimořádný entuziasmus, podpořený technickými a konstrukčními znalostmi. V této sestavě je tým restaurátorů ŠKODA Muzea schopen zvládnout prakticky všechny specializované mechanicko-karosářské úkony, až na speciální čalounické, truhlářské a lakýrnické práce, které jsou vesměs zadávány renomovaným externím firmám s odpovídajícím vybavením. Možná vás trochu zarazí, proč zrovna renovace historických vozů si vyžaduje truhlářské práce, ale je nutné si uvědomit, že automobily

z první poloviny minulého století měly vesměs dřevěný skelet karoserie.

Velkou výhodou je, že při práci mohou restaurátoři využívat originální dokumentaci z firemního archivu ŠKODA Muzea, a to včetně nákrešů a výkresových pauzáků z doby Laurina a Klementa. Michal Velebný nám prozradil, že v archivu se nacházejí úžasné skvosty a poklady. K dispozici jsou dokonce výkresy prvních motocyklů L&K či prvního automobilu Voiturette A vyrobeného v roce 1905. Dnes tedy není problém vyrobit některý chybějící díl podle původní dokumentace, ale pokud existuje nějaká šance, jak získat originální součástku například od jiného sběratele, tak ji restaurátoři ze ŠKODA Muzea samozřejmě využijí. Prvotní snahou je vždy při restaurování vozu dohledat originální díl z jiného automobilu vyráběného ve stejné sérii.

Výčet zrestaurovaných vozů ŠKODA a Laurin & Klement, které zde prošly renovací za poslední roky, je opravdu pestrý. Michal Velebný nám přiblížil alespoň ty nejzajímavější a z historického hlediska ty nejvzácnější a nejhodnotnější. „Základ současné muzejní sbírky ŠKODA AUTO vznikl po druhé světové válce a především na přelomu šedesátých a sedmdesátých let minulého století, kdy automobilka odkoupila od tuzemských soukromníků hned několik zajímavých automobilů, například modely ŠKODA POPULAR Monte Carlo, ŠKODA POPULAR Malá dohoda či aerodynamický prototyp ŠKODA 935 Dynamic. Problém byl v tom, že tato auta byla většinou



MICHAL VELEBNÝ

Okolo aut se pohybuje odmala. Jeho dědeček dlouhá léta pracoval v mladoboleslavské automobilce jako šéfkonstruktor karoserií a jeho otec se strýcem se ve Škodovce věnovali vývoji motorů pro závodní oddělení. Se svým otcem často jezdil na závody a jako malý kluk se osobně setkával s takovými jezdeckými esy, jako byli Václav Bobek st., Miroslav Fousek či Oldřich Horsák. Jeho láska k automobilům, a především k těm historickým, se tehdy rozhořela naplno.

Do Škodovky nastoupil krátce po škole, v roce 1990. Bylo to zrovna v období, kdy se toho ve vývoji automobilky moc nedělo (Favorit byl již hotový, další projekt v nedohlednu, ke spojení s VW ještě nedošlo), a tak raději odešel sbírat zkušenosti do zahraničí, kde působil v několika závodních týmech. Do Škodovky se vrátil před 12 lety a nastoupil do oddělení plánování výroby. Od roku 2012 je koordinátorem restaurátorské dílny ŠKODA Muzea.



Výsledný vizuální efekt vozu se odvíjí nejen od kvality laku karoserie, ale i od propracovaných detailů.



po laické renovaci, při níž byly použity tehdejší ne moc kvalitní materiály, takže bylo nutné postupně zahájit jejich opětovnou profesionální renovaci. To byl případ i již zmíněného proudnicového modelu ŠKODA 935 Dynamic, který byl tehdy zakoupen od jednoho slovenského kovozemědělce. Vůz byl poměrně zachovalý, ale měl neoriginální modernější přístrojovou desku z Tatrplánu a celá karoserie byla ručně natřená na růžovou metalízu. Auto bylo třeba kompletně odstrojít, zrekonstruovat výdřevu a renovovat plechové díly karoserie. Naštěstí jsme objevili pod růžovou barvou původní odstín laku, což byla antracitová metalíza, a rovněž kus nevyšisované látky čalounění, který nám posloužil jako vzor při renovaci interiéru vozu. Tato renovace se dle mého názoru velmi zdařila. Auto je funkční, pohání jej kapalinou chlazený plochý čtyřválec umístěný před zadní nápravou a pracující ve spojení se čtyřstupňovou elektromagnetickou převodovkou francouzské firmy Cotal. Z dnešního úhlu pohledu je tento automobil zajímavý i tím, že se jedná o takzvanou lehkou stavbu – leichtbau, s velice subtilním dřevěným skeletem a povrchovými hliníkovými díly karoserie. Z dalších zajímavých modelů, které jsme nedávno renovovali, bych rád zmínil vzácný závodní speciál ŠKODA 966 SUPER-SPORT, který se do dnešních dnů dochoval pouze v jednom exempláři z původně tří vyrobených. Doslova před několika dny jsme dokončili částečnou renovaci reprezentativní limuzíny ŠKODA 860 a ve ŠKODA Muzeu mohou návštěvníci na aktuální výstavě „Vítězství plná prachu“ obdivovat také právě dokončený druhý nejstarší automobil ve sbírce, Laurin & Klement BSC z roku 1908. V současné době renovujeme další exemplář modelu

Restaurátorská dílna ŠKODA Muzea se stará o více než tři stovky exponátů.

POPULAR Monte Carlo, který je bezesporu kultovním automobilem a designovou ikonou značky ŠKODA. V loňském roce jsme se s muzejním exponátem, který je trvale vystaven na recepci ŠKODA Muzea, zúčastnili Concours d'Elegance v belgickém Royal Zoute Golf Clubu a získali jsme zvláštní cenu poroty Coup de Coeur pro nejoblíbenější automobil."

Historie tohoto vozu je poměrně známá, v roce 1936 škodovácká posádka Hausman-



Pohled do interiéru modelu ŠKODA POPULAR Monte Carlo. V současné době se v restaurátorské dílně ŠKODA Muzea dokončuje další tento vůz s karoserií kupé.

-Pohl skončila druhá v Rallye Monte Carlo ve třídě do 1500 cm³ a tento úspěch podnítil firmu k výrobě limitované edice vozů POPULAR Monte Carlo. Do podvozku menšího modelu POPULAR byl umístěn silnější motor o objemu 1,4 l z většího modelu RAPID, vůz byl doplněn hydraulickými brzdami, a tak vlastně vznikl tento unikátní automobil, který se vyráběl v letech 1936 až 1938. Celkem bylo smontováno 70 těchto vozů, z toho jen 20 s karoserií kupé. Vůz, který je právě restaurován, byl vůbec prvním dokončeným modelem s karoserií kupé, a navíc se jedná o automobil, jenž byl v roce 1936 vystaven na Pražském autosalonu.

„Dalším bonbónkem, na němž pracujeme,“ pokračuje Michal Velebný, „je dvojice předchůdců dnešních vozů ŠKODA SUPERB. Jedná se o vzácné exempláře luxusních limuzín z let 1936 a 1949, které po mnoha letech opět vyjedou na konci tohoto roku. Milovníci historických vozů ŠKODA se opravdu mají na co těšit.“

Restaurátorský tým ŠKODA Muzea připravuje rovněž automobily na různé veteránské rallye, exhibiční jízdy, retro výstavy a srazy po celém světě a za zmínku stojí i to, že před dvěma lety podpořil i projekt renovace vládní limuzíny ŠKODA VOS v Číně. Na nedostatek práce si tým škodováckých restaurátorů rozhodně nemůže stěžovat.



Restaurátoři mají díky obsáhlému firemnímu archivu k dispozici původní výkresovou dokumentaci, takže není problém vyrobit nějaký ten chybějící díl.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ŠKODA HANDY

Naplněno bez bariér s programem ŠKODA Handy

Objevte svět ŠKODA Handy a užívejte si naplněno benefity pro držitele průkazů ZTP a ZTP/P. Nejen, že si u nás pořídíte vůz za zvýhodněnou cenu, ale také si ho můžete nechat upravit na míru prostřednictvím partnerských firem API CZ či HURT. Také vám pomůžeme s žádostí o státní příspěvek. Máme pro vás přednostní servis, výhodnější ceny náhradních dílů a příslušenství. Informujte se v autorizovaných centrech ŠKODA Handy na možnost předváděcí jízdy nebo zapůjčení vozu se speciální úpravou pro ruční řízení.

www.skoda-handy.cz

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

ŠKODA
Handy





NEZASTUPITELNÉ DIESELY

Vznětové motory mají na evropském trhu nezastupitelnou pozici. Zásadou nových technologií jsou nejen výkonnější, kultivovanější a úspornější než kdy v minulosti, ale současně také ekonomické a mimořádně čisté s minimální produkcí škodlivin.



Vznětové motory prošly v posledních třiceti letech mimořádně intenzivním vývojem. Z motorů určených původně hlavně k pohonu užitkových vozů se staly moderní jednotky poskytující výkonnost odpovídající zážehovým motorům při citelně nižší spotřebě paliva. Za tento posun může především rozvoj technologií přeplňování a přímého vstřikování paliva. Koncern Volkswagen patří k průkopníkům takto řešených vznětových motorů a ve velkosériové výrobě je představil již v roce 1989. Od té doby procházejí neustálým vývojem.

V roce 1996 měly vznětové motory TDI premiéru také ve vozech ŠKODA. Zatímco první motor TDI měl pět válců, objem 2,5 litru a výkon 88 kW, v současnosti má nejvýkon-

nější vznětový motor značky ŠKODA, který se právě představil pod kapotou modelu ŠKODA KODIAQ RS, zdvihový objem 2,0 litru a přitom dvojnásobný výkon.

Vznětové motory od té doby zejména na evropském trhu vytrvale zvětšovaly svůj tržní podíl, který se vyšplhal až k hodnotě 50 procent. Staly se tak jedinou skutečnou alternativou zážehových motorů, kterou zůstávají dodnes. Majitelé na motorech TDI nejvíce oceňují nejen zátaž v oblasti středních otáček, ale především ve srovnání se zážehovými jednotkami nižší spotřebu, která se projevuje zejména při cestách na dlouhé vzdálenosti nebo při větší zátěži.

Kromě neustálého zvyšování účinnosti a kultury chodu se vývoj motorů vždy soustředil také na snižování obsahu škodlivin ve výfukových plynech. Současné vznětové motory jsou proto vybaveny propracovaným systémem čištění výfukových plynů s různými druhy katalyzátorů a filtrů, které jsou schopné zachytit všechny druhy chemických složek, stejně jako pevných částic. Samozřejmě je plnění nej přísnějších norem Euro 6d. Úroveň produkce oxidu uhličitého CO₂ jsou na tom vznětové motory zásluhou jejich nižší spotřeby paliva dokonce lépe než moderní zážehové motory.

BUDOUCNOST DIESELU

I přes plánovaný nástup elektromobility „diesel“ ještě neřekl poslední slovo. V letošním roce na tradičním Vienna Motor Symposium Volkswagen představil další směr vývoje motoru 2,0 TDI, který patří k oblíbeným jednotkám také u značky ŠKODA. Nový motor, interně označovaný kódem EA288 Evo, se vyznačuje spojením s výkonným startér/generátorem a lithium-iontovým akumulátorem.

PRINCIP VZNĚTOVÉHO MOTORU

Vznětový motor si v roce 1892 patentoval Rudolf Diesel. Jeho základ je podobný jako u zážehového motoru, jehož patent je o šestnáct let starší. Také přeměňuje energii obsaženou v palivu na posuvný pohyb pístu a následně otáčivý pohyb klikového hřídele. Odlišný je ale proces, kterým energii z paliva získává. Na rozdíl od zážehového motoru, v němž se pro zažehnutí benzínu používá zapalovací svíčka, dochází u vznětového motoru k samovznícení paliva tím, že se vstříkne do spalovacího prostoru přesně v okamžik, kdy je v něm ohřátý a stlačený nasávaný vzduch. Účinnost moderních vznětových motorů přesahuje hranici 40 %.

Tato kombinace, umožňující částečnou rekuperaci kinetické energie, slibuje nižší spotřebu paliva a produkci emisí, stejně jako vyšší míru komfortu a v neposlední řadě až o devět procent větší výkon. S použitím vyspělého systému čištění výfukových plynů nový motor dosahuje poklesu produkce CO₂ až o 10 g/km.

Další vývoj vznětových motorů je nezbytností, protože i s nástupem alternativních pohonů a častými diskusemi o budoucnosti pohonu automobilů obecně je ve střednědobém horizontu jeho role nezastupitelná. Tento druh motoru zůstává z pohledu produkovaných emisí, pořizovacích a provozních nákladů stále nejefektivnějším řešením zejména pro osobní automobily, jež najezdí velké porce kilometrů, stejně jako pro lehké užitkové a užitkové automobily.

ČIŠTĚNÍ VÝFUKOVÝCH PLYNŮ

Vznětové motory ŠKODA jsou vybaveny nej pokrokovějšími systémy čištění výfukových plynů. Jedná se o čtyři hlavní prvky. Prvním je řízený systém recirkulace výfukových plynů, který část spalin odvádí zpět do spalovacích prostorů. Ve výfukovém systému je dále použita dvojice katalyzátorů a jeden filtr. Nejbliže k motoru je oxidační katalyzátor, který snižuje emise oxidu uhelnatého (CO) a nespálených uhlovodíků (HC). Ve výfukovém systému je dále umístěn filtr pevných částic (DPF). Za ním je situován nejmodernější katalyzátor systému SCR (Selektivní katalytická redukce), jemuž pro snižování úrovně oxidů dusíku pomáhá cílené vstřikování aditiva AdBlue (synteticky vyrobený 32,5% roztok čisté močoviny a demineralizované vody). S touto technikou je vznětový motor schopen plnit nej přísnější emisní normu Euro 6d.





DESIGN VYTVÁŘÍ EMOCE

Oliver Stefani je novým designérem automobilky ŠKODA. Má jasnou vizi, oblíbil si Česko a miluje Star Wars.



Co vám na tváři vykouzlí úsměv?

Rád sleduji reakce lidí, když náš design vidí poprvé. Usmějí-li se, usměji se i já. Mít příležitost udělat někomu radost je skvělý pocit. Celý proces tvorby designu auta trvá přibližně tři roky. Fáze návrhu samotného designu probíhá asi tak devět měsíců, stejně dlouho jako od početí do narození dítěte. A přesně tak my vnímáme navrhování aut: je to naše dítě a pečujeme o něj. Vložíte do toho celé srdce a určitou část života – spoustu představ, vítězství, ale také proher. Když je na jednu auto venku a vidíte ho poprvé na silnici, když vidíte zákazníka, jemuž se líbí a který je na něj hrdý, to je pravá podstata naší práce.

Jak snášíte kritiku?

V designu nemáte nikdy jednu správnou odpověď. Černá může být stejně tak dobrá jako bílá. Když se to některým lidem líbí a jiným ne, udělali jste to dobře. Jakákoli odezva je lepší než nezájem. Ale do každého auta samozřejmě vkládáte trochu své duše a reakce ostatních vyvolávají city. Pokud si někdo na podobu auta stěžuje, stěžuje si tak trochu i na mne. Někdy to zabolí, ale k téhle práci to patří. Snažíme se vyvolávat emoce, nechceme být průměrní.

Jak víte, co se lidem bude líbit? Co vás inspiruje?

Všechno. Vše, co mě zaujme. Zajímal jsem se o letadla, jsou to štíhlé, a přitom mohutné pohyblivé objekty. Lodě jsou zajímavé také, ale stejně tak architektura, móda, filmy nebo elektronika. Kdykoli jsem na cestách, snažím se najít si chvilku, abych si jen poseděl v kavárně a pozoroval provoz, lidi, atmosféru. Svět je plný zázraků a překvapení. Designéři musí umět pochopit trendy včas a předvídat, kam se budou

ubírat. Nemáme samozřejmě křišťálovou kouli, ale jen takové lechtání v břiše, intuici, která je velmi důležitá. Někdy je těžké o něčem ostatní přesvědčovat, protože nemáme žádné důkazy. Nemůžeme prokázat, že tohle je správný směr, je to prostě jen pocit. Není to snadné, ale já to mám rád.

Chtěl jste být designér odjakživa?

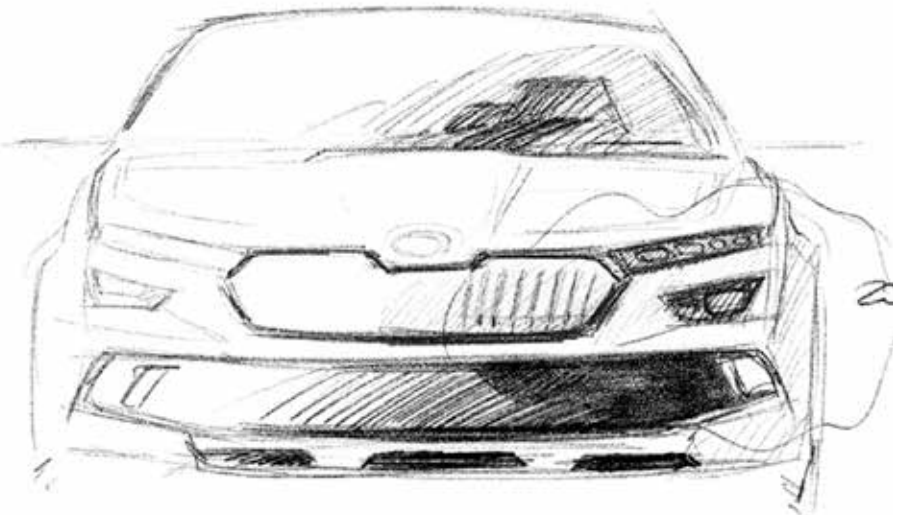
Vždycky jsem si kreslil, už odmalička. Tehdy jsem však neskicoval auta, ale komiksy. Snil jsem o tom, že se dostanu do ateliérů Disney a budu pracovat na filmech, jako byly Peter Pan a Sněhurka a sedm trpaslíků. Je v nich tolik kreativity a současně i umělecké nároky jsou na velmi vysoké úrovni. Dodnes mne to fascinuje a sbírám obrazové scénáře Disney filmů. Poz-

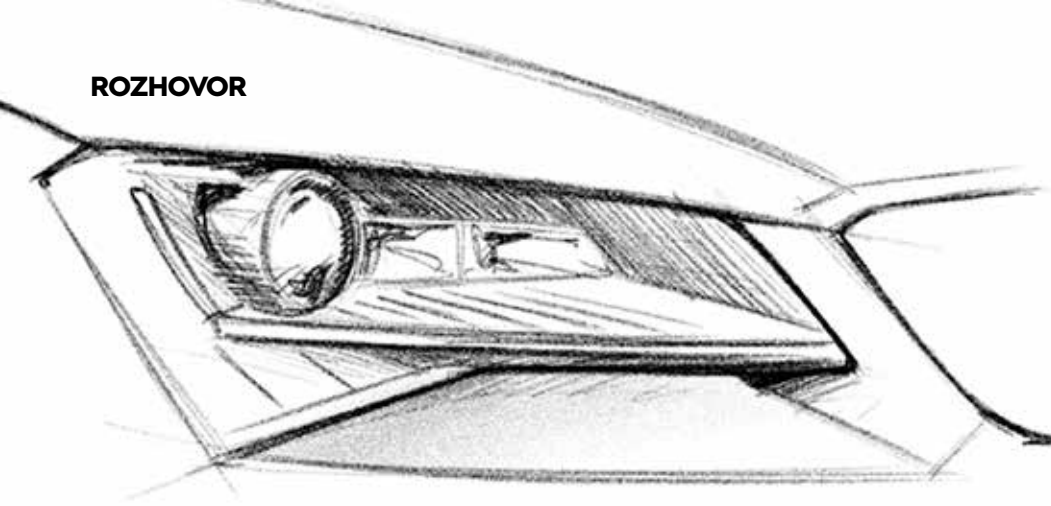
ději, když jsem dokončil školu, rozhodl jsem se, že budu novinářem. Myslel jsem si, že by mi ta umělecká kariéra nejspíše nevyšla. Ale pak mě můj spolubydlicí, který byl asistentem na výtvarné škole, pozval na výstavu. Byla tam jedna místnost plná kreseb aut od lidí, kteří právě tehdy byli na stáži u Volkswagenu. A ve chvíli, kdy jsem ty obrázky spatřil, řekl jsem si, že tohle je přesně to, co chci dělat. Byl to blesk z čistého nebe a já toho rozhodnutí nikdy nelitoval. Nějak si to našlo mě, a ne opačně.

Jste velký fanoušek filmů z Disney studií – který z jejich filmů máte nejraději?

Také se mi velmi líbí Star Wars a samozřejmě mám rád spoustu filmů z Disney produkce. Ale tím, co skutečně obdivuji a co mne velmi

Vozy ŠKODA budou mít plynulejší, dynamičtější a emocionálnější tvary.





ovlivnilo, je film Blade Runner. Hvězdné války jsou hezká pohádka, ale Blade Runner se velmi přiblížil tomu, jak by mohla vypadat skutečná budoucnost. Velmi na mne zapůsobil. Koupil jsem si sketchbook, kde jsou všechny náčrty aut, lidí a kostýmů, a ty jsou skutečně umělecké a vizionářské. Když dnes pojedete do Šanghaje a podíváte se na všechny jejich mrakodrapy, světla a promítané reklamy, uvidíte přesně to, co si Ridley Scott představoval před 20 lety.

Na co se těšíte do budoucna?

Nové technologie nás stavějí před náročné výzvy – a já to mám rád. Autonomní řízení, hlasové ovládání, nové předpisy nebo dokonce hologramy. Jsem šťastný, že se svět nevyvíjí nudně, protože my chceme stále tvořit. Těším se na každou novou výzvu, protože díky nim jsou naše životy zajímavé a pokoušejí naši kreativitu. Musíme si z nich brát to nejlepší a pak s tím naložit lépe než ostatní. Je to jako u formule 1, kde se musíte stále posouvat kupředu, abyste si udrželi pozici, i když přijdou nová pravidla. Takže budoucnosti se nebojím. Během posledních 20 let jsme mohli pracovat jen se sklem, plasty a ocelí – a nyní máme tolik nových zajímavých věcí, které můžeme řešit.

Přestěhoval jste se do České republiky.

Jaké máte dojmy?

Minulý rok jsem byl v České republice poprvé v životě. Navštívil jsem Prahu a velmi mne oslovilo spojení tradiční a moderní architektury. Je to skutečně nádherné město, má svůj styl a dlouhou historii, ale současně je mladistvé a životaplné. To se mi líbí.

Jak si myslíte, že bude vypadat design vozů ŠKODA během pěti let?

Myslím, že značka ŠKODA má velmi zářivou budoucnost. Budeme se snažit posouvat dobrou pověst značky ještě dále. Již nyní je velmi dobře známá, ale vnímání značky může být ještě silnější, a my bychom tomu chtěli pomoci díky našemu designu. Pracujeme na mnohem

více emocionálním výrazu, chceme zasáhnout ještě více lidí a dostat je. Auta budou mít plynulejší, dynamičtější a emocionálnější tvary. Lidé by si měli vůz ŠKODA koupit nejen proto, že za rozumnou cenu dostanou kvalitní vůz, ale také proto, že se jim líbí, jak vypadá a celkově působí. Tato změna začne již s letošními modely a následně budeme ještě důraznější. Design je často důvodem k rozhodnutí, zda dané auto koupit, či nikoli – proto je naše práce tak důležitá. Naším úkolem je vystihnout hodnoty dané značky, zviditelnit je.

Nedávno byla odhalena ŠKODA VISION X.

Co u ní vy vnímáte jako nejvýraznější designový prvek?

VISION X je první model značky ŠKODA, na němž jsem měl příležitost se podílet, a byla to příjemná zkušenost. Zadání znělo vytvořit vzhled na modely KAROQ a KODIAQ, ale současně vtisknout tomuto vozu jeho vlastní charakter. Líbí se mi nové pojetí přední části. Denní světla tvoří velmi úzký pruh v horní části ze čtyř světelných prvků ze skla a hlavní světla jsou pod nimi. Vypadají skvěle a moderně. Na jednu stranu tento model působí naprosto jinak, ale současně zachovává příslušnost ke své rodině. Naš zákazník by měl vždy poznat, že se jedná o vůz ŠKODA, a myslím, že zde jsme odvedli

opravdu dobrou práci – vůz má silný výraz a vybočuje z dosavadních hranic, ale zachovává si rozpoznatelné rysy.

Jak velký je váš designérský tým a jaká je přesně vaše úloha?

Náš tým designérů tvoří přes 100 lidí asi 25 národností, je velmi mezinárodní. Jsou v něm lidé ze Španělska, Německa, Číny, Francie a mnoha dalších zemí, samozřejmě včetně lidí z České republiky a Slovenska. V dnešní době všichni vyrábějí auta pro celý svět, a je tedy vhodné mít v týmu lidi s různým zážitkem. Designéři mají o práci u nás velký zájem, což je dobré znamení, že jsme atraktivní značka. Mým úkolem je nechat své lidi snít a sledovat, jak jejich myšlenky nabývají tvaru. Naše práce je často i dnes velmi prostá: máte papír a tužku a naskicujete představu. Není v tom žádný trik, žádné počítače, prostě za stolem sedí člověk a cosi si vysnívá.

A já se snažím dohlédnout na to, abychom žádný nápad nezahodili předčasně, musíte všem dát prostor k rozvinutí. Snažíme se najít něco, co zde dříve nebylo, a pokud bychom byli příliš striktní v pohledu na to, co ještě je nebo už není „ŠKODA“, kreativě bychom nepomáhali. Počkejme si, co z daného nápadu může vzejít – vždy nás přece zajímají nové věci.



ŠKODA KAROQ ON-LINE. UŽ ZA 7990 KORUN MĚSÍČNĚ

V závěru loňského roku spustila na českém trhu ŠKODA AUTO ve spolupráci se ŠKODA Financial Services internetový obchod s automobily. Ten rychle zdomácněl.

P Populární jsou především zvýhodněné akční nabídky vybraných modelů. K těm se teď řadí i SUV KAROQ, které lze pořídit za částku již od 7990 korun měsíčně, FABIA za 3990 Kč a RAPID SPACEBACK za 4490 Kč měsíčně. Nabídka platí při smlouvě na 48 měsíců a nájezdu 20 000 km ročně.

Internetový obchod s automobily je vlastně jedním z mnoha Simply Clever řešení, flexibilně napojeným na finanční služby, jež činí vozy značky ŠKODA dostupnějšími pro větší skupinu zákazníků.

„Služba ŠKODA-Online přináší zájemcům o nový vůz jednoduchý a přehledný způsob, jak získat automobil na operativní leasing. Jeho popularita v Česku stále roste a právě forma dlouhodobého pronájmu vozu je pro internetový ‚nákup‘ tou ideální cestou,“ říká Lukáš Cankař, ředitel marketingu a retailového prodeje ve ŠKODA Financial Services.

NOVÁ CESTA

Pořízení vozu přes internet má totiž s operativním leasingem mnoho společného: obojí jsou

služby, které jsou určeny především pro ty zákazníky, kteří nechtějí mít s vozem v podstatě jakékoli starosti. Nabídka vozů i možnosti jejich pořízení přes internet se v automobilovém e-shopu neustále rozšiřují.

JE TO JEDNODUCHÉ

Pořízení vozu v e-shopu skoda-online.cz je velmi jednoduchou záležitostí. Zákazník totiž vybírá z předpřipravených konfigurací vozů, přitom nabídka je dostatečně široká, aby pokryla různé potřeby zákazníků. Ten si kromě vozu může volit i barevnou variantu, opět jsou k dispozici vybrané oblíbené odstíny. Následně pak zákazník volí délku pronájmu (24, 36 nebo 48 měsíců), výši ročního nájezdu (10 000 až 40 000 kilometrů), výši spoluúčasti (1 nebo 5 %) na pojistné události a také variantu služeb. Zde je k dispozici základní verze Start bez servisního balíčku, nebo balíček Komplet se servisem a zimními koly v ceně.

U vybraného vozu také zákazník okamžitě vidí jeho přibližnou dostupnost, což je údaj, kte-

rý mu umožní zjistit, kdy zhruba se může na svůj nový vůz těšit.

SPOLEHLIVOST A ŠIROKÁ NABÍDKA

Kromě jednoduchosti celé služby je důležité i to, že zákazník se může na své smluvní partnery spolehnout. Služby operativního leasingu jsou poskytovány ve spolupráci se ŠKODA Financial Services a zákazník s vozem obdrží veškeré dokumenty, které ho opravňují k využívání vozu na celém území Evropy a Turecka s výjimkou Ruska, Běloruska, Ukrajiny a Moldavska. Samotná nabídka vozů v rámci služby ŠKODA-Online se průběžně mění a automobilka zde zohledňuje jak popularitu jednotlivých modelů, tak jejich aktuální dostupnost. Vybrané vozy lze tedy získat už do 14 dnů od objednání.

ŠKODA
Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.



OJETÉ VOZY SE ZÁRUKOU

OJETÝ VŮZ VÝHODNĚ A BEZ OBAV

ŠKODA AUTO je v České republice garantem programu prodeje ojetých vozů s názvem ŠKODA Plus. Na www.skodaplus.cz najdete širokou nabídku ověřených a certifikovaných vozů.



Tento program přináší na trh s ojetinami prověřené vozy s garancí původu a technického stavu, profesionální prodejní a servisní zázemí dle vysokých standardů ŠKODA i výhodné a transparentní financování včetně například pojištění. Ekonomicky smýšlející soukromé i firemní zákazníci oslovuje také bohatá nabídka vozů ŠKODA s pohonem na CNG.

Domácí značka vstoupila na trh ojetých vozů již v roce 2008, kdy se do prodeje prověřených vozů zapojilo 14 autorizovaných prodejců. Za deset let na trhu se program prodeje ojetých vozů ŠKODA Plus pevně etabloval v povědomí zákazníků, nastavil nové standardy prodeje ojetých vozů v České republice, a především se mnohonásobně rozšířil, jak šíří nabídky vozů a počtem prodejců, tak ročním

počtem prodaných automobilů. „Úspěchy programu ŠKODA Plus v předchozích letech i v roce letošním ilustrují postupnou kultivaci domácího trhu s ojetými vozy, kdy zákazníci v rostoucí míře upřednostňují jistotu a kvalitní služby i při koupi takového automobilu," říká Miroslav Bláha, vedoucí prodeje ŠKODA AUTO Česká republika. Kontinuálně se také rozšiřovala nabídka služeb zákazníkům, garancí a například i možností financování vozu, stejně jako se optimalizovaly standardy prodeje až do dnešní podoby, kdy zákaznická zkušenost s koupí ojetého vozu odpovídá službám a kultuře prodeje vozů nových, a to včetně pečlivé předprodejní přípravy. Program ŠKODA Plus nabízí prostřednictvím přehledného webového rozhraní a certifikovaných, pravidelně přísně auditovaných prodejních míst, vozy ve třech kategoriích.

ROČNÍ VOZY

Roční vozy jsou zánovní modely ŠKODA s nájezdem maximálně 30 000 km a stářím do 18 měsíců. Samozřejmostí je plná garance najetých kilometrů a technického stavu včetně kompletní servisní historie. Všechny Roční vozy mají navíc prodlouženou značkovou záruku na čtyři nebo pět let (od uvedení do provozu). Roční vozy jsou výhradně modely ŠKODA, vždy po prvním majiteli, přičemž naprostá většina z nich pochází přímo ze ŠKODA AUTO.

VYZKOUŠENÉ OJETÉ VOZY

Do kategorie Vyzkoušených ojetých vozů spadají ojetá vozidla do stáří pěti let, která splňují přísná kvalitativní kritéria a jsou pečlivě prověřena servisními techniky ŠKODA. Mezi certifikované garance Vyzkoušených ojetých vozů





Všechny vozy v programu ŠKODA Plus vždy splňují přísná kritéria kvality.

patří kromě standardních výhod ŠKODA Plus například ověření původu, tedy záruka, že vůz není evidován jako odcizený, či na něm nevázanou finanční závazky, zástava apod., či že specifikace odpovídá VIN vozu.

OJETÉ VOZY

Vozy ŠKODA a automobily dalších značek starší pěti let v kategorii Ojeté vozy jsou nabízeny se zárukou pojiždnosti, STK na minimálně šest měsíců od data nákupu a kompletní předprodejní přípravou. I tyto starší vozy procházejí přísnou technickou kontrolou a autorizovaní prodejci zákazníka samozřejmě upozorní na případné nedostatky.

GARANTOVANÁ NABÍDKA

Všechny vozy v programu ŠKODA Plus vždy splňují přísná kritéria kvality a jsou pro zákazníka zárukou dlouhého a spokojeného užívání bez obav z neznámého původu nebo špatného technického stavu. U všech kategorií vozů je samozřejmostí zcela transparentní jednání, poskytnutí servisního zázemí pro detailní prohlídku vozu a zkušební jízda v dostatečné délce, aby si mohl zájemce vybraný vůz opravdu vyzkoušet v různých jízdních situacích, a přesvědčit se tak o jeho technickém stavu. Pro nákup ojetého vozu lze kromě značkového financování využít také výkup stávajícího ojetého vozu protiúčtem.

VÝHODNÁ NABÍDKA OD INNOGY A ŠKODA PLUS

Chcete jezdit levně a ekologicky s autem na zemní plyn? Pokud si koupíte CNG vůz od ŠKODA Plus, dostanete slevu na palivo. Sleva na CNG bude ve výši 2 Kč včetně DPH z ceny uvedené na plynových stanicích innogy. **Více na cng.cz**

Program ŠKODA Plus aktuálně nabízí více než šest a půl tisíce vozů, z nichž takřka 40 % tvoří Roční vozy a zhruba třetinu pak Vyzkoušené ojeté vozy ve stáří 2–5 let. Nabídka prověřených ojetých vozů ŠKODA Plus je zákazníkům k dispozici u více než 130 prodejních partnerů programu ŠKODA Plus ve všech krajích České republiky. Kompletní nabídku vozů lze samozřejmě najít i na portálu www.skodaplus.cz, kde jsou také detailně popsány výhody a garance programu a kde je k dispozici i přehledná online kalkulačka financování od ŠKODA Financial Services.

„Trendem v programu ojetých vozů ŠKODA Plus je zvyšující se zájem o ekologické a ekonomicky výhodné vozy OCTAVIA G-TEC. Modely s kombinovaným pohonem na benzín a stlačený zemní plyn z nabídky ŠKODA Plus výrazně zaujaly jak soukromé zákazníky, tak živnostníky a menší firmy už v loňském roce a obdobná situace trvá i letos,“ říká Miroslav Bláha. ŠKODA OCTAVIA G-TEC je na domácím trhu dlouhodobě nejprodávanějším novým vozem s pohonem na alternativní palivo. S postupně rostoucí nabídkou ojetých vozů si OCTAVIA G-TEC buduje obdobnou pozici i na trhu ojetých vozů.

Za rostoucí oblibou vozu ŠKODA OCTAVIA G-TEC v programu ŠKODA Plus stojí jak rozšiřující se nabídka Ročních i Vyzkoušených ojetých vozů, tak široká prodejní síť, bezprecedentní dostupnost kvalitních servisních služeb.

V nabídce Ročních vozů programu ŠKODA Plus je aktuálně více než 50 kusů modelu OCTAVIA G-TEC. V kategorii Vyzkoušených ojetých vozů s roční zárukou ŠKODA Plus se nabízí dalších 50 modelů na CNG.





NEJVÝHODNĚJŠÍ KOUPEĚ I PROVOZ

Roční vozy ŠKODA OCTAVIA G-TEC s pohonem na stlačený zemní plyn skýtají soukromým i firemním zákazníkům maximální možnost úspor při nákupu i provozu. Zároveň poskytnou jak jistotu záporního prověřeného vozu se značkovou zárukou, tak všechny typické přednosti modelu OCTAVIA. Příkladem může být třeba OCTAVIA G-TEC z aktuální nabídky Ročních vozů programu ŠKODA Plus. Vůz s karoserií liftback a výbavou Ambition Plus včetně klimatizace, dálkově ovládaného centrálního zamykání, elektricky ovládaných oken, koženého paketu a další prvků výbavy byl uveden do provozu v listopadu 2016 a jedná se tedy o vůz před inovací. Od té doby najel rovných 20 000 km a absolvoval kompletní servisní prohlídku v autorizovaném servisu ŠKODA.

S prodejní cenou 369 900 Kč včetně DPH je o více než 120 000 Kč levnější, než činila původní kupní cena nového vozu.

NÍZKÉ PROVOZNÍ NÁKLADY

Významnou ekonomickou výhodou pohonu na zemní plyn jsou provozní náklady, respektive nízká spotřeba CNG i nízká a dlouhodobě stabilní cena stlačeného plynu. Dlouhodobé zkušenosti zákazníků ŠKODA ukazují, že s modelem OCTAVIA G-TEC lze v průměru jezdit s náklady na palivo pod korunu na kilometr. Porovnáme-li pohon na zemní plyn

s taktéž úspornou a oblíbenou motorizací 1.6 TDI (85 kW) se spotřebou pouhých 4,1 l/100 km, vyjde CNG i tak jednoznačně výhodněji. Při ceně nafty (v době uzávěrky, průměrná cena v ČR) 32 korun a 60 haléřů za litr urazí OCTAVIA 1.6 TDI sto kilometrů za 134 korun. Ceny CNG jsou dlouhodobě stabilní a netrpí na výkyvy v návaznosti na ceny ropy, jako se to stává několikrát ročně u tradičních paliv. Aktuální průměrná cena kilogramu CNG činí 25 Kč a 20 haléřů. OCTAVIA G-TEC při spotřebě 3,5 kg CNG na 100 km ujede oněch sto kilometrů za necelých 90 Kč. Kombinovaný dojezd s plnými zásobníky CNG a benzinovou nádrží činí 1330 km.

Lze ale jezdit ještě úsporněji, OCTAVIA drží od roku 2015 národní rekord pro bivalentní vozy, když na plné nádrže ujela rovných 1700 km.

KVALITNÍ TECHNIKA

Dodejme, že modely ŠKODA OCTAVIA G-TEC z nabídky ŠKODA Plus jsou vybaveny přeplňovacím zážehovým motorem 1,4 TSI o výkonu 81 kW (110 k), který je konstruován pro spalování zemního plynu a benzínu. S optimalizací spotřeby a provozních nákladů pomáhají i systém start-stop a rekuperace brzdě energie. Moderní agregát splňuje emisní normu EU 6.







ZEMĚ PLNÁ
PŘÍJEMNÝCH
PŘEKVAPENÍ

Cesta do Íránu po vlastní ose je časově extrémně náročná, ale stojí za tu námahu. Díky vlastnímu autu totiž zažijete věci, kterých byste se jinak nejspíš nedočkali.



Původně to byl jen nápad, který se urodil v přehřátých hlavách dvou cestovatelů na cestě autem za senegalskými vlnami. Z hecu jsme se snažili vymyslet ještě delší a komplikovanější cestu, než byla ta do Dakaru s vozem ŠKODA YETI. Írán je běžnému Čechovi země natolik neznámá a vzdálená, a to nejen geograficky, že když jsem zmínil tuto destinaci, vlastně jsme ani jeden nedokázal z hlavy vyplodit, jak bychom se tam vlastně autem měli dostat. Kudy se tam vlastně jede?

Z původního zabíjení nudy za volantem vzešla myšlenka, která se nás nepochopitelně držela celou cestu a krátila hodiny jízdy saharskou pouští. A vydržela i po našem návratu. Shodou okolností jsme totiž v Senegalu potkali surfaře, jimž jsme rodící se plán cesty do Íránu pověděli jako prvním, a kteří

v Íránu byli. A jich vyprávění bylo nejspíš rozhodujícím faktorem, třebaže realizace trvala dva roky.

Cíl byl jasný – pohoří Elborz. Respektive lyžařské středisko Dizin, které se nachází asi 63 kilometrů severně od Teheránu. Ve světě vyznavačů jízdy volným terénem je tohle největší íránské středisko vyhledávanou destinací z důvodu obrovských sněhových srážek a minima podobně zaměřených lidí.

POJÍZDNÁ LUXUSNÍ GARSONIÉRA

Jet autem je pro mnohé vzhledem k časové a finanční náročnosti nejspíš nejhorší možná varianta. Nicméně má svoje nesporné výhody. Tak například trasu si určujete sami, a hlavně nejste vázáni na jedno místo. A pakliže vyrazíte prostorným automobilem jako my, nemusíte se starat ani o nocleh.

Naším obyvákem, ložnicí a jídelnou se na tři týdny stala ŠKODA OCTAVIA COMBI 1.0 TSI, jejíž světlý interiér se světlým alcantarovým čalouněním sedadel vytvářel naprosto fantastický kontrast s nádhernou barvou Denim blue a černými koly. Uznávám, že pokud jste nuceni v autě také jíst, světlý interiér není úplně nejšťastnější volbou. Jenže když on vážně vypadá tak skvěle. Nutností je dvojitě dno zavazadelníku, protože pak máte k dispozici rovnou spací plochu.

Do Íránu musíte jet přes Turecko, což je kromě Istanbulu, který je opravdu radno projíždět někdy mezi třetí a šestou hodinou ranní, velmi pohodová záležitost. My jsme si cestu dobrovolně „zkomplikovali“ Gruzii a Arménií, protože když už jedeme tak daleko za sněhem, byl by hřích nezastavit se na Kavkaze a arménském venkově, který je sice extrémně chudý, ostatně jako celá Arménie, ale plný dobrosrdečných lidí, jež v Evropě budete hledat těžko.

DIVOKÝ SILNIČNÍ PROVOZ

Turci si své hranice dobře střeží, ale ve srovnání s tím, jaká atmosféra panuje na íránských hranicích, jde o úplný „šengen“. Genius loci umocňuje fakt, že arménsko-íránský přechod je pustější než škola o víkend, takže světle modré OCTAVIE COMBI si tu všimne opravdu každý. Od „asistentů“, kteří vám za nějakou tu korunu pomůžou s vyřízením všech náležitostí, a že jich není málo, až po ozbrojené vojáky. A věřte, že na naše auto se chtěl podívat každý. Pro Evropana, který je zvyklý na všechny typy automo-



Na rozdíl od Turků íránský prodejce perských koberců nikomu nic nenutí. Když už přijdete, víte proč...



V Íránu jste za celebrity, nepřeháním, a to úplně všude. Vyfotit se s vámi mohou samozřejmě jen muži.



Většina z významných íránských bazarů je na seznamu kulturního dědictví UNESCO.

PRAKTICKÉ RADY

Dostat se do Íránu autem není tak úplně jednoduchá věc. Kromě toho, že potřebujete víza, musíte si také vyřídit tzv. karnet. Víza jsou relativně jednoduchou záležitostí. Potřebujete půl roku platný pas poté, co se vrátíte, 50 eur za vyřízení, výpis z účtu, že máte na cestu dost peněz, a také pojištění na dobu pobytu v Íránu. Složitější je to s karnetem, kterému se oficiálně říká Carnet de Passage en Douane. Jedná se o jakýsi cestovní pas pro váš vůz, který vám u nás vyřídí cestovní kancelář CK Autoturist. Zadarmo to není, naše OCTAVIA COMBI 1.0 TSI stála necelé 4 tisíce korun. Kromě toho je ale nutné u CK Autoturist složit jistinu, kterou po návratu dostanete zpátky. My jsme za naši úplně novou OCTAVII platili „jen“ 52 tisíc korun. Na hranicích musíte karnet nechat potvrdit při vjezdu i výjezdu a za žádnou cenu ho nesmíte ztratit. Jinak vám záloha nebude vrácena. Írán se takto brání v případě, že na jeho území spácháte nějaký přestupek, jako je třeba nezaplacená pokuta za rychlost, nebo když vás přichytí, jak s autem na území Íránu podnikáte. Například v oblasti cestovního ruchu.

Jediným autem v moderním slova smyslu byla široko daleko naše OCTAVIA COMBI. Místní vozový park pamatuje snad ještě Flinstonovy.

bilů, je poměrně překvapivé, když vidí, jaké pozdvížení dokáže vyvolat rodinné kombi. Jenže to měl být teprve začátek.

Za dvě hodiny jsme byli vybaveni všemi potřebnými razítky a mohli se pustit do průzkumu země, která je označována za jednu z kolébek civilizace. První seznámení s íránským prostředím bylo hodně intenzivní, protože i když téměř všechny knihy o Íránu zmiňují velmi specifickou dopravu, nic vás nedokáže připravit na realitu. Už jsem řídil v mnoha cizokrajných a značně exotických zemích, ale Íránci si ihned řekli o výsostné postavení. Na tamějších silnicích ročně zahyne přes 20 tisíc lidí a důvodů je hned několik. Paradoxně to není stav vozovek, které jsou mimochodem asi tak 10x lepší než u nás. Hlavní tahy spojující velká města jsou z větší části skvěle vyprojektované šestiproudé silnice s kvalitním povrchem. Platí se na nich mýtné, ovšem pouze v okolí velkých aglomerací a jde o korunové položky. Navíc se vám může klidně stát, že vás jako projev úcty nechají projet zdarma.

NIC NENÍ NEMOŽNÉ

První cesta vedla do Teheránu, respektive do lyžařského střediska Dizin. Za prvních 1000 kilometrů v íránském provozu jsme vyzorovali, že značení jízdních pruhů je zcela irelevantní, nikdo jej nerespektuje. Tedy kromě řidičů kamionů, kteří jsou povinni jezdit v pravém pruhu a nemají dovoleno předjíždět. Toto nařízení dodržují dost striktně, protože dopravních policistů je v Íránu snad ještě víc než v Maroku, a stejně jako Marokánci se rovněž Íránci vyžíva-

jí v zábavě zvané měření rychlosti. Naše skóre za devět dní čistého času na íránských silnicích bylo pět prominutých pokut a jedno „všimné“ za asi 200 Kč.

Je až neuvěřitelné, jak vstřícní se k nám místní dopravní policisté chovali. A nejen oni. Když pomínu, že nám odpustili mastnou pokutu za 160 km/h kdesi uprostřed pouště, pak příběh z Teheránu vypovídá o všem. Jen průjezd hlavním městem zabere dost času, protože i s přilehlými aglomeracemi má přes 15 milionů obyvatel a snad všichni tu jezdí autem. No, autem, jediným autem v moderním slova smyslu byla široko daleko naše OCTAVIA COMBI, protože místní vozový park pamatuje snad ještě Flinstonovy.

Při výjezdu z Teheránu jsme narazili na policejní kordon a spuštěnou závoru směrem do hor. V opačném směru proudila auta jedno za

druhým. Ani jsme nestačili vylézt z auta a už nám lámanou angličtinou policista omluvně vysvětloval, že dál to nepůjde. Nějakou dobu nám trvalo, než jsme pochopili, že to je z důvodu příliš silného provozu a Íránci, věrní svému zvyku, že jízdní pruhy nic neznamenají, si prostě z obousměrné komunikace udělali jednosměrnou. To víte, když přijedete v době oslav íránského Nového roku... Nakonec pomohla drobná lež, že máme nahoře objednaný hotel, který bychom rádi stihli. Přeci jen jsme na cestě tak dlouho a oni na nás čekají. Za okamžik jsme měli vlastní policejní eskortu, která nás doprovodila až do Dizinu. Něco neskutečného.

VELEBME JÍZDNÍ ASISTENTY

Stejně neskutečně jako dopravní situace, které jsme cestou nahoru zažili. Kdybychom vě-



Tak tohle je prosím kruhový objezd, nebo něco takového. Jaká jsou pravidla jsme nestačili vyzkoumat ani po minutách pozorování.



V Íránu je docela problém sehnat naftu, takže zážehový tríválec 1.0 TSI se pro takovou cestu vysloveně hodil.

děli, co nás čeká, rozhodně bychom přenocovali dole ve městě na parkovišti a ušetřili si několik hodně krušných chvil. V těchto chvílích člověk děkuje bohu, že máte k dispozici jízdní asistenty, jako je hlídání mrtvého úhlu či přednázorový systém. Několikrát nám vážně pomohl.

Írán je bezesporu ekonomicky silná země, což je patrné zejména v infrastruktuře. Velká města si nezadají s těmi, jaká známe z Evropy. Středisko Dizin však připomíná spíš lyžařský skanzen. Kromě jedné repasované sedačky od rakouského výrobce Doppelmayr tu najdete několik dvoumístných kabin ze 70. let ještě z dob šáha Pahlavího. Ale tohle vše vám

bude zcela ukradené, pakliže se necháte vézt do 3600 m n. m. a zjistíte, že kamkoliv se vydáte, čeká vás nikým neprojetý svah, který je, co se lavin týče, naprosto bezpečný. Naprostý ráj za 25 eur na den. Mimochodem, společně s ubytováním to byla jediná položka, kterou našinec označí za částečně cenově srovnatelnou s domovem, protože třeba cigarety i se zapalovačem stojí asi 18 korun.

Během dvou dnů strávených v Dizinu jsme stanovili další plán a rozhodli se, že pojedeme až do Perského zálivu, který mě osobně lákal už od dětství, a po cestě se zastavíme hned na několika zajímavých místech, jmenovitě v Isfahánu, Persepoli, Jazdu a Šírázu. V Íránu



Persepolis, město bájného Dárea a jeho syna Xerxése. Tady už je turistický ruch cítit i na přístupu místních.



Perský záliv je místo, kde se nachází ropné rafinerie, o které mají zájem úplně všichni. Proto je na Írán neustále vyvíjen takový nátlak.



„Aj lav jü, ček republik! Aj lav jü ál d wrld!“ Tak na tohle setkání nikdy nezapomenu. Opuštěná masťná pokuta a ještě fotka na památku...

ze vzdálenosti mezi velkými městy počítají ve stovkách kilometrů a jede se vesměs po několikaproudých silnicích dálničního typu. Navíc dost často pouští, kde není živáčka. Tedy až na dopravní policisty s radarem...

LITR BENZINU ZA 4 KČ

Okolo velkých měst je spousta příležitostí, kde natankovat, ale při delších přesunech je důležité dobře plánovat. Navíc, v Íránu je docela problém sehnat naftu, takže zážehový tríválec 1.0 TSI se pro takovou cestu vysloveně hodil. Nízkou spotřebu a dobrý záťah v širokém spektru otáček korunuje mimořádně kultivovaný chod, takže o motoru vlastně ani nevíte. To se ostatně potvrdilo pokaždé, když jsme auto „fotili“ a fotograf dávno pracující motor opětovně startoval.

Přestože jsme měli na střeše box, spotřeba maloobjemového tríválce se stabilně pohybovala do sedmi litrů na sto kilometrů jízdy. Dlouhodobých 6,8 l/100 km vylepšovala nutnost jezdit s davem, tedy maximálních 95 km/h. V Íránu se maximální povolená rychlost mění podle toho, jestli je den nebo noc – se západem slunce klesá na 85 km/h.

Litr běžného benzínu stojí v přepočtu čtyři koruny, takže plnou nádrž máte asi za 250 korun. A kdo by se pak staral o spotřebu, že? Zaměstnanci čerpacích stanic jsou lidé, kteří se těší zvláštní úctě svého okolí. Jsou to takoví místní všeználcí a evidentně znají hodně informací, protože neustále s někým diskutují a vyměňují bankovky.

Vzhledem k tomu, jaký vozový park v Íránu jezdí, je také kvalita pohonných hmot sporná. Proto se doporučuje tankovat dražší zelený benzin, kterému místní říkají po našem – Euro – a stojí asi 5 korun za litr. Ten ovšem neseženete všude a občas se člověk dost nahledá. My jsme každé natankování doplnili i tak aditivem, které ovšem také nemají úplně všude.

ŠKODA OCTAVIA COMBI 1.0 TSI

Litrový motor ve spojení se sedmistupňovou převodovkou DSG dlouhodobě nepřesáhl spotřebu 7 l/100 km, což se střešním boxem je skvělá hodnota. Navíc si motor s převodovkou skvěle rozumí. Dvoustupňová sedmistupňová převodovka DSG na výbornou zvládá jak uvolněnou jízdu, tak i dynamičtější svezení. To jsme měli možnost si vyzkoušet na horských silničkách v okolí Dizinu, kde naprosto exceloval také podvozek Octavie. ŠKODA OCTAVIA je s motorem 1.0 TSI k dispozici rovněž s manuální převodovkou a samozřejmě také s karoserií liftback.



Přibližně každý třetí Íránec pracuje v zemědělství. My jsme často narazili na pasáky dobytka. K focení se přemlouvat nenechali.



Íránci rádi obchodují. Místní bazary jsou plné šperků a nejrůznějších nádob, koření a hlavně sladkostí.

OBCHODUJE SE VŠUDE A SE VŠÍM

V Íránu neexistují čerpací stanice, jaké známe z Evropy. Jen málokdy jsou spojené s nějakým obchodem, a když už, stejně tam koupíte tak maximálně nějakou sladkost, na které jsou zdejší vysazení. Především na dálnici můžete narazit na pumpu s malou restaurací, ale ani to nebývá pravidlem. Hodně silným zážitkem je návštěva toalety, které jsou součástí každé větší čerpací stanice. Rychle si vzpomenete na veřejné záchody na vlakovém nádraží tak před dvaceti lety. Akorát s tím rozdílem, že tady není na co si sednout.

Íránci jsou rození obchodníci a obchoduje se všude a se vším. Hlavní komunikace jsou často posety prodejci cukrovinek, sušeného ovoce (mimořádně, jejich sušené meruňky jsou naprosto senzační), pistácií, koření, ale také čaje, který místní nejraději pijí skrz kostku cukru mezi zuby. Několikrát se nám stalo, že jsme dostali ovoce či pistácie zdarma, protože prodejce se cítil poctěn, že jsme vážili tak ob-

rovskou dálku jen proto, abychom navštívili jeho rodnou hroudu. Íránci obecně milují svou zemi a pokládají ji za perlu Blízkého východu. A s tím se nedá než souhlasit. Jen si musíte zvyknout na to, že budete znovu Čechoslováky, protože Českou republiku nikdo nezná, a to ani mladí.

Po týdnu cestování íránskou krajinou jsme nakonec dojeli do Perského zálivu. Turistů je tu minimum, zato jde o místo, které je plné obchodních bárek lokálních obchodníků. Dost často zde narazíte na vojenské hlídky, které dohlížejí nad zakotvenými obchodními loděmi. Perský záliv je takový Balaton Blízkého východu, kde jdete desítky metrů a pořád máte vodu do pasu, a přestože jde o íránskou dovolenkovou oblast, jen máloco tomu zde nasvědčuje.

Írán je zemí, která není pro každého a je dost uzavřená. Ale to se naštěstí už mění. Místní jsou velmi přátelští lidé, a pokud jim prokážete úctu, mnohonásobně vám ji vrátí. Turisty mají opravdu rádi, zejména na místech,



Mešit je v Íránu jak hub po dešti, ale rozhodně jsme neměli pocit, že by to místní s vírou přeháněli. Slyšeli jsme ale časté stížnosti na tamější systém.

kteřá nejsou tak turisticky exponovaná. Takový přístup jen tak někde nenajdete. Je škoda, že o téhle zemi u nás mnoho lidí ani neuvažuje, dost často kvůli mediálnímu obrazu, který nám je pro mě z nepochopitelného důvodu předkládán. Realita je úplně jiná. Ale to vám potvrdí každý, kdo kdy v Íránu byl.



Kaspické moře leží pod úrovní světového oceánu a část, kterou jsme v Íránu viděli my, rozhodně nedoporučujeme.

BUBLINKY Z ČASŮ BELLE ÉPOQUE

Ten okamžik vždycky doprovází slavnostní pocit. Ať se elegantní láhev otevírá na velké oslavě anebo při romantické večeři ve dvou. Pít šampaňské je malý svátek, který je dobré si vychutnat a užít – do poslední kapky.



V Česku sice produkci stále válkuje populární „bohemka“ a v posledních letech také italské prosecco, ovšem srovnávat tyto průmyslově vyráběné sekty se šampaňským nelze. Šampaňské, tedy francouzské šumivé víno z oblasti Champagne, je totiž jedinečné. Svou staletou historií, vytříbenou chutí, komplikovanou a pomalou výrobou a jistě také cenou, která vše výše vyřčené zahrnuje.

Šampaňské pochází výhradně z oblasti Champagne-Ardenne, která se nachází 150 kilometrů severovýchodně od Paříže. Má tři centra: Remeš, půvabné město se slavnou gotickou katedrálou, Epernay, kde leží proslulá „Rue de Champagne“, ve které sousedí řada slavných vinařství, a Chalons-en-Champagne, které je hlavním městem regionu. Vyrábějí tu špičková bílá a růžová (nikdy ne červená) šumivá vína pod označením AOC Champagne.

K MASU I K DOUTNÍKU

Do oblasti Champagne-Ardenne se každoročně vydává obchodní ředitelka společnosti Merlot d'Or Diana Sixtová. Vinařství rozestá na mnoha místech v rozmezí 100 kilometrů má proježděná od těch nejvelhlasnějších po drobné lokální výrobce. „Dá se říct, že se v Champagne střetávají dva až tři rozdílné světy: Ten první je svět velkých, etablovaných domů s produkcí mnoha milionů lahví (například Moët & Chandon či Pomery). Většina těchto domů vykupuje obrovské množství hroznů a týká se jich jen zpracování ve sklepech a následný marketing. Druhá kategorie jsou velké, ale rodinné domy, s produkcí kolem jednoho až tří milionů lahví (například Louis Roederer). Ti vyrábějí svá vína většinou i ze svých vinic. A třetí kategorií jsou takzvaní pěstitelé – drobní zemědělci, kteří donedávna pouze pěstovali hrozny pro velké



Šampaňské pochází výhradně z oblasti Champagne-Ardenne, která se nachází 150 kilometrů severovýchodně od Paříže.

domy, ale nyní vyrábějí i svá Champagne. Jejich produkce je menší, ale jejich vína jsou osobitá a nyní jsou hodně v kurzu,” říká Sixtová.

Vzhledem k unikátnímu způsobu výroby (viz box Co je to šampaňská metoda?) nemůže být šampaňské nikdy levné. Bylo a je nápojem ke slavnostním příležitostem, ale vedle toho je stále populárnější jako aperitiv i jako doplněk k některým jídlům. Demi-sec se téměř výhradně podává k dezertům, suchý brut potom například k rybím pokrmům či lehkým úpravám drůbeže nebo k sushi. Rozsah možného použití šampaňského v gastronomii je veliký a stále se zvětšuje.

„Dnes se dá na šampaňském postavit celé menu. Od aperitivu k předkrmu, ideálně se hodí třeba ke svatojakubským mušlím. Šampaňské skvěle doprovodí i hlavní chod, jedná-li se třeba o hovězí steak nebo zvěřinu, tam bych doporučil Champagne z tmavých odrůd jako je Pinot noir. K dezertu se hodí demi-sec nebo doux, čili sladší šampaňské, a aby bylo menu kompletní, sklenka šampaňského příjemně doprovodí i závěrečný doutník,” říká Milan Krejčí, someliér ověnčený řadou domácích i zahraničních ocenění.

Zatímco dříve se popijelo šampaňské především ze širokých nízkých pohárů, dnes se





doporučuji klasické flétny, ideálně tulipánového typu, kdy se sklenka od nožky lehce rozšiřuje a na konci opět uzavírá – v tomto tvaru vynikne perlení i vůně. Ideální teplota pro servírování je 6–8 °C u mladých Champagne a až 12 °C u starších ročníků, ale této teploty nesmí být nikdy dosaženo šokem v mrazáku, vždy jen pomalým chlazením v ledničce či nádobě s ledem.

NEJLEPŠÍ Z NEJLEPŠÍCH

Chuť šampaňského ovlivňuje nejvíce kvalita hroznů a délka zrání Champagne na kalcích. Základní víno musí zránit minimálně 15 měsíců, ale nejlepší Champagne leží na kalcích i 10 let a více. Výroba je pochopitelně náročná a nákladná na peníze, čas i prostor. Champagne je také exkluzivní svým terroir, historií a chutí. Na rozdíl od levnějších sektů, vyráběných průmyslovými způsoby, má šampaňské vzhledem k délce zrání „sur lie“ (na kalcích) vždy určitý nádech po kvasinkách. Ve vůni lze často cítit pečený toast nebo máslo. Výraznější a ostřejší jsou mladší Champagne a jemná, krémová chuť je výsadou starších ročníkových vín. Ale

i neročníkové šampaňské se postupně zjemňuje, jen vydrží harmonické méně než polovinu doby než kvalitnější ročníková vína, která mají delší potenciál na zrání. „Avšak i zde je nutno mít na paměti, že víno již zrálo nejméně tři roky (mnohdy i 6 a více let) ve sklepě a ve chvíli prodeje je připraveno k pití. Jen v mimořádných ročnících a jen u některých výrobců se lze setkat s víny, která si uchovávají špičkovou kvalitu i po deseti, dvaceti či více letech,“ říká Diana Sixtová, která měla možnost ochutnat archivní ročníková Champagne přímo v rodinném vinařství Louis Roederer ve společnosti jejího majitele Frédérica Rouzeaua. „Je to šarmantní muž a strávit oběd v jeho domě s jeho Champagne, které jeho rodina vyrábí již přes dvě staletí, byla velká radost. Píla jsem více vín z osmdesátých let a je to úžasná zkušenost. Například Cristal 1988 je víno s neuvěřitelně jemným perlením a krásnou jemnou a elegantní chutí a dochutí. Teprve když taková Champagne necháte zestárnout, pochopíte důvod tak vysoké ceny,“ říká.

Ostatně šampaňské Cristal patří mezi tři nejlepší šampaňská vína, a ačkoli to není nikde oficiálně psáno, ta další dvě jsou bezesporu Salon a Krug. Do prestižních cuvée renomovaných značek se samozřejmě investuje a jejich ceny na aukčním trhu mohou být závratné. Na otázku, kdy si šampaňské nejlépe vychutnají odborníci, ale Milan Krejčí i Diana Sixtová odpovídají s překvapivou skromností. „Na chalupě, ráno, když je čas na dlouhou snídani, venku je krásně a já vím, že nic nemusím,“ říká Milan Krejčí. Diana Sixtová má Champagne spojené s oslavami, ale klidně i s komorní večeří doma. „Hlavně když si dáme sushi nebo dobrou rybu, k tomu sedí šampaňské dokonale,“ uzavírá.

CO JE TO ŠAMPAŇSKÁ METODA?

Od roku 1994 je tento název zákonem chráněn pouze pro oblast Champagne, u nás se používá pod názvem „metoda druhotného kvašení v láhvi“. Nejříve je z hroznů jednotlivých odrůd vylisován mošt (vždy bílý, i z modrých hroznů), jenž prokvasí na standardní víno. Víno z jednotlivých odrůd je následně smíšeno dohromady. V běžném, průměrně kvalitním roce je k němu ještě přidána část vína z jednoho či více starších, velmi kvalitních ročníků, které každý výrobce uchovává. V případě mimořádně kvalitní sklizně je vyráběno „ročníkové“ šampaňské. V tomto případě je použito jen víno z aktuální sklizně a vybraných parcel. Část tohoto vína je uchována pro použití v dalších letech, pro tvorbu běžného cuvée.

Do cuvée se přidá „tirážní“ likér, obsahující třetinový cukr, víno a kvasinky. Cuvée je stáčeno do láhvi a uzavřeno běžnou „pivní“ zátkou. Láhve se uloží do sklepů. V láhvích pak dochází k druhotnému kvašení, při němž se působením cukru a kvasinek do vína uvolňuje kyslík uhlíčitý. Mrtvé kvasinky se v láhvi usazují ve formě kalu. Tento proces trvá přibližně 10 až 30 dní, avšak láhve leží v horizontální poloze i potom ještě řadu měsíců a víno vyzrává (minimálně 15 měsíců, u ročníkových šampaňských minimálně 36 měsíců).

Protože v láhvích je v této době kvasničný kal, nazývá se toto zrání „na kvasinkách“. Po této druhé fermentaci se láhve vloží do speciálních dřevěných stojanů. Každý den se s nimi trochu pootočí, takže se po 3 až 6 týdnech ocitnou dnem vzhůru. V tuto chvíli je kal usazen dole, v hrdle láhve. Láhev obrácená hrdlem dolů se pak ponoří do roztoku mrazivé solanky tak, aby část obsahující usazený kal zcela zmrzla. Po vyjmutí z roztoku je láhev rychle odzátkována a přetlak CO₂ „vystřelí“ z láhve kousek ledu obsahující kal. Prakticky ihned poté je láhev doplněna tzv. expedičním likérem, sestávajícím z vína a cukru, zátčkována typickým korkovým špuntem a opatřena drátěným košíčkem (agrafou). Následuje optická kontrola čirosti vína (zdali v láhvi nezůstaly zbytky kalu) a uložení láhvi do sklepa na několik měsíců, během nichž dochází k homogenizaci vína.



VÝHODNÉ CENY FILTRŮ PEVNÝCH ČÁSTIC



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA Economy DPF
již od **12 900 Kč**

Uvedené ceny jsou doporučené maloobchodní ceny ŠKODA AUTO a.s. včetně DPH platné do odvolání, nebo do vyprodání zásob. Ceny neobsahují montáž. Uvedené ceny jsou platné při vrácení původního DPF filtru. Kompatibilitu DPF filtru vždy konzultujte se svým autorizovaným partnerem ŠKODA.

Hledáte řešení nefunkčního nebo zcela odstraněného filtru pevných částic?

Šetřete finance i své zdraví a pořídte si kvalitní a spolehlivě fungující ŠKODA Originální filtr pevných částic. Pokud vlastníte vůz starší 4 let, můžete využít akční nabídky ŠKODA Economy DPF filtrů, které reflektují zůstatkovou hodnotu vašeho vozidla. Přijďte se sami přesvědčit k autorizovaným servisním partnerům ŠKODA. Více informací na Infolince ŠKODA, tel. 800 600 000.

Pouze správná funkce filtru pevných částic zaručí:

- bezvadný chod motoru
- nižší spotřebu paliva
- menší opotřebení dalších součástí motoru
- další roky bezstarostného provozu vozidla

ŠKODA Infolinka 800 600 000 nebo www.skoda-auto.cz

 **ŠKODA** Originální díly



ŠKODA KAROQ *PRO KAŽDÉHO*

Chtěli byste si udělat radost a na několik desítek minut se zabavit? V tom případě si přečtete tento článek, na jehož konci najdete dva QR kódy ke stažení papírových modelů kompaktního SUV ŠKODA KAROQ v měřítku 1:32.

Vybrat si můžete ze dvou barevných variant modelu ŠKODA KAROQ. Svůj KAROQ můžete mít v šedé nebo bílé barvě. Bílý model si před slepením můžete vybarvit podle svých představ a mít tak doma originál s vlastní autorskou stopou. Ještě než vezmete do rukou nůžky a lepidlo, seznamte se s autorem modelů Pavlem Skokanem, který se vyznává ze své dlouholeté vášně pro papírové modelářství.

Co vás přivedlo k papírovému modelářství?

Vlastně můj otec, který jednoho dne domů přinesl časopis ABC a jen tak bezelstně mi ho podal. Pamatuju si, že uvnitř byla vystřihovánka ručního stavebního válce z dílny Richarda Vyškovského. A tím to všechno začalo! Pak jsem tento časopis začal vášnivě odebírat, ale ještě jsem nelepil. To až zhruba o rok později. Mým prvním slepeným modelem byl letoun Z-37 Čmelák. S tím mi ještě pomáhal táta.

Jak se přihodilo, že z kluka, který modely sestavuje, se stal jejich tvůrce?

Za to opět může již zmíněný časopis, konkrétně zimní speciál 1988. V něm kromě jiných letadel vyšel Vyškovského Turbolet L 410 a současně se zde objevila anonce na tehdy největší „papíráckou“ soutěž u nás. Já se do soutěže přihlásil právě s tímto Turboletem a podařilo se mi umístit se na čtvrtém místě ve své kategorii. Podstatné ale je, že jsem se na soutěži potkal s Václavem Šorelem, tehdejšími redaktorem „ábíčka“ a velkým fandou do leteckých modelů. Tomu jsem ukázal svoje prvotní práce a on mě na to konto pozval do redakce.

Tam jste se, předpokládám, vydal?

No samozřejmě. Víte, jaká to byla čest! Do redakce jsme se vydali společně s rodiči. S sebou jsem si vzal vlastní papírový model okálu, ve kterém mimochodem rodiče bydleli, a já ho tak mohl použít jako předlohu. V redakci mě pan Šorel seznámil s originály prací legendárního Richarda Vyškovského. To mě zcela uchvátilo. A pak mě zde čekalo osudové setkání s Michalem Antonickým, s nímž jsem později na mnoho let vytvořil tvůrčí tandem. Vlastně spolupracujeme dodnes.

Jaké to bylo, když jste se ještě jako kluk stal členem redakce věhlasného časopisu, a navíc pod křídly zkušeného redaktora?

To pro mě bylo naprosto zásadní. Michal mě naučil řemeslu od A do Z. Mám na mysli pocti-



Tato práce je o dovednosti umět si jakýkoliv objekt v hlavě rozložit na jednotlivé díly.

vou ruční práci, kterou dneska už jen tak neuvidíte. Připravoval jsem konstrukce a on je po mně dotahoval do finální publikovatelné podoby. Lepší školu nemůžete dostat. Zajímavostí je, že když jsem o něco později začal modely připravovat na počítači, tak jsem zase na oplátku do této formy práce zasvětil já Michala.

Vzpomínáte na svůj úplně první model pro tento časopis?

To byl už zmíněný okál. Překresloval jsem ho snad čtyřikrát pětkrát, ale dodnes nebyl publikován. Konkurence v architektuře byla tehdy příliš velká. Shodou okolností mě ale nedávno požádal jeden redaktor, zda bych se k němu nechtěl vrátit, že by ho určitě vydal. Takže uvidíme. Prvním mým modelem, který v „ábíčku“ vyšel, byl kamión LIAZ 100.47. To se psal rok 1991.



Pavel Skokan se zaměřuje na modely automobilů značky ŠKODA. Nechybějí mezi nimi ani soutěžní speciály.

Jaké předpoklady by měl mít člověk, který se chce uplatnit v „modelařině“?

Určitě trpělivost a prostorové vidění. Tato práce je totiž hodně o dovednosti umět si jakýkoliv objekt v hlavě rozložit na jednotlivé díly. A čím je tato schopnost vyspělejší, tím můžete jít do větší složitosti a detailu.

K jakým modelům tíhnete nejvíce?

Já měl vždycky nejbliž k letadlům a mašinám. I když automobily v současnosti představují více než 70 % mojí práce. Je o ně totiž větší zájem. Letadla mě ale vždycky táhla nejvíce, protože jsou náročná na zpracování. To je dáno velkým množstvím oblých tvarů. Pravda, automobily se v poslední době začínají také zakulacovat čím dál tím víc. To samozřejmě klade větší nároky na konstrukci, autora a v konečném důsledku také na modeláře.

Kde pro své návrhy hledáte inspiraci?

Snažím se sledovat trendy, dívám se všude možně na internetu nebo do časopisů. Nasloučám ale i samotným modelářům na odborných fórech. A v neposlední řadě se řídím intuicí. Dělán, co se mi líbí, a buď to vyjde nebo ne. Existují samozřejmě osvědčené sázky na jistotu, mezi něž patří například autobusy značky ŠKODA, stotřícitka RS a další. Obecně platí, že lépe jsou přijímány domácí značky než ty zahraniční.



Jak postupujete při přípravě modelu?

Nejprve si seženu všechny dostupné podklady, zejména pak technické výkresy, z nichž se rozměry modelu připravují nejlépe. Vystačí mi ale i s fotografií. To pak musím do procesu zapojit více prostorovou představivost a leccos si prostě domyslet. Když mám rozměry, pustím se do kreslení nárysu, bokorysu a půdorysu a můžu přejít k modelování jednotlivých dílů.

Víte dopředu, do jaké složitosti půjdete?

Ne tak docela. Tohle se mi začne ukazovat až během samotného modelování. Vždycky mi jde ale o to, aby model byl tvarově co nejlepší a co nejméně kopířil své skutečné předlohy. Kdybych použil příklad modelu KAROQ, který jsem připravoval pro Storyboard ŠKODA AUTO, tak původní představa byla, že by měl být zhotoven z jednoho dílu. To jsem ale vzhledem k jeho tvarové složitosti zejména přední a zadní části vozu musel odmítnout. Věděl



Vytváření papírových modelů je pro Pavla Skokana životní vášní.

Díky počítačům připravíme model v podstatě na první dobrou.

jsem, že daleko lepšího výsledku dosáhnu, jen když budou všechny oblé díly samostatné.

Kolik modelů padne za oběť, než si řeknete, teď už je to ono?

Ještě před nástupem počítačů do „modelárny“, když jsme všechno rozkreslovali ručně, tak jsme všechny chyby viděli až na sestaveném zkušebním modelu. Museli jsme se vrátit k původnímu nákresu a opravit je. Druhá zkušební verze byla už většinou stoprocentní. Díky počítačům připravíme model se všemi vychytanými chybami v podstatě na první dobrou.

A nechybí vám to staré poctivé řemeslo, se všemi jeho chybami?

Řeknu vám, že ani ne. Mně se s počítačem pracuje dobře. Vážím si toho, kolik času a práce mi ušetří. Když to srovnám s ruční prací, která neodpustí ani sebemenší chybičku a musíme všechno překreslovat znovu, tak se mi vážně vracet nechce.

Kam se podle vás papírové modelářství posune v příštích 20 letech?

Vzhledem k aktuálnímu stavu, kdy děti kromě klikání na displej nic moc aktivně rukama nedělají, tak se obávám, že až vymřou dnešní modeláři-dinosauři, tak se náš obor nevratně změní. Dost možná se přestanou vydávat nové modely a bude se žít jen ze zásob. Další možností je, že se z modelářství stane exkluzivní hobby na zakázku.

Co člověku „modelařina“ přináší?

Velice dobře si uvědomíte cenu práce i všechno úsilí, které vás to stojí. Když něčemu obětujete desítky a stovky hodin, tak si výsledku prostě vážíte. Určitě si nezvyknete jen tak přicházet k hotovému a už vůbec vás nenapadne něco jen tak zničit. Modelářství učí trpělivosti a také díky němu pochopíte, jak po technické stránce funguje celá řada věcí.

MODELY KE STAŽENÍ



NOVÝ VŮZ PO INTERNETU

ŠKODA nabízí inovativní možnost objednání operativního leasingu online. Stačí navštívit stránky skoda-online.cz, vybrat si z nabídky vozů a za 14 dní jezdit.



Operativní leasing ŠKODA Bez starostí lze několika kliknutími sjednat z pohodlí domova. Díky nové prodejní platformě jsou výběr a objednání vozu, uzavření smlouvy i platba kompletně online, pohodlné a rychlé. V přehledném menu na stránkách skoda-online.cz jsou zobrazeny dostupné vozy včetně informace o rychlosti dodání konkrétního kusu. Pak již jen stačí zvolit variantu Start nebo Komplet, délku pronájmu 24, 36 nebo 48 měsíců, roční nájezd v rozmezí 10 000 až 40 000 km a spoluúčast pojištění ve výši 1 nebo 5%. Po volbě nejvíce vyhovující varianty operativního leasingu se stačí již jen zaregistrovat do online prostředí ŠKODA, přihlásit, vyplnit žádost o financování, zvolit autorizovaného prodejce pro předání vozu a operativní leasing objednat. Vše je maximál-

ně jednoduché a přehledné. Pro případné dotazy je však samozřejmě k dispozici online chat s proškolenými odborníky ŠKODA a nonstop Informační linka.

Pakliže byste si přece jen nevybrali ten pravý vůz, nabízí ŠKODA Bez starostí mimo našimi odborníky připravené konfigurace samozřejmě také plně individuální operativní leasing. Nastavit lze libovolnou konfiguraci vozu přesně podle vašeho přání, a to včetně



všech kombinací motorů a převodovek, odstínek laků i těch nejmenších detailů výbavy. Výhodou je i možnost nastavit délku pronájmu po měsících v rozmezí 24 až 48 měsíců. Pokud chcete operativní leasing třeba na 31 měsíců, není problém. Stejně jako maximální nájezd až 150 000 km a ŠKODA Pojištění se spoluúčastí 1 nebo 5%. V případě nehody a opravy pronajatého vozu dostanete k dispozici náhradní vůz až na 10 dní, v případě odcizení až na 60 dní. To vše je součástí měsíční splátky, žádné další výdaje majitele nečekají!

Objednat lze volitelně také další služby a produkty, zpřijemňující cestování a užívání vozu. Například sadu zimních kol včetně přežití či rozšířený ŠKODA Předplacený servis. Do přehledné měsíční splátky lze jednoduše zahrnout i užívání ŠKODA Originálního příslušenství.



KDE SE V ČESKU SKRÝVÁ

LEV

Letošní historické jubileum sta let republiky slaví ŠKODA velkolepou sportovní akcí: vytvořením cyklotrasy v podobě dvouocasého českého lva, měřící dva tisíce kilometrů.





Oslavy republiky pojala automobilka ŠKODA sportovně, a přitom s velkou úctou k tradicím a historii. V projektu s názvem Lví stopa vykreslila na území Česka monumentální obrazec českého symbolu, dvouocasého lva sestaveného z cyklostezek malebnou českou krajinou. Celková délka trasy měří dva tisíce kilometrů a propojuje celou ČR, takže se na jednotlivé úseky lze připojit odkudkoli – a šlapat na kole podle času, chuti a kondice. „Jako hrdý partner cyklistiky jsme se rozhodli spojit oslavy výročí vzniku republiky s pohybovou aktivitou, do níž chceme zapojit nejen vyznavače jízdních kol,“ říká vedoucí marketingu ŠKODA AUTO Česká republika Petr Janeba. „Rádi bychom vyzvali všechny aktivní občany bez ohledu na věk, aby se stali součástí připomínky stého výročí založení Československa, ať už aktivně, nebo prostřednictvím sociálních sítí,“ dodává.

Automobilka je tvůrcem nápadu i organizátorem celého projektu. „Prostřednictvím projektu Lví stopa usilujeme o co největší aktivní zapojení cyklistů. Poskytujeme jim cenné rady a v neposlední řadě jim představujeme své produkty, což jsou kromě aut také kola a cyklopříslušenství,“ říká Dominika Farská ze společnosti ŠKODA AUTO.

ADRENALIN I POHODA

Celého „lva“, tedy kompletní trasu Českem, objel společně s doprovodným vozidlem ŠKODA OCTAVIA cyklistický nadšenec Milan „Forest“ Silný za dvanáct dní. Z cesty publikoval na internetu zajímavosti a zážitky, aby tak motivoval další zájemce k zapojení. Lví stopa je určena všem cyklistům, od nabašených bikerů vyznávajících adrenalin po rodiny s dětmi, které uvítají mírný terén protkaný vlastivědnými zajímavostmi. ŠKODA tradičně myslí i na handicapované, při zapojení dostatečného množství jezdců poskytne ve spolupráci s Nadací Konto Bariéry finanční podporu ve výši 150 000 Kč na nákup speciálně upravených ručních kol pro děti se zdravotním postižením. Zároveň bude pod záštitou Konta Bariéry odstartována DMS sbírka na podporu handicapovaných cyklistů, kterým bude možné zasláním jedné DMS přispět 30 Kč po celou dobu trvání projektu.

Oficiální záštitu akci udělil mj. Český olympijský výbor. „Aktivitu dlouholetého partnera ČOV vítáme a podporujeme, protože má za cíl rozhýbat Česko, a zároveň tím oslavit sto let republiky. Byl bych rád, aby se do projektu zapojilo co nejvíce sportovců i běžné populace, neboť to dává smysl,“ říká předseda Českého olympijského výboru Jiří Kejval. V rámci projektu Lví



Z dvoutisícové trasy je ve spolupráci s Mapy.cz připraveno všech 100 tras, které si lze stáhnout do navigačních zařízení a vydat se na cestu.

stopa se počítá se zapojením ambasadů z řad sportovců a známých osobností, jako je například náš nejúspěšnější cyklista paralympijské historie ČR a mistr světa Jiří Ježek, olympionik Dušan Kožíšek či Vavřinec Hradílek a další. Na jednotlivých trasách se pak v roli aktivních účastníků objeví řada dalších českých olympioniků.

KDE NAJÍT LVA

A jak se ke Lví mapě lidé dostanou? Jsou dva způsoby, jak si trasu vybrat. Jednoduše přes internetovou stránku Lví stopa (<https://lvistopa.cz/trasy/>), kde zájemci v sekci trasy naleznou výčet všech 100 tras. „V případě, že se vám nějaká trasa zalíbí, jednoduše naleznete v jejím detailu tlačítko navigovat, které vás rovnou navede do aplikace mapy.cz, kde se vám trasa objeví jako v klasickém GPS zařízení – a už jen spustíte tlačítkem začít. Anebo je možné si z webu stáhnout GPS souřadnice, které si následně můžete uploadovat do vašich standardních trekovacích

zařízení, např. typu Garmin,“ vysvětluje Dominika Farská ze ŠKODA AUTO. Další možností je pak aplikace Batůžek na stránkách Mapy.cz. Cyklista jednoduše otevře aplikaci Mapy.cz, v ní klikne na sekci s názvem batůžek a zde se objeví tlačítko s názvem Lví stopa. Když na něj klikne, opět uvidí výčet všech 100 tras. Stačí si jednu vybrat, kliknout na ni – a vyrazit. Pro náčrt cyklotrasy oslovila automobilka ŠKODA technologického partnera Mapy.cz, který dle vektorové grafiky českého státního symbolu vyznačil trasu na reálných cestách. „Jejich náčrt byl tak dokonalý, že celková trasa lva čítala 3500 km, což nám přišlo příliš na to, aby se našel někdo, kdo to ujede celé. Proto jsme do fáze finalizace trasy přizvali odborníky, kteří se dlouhodobě věnují tvorbě map pro orientační běžce a zároveň jsou nadšení cyklisté. Tento tým optimalizoval trasu o celkové délce dosahující téměř 2000 km, tak aby byla kratší, vedena po cyklostezkách a aby byla sjízdná opravdu každou věkovou skupinou obyvatel,“ vysvětluje Dominika Farská.



Důmyslně navržená trasa o délce téměř 2000 km vykreslila na mapě České republiky dvouocasého lva.



Milan „Forest“ Silný se během své 12denní cesty potkával s dalšími cyklisty, kteří jej přijeli podpořit.

PRŮVODCE PRO MAJITELE VOZŮ ŠKODA

Věrnost se vyplácí. Nejen ve vztazích k lidem, ale také k věcem, které fungují. Na konci minulého roku spustila automobilka ŠKODA AUTO projekt s názvem MyŠKODA Portál, webovou stránku šitou na míru svým věrným zákazníkům.

M MyŠKODA Portál je určen především pro majitele vozů ŠKODA, kterým poskytuje mnoho zajímavých informací nejen o současné produktové nabídce mladoboleslavské automobilky a její historii, ale taktéž jim přináší vhodné tipy na víkendové rodinné výlety, sportovní a společenské akce pořádané společností ŠKODA AUTO či praktické pokyny pro přípravu vozidla před sezonou a cenné dopravně bezpečnostní rady. MyŠKODA Portál, který naleznete na stránkách myskoda.cz, vás informuje prakticky o všech novinkách a zajímavostech ze světa ŠKODA, a navíc vám ulehčí údržbu vašeho automobilu tím, že budete informováni o pravidelných kontrolách vašeho vozu a aktuálně nabízených servisních akcích s možností přímého propojení s vaším oblíbeným servisním partnerem.

„Na stránce myskoda.cz najdete krátký popis, k čemu portál slouží, a kroky, které musíte podniknout, abyste se do něj přihlásili, případně verifikovali svůj vůz, což vám umožní následnou účast v soutěžích o VIP ceny,“ přibližuje projekt Jaroslav Herbrych ze ŠKODA AUTO. Prostřednictvím portálu se klienti mohou zapojit do jedinečných soutěží o VIP zážitky, jako jsou vstupy na veletrhy, automobilové soutěže s týmem Motorsportu, hokejové zápasy nebo setkání s designéry a vývojovými techniky automobilky. „Jednou z hlavních služeb portálu jsou servisní nabídky šité na míru vozu, který si



zákazník do portálu zadal. Na základě najetých kilometrů a specifikace vozu, kterou rozklíčujeme z VIN čísla, portálový algoritmus nabídne zákazníkovi přesně takovou péči, jakou jeho vůz aktuálně potřebuje,“ dodává Herbrych.

Od loňského prosince, kdy byl projekt spuštěn, se na portál přihlásilo několik tisíc zákazníků, kteří tak získali přístup k exkluzivním soutěžím a akcím. Dosud se soutěžilo například o zájezd na hokejové mistrovství světa 2018 v Dánsku, VIP prohlídku závodu ŠKODA AUTO, zájezd na Tour de France či VIP vstup na Rally Bohemia. „Všechny hlavní výhry zahrnují all-inclusive servis včetně luxusního transportu ve vozích ŠKODA AUTO (vyzvednutí doma a návrat tamtéž), případných letenek, ubytování i stravování. Výherci se nemusí starat vůbec o nic – od toho jsme tu my,“ říká Jaroslav Herbrych.

Motivací pro sestavení nabídky portálu byly podněty ze strany zákazníků. Momentálně je projekt ve startovací fázi a do budoucna ho čeká mnoho inovací. Dlouhodobým cílem je vybudování jakéhosi „ŠKODA klubu“ – místa, kam mají exkluzivní přístup pouze zákazníci značky ŠKODA AUTO a kde se dostanou

k informacím a novinkám, které jinde nejsou k dispozici. „Díky pokračující digitalizaci rozvíjíme propojení portálu s MyŠKODA App a portálu ŠKODA Connect tak, aby zákazník měl maximum centralizovaných a sdílených informací ve ŠKODA světě. Rozšiřujeme také dlouholetou spolupráci s našimi nejvýznamnějšími českými i mezinárodními partnery, jako je Národní divadlo, Český olympijský výbor, Tour de France, Mistrovství světa v hokeji a další. Společně s nimi zákazníkům nabídneme skutečně atraktivní benefity. MyŠKODA Portál není stavěn na principu sbírání bodů jako mnoho jiných věrnostních programů, ale vytváří dlouhodobý vztah s našimi zákazníky,“ uzavírá Jaroslav Herbrych.



PORTÁL MyŠKODA



ŠKODA HANDY



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Naplněno bez bariér s programem ŠKODA Handy

Objevte svět ŠKODA Handy a užívejte si naplněno benefity pro držitele průkazů ZTP a ZTP/P. Nejen, že si u nás pořídíte vůz za zvýhodněnou cenu, ale také si ho můžete nechat upravit na míru prostřednictvím partnerských firem API CZ či HURT. Také vám pomůžeme s žádostí o státní příspěvek. Máme pro vás přednostní servis, výhodnější ceny náhradních dílů a příslušenství. Informujte se v autorizovaných centrech ŠKODA Handy na možnost předváděcí jízdy nebo zapůjčení vozu se speciální úpravou pro ruční řízení.

www.skoda-handy.cz

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

ŠKODA
Handy





O DOBRODRUŽSTVÍ NESNÍM.

ROVNOU SE DO NĚJ VRHÁM

S námořnicí a stavitelkou jachet Janou Thomas Lehmannovou o tom, jak to chodí na nejluxusnějších jachtách světa.

Sudičky jí daly do vínku odvalu, dobrodružnou duši a vřelou, srdečnou povahu. Jana Thomas Lehmannová se sice narodila na souši, její život ale zásadním způsobem ovlivnilo moře. Jako studentka se na Mallorce přichomýtkla k lodím, stala se námořnicí a z pozice plavčíka drhnoucího palubu se postupně vypracovala na lodní důstojnici. Plavila se na superluxusních jachtách, obeplula doslova celý svět a kromě bouří, při kterých šlo o život, na palubě poznala i životní styl superboháčů z USA, Saúdské Arábie, Velké Británie nebo Ruska. Svého manžela, novozélandského lodního inženýra Paula Thomase, pochopitelně potkala také na moři (bylo to na karnevalu a Jana šla tehdy převlečená za sprchový kout). Začali společně jachty navrhovat a stavět. Za tu největší, šestadevadesátimetrovou jachtu Palladium, získali jachtařského Oscara, prestižní World Superyacht Award. Dnes mají dvě děti a bydlí v Barceloně v krásném domě na kopci, nicméně k moři to dobrodružnou Češku táhne dál.

Nejprve se měla stát učitelkou angličtiny, ale po třetím ročníku na Karlově univerzitě „zvedla kotvy“ a odjela se učit španělštinu na Mallorcu. Na ostrově se rychle seznámila s námořnicí a záhy zjistila, že jí víc než kariéra před školní tabulí láká moře. Bylo jí jednadvaacet a začínala opravdu od píky: rozvážela v docích náhradní díly do lodí, otloukala korýše z lodních šroubů a přitom vyzvíдалa, jak by se mohla vydat na pořádnou plavbu. Přání se jí rychle splnilo, ke spolupráci jí oslovil svérázný německý kapitán. „Moje první plavba byla doslova iniciační zážitek. Neměla jsem skoro žádné zkušenosti, ale kapitán mě bez zaváhání postavil ke kormidlu

dvacetimetrové jachty – a šel si lehnout. Pluli jsme sice jen mezi Mallorkou a Ibiza, nicméně pluli jsme v noci, a ne v ideálních podmínkách. Byla jsem zkoprnělá hrůzou, abychom to zvládli bez nehody,“ vypráví Jana.

Plavidlo se jí podařilo nepotopit a s poněkud potrhým kapitánem podnikla řadu dalších cest. „Byl to bývalý akrobatický pilot, velmi spontánní člověk. Jednou, když jsme čekali, až klient dostaví jachtu v Itálii, mi zavolal, ať jsem za hodinu na letišti s pasem a malým batůžkem na týden. V malé dvoumístné Cessně, půjčené od jeho kamaráda, jsme pak odletěli na výlet do severní Afriky. Nebyl to zrovna přímý let, třikrát jsme cestou museli přistát a dotankovat, ale užili jsme si to. Byl to archetyp neposedného dobrodruha.“

Podobně lze jistě charakterizovat i Janu, kterou vůně dalek pohltila už v raném dětství, kdy hltala cestopisy. Ve čtrnácti se definitivně rozhodla, že procestuje svět. Na otázku, jestli jí dveře otevírala její komunikativní povaha, přikyvuje: „Člověk musí uchopit příležitost za pačesy. K té komunikativnosti bych ještě přidala kapku oprsklosti. Samozřejmě, že obzvláště v počátcích, když jsem o lodích a o moři věděla málo, mi právě ta kapka oprsklosti kombinovaná s trochou odvahy umožnila reagovat na příležitosti spontánně.“

Ty první nabírala na malých sportovních plachetnicích a v roce 2001 se poprvé vydala na plavbu ve čtyřicetimetrové motorové jachtě z Evropy přes Rudé moře a Indický oceán do Malajsie. Loď se dostala do třídenní mořské





bouře a celá šestičlenná posádka v mnohometrových vlnách nepřetržitě zvracela a loučila se se životem. Nicméně přežila a zbytek plavby proběhl bez komplikací. Na velkých luxusních motorových jachtách pak Jana strávila následujících osm let. Z lodí má zmapovaný Karibik, Maledivy, Indii a Srí Lanku, západní Asii, Středozemní moře, pobřeží severní, východní a jižní Afriky, Blízký východ, Jemen, obeplula USA a Kanadu, Suez, Panamu, Nový Zéland, Austrálii... Obvykle společně s posádkou přepravovala klientovi pravidlo z jednoho konce světa na druhý, podle toho, kde si chtěl právě užívat plavbu, anebo plula společně s majiteli lodí a jejich hosty a starala se o plynulý chod na palubě i program pro klienty. Majitelé byli z USA, Ruska, Saúdské Arábie, Malajsie či Velké Británie.

„Každý klient byl úplně jiný, s jinými preferencemi, návyky a v některých případech i zlovyky,“ říká. Svět luxusních jachet má svá nepsaná pravidla a zvyklosti. Předně luxus je tu všudepřítomný. Nešetří se drahými materiály, jako je italský mramor nebo exotické dřevo, pro větší jachty je standardní mít na palubě heliport, wellness s bazény, saunou i vířivkou, tělocvičny, kina, výtahy, garáž pro oblíbený kabriolet či motorku. Vaří zde špičkoví kuchaři, často ocenění michelinskou hvězdičkou. „Velká část lodí je postavená zákazníkovi na míru a pochopitelně, co se vybavení týká, záleží nejen na velikosti dané jachty, ale především na požadavcích klienta. Má-li například větší zájem o vodní sporty, dbá se na to, aby byla prostorově vyřešená tak, aby pojala velké množství sportovního vybavení, od rychlých člunů, přes vodní skútry po



Stephen Gardiner, britský spisovatel a architekt, jednou řekl: „Pevnina je bezpečná půda domova. Ale moře je jako život – to, co je venku, co neznáme.“ Myslím, že to vystihl docela přesně.

wakeboardy, paddleboardy, surfy, windsurfy atd. Pro dobrodružnější povahy se pak stavějí expediční lodě, které jsou schopné převážet i ponorky, ultralehká vodní letadélka a spoustu dalších nezbytných hraček, které majitelům dodají pocit neohrožených objevovatelů. Má-li klient rád golf, na přídi se zřídí green, aby mohl odpalovat míčky rovnou do vln, má-li klient rád hudbu či film, dbá se na to, aby jejich smysly byly naprosto u vytržení z plovoucích kin či nahrávacích studií,“ vyjmenovává Jana.

SPECIFICKÝ SVĚT

Nejlepší vztahy prý měla s klienty z USA. „Jejich jachta byla menší, sportovní. Majitel mě téměř odháněl od práce. Ať se prý jdu raději potápět s jeho manželkou, nebo ať vyrazím na vodním skútru na Bahamách objet pár zátok, abych zjistila, kde bude nejlepší šnorchlování. Když jsem to zjistila, byl čas na společné BBQ na horní palubě s prvotřídním vínem a čerstvě ulovenou langustou. Zkrátka, nuda, nuda, šed, šed!“ směje se česká námořnice.

Na jiné jachtě zase létala helikoptérou s pilotem, vymýšlela a organizovala zajímavé výlety na pevnině či plážové pikniky a koordinovala celou plavbu. „Svět jachet je relativně malý, a tak se také leccos kuriózního dozvídáme od kamarádů na jiných jachtách. Jeden náš známý, kapitán na osmdesátimetrové jachtě, nám vyprávěl příhodu, jak jim na loď přijel Boris Jelcin se svou chotí. Ta si ze své zahrádky přivezla i vlastní rajčátka, a když paprsky zapadajícího slunce dopadaly na útesy Korsického pobřeží, zavelela kapitánovi, aby se přiblížil k té skalní

stěně tak blízko, aby mohla z přídě škusbat nádherné pestré divoké kvítí. A zatímco se tento velmi riskantní manévr odehrával, pan prezident si zpříjemňoval chvíle na zadní palubě sklenkou importované vodky," popisuje běžný den na luxusní jachtě.

Svět superboháčů a svět členů posádky je ale i na lodi oddělen. „Co se prostoru týká, malá kajuta s palandou pro dva členy posádky jsou v porovnání s honosnými kajutami pro majitele ve značném nepoměru. Ale kapitán či hlavní lodní inženýr mají na větších lodích kajutu sami pro sebe. Ovšem stravování je vynikající. Posádka bývá rozmazlována lodními kuchaři, kteří třikrát denně vyvářejí neskutečné dobroty. Leckdy to přesáhne až do takových mezí, že se část posádky „ofrňuje“ nad dalším čerstvým humrem, sushi, biftekem či domácí paštikou s lanýží. Takoví mrmlající námořníci se pak házejí přes palubu žralokům,“ směje se.

Z MOŘE NA SOUŠ

Po osmi letech strávených na lodích dostala Jana nabídku dohlížet jako stavební dozor na dostavbu čtyřiašedesátimetrové jachty Lady Joy pro významnou newyorskou filantropku. Měla na starosti komunikaci mezi majitelem, architektonickým studiem a stavebními a dodavatelskými firmami. Když honosná jachta poprvé vyplula s klienty na cestu kolem světa, Jana v přístavišti na Floridě natrefila na Paula Thomase, lodního inženýra z Nového Zélandu. Seznámili se na haloweenském karnevalu, a i když se jejich plavidla vydávala opačným směrem, domluvili se, že se zase brzy potkají.

Potkali se, začali spolu pracovat – a mimo to se vzali a zplodili spolu dva syny, dnes pětiletého Williama a tříletého Andrewa. Ještě předtím spolu strávili čtyři roky v loděnicích Blohm & Voss v Hamburku a z jejich spolupráce vzešla šestadešátimetrová jachta Palladium. Objednal si ji ruský oligarcha Michail Prochov a vznikla podle projektu společnosti Michael Leach Design. „Paul měl pod palcem technické věci, já řešila s designéry a se subdodavateli interiéry,“ říká Jana. Na vodu byla loď spuštěna v roce 2010. Tato elegantní jachta s organickými křivkami pak získala řadu prestižních ocenění, z nichž nejvýznamnější je cena za nejlepší jachtu nad 3000 GT na World Superyacht Awards 2011. „Byli jsme pozvaní do Londýna na slavnostní galavečer World Superyacht Awards, v honosných prostorách Guildhall, kousek od katedrály svatého Pavla. Soška Neptuna nakonec doputovala až k majiteli do Moskvy a večer to byl opravdu nezapomenutelný.“



JANA THOMAS LEHMANNOVÁ (40)

Narodila se v Praze. Studovala angličtinu na Pedagogické fakultě UK, po ukončení 3. ročníku se odstěhovala na Mallorcu. Absolvovala kurz na námořnické škole na Floridě, bakalářský titul získala v Praze na Anglo-American University. Vystudovala dálkové studium mezinárodní komunikace na univerzitě v Paříži. Námořní kariéru zahájila v roce 2000 na sportovních plachetnicích, záhy se dostala na luxusní motorové jachty a v lodní hierarchii se vypracovala až na pozici lodní důstojnice.

Poslední léta tráví jako suchozemec, žije s rodinou v Barceloně, ale určitě se chce na moře vrátit. „Momentálně se víc točím kolem našich dvou malých a velmi čilých synů a na loď se dostanu míň, nicméně, po tolika letech strávených v tomto odvětví si nedovedu představit, že bych se k jachtám nevrátila. Věnuji se poradenství v této oblasti, a věřím, že i v Čechách je velké procento lidí, kteří kouzlu jachet propadli, ať se jedná o lidi, kteří třeba o vlastní jachtě uvažují, anebo o ty, kteří by se rádi stali členy profesionální posádky. Moře máme otevřené všichni.“

Sama si v budoucnosti přeje dělat především zajímavou a smysluplnou práci, pomáhat lidem objevovat kouzlo jachet i netradičního způsobu života s nimi spojeným. Je to totiž zatraceně návykové. „Jsem přesvědčená, že cestování v člověku probouzí pocit svobody, ale také jej nutí přemýšlet o životě jako takovém, o tom, co je a není důležité, o tom, že není jen jedna předepsaná šablona na žití. Cestování pro mě znamená nejen dobrodružství, ale nabíjí mě a pohání dál, poskytuje mi nadhled a určitý pocit pokory.“ Ten si intenzivně uvědomovala i uprostřed oceánu. „Když člověk vidí dokola jen tmavomodrý horizont, leckdy na něj dolehne nejen pocit samoty, ale i zvláštní pocit uvědomění si sebe samého. V mém případě to byl pocit až naprostého odevzdání elementům. Myslím, že právě pocit naprostého odloučení a uvědomění si vlastní nicotnosti v porovnání s majestátností oceánu je pro poznání sebe sama zásadní,“ uzavírá Češka, která už si neumí život bez moře představit.





NAPLNO BEZ BARIÉR

Už osm let pomáhá ŠKODA AUTO lidem se zdravotním handicapem s nákupem vozů šitých na míru jejich potřebám. Letos svůj program ŠKODA Handy výrazně rozšiřuje.

Handicapované řidiče někdy představa koupě nového vozu odrazuje zdánlivou složitostí. Přitom schopnost řídit vůz a dopravit se, kam je potřeba, je pro samostatné fungování každého z nás zásadní. Program ŠKODA Handy každého handicapovaného, který si koupit nové auto netroufá, rychle přesvědčí o tom, že to není vůbec složité. V republice k dnešku existuje více než 120 Handy

Center (a další vznikají), kde každému zájemci pomohou vybrat správné auto, předvedou vybraný typ anebo zkušební vůz dopraví k vyzkoušení přímo domů. Řízení i vnitřní vybavení vozu pak upraví na míru handicapovaného řidiče anebo jeho rodinného příslušníka. V neposlední řadě pomohou s financováním, pomohou s vyřízením státního příspěvku a vyřeší veškerou administrativu od kupní smlouvy po pojištění vozu. V případě, že bude potřeba

vůz opravit v servisu, ve vybraných ŠKODA Handy centrech má klient možnost zapůjčit si vůz s úpravou pro ruční řízení.

Během posledních pěti let využilo služeb ŠKODA Handy Center více než 3000 zákazníků. Jedním z nich je invalidní důchodkyně Marta Dohnalová z Českého Brodu, která je držitelkou průkazu ZTP/P. Rozhodla se pořídit si vozidlo a byla překvapená mírou pomoci ŠKODA Handy centra. „Mile mě překvapilo,

že značka ŠKODA AUTO se snaží vyjít vstříc handicapovaným lidem, jako jsem já. Jsem za to ráda, protože invalidní lidé by měli mít možnost žít svůj život naplno. Úžasné je, že prodejce disponuje předváděcím vozem s přizpůsobeným řízením pro invalidy. Tato možnost zajistí handicapovaným mobilitu i po dobu opravy vozu, což je pro lidi, jako jsem já, klíčové. Sleva, která mi byla nabídnuta v rámci projektu ŠKODA Handy, byla také rozhodujícím faktorem ve výběru značky vozu," vypočítává výhody spolupráce s Handy Centrem paní Dohnalová. „Značka ŠKODA vnímá sociální angažovanost jako nedělitelnou součást firemní kultury," říká ředitel ŠKODA AUTO Česká republika Luboš Vlček. „ŠKODA Handy je jedním z pilířů naší CSR agendy. Těší mě, že i díky úsilí našich partnerů zapojených do tohoto projektu mohou občané s handicapem snáze překonávat překážky plynoucí ze snížené mobility," dodává.

MNOHO PRAKTICKÝCH VÝHOD

ŠKODA Handy Centra pomáhají klientům při výběru vhodného vozu a jeho úpravách, ale také při jednání s úřady a s další administrativou. Poradci poskytují komplexní servis a zákazníkům asistují při zpracování žádosti o státní příspěvky na zvláštní pomůcky. Mohou zajistit pomoc s vyřízením vracení daně z přidané hodnoty při nákupu nového vozu do stanovené výše, doporučí nejlepší služby pro dofinancování koupě vozu a poradí se spoustou dalších detailů, které by jinak zákazník musel řešit vlastními silami. Automobilka vychází vstříc držitelům průkazů ZTP a ZTP/P nejen s kvalitním poradenstvím. Nejdůležitějším kritéri-



„Vnímáme sociální angažovanost jako nedělitelnou součást firemní kultury,“ říká ředitel ŠKODA AUTO Česká republika Luboš Vlček.

em při pořízení automobilu bývá finanční podpora, proto handicapovaní motoristé mohou získat slevu na koupi nového vozu, popř. zakoupit prověřený automobil ze sítě certifikovaných a prověřených vozů programu ŠKODA

Plus s možným odpočtem DPH. Kromě přímé slevy z doporučené pořizovací ceny automobilu v hotovosti i na úvěr je zákazníkovi obstaráno přihlášení vozu zdarma, což mu ušetří další peníze a mnoho času. Stejně jako u všech ostatních klientů je samozřejmostí výkup stávajícího vozu na protiúčet. Vzhledem k partnerství se ŠKODA Financial Services se handicapovaným nabízí také zvýhodněné financování. Při akotaci ve výši od 30 % se účtuje nulový úrok.

K programu ŠKODA Handy se v poslední době připojili další autorizovaní obchodníci. Každý obchodník zapojený do projektu má ve svém týmu minimálně jednoho prodejce, který se věnuje handicapovaným zákazníkům. Tento specialista doporučí nejen vhodný vůz, ale současně navrhne i optimální úpravy, které lze u vybraného automobilu zrealizovat tak, aby maximálně vyhovovaly potřebám majitele. Péče ŠKODA Handy center ovšem pořízením vozu zdaleka nekončí. Tam, kde klienti vůz zakoupili, se mohou spolehnout na zvýhodněné podmínky při realizaci servisních prací, nákupu náhradních dílů i příslušenství.





DO POSLEDNÍHO ŠROUBKU

Rozebraná ŠKODA FABIA COMBI, která v dlouhodobém testu německého časopisu Auto Bild absolvovala 100 000 kilometrů.

Oněch sto tisíc kilometrů najela tato zelená ŠKODA FABIA 1.2 TSI během dvou let. Za jejím volantem se vystřídalo přes 40 lidí z redakce německého motoristického časopisu. Každý odmontovaný díl pečlivě prohlíželi a měřili odborníci ze společnosti DEKRA. Zvědavě vůz a všechny díly i odkryté prostory monitoroval také redaktor Auto Bildu. Výsledky ukázaly vynikající kondici i po tak velké porci kilometrů. Rozebraná ŠKODA FABIA se vrátí do Německa, kde ji studenti jedné z odborných automobilových škol opět složí do podoby funkčního vozidla a bude sloužit jako učební pomůcka.





LVÍ STOPA

PO LVÍ STOPĚ KOLEM ČESKA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Oslavme 100 let republiky
pořádnou jízdou. Vytvořme společně největšího lva.
Šlápněte do pedálů s námi a vyhraďte jednu z mnoha hodnotných cen!

Více informací na www.lvistopa.cz

www.skoda-auto.cz



ŠKODA PŘEDPLACENÝ SERVIS

Myslete v klidu na jiné věci



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



○ servisní náklady se příštích 5 let starat nemusíte! Díky Předplacenému servisu nezaplatíte totiž ani korunu navíc. Rozsvícené kontrolky vás tak vždycky nechají chladnými.



Žádné nečekané výdaje za servis po dobu 5 let



Varianta PLUS zahrnuje kompletní údržbu vozidla včetně pravidelného čištění klimatizace, výměn žárovek a dalších drobností



Při koupi vozu s financováním – rozložení servisních nákladů do jednotlivých splátek



Vyšší zůstatková hodnota při prodeji vozu díky servisní historii z autorizovaného servisu ŠKODA