

# ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

ZIMA 2019



## ŠKODA OCTAVIA

NEJNOVĚJŠÍ PODOBA BESTSELLERU





# NOVÁ ŠKODA SCALA

Dostane vás. Dál.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



**5 499**

Již za  
Kč měsíčně

**ŠKODA Financial Services**

Tato varianta platí při využití financování se ŠKODA Financial Services

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub>  
vozů ŠKODA SCALA: 4,1–5,0 l / 100 km, 108–113 g/km



## Rozjedte to s výhodami operativního leasingu ŠKODA Bez starostí

Pronajměte si nový model ŠKODA SCALA bez akontace a bez starostí. Rozhodněte se pro výbavu Ambition s benzinovým motorem o výkonu 70 kW za výhodnou měsíční splátku **5 499 Kč** nebo si zvolte konfiguraci dle své preference. Jednoduše si zvolíte barvu, výbavu a délku pronájmu. Díky nízké splátce nic neřešíte a pouze jezdíte. Navštivte nás a vyberte si z nabídky vozů ŠKODA.

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz ŠKODA SCALA Ambition 1.0 TSI 70 kW v ceně 398 200 Kč včetně DPH. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 10 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 5 990 Kč včetně DPH. Splátka obsahuje povinné ručení, havarijní pojištění s 5% spoluúčastí a pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. 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. Obrázek je ilustrativní.

[novascula.cz](http://novascula.cz)

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

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

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

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

# VÁŽENÍ ČTENÁŘI A PŘÍZNIVCI ZNAČKY ŠKODA,

mezi vydáním letošního prvního a druhého čísla časopisu ŠKODA Magazín se toho v automobilce ŠKODA AUTO událo opravdu mnoho. A není divu, neboť ŠKODA AUTO zažívá jedno z nejúspěšnějších období ve své historii. Rok 2019 byl pro nás z mnoha důvodů jeden z nejzásadnějších. V jeho první polovině jsme představili naše první elektrifikované modely, včetně naší dlouhodobé strategie v oblasti vývoje a výroby automobilů s hybridním či elektrickým pohonem. Postupně pracujeme na jejich uvádění do sériové produkce. Další významnou novinkou byla premiéra a zahájení prodeje modelu ŠKODA KAMIQ.

Dalším důležitým okamžikem byla pro nás světová premiéra nové, v pořadí již čtvrté novodobé generace modelové řady ŠKODA OCTAVIA. Tento vůz jsme představili ve dvou karosářských verzích, které v dokonalé harmonii mísí všechny typické rysy vozů ŠKODA. Nová OCTAVIA navíc nabízí nejmodernější pohonné jednotky, včetně těch elektrifikovaných, a nejspolehlivější elektronické bezpečnostní a asistenční systémy. OCTAVIA je naší ikonou a dlouhodobě nejprodávanějším modelem značky ŠKODA, který si ve třech novodobých generacích koupilo více než 6,5 milionu zákazníků. Více informací o naší nejžhavější novince se dozvíte v samostatném osmistránkovém

článku, který doplňuje poutavé povídání o její 60leté historii.

Jako obvykle jsme na stránkách našeho časopisu připravili mix nejen ze světa automobilů ŠKODA, ale také z oblastí příslušenství, techniky či motoristického sportu. I tentokrát jsme pro Vás připravili články o zajímavých lidech, kteří vlastní píli či umem dokázali ve svých oborech prorazit ve světovém měřítku.

Kromě příjemně stráveného času nad stránkami ŠKODA Magazínu Vám přejeme také klidné prožití vánočních svátků a vše nejlepší do roku 2020. A samozřejmě také co nejvíce šťastných kilometrů za volanty vozů ŠKODA.

Redakční tým časopisu ŠKODA Magazín



## OBSAH

- 06 Rozhovor: Luboš Viček, ředitel ŠKODA AUTO Česká republika
- 10 ŠKODA OCTAVIA
- 18 Historie: 60 let vozů ŠKODA OCTAVIA
- 24 Technika: Asistentka Laura
- 26 ŠKODA SCALA & KAMIQ MONTE CARLO
- 28 7 kroků ke koupi rallyového vozu ŠKODA FABIA R5 eva
- 32 ŠKODA SUPERB SCOUT
- 36 ŠKODA Storyboard
- 38 Historie: 225 let vývojového centra Česana
- 44 ŠKODA Šeková knížka
- 46 Rozhovor: Dagmar Štěpánová
- 52 Tipy ze ŠKODA E-shopu
- 56 Nová lakovna ŠKODA AUTO
- 60 Jiří George Němec

ŠKODA Magazín, časopis pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA. Zima 2019. 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 a další. Kontakt: skoda.magazin@skoda-auto.cz.

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

[f /skoda.cz](https://www.facebook.com/skoda.cz) [i /skodacz](https://www.instagram.com/skodacz) [y /skodacz](https://www.youtube.com/skodacz) [p /skodacr](https://www.pinterest.com/skodacr)





# NOVÁ ŠKODA KAMIQ GT

Nový sportovně laděný model KAMIQ GT, určený výhradně pro čínský trh, vychází z emotivní stylistické studie ŠKODA VISION GT a již na první pohled vás ohromí svým dynamickým designem a působivou siluetou vozu kupé. Masky chladiče má výrazné svislé žebrování a po stranách přechází v krystalické LED světlomety, doplněné světly pro denní provoz ve tvaru písmene L. SUV- kupé KAMIQ GT je k dispozici se zážehovými motory 1,2 TSI a 1,5 MPI o výkonu 85 a 82 kW.

## SEBEVĚDOMÝ VSTUP NA ČESKÝ TRH

Nový elektromobil ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV má, jak se zdá, na českém trhu poměrně značný prodejní potenciál. Prvních 500 vozů takzvané zaváděcí série se prodalo během několika týdnů a již nyní si mohou tuzemští milovníci elektrovozdů objednat model CITIGO<sup>e</sup> iV se standardním paketem výbavy EXTRA Top a novým Ekologickým bonusem, který je možné využít jako jednorázovou prémii na pořízení ekologického vozu, popřípadě na nákup a instalaci domácího wallboxu či dalšího příslušenství spojeného s provozem elektromobilu.



## NOVÁ ŠKODA KAMIQ ZÍSKALA OCENĚNÍ GOLDEN STEERING WHEEL

Christian Strube, člen představenstva za oblast Technického vývoje společnosti ŠKODA AUTO, převzal v Berlíně prestižní cenu Golden Steering Wheel, kterou každoročně uděluje německý automobilový časopis Auto Bild společně s nedělníkem Bild am Sonntag. Cenu odborné poroty získal v kategorii „Nejlepší auto do 25 000 EUR“ model ŠKODA KAMIQ, díky svému velkorysému prostoru, vysoké kvalitě a velmi dobrému poměru ceny a užité hodnoty. Model KAMIQ přinesl společnosti ŠKODA AUTO již šesté ocenění Golden Steering Wheel a druhé vítězství v řadě.



# TŘI TITULY PRO ZNAČKU ŠKODA!

Letošní seriál mistrovství světa v rally v kategoriích WRC 2 Pro a WRC 2 opět ovládli jezdci startující s vozy ŠKODA a zcela po zásluze získali pro mladoboleslavskou značku a tovární tým ŠKODA Motorsport tři tituly mistra světa. V kategorii WRC 2 Pro dominovala finská posádka Kalle Rovander/Jonne Halttunen a velkou zásluhu na prvenství v mistrovství světa výrobců měla česká posádka Jan Kopecký/Jan Hloušek.



## NEZAPOMENUTELNÁ ZIMNÍ DOVOLENÁ

Pod tímto názvem vychází nová publikace, kterou ŠKODA AUTO připravila pro milovníky zimních sportů, a především pro mladé rodiny s dětmi, které si chtějí užít pobyt na horách se všim všudy. Najdete v ní nejen zajímavé tipy na zahraniční pobyty v Alpách či ve Vysokých a Nízkých Tatrách, ale i celou řadu cenných rad a doporučení před cestou do hor. Nechybí ani pestrá nabídka zimních produktů a doplňků ze ŠKODA E-shopu. Publikaci si můžete stáhnout zdarma ve formátu PDF na stránce [www.skoda-storyboard.cz](http://www.skoda-storyboard.cz), nebo ji můžete získat v tištěné podobě u všech autorizovaných prodejců ŠKODA AUTO.

## NEJVÝKONNĚJŠÍ FIREMNÍ SUPERPOČÍTAČ V ČR

Automobilka ŠKODA AUTO instalovala v Mladé Boleslavi nový vysoce výkonný superpočítač s kapacitou dva peta-FLOPS (dvě bilióny početních operací za sekundu), který bude využívat především pro náročné aerodynamické simulace či vývoj motorů a složitých bezpečnostních prvků pro ochranu cestujících i chodců. V blízké budoucnosti by se kapacita tohoto superpočítače měla zvýšit až na 15 peta-FLOPS.



# VSTUPUJEME DO ÉRY ELEKTROMOBILITY



Luboš Vlček, ředitel ŠKODA AUTO Česká republika, nám představil budoucí strategii značky na českém trhu a chystané novinky roku 2020.

**J** Ještě než budeme hovořit o budoucí strategii značky ŠKODA, rádi bychom vás požádali o stručné zhodnocení letošního roku. Pravděpodobně máte důvod k velké spokojenosti.

Letošní rok byl pro nás velice úspěšný, zároveň však nesmírně náročný. Úspěchy a dobré výsledky samozřejmě nepřicházejí samy od sebe, takže musím říci, že jsme v průběhu celého roku museli tvrdě pracovat a čelit mnoha výzvám. Jak jistě víte, prohloubili jsme naši produktovou strategii a uvedli na trh celou paletu nových, velice atraktivních modelů. Z tohoto pohledu byl uplynulý rok skutečně výjimečný

a v minulosti neexistuje mnoho let, kdy by značka ŠKODA představila tolik novinek jako letos. Počátkem roku jsme zahájili prodej modelu SCALA, následovaly modernizované verze modelu SUPERB, na začátku prázdnin jsme začali nabízet model KAMIQ a na frankfurtském autosalonu jsme po novinářské předpremiéře na mistrovství světa v hokeji v Bratislavě představili první počiny v oblasti elektromobility – plně elektrický vůz ŠKODA CITIGO® iV a elektrifikovaný model ŠKODA SUPERB iV, což je mimo jiné první plug-in hybrid v naší nabídce. V letošním roce jsme rovněž posílili svoji pozici v oblasti prodeje certifikovaných zánovních vozů a výrazným způsobem zvýšili image





## *Do roku 2022 uvedeme na trh 10 nových elektrifikovaných modelů značky ŠKODA.*

### **jsou na ni v současné době připraveni vaši autorizovaní prodejci?**

Na nástup elektromobility se automobilka ŠKODA AUTO intenzivně připravuje již několik let. Naše výrobní závody, v nichž se budou montovat elektrifikované automobily či elektrické komponenty, jsou v současné době na velmi vysoké technologické úrovni a stupni připravenosti. To platí i o našich zaměstnancích, zhruba se jedná o dvanáct tisíc lidí, kteří jsou řádně proškoleni v různých expertních stupních pro kompletaci a servis elektrifikovaných vozů. Musím říci, že jsme v uplynulých letech, a zejména pak v roce 2019, věnovali v rámci naší prodejní sítě rovněž velkou pozornost přípravě na dobu elektrickou. Všichni naši partneři společně s našimi experty usilovně pracovali na zavádění prodejních a poprodejních standardů pro elektromobily a počátkem roku 2020 budou připraveni jak na prodej elektrických a elektrifikovaných modelů, tak i na provádění veškerých servisních a opravárenských úkonů. A to je jistě dobrá zpráva pro všechny naše klienty.

### **Již v příštím roce byste měli představit nový SUV elektromobil s reálným dojezdem až 500 kilometrů na jedno nabití a zavazadlovým prostorem 560 litrů. Tento vůz by měl pravděpodobně změnit pohled českých zákazníků na elektromobily a jejich skutečné value for money. Jaké další novinky s novým označením či sub-brandem iV chystáte v nejbližší budoucnosti? Je pravda, že ŠKODA AUTO uvede do roku 2022 na trh deset nových modelů hlásících se k rodině iV?**

S elektrickými a elektrifikovanými automobily přichází na trh zcela nový fenomén, a tím je samostatná značka iV, s níž budou naše modely v budoucnu spojovány. Malé písmeno i v tomto označení symbolizuje to, že naše produkty jsou inovativní, inteligentní a inspirující, velké V pak vychází z anglického slova vehicle – automobil. Každý osobní vůz v České republice s označením iV ponese také specifickou poznávací značku, která je samozřejmě schválená v České republice napříč značkami a trhem, a to je registrační poznávací značka začínající

písmeny EL, jako vůz elektrifikovaný nebo elektrický. V rámci předprodeje již zmíněných modelů CITIGO<sup>®</sup> iV a SUPERB iV, které se reálně začnou prodávat od 1. ledna roku 2020, jsme získali první zkušenosti a zpětnou vazbu od našich klientů. První sérii 500 modelů CITIGO<sup>®</sup> iV jsme prodali v rekordní době, a to během sedmi týdnů. Musím říci, že jejich majitelé tvoří poměrně zajímavou skupinu lidí, kteří vzhlížejí k elektromobilitě nebo elektrifikovaným automobilům s výrazným očekáváním a zálibením.

V příštím roce představíme elektromobil zcela nové generace, postavený na známé koncernové platformě MEB, a současně zahájíme jeho předprodej na domácím trhu. Tento elektromobil bude nabízet velmi atraktivní a zajímavý design, nejmodernější prvky v oblasti konektivity a digitalizace a v neposlední řadě i férovou cenu, která je součástí naší dlouhodobé strategie eMobility. S novou generací akumulátoru bude tento vůz schopen na jedno nabití ujet vzdálenost více než 500 kilometrů. V průběhu roku ještě představíme elektrifikovanou verzi nového modelu OCTAVIA čtvrté generace.

Do roku 2022 uvedeme na trh 10 elektrifikovaných modelů ŠKODA. Jsem přesvědčen, a první ohlasy reálných zákazníků na modely CITIGO<sup>®</sup> iV mě v tom utvrzují, že si tyto vozy získají značnou oblibu u české klientely a jejich odbytí bude utěšeně stoupat s počtem nových dobíjecích stanic na území naší republiky. Předností elektromobilů je nutné spatřovat i v jejich nízkých provozních a servisních nákladech, o tom se dnes málo hovoří, na rozdíl od garantovaných dojezdů těchto vozů. A to je dle mého soudu škoda. Náklady na servis elektromobilů jsou o 30 až 40 % nižší než u konvenčních automobilů a s dobře nastaveným tarifem, který si dnes může zajistit jakýkoliv privátní nebo firemní klient, můžete jezdit skutečně velmi ekonomicky s náklady okolo 50 haléřů na jeden kilometr.

**Potenciální zájemci o elektromobily z řad retailových a firemních zákazníků jistě očekávají od vašich prodejců vysoce odborný přístup při prodeji a následném servisu. Jak jsou v tomto ohledu**

značky ŠKODA Plus, která si dobývá čím dál tím větší podíl na českém trhu. Rozšířili jsme taktéž portfolio finančních produktů a jako jedina z mála značek nabízíme komplexní sortiment peněžních služeb, od úvěru na pořízení nového či ojetého automobilu až po operativní leasing pro firmy a privátní klienty – ŠKODA Bez starostí. Rád bych zdůraznil, že tyto finanční produkty, jejichž součástí je i velice atraktivní nabídka ŠKODA Pojištění a program tzv. ŠKODA předplaceného servisu, zajišťují našim klientům absolutně bezstarostnou mobilitu.

**Automobilka ŠKODA AUTO uvádí na trh první elektrifikované modely a v rámci koncernu Volkswagen začíná realizovat dlouhodobou strategii eMobility, jejímž cílem je výroba osobních vozů s nulovými emisemi. Můžete nám prozradit, jaké jsou cíle této strategie v České republice a jak**

### **proškolení zaměstnanci dealerské sítě ŠKODA AUTO?**

Otázka odborného přístupu našich prodejců a servisních pracovníků je pro nás dlouhodobě prioritní a s nástupem elektrických a elektrifikovaných modelů jí věnujeme o to větší pozornost, neboť si uvědomujeme, že se nám s érou elektromobility otevírají nové možnosti v oblasti prodejních a poprodejních služeb zákazníkům. Od začátku roku 2020 jsme stoprocentně připraveni na prodej a servis modelů iV, a to s typickým zákaznickým přístupem, který si za léta vybudovala značka ŠKODA.

### **Mohou noví majitelé elektrifikovaných modelů značky ŠKODA počítat i s odbornou poradenskou službou, popřípadě s různými programy či zákaznickými balíčky, které by jim usnadnily provoz a dobíjení jejich vozů v místě bydliště nebo sídla firmy?**

Tato poradenská činnost je základním pilířem našeho prodejního programu. Představení elektromobilu, možnosti jeho využívání a dobíjení či záležitosti servisu jsou propracovány do nejmenšího detailu a já pevně věřím, že klient dostane u všech našich partnerů v České republice detailní a precizní informace o svém budoucím voze. Privátním a firemním klientům budeme samozřejmě nabízet další služby, které jim výrazně ulehčí a zefektivní užívání těchto automobilů. Mimo jiné jsme pro ně připravili i několik velmi zajímavých zákaznických balíčků, které jim pomohou vybrat optimální energetický tarif a zároveň usnadní instalaci dobíjecí infrastruktury v místě bydliště či podnikání.

### **Počítáte s tím, že byste elektrifikované modely nabízeli i v rámci programu ŠKODA Bez starostí?**

Samozřejmě. Osobně se domnívám, že s proměnou klientských požadavků a s proměnou mobility jako takové je operativní leasing pro privátního zákazníka čím dál tím důležitější. Ten trend, který známe již dlouhá léta v oblasti fleetu nebo korporátní mobility, se tak výrazným způsobem prosazuje i mezi retailovými privátními klienty.

### **Kromě elektrifikovaných modelů iV asi budete i nadále rozšiřovat nabídku vysoce ekologických a hospodárných modelů G-TEC spalujících stlačený zemní plyn CNG. Předpokládáme, že tento druh alternativního pohonu se objeví i ve zcela novém modelu ŠKODA OCTAVIA, který je již po mnoho let vaším prodejně**



*Velkou pozornost budeme i nadále věnovat modelům G-TEC spalujícím stlačený zemní plyn.*

### **nejúspěšnějším modelem na tuzemském trhu.**

V příštích letech, počínaje rokem 2020, budeme mít naši stávající a budoucí zákazníci k dispozici jedinečnou paletu modelů ŠKODA. Kromě vozů s konvenčními motory jim nabídneme automobily poháněné stlačeným zemním plynem CNG, plug-in hybridy, mild hybridy a v neposlední řadě i elektromobily. Ještě nikdy v historii značky nebyla nabídka jednotlivých modelů tak pestrá a atraktivní. Modely ŠKODA G-TEC s kombinovaným pohonem na benzin a stlačený zemní plyn CNG jsou, jak říká náš reklamní slogan, ekonomické a zároveň ekologické. Myslím si, že je to velmi příhodné přirovnání. Při dnešní ceně paliva CNG se u těchto automobilů pohybují náklady na jeden ujetý kilometr kolem jedné koruny. Jinými slovy pohon na stlačený zemní plyn CNG je pro

nás i v budoucnu velmi perspektivní, nabízíme jej v modelech SCALA a KAMIQ a samozřejmě jej představíme rovněž v nové generaci modelové řady OCTAVIA. Osobně jsem přesvědčen, že prodeje verzí CNG pro daný model mohou tvořit 10–15 %.

### **Jaké jsou dle vašeho soudu největší highlighty nové generace modelové řady ŠKODA OCTAVIA?**

Model OCTAVIA je nesporně etalonem značky ŠKODA, prodejně nejúspěšnějším modelem na světových trzích, a proto bychom i nadále chtěli udržet základní atributy tohoto produktu vyjádřené slovy: výjimečný automobil ve své třídě za férovou cenu. Nová generace modelové řady OCTAVIA nabídne nejenom strhující design, vysoce funkční a prostorný interiér, ale i zcela novou generaci vysoce hospodárných pohonných jednotek, včetně již zmíněného agregátu na CNG, mild a plug-in hybridního pohonu. Tento automobil bude vybaven nejmodernějšími bezpečnostními a asistenčními systémy a ponese v sobě nejvyspělejší prvky konektivity usnadňující komunikaci cestujících a samotné ovládání automobilu. Všechny tyto atributy a technické finesy nové modelové řady OCTAVIA ji předurčují k tomu, aby i nadále zůstala klíčovým objemovým produktem značky a oslovila nejenom stávající klienty, ale přitáhla i novou generaci zákazníků ke značce ŠKODA.

### **Odborníci tvrdí, že se evropský automobilový trh v posledních letech radikálně změnil v souvislosti s masivní ofenzivou vozů SUV a nástupem vyspělých elektronických asistenčních systémů a moderních digitálních technologií. Současné se prý změnil preference zákazníků při koupi nového vozu. Souhlasíte s tímto názorem?**

Ano, automobilový trh se v minulých letech dynamicky vyvíjel a k významným změnám došlo i z pohledu klientských preferencí. Každopádně evropské trhy jsou celkově saturovány a jsem rád, že značka ŠKODA na nich hraje výraznou prorůstovou roli. Vzrůstající odbyt SUV (pozn.: Sport Utility Vehicle – Sportovní užitkový vůz) modelů je neoddiskutovatelný, ale vzpomeňme si, že podobný boom jsme před lety zažili i s vozy kategorie MPV (pozn.: Multi Purpose Vehicle – Víceúčelový, velko-prostorový vůz). Samozřejmě trendové vozy přicházejí, ale postupem doby zase odcházejí. My jsme sice také posílili svoji pozici v segmentu vozů SUV, ale z dlouhodobé perspektivy sá-



zíme na stálé, tradiční segmenty, na modely v provedení hatchback a kombi, v nichž je naše značka opravdu silná. Jsem přesvědčen, že novým modelem OCTAVIA, ale např. i modelem SCALA oslovíme i klienty, kteří doposud preferovali či vlastnili modely SUV.

**Jak chcete značku ŠKODA a její produkty ještě více přiblížit současné internetové generaci a uživatelům sociálních sítí?**

V současné době žijeme v jakémsi paralelním světě. Máme tradiční klienty, kterých si neskutečně vážíme, a ti využívají a budou využívat tradiční proces nákupu automobilu a souvisejících služeb. Exponenciálně nám však dorůstá nová digitální generace, dnes jsou to již vesměs třicátníci i starší, která vyrostla v digitálním světě a má diametrálně jiné požadavky na způsob prodeje nového vozu a následný poprodejní proces. Těmto zákazníkům se snažíme vytvářet nové digitální prodejní nástroje a aplikace, ať již se jedná o prodej ŠKODA online přes internet, náš nový webový konfigurátor nových vozů či celou řadu dalších služeb, které implementujeme přímo u našich prodejců, jako je digitální servisní plán nebo online rezervování místa v servisu. Digitální generaci tak vycházíme maximálně vstříc, i když jsme si vědomi, že

v tomto ohledu máme před sebou ještě hodně práce.

**Možná by poslední otázka měla vyznít v duchu: Co nezaznělo a z vašeho pohledu zaznět rozhodně mělo?**

Myslím si, že nezazněly čtyři důležité body. Zaprvé poděkování našim klientům za přízeň, kterou nám dlouhodobě věnují. Především oni nás motivují vymýšlet každý den nové projekty a vylepšovat naše produkty a služby.

Zadruhé velké poděkování zaměstnancům, jak v automobilce ŠKODA AUTO, tak i u našich autorizovaných prodejních partnerů, protože oni jsou nástrojem a hybateli automobilového trhu, kteří plní veškerá přání a požadavky zákazníků.

Zatřetí bych rád zdůraznil, že náš sektor prošel a nadále prochází velkou proměnou

a že do něj výrazně vstoupil fenomén digitalizace. V tuto chvíli bych chtěl vyslat jasný signál, že budeme digitalizaci i nadále rozvíjet a že naše služby budou digitální především pro všechny zákazníky, kteří je budou požadovat a rádi využívat.

Čtvrtým bodem je naše zodpovědnost vůči životnímu prostředí. Již od roku 2010 pracujeme ve ŠKODA AUTO na programu GreenFuture – Zelená budoucnost a velmi intenzivně zlepšujeme ekologické parametry našich výrobních závodů a produktů. Naše výrobní závody čeká z hlediska spotřeby energie, vody a dalších zdrojů snižování jednotlivých sledovaných ukazatelů s cílem přispět k uhlíkové neutralitě našeho podnikání do roku 2050. Ostatně i na příkladu našich nových modelů je vidět, kolik finančních prostředků a angažovanosti vkládáme do jejich bezpečnosti a šetrnosti vůči životnímu prostředí.

*Model OCTAVIA je etalonem značky ŠKODA a naším globálně nejprodávanějším modelem.*



DEMONSTRACE

# PO KRO KU

ŠKODA OCTAVIA je větší, prostornější, má emotivnější vzhled a propracovanější interiér s nejmodernějšími funkcemi konektivity. Je univerzálnějším vozem než kdy dříve, a současně je připravena na budoucí výzvy i z hlediska nabídky motorů, mezi nimiž nově nechybí ani plug-in hybridní provedení. Nová OCTAVIA navazuje na více než 6,5 milionu prodaných vozů předchozích generací a jistě dále posílí své postavení coby nejúspěšnějšího modelu své značky.









OCTAVIA je doslova plná různých Simply Clever řešení. Jedním z nich je i praktický držák na telefony pro cestující na zadních sedadlech vytvořený v kapse na zadní straně předních opěradel.



Zadní sedadla poskytují nadstandardní vnitřní prostor.



Zpracováním jednotlivých detailů míří OCTAVIA výše než v předchozích generacích.

**R**očně vznikne kolem čtyř set tisíc kusů vozu ŠKODA OCTAVIA. Takto velká zákaznická základna klade na každou novou generaci značné nároky. Na rozdíl od maloobjemových modelů, kde si výrobci mohou dovolit zaměřit se více na jednu konkrétní vlastnost, kterou určitá skupina zákazníků preferuje, u automobilu, jako je ŠKODA OCTAVIA, je nutné dokonale obstát v co možná největším spektru vlastností. Právě tato univerzálnost se prolíná všemi generacemi tohoto modelu značky ŠKODA, je ale nejzřetelnější v novodobých verzích vyráběných od roku 1996.

Nová generace ŠKODA OCTAVIA dále rozvíjí pojetí svých předchůdců a je navržena tak, aby dokázala naplnit rozmanité požadavky, které na ni kladou různé skupiny zákazníků. I proto se hned při své pražské premiéře představila v obou karosářských verzích – liftback a kombi. Již na první pohled je zřejmé, že kromě praktických aspektů se více soustředí na osobitost vzhledu a kvalitu provedení interiéru.

### NADČASOVÝ OSOBITÝ DESIGN

Nová ŠKODA OCTAVIA je oproti svému předchůdci o přibližně dva centimetry delší a současně širší. Při zachování vyvážených proporcí

působí protaženějším a reprezentativnějším dojmem. Toto vnímání způsobuje důmyslné řešení boků s výraznou boční linií, vedoucí od předních světlometů až na zád, a směrem vzad stoupajícího prolisu ve spodní části dveří. Přední část prostřednictvím masky chladiče jasně ukazuje svůj původ, ovšem nízké světlometry, jež jsou s maskou spojené do jednoho celku, dodávají celkovému výrazu na soustředěnosti. Jsou standardně tvořené LED světelnými zdroji a charakteristickou grafikou poukazují na celkově vysokou kvalitu. Novinkou čtvrté generace modelové řady OCTAVIA mohou být volitelně dodávané Matrix-LED světlometry, nabízející široké možnosti adaptability na provoz před vozem.

Zadní část dokonale ladí s ostatními prvky designu a působí neobyčejně moderním dojmem. Hladké plochy, jednoznačně ohraničené ostrými liniemi, spolu s trojrozměrně řešenými světly, plynule přecházejícími až do boků, a jednoduchým velkým nápisem ŠKODA zaujmou na první pohled. Jedním z chytrých řešení je, podobně jako v případě modelu SUPERB, použití stejných zadních světel pro obě karosářské verze.

### MAXIMALIZOVANÝ VNITŘNÍ PROSTOR

I když se nová OCTAVIA vnějšími rozměry zvětšila spíše symbolicky, uvnitř nabízí zásluhou nové konstrukce karoserie více prostoru.



Plynule klesající linie střešky dodává modelu OCTAVIA neagresivně sportovní náboj. Charakteristická je výrazná odtrhová hrana na víku zavazadlového prostoru.





*Nově pojatá přístrojová deska je navržena formou horizontálně uspořádaných vrstev odlišujících se jak funkčně, tak vzhledem a použitými materiály.*



Poprvé ve voze ŠKODA je k dispozici head-up displej, vždy kombinovaný s virtuálním kokpitem.

Například na zadních sedadlech je v podélném směru o 5 mm více místa pro kolena. Současně došlo ke zvětšení prostoru pro zavazadla, a to o 30 l u provedení OCTAVIA COMBI (na 640 l) a o 10 l na 600 l u modelu OCTAVIA.

Kromě prostoru ale uvnitř vozu zaujme především nově pojatá přístrojová deska, navržená formou horizontálně uspořádaných funkčních vrstev. Tyto vrstvy se liší nejen vizuálně svým provedením, ale také funkčně. Vyčnívá z nich pouze vysoko umístěný centrální displej. Přesunutí ovladačů



Ovládání automatické převodovky DSG se provádí minimalizovaným elektronickým voličem umístěným mezi sedadly.

klimatizace pod hlavní displej do tenkého pásku umožnilo „vyčistit“ středový panel a částečně i středovou konzolu. U modelů vybavených samočinnou převodovkou zaujme provedení jejího voliče situovaného mezi sedadly, který je navržen jako malá páčka.

Nezaměnitelným prvkem palubní desky je dvouramenný volant, který může být na přání vyhřívaný. Ve verzi s nově navrženými multifunkčními tlačítky umožňuje obsluhovat až 14 různých funkcí vozu. Analogové přístroje s multifunkčním displejem mezi

nimi nahradila čtvrtá generace virtuálního kokpitu, tvořeného barevným displejem o úhlopříčce 10,25 palce. Jeho specialitou je upravená grafika, způsob ovládání i zcela přepracovaná čtyři základní, dále přizpůsobitelná zobrazení Basic, Classic, Navigace a Asistenční systémy.

Pro zákazníky jsou připravené také nejmodernější služby a funkce využívající připojení vozu prostřednictvím serverů automobilky k informacím z okolního světa. Karta eSIM ve voze ŠKODA OCTAVIA umožňuje přístup k mobilním online službám ŠKODA Connect, mezi něž mimo jiné patří eCall, který při nehodě automaticky uskuteční tísňové volání.

### **KOMFORT, ASISTENCE, BEZPEČNOST**

ŠKODA OCTAVIA značně posunuje nabídku v oblasti špičkových komfortních prvků a asistenčních systémů, jimiž se řadí na samotný vrchol svého segmentu a v mnoha případech se vyrovná vozům o třídu výše. Novinkou, a to dokonce pro celou modelovou řadu ŠKODA, je head-up displej nebo





ergonomická sedadla s certifikací. Praktickým a příjemným doplňkem je systém bezklíčkového odemykání KESSY, který lze nyní použít na všechny čtyři dveře, ale například také elektromechanická ruční brzda či třízónová klimatizace s oddělenými zónami pro oba přední cestující a zadní prostor.

Tradičně silnou stránkou jsou též asistenční systémy, jež v mnoha případech smazávají rozdíl mezi komfortní a bezpečnostní funkcí. To platí například pro prediktivní adaptivní tempomat, který je součástí komplexního systému Travel Assist. Kromě schopnosti regulovat rychlost jízdy podle vpředu jedoucího vozu, a to i při jízdě pomalými rychlostmi v kolonách, je tempomat propojen s navigačním systémem a dokáže tak upravovat rychlost i podle průběhu trasy. Zpomalí například před zatáčkou, kruhovým objezdem nebo příjezdem do obce.

Při odbočování vlevo má řidič pomocníka v podobě funkce varující na v protisměru se přibližující vozidlo se schopností v krizové situaci zastavit. Tím se předchází situaci, že se nějaký automobil řidiči „schová“ za přední sloupek.



Nová OCTAVIA je vůz s umělou inteligencí. Není potřeba znát všechny konkrétní funkce, stačí jen vědět, co je třeba pro komfortní pobyt ve voze. Například „je potřeba odmrazit okna“, „je mi zima na nohy“ nebo „chtěl bych čerstvý vzduch“. OCTAVIA se o vše postará.

*Tradičně silnou stránkou jsou asistenční systémy, které v mnoha případech smazávají rozdíl mezi komfortní a bezpečnostní funkcí.*





OCTAVIA může mít nově třízónovou klimatizaci s oddělenou regulací pro zadní část. Samozřejmostí jsou USB-C porty určené pro nabíjení různých zařízení.

Vyspělá sensorika tvořená radarem v přídi, kamerovým systémem, zadními radary a ultrazvukovými čidly parkovacího systému umožňuje mnoho praktických a komfortních funkcí. Patří mezi ně například automatické parkování a vyparkování, přednárazový brzdový systém s rozpoznáváním chodců a cyklistů či monitorování mrtvých úhlů vnějších zpětných zrcátek. Nová ŠKODA OCTAVIA v tomto ohledu patří k naprosté světové špičce a společně se systémem až devíti airbagů poskytuje také špičkovou ochranu posádky v případě nehody.

### **SIMPLY CLEVER VÝBAVA**

OCTAVIA by nebyla správným vozem ŠKODA, kdyby k již známým, promyšleným a praktickým prvkům Simply Clever nepřidala další. Novinkou je například komfortní plnicí hrdlo



ŠKODA OCTAVIA COMBI pojme v základním uspořádání rekordních 640 litrů zavazadel, což je o 10 l více než v předchozí generaci.

nádrže pro aditivum AdBlue u vznětových verzí, které má větší průměr a pojme i pistoli určenou pro nákladní automobily. Praktické jsou také nově navržené kapsy na zadních stranách předních sedadel, jež umožní komfortní uložení například telefonů cestujících na zadních sedadlech.

Nový síťový program SigmaQuick v zavazadlovém prostoru poskytuje lepší a pohodlnější využití. Vůz OCTAVIA COMBI nabízí automatické odjštění roletového krytu. Multifunkční kapsa pod krytem zavazadlového prostoru, kterou lze flexibilně použít například k odložení kabátu, je dostupná také pro verzi liftback. Dětskou pojistku pro zadní dveře je možné elektricky ovládat z pohodlí vozu. Novým prvkem je odkládací schránka v předních dveřích s deštníkem nebo smetáčkem.



### **TAKÉ JAKO PLUG-IN HYBRID**

OCTAVIA iV je plug-in hybridní verzi s možností externího dobíjení. Kombinuje zážehový čtyřválec 1.4 TSI o výkonu 115 kW (156 k) s elektromotorem o výkonu 75 kW. Celkový výkon činí 150 kW (204 k) a maximální točivý moment dosahuje 350 Nm. OCTAVIA iV je vybavena šestistupňovou automatickou převodovkou DSG.

### **STANDARDNÍ I ALTERNATIVNÍ POHONY**

O tom, že nová ŠKODA OCTAVIA je moderním vozem mířícím do budoucnosti, svědčí i nabídka pohonných jednotek. Připraveny budou nejen konvenční zážehové a vznětové motory, v tomto případě důsledně upravené ve specifikacích Evo, ale také alternativní pohony. Z nich zaujmou především dvě mild hybridní verze e-TEC i plug-in hybridní provedení OCTAVIA iV. Nabídku standardně rovněž doplní plynové provedení G-TEC, jež stále nabízí vynikající poměr pořizovacích a provozních nákladů kombinovaných s reálnou flexibilitou provozu.

Kompletní přehled motorů, převodovek a druhů pohonu nové generace ŠKODA OCTAVIA je uveden v připojené tabulce technických údajů. Z ní je jasně patrné, že v úvodu zmiňovaná celková univerzálnost této modelové řady a její potřeba vyhovět různým skupinám obrovského množství zákazníků na různých trzích se projevuje značnou šíří nabídky na straně pohonných jednotek. Výkonové





spektrum pokrývá rozpětí od 81 do 150 kW (110 až 204 k). V budoucnu se nabídka motorů rozšíří zejména směrem nahoru, a to o sportovně laděné provedení OCTAVIA RS.

Značnou volnost nová OCTAVIA svým majitelům poskytuje také v oblasti volby podvozků. V tomto případě jsou k dispozici čtyři možnosti. Kromě standardního nastavení, jež je optimálním kompromisem pro různé druhy silnic i jejich povrchů, je k dispozici také o 15 mm snížený sportovní podvozek. Naopak ten, kdo vyžaduje i zlepšenou průchodnost terénem, má připraven podvozek pro špatné cesty se zvýšenou světlou výškou o 15 mm oproti standardnímu podvozku. Čtvrtou volbou je podvozek s aktivními tlumiči DCC s různými možnostmi nastavení v rámci komplexního systému volby jízdních režimů Driving Mode Select.

### OCTAVIA S DÁVKOU EMOCÍ NAVÍC

Čtvrtá novodobá ŠKODA OCTAVIA je v duchu svých nejlepších tradic dokonale připra-



vena vstoupit na trh a nabídnout zde prostor a vlastnosti plnohodnotného vozu střední třídy. Navíc okořeněné nejmodernějšími motory, špičkovou úrovní bezpečnosti a konektivitou na úrovni doby s možností aktualizace. Nová OCTAVIA současně přichází s dříve nepoznanými emocemi vycházejícími nejen z jejího výrazného, a přitom stále elegantního vzhledu, ale především z působivě řešeného praktického interiéru s neopakovatelnou atmosférou danou novou úrovní zpracování, osvětlení a použitých materiálů. OCTAVIA se tak stává demonstrací technického pokroku celé automobilky ŠKODA.

## NABÍZENÉ MOTORY

### Zážehové

|         |                |         |
|---------|----------------|---------|
| 1.0 TSI | 81 kW (110 k)  | MT      |
| 1.5 TSI | 110 kW (150 k) | MT      |
| 2.0 TSI | 140 kW (190 k) | DSG 4x4 |

### Vznětové

|         |                |         |
|---------|----------------|---------|
| 2.0 TDI | 85 kW (115 k)  | MT/DSG  |
| 2.0 TDI | 100 kW (150 k) | MT/DSG* |
| 2.0 TDI | 147 kW (200 k) | DSG 4x4 |

### CNG

|               |               |        |
|---------------|---------------|--------|
| 1.5 TSI G-TEC | 96 kW (130 k) | MT/DSG |
|---------------|---------------|--------|

### Mild hybrid

|               |                |     |
|---------------|----------------|-----|
| 1.0 TSI e-TEC | 81 kW (110 k)  | DSG |
| 1.5 TSI e-TEC | 110 kW (150 k) | DSG |

### Plug-in hybrid

|            |                |     |
|------------|----------------|-----|
| 1.4 TSI iV | 150 kW (204 k) | DSG |
|------------|----------------|-----|

\*s pohonem předních nebo všech kol  
Nabídka motorů se bude postupně rozšiřovat.



# Z DOBRÉ RODINY







OCTAVIA je bestsellerem značky ŠKODA. Již na sklonku 50. let platila za spolehlivý, pohodlný i praktický rodinný vůz, vyvážela se do desítek zemí světa a úspěšná byla také v motoristickém sportu.



Po svém comebacku v roce 1996 se stala jedním z nejprodávanějších automobilů v ČR i v rámci Evropy, vysokou užitnou hodnotou přitom výrazně přesáhla měřítka své třídy. Úspěch modelové řady OCTAVIA je dokladem kompetence jedné z nejstarších dosud aktivních automobilek na světě. V onom roce 1959 uplynulo od založení mladoboleslavské továrny 64 let, původem plzeňské strojírny Škoda slavily rovnou stovku. „Oktávkou“ vyvrcholila úspěšná vývojová linie vozů s tuhým, přitom lehkým páteřovým rámem podvozku a nezávislým zavěšením všech kol. Proto dostala libozvučně, i v různých kulturních prostředích pozitivně přijímané typové označení OCTAVIA. Jeho základ tvoří latinská číslovka octo, tedy osm, respektive octava – osmá. Z ní vzniklo v antické éře ženské jméno Octāvia, od středověku používané spíše ve formě Octavia. Šlo o osmý mladoboleslavský model od zestátnění automobilky v říjnu 1945, alternativní vysvětlení odkazuje na pozici ve vývojové řadě započaté roku 1934 modelem POPULAR.

Přímým předchůdcem byl „mezityp lidového vozu“, ŠKODA 440 „Spartak“, vyráběná od 24. října 1955. OCTAVIA dostala především modernější podvozek s novou přední nápravou, příčné půleliptické listové pero ustoupilo dvojici vinutých pružin s teleskopickými tlumiči a zkrutným stabilizátorem. Zlepšila se ovladatelnost i komfort jízdy.

Novinku OCTAVIA poháněl osvědčený řadový čtyřválec o objemu 1089 cm<sup>3</sup>, disponující při 4200 otáčkách výkonem 40 koní (29 kW). Silnější verze OCTAVIA Super, nástupkyně Š 445, poskytovala 45 k (33 kW). Vozy jezdily 110–115 km/h při spotřebě do osmi litrů na sto kilometrů. Základní OCTAVIA vážila 920 kilogramů a uvezla 350 kg, čtyřčlenná posádka mohla přibrat asi 360 litrů zavazadel.



V letech 1961 až 1963 zvítězily vozy ŠKODA OCTAVIA třikrát ve třídě do 1300 cm<sup>3</sup> ve slavném Rallye Monte Carlo.



Dobový prospekt.



Na podvozku modelu OCTAVIA Super se na Novém Zélandu montovaly vozy TREKKA.

### VÍCE NEŽ JEN DŮKLADNÝ FACELIFT

Nosná struktura i hlavní výlisky karoserie pocházely ze Š 440, nová maska chladiče nesla oválnou mřížku s jemným žebrováním z leštěného hliníkového plechu a příčnou chromovanou lištou s logem ŠKODA. Typové označení OCTAVIA zdobilo oba přední blatníky i zadní čelo. V účinněji utěsněném a odhlučněném interiéru se vyjímal moderní přístrojová deska s novým volantem.

První OCTAVIA sjela z mladoboleslavské linky 7. ledna 1959, v úvodním roce vzniklo přes 36 tisíc kusů, z toho 9,5 tisíce výkonnějších „suprů“. Občané Československa tehdy vydělávali průměrně 1324 korun měsíčně, mimočodem pracovalo se i o sobotách, byť jen šest hodin. Nová OCTAVIA stála 28 590 ko-

run a OCTAVIA Super 38 500 Kčs, ovšem byly k mání pouze na poukaz, obvykle spojený s řadou razítek, čekáním a vinkulováním zálohy. Osobní automobily zůstávaly luxusem, v zemi s 13,5 milionu obyvatel jich jezdilo jen 200 tisíc.

### OCTAVIA PRO CELÝ SVĚT

Asi třetina produkce modelů OCTAVIA zamířila v roce 1959 k zahraničním zákazníkům. Číslem jedna se stala Belgie s 2700 prodanými vozy. O dvě léta později už AZNP vyvezlo do 68 států 28 626 vozů z celkem 46 750 vyrobených. K hlavním odběratelům patřilo Finsko s více než 4000 automobily, dále NDR, Polsko, Belgie, Norsko, Velká Británie, Maďarsko a Nizozemsko. Pokud jde o sportovní lahůdku

OCTAVIA Touring Sport, nejvíce – plných 111 kusů – tehdy odebrali Švédové. Ke vzdálenějším destinacím patřila Austrálie, Mongolsko či Guinea (po 50 kusech), Rhodesie, Venezuela, Pákistán či Indie se třemi desítkami prodaných vozů a také tucet modelů OCTAVIA dodaných do Japonska. Tamní trh se teprve začínal otvírat importérům, škodovky v Nipponu zastupovala stejná firma jako prestižní značky Bentley či Rolls-Royce.

V jedenašedesátém osvěžil vzhled řady OCTAVIA facelift, přinášející mimo jiné kapkovité zadní světlíky na křídlatých blatnících, vozy byly o dva koně výkonnější a o 5 km/h rychlejší. ŠKODA OCTAVIA, zvláště ve výkonnějším dvoukarburátorovém provedení Touring Sport/TS 1200, tehdy dosahovala řady úspěchů na tratích náročných soutěží.

V sobotu 11. dubna 1964 opustila mladoboleslavskou výrobní linku šedá OCTAVIA Super, poslední ze 147 769 populárních dvou-dveřových vozů, vyrobených během uplynulých pěti let. V pobočném závodě Kvasiny pokračovala ještě praktičtější verze OCTAVIA COMBI, nabízená od července 1961. Zadní dveře měla dvoukřídlově, vodorovně členěné. Dolní část v úrovni podlahy navázala na ložnou plochu zavazadelníku o základní délce 965 mm a objemu 690 l.

Samotné kombi, v zahraničí prodávané též v u nás prakticky neznámých dodávkových verzích se zaslepeným třetím nebo i druhým párem bočních oken, dospělo do finále 21. prosince 1971. Hlavní výrobní program



ŠKODA OCTAVIA COMBI se vyráběla v závodě Kvasiny až do roku 1971.



Novodobá generace modelu ŠKODA OCTAVIA se představila v roce 1996 a nejdříve v provedení liftback.



značky tehdy již sedmým rokem představovaly osobní automobily s motorem u poháněných zadních kol a samonosnou karoserií, jako ŠKODA 1000 MB a její nástupkyně Š 100.

#### NOVODOBÁ HISTORIE

Konec éry „vše vzadu“ nastal v roce 1990, otěže převzaly vozy ŠKODA s motorem napříč, pohánějícím přední kola. Hatchback FAVORIT, kombi FORMAN a verze PICK-UP pocházely z vlastního vývoje. Nástupnická řada FELICIA využívala některých komponentů sdílených v rámci koncernu Volkswagen. Ještě významnější krok vpřed však představovala první novodobá generace legendy OCTAVIA.

Šlo o výsledek komplexního vývoje, zahájeného v roce 1992. Základ tvořila podvozková platforma PQ34, kterou OCTAVIA dostala jako první, před VW Golf IV, Audi A3 a dalšími vozy. Nadčasově elegantní design karoserie liftback, navržený týmem interních stylistů pod vedením Dirka van Braeckela, vtiskl nezměnitelnou pečeť karoserii, poprvé konstruované s využitím technologie CAD. Její konstrukci vedl v Česanech Bohumil Drbohlav. Rozměrné výklopné víko zavazadelníku, zasahující až do střešy, umožnilo výborný přístup k prostoru pro 528 až 1328 litrů nákladu.

Sériová výroba byla spuštěna 3. září 1996, spolu s otevřením nové výrobní linky. V úvodním roce mohli zákazníci vybírat mezi dvěma zážehovými čtyřválcí a jedním turbodieselem. Základ tvořil motor 1.6 MPI/55 kW (75 k), náročnější motoristy oslovila jednotka 1.8

## *Modely OCTAVIA jsou v současné době celosvětově nejprodávanějšími vozy automobilky ŠKODA AUTO.*

20 V/92 kW (125 k) s pěti ventily v každém ze čtyř válců. Moderní turbodiesel s přímým vstříkovaním 1.9 TDI/66 kW (90 k) lákal působivým zátahem od nízkých otáček i normovanou spotřebou pouhých 5,1 litru naftu na 100 km. Později přibýly další agregáty, jako 1.8 20V Turbo/110 kW (150 k) nebo atmosféricky plněný diesel 1.9 SDI/50 kW (68 k).

V únoru 1998 se k prvním zákazníkům vydala velmi elegantní novodobá OCTAVIA

COMBI s kapacitou zavazadelníku 548 až 1512 litrů.

#### DRUHÁ NOVODOBÁ GENERACE

V roce 2004 sice štafetu převzala OCTAVIA II, ale stále žádaný výběhový model pokračoval pod označením OCTAVIA TOUR dalších šest let. Celkem vzniklo 973 071 liftbacků plus 472 492 kombi. Druhá novodobá OCTAVIA nabídla nejen více prostoru pro posádku a zava-



Sportovně laděná OCTAVIA RS se začala vyrábět na přelomu let 2000/2001 a její zážehový přeplňovaný motor o objemu 1,8 litru disponoval výkonem 180 k. Vůz zrychloval z 0 na 100 km/h za 7,9 s a dosahoval rychlosti 235 km/h.



## *Do dnešních dnů se vyrobilo více než 6,5 milionu vozů ŠKODA OCTAVIA všech generací.*

zadla (560 až 1350 l), ale také bohatší výbavu, například samočinnou dvouzónovou klimatizaci nebo dešťová a parkovací čidla. Ovladatelnost vozu, a tedy i jeho aktivní bezpečnost zlepšilo použití víceprvkové zadní nápravy s přesnějším vedením kol. Zážehové motory 1.4 MPI/55 kW (75 k) a 1.6 MPI/75 kW (102 k) s vícebodovým vstřikováním benzínu do sání doplnily jednotky s přímým vstřikováním 1.6 FSI/85 kW (115 k) a 2.0 FSI/110 kW (150 k). Alternativou k přímo řazeným pěti- a šestistupňovým převodovkám byl šestistupňový dvouspojkový automat DSG.

Díky širokému spektru motorizací i provedení, jako byl outdoorový SCOUT, vycházející ze základního kombi se 4x4, se OCTAVIA se stále velmi atraktivním poměrem cena/výkon

stala nejprodávanejší modelovou řadou značky s okřídleným šípem ve znaku. V roce 2006 předstihla menší model FABIA.

### **TŘETÍ GENERACE NOVÉ DOBY**

Výroba řady OCTAVIA II pokračovala s tradičním přízviskem TOUR a skončila v roce 2015



s celkovou bilancí 1 849 416 kusů. Již v polovině prosince 2012 přitom byla v hlavním výrobním závodě značky ŠKODA v Mladé Boleslavi zahájena výroba třetí generace bestselleru. Navzdory řadě nových bezpečnostních a komfortních prvků, včetně moderního infotainmentu a asistenčních systémů, se hmotnost vozu mezigeneračně snížila až o 102 kg (podle provedení).

V březnu 2013 přibýlo k liftbacku se základní kapacitou 590 l zavazadel o 20 litrů velkorysejší kombi. Po sklopení zadních sedadel dávalo k dispozici 1740 l, variabilitu umocnilo praktické zdvojené dno podlahy. Nově vyvinuté motory vykazovaly až o 17 % nižší spotřebu než dříve. Šlo o čtyři zážehové a čtyři vznětové pohonné jednotky. V červnu 2014 se rozjela k prvním zákazníkům verze G-TEC, primárně spalující stlačený zemní plyn. Protipólem základního litrového tříválce se stala více než dvojnásobně výkonnější OCTAVIA RS 230, typovým označením odkazující na počet koní pod kapotou a jezdící až 250 km/h.

Také OCTAVIA III prošla faceliftem, na první pohled rozeznatelným podle čtveřice samostatných předních světlometů. Podstatnější změnou bylo osazení všech zážehových motorů filtrem pevných částic, zavedené ve druhém pololetí 2018.

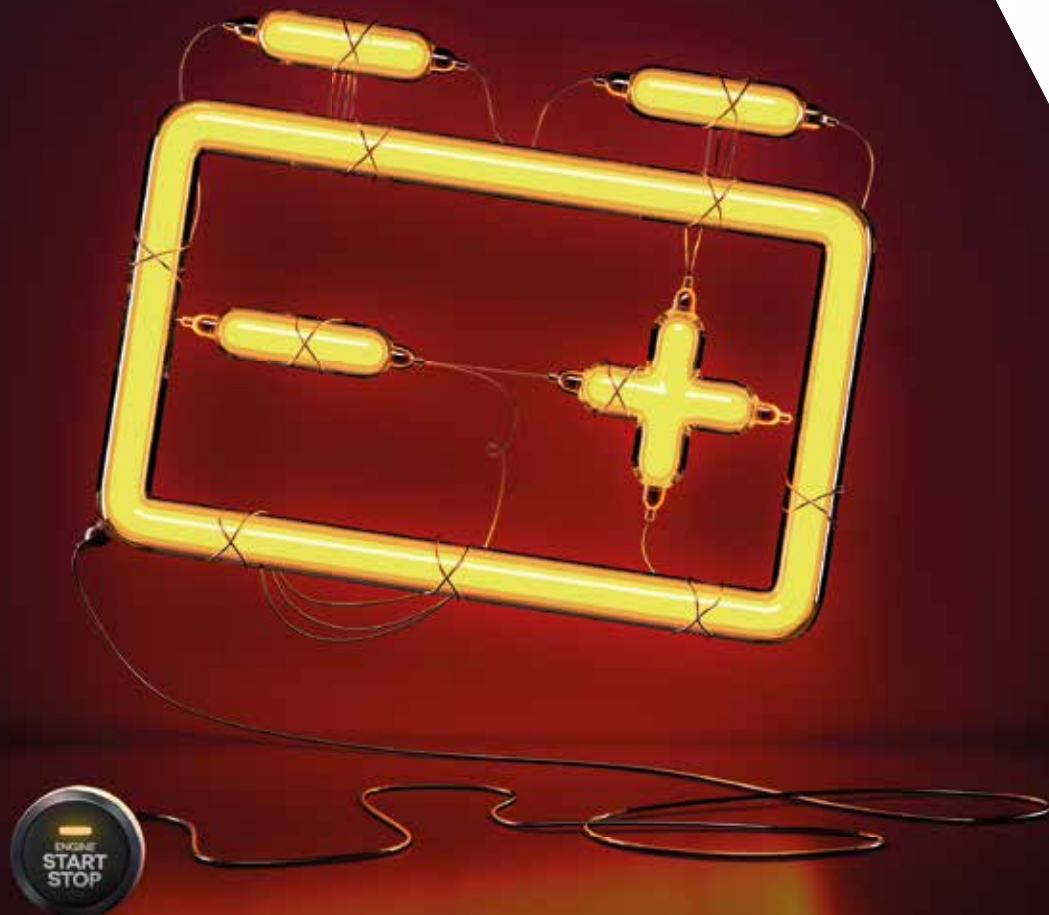
ŠKODA OCTAVIA dlouhodobě patří k nejprodávanejším automobilům v České republice i v rámci Evropy. Kromě hlavního mlado-boleslavského závodu se montuje také v Číně, Indii, Rusku, Kazachstánu či Alžírsku. V roce 2018, tedy šest let po své premiéře, dosáhla výrobního rekordu – takřka 290 tisíc kusů za rok. Odchází tedy na vrcholu sil, na dveře již klepe nástupce s interním označením „A8“.



# VÍTE, CO ZNAMENÁ TATO KONTROLKA?



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



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

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

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

[predplaceny-servis.cz](http://predplaceny-servis.cz)

[skodacz](#)

[skodacz](#)

[skodacz](#)

[skodacr](#)

# AUTO JAKO OSOBNOST

ŠKODA představila nový způsob obsluhy automobilu a dala mu jméno Laura. S touto formou digitální asistentky se komunikuje přirozenou řečí, které rozumí. Možná to tak nevypadá, ale právě stojíme na prahu zcela nové éry interakce s automobilem.

**J**ak dnes ovládáme automobil? Na řízení máme volant, pedály a řadící páku. Na stěrače a některé funkce osvětlení páčky pod volantem a pak vedle sebe středový panel s dotykovým displejem pro obsluhu klimatizace, navigace, telefonu, rádia a mnoha dalších funkcí. V zárodku je u nejmodernějších systémů navíc ještě obsluha gesty. Již několik let ale existuje ovládání různých funkcí automobilu hlasem. Ale ruku na srdce, příliš oblíbený tento způsob interakce řidiče s vozem není. A právě to by se mělo s digitální asistentkou Laura změnit.

Před příchodem telefonu iPhone již dokázaly mobilní telefony prohlížet internet nebo pracovat s e-mailly, ale až toto zařízení uvedené činnosti zjednodušilo natolik, že nebyly jen nepříjemnou nutností, ale zcela přirozenou aktivitou. A podobné je to i s hlasovým ovládáním. Jeho první systémy vyžadovaly vyslo-



vení přesně daných pokynů, které jen občas dokázaly provést. Nebylo jich mnoho a vždy byla z této interakce znát určitá nejistota, která vedla k tomu, že bylo jednodušší požadavek provést na displeji navigace nebo jiným způsobem. Asistentka Laura se toto snaží změnit.

## DIGITÁLNÍ PROPOJENÍ

Laura je v principu navržena a postavena na technickém základu digitální asistentky Alexa od společnosti Amazon. Je to komplexní počítačový systém schopný vyslovený požadavek nejdříve převést z mluveného slova do digitální řeči a následně vyřčenému porozumět. Není pochyb o tom, že druhá z uvedených činností je náročnější, a právě na ní bude probíhat největší vývoj. Protože je k vyhodnocení vyřčeného pokynu potřeba značný výpočetní výkon a systém se neustále učí a doplňuje, není jej možné v plné šíři vykonávat na palubě vozu.





Proto vyřčený pokyn putuje do zabezpečeného počítačového centra automobilky, kde se zpracuje a do vozu putuje zpět jako soubor příkazů v „řeči“ automobilu.

### OKAY, LAURO!

Jak to celé probíhá? Zcela jednoduše. Ve voze není potřeba mačkat žádné tlačítko a stačí jen vyslovit „Okay, Lauro!“ Systém zpozorní a začne poslouchat. Pak už stačí jen přirozeně sdělit svůj požadavek a systém automobilu spolu s výpočetním centrem v pozadí se postará o jeho provedení. Laura je dokonce schopná kombinovat informace uložené ve voze, jako jsou například kontakty s informacemi v online prostředí. Je možné mluvit zcela plynule a ve větách. Ani není potřeba pamatovat si přesně určené pokyny či fráze. Laura přitom rozumí dialektům, a kromě českého jazyka je již nyní k dispozici i v angličtině, němčině, francouzštině, španělštině a itaštině.

Digitální asistentka již teď zvládne mnoho úkolů a není pochyb o tom, že její schopnosti se budou s postupem času zdokonalovat a rozšiřovat. Jednou z nejčastějších činností bude pomoc s obsluhou navigačního systému. Laura je schopná z vyřčeného požadavku extrahovat i přesnou adresu a automaticky zahájit navigaci. Je připravena také vyhledat obchody, ale třeba i oblíbenou hudbu anebo přes ni můžete nadiktovat SMS zprávu.

### ROZHOVOR S POČÍTAČEM

Funkce digitální asistentky se poprvé objevuje v modelech KAMIQ a SCALA vybavených nej-



Laura je jednou z funkcí nové generace infotainmentových systémů, které se nejdříve představily v modelech SCALA a KAMIQ.

vyšší verzí infotainmentu Amundsen, jehož součástí je karta eSIM s trvalým připojením. To není překvapením, protože jde aktuálně o nejnovější modely v nabídce. V budoucnu budou rychle následovat i další vozy, v čele například s novou generací typu OCTAVIA. Skutečnost, že Laura není navržena jako součást automobilu, ale hlavní část jejího mozku je umístěna na výkonných serverech, zajišťuje její aktuálnost, průběžný vývoj a adaptaci nových funkcí. V budoucnu se tak budou její schopnosti rozšiřovat, bude obsluhovat více funkcí vozu, lépe porozumí vysloveným myšlenkám, a dokonce bude

možné s ní vést i jednoduchý rozhovor. Tím automobil de facto získá vlastní osobnost, která bude do značné míry odvozena od vašich zvyklostí a požadavků.

Tyto pokročilé systémy hlasového ovládání jsou teprve na začátku svého vývoje. Laura je zatím mladá asistentka na začátku své kariéry. Není ale pochyb o tom, že právě jejím zpřístupněním široké skupině zákazníků se bude postupně učit a v budoucnu má šanci stát se nenahraditelným společníkem při každé cestě. Takže si zapamatujte kouzelné spojení: „Okay, Lauro!“



# VÍCE STYLU

ŠKODA rozšířila svoji nabídku emotivně laděných verzí MONTE CARLO do modelových řad SCALA a KAMIQ. Vyznačují se svébytným vzhledem nejen exteriéru, ale také speciální výbavou a provedením vnitřního prostoru.



Modely MONTE CARLO jsou součástí nabídky automobilky ŠKODA AUTO již od roku 2011. Průběžně byly k dispozici pro modelové řady FABIA, YETI, CITIGO, RAPID a další. Jejich specialitou bylo atraktivní designové pojetí, a především celkové sladění jednotlivých úprav. Nyní se nabídka těchto atraktivních a oblíbených variant rozšířila také pro modely ŠKODA SCALA a KAMIQ.

Při pohledu na modely MONTE CARLO zaujme především jejich sportovní styl. Sázejí na kombinaci černých doplňků s jednou z dvanácti nabízených barev karoserie. Leskle černý je například rámeček masky chladiče, kryty vnějších zpětných zrcátek, boční prahy a difuzor ve spodní části zadního nárazníku. Vše vhodně ladí se 17" koly z lehké slitiny s designem určeným výhradně pro modely



MONTE CARLO. Nenápadným, ale přitom velmi efektním doplňkem jsou také leskle černé nápisy ŠKODA na zádi a stejně provedené označení modelu. Charakteristickým doplňkem je plaketa MONTE CARLO umístěná na předních blatnících. Černá barva je vlastní také panoramatickému střešnímu oknu, standardně dodávanému pro oba modely. Zatímco KAMIQ zaujme i leskle černými střešními ližinami, SCALA má standardně zadní okno protažené až mezi zadní světla.

Také uvnitř je jasně patrný sportovní styl modelů MONTE CARLO, je dokonce zřejmější, než tomu bylo u těchto variant v minulosti. Nejvýraznějšími prvky vnitřního prostoru nových variant jsou sportovní sedadla s výraznějším tvarem. Upravené jsou pro verze MONTE CARLO typické pruhy na sedadlech, kde je k čalounění použita atraktivní kombina-







ce látky a umělé kůže s karbonovým designem. Charakteristická je černo-červená barevná kombinace, prostupující i dalšími prvky upraveného interiéru. Pozornosti neunikne především sportovní volant, čalouněný měkkou perforovanou kůží a doplněný červeným

prošíváním, jež lze nalézt také na manžetě řadicí páky a madlu ruční brzdy.

Karbonový dekor, který je symbolem světa automobilových závodů, je použit na obložení palubní desky, jež doplňují chromované ozdobné lišty přecházející kolem výdechů ventilace až do dveří. Na přání mohou být tyto lišty červené a doplněné stejnobarevným ambientním osvětlením, které má ve standardním provedení neutrální bílou barvu. Tím jinak do černa laděný vnitřní prostor získává nezměnitelně sportovní atmosféru.

Výbava modelů SCALA a KAMIQ MONTE CARLO je velmi bohatá a svým obsahem stojí nad výbavovými stupni Ambition a Style. Kromě zmíněných designových specialit je výbava modelů MONTE CARLO v případě



Pro modely MONTE CARLO jsou charakteristické leskle černé doplňky, které působivě ladí zejména se světlejšími laky karoserie.

typu SCALA ve srovnání s dříve vrcholným provedením Style bohatší například o asistent změny jízdního pruhu (Side Assist), asistent vyparkování (Rear Traffic Alert), možnost volby jízdního režimu, parkovací senzory vpředu a vzadu, zadní parkovací kameru či systém bezklíčkového odemykání KESSY. Modely MONTE CARLO jsou ale navrženy tak, že poskytují značnou volnost v oblasti individualizace. Kromě zmiňovaných 12 standardně nabízených barev lze například zvolit až 18" kola a vybírat z rozsáhlé nabídky volitelné výbavy. Samozřejmě je toto provedení připraveno se všemi dostupnými kombinacemi motorů a převodovek.

Modely SCALA a KAMIQ MONTE CARLO jsou vítaným rozšířením nabídky těchto modelových řad. Přidávají více sportovní svěžesti, ovšem bez omezení každodenní praktičnosti a komfortu. Navíc jde stále o milé připomenutí úspěchů, kterých ŠKODA dosáhla v průběhu své historie na slavné Rallye Monte Carlo.



18" kola z lehké slitiny Vega jsou pro model SCALA MONTE CARLO volitelnou výbavou.



Sportovní sedadla s originálním barevným pojetím jsou hlavní specialitou interiéru.

# 7 KROKŮ, JAK SI KOUPIT RALLYOVÉ AUTO

Nákup auta je vždy zážitek plný vzrušení a emocí. A co teprve, když jde o závodní speciál za miliony! Neobyčejným nákupem vás provede Toni Gardemeister, bývalý jezdec ŠKODA Motorsport a majitel soukromého závodního týmu TGS, který převzal vůbec první vůz ŠKODA FABIA R5 evo pro zákaznický tým.

**J**aké to je, převzít si klíček od vozu ŠKODA FABIA R5 evo, kterých zatím po celém světě jezdí jen několik desítek? Tak především, k rallyovému speciálu žádné klíčky nejsou. Zamykat ho zpravidla není potřeba a startování probíhá jinak než u běžného auta – nejprve se zapnou páčky napájení a zapalování a poté se zmáčkne startovací tlačítko, přičemž se ještě čeká na správný tlak oleje v motoru. Zato ale dostanete zrychlení z říše supersportů na jakémkoliv povrchu, takřka ne-

zničitelné auto a zákaznickou péči, jakou by vám mohli závidět i klienti nejluxusnějších značek. Odlišnosti je ale mnohem víc.

Předchozí verze vozu FABIA R5 se za čtyři roky prodalo necelých 280 kusů. Ve světě motorsportu je to úctyhodné číslo a ŠKODA FABIA R5 se ve své třídě stala bestsellerem. Převzetí takového auta je pro každého člověka výjimečným okamžikem, navíc je hodně věcí úplně jinak než u auta pro „běžné smrtelníky“. Celý proces nákupu se dá rozdělit do následujících sedmi etap.

## TONI GARDEMEISTER



Finský závodník jezdil v mistrovství světa za značku ŠKODA v letech 2002 až 2004. Podle svých slov dodnes vzpomíná především na vůz OCTAVIA WRC, se kterým dosáhl

řady dobrých umístění. „To auto mám opravdu rád, i když nebylo nejrychlejší. Bylo spolehlivé, a hlavně se mi dobře řídilo. Choval se možná trochu líně, ale mně to vyhovovalo a rozuměli jsme si. Na rychlých rallye byla OCTAVIA WRC skutečně výborná. Obzvláště vzpomínám na Švédskou rallye v roce 2003. Nakonec jsme sice dojeli osmí, ale bojovali jsme s Carlosem Sainzem, Colinem McRaem a podobnými jezdci, některé z nich jsme i porazili a neztratili jsme na ně moc času. Dodnes se mi OCTAVIA WRC v asfaltovém nastavení moc líbí,“ vypráví Gardemeister.

Po poslední plnohodnotné závodní sezóně ve WRC v roce 2008 hledal cestu, jak by mohl dál závodit, a podařilo se mu sehnat velkého sponzora. Další sezónu jezdil v seriálu IRC a následně začal přemýšlet, zda by nemohl své zkušenosti využít i obchodně. Kolem svého vozu FABIA S2000 postupně vybudoval tým TGS Worldwide, který začal rychle růst. V roce 2015 už jeho služby využívali Teemu Suninen, Kalle Rovanperä a mnoho dalších jezdců. Sám Gardemeister vlastní tři rallyové vozy a o několik dalších se stará. „Když jsem vybíral první auto pro svůj tým, ŠKODA FABIA S2000 tehdy byla nejrychlejší a také velmi spolehlivá. A spolehlivost je pro soukromý tým ještě důležitější než rychlost,“ dodává. V poslední době se tým Toniho Gardemeistera opírá o vozy ŠKODA FABIA R5 a nově také o vylepšenou verzi FABIA R5 evo.



### Krok 1: Testovací jízda

Pro velkou část řidičů je testovací jízda nejdůležitějším kritériem při rozhodování o nákupu vozu. Rallyové auto si však běžně vyzkoušet nelze – rozhoduje jeho pověst a výkony na soutěžích. Výjimkou bylo představení vozu FABIA R5 evo vybraným zákazníkům, kteří se s ním mohli seznámit přímo na závodním okruhu. „Jedte prosím opatrně,“ to při té příležitosti rozhodně neslyšeli a vůz si mohli vyzkoušet opravdu naplno, s plynem až na podlaze nebo při jízdě smykem. I tito zákazníci si však vůz nejdříve objednali a až poté vyzkoušeli.







*„Jed'te prosím opatrně,“ to před testovací jízdou zákazníci neslyšeli, vůz si mohli vyzkoušet opravdu naplno, s plynem až na podlaze nebo při jízdě smykem.*



## Krok 2: Objednávka

ŠKODA FABIA R5 se prodává na jediném místě na světě. V sídle ŠKODA Motorsport v Mladé Boleslavi, necelou hodinu jízdy od české metropole Prahy. V nabídce je jedna jediná verze, a to v asfaltové a šotolinové specifikaci. Pořizovací cena se vyrovná 20 běžným vozům ŠKODA FABIA. A přesto je do konce roku beznadějně vyprodaná! Platí se výhradně předem, s nabídkou „výhodného operativního leasingu“ rozhodně nepočítejte.



## Krok 3: Výroba

Každé auto se sestavuje ručně v nových prostorách ŠKODA Motorsport a jeho dokončení trvá několik týdnů. Základem je upravená karoserie běžného vozu ŠKODA FABIA, která je však výrazně vyztužena a doplněna o špičkové závodní komponenty od výrobců z celého světa. Například motory si však ŠKODA AUTO vyrábí sama a každou jednotku důkladně testuje na motorové brzdě, zda splňuje přísná výkonnostní kritéria. Barva vozu se odvíjí od požadavku zákazníků, naprostá většina z nich ovšem volí bílou, která je nejlepším podkladem pro polep.



## Krok 4: Zátěžová zkouška

Každý majitel nového auta ví, že prvních 1000 až 1500 kilometrů by neměl vytáčet motor na více než 60 %. V případě závodního vozu by to však znamenalo několik prohraných závodů. Ještě před předáním novému majiteli se tak FABIA R5 evo důkladně testuje ve vysoké zátěži na uzavřeném polygonu automobilky ŠKODA. Zkouší se plná akcelerace na jednotlivé rychlostní stupně až do omezovače nebo prudké brzdění.



## Krok 5: Předání

Teprve nyní je vůz připravený pro šťastného majitele. Spolu s ním zpravidla jede i velká zásilka náhradních dílů. ŠKODA FABIA R5 je sice vyhlášená svojí spolehlivostí a odolností, ale u rallyového vozu se nárazníky nebo poloosy považují za spotřební díly.



## Krok 6: Nastavení

Specifikem soutěžních speciálů je odlišné nastavení pro každou rallye, především podvozku. Technici ŠKODA Motorsport všem majitelům poskytují doporučená nastavení pro různé podmínky a v případě zájmu jsou připraveni poradit i přímo na rallye. Nakonec si ale své auto musí každý jezdec vyzkoušet a „doladit“ podle vlastních preferencí. „Sednout a jezdit“ v tomto případě k vítězství nestačí.



## Krok 7: První závod

Nové rodinné auto bývá opečovávaný poklad, FABIA R5 evo ale existuje proto, aby jezdila na samém limitu technických a fyzikálních možností. Teprve po prvním rozbitém nárazníku a zničené sadě pneumatik je doopravdy zajatá. Zato ale dostává lepší péči než většina garážovaných „leštěnek“. Po každém závodě je dokonale vyčištěna a uvedena do původního stavu.






# NOVÁ ŠKODA KAMIQ

Budete si rozumět



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub>  
vozů ŠKODA KAMIQ: 4,2–5,1 l/100 km, 112–116 g/km 

## POSKYTUJE BEZPEČÍ

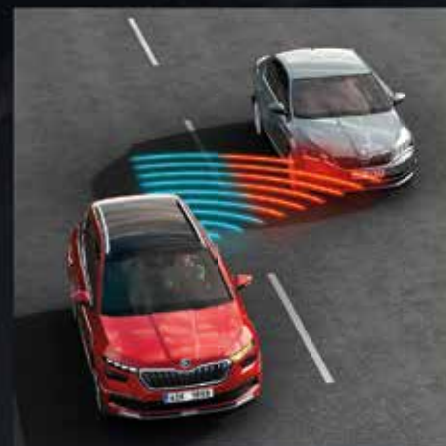
První crossover ŠKODA KAMIQ věnuje velkou pozornost samotné bezpečnosti. Vnitřní prostor skrývá 9 airbagů se systémem proaktivní ochrany cestujících. Jízdní vlastnosti vozu ovlivňuje celá řada vyspělých asistentů, se kterými lépe držíte směr jízdy či dokážete včas reagovat na potenciální nebezpečí.



9 AIRBAGŮ JIŽ V ZÁKLADU



PROAKTIVNÍ OCHRANA  
CESTUJÍCÍCH



ASISTENT ZMĚNY JÍZDNÍHO  
PRUHU

[novykamiq.cz](http://novykamiq.cz)



# LUXUSNÍ DOBRODRUŽSTVÍ

ŠKODA SUPERB SCOUT je jedním z příkladů, jež ukazují, že protiklady se přitahují. Jak jinak si vysvětlit spojení prestiže a komfortu s robustností potřebnou při výletech za dobrodružstvím? Právě tyto zdánlivé protiklady se zde náramně doplňují.

**S**polu s nedávnou modernizací modelové řady SUPERB rozšířilo nabídku tohoto vozu provedení SUPERB SCOUT, které se drží stejného receptu jako stejnojmenné deriváty modelů KODIAQ, KAROQ a OCTAVIA. Svými vlastnostmi a také vzhledem akcentuje dobrodružný charakter a evokuje decentně „off-roadový“ styl. S mírně zvětšenou světlou výškou vzniklo velmi zajímavě pojaté kombi, jež stojí na pomezí mezi klasickými osobními vozy a dnes velmi moderními automobily SUV. SUPERB SCOUT tak lze směle označit za crossover spojující vlastnosti různých kategorií. Svým jízdním projevem v sobě kombinuje obratnost nízkých osob-

ních vozů, ale přitom je připraven vydat se například i na polní cesty s vyjetými kolejelemi nebo do méně náročného terénu.

Výraznější styl derivátu SUPERB SCOUT dodává především pojetí spodní části karoserie spolu se zmiňovanou zvětšenou světlou výškou. Na první pohled zaujmou výrazněji tvarované nárazníky s matně stříbrnými prvky na spodním okraji, jež svým provedením evokují ochranné nájezdové plechy skutečných off-roadů připravených pro použití v náročném terénu. Specifický vzhled doplňují také černé lemy blatníků a černé obložení prahy. Standardem jsou kola s průměrem 18 palců obouvající pneumatiky s vyššími bočnicemi. Výjimečnost verze SCOUT do-

tvářejí rovněž matně hliníkové kryty vnějších zpětných zrcátek. Nenápadným odlišením jsou i plakety SCOUT umístěné na bocích za předními koly.

Chromovaná maska chladiče, ozdobná horizontální lišta v předním nárazníku, která automobil opticky rozšiřuje, stejně jako lišty kolem bočních oken zvýrazňující jejich grafiku a chromovaný prvek spojující zadní světla, tedy detaily známé i z ostatních verzí modernizovaného provedení modelové řady SUPERB, vytvářejí harmonický celek, jemuž nechybí značná osobitost. Provedení SCOUT tak vhodně doplňuje nabídku modelové řady SUPERB, obsahující kromě jiného i sportovně laděný derivát SPORTLINE, stejně jako



Palubní deska může mít obložení připomínající buď dřevo, nebo broušený hliník. Zaujme kvalitní čalounění sedadel a doplňků kombinované s kontrastním prošíváním.



Na sedadlech je vyšitě označení této speciální zvýšené verze.



Také spodní část zadního nárazníku zaujme výrazným matně stříbrným okrajem.



*Výraznější styl derivátu SUPERB SCOUT  
dodává především pojetí spodní části karoserie  
spolu se zvětšenou světlou výškou.*







Do nabídky jízdních režimů u verze SCOUT přibyl terénní mód Offroad (vlevo). Se stabilizačním systémem v režimu Sport SUPERB SCOUT překvapuje svojí hravostí (vlevo níže). Průhled vozem se zvýrazněným pohonem všech kol (vpravo).



luxusním směrem orientované provedení s tradičním označením LAURIN & KLEMENT. Spolu s nimi tvoří vrchol nabídky nejen své modelové řady, ale také celé automobilky ŠKODA AUTO.

Dobrodružnější pojetí okořeněné dávkou větší osobitosti je jasně patrné také uvnitř varianty SUPERB SCOUT. Zde zaujmou především výborně tvarovaná sedadla čalouněná působivou kombinací kůže a materiálu Alcantara použitého na středních částech sedáků a opěradel. Sedadla ozvláštňují kontrastní světle hnědé lemy a prošívání, stejně tak výrazný vyšitý nápis SCOUT v horní části opěradel.

Palubní deska si zachovává funkčnost a eleganci ostatních verzí modelu SUPERB, provedení SCOUT má ale standardně obložení dekorem připomínajícím dřevo, jež lze na přání zaměnit na lišty připomínající podélně broušený hliník. V obou případech je před spolujezdcem umístěna plaketa SCOUT.

Postavení v horním spektru nabídky modelové řady SUPERB dokládají i dostupné verze motorů. Připraven je vrcholný zástupce vznětových čtyřválců 2.0 TDI s výkonem 140 kW (190 k) a aktuálně nejvýkonnější motor v nabídce ŠKODA – agregát 2.0 TSI o výkonu 200 kW (272 k). Vznětový čtyřválec je oblí-

benou pohonnou jednotkou poskytující vyvážený poměr výkonnosti a extrémně nízké spotřeby paliva. Toto spojení se nejvíce projevuje zejména při cestách na dlouhé vzdálenosti. Zážehový motor je další evolucí oblíbené pohonné jednotky, jež zaujme působivou kombinací dynamiky, kultivovanosti a v reálném provozu velmi nízké spotřeby paliva.

Standardní výbavu obou variant je sedmišupňová dvouspojková převodovka DSG, která je spojena s elektronicky řízeným pohonem všech kol. Podvozek verze SUPERB SCOUT je oproti standardním verzím zvýšený o 15 milimetrů. Pro zajištění účinnější ochrany před nástrahami terénu je SCOUT vybaven také ochrannými prvky nejen spodní části motoru, ale také podvozku v oblasti podlahy. Volitelně jsou i pro zvýšené provedení připraveny elektronicky řízené aktivní tlumiče. Standardně dodávaná kola s průměrem 18 palců lze vyměnit za o palec větší. Zejména 19" kola s názvem Manaslu ve dvoubarevném lesklém provedení působí mimořádně povedeným dojmem. Když jde o styl, originální pro provedení SCOUT je také oranžová barva Tangerine.

Pro vozy ŠKODA je typická široká nabídka příslušenství, šitá na míru konkrétní modelové řadě. V případě typu SUPERB a outdoorové verze SCOUT zaujme například gumová vana do zavazadlového prostoru, otočný koberec či gumové koberce na místech pro sezení, které dokáží ochránit interiér před různými druhy zašpinění. Všechny tyto položky a mnohé další lze objednat nejen při koupi vozu, ale také následně například v e-shopu ŠKODA.

*Pro zajištění účinnější ochrany před nástrahami terénu je SCOUT vybaven také ochrannými prvky motoru a podvozku.*





# NAŠE ELEKTRICKÁ BUDOUCNOST ZAČÍNÁ PRÁVĚ TEĎ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV



Již za

**429 900 Kč**

Kombinovaná spotřeba vozu ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV:  
12,9 kWh/100 km; emise CO<sub>2</sub>: 0 g/km



SKUPINA ČEZ  
PARTNER ELEKTROMOBILITY

Objevte jeden z nejdostupnějších elektromobilů, nový vůz ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV. Navíc prvních 500 řidičů, kteří si vůz objednají, nabíjí rok zdarma u všech dobíjecích stanic ČEZ. Více informací na [www.skoda-iv.cz](http://www.skoda-iv.cz)



skodacz



skodacz



skodacz



skodacr



# PŘÍBĚHY

## NEJEN O ZNAČCE ŠKODA

Zároveň s modelem ŠKODA KODIAQ se v roce 2016 u české automobilky odehrála i jedna možná trochu nenápadná premiéra. ŠKODA totiž spustila svůj portál ŠKODA-STORYBOARD, který přináší nejen příběhy z prostředí automobilky, ale ještě mnohem více.

**M**yšlenka připravit speciální internetový magazín věnovaný dění okolo značky ŠKODA vznikla někdy v roce 2015. Pak následovalo období příprav a Storyboard byl spuštěn zároveň se světovou premiérou vozu ŠKODA KODIAQ, to proto, aby vlastně ukázal, jak dovede uživateli posloužit. Na Storyboardu si tak mohli čtenáři přečíst příběh vzniku názvu automobilu či zde sledovat přímý přenos světové premiéry a následně i další příběhy spojené s novým SUV značky ŠKODA.

A nejen ty. „V rámci příprav jsme přichystali i další články tak, aby uživatelé, kteří na strán-

ku přijdou, měli co číst,“ vzpomíná na začátky Martin Kupka, který má projekt Storyboard na starosti. Zároveň s tímto obsahem se na Storyboardu objevila i sekce pro média, do které od té doby ŠKODA umisťuje veškeré informace pro novináře, od tiskových zpráv, přes fotografie a videomateriály až po informace o vedení společnosti a výroční zprávy. „Chceme, aby informace na webu byly užitečné pro všechny skupiny uživatelů,“ říká Kupka.

### BOHATÝ OBSAH

Storyboard tak vznikl jako bohatý informační zdroj nejen pro fanoušky značky. „Portál má li-

dem přinášet víc, než se dočtou právě třeba v tiskové zprávě, nebo než uvidí v reklamě. Nabízí pohled na vše spojené se značkou ŠKODA, snaží se jít do hloubky a témata jsou zpracována magazínovým stylem,“ vysvětluje zaměření portálu Kupka. A ihned dodává, že magazín není jen o samotných vozech ŠKODA, ale i o historii značky, o jejím technickém zázemí, ale i různých sportovních aktivitách, a také o tématech sociální odpovědnosti.

„Za ty tři roky aktivního fungování jsme měli články zaměřené na opravdu různorodá témata. Čtenářům jsme představili například lakovnu, motorárnu či superpočítač ŠKODA, věnu-





jeme se příběhům z historie, designu, čtenáři u nás najdou reportáže z motorsportu a podobně," vyjmenovává témata Kupka. Výčet ale rozhodně není kompletní, na Storyboardu jsou například i články související se sportovními podniky, které automobilka podporuje.

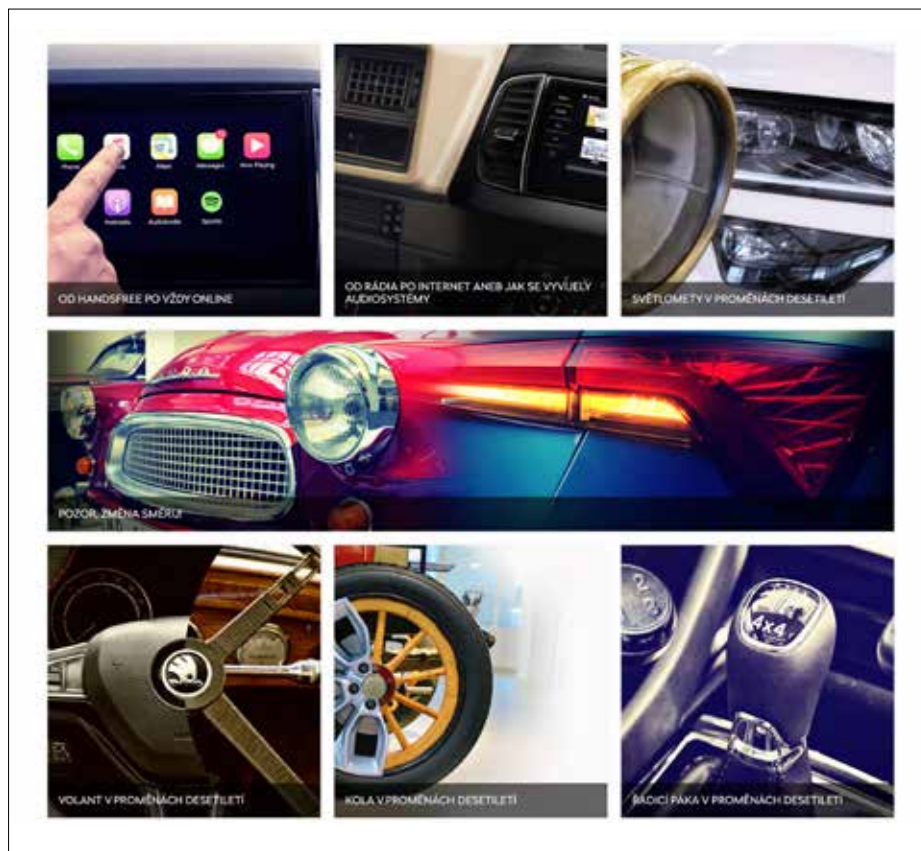
A najdeme tu i témata, která se značkou vlastně ani přímo nesouvisejí: třeba oblíbený seriál o registračních značkách z celého světa. „Vysvětlujeme v něm, jaký význam mají různé znaky a různá jejich uspořádání u registračních značek v různých zemích. Ne všude to totiž funguje obdobně jako v České republice," říká Kupka s tím, že podobných seriálů se na Storyboardu objevuje více. Týkají se třeba budoucnosti mobility, elektromobility, tématu chytřích měst, carsharingu a dalších námětů. Motoristé tu ale najdou i praktické informace.

## Obsah Storyboardu je doslova den ode dne bohatší.

Přesto se ale ukazuje, že nejoblíbenějšími články jsou ty, které se přeci jen přímo dotýkají produktů automobilky. K nejčtenějším článkům tak patří texty o nových vozech, články s prvními skicami aut a konceptů, a vlastně cokoli, kde se postupně odhaluje nový model. Ale dobře funguje třeba i téma motorsportu, protože letos měl velký úspěch například článek o modelu Fabia R5 evo a její premiéře při Portugalské rallye.

### ROZSÁHLÝ TÝM

Čtenáři najdou na Storyboardu každý týden dva až tři nové články, měsíčně to bývá zhruba patnáct nových textů. Vždy ale záleží na tom, zda neprobíhá daný měsíc nějaká významná akce, třeba autosalon, světová premiéra a podobně. To pak množství článků roste, může to být až 20 textů měsíčně. Témata jsou plánována pečlivě dopředu, ale prostor mají samozřejmě i někdy nečekané aktuality. „Rámcově víme, co se bude během roku dít, a tomu přizpůsobujeme ediční plán. Ale spousta věcí vzniká i docela spontánně," vysvětluje Kupka inspiraci pro obsah. Tím nejsou jen články a fotografie. Storyboard je multimediální projekt, a tak se zde objevují i videa nebo různé interaktivní prvky, jako například 360stupňové fotografie.



Na chodu Storyboardu se podílejí desítky lidí, od vývojářů, kteří mají na starosti rozvoj samotného webu, přes samotné redaktory a dodavatele dalšího obsahu až po administrátory, kteří články vkládají do systému a plánují jejich zveřejnění.

### NEUSTÁLÉ NOVINKY

Storyboard se samozřejmě neustále vyvíjí, a to jak po stránce obsahové, tak i z hlediska dalších novinek. „Naší ambicí je mít co nejvíce spokojených čtenářů. Toho můžeme dosáhnout mimo jiné i vznikem dalších jazykových verzí," naznačuje Kupka jednu z chystaných novinek. V současnosti funguje Storyboard v češtině a angličtině, anglickou mutaci pak

autoři cílí na fanoušky značky ŠKODA po celém světě. Hojně jsou články využívány na sociálních sítích, včetně různých regionálních zastoupení značky ŠKODA v řadě zemí. A těmto regionům by se obsah v „jejich“ jazyce hodil.

Jednou z nedávných obsahových novinek na Storyboardu je sekce ŠKODApedia. To je rozsáhlý slovníček pojmů, které s automobily ŠKODA souvisejí.

Obsah Storyboardu je tak doslova den ode dne bohatší. Je to ideální místo, kde se čtenář dozví vše o vozech ŠKODA a získá i cenný pohled do zákulisí. Cesta k těmto informacím je snadná. Stačí do webového prohlížeče zadat adresu [www.skoda-storyboard.cz](http://www.skoda-storyboard.cz).



Soutěžní jezdec Jan Kopecký pro ŠKODA Storyboard vyzkoušel KODIAQ RS.

NASKENUJTE  
[skoda-storyboard.cz](http://skoda-storyboard.cz)



# GENIUS LOCI, GÉNIUS INVENCE

Před 225 lety získal Johann Josef Leitenberger přádelnu bavlny v Josefově Dole a letos už 120 let vyrábějí v Mladé Boleslavi spalovací motory. Jak to spolu souvisí?

**P**řipomněla nám to slavnost v Technickém vývoji ŠKODA AUTO, kterou inicioval Ing. Martin Hrdlička, Ph.D., MBA, vedoucí vývoje agregátu a podvozku. Ideální příležitost pro přiblížení zdejšího genia loci a technické invence těch, kdo tu pracovali a pracují.

## ČESANA

Také vám někdy vrtalo hlavou, co se skrývá za výrazem česana a co je Česana s velkým „Č“? Začalo to rodem Litohorských v Telči, známých

barvením látek. Když je životaběh zavál do německého prostředí severních Čech, stali se z nich Leitenbergerové. Od poloviny 18. století se věnovali barvení látek a česání bavlněné příze v textilkách – česanách. Jednu z nich začali od konce 18. stol. provozovat také v Josefově Dole u Mladé Boleslavi. Získal ji Johann Josef Leitenberger a patřila k nejmodernějším v Evropě. V 80. letech 19. stol. zde ročně vyrobili 17 milionů běžných metrů látek. Tehdy tam měl na starosti parní stroje Alsan Ing. Louis Baffrey. Z Francie si přivezl myšlenku na parní stroj hnané vozidlo. Nejspíš se inspiroval



automobilem firmy de Dion, Bouton et Trépardoux z roku 1883. V únoru 1886 dokončil výkresovou dokumentaci, uloženou dnes v archivu NTM.

Baffreye vystřídal v Josefově Dole další Alsan, Alphonse Welter. Ten podle návrhů svého předchůdce nechal vůz v roce 1888 postavit. Čtyřkolový automobil měl vertikální kotel a dvojčítý šoupátkový dvouválec, s nímž dosahoval rychlosti 15 km/h. Duchovními otci vozidla byli sice Francouzi, avšak vzniklo v česaně u Mladé Boleslavi. Dost na to, abychom si to připomněli. Alphonse Welter se v Čechách zabydlel, později se i seznámil s pány Laurinem a Klementem. Mrzutá zpráva na závěr: V roce 1902 byl parní vůz rozebrán a zlikvidován. Tím nás na déle než půl století přestává česana zajímat.

## MOTOROVÉ OPOJENÍ

První motocykl L&K Slavia představil Václav Klement 18. listopadu 1899 na Bubenské dráze v Praze, dnes je v těch místech Strossmayerovo náměstí. Cesta k motocyklu trvala od polo-



Leitenbergerova kartounka v Josefově Dole.





viny roku 1898, kdy Klement přivezl z Paříže vrtošivý strojek, prakticky jízdní kolo s pomocným motorkem na řídkách, který řemínek poháněl přední kolo. Ovládal se páčkami na motoru, takže jezdec jednou rukou řídil a druhou zápasil nejen s přívodem benzínu, ale především s žárovým zapalováním – platinovou trubičkou, permanentně žhavenou hořákem, který při jízdě pravidelně zhasínal. Když při zkouškách praskla Laurinovi za jízdy pneumatika na předním kole, nemohl pustit řídky a stroj zastavit. Skončilo to v prachu cesty, z níž se Laurin sbíral chudší o zub.

Tato zkušenost vedla továrnu ke stavbě rámu kolem motoru, pohonu zadního kola a soustředění ovládacích prvků na řídky, aby na ně jezdec pohodlně dosáhl. Poradit si ale neuměli s nezbytným elektromagnetickým zapalovačem. Na to byl tehdy guru Robert Bosch. Jenomže své aparáty nabízel za 80 marek za kus. Tolik?! V srpnu 1899 se ho Klement ptal dopisem, zda by při odběru 50 kusů cenu snížil. Nesnížil, odepsal mu Bosch. V Mladé Boleslavi tedy vyřešili během několika týdnů

magnetoelektrický zapalovač vlastními silami. Pro nás je důležité, že si v tom roce 1899 troufli vyrobit 50 motocyklů. Když se před časem v zahraničí objevil staříček jednoválec L&K, nadšený sběratel Libor Marčík neváhal a jel si pro něj. Má na bloku vyražené číslo 16. Je to spolehlivě nejstarší známý mladoboleslavský motor.

### NIC NENÍ NEMOŽNÉ

Co se týče motocyklů, v roce 1904 uvedla firma L&K několik vidlicových dvouválcových modelů, typ CCRW dokonce chlazený kapalinou. Téhož roku představila motocykl CCC s řadovým čtyřválcem, tvořeným čtyřmi spřaženými jednoválci. Dělí se tak o prvenství s belgickou FN, která svůj čtyřválec vyvinula téhož roku, ale představila jej v roce 1905.

Rok 1905 byl pro firmu L&K zlomový. Především se chystala na závod o Mezinárodní pohár ve Francii, druhý ročník neoficiálního motocyklového mistrovství světa. Závod vyhrál Václav Vondřich na dvouválcovém speciálu o objemu 693 cm<sup>3</sup>. Na trati 270 km dosáhl

průměrné rychlosti 76,25 km/h (!), snad proto, že motocykl měl jen malou pásovou brzdu na zadním kole...

V prosinci 1905 představila firma svůj první automobil, Voiturette A, lehký dvousedadlový otevřený vůz, který jel rychlostí až 40 km/h. Následovaly čtyřválcové motory a v roce 1907 řadový osmiválec FF, první v Evropě. Tvořily ho dva čtyřválce na společné skříni. Vznikly dva, přičemž jeden zabudovali do vozu, s nímž podnikli úspěšnou propagační cestu do Paříže.

Aby získali finanční prostředky pro další rozvoj, převedli pánové Václav Klement a Václav Laurin v roce 1907 svoji firmu na akciovou společnost. Budoucnost měl zajistit nově angažovaný německý konstruktér a závodník Ing. Otto Hieronimus. Do automobilky nastoupil 15. prosince téhož roku. Připomeneme alespoň dva jeho počiny. První byl závodní FCR z roku 1909, ve dvou exemplářích postavený speciál o objemu 5,6 l. Pro tvar kapoty (a možná i jízdní vlastnosti) říkali speciálu rakev.





Ing. Petr Hrdlička se svým synem Martinem se nechali zvěčnit u motoru pro model ŠKODA FAVORIT.

Druhý počín se týká leteckého motoru. Za svého pobytu v Mladé Boleslavi si Hieronimus pořídil letadlo Blériot. V časném jaru 1910 předvedl Klementovi a správní radě let a šéfa přemluvil, aby odsouhlasil výrobu letecký motor, který navrhl. První ze tří typů EL vznikl 12. července 1907, další dva v září téhož roku. Všechny tři sestavil František Krutský, jeden z nejspolehlivějších továrních mechaniků. Motory EL si koupili Ing. Hieronimus, Alexander hrabě Kolowrat a baron Redlich. Ještě k „Hierovi“: Oficiálně se se svým Blériotem osazeným motorem Anzani vznesl v Chuchli 1. dubna 1910. Ing. Jan Kašpar 16. dubna téhož roku, byl tedy u nás až druhý, nicméně první Čech.

Mladoboleslavské motory vybočující z řady jsou stacionární vznětové jednoválce. Vyráběly se od roku 1909 v licenci nizozemské továrny Jan Brons, a to o výkonu 4, 7, 10, 16 a 18 k. Tyto stojaté jednoválce sloužily jako zdroje pohonu všude tam, kam ještě nezavedli elektrické vedení. O potřebě vznětových jednoválců svědčí skutečnost, že na jejich výrobu postavili v Mladé Boleslavi halu, „bronzák“. Dnes je tam expozice ŠKODA Muzea.

Je nutné zmínit se ještě o licenčním šoupátkovém motoru systému Knight. Když firma L&K koupila v roce 1912 menší libereckou automobilku RAF, převzala i její produkci bezventilových motorů.

Období do první světové války se vyznačovalo mimořádnou rozmanitostí typů hnacích jednotek, avšak za cenu velmi omezených sérií, často v jednotkách kusů. Bylo to efektní, avšak málo efektivní.

## CESTA VZHŮRU

Evropa zůstala po Velké válce v rozvratu, zejména ekonomickém. Československo se dostalo na předválečnou hospodářskou úroveň až v roce 1924. Kdo mohl na počátku 20. let pomyslet na automobil? Firmu L&K zachránila výroba motorových pluhů, které exportovala zejména do Francie, ale také do severní Afriky, ba dokonce i do Jižní Ameriky. Vzniklo jich na 600. Další výhrou byla státní zakázka na letecké motory 12 Cc ve francouzské licenci Lorraine Dietrich. Třířadé kapalinou chlazené dvanáctiválce do W vyžadovaly precizní výrobu s důrazem na přesnost. Za jejich kvalitu odpovídal nám už známý František Krutský.

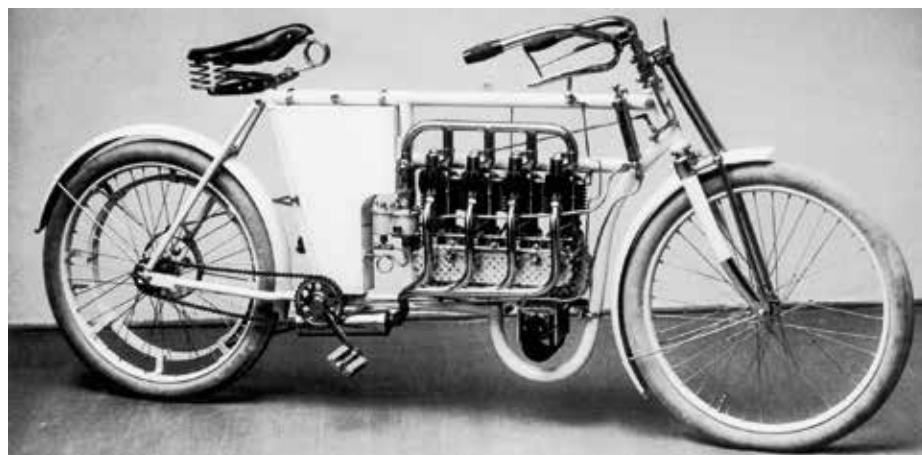
Rozsáhlý požár továrny v roce 1924, patrný až v Praze, uspišil rozhodnutí spojit se v roce 1925 se silným partnerem – plzeňskou Škodou. Byl to největší domácí strojírenský pod-



Motocyklový motor Typ 1 1/4 hp o objemu 211 cm<sup>3</sup> z roku 1899 s výrobním číslem 16! Továrna současně představila i slabší motor Typ 1 1/4 hp.

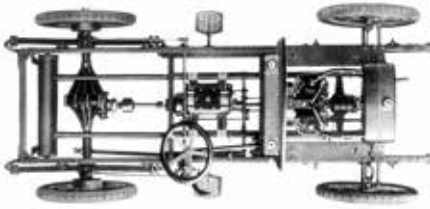
nik, o řád větší než L&K. Koncern nejprve investoval do technologie – v roce 1927 stála v Mladé Boleslavi nová karosárna, po ní následovala mechanická budova. Do čela automobilky přišel nový ředitel, Ing. Karel Hrdlička. Značce v té době patřilo až třetí místo na žebříčku domácích výrobců za Pragou a Tatrou. Na konci 20. let měla z veškeré konkurence sice nejmodernější výrobní technologii, ale na krku hospodářskou krizi. To nebyla pro automobilový průmysl vhodná chvíle.

Pokud se týká motorů, za zmínku stojí čtyřválec a šestiválec 4R, resp. 6R. Představují snahu o unifikaci, kdy oba motory se spalovacím prostorem Ricardo (proto „R“) měly shodné rozměry, tedy i písty, ojnice a ventily. Vozy obou typů měly společné převodovky, nápravy, řízení a další části. Ovšem co se týče prodejů, platné to bylo málo. Dvoulitr a třílitr při-

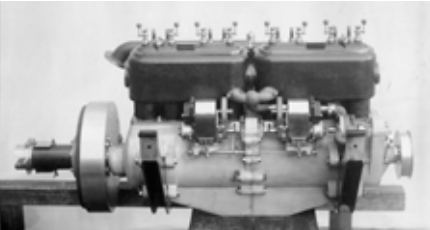


První verze čtyřválece CCCC (1904) se čtyřmi klikovými hřídelemi o objemu 735 cm<sup>3</sup> a výkonu 5 k.



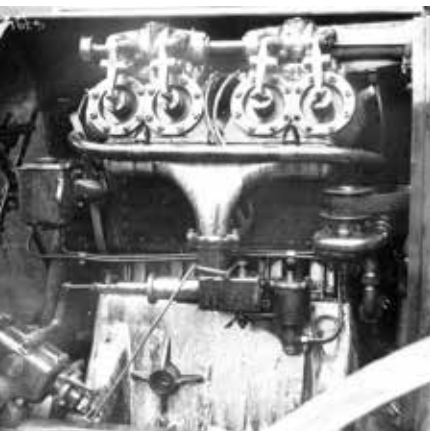


První automobilový motor pro Voiturettu A, představenou na sklonku roku 1905. Vidlicový kapalinou chlazený dvouválec o objemu 1005 cm<sup>3</sup> a výkonu 7 k.



První evropský řadový osmiválec vznikl v Mladé Boleslavě v roce 1907. Typ FF o objemu 4877 cm<sup>3</sup> a výkonu 45 k tvoří dva čtyřválece na společné klikové hřídeli.

šly v nepravou chvíli, o slovo se hlásila krize. Situace se změnila, když se po létech působení v USA vrátil Ing. Josef Zubatý. Doma se objevil v březnu 1932. Ředitel Hrdlička ho angažoval a zadal mu připravit lidový automobil. Aby projekt utajil, a snad i zabránil vlivu škodováckých rutinérů, zřídil Zubatému konstrukční kancelář v pražské Avii, která patřila Škodě. Zubatý si pospíšil: „Zde již dříve popisovaná malá Škodovka 1000 ccm, nazvaná podle svého konstruktéra ‚Zubatinka‘, se připravuje už k výrobě a v roce 1933 přijde na trh,“ napsala Motor Revue v č. 10 z 18. září 1932. Byl to typ ŠKODA 420 STANDARD, na první pohled nijak nevybočující z tehdejší produkce. Kouzlo čtyřválece o výkonu 20 k se ukrývalo pod karoserií díky modernímu podvozku, který tvořil centrální rám, vpředu rozvídlený pro uložení motoru. Díky tomu činila



Řadový čtyřválec o objemu 5672 cm<sup>3</sup> a výkonu 100 k s ventilovým rozvodem OHC pro závodní speciál FCR. Důvodem nevídaného zdvihu byly tehdejší mezinárodní předpisy pro jednotlivé kategorie, z nichž jedna omezovala vrtání na ø 85 mm.



Václav Vondřích v cíli francouzského závodu o Mezinárodní pohár, Dourdan, 1905. Jeho dvouválec měl objem 693 cm<sup>3</sup>. V cíli byl 9 minut před druhým a 30 minut před třetím jezdcem.

## *První osobní vůz vyrobila mladoboleslavská automobilka v roce 1905. Dnes jich má na kontě více než 22 milionů.*

hmotnost vozu 750 kg, o čtvrt tuny (!) méně než prakticky shodný předchozí typ ŠKODA 422. Kultivací čtyřistadvacítky se zrodil slavný typ ŠKODA POPULAR. Prošel mnoha vývojovými stupni, které se odehrály především pod kapotou. Typ 418 – POPULAR (1934) byl spodový čtyřválec 0,9 l, zatímco POPULAR 1100 OHV (1938) byl vrchový čtyřválec 1,1 l. Změny se netýkaly jen ventilového rozvodu, vrtání a zdvihu, ale také konstrukce motoru.

Krátce: byla to trefa do černého. Modely POPULAR vynesly automobilku do čela výrobních statistik domácích značek a dál se jim už jen vzdalovala.

### **DO NOVÝCH ČASŮ**

Druhá polovina 40. let měla v Československu dramatický průběh, jak víme. Velké spory se odvíjely kolem budoucího výrobního programu našich automobilek. O slovo se hlásila automo-





bilka Jawa se svým za války tajně připraveným novým typem Minor, Aero podobně nabízelo typy Pony a Rekord, Tatra věřila svému typu T 57. Že na ministerstvech a nově zřízených generálních ředitelstvích rozhodli ve prospěch Škodovky, byla z velké míry zásluha modelu POPULAR, z něhož teď zůstalo jen číselné označení ŠKODA 1101.

Klíčové bylo na sklonku 50. let vládní rozhodnutí připravit zásadně nový lidový automobil a zvýšit výrobu osobních vozidel z desítek na stovky denně. Současně s vývojem se začala budovat nová automobilka. Na jaře 1964 bylo splněno. Československo mělo model ŠKODA 1000 MB, v tu chvíli špičkovou výrobní technologii a v litrové třídě skvělý vůz se samonosnou karoserií a podařeným čtyřválcem vzadu.

## Z ČESANY DO ČESANY

Textilních továren v údolí Jizery přibývalo směrem k Mladé Boleslavi. Tu pod městem



V Česane postavili v roce 1958 čtyři motory ŠKODA 1100 OHC o výkonu 92 k pro dva spidery a dvě kupé.

koupil v roce 1854 Franz Hiller. Další majitel, Ignác Klinger, ji rozšířil na přádelnu česané příze – česanu. Na počátku 20. století v ní pracovalo 1500 dělníků a fungovala ještě krátce po druhé světové válce, kdy provoz záhy zastavili. Až v polovině roku 1951 vyklidili starou technologii a 4. dubna téhož roku automobilka továrnu převzala. Zřídila v ní odloučený mezisklad klempírny a dílnu rámovny. Snad už v roce 1953 zde byla první kancelář vývoje. Až v roce 1963 bylo rozhodnuto dostavět zde vývojové oddělení ve třech etapách do roku 1968. Poznámka „objekt Česana leží v asanačním pásu města a je určen na dožití“ nesvědčila zrovna o tom, že by vývoji přisuzovali přílišnou důležitost.

Investiční záměr mění, život mění. Česana stoupla v ceně při vývoji modelu ŠKODA FAVORIT a zásadně se změnila po vstupu Volkswagenu do automobilky v roce 1991. V areálu původní Česany vzniklo nové centrum, které záhy přestalo stačit. Budovy vývo-



Od roku 2012 bylo vyrobeno přes 2,5 milionu motorů řady EA211.

je rostly na druhém břehu Jizery. Nejprve Technologické centrum v prosinci 2008, Motorové centrum o ploše téměř 18 000 m<sup>2</sup>, kde zahájili provoz v listopadu 2013, nejnověji Emisní centrum, otevřené v roce 2017.

Ale to jsme předběhli. Po vstupu VW do automobilky ŠKODA se Česana stala symbolem budoucnosti firmy s jejím vlastním vývojem včetně motorů, jak ještě uvidíme.

## MEZNÍK

Na konci 80. let už byly osobní vozy s motorem vzadu passé. Nejlépe to věděli sami v automobilce. Jenže v dobách klopotného budování socialismu nemohli o změně rozhodovat. Čekat museli na příkaz shora. Přišel v hodině dvanácté, v prosinci 1982. Zněl vyvinout a zavést do výroby automobil moderní koncepce s motorem vpředu a pohonem předních kol.

Co se týče motoru, kdo by odolal pustit se do zcela nového agregátu? Ing. Petr Hrdlička, CSc., odpovědný za vývoj nového typu, odolal. Musel. Znaje rozpočty, technologii a reálné možnosti výroby, zvolil jedinou možnou reálnou cestu. Stávající motor se bude krok po kroku kultivovat tak, aby splnil aktuální předpisy. Tak se v roce 1987 staronový čtyřválec objevil pod kapotou hatchbacku ŠKODA FAVORIT. Bylo to správné rozhodnutí? Odpovědí budiž konstatování, že poslední motor tohoto typu se montoval v roce 2003 do modelu ŠKODA FABIA.

## EA 211

ŠKODA FAVORIT byl natolik podařený typ, že přilákal koncern Volkswagen do Mladé Boleslavi. Motor se o to nezanedbatelně zasloužil. Pod křídly VW se Česana zapojila do vývoje nových koncernových motorů, které vznikaly ve Wolfsburgu. Podíl škodovackých techniků se zvyšoval, jak se postupně osvědčovali. Jejich nejlepší sériovou vizitkou jsou tříválcové a čtyřválcové motory EA211, které se dostaly do série v prosinci 2012. Do května 2019 už jich vyrobili 2,5 milionu, a to nejen v Mladé Boleslavi (2400 jednotek denně), ale také v Brazílii, Rusku a na třech místech v Číně.

Na počátku je drobný motocyklový jednoválec výrobního čísla 16 z roku 1899. Dokazuje, že v Mladé Boleslavi začali vyrábět motorová vozidla na sklonku 19. století a bez přerušení je vyrábějí dodnes. Na světě není mnoho automobilek, které se mohou pochlubit stejně dlouhou tradicí.



# NAŠE ELEKTRICKÁ BUDOUCNOST ZAČÍNÁ PRÁVĚ TEĎ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

INTELIGENTNÍ

INTUITIVNÍ

INOVATIVNÍ



INSPIRUJÍCÍ

IKONICKÝ

INDIVIDUÁLNÍ

Elektromobilita už není jen hudbou budoucnosti. Stává se realitou. Ve ŠKODA AUTO jsme si toho dobře vědomi. Držíme krok s dobou, ale to osvědčené zůstává. Představujeme vám elektromobily ŠKODA iV. Jsou ikonické, inspirující, intuitivní. Jsou připraveny vydat se s vámi na cesty za každodenními malými radostmi, za společnými zážitky s rodinou či přáteli. První vozy ŠKODA iV najdete již nyní v předprodeji u všech partnerů ŠKODA.

[skoda-iv.cz](http://skoda-iv.cz)



skodacz



skodacz



skodacz



skodacr



# DOKONALÁ PÉČE I PRO STARŠÍ VOZY

NASKENUJTE  
Šeková knížka ŠKODA



Kvalitní péče je z důvodu spolehlivosti a bezpečnosti důležitá u všech vozů, a to bez ohledu na jejich stáří. Pro pomoc majitelům starších modelů ŠKODA s jejich údržbou připravila mladoboleslavská automobilka různé druhy podpory. Jednou z nich je i originální Šeková knížka s celou řadou zvýhodnění.

**A**uto není ozdobné těžátko, které jste podělili po praprarodičích, a bez známek opotřebení jej budou používat ještě vaše pravnoučata. Komplexní mechanika vozu vyžaduje pravidelnou údržbu a výměny náplní, filtrů i provozem přirozeně opotřebovaných spotřebních dílů, jako jsou brzdové destičky nebo třeba rozvody. Stejně tak s věkem a nájedem kilometrů nejspíš přijdou neplánované opravy větších celků, nemluvě o tom, že na našich silnicích se také poměrně dost bourá...

Pravidelná péče o automobil je se zvětšujícím se stářím stále náročnější a často již nestačí pouze obligátní výměna oleje a kontrola vybraných technických skupin vozidla. Na českých silnicích aktuálně jezdí téměř dva

miliony vozů ŠKODA a vzhledem k tomu, že průměrné stáří automobilu v České republice je aktuálně téměř 15 let, je zřejmé, že starších modelů je v provozu většina.

ŠKODA AUTO má na českém trhu zdaleka nejkomplexnější program výhod pro vozy starší čtyř let. Připraveno je hned několik možností, jak přímo v autorizovaných servisech ušetřit na dílech i údržbě a opravách. V nabídce je například program výhodnějších dílů Economy, stejně jako dílů repasovaných (tzv. Výměnných). První jsou až o 35 % dostupnější, Výměnné díly se nabízejí se slevou až 68 % oproti těm originálním.

Další jedinečnou možností, jak na servisu vozů starších čtyř let ušetřit, je takzvaná Šeková knížka, což jsou na internetových stránkách ŠKODA AUTO dostupné slevové pou-





# ŠEKOVÁ KNÍŽKA 2019

Aby vaše ŠKODA zůstala originální.  
ŠKODA Originální díly  
a servisní práce se slevou až 20 %.

Platí pro vozy ŠKODA  
starší čtyř let



ŠKODA  
SIMPLY CLEVER



kázky na nejčastější úkony údržby vozu, nabízející výhodnější ceny za díly i práci. Jejich výčet je uveden v samostatném boxu. Po jejím stažení ji lze uplatnit při návštěvě každého autorizovaného partnera ŠKODA pro vůz starší čtyř let.

## ZAJÍMAVÉ STATISTIKY

Jisté není bez zajímavosti, že Šekovou knížku s naprostou převahou nejčastěji využívají majitelé vozů dvanáctiletých a starších, a to v celých 47 %. Auta v rozmezí 8 až 9 let stáří jsou s 9% podílem s odstupem druhá, v již těsném závěsu pak vozy mezi 9 až 10 a 10 až 11 lety stáří. Paradoxně nejméně zastoupenou kategorií jsou vozidla čtyřletá a pětiletá, která často ještě nevyžadují některé prvky údržby, jako je například výměna brzd. Po zprůměrování je typickému vozu, který si pro slevu přijede, takřka přesně 12 let.

Jakkoli v programu nejsou výjimkou vozy s nájedzy hodně přes půl milionu kilometrů, činí průměrný proběh ve statistikách zavedených vozidel 141 493 km. To ostatně kore-

sponduje s odhady odborníků, že nejčastěji najedou Češi soukromým vozem mezi 10 000 a 15 000 km ročně.

S celkovou obecnou statistikou českých silnic mimochodem souzní i nejzastoupenější modely ve slevovém programu. Nejvíce zákazníků si pro slevu sice přijelo vozem OCTAVIA druhé generace (24,5 %), ale v těsném závěsu za ní je první generace typu FABIA (24,1 %). Třetí místo s odstupem okupuje FABIA II (16 %). Celkově tak modelová řada FABIA vedoucí, OCTAVIA se musí, stejně jako v celorepublikovém poměru zastoupení modelů na vozovém parku, spokojit s druhým místem. Zajímavostí také je, že za modely SUPERB II a ROOMSTER soupeří o pozice skoro vyrovnaně aktuální OCTAVIA třetí generace, YETI a FELICIA – vůz, jehož výroba skončila již v roce 2001, tak evidentně stále nezřídka zavítá do autorizovaného servisu.

Z položek údržby a výměn opotřebených dílů si zákazníci nejvíce jezdí pro brzdy se slevou 20 % na díly i práci, výhodné sady rozvodů, spojkové sady a tlumiče pérování. Celkově nejvíce uplatňovaný je šek na desetiprocentní slevu na celou zakázku, velmi oblíbená je též poukázka na autokosmetiku zdarma k jakékoli opravě nad 1000 Kč.

„Od roku 2014 využili zákazníci servisu ŠKODA již bezmála 300 000 slevových šeků,“ doplňuje statistické údaje Karel Starý, vedoucí Servisních služeb ŠKODA AUTO ČR. Není tedy pochyb o úspěchu originální Šekové knížky a o její výhodnosti pro majitele starších vozů ŠKODA.

## 8 ŠEKŮ ZE ŠKODA ŠEKOVÉ KNÍŽKY

- #1 Sleva 20 % na výměnu ŠKODA Originálních brzdových destiček, čelistí, kotoučů a bubnů
- #2 Sleva 20 % na výměnu ŠKODA Originálního středního a zadního výfuku
- #3 Sleva 20 % na výměnu ŠKODA Originálních tlumičů
- #4 Sleva 20 % na výměnu ŠKODA Originální spojkové lamely, přitlačného kotouče, vypínacího ložiska a setrvačnicku
- #5 Sleva 15 % na ŠKODA Originální řemeny, řetězy, kladky a vodní čerpadla v případě výměny rozvodů
- #6 Sleva 10 % na ŠKODA Originální díly, je-li celková cena opravy nad 3000 Kč
- #7 Autokosmetika ŠKODA. Při ceně opravy vyšší než 1000 Kč si lze vybrat jednu položku ze seznamu kosmetiky.
- #8 Sleva 20 % na nákup ŠKODA Originálního příslušenství





# BYDLET KRÁSNĚ

S úspěšnou českou architektkou a interiérovou designérkou Dagmar Štěpánovou o vášni pro krásné věci, o tom, jak se stavějí domy v exotických končinách, i o tom, že se Češi přestali bát osobitého kvalitního designu.



Miluje cestování a poznávání světa, jezdí na vespě, surfu nebo snowboardu, je stále v pohybu. V Praze založila architektonické a designérské studio Formafatal a její portfolio je velmi pestré: vytvořila interiér mnoha populárním pražským restauracím a obchodům, luxusním soukromým domům a bytům, navrhla televizní kuchyni pro kuchařskou show Dity P. anebo několik interiérů pro nový pražský mrakodrap V Tower. Stále častěji z Česka vyjíždí pracovně do zahraničí, aktuálně třeba na Sardinii, do Kataru anebo do Kostariky, kde právě dokončuje komplex Art Villas – dvě vily a pět

malých domků obklopených džunglí. Architektce Dagmar Štěpánové se podařilo to, o čem sní většina lidí: žít se tím, co jí baví ze všeho nejvíc. A navíc je u toho obklopená krásou.

**Díky práci cestujete i do vzdálených, exotických míst. Jak je pro vás jako pro Evropanku složité rychle „zaplout“ do místní kultury a mentality?**

Cestuju hodně, ale nejvíce projektů máme stále v Čechách. Několik dalších projektů v Kostarice, v Kataru, na Sardinii nebo na Srí Lance. Do každého projektu, ať je kdekoliv, vnášíme kus Evropy. To odpárat nelze. Je to způsob pře-





Vila Atelier pro resort Art villas v Kostarice.

mýšlení, na který jsme zvyklí, jak jsme naučení, tu Evropu s celou její historií v sobě zkrátka máme hluboce zakořeněnou. Rešerše, které předcházejí každému zahraničnímu projektu, mě neskutečně baví a také vzdělávají. Sháníme knížky, hledáme informace on-line, přečteme si v ateliéru vždy něco z historie a pochopitelně se věnujeme také průzkumu lokální architektury, nebo zjišťujeme, jaké nejlepší realizované interiéry v posledních letech v dané zemi vznikly.

#### **Snažte se využívat i prvky místní kultury?**

Když to jde, tak ano. Ale třeba Kostarika nemá v architektuře žádný svůj osobitý styl, ráz

nebo něco signifikantního, na co by se dalo konkrétně navázat, přestože byla kolonizována Španěly. Ovšem například při práci na projektu v Kataru tomu bylo jinak. V návrzích interiérů obou kiosků, které realizujeme v hlavním městě Dauhá, jsme stylizovaně zakomponovali několik prvků typických pro tamní prostředí, které jsou v islámské kultuře historicky zakořeněné. Evropan zřejmě na první pohled ani nerozezná, co vše je v interiérech použité, zatímco Katařan ano. Vila na Sardinii, do které navrhuji interiér, je specifická svými oblouky a klenbami nebo špachtlovanou bílou omítkou. Místy působí až sochařsky. Na tomto

projektu navazují na samotné tvarování prostor, na měkkost tvarů, která je příznačná pro architekturu celé Sardinie.

#### **Jak přesně znělo zadání u resortu Art villas v Kostarice? A jak moc jste se mohla rozmáchnout, co se týká vlastních kreativních nápadů?**

Vlastně ani přesně nevím, jak znělo zadání. Klient mi ukázal několik obrázků z různých realizací po celém světě, tím mě nasměroval – a pak tomu nechal volný průběh. Já jsem se od jeho původní vize lehce odklonila, ne že by se mi jeho výběr interiérů nelíbil, naopak, ale





Interiér hotelového apartmánu pro resort Happy Hills, Srí Lanka.

vnímala jsem jeho otevřenost a ohromný entuziasmus vybudovat něco výjimečného. Odpíchl jsem se od architektury a interiérů mého oblíbeného brazilského architekta Paola Mendese da Rochy, jehož styl mi pro kostarické prostředí přišel nejvhodnější. Pro Art vilu jsem použila stejnou cementovou dlažbu, jakou Rocha použil v jedné z jeho vil v São Paulu. Pak už šlo navrhování samospádem. Obohacující byly i samotné schůzky a prezentace, které často vyústily v energické spontánní diskuze a různých nápadů bylo více, než vůbec bylo možné uplatnit.

#### **Jak velkou roli hraje při vašem navrhování okolní prostředí?**

Resort Art villas se nachází na pacifickém pobřeží u národního parku Bahia Bellena. Rozprostírá se v prudkém kopci, hned nad pláží Playa Hermosa, nedaleko od Uvity. Okolní prostředí hraje při navrhování vždy velmi významnou roli, řekla bych, že dokonce roli nejzásadnější. Resort Art villas je obklopen džunglí, kterou jsme nechali prostoupit až do interiérů. Snažila jsem se setřít hranice mezi

interiérem a exteriérem. Příroda a výhledy do ní jsou tam tak překrásné, že se nechcete zavírat uvnitř domu. Schovat se potřebujete pouze před sluncem, ale klima je příjemné. Z důvodu vysoké vlhkosti a také soli ve vzduchu jsme při návrhu interiérů hledali různá velmi specifická řešení a občas to byla docela výzva. Art vila má celkem 600 m<sup>2</sup> bez teras. Další z domů, tzv. Atelier, jsme navrhli kompletně, tedy od návrhu samotného domu až po interiéry. Plocha je zhruba 280 m<sup>2</sup>. Pro resort jsem řešila ještě interiéry tzv. Coco houses, které mají v součtu přibližně 140 m<sup>2</sup>.

#### **Kostarika je daleko, jaké to je, začít pracovat někde, kde neznáte lokální trh, výrobce, stavitele, dodavatele?**

Vše nepoznané je výzva a často i dobrodružství. Lokální prostředí při práci musíte samozřejmě poznat, zároveň jsme postupně do Kostariky přepravovali i několik kontejnerů z Evropy. Nejtěžší to bylo před výstavbou a na začátku realizace. Žádné kontakty, hledání stavebních firem, nové a vzdálené prostředí – ovšem to padlo na bedra architektovi

M. A. Tomášovi, který stavbu řídil a na čas se do Kostariky odstěhoval. Dozoroval stavbu, sháněl řemeslníky, firmy a materiály. Také klient se po celou dobu zapojoval do procesu a sám toho hodně zařídil. Já jsem paralelně projektovala z Prahy a začala hledat dodavatele interiérových prvků. Zpočátku přes internet a sociální síť, pak i na místě. Začala jsem se učit španělsky, a to mi také začalo otevírat dveře. Teď už mám vytvořenou určitou databázi místních dodavatelů a výrobců, nicméně pro další zakázky chci ještě prozkoumat více brazilský a mexický trh. Pro Art villas jsme objednávali baterie a svítidla z USA, soliterní atypový nábytek se vyráběl v Čechách, dokonce i fasády pro Atelier house se dopravovaly z Čech. Při jedné z cest do Kostariky jsem v kufru převážela Brano, každý z nás vozil, co bylo zrovna potřeba.

#### **Mezi českými designéry jste možná specifická v tom, že se nebojíte barevnosti, souzníte s jihoamerickou estetikou, to je v době, kdy je populární severský minimalismus, docela odvážné.**

##### **Je tu hodně lidí, kteří to ocení?**

Nedokážu odhadnout, kolik lidí to ocení nebo neocení. Každý se cítí dobře v jiném prostředí, někomu vyhovuje minimalismus, jinému eklektický styl, někdo miluje extravaganci, jiný zase klasiku. Architektura a interiér nejsou o barvách, ale o měřítku, proporcích a jejich vzájemných vztazích. Zda má pak interiér zůstat bílý nebo se obarví, to záleží na klientovi. Já mám barvy ráda, vyvolávají ve mně více emocí, než jen šedobílý interiér. Barvami v interiéru se dá ale taky hodně pokazit.

#### **Není už toho severského minimalismu moc? Čeká nás obrat k opulentním načančaným interiérum?**

Česká společnost přijímá trendy vždy se zpožděním. Evropa je už delší dobu barevná a nábytek připomíná spíše objekty nebo sochy. Nejsilnějším trendem je ovšem design, architektura nebo technologie, které nezatežují životní prostředí, čerpají z obnovitelných zdrojů. Nedávno jsem byla v Amsterdamu, kde jsem navštívila Dutch Design Week a byla jsem překvapená, kolik designérů se této problematice věnuje, jak ve své tvorbě odrážejí toto velké téma, přes recyklaci až po různé procesy a technologické postupy zpracování materiálů.

#### **Navrhujete byty, interiéry domů, ale i obchody nebo restaurace. Kde všude**



### vaše realizace můžeme v současnosti vidět?

Když začnu od těch nejnovějších, tak v realizaci je právě asijské bistro Modrý Zub ve Spálené ulici v centru Prahy. Realizuje se postupně bez omezení provozu, tak to ještě chvíli potrvá, než bude mít svou finální podobu. Dalším nedávno dokončeným projektem je vinný bar Autentista v Řetězové 10. Začátkem letošního roku byl otevřený Moon club v Dlouhé ulici, na kterém jsme spolupracovali ještě s architektky Machar&Teichman. Dalšími interiéry po Praze jsou zmrzlinárna Crème de la Crème na Národní třídě, dvě mexická bistra Burrito Loco – jedno se nachází ve Vítězné ulici na Újezdě a druhé v Seifertově ulici na Žižkově. Dále pak miniaturní bistro Bistreet ve Spálené, asijské bistro Modrý Zub v Dlouhé ulici, mexická restaurace Las Adelitas v Americké ulici na Vinohradech, argentinská restaurace Gran Fierro ve Voršílské ulici nebo recepce Millennium V Celnici. Z obchodů je to showroom Javorina v Holešovicích, obchod se španělskými delikatesami Sabores v Dejvicích, showroom s kabelkami Luciela Taschen v Petřské ulici nebo obchod s intimními pomůckami Intimty v Benediktské ulici.

### Navrhovala jste také interiéry pro nový mrakodrap na pražské Pankráci V Tower. Bavilo by vás žít v mrakodrapu?

Pokud jde o městské bydlení, tak bych si raději vybrala loft ve staré zrekonstruované hale,



Interiér bytu  
Loft Hřebenky, Praha.  
Foto: BoysPlayNice

*Žít v mrakodrapu mě neláká. Do V Toweru jsme ale navrhovali celkem sedm bytů.*

městskou vilu se zahradou nebo byt s vysokými stropy ve starém činžáku – to jsou místa, ve kterých se cítím dobře. Žít v mrakodrapu mě neláká. Do V Toweru jsme navrhovali celkem sedm bytů. Příliš prostoru jsme nedostali, což bylo dáno všemi standardy nebo dispozicemi, do kterých se už příliš zasahovat nedalo. Byty jsme víceméně dovybavili nábytkem a svítidly, případně jsme navrhovali nové povrchy stěn.

### Lidé se často bojí, že je spolupráce s architektem nebo designérem bude stát strašně moc peněz, a radši si interiéry řeší sami. V čem tkví největší výhoda spolupráce s profesionálem? A může vás oslovit i někdo, kdo nemá na kontě miliony?

Řekla bych, že už to úplně neplatí. Čím dál tím více lidí si architekta přizve a bere to se stejnou samozřejmostí, jako mít svého automechanika nebo zubaře. Největší výhodou je, že se člověk vyvaruje častých chyb, které by bez architekta jen stěží zvládl. Ve výsledku si myslím, že s architektem se ušetří i spousta času. Kdo nemá na kontě miliony, může se pustit jen do malého rozsahu zařízení nebo vybavení interiéru. Pak je to spíš práce pro bytového designéra, kterých je v současné době opravdu hodně. O kvalitě nemluví, ale i přesto to může lidem ulehčit celý proces.

### Designéři často říkají, že Češi nejsou při zařizování bydlení moc osobití, čím to je?



## DAGMAR ŠTĚPÁNOVÁ (44)



Narodila se v Dačicích v rodině hajného a úřednice, má dvě sestry. Vystudovala architekturu a urbanismus na Fakultě architektury ČVUT v Praze v ateliéru Jana Bočana. Zkušenosti získávala v ateliéru Rene Gonzales Architect v Miami v USA, v Česku pracovala ve studiích Atelier 1:1, Mimolimit, Incognito a dnes pracuje jako senior architektka a interiérová designérka ve vlastním studiu Formafatal. Vytvořila mnoho luxusních bytových interiérů, například mnohokrát oceněný loft na Hřebenkách v Praze, recepce kancelářské budovy Millennium, obchody Luciea Taschen a Fashion Avenue, kuchyň pro televizní pořad Deník Dity P., luxusní sexshop Intimity, kadeřnictví James Blond či interiér argentinské restaurace Gran Fierro, který nadchl redakci časopisu Wallpaper.

Musím říct, že se to za poslední roky hodně zlepšilo. Češi mají více peněz, více cestují a navštěvují atraktivní hotely nebo restaurace. Začínají se více zajímat o architekturu, interiéry a design. Kupují si kvalitní knížky o architektuře, také prostřednictvím Instagramu nebo Pinterestu a různých specializovaných webů se celkem začínají orientovat a dokáží dobře

definovat, co je jim blízké, proč se jim něco líbí nebo nelíbí. My máme na klienty v tomto ohledu docela štěstí. Každý architekt a jeho styl má své fanoušky. Naše studio oslovují klienti, kteří si nás vybrali, vybrali si „naši řeč“, která je jim blízká.

**Vznikají při práci nad zakázkou přátelství? Jste s některými ze svých klientů v kontaktu i poté, co předáte hotovou realizaci?**

Ano, vznikají přátelství, některá dokonce hodně silná. Přibližně s polovinou klientů zůstávám v kontaktu i po dokončení projektu.

**Ráda pracujete s různými materiály a přístroji, umíte si leccos vyrobit sama. Čím jste si udělala radost naposledy?**

Vyráběla jsem cihly – barevnou vzorkovnicí hliněných dusaných cihel. Ráda bych postavila z tohoto materiálu jeden domek v Kostarice. Tím by měl být můj ateliér. Ve finále nebude z malých cihel, ale z velkých bloků, nebo se bude dusat hlína do bedně. Tak jsem si vyrobila zatím takovou první testovací sérii.

**Kam se ráda vracíte? A jak vypadá vaše ideální dovolená?**

Nejraději se vracím právě do Kostariky. V plánu mám ještě procestovat další země Střední a Jižní Ameriky, kde jsem zatím nebyla, a postupně bych nejraději procestovala celý svět. Z měst miluji nejvíc New York a Rio de Janeiro. Z každého místa si odnáším spoustu zážit-

ků a podnětů, které mě jistě při navrhování dost ovlivňují. Moje ideální dovolená se odehrává jednoznačně v tropických oblastech, je aktivní, poznávací, spojená se surfováním nebo s projíždkami na motorce.

**A když už jste na dovolené, dokážete se odstříhnout od práce, anebo pořád po očku sledujete, jak jsou v té dané zemi zařízené interiéry, jak tam zacházejí s veřejným prostorem, jakou vyznávají estetiku...?**

Od práce se odstříhnout nedokážu, a ani nechci. Naopak, cíleně vyhledávám místa a stavby nebo veřejné interiéry, které chci vidět na vlastní oči. Fotím, vnímám a ukládám si do paměti, občas si něco zapíšu nebo naskicuju. Snažím se vnímat daný okamžik a často si analyzuji své pocity, proč se v nějakém prostředí cítím tak dobře, nebo naopak, jaké všechny faktory to ovlivňují.

**Jste na cestách náročná na estetickou úroveň ubytování a restaurací? Chcete vždycky bydlet v hezkém, lokálním, kvalitním designu?**

Ano, to jsem. Hledám si místa, která si chci zažít a užít. V Evropě se mi zatím nejvíce líbilo v Mercer hotelu v Barceloně a ráda bych se ubytovala v The Rooms of Rome od Jeana Nouvela, až budu mít cestu do Říma. Mimo Evropu mám nejradši náš rezort Art villas v Kostarice, jak jinak! A určitě bych se někdy chtěla podívat do Casa Cook hotelu na Rhodosu.

**Na čem právě teď v ateliéru Formafatal pracujete?**

Momentálně pracujeme zhruba na dvaceti projektech, které jsou v různých fázích procesu. Na kostarickém projektu Art villas se dokončuje realizace, na leden je naplánované focení a od února se začíná pronajímat. V plném proudu je projekt interiéru přímořské vily na Sardinii, nebo projekty restaurace a Centra zdravého životního stylu v Main Point Pankrác. Dokončujeme projekt nové restaurace Gran Fierro v Myslíkově ulici, postupně se podle našeho návrhu realizuje bistro Modrý Zub ve Spálené. V procesu realizace nebo ve fázi prováděcího projektu je také několik soukromých bytů, rekonstrukce pavlačového domu vedle Valdštejnského paláce a již zmíněné kiosky v Dauhá v Kataru. Začínáme pracovat na studiích soukromé školy a dalších dvou resortů v Kostarice. Rozhodně se v ateliéru nenudíme! (smích)

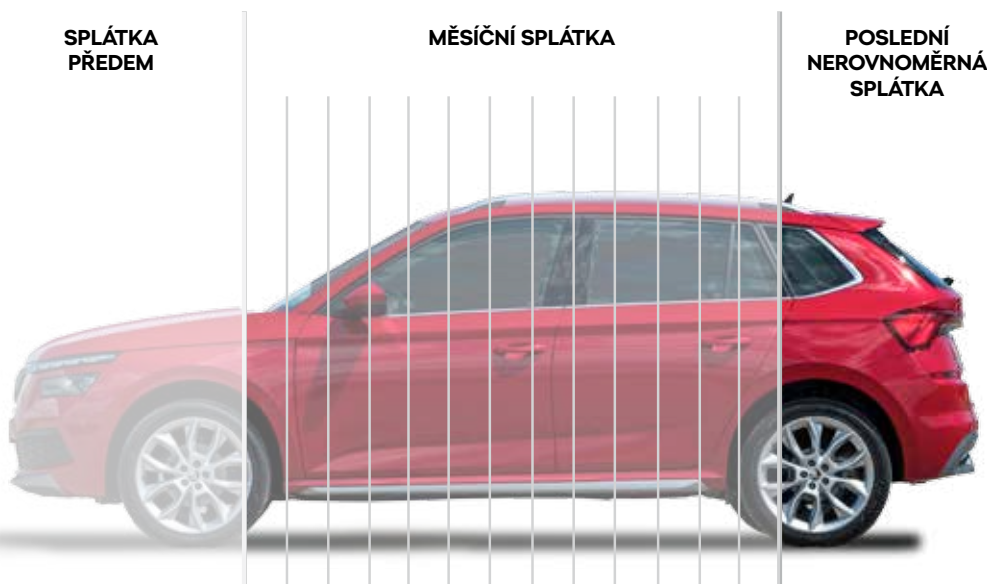


Interiér mexické restaurace Burrito Loco, Praha. Foto: BoysPlayNice



# AUTOMOBILY ZNAČKY ŠKODA NYNÍ POŘÍDÍTE SNÁZ

ŠKODA Financial Services nabízí úvěr nové generace s poslední nerovnoměrnou splátkou. Tento typ úvěru umožňuje proti jinému způsobu financování výrazně snížit měsíční splátku a ponechat si zdroje na rodinu, koníčky nebo podnikání.



60 % vstupní ceny vozu. To závisí na době splácení. Nerovnoměrnou splátku hradíte až na konci splácení, a je možné ji doplatit třemi způsoby podle svých aktuálních potřeb. Buď jednorázově z ušetřených zdrojů, nebo ji rozložit do dalších splátek. Třetí variantou je prodej vozu v rámci nabídky prodejce s tím, že část peněz použijete na uhrazení poslední nerovnoměrné splátky a zbytek vložíte jako akontaci do dalšího vozu. Díky tomu můžete opět jezdit novým autem.

## VZOROVÝ PŘÍKLAD ÚVĚRU NA VŮZ ŠKODA KAMIQ AMBITION 1.0 TSI:

Vzorový příklad úvěru na vůz ŠKODA KAMIQ Ambition 1.0 TSI v ceně 387 900 Kč, při financování se Škoda Financial Services v ceně 387 900 Kč, splátka předem 116 370 Kč (30 %), výše úvěru 271 530 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 329 781 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 392 310 Kč, RPSN vč. pojištění 12,001 %, délka úvěru 60 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 116 370 Kč, měsíční splátka úvěru 3 557 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 4 599 Kč, úroková sazba p. a. 5,85 %. ŠKODA Pojištění Standard obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

**P** Díky poslední nerovnoměrné splátce si můžete navíc dovolit lépe vybavený vůz nebo nové auto místo ojetého. Například měsíční splátka vozu ŠKODA KAMIQ Ambition 1.0 TSI může být pouhých 3 557 Kč. Nový způsob financování dovoluje koupit vozu i s nulovou akontací. Výše poslední nerovnoměrné splátky se pohybuje od 0 Kč až do

### VÝHODY POSLEDNÍ NEROVNOMĚRNÉ SPLÁTKY:

- > splátka předem od 0 % pořizovací ceny vozu
- > garance výše splátek po celou dobu trvání smlouvy
- > bez poplatků za uzavření a vedení smlouvy
- > unikátní pojištění ŠKODA pojištění součástí splátek

### POSLEDNÍ NEROVNOUJEDNÁ SPLÁTKU PAK LZE:



doplatit jednorázově  
z ušetřených zdrojů



rozložit do dalších  
splátek



vyměnit za nový vůz  
a pokračovat ve smlouvě

**ŠKODA**  
Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.



# PRAKTICKÉ I PRO RADOST

Inspirujte se zajímavými věcmi z nabídky e-shopu ŠKODA. Z celkové nabídky mnoha tisíc položek vybíráme dvě desítky nejzajímavějších.

Každý z nás je jiný a každý má individuální požadavky. To platí ve všech oblastech života, automobily nevyjímaje. Pro maximální přizpůsobení vozu jeho majiteli má ŠKODA připravenou širokou nabídku různého příslušenství, rozdělenou do mnoha skupin. Připraveny jsou praktické doplňky, věci dodávající automobilu více atraktivity, ale také stylové doplňky v podobě oblečení s motivem ŠKODA, fanouškovské produkty ŠKODA Motorsport nebo také ucelený program cyklistického vybavení, včetně jízdních kol a všeho, co s nimi souvisí.

Nabídka je velmi obsáhlá a neustále se rozšiřuje. Proto doporučujeme: podívejte se na e-shop

ŠKODA AUTO, kde je připravena aktuální nabídka čítající tisíce položek různého typu. Zde můžete v klidu domova neomezeně vybírat a následně si nechat vybrané zboží poslat přímo domů. Můžete tak snadno vyřešit například pořízení dárků, nebo si prostě objednat praktický doplněk pro váš vůz nebo život. K dispozici jsou doplňky pro starší vozy ŠKODA. Samozřejmostí je prvotřídní a garantovaná kvalita.

Na následujících stránkách přinášíme ukázky zajímavých novinek, ale také oblíbené položky z širokého seznamu nabídky internetového obchodu ŠKODA. Kompletní nabídka je na [eshop.skoda-auto.com](http://eshop.skoda-auto.com).

Připravena je široká paleta různých typů kol z lehké slitiny. Snadno si vyfiltrujete ty, které jsou vhodné pro váš vůz ŠKODA. K dispozici jsou kola pro modely ŠKODA od roku 1996, a to včetně kompletních sad kol s pneumatikami.







**Celoodpružené elektrokolo ŠKODA EMTB FULL** vám díky výkonnému pohonnému systému Shimano Steps E7000 a zdvihům 130 mm umožní pohodlnou jízdu v jakémkoliv terénu. Bezpečnost při jízdě dále zvyšují 2,6" široké pláště.



**Jízdní kolo ŠKODA VOITURETTE** oslní opravdové milovníky stylu a elegance. Snoubí v sobě prvky stylového retra a funkčnost moderního jízdního kola. Novým vylepšením je náhrada klasického řetězu za řemenový pohon.



**Moderní stylová dámská kabelka** přes rameno je ručně vyrobená z kvalitních kůží v České republice a je zdobena módním kovovým řetízkem na řemínku, jehož délku lze nastavit.



Ultralehká **dámská zimní bunda** ve sportovním designu a v barvách kolekce KODIAQ. Bunda je sbalitelná do příručního vaku. Černá bunda má kontrastně prošité zipy, vyšší límec s překrytím zipu u brady, náprsní kapsu s vývodem pro sluchátka a voděodolný materiál.



**Pletená, zelená zimní čepice** (kulich) s černo-zelenou bambulí má zelenavou podšívku a vlevo na boku černou výšivku ŠKODA (5,5 cm).



**Černý zápisník** má 160 linkovaných stran, šitou vazbu a na boku poutko na pero. Proti otevření je chráněn zelenou gumičkou a na vrchní straně je decentní branding ŠKODA sleporažbou.



**Nabíjecí USB kabel 3v1** s brandingem ŠKODA. Konektory USB-A a trojkombinace micro USB, Lightning a USB-C. Nejedná se o datový kabel.

## PŘÍSLUŠENSTVÍ A DOPLŇKY



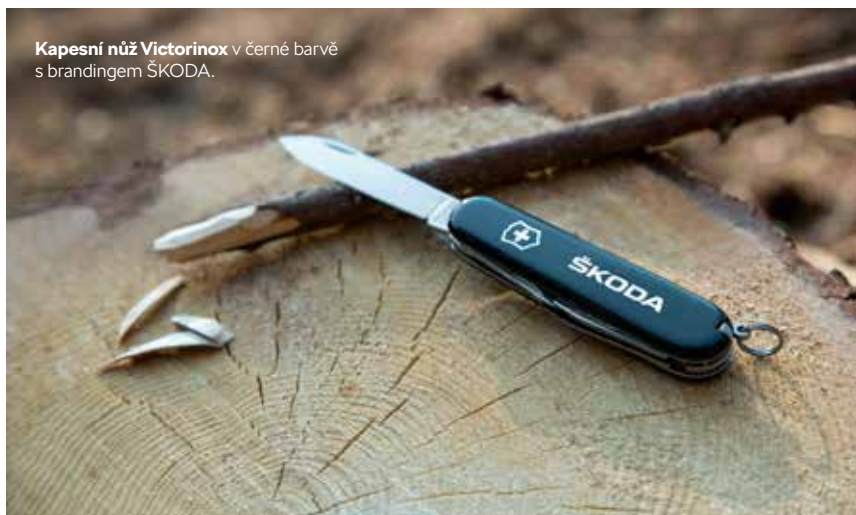
Moderní, lehký, dostatečně velký a praktický – takový je **střešní box** ze sortimentu ŠKODA Originální příslušenství. Do střešního boxu o objemu 380 litrů lze uložit 5 párů lyží nebo 4 snowboardy.



**Skládací batoh** je vyroben z lehkého, ale pevného materiálu, který je odolný proti poškození. Lze jej jednoduše složit do vnitřní kapsičky.



**Kovová externí baterie** s barevným motivem a brandingem ŠKODA. Kapacita 10 000 mAh, dva USB porty (micro USB a USB), DC 5V slot, LED displej aktuálního stavu baterie.



**Kapesní nůž Victorinox** v černé barvě s brandingem ŠKODA.



**Obaly na kola** jsou ušity z vysoce jakostního a pevného polyesteru v efektní černo-zelené kombinaci. Obaly dokonale obepnou kola a navíc díky piktogramu s vyobrazením umístění zabaleného kola na obalu budete vždy vědět, kam které kolo příští sezonu namontovat.





**Sada zimních doplňků:** rozmrazovač, nemrzoucí směs do ostřikovačů, utěrka a škrabka na led.



**Bezpečnostní pás pro psy**  
(k dispozici jsou různé velikosti)  
z nabídky ŠKODA Originální příslušenství je nepostradatelnou pomůckou pro každého, kdo často cestuje se svým čtyřnohým domácím mazlíčkem.



**Černý skládací deštník** s 8 panely, na jednom panelu aquaprint ŠKODA (viditelný po navlhčení materiálu), na dalším panelu šedý potisk ŠKODA.

**Praktická pikniková deka** z příjemného fleecového materiálu s krystalickým motivem. Deku má voděodolný spodní materiál, jde lehce složit pomocí zapínání na suchý zip.



**Skládací sluchátka JBL T450** černé barvy s brandingem ŠKODA. Sluchátka jsou s kabelem a mikrofonem (přijetí hovorů).



*Nabídka ŠKODA Originálního příslušenství v e-shopu obsahuje pouze kvalitní a otestované produkty.*

NASKENUJTE  
ŠKODA E-shop









# VYTVOŘIT NOVOU BARVU NENÍ JEN TAK

Vhledem k převaze šedých, stříbrných a bílých aut to na silnici sice mnohdy tak nevypadá, ale příprava nové barvy pro osobní vůz je velmi náročný proces. Co taková tvorba nové barvy laku vozu obnáší, o to se s námi podělily specialistky z oddělení barev a materiálů.

**B**arva automobilu pro některé uživatele zásadní roli nehraje, ale jsou i tací, pro které je právě výběr barvy možná tím největším oříškem při konfiguraci nového vozu. Občas se dokonce barva vozu stane předmětem rodinného sváru. Ovšem vcelku dramatická může být i tvorba nových barev, to třeba když krásný nový odstín nevyhoví v náročných testech a v praxi je pak nepoužitelný.

Celý proces přípravy nových odstínů, které si jednou budou moci zákazníci na nový vůz objednat, je přitom až překvapivě zdoluhavý. „V této chvíli pracujeme na barvách pro modelový rok 2023, tedy na těch, které si budou zákazníci moci objednávat za zhruba tři roky,“ říká Carola Maria Kertzsch, odborná koordinátorka oddělení Barvy a materiály.

## HLEDÁNÍ INSPIRACE

V celém procesu vývoje nových barev je podle ní základem inspirace. Tu tvůrci barev u automobilky ŠKODA hledají doslova všude. „Sledujeme aktuální trendy, veletrhy, inspirujeme se módním průmyslem a jeho magazíny. Inspirace čeká doslova všude, může to být třeba odstín i textura látky sukne,“ říká Carola Kertzsch.

„Třeba relativně nedávno jsme se inspirovali australským opálem. Chtěla jsem pro naše koncepty vytvořit určitou tyrkysovou metalizu, která by se podobala právě barvám tohoto drahokamu. Jeho barva se hodně mění od zlaté a žluté přes zelenou až po modrou podle druhu toho kamene a osvětlení,“ popisuje jednu z inspirací Věra Vasická, která barvy v automobilce ŠKODA vyvíjí už po desítky let.

Od inspirace k finálnímu laku je to ještě dlouhá cesta, ale právě inspirace je důležitá. Automobilky si nekupují barvy takřka jako z „katalogu“, snaží se vyvinout ve spolupráci se svými dodavateli své vlastní originální barvy. „Jsme placeni za to, aby naše auta vypadala opravdu dobře. A i když někdy může inspirace pocházet i od někoho z dodavatelů, kteří se nám také neustále chlubí novými barvami, my vytváříme vždy barvu vlastní, aby vyhovovala plně našim představám a potřebám značky,“ vysvětluje Carola Kertzsch s tím, že dodavatelé samozřejmě pracují pro více společností, a tak se barvy upravují na míru automobilkám.

Prvotní nápady probírají odborníci na barvy s marketingovým oddělením a řeší, které barvy budou dávat smysl a které by mohly autům slušet. „Zejména vymýšlíme nové barvy pro nové modely, to je vždy výborná příležitost,“



Carola Maria Kertzsch

vysvětluje Carola. Na samotné technické realizaci barvy pak pracuje automobilka právě s některým z dodavatelů, který má s mícháním různých odstínů bohaté zkušenosti. Dodavatel dodá první vzorky barev, už tady dochází k rozhodování, jaká barva půjde z kola ven. Řeší se různé drobné úpravy, odstín se třeba mírně mění nebo se řeší lesk a podíl jednotlivých pigmentů, hloubka laku a podobně.

„Není to vůbec jednoduchý proces, takže vždy vyvíjíme barev víc, aby nám na konci zbyla dostatečně široká paleta barev, které můžeme skutečně nabízet,“ vysvětluje Carola Kertzsch, že ve vývoji je spousta detailů, jež se nemusí povést a barva se nakonec nedá v praxi použít. „Navíc to, jestli barvu nakonec použijeme, záleží na rozhodnutí představenstva firmy,“ dodává Věra Vasická podstatný „detail“. Barvy jsou jednoduše tak důležité, že o nich nakonec rozhoduje vedení firmy.

## KVALITA I RYCHLOST

A co se může při vývoji barev „zvrtnout“? Jednotlivé nové laky musí projít celou řadou testů, od vizuálních až po testy odolnosti. Jde především o to zajistit dlouhodobou kvalitu a stálost barvy, lak vozu nesmí po určitou dobu blednout a vykazovat jiné vady. „Kvůli barvě laku jedno-



Věra Vasická



## Pro důkladné očištění karoserie před následným nástřikem laku se používají pštrosí pera.

duše nebudete auto měnit každé dva roky, musí to být stálá a nadčasová věc," říká Carola. Jedním z nejnáročnějších testů, kterým nové odstíny procházejí, je takzvaný Florida Test. Při něm jsou zkušební pláty s novým lakem dva roky vystaveny intenzivnímu slunečnímu záření. „Ideální prostředí k tomu je na Floridě, odtud tedy pojmenování testu," říká Carola Kertzscher s tím, že dodavatel, který na vývoji barvy s automobilkou pracuje, sem nalakované pláty posílá na specializovaná pracoviště.

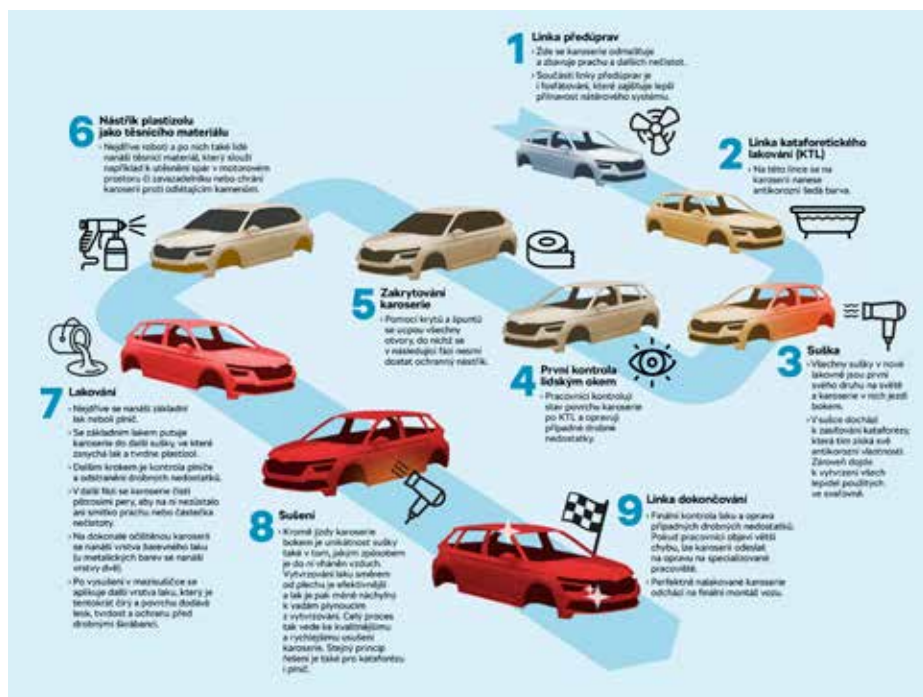
Jsou tu ale i další testy. Lak například musí odolat odletujícím kamínkům, a i když se zdá, že tohle je hlavní úkol pro čistou krycí vrstvu celého laku, i samotná barva na to má vliv. Všechny vrstvy laku totiž spolu dohromady harmonicky pracují a pokud má nevhodné vlastnosti vrstva s hlavním barevným odstínem, může to mít špatný vliv i na celkovou mechanickou odolnost laku.

V neposlední řadě se sleduje takzvané párování barev. Jde o to, že na automobilu se vzájemně nesmějí jednotlivé použité odstíny negativně ovlivňovat. Nejde při tom o to, jak spolu dané odstíny ladí nebo neladí. Ale pokud má vůz určité karosářské prvky v nějakém kontrastním lakování, musí být zajištěno, aby

barva nevypadala v kombinaci s jinou nevhodně. „Příkladem může být například kontrastní lakování střechy. Třeba u červeného vozu se nesmí stát, že by bílá střecha v kombinaci

s hlavní barvou vozu vypadala narůžověle," vysvětluje tyto vizuální podmínky Věra Vasická.

Když projde barva všemi těmito testy, musí ještě splnit podmínku snadné aplikace ve výrobě. ŠKODA AUTO před nedávnem otevřela zbrusu novou ultramoderní lakovnu, u ní se však spíše než na širší možnosti aplikace barev automobilka soustředila na jiné faktory: „Nová lakovna je rychlejší než ta původní, je také výrazně šetrnější k životnímu prostředí, ale bar-





vy z ní na autě vypadají stejně jako doposud," vysvětluje Věra Vasická technologický posun.

### KOMPLIKOVANÁ ORIGINALITA

Takováto velkosériová výroba ovšem neumožňuje použít zdaleka všechny barvy, které po prvotních představách expertů vzniknou. V sériové výrobě například nelze použít všechny možné metalické prvky, rozprašovací trysky si poradí jen s metalickými částicemi do určité velikosti.

„Barvy pro sériovou výrobu se často dost liší od různých barev pro naše koncepty. U konceptů si můžeme s trochou nadsázky dovolit téměř cokoli chceme, včetně toho, že u laku můžeme použít například více vrstev nebo větší či materiálově odlišné metalické prvky," vysvětluje Věra Vasická s tím, že například u některých experimentálních barev použila namísto klasických hliníkových „třípytek“ částičky skleněné. Více vrstev dodává laku větší hloubku a ten tak vypadá hodnotněji, ve výrobě je to ovšem náročné. Je třeba využít řešení, které odpovídá technologickým možnostem výroby.

I přesto ale najdeme v běžném výrobním programu ŠKODA AUTO i velmi originální barvy. „Samozřejmě máme v nabídce barvy, na které jsme velmi hrdí. Jednou z nich je třeba barva Šedá Steel, po které toužily i jiné značky koncernu, třeba Seat a Volkswagen. Rádi se chlubíme i metalízou Modrá Race. To je sériová metalická barva, která nevyužívá žádné speciální pigmenty, a přesto vypadá opravdu skvěle," vysvětluje Věra Vasická. Parádni je podle ní i metalická barva Červená Velvet, jejíž vývoj prý trval nadstandardně dlouho. „Teď se moc těšíme na to, až se budeme moci pochlubit novou barvou Zelená Mamba. Ta je určena pro jeden z našich chystaných elektromobilů a myslím si, zákazníci budou touto barvou opravdu nadšeni," dodává k tomu Carola Kertzsch.

V běžné nabídce má automobilka momentálně asi 18 odstínů barev, ale zákazníci mají celkově širší možnosti. „Zákazníkům umíme celkem nabídnout asi 50 různých odstínů, ty mimo běžnou nabídku pak na vozy aplikujeme na pracovišti nazvaném Fleet Box," popisuje šíři nabídky Vasická. Ve Fleet Boxu mohou auta dostávat i komplikovanější laky, které by běžnou sériovou výrobou zpomalovaly. Na druhou stranu je jasné, že Fleet Box barvy jsou dražší, a zákazníci si také na svou barvu někdy musí trochu počkat. „Týdenní kapacita toho pracoviště je asi 70 až 75 aut," vysvětluje Vasická.



Jednou z barev, kterou si mohou z nabídky Fleet Box vybrat, je lak Dragon Skin. „To je barva, která se dá objednat na model SUPERB, je to zlato-žlutá barva, kterou jsme v roce 2016 představili ve formě konceptu a kterou jsme následně vyvinuli i pro individuální prodej zákazníkům," vysvětluje Věra Vasická, že někdy se koncepční lak tak zalíbí, že to jednoduše automobilka „riskne" a nakonec odstín nabídne i v prodeji.

Takový krok ale není příliš častý, protože zákazníci jsou většinou ve výběru barvy docela konzervativní. „Mnoho zákazníků chce vůz, který nebude nijak výrazně vystupovat z řady, a to třeba i z důvodu jeho následného prodeje," vysvětluje Carola Maria Kertzscher důvody konzervativního jednání. A tak i když dělají výrazné barvy automobilkám velmi dobrou reklamu (a také se v reklamách často používají – však si toho někdy všimnete), většina reálně prodaných vozů má některý z odstínů šedé, stříbrné, bílé nebo černé barvy. Výraznější odstíny prý zákazníci častěji volí u malých automobilů.

Podle expertek na barvy ze ŠKODA AUTO se přitom priority zákazníků mění jen velmi pomalu. Výraznější barvy tak mají v Evropě stabilně menší podíl, zatímco v USA či Asii jsou přece jen trochu na vzestupu. Ale jeden trend pozorovat můžeme. Zejména u velkých SUV prý přicházejí do módy „přírodní" odstíny, tlumené a tmavší varianty modré, zelené a hnědé.

## NOVÁ LAKOVNA V MLADÉ BOLESLAVI

Sedmipatrová budova nové lakovny je novou dominantou automobilky ŠKODA AUTO. Tyčí se do výšky 35 metrů, rozkládá se na ploše tří fotbalových hřišť a při příjezdu do Mladé Boleslavi ji rozhodně nepřehlédnete. Supermoderní, vysoce ekologická lakovna se stala chloubou mladoboleslavské automobilky a bezesporu se řadí mezi technologicky nejvyspělejší provozy svého druhu na evropském kontinentu. Úctyhodná je rovněž její výrobní kapacita – ročně se zde bude lakovat až 170 tisíc karoserií v celkem 17 různých barevných odstínech. O kvalitě produkce se stará 650 zaměstnanců a 66 robotů. Sedmipatrová budova obsahuje kompletní technologie pro nanášení všech potřebných vrstev na „holou" plechovou karoserii. Vrstev je celkem pět, nejprve tenká vrstvička fosfátu, která zaručí lepší přilnavost celého nátěrového systému. Pak přichází antikoroziní vrstva, po jejím vysušení přichází základní lak neboli plnič. Ten má u ŠKODA AUTO jeden ze čtyř odstínů podle toho, jaká následně přijde vrstva barevného laku. U klasických barev je vrstva jedna, metalizy vyžadují nanášení ve dvou vrstvách. Nakonec přichází vrstva ochranného čirého laku. Jedinečností mladoboleslavské lakovny jsou pece k sušení, do kterých karoserie míří bokem, což ušetřilo spoustu místa a času při sušení.





# PISTÁCIOVÁ JE ZA HVĚZDU

Nečekané popularity se dočkala ŠKODA FABIA v poměrně specifické barvě Zelená Fantasy. Tato verze se totiž v posledních letech a měsících stala doslova fenoménem sociálních sítí. Fanoušci si zelené Fabie fotografují a jejich snímky sdílejí napříč různými platformami.

**T**a barva na první pohled vlastně nebyla ničím zvláštním. Odstín Zelená Fantasy byl jednou z odvažnějších barevných variant pro model FABIA první generace. Podobně odvážnou barvou byla i Žlutá Lemon. Jenže ta je u první generace o něco obvyklejší barvou, vozů s tímto odstínem vzniklo 18 171, zatímco „pistáciových“ pouze 7808. To z tohoto provedení dělá nejvzácnější typ FABIA první genera-

ce, a právě tato vzácnost, ve spojení se samotným neobvyklým odstínem, udělala z této verze fenomén poslední doby.

Ještě vzácnější je FABIA druhé generace v pistáciovém odstínu, barva byla k dispozici pouze zákazníkům fleetového programu a takových aut vzniklo pouhých pět. FABIA druhé generace v této barvě je tedy pro sběratele fotografií na sociálních sítích pověstnou třešničkou na dortu. Zatímco pistáciového provedení

první generace se ve facebookové skupině, jednoduše nazvané Pistáciové Fabie, objeví i několik desítek fotografií denně, generace druhá je tu skutečnou vzácností. Pro některé sběratele fotografií pistáciových modelů FABIA je pak vyfotografování všech pěti existujících exemplářů druhé generace něco jako svatý grál.

Na nečekanou popularitu pistáciového provedení zareagovala i samotná automobilka ŠKODA. Vytvořila minutový reklamní klip,





Zdroj: Facebook

Na facebookovém profilu „Pistáciové Fabie“ se na jednom místě nachází obrovské množství fotografií modelu FABIA v barevném odstínu Zelená Fantasy ze všech koutů naší republiky.

kde s nadsázkou ukazuje, jakými hvězdami FABIA v pistáciové barvě i její řidiči jsou. Barvu si mohou zákazníci objednat i na třetí generaci modelu FABIA, která v klipu zastala onu titulní roli. Odstín je k dispozici v rámci nabídky Zvláštní lakování, kde jej najdeme opět pod původním označením Zelená Fantasy. Zákazník si za tuto barvu připlatí 18 300 korun, doposud v tomto provedení v třetí generaci vzniklo několik kusů (více než pět), takže jde opět o vzácnost (mimořadně, v ceníku je i jiný odstín, který se jmenuje Zelená Pistachio).

Majitelé vozů FABIA v pistáciovém odstínu, ať už současní, nebo bývalí, jsou si svým způsobem neobvyklosti vozu často vědomi, ale vlastně ho většinou neřeší. „Když se FABIA objevila na trhu, okamžitě nás zaujala,“ říká řidič Honza, který jeden z pistáciových modelů FABIA vlastnil. „Pistáciovou verzi jsme do rodiny pořídili jednoduše proto, že šlo o předváděcí auto u jednoho z dealerů, které mělo vcelku atraktivní výbavu a bylo k máni za zajímavou cenu,“ říká Honza, jak přišel k této variantě. „Byla to zajímavá výrazná barva, kterou prodejci často pořizovali právě na předváděcí auta. Leckomu se nelíbila, ale nám to bylo jedno, na barvu auto nejedí,“ dodává Honza.

Za hvězdu byl s pistáciovým modelem FABIA už v roce 2000, kdy si vůz pořídil. „Krátce po pořízení auta jsem jel služebně do Varšavy. Škodovky byly už tehdy v Polsku velmi populární, ale FABIA se tam doposud neprodávala. Od přejezdu hranic na mě auta blikala a řidiči dávali palec nahoru. Třikrát mě cestou stavěli policisté, jednoduše proto, že si chtěli auto prohlédnout. Pistáciová barva k této pozornosti, které se mému vozu dostalo, určitě přispěla, protože byla nepřehlédnutelná,“ vzpomíná Honza. Před jedním z polských nákupních center pak podle svých slov nemohl auto najít: „Bylo kolem něj odhadem 100 lidí, kteří si ji prohlíželi,“ směje se.

Dnes jeho vozem jezdí Veronika, jejíž rodina si ho od něj před pár lety pořídila coby druhé

auto do rodiny. „Já jsem toužila po modelu FABIA druhé generace v jiném zeleném odstínu,“ vysvětluje, že pistáciová FABIA nebyla úplně záměrem a že spíš rozhodla nabídka prodejce. „Teď jsem za ni ráda. Víím, že na parkovišti ji vždy snadno najdu,“ směje se.

„O tom, že je to vzácná barva, jsem poprvé slyšela asi před rokem, že si ji lidé fotí a je oblíbená se ke mně doneslo asi letos v létě. Já sama jsem ale nějaký nárůst popularity neznamenala,“ říká Veronika. „Víme, že se tato barva dá dát i na model FABIA třetí generace, přemýšlíme, že by si ji nechal manžel dát na služební auto. Těhle naši hvězdy se ale zbavovat nebudeme. Třeba s ní jednou bude syn hvězdou místní střední školy,“ komentuje s nadsázkou popularitu vozu Veronika.



Barva Zelená Fantasy je i v nabídce speciálních barev pro model FABIA, vzniká ve speciální fleetové lakovně ŠKODA AUTO v Mladé Boleslavi, určené pro menší sérii.

# NAMÍCHAT SI DOBRÝ ŽIVOT

Velkou část života strávil na cestách po světě a ještě větší za barem. Devět let žil v Austrálii, dva roky v Šanghaji. V Austrálii se mu v roce 2004 podařilo získat prestižní ocenění Australský barman roku, o tři roky později vytvořil nejlepší koktejlový lístek pro vyhlášený Lincoln bar v Sydney. Dnes už noci za barem netráví, ale pořádá pod vlastní značkou workshopy pro veřejnost a také provádí zájemce po nejlepších pražských barech. Seznamte se s Jiřím Georgem Němcem, mužem, který už mnoho let určuje tón na české barmanské scéně.





**J**eho cesta ke gastronomii začala klasicky: studiem na střední hotelové škole. Nutno říct, že zkraje 90. let se česká gastronomie potýkala s mnoha nešvary, zejména dědictvím uplynulých 40 let komunismu: chybějícími surovinami, znalostmi i inspirativními osobnostmi se světovým rozhledem. Dnes tolik populární televizní kuchařské show neexistovaly a povědomí o kvalitní gastronomii bylo mizivé. „Nosily se vysoké naškrobené čepice a pan kuchař byl ten, kdo pracoval pro pětihvězdičkový hotel. Psal se rok 1994, kuchaři v hotelu Rekrea k snídani popijeli pívko a u toho se bavili zadíráním studentů u škrábání brambor,“ vzpomíná Jiří George Němec na dobu svých studií.

Ve třetím ročníku absolvoval barmanský kurz a po absolutoriu pokračoval týdenním koktejlovým workshopem, který získal jako stipendium za vynikající studijní výsledky. „Kurz vedl Miloš Tretter, velmi silná a respektovaná osobnost. Už v té době špičkový odborník a skvělý motivátor. Z jeho prezentace, elánu, životních příběhů a showman stylu byla paf celá naše třída. Učili jsme se i takzvaný flair (prohazování lahví) a každý z nás se chtěl stát Tomem Cruisem z filmu Cocktail. To nás drželo hodně dlouho,“ směje se Němec. Za barový pult ho táhlo i to, že je koktejlové prostředí postavené na atmosféře, estetice a kreativité.

Zásadními dovednostmi barmana jsou podle něj komunikativnost a empatie. „Barman musí být především dobrý člověk, protože na rozdíl od kuchaře je ve velice úzkém kontaktu s hostem, a ten vnímá úplně všechno. Stejně jako kuchař, musí i barman ve svižném tempu vyrábět produkty, ale do toho také kontrolovat atmosféru, okolí, kolegy a svého hosta, se kterým komunikuje.“ K tomu musí mít v malíčku teorii – základy jak technologické přípravy nápojů, které se neustále rozvíjejí, tak i základní řadu klasických koktejlů, z nichž se vychází. „Základní řadu tvoří více než stovka receptur, které musí znát a pamatovat si je každý barman ve všech koutech světa. A teprve po perfektním zvládnutí této části přichází na řadu kreativita a inovace,“ říká Němec, který se trochu překvapivě nepovažuje za extroverta, jemuž by dělala dobře velká pozornost.

„Člověka musí bavit v první řadě samotné řemeslo a kontakt se společností. Můžete být introvert, ale stejně tak musíte vědět, že když jste za barem, musíte umět zapnout pomyslný knoflík, který z vás udělá manažera situací a atmosféry. Já sám nejsem druh člověka, který by byl rád středem pozornosti, rád naslouchám druhým. Vtip vám povím jeden



## *Základní řadu tvoří více než stovka receptur, které musí znát a pamatovat si je každý barman ve všech koutech světa.*

a neptejte se mě na to, kdo hrál včera ligu mistrů. Ale když je potřeba, vím, kde mám ten zázračný knoflík a alou s energií na trh.“

### **VYHLÍDKA Z DVACÁTÉHO PATRA**

Když v Česku nasbíral dostatek zkušeností, zjistil, že mu začíná být tuzemský rybníček malý. Uměl dobře anglicky, měl chuť něco dokázat a hlavu plnou nápadů, tak se začal rozmýšlet, co dál. „V roce 2000 bylo v Česku kvalitních koktejlových barů poskromnu a mně docházelo, že za chvíli nebude kam jít dál pro další zkušenosti. Možnosti moderního barmana nebyly ještě tak otevřené jako dnes. Proto přišlo na rozhodování, kam se vydat. Nejsem velkým fandou amerikanismu, v Anglii a ve Skotsku panuje nevalné počasí, a tak vyhrála ta nejvzdálenější destinace – Austrálie. Příznám

se, že víc než trendy barové scény mě lákalo zdolávání nesnadných cílů, to mi odjakživa imponuje a přitahuje mě to.“

Na začátku nového tisíciletí se do Austrálie vydávalo za práci hodně Čechů, ale tato invaze teprve začínala, a tak na Jiřího George Němce nikdo s nabídkou práce ani zázemí nečekal, vše si musel od píky vybudovat sám. „Gastronomie je specifická tím, že pokud se práce neobjít, tak vás přijmou po celém světě, to je výhoda. Na druhou stranu chvíli trvá, než se naučíte opravdu bezproblémově komunikovat. Když ale tahle bariéra padne, máte vyhráno.“

V barmanském prostředí v Austrálii na žádání Čecha nenarazil, byl první. „Usadil jsem se v Sydney a po první nevalné zkušenosti s vytíráním podlahy a vynášením popelníků



v nočním klubu jsem se uchytil v opravdovém koktejlovém unikátu. Bar se jmenoval Bridge Bar, zrovna toho roku (2001) získal ocenění nejlepší bar Austrálie. Byl situován na jedné z nejkrásnějších lokací na světě, ve dvacátém patře v Darling Harbour s výhledem jak na Operu, tak Harbour Bridge a Botanickou zahradu. Tam to vše začalo."

V Austrálii strávil Jiří George Němec celkem devět let a v profesi to dotáhl opravdu daleko. Stal se barmanem roku, což v tak obrovské zemi a tak obrovské konkurenci skutečně není jen tak. „To bylo velké zadostiučinění a mohu zcela oscarově prohlásit ‚vůbec jsem to nečekal‘. Jednalo se o komplexní soutěž, která probíhala vůbec jako první v historii ve všech státech Austrálie. Prošel jsem kolem ve státě New South Wells a posunul se do finálového kola. Ono to klaplo i tam! Zaujal jsem tím, že jsem věděl, jak se na takovou soutěž připravit. Nebyl jsem lepší než ostatní, jen jsem věděl, co se z naší strany bude vyžadovat, a to jsem porotcům i dal. Byla to tedy předchozí zkušenost z barových soutěží doma v Čechách, kterou jsem jen aplikoval na Austrálii,“ popisuje skromně své velké vítězství.

Po devíti letech v Austrálii přesídlil do Šanghaje, tepajícího velkoměsta, které tehdy zaží-

## *Na Cocktail Class hosty učím, jak si namíchat skvělý drink i doma v kuchyni, na zahradě u přátel nebo v kanceláři.*

valo mimořádný ekonomický rozkvět. Jiří George Němec ale poznal i jeho odvrácenou stranu. „Bylo to v roce 2010, kdy se město připravovalo na světovou výstavu Expo. První rok byl hodně obtížný. Otevírání podniku, kvůli kterému jsem se do Šanghaje stěhoval, se stále oddalovalo, domluvit se v ulicích, byť i triviální angličtinou, bylo skoro nemožné, musel jsem vědět, kam zaskočit pro kvalitní jídlo a zaprášené město věčně pod smogovou pokličkou nedýchalo, celé měsíce jsem nespátl modrou oblohu. Skok z prosluněné Austrálie byl opravdu veliký,“ vypráví.



V Číně nakonec vydržel téměř pět let a ještě tam se stal ambasadorem značky Becherovka. Znamenalo to prezentovat značku v té nejlepší formě před barovou veřejností jak doma, tak ve světě. Vytvářet motivační programy a být jejich průvodcem. Umět komunikovat a manažerovat sociální sítě, nebo vytvářet silná pouta mezi respektovanou barovou společností a značkou. Být vizionář a vždy o pár kroků napřed. Za doby působení s Becherovkou byl dokonce vyhlášen na „barových Oscarech“ v New Orleans mezi čtyřmi nejlepšími ambasadory na světě. Po osmi letech spolupráci ukončil a dál pokračuje se svým vlastním projektem.

### **STARŠÍ NEŽ NÁRODNÍ DIVADLO**

V září letošního roku se s Becherovkou rozloučil a nastartoval koncept, který se zaměřuje na osvětu koktejlové kultury u nás v Čechách. „Tentokrát se nezaměřuji na barové profesionály, ale širokou veřejnost. Projekt se jmenuje George Nemeč a nabízí dva produkty, Cocktail Class a Tour de bar. Na Cocktail Class hosty učím, jak si namíchat skvělý drink i doma v kuchyni, na zahradě u přátel nebo v kanceláři.“ K workshopům vybral originální prostor v industriálních Holešovicích, kde skupinku až de-



seti lidí učí, jak namíchat čtyři skvělé koktejly jednoduchou formou.

Tour de bar je více pasivní. Je pro skupinku maximálně šesti osob, kterou provede nejlepšími koktejlovými bary Prahy, seznámí je se špičkami v oboru a majiteli barů, nechá je nahlédnout do zákulisí a společně ochutnají osm degustačních porcí speciálně připravených drinků pro tuto příležitost. „Projdeme se méně známými uličkami historické Prahy a popovídáme si o historii a přítomnosti naší zatím opomíjené, ale velmi silné koktejlové kultury. Aniž by si to moji hosté uvědomovali, tak mi tímto hodně pomáhají v osvětě této dosud nepochopené části gastronomie. Kulinářinu nám pomohl nastartovat Zdeněk Pohreich, flat white a zrnka z Nicaraguy dnes provoňují ulice i menších měst, mikropivovary vaří o sto šest, vína z Moravy jsou konečně žádaným artiklem, a tak si myslím, že je čas podívat se koktejlu na zoubek! Mimochodem málokdo ví, že historie míchaného drinku je u nás starší než Národní divadlo nebo kuchařka od Magdaleny Dobromily Rettigové,“ říká Němec.

Češi jsou národ pivařů, ale podle odborníka to neznamená, že nejsou otevření i koktejlové kultuře. „Jsme národ pivařů, to ano, ale nejde o to, jakou si dáváme nálepku na čelo, jde o to, jak se chováme, jak moc nebo málo jsme otevření jiným, novým věcem, lidem a názorům. Národ se nějak formuje a reaguje na změny a vývoj gastronomie, na kterou má vliv ekonomika a celková situace státu. Jsme učebnicový příklad. Koktejl má u nás hlubokou historii, ta byla bohužel narušena, stejně jako celá gastronomie, minulým režimem. Koktejl byl brán jako imperialistický přežitek, veškeré receptury jak na jídlo, tak na drinky musely být normovány a nebyl dostatek příslunu jak informací, tak ingrediencí. To má samozřejmě všechno dopad na to, jak vnímáme gastronomii nyní. Pomalinku, ale jistě nás dorůstá mladší, otevřenější generace, která má jednak víc finančních prostředků než ta minulá, tak i větší příslun informací. Jen se rozhlédněte kolem sebe v pěkné restauraci nebo baru a zamyslete se nad průměrným věkem hostů. Popojedte o pár kilometrů na západ a porovnejte ho. O to tu jde, ne o to, jestli jsme národem pivařů, ale o to, jakým že to jsme národem obecně,“ uvažuje Němec.

### ČÍM PROMLOUVÁ BAR

Na otázku, jak by měl podle něj vypadat ideální bar, Jiří George Němec říká: „Atmosféra je velká čarodějka a přesný recept na ni neexistuje,

## *Rád chodím na skleničku tam, kde jsou dobří lidé a čisté sklo.*

ale pokusím se. V první řadě by měl mít vnímavý personál, který zná svoji roli ve společnosti, v týmu a v práci, kterou vykonává. Personál, který je na straně hosta a dokáže odhadnout i jeho roli v baru. Bar by měl mít jistý charakter, stejně jako člověk. Charakter se utváří z mnoha věcí. Design baru, jeho vyzarování, hudba, jakým jazykem promlouvá k hostům, co může nabídnout, jak zaujmout. Vše je srovnatelné s člověkem, který na vás působí dobře a je vám v jeho přítomnosti komfortně, takže se pokaždě těšíte na další setkání. Rád chodím na skleničku tam, kde jsou dobří lidé a čisté sklo,“ směje se.

Dobry barman by podle něj měl být velice empatický, vnímavý, měl by umět rychle se rozhodovat, naslouchat, stejně tak i komunikovat na různých energetických vlnách. „Je toho opravdu hodně. A nejde jen o pohodu zákazníka, ale barmana samotného, až potom se vytváří ten krásný moment napojení. Kolikrát se vám za den stane, že používáte jakékoliv služby, ale lidé na vás nejsou napojení. Ne-

umějí pozdravit, podívat se vám do očí, potřást pevně rukou. Barman je tu od toho, aby to společnost učil, nebo jí to znovu připomínal.“

Svět míchaných nápojů a barů s unikátní atmosférou Jiří George Němec miluje, ale také si od něj rád odpočine. Jaký je jeho recept na ideální neděli? „Miluju výlety v přírodě, zbožňuju hory. Odreagovávám se golfem, běháním, plaváním nebo jógou. Radost mi dělá návštěva nové restaurace a skvělá pohostinnost, to se potom rozplývám. Rád se nechávám provádět svým osobním průvodcem (což je moje partnerka) po kulturních akcích jakéhokoliv druhu. Musím se přiznat, že mi hodně energie dokáže věnovat právě ona, ale studna není bezedná, to se ví. Recept na skvělou neděli je tedy následující: na dvě porce si nasekáte skvělé jídlo, přidáte špetku sportu, hrstku kultury, zakápnete něčím nevšedním a promícháte láskou k čemukoliv, nebo komukoliv,“ usmívá se Jiří George Němec.





# ŠKODA OCTAVIA V ZÁŘI REFLEKTORŮ

Nová ŠKODA OCTAVIA měla velkolepou světovou premiéru ve Veletržním paláci v Praze. Novou generaci nejúspěšnějšího modelu ŠKODA AUTO a nejprodávanějšího vozu na českém trhu představil předseda představenstva, pan Bernhard Maier, a další členové vedení společnosti. Premiéru doprovodila spektakulární světelná show za doprovodu České filharmonie.



# NOVÁ ŠKODA SCALA

Dostane vás. Dál.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



## NOVÁ DEFINICE KOMFORTU

Vychutnejte si nejmodernější technologie

Zbrusu nová ŠKODA SCALA nabízí všechny výhody moderních technologií. Vyznačuje se progresivním designem, nejnovějšími pohonnými jednotkami a pokročilými asistenčními systémy, které jsou samozřejmostí u modelů vyšších tříd.



**NOVÝ INFOTAINMENT  
AMUNDSEN 9,2"**



**VIRTUÁLNÍ  
KOKPIT 10,25"**



**BLUETOOTH  
S BEZDRÁTOVÝM NABÍJENÍM**

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub>  
vozů ŠKODA SCALA: 4,1–5,1 l/100 km, 108–116 g/km



[novascula.cz](https://novascula.cz)

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

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

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

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



# NOVÁ ŠKODA SUPERB iV

První český plug-in hybrid



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



## NA VÁS ZÁLEŽÍ

Kombinovaná spotřeba: 1,5 l/100 km; emise CO<sub>2</sub>: 33–35 g/km



Ceníme si toho, že Vám není lhostejná budoucnost nejen Vaše, ale i všech kolem Vás. ŠKODA SUPERB iV kombinuje pohon klasickým spalovacím motorem s elektromotorem. Výsledkem jsou dynamičtější jízdní vlastnosti, snížená spotřeba paliva, ale především výrazně nižší zátěž pro životní prostředí. Vítejte ve světě elektromobility ŠKODA.



### VÝRAZNĚ NIŽŠÍ EMISE

Čistě elektrický dojezd 62 km v bezemisním režimu oceníte nejen při každodenní cestě do práce



### NESMLOUVAVÝ VÝKON

**Benzinový motor** o výkonu 115 kW doplňuje **elektromotor** o výkonu 85 kW poháněný **baterií** s kapacitou 13 kWh



### INFOTAINMENT NOVÉ GENERACE

Díky zabudované **eSIM** kartě budete vždy online. **3D navigace** a **ovládání gesty** zcela mění pohled na komfort

[skoda-iv.cz](http://skoda-iv.cz)



skodacz



skodacz



skodacz



skodacr