

ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

LÉTO 2017



OFENZIVA POKRAČUJE

ŠKODA KAROQ



UKAŽTE MĚSTU ZÁDA NEBO STYL. JAK TO?



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



RAPID SPACEBACK
4 999 Kč
měsíčně
TAKTO!



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



Nová ŠKODA BEZ STAROSTÍ. Operativní leasing nové generace nyní pro všechny modely a konfigurace.

Vychutnat si pocit nezávislosti je stejně snadné jako získat nový vůz se službou ŠKODA BEZ STAROSTÍ. Nyní si můžete výhodně pronajmout kterýkoliv model ŠKODA, třeba stylový RAPID SPACEBACK. Díky jednoduché měsíční platbě, která zahrnuje pojištění i servis, si prostě zvolíte barvu, výbavu a délku pronájmu – a pak už jen jezdíte svým novým vozem ŠKODA. **Jednoduše, bez starostí... Takto!**

www.skodabezstarosti.cz

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz RAPID SPACEBACK Ambition 1,0 TSI 70 kW v ceně 362 390 Kč s pakem PLUS. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 20 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 4 999 Kč včetně DPH obsahuje službu ŠKODA Předplacený servis STANDARD na 5 let, nebo 100 000 km a povinné ručení i havarijní pojištění. 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.

VÁŽENÍ A MILÍ ČTENÁŘI,



chtěl bych Vám hned v úvodu co nejsrdečněji poděkovat za přízeň, kterou jste v průběhu prvního pololetí letošního roku věnovali naší značce a našim produktům. Především Vaší zásluhou je značka ŠKODA na domácím trhu velice úspěšná a pravidelně se umísťuje na prvních pozicích v prodejních statistikách. Zároveň bych chtěl poděkovat i našim obchodním a servisním partnerům za jejich vysoce kvalitní práci a profesionální péči, s níž přistupují ke všem svým zákazníkům.

Jak jistě víte, vstoupili jsme do nového roku 2017 s celou řadou atraktivních novinek – především s novým modelem KODIAQ, který se rázem vyšvihl mezi desítku nejprodávanějších osobních automobilů v České republice. Zároveň jsme modernizovali prakticky všechny modelové řady, včetně našich best-sellerů OCTAVIA a FABIA, a nezapomněli jsme ani na náš nejmenší model CITIGO a velice praktické vozy RAPID a RAPID SPACEBACK. Musím říci, že jsme ještě nikdy v historii značky ŠKODA neměli tak pestrou a konstrukčně vyspělou modelovou nabídku.

To ovšem není zdaleka vše, co jsme pro Vás, naše zákazníky v letošním roce připravili. V nejbližší době se můžete těšit na další deriváty modelové řady KODIAQ s označeními SPORTLINE a SCOUT a zejména na technicky a stylisticky neobyčejně zdařilé SUV KAROQ, které Vám podrobněji představíme právě v tomto vydání ŠKODA Magazínu. Tento automobil je dalším pokračováním naší rozsáhlé SUV ofenzivy a nositelem zcela nových moderních technologií v oblasti konektivity, digitalizace a interaktivní komunikace.

Jsem rovněž rád, že jsme společně s novými modely mohli představit i celou řadu nových servisních a finančních produktů, a ještě více tak zlepšit kvalitu našich prodejních a poprodejních služeb. Významnou novinkou je inovovaný program operativního leasingu ŠKODA Bez starostí, který se nyní vztahuje na všechny modely naší značky s jakoukoliv výbavou či pohonnou jednotkou.

A ještě dovoluji, abych Vám v krátkosti přiblížil obsah aktuálního vydání našeho časopisu, v němž Vám mimo jiné představíme naše nové sportovní modely OCTAVIA RS 245, futuristickou studii ŠKODA VISION E s elektrickým pohonem a přednosti nového litrového zážehového motoru TSI. Společně nahledneme do zákulisí našeho soutěžního týmu ŠKODA Motorsport, vydáme se s našimi továrními posádkami na trasu veteránské rallye Bodensee Klassik a připomeneme si slavnou historii modelu ŠKODA FAVORIT, který výraznou měrou přispěl ke spojení automobilky ŠKODA s koncernem Volkswagen.

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

Luboš Viček,

ředitel ŠKODA AUTO Česká republika

OBSAH



06	ŠKODA KAROQ	42	FOTOGRAF MICHAEL HANKE
14	BOA DESIGN	46	1 250 000 KM S VOZEM ŠKODA FABIA
18	ŠKODA VISION E	50	NOVÁ JÍZDNÍ KOLA
24	BODENSEE KLASSIK 2017	52	CESTOVATELKA LUCIE RADOVÁ
28	ŠKODA OCTAVIA RS 245	56	ŠKODA OCTAVIA SCOUT
32	ŠKODA MOTORSPORT	58	ČESKÝ CHŘEST
34	VÁCLAV ZAPADLÍK	62	ŠKODA FAVORIT: 30 LET
36	ŠKODA RAPID 2017	66	HISTORIE SIMPLY CLEVER
40	TECHNIKA: MOTOR 1.0 TSI		

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

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

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

MODERNIZOVANÉ CITIGO



Nejmenší vůz značky ŠKODA vstupuje na český trh s celou řadou inovací a především s výrazně modernizovanou karoserií. Nová kapota, nová maska chladiče v typickém firemním designu, upravený nárazník a pozměněná mlhová světla s volitelnou Corner funkcí dodávají tomuto kompaktnímu automobilu opravdu elegantní a svěží vzhled. Interiér vozu je nyní ještě kvalitnější a komfortnější, s vyšší úrovní nabízené výbavy a moderních prvků, mezi něž patří i nový sdružený přístrojový panel s rychloměrem, otáčkoměrem a ukazatelem stavu paliva, dodávaný ve dvou různých provedeních. Nové modely ŠKODA CITIGO jsou nabízeny ve výbavách Active, Ambition a Style, navíc jsou k dispozici i varianty ŠKODA CITIGO MONTE CARLO a akční nabídka ŠKODA CITIGO FRESH. Paletu pohonných jednotek tvoří tři moderní tříválcové motory – dva benzinové a jeden s úpravou pro provoz na zemní plyn nebo benzin.



NOVÁ VÁLCOVÁ LABORATOŘ

ŠKODA AUTO otevřela ve svém Motorovém centru v Mladé Boleslavi novou válcovou laboratoř, v níž mohou být měřeny a optimalizovány jak automobily se zážehovými a vznětovými motory, tak i vozy s hybridním a čistě elektrickým pohonem. Jedná se o nejmodernější zařízení pro měření emisí v rámci celého koncernu Volkswagen. Klíčovým zařízením laboratoře je válcová zkušebna simulující jízdní odpory testovaného vozidla. Do roku 2019 uvede mladoboleslavská automobilka do provozu ještě další dvě obdobná zkušební zařízení.



BERLÍNSKÁ EXPOZICE „WHAT DRIVES YOU?“

Současný svět automobilky ŠKODA AUTO přiblížila obyvatelům a návštěvníkům Berlína výstava „What drives you?“, která se konala v reprezentačním centru DRIVE, Volkswagen Group Forum, jež se nachází v samém centru německé metropole. Mladoboleslavská značka se zde prezentovala nejen svými sériovými produkty a koncepty, ale i celou řadou moderních technologií a novinek v oblasti konektivity. Mimo jiné přiblížila návštěvníkům i nové designové DNA značky ŠKODA a její globální sponzorské aktivity na poli cyklistiky, motorsportu a ledního hokeje.

CYKLOTOUR NA KOLECH DĚTEM

ŠKODA AUTO se i letos stala v rámci svých rozsáhlých CSR aktivit hlavním partnerem cyklotour nazvané Na kole dětem. Desetidenní cyklotour v délce 1208 kilometrů odstartovala v Ústí nad Labem a zamířila takřka do všech koutů naší republiky. Její trasa protнула i tři města, v nichž má ŠKODA AUTO své výrobní závody: Mladou Boleslav, Vrchlabí a Kvasiny. Peloton cyklistů tradičně vedl patron nadačního fondu Na kole dětem Josef Zimovčák, vícenásobný mistr světa v jízdě na historickém vysokém kole. Hlavním cílem cyklotour Na kolech dětem bylo opět získat co nejvíce finančních prostředků na rekondiční pobyty dětí po onkologické léčbě.



ŠKODA KODIAQ ZÍSKALA PĚT HVĚZD EURO NCAP



ŠKODA KODIAQ dosáhla maximálního počtu 5 hvězd v hodnocení bezpečnosti organizace Euro NCAP. Nezávislé testy potvrdily, že vůz nabízí optimální ochranu pro všechny členy posádky a chodce. KODIAQ získal skvělé 92% hodnocení ochrany dospělých cestujících a v testech bočního nárazu do překážky dokonce obdržel plný počet bodů za dobrou ochranu všech citlivých částí těla. Maximální počet bodů získal KODIAQ za ochranu nohou chodců v oblasti nárazníku. Příznivě byla hodnocena rovněž ochrana kyčlí a pochvalu si KODIAQ odnesl i za ochranu hlav cestujících.



MEDVĚDÍ STEZKA

ŠKODA KAROQ je dalším krokem v avizované SUV ofenzivě. Vyznačuje se kompaktními rozměry, velmi emotivním designem a v neposlední řadě i velkorysým vnitřním prostorem. Zároveň do nabídky značky ŠKODA přináší mnoho zajímavých novinek.



DIGITALIZACE. KAROQ je prvním vozem ŠKODA, který může být vybaven digitálními hlavními přístroji (vlevo). K internetu připojený infotainmentový systém zaujme rozsahem funkcí (uprostřed). Ovládání klimatizace a dalších funkcí snad nemůže být přehlednější (vpravo).



Palubní deska zaujme nejen funkčností, ale například také podsvícenými lištami.



Automobily SUV jsou na mnoha světových trzích nejrozšířenějším a nejdynamičtěji se rozvíjícím segmentem. ŠKODA má tento trend v hledáčku již několik let a ve své nabídce má modely se zvýšenou světlou výškou, schopné také jízdy v terénu, již od roku 2007. Během posledního roku ale ŠKODA AUTO představila hned dvojici nových modelů řadících se právě do segmentu SUV. Po modelu KODIAQ, který měl premiéru loni a začal se prodávat začátkem letošního roku, nyní debutuje kompaktnější KAROQ.

Vzhled nového SUV značky ŠKODA aplikuje nový designérský styl, vyznačující se použitím mnoha prvků připomínajících krystaly. Ostré hrany jednoznačně a přitom nenásilně vymezují důmyslně navržené plochy karoserie a celek působí neobyčejně kompaktním dojmem. Charakteristickým rysem modelu KAROQ jsou kromě jiného i světlomety rozdělené na dvě části, z nichž spodní mají funkci mlhových světel. Světlomety navíc mohou být tvořeny špičkovou technologií LED vyznačující se bílým světlem a nízkou spotřebou energie. Originalita designu modelu KAROQ je zřejmá také při pohledu zezadu. Výrazná zadní světla s typickými světelnými trubnicemi ve tvaru písmene C jsou nápaditě zasazena do rohů karoserie i víka zavazadlového prostoru. Zajišťují, že i v noci je KAROQ jasně rozpoznatelný jako vůz ŠKODA.

ZADNÍ SEDADLA VARIOFLEX vozu ŠKODA KAROQ mají nastavitelný sklon opěradel, jsou posuvná a vyjímatelná. Flexibilita je zaručena.

S délkou karoserie 4382 mm se přitom jedná o středně velké SUV, jehož velikost je optimální jak pro rodinné použití, tak například pro obratnost v městském provozu. Při kompaktní délce zaujme značná šířka vozu s hodnotou 1841 mm, stejně jako výška až 1607 mm. Dostatečné terénní schopnosti zaručuje pro daný segment nadprůměrná světlá výška až 183 mm.

VARIABILITA A FUNKČNOST

KAROQ má optimálně zvolené rozměry, které kromě obratnosti zaručují také potřebnou velikost a praktičnost vnitřního prostoru. Všechna sedadla jsou samozřejmě umístěna výše než

NÁZEV KAROQ

Po označení KODIAQ je KAROQ logickým pokračováním. Ostatně to, jak zní, vzniklo v hlavách obyvatelů ostrova Kodiak. I když se zprvu objevovala jména jako „ER...“, „CHINOOK“, „GRIZZ“ nebo „ICEBUG“, finální název KAROQ má zajímavé konsekvence. Zatímco jeden z původních aljašských kmenů nazývá šíp „RUQ“, Alutikové, obyvatelé aljašského ostrova Kodiak, používají k označení automobilu výraz „KAARAQ“. Právě spojením obou slov pak vzniklo označení „KAROQ“.



LED SVĚTLOMETY jsou jednou z technických zajímavostí modelu KAROQ.



v běžných vozech. Díky tomu je zaručen lepší výhled. Zatímco přední část zaujme elegantně řešenou a přitom ergonomicky propracovanou palubní deskou s líbivými dekoračními lištami a například i důmyslně navrženým systémem vnitřního osvětlení, druhá řada sedadel ohromí praktičností.

V případě, že je vůz vybaven zadními sedadly VarioFlex, umožňuje zásluhou jejich posunu v podélné ose měnit poměr velikosti prostoru pro cestující vzadu a zavazadlového prostoru. Zadní sedadla jsou v tomto případě rozdělena na tři části v poměru 40:20:40. Jednotlivé díly jsou nejen nezávisle posuvné, ale také sklopné a umožňují pro větší komfort měnit i úhel sklonu opěradel. Sedadla lze navíc z vozu zcela vyjmout. Zajímavou možností je též vyjmutí užšího středního dílu sedadel a posunutí krajních míst blíže ke středu vozu. Tím vznikne na těchto místech ještě více prostoru v příčném směru.





*S pohonem všech
kol přichází také
speciální režim
Off-road.*

V základním provedení má zavazadlový prostor objem 521 litrů, který lze zvětšit sklopním zadních sedadel na 1630 l. V kombinaci se zadními sedadly VarioFlex se objem prostoru pro náklad pohybuje v rozmezí od 479 do 588 l. Po vyjmutí sedadel lze uvnitř vozu ŠKODA KAROQ převézt až 1810 litrů zavazadel. Manipulaci s nákladem může usnadnit volitelně dodávané elektricky ovládané zadní výklopné víko, které může být ve spojení se systémem bezklíčkového odemykání doplněno i ovládáním pomocí takzvaného virtuálního pedálu. Stačí mít jen klíček u sebe a po máchnutí nohy pod zadním nárazníkem dojde k automatickému otevření nebo naopak uzavření pátych dveří.

VYSPĚLÝ PODVOZEK A MOTORY

Technický základ modelu ŠKODA KAROQ se opírá o variabilní platformu MQB, která se již osvědčila v mnoha dalších vozech. Umožňuje

používání širokého spektra motorů a převodovek, stejně jako zástavbu aktivního elektronicky řízeného pohonu všech kol. V kombinaci s ním je k dispozici speciální režim Off-road, který upraví činnost motoru, převodovky (DSG) i elektronických systémů podvozku pro jízdu v terénu. Pouze základní zážehové a vznětové motory jsou vybavené výhradně pohonem předních kol.

Výkonové spektrum nabízených motorů bude pokrývat rozpětí od 85 do 140 kW (115 až 190 k), díky čemuž uspokojí širokou škálu zákazníků a vyhoví různým stylům používání. Všechny motory jsou vybaveny přeplňováním, přímým vstřikováním paliva a také systémy Start-Stop a rekuperací brzděné energie. Samozřejmostí je plnění emisních norem EU 6. Zajímavostí nabídky motorů je zážehový čtyřválec 1.5 TSI s výkonem 110 kW (150 k), který kromě jiného disponuje systémem vypínání válců.

SPOLEHLIVÝ OCHRÁNCE

ŠKODA KAROQ je z hlediska rozměrů karoserie kompaktním zástupcem segmentu SUV, svými dostupnými asistenčními systémy však

VČEM JE JINÝ NEŽ KODIAQ

I když KAROQ svým vzhledem jednoznačně zapadá do SUV rodiny značky ŠKODA, je zcela osobitým vozem. KAROQ je kompaktnější, konkrétně je o více než 30 cm kratší než KODIAQ. Proto je výhradně pětimístným vozem, zatímco jeho větší sourozenec nabídne až sedm sedadel. Menší rozměry zajistí potřebnou obratnost při jízdě ve městě, nižší hmotnost a vynikající ekonomiku provozu. KAROQ je přitom vybaven všemi vyspělými asistenčními systémy jako KODIAQ. KAROQ je často srovnáván s modelem YETI, oproti němu je ale o 16 cm delší a nabízí více prostoru pro cestující i zavazadla. Model ŠKODA KAROQ bude v České republice uveden do prodeje v průběhu léta.



PŘEDNÍ SEDADLA zaujmou výrazným tvarem.



ZAVAZADLOVÝ PROSTOR má v kombinaci se zadními sedadly VarioFlex základní objem až 588 l, který lze zvětšit na 1810 l.

Kompaktní rozměry spojuje s nečekanou praktičností a efektivitou provozu.

překonává většinu vozů umístěných o segment výše. Samozřejmostí je vyspělá senzorka pro monitorování prostoru kolem vozu. Na základě údajů z mnoha čidel je KAROQ připraven nabídnout například funkci adaptivního tempomatu s asistentem jízdy v kolonách (Traffic Jam Assist) či funkci udržování v jízdním pruhu a varování při jeho nechtěném opuštění (Lane Assist). Vše doplňuje monitoring mrtvých úhlů zpětných zrcátek. Nechybí ani nouzové brzdění před překážkou, a to včetně rozpoznávání chodců.

KAROQ dokáže také číst dopravní značky a pomoci s parkováním tím, že do zvoleného parkovacího místa, ať již podélného nebo příčného, sám automaticky zaparkuje.

MULTIMEDIÁLNÍ GURU

KAROQ je prvním vozem ŠKODA, jenž bude moci být vybaven digitálním přístrojovým panelem – Digital Instrument Panel. Místo přístrojů je v tomto případě za volantem umístěn

barevný displej s vysokým rozlišením, na němž se zobrazují potřebné informace. Řidič může volit mezi několika různými druhy zobrazení zprostředkovaných informací, včetně například mapy situované uprostřed tohoto panelu.

Moderní přístup nového vozu ŠKODA KAROQ je jasně patrný také z nabídky multimediálních systémů. Patří k tomu nejlepšímu, co lze v současné světové produkci nalézt. Například systém Columbus může být trvale připojen k internetu a získávat odtud mnoho aktuálních informací například o cenách paliv, parkovacích místech nebo hustotě dopravy. Nejen s tímto vrcholným systémem jsou připraveny široké možnosti pro připojení chytrých mobilních telefonů. K dispozici jsou kromě Bluetooth i různé standardy pro zrcadlení obsahu telefonu na hlavní displej ve voze.

Praktickým doplňkem je Phonebox umožňující bezdrátové dobíjení kompatibilních zaří-

zení. ŠKODA KAROQ může být vybavena systémem Care Connect, jehož součástí je i tlačítko nouzového volání eCall. S vozem se může jeho majitel spojit také na dálku, a to prostřednictvím aplikace pro chytré telefony ŠKODA Connect.

SKVĚLE KONCIPOVANÉ PUZZLE

ŠKODA KAROQ je promyšlený vůz, který vhodně rozšiřuje výrobní program své značky. Je to další milník strategie ŠKODA 2025, spočívající v rozšiřování výrobního programu mladoboleslavské automobilky. Ukazuje, že svými vlastnostmi je navýsost univerzálním vozem, schopným plnit rozličné požadavky majitelů. Kompaktní rozměry totiž spojuje s nečekanou praktičností a příkladnou efektivitou provozu. Po větším modelu KODIAQ je KAROQ dalším modelem ŠKODA na pomyslné medvědí stezce.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor	Převodovka	Poháněná kola	Největší rychlost (km/h)	Zrychlení 0-100 km/h (s)	Komb. spotřeba (l/100 km)
1.0 TSI (85 kW)	6M/7DSG	přední	187	10,6	5,3
1.5 TSI (110 kW)	6M/7DSG	přední	204	8,4	5,1
1.5 TSI (110 kW)*	7DSG	4x4	-	-	-
1.6 TDI (85 kW)	6M/7DSG	přední	188	10,7	4,6
2.0 TDI (110 kW)*	6M	přední	207	8,9	4,4
2.0 TDI (110 kW)	6M/7DSG	4x4	196	8,7	5,0

Uvedené údaje platí pro verze vybavené manuální převodovkou.

* V prodeji později.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

VYSTARTUJTE V ORIGINÁLNÍM STYLU



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů
Octavia: 3,9–6,6 l/100 km, 98–153 g/km



ŠKODA Originální příslušenství

Ať už se chystáte zdolávat kopce, nebo dáváte přednost asfaltové cyklostezce, jízdní kola z naší nabídky jsou vždy skvělou volbou. Letos můžete vybírat i z nové kolekce městských kol a elektrokol. Do našeho sortimentu patří také dětská kola, stylové cyklistické oblečení a další doplňky. Pro bezpečnou přepravu pak doporučujeme ŠKODA Originální nosiče jízdních kol. A když už je řeč o kolech: pro zdůraznění individuality Vašeho vozu značky ŠKODA Vám nabízíme atraktivní kola z lehké slitiny. My se zkrátka kolem kol točíme rádi.

KRÁSA JEDNODUCHOSTI

Na posledním Designbloku zaujali kolekcí městského outdoorového oblečení, za kterou byli následně nominováni na cenu Czech Grand Design. Michaela Vrátníková a Petr Mikošek, tvořící pod značkou BOA Design, patří mezi českou designérskou špičku a sbírají úspěchy doma i v zahraničí.



BOAOBAB – stojany na květiny,
výrobce: Plastia, foto: Tomáš Mikule

Žijí a tvoří spolu už dvanáct let a mají hodně pestrý záběr: od tašek a batohů na notebooky, přes oděvy, nábytek a svítidla až po nápojové sady z ručně foukaného skla. Za stojany pod květináčce získali prestižní ocenění Red Dot, designérského Oscara vyhlašovaného každoročně v Německu. Jejich nejnovější počín – kolekce outdoorového oblečení pro českou značku Tilak – zaujal na posledním Designbloku, každoroční mezinárodní přehlídce designérů. Michaela s Petrem dostali zakázku vytvořit pánské oblečení z materiálů, které obstojí v nepříznivých podmínkách, ale vypadá elegantně a městsky. „Propojení outdoorových materiálů a technologií s ‚městským‘ designem je směr, který na trhu chybí. Myšlenku propojení funkčních materiálů a streetwearu máme v hlavě už několik let, ale dlouho trvalo, než jsme našli partnera, který by měl chuť a zájem, ale zároveň také potřebné zkušenosti se do takové

kolekce pustit. Máme radost, že se spolupráce s firmou Tilak povedla, jejich preciznost a fakt, že se vše vyrábí v Čechách, je velkou přidanou hodnotou,“ říká Petr Mikošek. Designéři při navrhování kolekce vycházeli z vlastních potřeb, protože oba mají rádi funkční outdoor materiá-

**Kabelka
PILLOW,**
limitovaná
kolekce BOA,
foto: Tomáš
Mikule



Nápojový set IZOLÁTOR,
limitovaná kolekce BOA; foto: Tomáš Mikule



ly a nechtějí se jich ve městě vzdát. „Sám nerad nosím deštníky, takže potřeba mít kvalitní nepromokavý Gore kabát nebo Ventail bundu byla poslední roky čím dál větší,“ říká Mikošek. Kolekce je právě ve výrobním procesu a na podzim bude také v prodeji. Zájemci si ji budou moci objednat přes internet a fyzicky budou všechny věci k vidění a odzkoušení v galerii Showroom.

Kolekce Urban Traveller zabodovala v kategorii oděvní design na designových cenách Czech Grand Design. To je prestižní soutěž, do které jsou každoročně nominovány aktuální počiny špičkových českých designérů a která stejně jako přehlídka Designblok nabízí představu, co nejzajímavějšího se v uplynulém roce v oboru událo. „Díky Designbloku a každoročním vyhlášením cen Czech Grand Design se design více dostává do povědomí veřejnosti. Většina firem si i díky tomu začala uvědomovat, že investice do designu se vyplatí, a začala aktivně s designéry spolupracovat. Také veřejnost se začíná o design více zajímat, což je samozřejmě pozitivní. Nominace nás potěšila. A nejen nás, je důležitá i pro firmu Tilak a značku Poutník, o kterou je teď velký zájem,“ říká za značku Boa Design Michaela Vrátníková, podle které byla letošním favoritem cen Czech Grand Design módní návrhářka Hana Zárubová. „Její kolekce byla jako vždy skvělá a dotažená. Fotky kolekce měly atmosféru a vše dohromady bylo dobře vyladěné. Dalšími favority byli také šperkaři Klára Šípková a Zorya a moc nás potěšilo, že ocenění Grand designér roku získali kamarádi ze studia Deform,“ upřesňuje Vrátníková.

ZHOUPNOUT SE MODERNĚ

Vedle kolekce oblečení Ioni Michaela s Petrem představili jednoduchý a vtipný výrobek, který přináší velkou radost. Vytvořili dětskou hou-



Kovová kabelka FLAME,
limitovaná kolekce BOA, foto: Nikola Šrajero

„Snažíme se všechny věci dělat čistě a jít na dřeň zadaného úkolu.“



Kolekce svítidel CRYSTAL LIGHT,
výrobce: Lucis, foto: Tomáš Mikule

pačku SwingOn s jasně oranžovými popruhy. Na Designbloku byla nonstop v obležení malých i velkých návštěvníků a tuto „zatěžkávací zkoušku“ přežila bez úhony. Houpačka SwingOn vznikla pro značku mmcité social. Firma mmcité je českým výrobcem městského mobiliáře (což znamená lavičky, koše a podobné městské vybavení). Všechny jejich produkty se vyrábějí z velice kvalitních materiálů a při výrobě vzniká velké množství odřezků, které dosud neměly žádné další využití. „Firma nás oslovila se zadáním využít tento zbytkový materiál a vytvořit z něj plnohodnotné produkty. Při vý-

robě laviček vzniká spousta odřezků z velice kvalitního dřeva, které nás inspirovaly k vytvoření houpaček. Houpačky jsou zavěšeny na vysokozátěžovém pruhu, který jsme nechali speciálně vytkat v jasně oranžové barvě. Potěšilo nás, že se firmě zalíbil náš nápad zapojení chráněných dílen do celého procesu výroby. Chtěli jsme poukázat na to, že i ze zdánlivě nepoužitelných zbytků materiálů a za přispění lidí, kteří jsou díky svému handicapu limitováni, mohou vzniknout kvalitní produkty. Pod značkou mmcité social vznikají i další doplňky, které si budou moci zájemci brzy zakoupit na chystaném

*„Žijeme
a pracujeme
spolu již
dvanáct let.“*

e-shopu,” říká Michaela Vrátníková. Právě teď designéři připravují návrhy interiérových doplňků pro jednu českou firmu, která pracuje se dřevem, a pro švýcarskou firmu navrhují sortiment produktů pro zahradu. Aktuálně rovněž vzorují prototypy městského batohu pro značku Poutník a brzy by měli také představit novou variabilní unisex tašku i městský batoh a s Tilakem pracují rovněž na jejich outdoorové kolekci.

JAKO HAD

Značka BOA Design dostala název podle křesla, které vyrobil Petr Mikošek jako svoji diplomovou práci v roce 2005. Byl to ušák, který tvarově připomínal hada, zelená vlnovka – a Boa je indiánské označení pro čeleď hroznýšovitých hadů. „Vystavil jsem ho na Designbloku a lidi si ho se mnou začali spojovat. Vzpomínám si, že se mi ho tehdy po skončení výstavy nechtělo odvážet autem, hodil jsem si ho tedy na sebe a šel s ním Prahou – a fakt to vypadalo, jako bych měl kolem sebe obtočeného obrovského hada,” směje se designér. „Když jsme pak zakládali studio s Míšou, vymýšleli jsme různé jiné názvy, ale tohle se nám pořád zdálo nejlepší.“ To, že se firma, ve které partneri pracují společně, jmenuje po Petrově křesle, je příznačné: díky tomuto křeslu se seznámili a dali dohromady. „Oba jsme chodili na VŠUP a Petr mě oslovil, ať mu pomůžu udělat střih na potah, který se pak nechával speciálně vyplést. Takže jsme spolu vymýšleli technické řešení –

**Mikina
z kolekce
POUTNÍK,**
výrobce:
Tilak, foto:
Nikola
Šrajero





**Kovová kabelka
FLAME,**
limitovaná
kolekce BOA,
foto: Nikola
Šrajverová



Kolekce svítidel REED,
limitovaná kolekce BOA, foto: Tomáš Mikule

no a teď už to bude dvanáct let, co spolu žijeme a pracujeme," říká Michaela. „Naši první společnou prací byly tašky na notebook, to vzniklo z nouze, oba jsme postrádali kvalitní tašku na počítač, tak jsme si vyrobili vlastní a pak to rozšířili na celou sérii. Zjistili jsme, že se nám výborně tvoří ve dvojici, a takhle to víceméně funguje dodnes.“

Významným počinem designérské dvojice je také elegantní stojan na květináče, za který dostali evropské ocenění Red Dot. „Kamarád a spolužák Honza Čtvrtník navrhoval kolekci květináčů se zavlažováním. Nás napadlo k nim dotvořit stojany, aby květiny mohly stát i někde jinde než na římsě u okna. Tehdy nám přišlo, že se květináče vůbec nerozmisťují do prostoru – za první republiky anebo později s módou bruselského stylu se k tomu používaly různé drátěné konstrukce, ale pak to úplně vymizelo. Tak to pro nás byla výzva," říká Petr Mikošek. Do soutěže značku BOA Design přihlásil výrobce. „Z Německa nás pak kontaktovali, že jsme vyhráli, a poslali nám diplom. Ocenění Red Dot by mělo sloužit jako záruka, že je ten výrobek dobrý, každý rok

V Česku přibývá stále více lidí, kteří dokáží ocenit kvalitní design.

k tomu vychází obrovská publikace, kde jsou všichni vítězové uvedeni, a oceněné výrobky míří do muzejní sbírky," říká Michaela Vrátníková. Na otázku, jak by charakterizovali styl BOA, její partner dodává: „Snažíme se všechny věci dělat čistě a jít na dřevě zadaného úkolu. Řeknu příklad: když dostanu zakázku udělat dětský kočárek, nejprve ho rozeberu na prvosoučástky a budu zkoumat, jestli musí mít čtyři kola, nebo stačí tři, které funkce jsou nezbytné, a pak tu věc znovu postavím. Řekl bych, že stejně uvažoval Bořek Šípek, u kterého jsem v roce 2007 pracoval.“ Podle designérů v Česku přibývá stále více lidí, kteří dokáží ocenit kvalitní design. „Když to vezmu úplně obecně, nejhezčí spolupráce je s lidmi a firma-

mi, které bazírují na špičkové kvalitě a chtějí skvělé materiály. To je pak celkem jedno, jestli jde o nábytek, sklo nebo třeba lampu. Ale to jsou spíš zakázky z říše snů," říká Michaela. A jak by si designéři představovali svoje bydlení snů? „Myslím, že za mě by to byl vlastnoručně vyrobený srub někde v horách u jezera. Měl jsem v dětství průpravu od svého dědy, se kterým jsem trávil víkendy na chatě v lese. Vysněný dům by měl přinášet radost, která klesá s velikostí a starostmi o údržbu. Paradoxně si dokážu představit i pohodové bydlení v minimalistické betonové kostce s krásným výhledem do krajiny," říká Petr a Michaela dodává: „V tom se asi s Petrem shodneme, chata na horách u jezera je ideál a minimalistické provedení také.“

BOA DESIGN

Designérskou značku BOA, která vznikla v roce 2005, tvoří designéři Petr Mikošek a Michaela Vrátníková. Oba autoři spolupracují na projektech určených pro průmyslovou výrobu v oblasti produktového, módního a interiérového designu. Oba své práce úspěšně vystavovali doma i v zahraničí. Mezi jejich klienty patří například: mmcité, Tilak, Preciosa, Hotel Imperial nebo Lucis. Za stojany na květiny získali v roce 2012 prestižní ocenění Red Dot Design Award.



Pingpongový stůl M48,
foto: Tomáš Mikule



Houpačka SwingOn,
výrobce: mmcité 1, foto: Tomáš Mikule





V oddělení Designu ŠKODA AUTO pracují kreativci více než dvacítky národností, kteří se neobejdou bez pomoci a spolupráce lidí z dalších oblastí firmy, především technického vývoje a výroby. V osmi krocích se vám pokusíme ukázat vznik nového auta od první skici.

8 KROKŮ KE KONCEPTU



1

KRESBA A SKICOVÁNÍ



Na samém začátku zrození studie se designéři zamýšlejí nad základní filozofií a hodnotami, které je třeba vyjádřit. „Zajímá nás, jaký charakter je potřeba vozu vtisknout. Zda dynamický, sportovní, jak velký důraz budeme klást na prostor či funkčnost. Úplně první designové skici vznikají volně, nahrubo. Hlavními pracovními nástroji jsou na počátku jen tužky a papír, některé kontury umocní fix,“ popisuje fázi počátečního hledání výrazu showcaru designér Peter Olah. Je to etapa ujasňování, třibení, dominuje jí emocionalita. Po volných kresbách na papír vznikají na digitálních tabletech první detailnější skici a na svět přicházejí kresby, které napovídají více o celkových proporcích a plochách navrhovaného vozu. Ty návrháři předkládají šéfdesignérovi a představenstvu. Následuje rozkreslení jednotlivých pohledů, vznikají řezy. Hotové kresby jsou podkladem pro virtuální 3D modeláře.

2

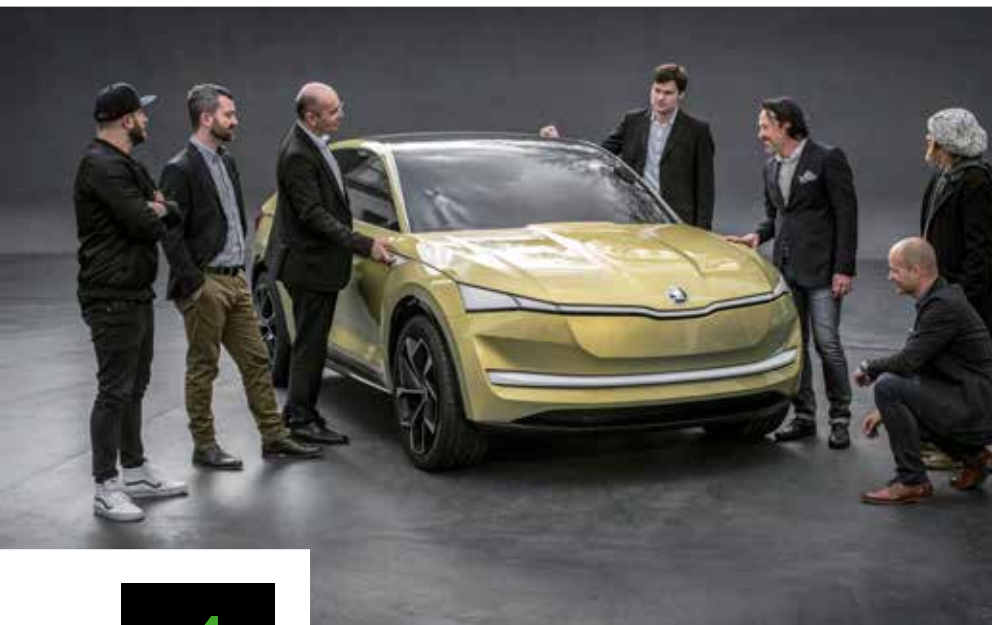
DIGITÁLNÍ DESIGN MODEL

Vize od designérů a konstrukční data se dávají dohromady v tzv. Digitálním design modelu. „Snažíme se ideálně propojit požadavky na estetiku, ergonomii a funkčnost s tím, co je možné technicky vyrobit,“ říká Petr Havlíček, specialista digitálního modelování. Vzniklý 3D model se upravuje v počítači, postupně se přidávají detaily a vše se diskutuje v týmu designérů i techniků. Následně se vyfrézuje hliněný model a nadále se podrobně testuje funkčnost všech navržených částí. Po dalších úpravách vzniká finální digitální model, ve kterém existují všechny díly do nejmenších detailů, jež se dají podle potřeby v počítači dále upravovat. Takto vzniklá finální data pak slouží pro výrobu skutečného auta.



3 HLINĚNÝ MODEL

Po prvních skicách a počítačovém modelování vzniká hliněný model v měřítku 1:1. Modelace pomocí speciální plastelíny patří ke klasickým designérským postupům a dokáže designérům zprostředkovat velmi realistický pohled na vůz. Hlína se zahřívá v peci na 55 až 60 °C, aby byla měkká. Na kovové šasi se nejprve připevní kostura a opěry a poté se začne nanášet rozežhátá hlína v přibližně šesticentimetrové vrstvě. Modeláři spolu s designéry pak vytvoří požadovaný tvar. U menších ploch trvá asi 15 minut, než plastelína začne chladem tvrdnout. Poté se hlína opracovává speciálními nástroji. Stejně tak se modeluje interiér, jen vrstva hlíny je o něco slabší. Modelářská plastelína je hodně těžká a z ní „postavený“ VISION E váží přibližně 2,5 tuny. Povrch hliněných modelů se pak ještě polepuje speciálními fóliemi, aby lépe vynikly všechny tvary a studie dostala lesk. Finální model z plastelíny dostává kabát z autolaku.



4 EXTERIÉR

Čím blíže se dostávají exteriéroví designéři k finálnímu tvaru, tím důležitější je pro ně získat co nejpřesnější představu, jak auto funguje s jednotlivými detaily, nebo v různém prostředí. Zejména u modelů sériových aut je nezbytné vidět tvary na denním světle. „Chceme dělat vozy, které nebudou jen líbivé na první pohled, ale budou nadčasové a stále moderní,“ říká k vnějšímu vzhledu studie VISION E designér Dalibor Pantůček. „Proto jsou všechny linie velmi čisté, jednoduché a mají perfektní proporce.“ Elektrické auto se samozřejmě technicky odlišuje od koncepce vozu se spalovacím motorem, na vnější podobě VISION E o tom ale vypovídá jen přední maska se zakrytou mřížkou chladiče vzduchu, kterou elektrický motor nepotřebuje. Nicméně ani zde nechybějí typické prvky vozů ŠKODA, například bohatě tvarovaná kapota s výrazným 3D logem nebo zadní světla ve tvaru písmene C.



Karl Neuhold
šéfdesignér exteriéru

„Neustále pracujeme na zdokonalování našeho designového jazyka a každý nový projekt je pro nás výzvou posunout silný charakter našich vozů ještě o kus dál. Jedním z klíčů k úspěchu je bezesporu náš mezinárodní tým, který dnes čítá přes 20 národností.“

5

INTERIÉR

Model interiéru se připravuje ve formě sedacího boxu v měřítku 1:1. Designéři si potřebují do prostoru sednout a vše vyzkoušet tak, aby věci správně fungovaly nejen po estetické stránce, ale i z ergonomického hlediska. Postup tvorby modelu je stejný jako v případě exteriéru, jen se zde častěji využívá také 3D tisk a prototypové díly, které se dohromady snaží co nejdříve zachytit dojem, jež má interiér navozovat.

Paralelně s hliněným modelem se dále upravuje koncept v datech a testují další varianty. Plastelinový model interiéru se potahuje speciálními fóliemi imitujícími jednotlivé povrchy. Docílí se tak dojmu skutečného interiéru, model je téměř k nerozeznání od reality.



Norbert Weber

šéfdesignér interiérů

„Při naší práci jsme každý den v kontaktu s nejmodernějšími technologiemi, ať už se jedná o jednotlivé nástroje, které nám pomáhají pracovat efektivněji, nebo materiály a komponenty, díky nimž si můžeme zdokonalovat koncept celého interiéru po estetické i funkční stránce.“



6

SVĚTLA

Světla a sklo – to jsou na automobilu šperky. V případě studie VISION E doslova. Designéři totiž při jejich vytváření spolupracovali s firmou Lasvit, která se specializuje na instalace z českého křišťálu, a pro VISION E dodala řadu skleněných detailů do interiéru i exteriéru, včetně segmentů světel. U VISION E je oproti předchozím konceptům značky ŠKODA nové propojení světel přes širší celé masky s prosvíceným prvky pod hranou kapoty. „Designem světel podtrhujeme charakter showcaru a představujeme vizi našich budoucích modelů. Světelná signatura odkazuje na nové technologie. Sklo a světlo přidává působivé propojení umění a techniky,“ vysvětluje pozadí tvorby světel pro nový showcar Petr Nevřela.

7 BARVY A MATERIÁLY

V týmu Color & Trim, který se stará o materiály použité na sedadlech a interiérových detailech nebo o barvy karoserie, má každý v kompetenci svoji oblast. Někdo je expert na kůži, jiný na textil, interiérové barvy, exteriérové laky, dekorační lišty... Vzájemnou vyladěnost materiálů a barev designéři vizualizují v počítačových programech. Pro praktickou ukázkou využívají malé boxy, výřezy částí vozu, kde se dají jednotlivé komponenty obměňovat. „Vizualizace je hodně důležitá. Díky virtuální realitě si můžeme do vozu sednout a sledovat, jak spolu navržené materiály a barevné kombinace v prostoru kabiny ladí dohromady. To vše pomáhá přinést dobrý výsledek,“ přibližuje Andrea Jensen, vedoucí oddělení Color & Trim.



8 KOORDINACE PROJEKTU – FINÁLNÍ KONCEPT



Vývoj showcaru je oproti vzniku prototypu sériového vozu vždy zrychlenější. „VISION E je průlomové auto s čistě elektrickým pohonem a nebylo tak možné použít žádnou stávající platformu. Vše jsme stavěli od nuly, včetně karoserie, systému otevírání dveří a zadního víka s elektricky ovládanými závěsy,“ zmiňuje některá specifika studie koordinátor projektu Daniel Edr. Osobitá je vnitřní prostornost vozu s hladkou podlahou z dýhy, boční bezrámové dveře, přičemž ty zadní se otevírají v protisměru jízdy. Chybí klasický B-sloupek, při vstupu do vozu se tak rozvine komfort otevřeného prostoru. V průběhu vzniku showcaru se připravují podklady pro rozhodující grémia a představenstvo. „V mé kompetenci je připravit koncept a uvádět v soulad všechny vstupy jednotlivých týmů v Designu,“ dodává Daniel Edr. Práce desítek lidí se tak uzavírá a jejich vize budoucnosti značky ŠKODA se zhmotnila do finální podoby výstavního auta. Ale už teď se v Designu pracuje na dalších modelech...

VISION E

Koncepční studie VISION E ukazuje představu, jak by mohl vypadat čistě elektrický vůz ŠKODA budoucnosti. Automobil s karoserií pětidveřového hatchbacku svojí délkou odpovídá modelu ŠKODA OCTAVIA. Vozidlo s akumulátory uloženými v podlaze dokáže na jedno nabití ujet až 500 km. Každou z náprav pohání jeden elektromotor, celkově mají výkon 225 kW (306 k). Zajímavostí je, že až se podobně koncipovaný sériový model dostane v horizontu pěti a více let do sériové výroby, bude vybaven systémy pro částečně autonomní jízdu.





BODENSEE KLASSIK

Historické vozy ŠKODA opět nechyběly na startu oblíbené rallye veteránů a youngtimerů na břehu Bodamského jezera. Na úpatí Alp bojovaly s nástrahami trati posádky vozů ŠKODA 440 SPARTAK z roku 1957 a FELICIA vyrobené v roce 1961.

Bodamské jezero má auru malebné destinace, kde můžete relaxovat na nekonečných cyklostezkách, půjčit si plachetnici a vydat se do chladných, ale velmi čistých vln, anebo vyrazit autem do okolí, které skýtá nepřehledné množství věcí k vidění a vyzkoušení. Domácí sýrárny, malá vinařství produkující lahodná bílá vína, špičkové gastronomické podniky s cenami vlídnými i poněkud závratnými... Genius loci umocňuje fakt, že největší turistické centrum – město Bregenz – leží na hranici Německa a Rakouska a v těsné blízkosti Švýcarska, jen o kousek dál je Lichtejnštejnsko.

Upřímně řečeno, pokud se přihlásíte na start veteránské rallye Bodensee Klassik, prakticky nic z toho nemáte šanci ani čas vnímat. Tři dny za volantem či v pozici navigátora,

denní etapy dlouhé 250–300 kilometrů včetně alpských silnic, to vše proloženo pětadvaceti měřenými úseky – na posádky zkrátka čeká pořádná porce adrenalinu. Že jde o opojnou záležitost, dokládá fakt, že pořadatelé každý rok registrují výrazný přetlak žadatelů, mezi nimiž si vybírají zhruba 170 účastníků.

Když už jsme u pořadatele, tím je německý časopis Auto Bild, nejprodávanější motoristický titul Evropy. Organizaci rallye, včetně volby trasy, sestavení itineráře i záludných měřených úseků, má na starosti profesionální tým vedený Peterem Göbelem. Šlachovitý chlapík býval „mitfárou“ sedminásobného mistra Německa v rallye Matthiase Kahleho, kterého na Bodensee Klassik máte šanci potkat každý den – ve žluté vestičce pomáhá s hladkým







ŠKODA 440 z roku 1957 má přidavné světlomety i stěrač – takto se na sklonku 50. let vůz účastnil řady sportovních podniků



U Bodamského jezera si rallye veteránů získala velkou oblibu, v centrech měst je konvoj vozů obsypán diváky.

průběhem celé rallye. Oba si nejvíce titulů připsali s vozy ŠKODA OCTAVIA WRC.

A ještě pár slov k systému rallye – veterány samozřejmě nesoutěží v maximální rychlosti, klíčem k výhře je přesnost. Kdo má po třech dnech nejméně trestných bodů, vyhrává. Jak k nim přijít, respektive jak se trestným bodům vyhnout? V daný čas od startu musíte být v cíli etapy, musíte striktně dodržovat pravidla organizátora, kterému překročení povolené rychlosti hlásí i dopravní policie, nesmíte ohrozit či omezit další soutěžící, ale hlavně musíte precizně zvládnout měřené úseky, kterým se trochu nadneseně říká, RZ, tedy rychlostní zkoušky. Příklad? Úsek 130 metrů ujet přesně za 18 sekund. Odchyłka +/- 0,01 s znamená jeden trestný bod. Kvůli této metrice vznikl pojem „setinová rallye“. Start i cíl úseku měří laser nebo tlaková hadice, kterou aktivujete přejetím předními koly, trasa nemusí být vůbec rovná, pořadatelé s oblibou cíl umístí těsně za roh, do nepřehledného místa, v prudkém stoupání (na většině erzet se nesmí ani na okamžik vůz zastavit pod hrozbou přísné penalizace). No a teď si představte, že taková erzeta je složená třeba z pěti samostatně měřených úseků, které jinak končí i začínají, předepsané cílové časy vás nutí neustále měnit rychlost,

do toho musí navigátor sledovat v roadbooku trasu – výjimkou není situace, kdy je na měřeném úseku několik odboček a ta správná bývá zrovna ta nejmenší bez označení, kterou jste v tom kvapíku zrovna minuli. Takže zastavit (500 trestných bodů), couvat a zkusit dohnat ztracený čas a protnout cílový laser v momentě, kdy odpočet na stopkách hlásí nulu...

A k tomu ještě dvě speciality, tajná a supertajná erzeta. Tajnou v roadbooku najdete, ale bez uvedeného cílového času. Ten dostanou posádky až někde na trase úseku. Peter Göbel tím eliminuje výhody soutěžících, kteří se vyzbrojí iPady s instalovanou aplikací, jež ve velké míře odstraňuje riziko chyby měřené spolujezdcem. Jenže když na startu není co do programu zadat, je celá aplikace k ničemu a „počítačová magnáti“ jsou rázem ve stejné pozici jako ti, kdo si měří čas obyčejnými stopkami. A supertajná RZ? Tu v roadbooku nenajdete, objeví se znenadání až na trati, označená vínovými praporky. Délka a čas jsou sice vždy identické (100 m za 15 s), jenže v praxi je to složitější. Pořadatelé s oblibou supertajnou RZ postaví hned za cíl komplikované erzety, složené z více úseků. Spolujezdec je měří třeba na trojici stopek najednou, do toho naviguje – a když už se zdá, že má posádka vše za sebou,



S OKŘÍDLENÝM ŠÍPEM NA RALLYE BODENSEE KLASSIK

Když se řekne rallye, představil jsem si vždy zběsilé průjezdy zatáček driftem, rychlé pokyny navigátora a dlouhonohé krasavice, které drží deštník nad hlavami upocených jezdců. Bodensee byla moje první rallye, které jsem se aktivně účastnil. Cítil jsem se v podstatě připraven, ale teprve na startu jsem polknul naprázdno. Došlo mi, že v rukách nebudu mít jen ten krásný volant, ale i zodpovědnost za výsledek celého našeho týmu. Když mi navigátor Víta Kodým vysvětlil princip erzet, uvědomil jsem si, že taková soutěž je vlastně nádherný způsob, jak dát slavným veteránům život. A jak na start bez obav postavit pár set italských nebo anglických plnokrevníků třeba vedle těch čtyřiceti mladoboleslavských koní našeho SPARTAKA. Je krása být součástí něčeho, v čem nerozhoduje jen síla, ale i um. Nebo v mém případě spíš štěstí začátečníka. Naše 24. místo ze 170 aut mě téměř dojalo. Rozhlédl jsem se po parkovišti. Bublal tu výkvět technologického a designérského vývoje minulého století. Na krátký okamžik jsem se ocitl v době, kdy, jak řekl jeden závodník, „sex byl bezpečný a závodění zatraceně nebezpečné“.

Aleš Vašíček,
reportér televize Nova

objeví se v cíli fialová vlaječka, je tu supertajná! Když už nemáte čím ji změřit, vyplatí se počítat 21-22-23... pěkně nahlas, nevěřili byste, jak přesné stopky nosíme každý z nás v hlavě.

Každý, kdo veteránskou rallye okusí, je lapen navěky. Opojný adrenalin, šance, že jednu poškozenou erzetu máte hned vzápětí šanci si opravit precizní jízdou v další, to vše je fajn, hlavním magnetem je ale fakt, že jste součástí bezvadně fungující akce. Na 170 posádek rychle vytvoří jednotlou partu, všichni si tykají, všichni si pomáhají – bankéři, profesori, herci, novináři, ale i úplně obyčejní účastníci, kteří se odhodlali podobnou rallye vyzkoušet poprvé.

Česká účast v letošním ročníku byla pestrá, tvořily ji dvě privátní posádky Petr Fiala/Soňa Nejedlá na Maserati Indy z roku 1970 a Otakar Chládek s Růženu Baclerovou s nádherným vozem Praga z roku 1938, a dva vozy vyslané

mladoboleslavským ŠKODA Muzeem. S číslem 35 vyrazili na trať novinář a reportér televize Nova Aleš Vašíček, navigovaný Vítězslavem Kodým z tiskového oddělení automobilky, číslo 54 měla na kapotě tyrkysová ŠKODA FELICIA, kterou vedl novinář Pavel Vondráček, navigovaný dalším členem PR týmu ŠKODA Jozefem Balážem.

Že škodovky letos v okolí Bregenzu byly hodně vidět, bylo zásluhou výběru atraktivních aut z továrního muzea, stejně jako díky výkonným posádkám. Dvoubarevný SPARTAK se dokázal v celkovém pořadí umístit na 24. pozici ze 170 startujících, FELICIA byla v cíli na solidním 83. místě. Dojmy pilota SPARTAKU Aleše Vašíčka si můžete přečíst v samostatném boxu – reportáž z jeho účasti pak odvysílala TV Nova v prime time v pořadu Víkend. Pokud vám unikl, stojí za zhlédnutí v archivu TV Nova!



Historii značky ŠKODA je nejlépe ukázat „naživo“ – a k tomu jsou veteránská rallye ideální.

Za tři dny zvládly oba vozy ze ŠKODA Muzea přes 800 km, a to včetně dvou alpských sedel.



SPORTOVNÍ

ŠKODA nedávno kompletně modernizovala modelovou řadu OCTAVIA. Na pozici nejsportovnější varianty nyní stojí OCTAVIA RS 245, která je připravena uspokojit nároky nadšených řidičů. S motorem o výkonu 245 koní, novou převodovkou a specifickým naladěním k tomu má všechny předpoklady.

M Motorsport je automobilovým kořením. Podle toho, jak se s ním zachází, dokáže posílit atraktivitu jinak dobře vyváženého pokrmu. Na základ tohoto koření ale neexistuje univerzální recept. Obecně platí, že je potřeba všechno správně sladit, nechat dlouho povařit, aby se všechny chutě spojily, a pak to všechno na základě zkušeností dochutit.

S motorsportem a sportovně laděnými automobily je to podobné. Základem jsou samozřejmě opravdové zkušenosti ze závodních tratí, a ty ŠKODA zásluhou oddělení motorsportu

a své aktivní účasti v mnoha rallyových šampionátech má. S tímto závodním „kořením“ je potřeba zacházet s citem, protože co zrychlí Jana Kopecského na kilometru o dvě sekundy, nemusí být pro řidiče na běžných silnicích zrovna příjemné. A o to jde. Je totiž důležité zkušenosti ze soutěží vhodně aplikovat na sériovou produkci určenou pro mnohem širší způsoby používání.

Když je řeč o sportovních modelech ŠKODA s doplňkovým označením RS, je zřejmé, že jde o velmi pečlivě navrženou samostatnou skupinu vozů v nabídce modelové řady OCTAVIA. Vezmeme-li v potaz, že modely RS jsou k dispo-

zici jak s karoserií liftback, tak jako kombi, je aktuálně v nabídce značky ŠKODA celkem 14 pečlivě odladených automobilů s různým stupněm „sportovnosti“. Na vrcholu nabídky stojí právě OCTAVIA RS 245, navržená pro nejvíce zážitků za volantem.

VÝKON NENÍ VŠE, ALE...

Oproti předchozímu špičkovému RS modelu došlo u RS 245 ke zvětšení výkonu motoru o 15 koní na označení avizovaných 245 k (180 kW). Samozřejmě že zdrojem výkonu je stále přeplňovaný čtyřválec 2.0 TSI, ale v nej-

Vnější přední kolo se zakousne do asfaltu a RS 245 vykrouží zatáčku.



KOŘENÍ

novější verzi prošel mnoha úpravami, které navýšily nejen jeho sílu, ale také přiosťřily reakce a zlepšily hospodárnost. S motorem jsou velmi dobře sladěné i další součásti hnacího ústrojí. Řeč je o převodovkách a především o aktivním diferenciálu VAQ.

Jeho přínos je pro přenos výkonu zásadní při intenzivnější akceleraci. Protože umí na základě pokynů stabilizačního systému „spojit“ obě hnaná kola, dokáže zamezit případnému prokluzu kola s menší přilnavostí. Tím je přenos výkonu motoru na silnici účinnější. Nejvíce je rozdíl patrný při sportovním stylu jízdy, na silnicích s kluzkým povrchem nebo měnící se trakci. Z pohledu emocí řidič vnímá hlavně intenzivní odhodlanost modelu RS 245 následovat směr vytýčený natočením volantu. Máte pocit, jako když se přední kolo na vnějším okraji zatáčky doslova zakousne do asfaltu a vykrouží požadovaný oblouk.



Stejně jako dříve, i nyní jsou k dispozici dva druhy převodovek. Základní výbavou je přesná šestistupňová manuální převodovka, novinkou je ale automaticky řadící dvouspojková převodovka DSG se sedmi převodovými stupni. Nejenže má o jeden stupeň více než dříve, ale je také lehčí a pohotověji řadí. Toho si všimnete nejen na běžných silnicích, ale také na závodním okruhu, na nějž se nemusíte bát vyrazit. K dispozici je samozřejmě možnost





ŠKODA OCTAVIA RS 245

Motor	přepíňovaný zážehový čtyřválec 2.0 TSI
Výkon	180 kW (245 kJ) / 5000–6700 min ⁻¹
Točivý moment	370 Nm/1600–4300 min ⁻¹
Převodovka	6M/7DSG
Zrychlení 0–100 km/h	6,6/6,4 s
Největší rychlost	250/250 km/h
Komb. spotřeba	6,6/6,3 l/100 km
Emise CO ₂	150/146 g/km
6M – šestistupňová manuální převodovka; 7DSG – sedmistupňová dvouspojková automatická převodovka	

Vznikl skvěle fungující celek s neobyčejně širokým spektrem vlastností.

manuálního řazení pomocí páček na volantu nebo pohyby voliče převodovky, nicméně v automatickém režimu se vhodně přizpůsobuje zvolenému jízdnímu režimu.

JEZDÍ PODLE CHUTI

Právě možnost volby některého z nastavení je pro chování modelu RS 245 velmi důležitá. V komfortním nebo „eco“ módu dokáže být příjemným komfortním vozem pro každodenní cestování, který neobtěžuje tvrdostí, škrábáním motoru nebo hlukem.

Když na to ale přijde, stačí zvolit nastavení Sport a objevíte další vrstvu tohoto stroje – tu správnou, kterou od vozu s písmeny RS v názvu očekáváte. OCTAVIA RS 245 ztuhne jak na podvozku, tak ve volantu. Motor začne reagovat mnohem intenzivněji a vy máte pocit, že k jeho pobídnutí stačí snad jen centimetr pohybu plynového pedálu. Spolu se speciálně nalaďeným výfukem se vám při akceleraci odvědí jadrným zvukem, který je kombinací zlověstného dunění a mocného syčení. Jednotlivé parametry si navíc můžete nastavit

v režimu Individual. Výsledný mix se tak dokáže přizpůsobit jak konkrétní silnici, tak náladě řidiče.

V každém případě se z modelu OCTAVIA RS 245 stane dravec, který vám zásluhou speciálně nalaďeného a o 15 mm sníženého podvozku nabídnou mimořádnou dávku řídicích vášní a zábavy za volantem. Skoro se ani nechce věřit, že jde o jeden a ten samý vůz, s nímž jste se ráno proplétali městem za pracovními povinnostmi nebo o víkendu převezli rodinu na druhý konec republiky. Právě tato dvojjakost vlastností je ideální ukázkou toho, že ŠKODA u verze RS 245 dokázala nejen vyrobit vhodné koření pro jednoznačně více sportovnosti, ale také ho použít v takovém množství, že nevznikl jednoúčelový stroj, ale skvěle fungující celek s neobyčejně širokým spektrem vlastností.

MODERNIZACE

ŠKODA OCTAVIA RS 245 se vyznačuje osobitým designem ostatních verzí této modelové řady. Verze RS mají specificky tvarované přední nárazník s výraznějšími nasávacími otvory, podtrhující jejich sportovní charakter. Provedení RS 245 k tomu navíc přidává leskle černý rámeček typické masky chladiče, kryty vnějších zpětných zrcátek a spoiler na zádi. Standardem jsou výrazná 19" kola ve dvoubarevném provedení. Uvnitř se verze RS 245 odlišuje sportovními, výrazně tvarovanými sedadly čalouněnými Alcantarou. I když je OCTAVIA RS 245 nejsportovnější verzí řady OCTAVIA, je standardně nebo volitelně vybavena ucelenou paletou komfortních a bezpečnostních asistenčních systémů, stejně jako nejvyspělejšími infotainmentovými systémy známými z ostatních provedení modelu OCTAVIA.



NAJEĎTE NA VÝHODNÝ SERVISNÍ PROGRAM

Se Šekovou knížkou ušetříte až 20 %
za servis, díly i příslušenství.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Máte vůz ŠKODA starý 4 nebo více let? Chcete ušetřit peníze při provedení opravy nebo výměně opotřebovaných dílů? Pak je právě Vám určena šeková knížka plná slev, která obsahuje kupony s 20% slevou na materiál i práci u nejběžnějších oprav a řadu dalších výhod pro Vás.

Pokud Šekovou knížku ještě nemáte, je pro Vás zdarma připravena u Vašeho autorizovaného servisního partnera ŠKODA.

 **ŠKODA** Service

sekova-knizka.cz

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

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

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

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

LÉPE UŽ TO NEJDE

Sezona 2017 je pro ŠKODA Motorsport nejlepší v její historii. ŠKODA FABIA R5 vyhrála každou rally, do níž nastoupila. A to jak v Mistrovství světa v rally WRC 2, tak v domácím mistrovství (MČR) i na druhé straně světa v Asijsko-pacifickém šampionátu (APRC). Položili jsme čtyři otázky šéfovi týmu Michalu Hrabánkovi i dvojici továrních pilotů Janu Kopeckému (CZ) a Pontusi Tidemandovi (S).





Michal Hrabánek
šéf týmu
ŠKODA Motorsport



Pontus Tidemand
tovární pilot
ŠKODA Motorsport



Jan Kopecký
tovární pilot
ŠKODA Motorsport

Jak hodnotíte letošní sezonu světového šampionátu WRC 2?

Je to velmi dramatická sezona. M-Sport nasadil od počátku sezony dvojici vozů Ford Fiesta R5. Další konkurenci tvoří silní místní piloti i vozy R5 značek Citroën, Peugeot a Hyundai. I tak ale máme vynikající sezonu, vyhráli jsme totiž všech sedm letošních rally* a Pontus Tidemand vede šampionát WRC 2.

Co stojí za těmito úspěchy?

Máme skvělé piloty. Pontus Tidemand vyhrál čtyři podniky, hostující Andreas Mikkelsen dva a Jan Kopecký si zajistil suverénní vítězství v Italské rally. Zasluhou tovární účasti ve WRC 2 náš vůz neustále vyvíjíme. Díky tomu je FABIA R5 aktuálně nejlepším vozem kategorie R5.

Jaká je nejsilnější stránka vozů ŠKODA FABIA R5?

ŠKODA FABIA R5 je rychlá na každém povrchu a v každém typu rally a navíc se vyznačuje značnou odolností a spolehlivostí.

Jak se rozvíjí zákaznický program s vozy ŠKODA FABIA R5? Kolik vozů jste vyrobili?

Do dnešního dne jsme po celém světě prodali více než 140 vozů*. Naše tovární účast ve WRC 2 nám pomáhá s vývojem vozu a získáváním přímé zpětné vazby od zákazníků. To vše nám pomáhá vytvořit pro naše klienty špičkový závodní vůz kategorie R5.

Jak jste spokojený s letošní závodní sezonou?

Letošní sezona pro mě nemohla být lepší. Čtyři vítězství ze čtyř účastí ve WRC 2 je maximum, čeho lze dosáhnout. Na konci sezony se počítá šest nejlepších výsledků ze sedmi rally. To znamená, že aktuálně mám velmi dobrou pozici k vítězství v celém šampionátu.

Jaká letošní soutěž vás nejvíce bavila a proč? A jaká byla pro vás naopak nejnáročnější?

Mým jasným favoritem je má domácí Švédská rally. Jízda naplno po ledu s pneumatikami s hřeby je ve voze ŠKODA FABIA R5 skutečně fantastickým zážitkem. Rychlé zkoušky jsou ryzím potěšením z jízdy. Náročnou soutěží pro mě byla Argentina, ale potom, co soupeři odpadli kvůli nehodám nebo různým technickým problémům, jsem měl nakonec v čele své kategorie značný náskok. Soustředil jsem se na to, abych předcházel všem rizikům a dovezl auto do cíle v jednom kuse.

Jaký je váš cíl pro letošní sezonu?

Samozřejmě chci vyhrát šampionát WRC 2.

Co se vám nejvíce líbí na voze ŠKODA FABIA R5?

Automobil je velmi spolehlivý, rychlý a také jeho obratnost je vynikající. Je velké potěšení řídit tak dobrý rallyový vůz.

Jak jste spokojený s letošní závodní sezonou?

V českém šampionátu jsem doposud* vyhrál všechny rally. Skvělé bylo také řízení vozu ŠKODA FABIA R5 ve WRC 2 na Rallye Monte Carlo a na Korsice, a hlavně vítězství na Italské rally na Sardinii.

Jaká letošní soutěž vás nejvíce bavila a proč? A jaká byla pro vás naopak nejnáročnější?

Moc jsem si užíval jízdu na šotolinovém povrchu a vítězství v kategorii WRC 2 na Italské rally na Sardinii. Nejnáročnějším podnikem pro mě byla Francouzská rally na Korsice, při níž jsem měl poruchu posilovače řízení a musel jsem celý den jet bez něj. To bylo opravdu těžké.

Jaký je váš cíl pro letošní sezonu?

Mým cílem je vítězství v českém šampionátu (MČR) potřetí v řadě za sebou a také bych rád ukázal své schopnosti ve světovém šampionátu WRC 2.

Co se vám nejvíce líbí na voze ŠKODA FABIA R5?

Je neskutečné, jak je tohle auto pevné a spolehlivé. Protože jsem součástí týmu, který vůz ŠKODA FABIA R5 vyvíjel, jsem hrdý na to, že se podařilo postavit suverénně nejlepší vůz kategorie R5.

ŠKODOVKY NA POŠTOVNÍCH ZNÁMKÁCH

Václav Zapadlík patří v současné době mezi nejuznávanější malíře a výtvarníky na světě, kteří se věnují motoristické tematice. Jeho obrazy či kresby historických automobilů a motocyklů jsou skutečně mistrné a obdivují je lidé nejen v Evropě, ale i v Severní Americe.

Jeho výtvarné práce mají celou řadu podob, od jednoduchých pérovek, přes lavírované tuše až po akvarely a olejomalby. Všechny jsou zpracované s obdivuhodnou elegancí a šarmem a přímo z nich vyvěrá autorův neskutečný cit pro technické detaily a proporce. Jistě ne náhodou kdosi označil jeho práce za fotorealistické. Nutno podotknout, že celosvětový úspěch Zapadlíkovy tvorby pramení i z jeho bohatých odborných znalostí a praktických zkušeností z konstrukce automobilových karoserií. Před několika lety oslovila pana Zapadlíka Česká pošta a požádala ho, aby pro ni vytvořil několik výtvarných návrhů na poštovní známky.

„Ani chvíli jsem neváhal, byla to pro mě výzva, návrhy na poštovní známky jsem nikdy nedělal, a tak jsem se s chutí pustil do první série šesti známek, na nichž jsem tenkrát ztvárnil své oblíbené modely, mimo jiné Duesenberg SJ, Bugatti Royale 49 či Isotta Fraschini Tipo 8A,“ vzpomíná autor. Známky byly uvedeny do oběhu v září roku 2012 a vyšly i v takzvaném sešitkovém vydání pod názvem SVĚTOVÁ AUTA, které je dodnes vyhledávaným artiklem domácích i světových filatelistů.

Spolupráce s Českou poštou se od tohoto okamžiku začala rychle rozvíjet. „Pro rok 2013 jsem dostal zakázku na dvě známky s tematikou dopravních prostředků a další sérii automobilových známek, které měly být věnovány

domácí produkci. Rozhodl jsem se pro značku ŠKODA, už jenom proto, že jsem mohl zachytit majestátní modely ŠKODA 860 a 645, navíc na obálce tolik oblíbeného sešitkového vydání s názvem ČESKÁ AUTA ŠKODA jsem vedle sebe mohl vyobrazit další historické milníky mladoboleslavské automobilky – voituru Laurin & Klement B, limuzínu-landaulet ŠKODA 6R a phaeton Laurin & Klement ŠKODA 110.“ V roce 2014 vydala Česká pošta druhý sešitek věnovaný automobilům ŠKODA, jehož součástí byly dvě známky s modely ŠKODA Superb 3000 a ŠKODA Popular Monte Carlo. Emise známek byla doplněna dvěma obálkami prvního dne vydání FDC s působivými Zapadlíkovými perokres-





bami a výtvarně zajímavými razítky. Předloni pan Zapadlík graficky ztvárnil v pořadí již třetí sérii známek s tematikou vozů ŠKODA. Tentokrát se věnoval poválečné produkci automobilky, konkrétně se jednalo o modely ŠKODA RAPID 1500 z roku 1947 a ŠKODA 1201 z roku 1955. Ústředním motivem obálky sešitkového vydání byl pak model SUPERB z roku 1949.

Do dnešního dne pan Zapadlík pro Českou poštu vytvořil více než dvacet návrhů poštovních známek a dopisnic a doufejme, že bude v této tvorbě i nadále pokračovat. Dokážeme si totiž docela dobře představit poštovní známky s modely SPARTAK, FELICIA či OCTAVIA z padesátých let minulého století.





INOVACE

I TRADIČNÍ SILNÉ STRÁNKY

Modely RAPID a RAPID SPACEBACK prošly modernizací, která přinesla nejen na první pohled viditelný svěží design, ale také významné změny v interiéru, ve výbavě a pod kapotou. Mezi zásadní novinky patří například nasazení moderních přeplňovaných motorů 1.0 TSI či online infotainmentových systémů včetně WLAN-hotspotu a nouzového volání.

Nejnovější modernizované modely ŠKODA RAPID a RAPID SPACEBACK byly představeny na mezinárodním autosalonu v Ženevě a již nedlouho poté začal předprodej na domácím trhu. Modelová řada RAPID tím vstoupila do další fáze svého působení v moderní historii značky ŠKODA. Název RAPID nicméně nenesou jen aktuální modely a jejich bezprostřední předchůdci představení v roce 2012 (RAPID), respektive 2013 (RAPID SPACEBACK), jeho historie je mnohem delší. Dalšími vozy, nesoucími toto označení, byla sportovní dvoudveřová kupé ŠKODA 743 a 747 založená na modelu ŠKODA 130, respektive 135. Modely RAPID 130, 135 a 136 se

společně s vozem Garde vyráběly mezi lety 1981 a 1990 v závodech v Kvasinách a Bratislavě. Nicméně původ modelového označení RAPID je třeba hledat ještě mnohem hlouběji v minulosti. V letech 1934–1947 pod tímto označením vyjžděla z bran mladoboleslavského závodu řada elegantních a praktických osobních vozů robustní konstrukce. S ideovým předchůdcem současného modelu RAPID objel v roce 1936 český podnikatel, dobrodruh a světoběžník Břetislav Jan Procházka-Dubé celou zeměkouli. Možná nevědomky tak položil základ globálnímu úspěchu modelu, který se aktuálně prodává na více než 70 trzích, od roku 2012 se po celém světě prodalo takřka 800 000 vozů RAPID a RAPID SPACEBACK.





Nová generace infotainmentových systémů se dokáže účinně propojit s různými typy chytrých telefonů.



Nové jsou dekorační lišty, přístroje i ovládání klimatizace

NOVÝ DESIGN A SVĚTELNÁ TECHNIKA

Designové modernizace modelové řady RAPID jsou zvláště výrazné na předí. Tenká chromovaná lišta v novém předním nárazníku, dodávaná sériově od verze Style, spojuje nová mlhová světla a přední partii díky tomu působí opticky širším dojmem. Zatmavená krycí skla zadních světel dávají vozu nádech sportovní elegance, v jejich vnitřní grafice se uplatňuje typický motiv písmena C. Karosářská verze liftback má navíc již od základní výbavy zadní světla osazená LED technologií.

Výrazným poznávacím znakem modernizovaného modelu jsou nová, na přání dodávaná LED světla pro denní svícení, přemístěná nově do hlavního světlometu ve formě světelného pásu s integrovanou funkcí směrového světla. V předních světlometech mohou nově být bi-xenonové výbojky s na přání dodávaným asistentem dálkových světel, který zajišťuje optimální osvětlení silnice za všech situací. Ve tmě a od rychlosti 60 km/h výše rozeznává kamera vozy jedoucí vpředu ve stejném směru jízdy a také protijedoucí vozy a na základě těchto údajů systém samočinně přepíná dálkové a potkávací světlo.

Nabídku doplňuje Light Assistant, který při zapnutém zapalování aktivuje denní svícení. Senzor pak trvale vyhodnocuje světelné poměry a v případě potřeby automaticky zapne potkávací světla.

Poznávacím znamením modernizovaného modelu ŠKODA RAPID SPACEBACK je ve vybraných verzích i nadále prodloužené sklo pátých dveří. Boční pohled u obou modelů charakterizuje dlouhý rozvor zajišťující rozměrný prostor pro posádku, výrazná silueta a ostrá tornádo linie, která na bocích rozehrává hru světla a stínů. Eleganční profil doplňuje šestice nových designů kol; patnáctipalcová COSTA, šestnáctipalcová EVORA (stříbrná) a VIGO (stříbrná/černá metalická) a sedmáctipalcová TRIUS (stříbrná), CLUBBER (stříbrná) a TORINO (leštěná černá). Dále v nabídce zůstávají patnáctipalcová kola DENTO, MATO a MATONE i sedmáctipalcová kola CAMELOT a SAVIO. Kola jsou k dispozici i v rámci ŠKODA Originálního příslušenství.



PRO POSÁDKU MAXIMUM

Také v interiéru nabízejí vylepšené modely ŠKODA RAPID a ŠKODA RAPID SPACEBACK mnoho designových a funkčních změn. Nezměněna zůstává bezkonkurenční prostorovost pro posádku i zavazadla. Nové jsou však například dekorační lišty, přepracovány byly kromě toho výdechy v palubní desce, přístroje před řidičem a ovládání manuální klimatizace.

Cestující ve vylepšených vozech ŠKODA RAPID a ŠKODA RAPID SPACEBACK mohou být vždy online s pomocí WLAN hotspotu (s navigačním infotainment systémem Amundsen), významnou novinkou jsou také služby ŠKODA CONNECT, tedy Infotainment Online a Care Connect. Modely řady RAPID tak nově umožňují například automatické tísňové volání (tzv. eCall), které po aktivaci zádržného systému zajistí samočinné spojení s ústřednou tísňového volání, možnost stiskem jediného tlačítka kontaktovat linku pomoci při poruše, která také

případně zajistí zodpovězení technických dotazů k vozu a proaktivní servis. Pomocí aplikace ŠKODA Connect App si může řidič na chytrém telefonu kdykoliv na dálku prohlížet informace o vozidle, zkontrolovat zavření oken, dveří nebo střešního okna či zbývající zásobu pohonných hmot. Navíc lze posílat do vozu cíle navigace, nebo si na chytrém telefonu nechat zobrazit aktuální parkovací polohu vozidla. S rozhraním SmartLink+ je navíc možné používat aplikace z telefonu na displeji vozu. Zadní cestující mohou mít nově k dispozici dva USB porty pro dobíjení smart zařízení.

ASISTENTY A SIMPLY CLEVER ŘEŠENÍ

Nabídka asistenčních a bezpečnostních systémů modelů řady RAPID je opravdu rozsáhlá, již v základní výbavě je např. elektronická kontrola stabilizace ESC a stálá kontrola tlaku vzduchu v pneumatikách, multikolizní brzda či program pro stabilizaci přívěsu, pakliže je vůz vybaven tažným zařízením, nebo přípravou pro něj. Posádka je vždy chráněna mj. celkem šesti airbagy (čelními, bočními a hlavovými), nabídku doplňují moderní asistenční systémy jako rozpoznání únavy a Front Assist včetně funkce nouzového brzdění. O pohodlí a bezpečnost se stará signalizace vzdálenosti při parkování vpředu a vzadu. Uživatelský komfort může dále rozšířit bezklíčový systém pro přístup do vozu a startování motoru KESSY. Seznam tradičních i nových, a pro značku ŠKODA typických chytrých detailů čítá položky, jakými jsou škrabka na led ve víčku palivové nádrže, oboustranná podložka do zavazadlového prostoru, držák pro výstražnou vestu pod sedadlem řidiče, deštník ve schránce pod sedadlem spolujezdce, přenosný odpadkový koš, USB zásuvka a držák multimédií ve střední konzole nebo držák lístků na předním skle.

DYNAMICKÉ A EFEKTIVNÍ MOTORY

V rámci modernizace byly modely ŠKODA RAPID a ŠKODA RAPID SPACEBACK poprvé osazeny litrovým přeplňovaným zážehovým motorem TSI. Moderní tříválcový motor je dostupný ve dvou výkonových verzích. O zpracovaných technologiích nových jednotek 1.0 TSI se více dozvíte na stranách 40 a 41 tohoto vydání ŠKODA Magazínu.

Vedle obou motorů 1,0 TSI jsou pro vozy ŠKODA RAPID a ŠKODA RAPID SPACEBACK nabízeny další tři pohonné jednotky. Všechny agregáty plní emisní normu EU 6, jsou osazeny inteligentním alternátorem s rekupeřací brzděné energie a systémem Start-Stop.



ŠKODA RAPID SPACEBACK je klasicky navržený pětidveřový hatchback s vyváženými proporcemi a příkladnou prostorností. Velmi elegantně působí směrem dolů protažené zadní okno pátých dveří, které je k dispozici pro výše vybavené verze.



ŠKODA RAPID

Motor	Výkon	Maximální rychlost	Zrychlení 0-100 km/h	Kombinovaná spotřeba	Emise CO ₂
1,0 TSI	70 kW (95 k)	187 km/h	11,0 s	4,5 l/100 km	103 g/km
1,0 TSI	81 kW (110 k)	200 km/h	9,8 s	4,6 l/100 km	106 g/km
1,4 TSI	92 kW (125 k)	208 km/h	9,0 s	4,9 l/100 km	115 g/km
1,4 TDI	66 kW (90 k)	185 km/h	11,7 s	4,0 l/100 km	105 g/km
1,6 TDI	85 kW (116 k)	201 km/h	10,0 s	4,2 l/100 km	109 g/km

ŠKODA RAPID SPACEBACK

Motor	Výkon	Maximální rychlost	Zrychlení 0-100 km/h	Kombinovaná spotřeba	Emise CO ₂
1,0 TSI	70 kW (95 k)	184 km/h	11,0 s	4,5 l/100 km	103 g/km
1,0 TSI	81 kW (110 k)	198 km/h	9,8 s	4,6 l/100 km	106 g/km
1,4 TSI	92 kW (125 k)	205 km/h	8,9 s	4,9 l/100 km	115 g/km
1,4 TDI	66 kW (90 k)	183 km/h	11,6 s	4,0 l/100 km	105 g/km
1,6 TDI	85 kW (116 k)	198 km/h	9,9 s	4,2 l/100 km	109 g/km

VÝKONNÝ A ÚSPORNÝ

Nový motor 1.0 TSI je komplexně navržený moderní tříválcový agregát, který se vyznačuje celou řadou inovativních konstrukčních řešení pro snížení spotřeby a hmotnosti při zachování vynikajících výkonových parametrů a dlouhé životnosti.

V konstrukci moderních vozů je jedním ze zásadních faktorů co nejnižší hmotnost, dvojnásob to však platí pro motory. Nejen proto, že motor je jednou z nejtěžších částí vozu, ale také proto, že obsahuje celou řadu rotujících i jinak se pohybujících součástí. Nízká hmotnost, minimalizace vnitřního tření a ztrát i co nejmenší rozměry pro zástavbu byly hlavními úkoly konstruktérů zcela nového tříválcového motoru 1.0 TSI. Výsledkem je kompaktní konstrukce s maximálním využitím hliníkových slitin, která umožnila konstruktérům dosáhnout normované hmotnosti motoru jen 93 kg, tedy o cca 10 kg méně, než dosud používaný motor 1.2 TSI se srovnatelným výkonem.

Velmi inovativním způsobem je řešeno vyvážení motoru, které umožňuje se efektivně obejít bez relativně těžké vyvažovací hřídele, která je u běžných tříválců obvyklá. Variabilní čerpadlo oleje, přímé vstřikování s tlakem až 250 barů, turbodmychadlo s elektrickým ovládáním plnicího tlaku (až 1,6 baru) a velice propracované řízení teploty i kompaktní sací soustava s integrovaným mezichladičem stlačeného vzduchu zajišťují maximální uživatelskou přívětivost ve všech režimech použití i vysoce efektivní hospodaření s palivem.

Nový agregát, vyráběný v Mladé Boleslavi, je určen pro modely ŠKODA FABIA, RAPID a RAPID SPACEBACK, OCTAVIA i OCTAVIA COMBI a KAROQ. Motor 1,0 TSI je aktuálně nabízen ve spojení s pěti- i šesti-
stupňovou manuální převodovkou a sedmi-
stupňovou automatickou dvouspojkovou převodovkou DSG. Moderní motor pokrývá podle provedení výkonové spektrum od 70 do 85 kW.

BLOK VÁLCŮ

Blok válců je tvořen hliníkovým tlakovým odlítkem s otevřeným chladičím prostorem, který umožňuje lepší odvod tepla z nejméně zatěžované horní části válců, což zajišťuje například dlouhou životnost pístních kroužků. Vložky válců z šedé litiny dodávají bloku mimo jiné vysokou tuhost. Technologie tlakového lití hliníku má v Mladé Boleslavi unikátně dlouhou, takřka pětapadesátiletou tradici, slévárna ročně zpracuje přes 20 000 tun hliníkových slitin.

KOMPAKTNÍ KONSTRUKCE

Moderní tříválcový agregát je navržen velmi kompaktně. Systém plnění motoru se vyznačuje velmi krátkým sacím traktem s vodním mezichladičem stlačeného vzduchu integrovaným v komoře sání. Toto řešení spolu s elektricky regulovanou klapkou řídicí plnicí tlak turbodmychadla zaručuje taktéž velmi rychlé reakce motoru na pohyby plynového pedálu.



VYVÁŽENÍ MOTORU

Tuhá konstrukce motoru, lehký klikový mechanismus, příčná zástavba jednotky a promyšlená konstrukce tlumiče kmitů a setrvačnicku umožňují vynechat vyvažovací hřídel. Tlumič kmitů i setrvačnicku jsou cíleně opatřeny nevyváženostmi specifickými pro konkrétní modelovou řadu. Absence vyvažovací hřídele šetří hmotnost a vnitřní tření, a tím zajišťuje efektivnější provoz.

PLYNULE REGULOVATELNÉ OLEJOVÉ ČERPADLO

Lopatkové čerpadlo s měnitelnou excentricitou na klikové hřídeli. Za běžných provozních podmínek lze tlak oleje regulovat v rozmezí 1–4 bary v závislosti na potřebách ložisek, požadavcích na chlazení pístů, nastavovacích váček atd. Tlak oleje je snímán senzorem, k regulaci pak dochází prostřednictvím elektromagnetického ventilu. Snížení ztrát z čerpání oleje umožňuje redukovat spotřebu paliva.



VSTŘIKOVÁNÍ

Palivo je do válců vstřikováno pod tlakem až 250 barů, přičemž systém pracuje s vícenásobným vstřikem a umožňuje v případě potřeby až tři vstřiky na cyklus. To společně s pečlivě navrženým tvarem paprsku vstřikovaného paliva zajišťuje optimální tvorbu směsi ve všech oblastech zatížení a otáček.

TURBODMYCHADLO

Konstrukční řešení přeplňování motoru 1.0 TSI s vysokotlakým turbodmychadlem (až 1,6 baru) a rychle reagujícím elektrickým ovladačem klapky regulace plnicího tlaku zaručuje mimo jiné rychlé reakce a vysoký točivý moment při nízkých otáčkách motoru.



VÝFUKOVÉ VENTILY PLNĚNÉ SODÍKEM

Technologie dutých a sodíkem plněných ventilů se uplatňuje v motorsportu a u vysokovýkonných motorů. Plnění sodíkem zamezuje tepelnému přetížení ventilů a umožňuje motoru pracovat při vyšších teplotách výfukových plynů. Hmotnost dutého ventilu je o 3 g nižší v porovnání s plným ventilem.



VĚŘÍM V DOBRO V ČLOVĚKU

Pochází z fotografické rodiny, přesto s vlastní tvorbou dlouho otálel. A když se před pěti lety chopil fotoaparátu, záliba se rychle změnila v posedlost a stala se věc nevídaná: Michael Hanke po několika úspěších v soutěži Czech Press Photo letos získal druhé místo v nejprestižnější světové fotografické soutěži World Press Photo.



„Taneční zábavy seniorů“



„Den na dostizích“



„Letecký den“

Profesionálním fotografem jste relativně chvilku – a podařilo se vám něco, co málokterému Čechovi, můžete se honosit druhým místem ve World Press Photo. Co tomu sám říkáte?

Nemohu začít jinak než konstatováním, že si tohoto prestižního ocenění velice vážím. O to více, že fotím teprve pátým rokem. Tohle je možná i z pohledu samotné soutěže docela unikátní, získat cenu takto rychle. Je to pro mne velká motivace a především závazek do další tvorby. Uvědomuju si, že teď budu odbornou i laickou veřejností více sledován, ale udělám všechno pro to, abych zůstal svůj.

Čím porotu vaše snímky dětských šachistů upoutaly?

Nedokážu objektivně říct, co konkrétně porotu zaujalo, protože hodnocení je anonymní. Věřím nicméně, že spíš než jedna nebo dvě konkrétní fotografie to byl celý soubor deseti fotografií, které jsem se snažil poskládat do jednoho příběhu tak, aby se u něho divák ani na okamžik nenudil a nechal se zcela vtáhnout do emocemi nabitě atmosféry dětských šachových turnajů.

Jak vám tento úspěch změnil život? Máte třeba nějaké nabídky na spolupráci od fotoagentur? A vzal byste něco takového?

Použiji nyní šachový termín a řeknu, že já v zásadě vůbec nechci, aby mi tento úspěch udělal „rošádu“ v mém životě. Byl jsem s tím, jaký žiji

Já v zásadě vůbec nechci, aby mi úspěch v soutěži World Press Photo udělal „rošádu“ v životě.

život, spokojený již před World Press Photo, takže nevidím žádný důvod, proč bych měl usilovat o nějakou větší změnu. Jsem na sebe v životě už tak relativně dost přísný a zároveň upřímný, takže pokud mám pocit, že něco v životě dělám špatně, že bych měl udělat změnu, tak ji udělám bez ohledu na to, jestli mám na

víc tu či onu cenu. Určitě je myslím z tohoto pohledu dobře, že už mi není 25 let, ale ještě o dalších 20 navíc, a že už jsem v životě něco prožil a že se dokáži nad to všechno tak nějak povznést a dívat s potřebným nadhledem.

Není vám líto, že jste třeba nezačal fotit už v těch pětadvaceti?

Rozhodně není. Tehdy by ze mne padaly pravděpodobně jen samé ploché, i když možná líbivé fotografie. A to je hrozně málo. Jako nechávám dozrát své vlastní fotografie, než se rozhodnu je zveřejnit, tak jsem musel dozrát i já sám, než jsem se rozhodl začít fotografovat s profesionálními ambicemi.

Ruský fotograf Sergej Maximišin tvrdí, že největší exotika je pro něj Rusko, že nemusí létat na druhou půlku zeměkoule, aby vyfotil něco, co ho fascinuje. Máte podobný názor? Je pro vás taky Česko dostatečně fascinující?

Ano, naprosto s ním souhlasím. Fotografický žánr, na který se zaměřuji, tedy humanistický dokument, podle mého hlubokého přesvědčení můžete dělat nejlíp jedině doma, v prostředí, které důvěrně znáte.



„Letecký den“



Ono se to ve vaší práci odráží, vybíráte si lokální témata: zábavy, spolky, slavnosti. Jste vlastenec? Líbí se vám ta sounáležitost a určité „čecháčkovství“, nebo to pozorujete s odstupem?

Řekl bych, že od všeho tak trochu. Snažím se pořizovat takové fotografie, které nebudou povrchní a v nichž bude možné i s odstupem času nacházet stále něco nového. Mám rád, když je ve fotce více přísad – trochu toho ryze českého člověčenství, trochu humoru, ironie, banality, třeba i kýčovitosti, ale hlavně v těch fotkách musí být kus srdce, jde to z nich poznat.

Vyprávěl jste mi, že jste začal fotit s docela obyčejnou fotografickou výbavou, už jste vyměnil arzenál za superkvalitní a superdrahé přístroje?

Dosud jsem si vystačil jen s tímto jedním foťá-

kem. Fujifilm X100 byl před pěti lety prvním modelem z řady „X“ a od té doby pochopitelně výrobce uvedl na trh řadu technicky dokonalejších modelů. Já jsem se ale s tímto prvním modelem šzil už natolik, že jsem dosud neměl to srdce ho opustit. Zním jeho přednosti i slabiny a naučil jsem se s nimi dokonale žít.

Necháváte svoje soubory zrát a hodně vybíráte. Máte na to dost trpělivosti? Nešíje to s vámi, abyste hledal nová témata a poznával nové světy?

Máte pravdu, že kladu značný důraz na to, které fotografie se rozhodnu publikovat a které nikoli. Nějaký čas se na fotografie dívám a nechávám je na sebe působit. Říká se, že fotograf je tak dobrý, jak dobrá je jeho nejslabší fotka. Jsem přesvědčený, že i ve fotografii platí, že méně je někdy více.



„Den na dostizích“

MICHAEL HANKE (45)



Vystudoval informační technologii na Vysoké škole ekonomické v Praze, fotografování se začal věnovat až ve svých 40 letech. Publikoval černobílé fotografické soubory z dětských

šachových turnajů, tanečních zábav seniorů, leteckých dnů a barevný soubor ze zákulisí cirkusu. Fotí na digitální fotoaparát Fujifilm a objektiv s pevným ohniskem. K tvorbě si vybírá události v blízkosti svého domova, podle svých slov nejždá „za fotkou“ jel 30 kilometrů. Byl několikrát oceněn v soutěži Czech Press Photo, jeho soubor z dětských šachových turnajů skončil druhý v kategorii Sport v soutěži World Press Photo. Je synem fotografa Jiřího Hankeho a fotografky Jiřiny Hankeové.

Hlásíte se k odkazu velkých osobností humanistické fotografie. Je podle vás málo fotografů, kteří ukazují ty lepší stránky lidstva? Vytrácí se zájem o pozitivní a optimistická témata?

Domnívám se, že je potřeba věnovat se oběma rovinám, protože žádný extrém není dobrý. Nelze pochopitelně přehlížet všechny ty smutné věci, které se na naší planetě odehrávají, a možnost svobodného publikování o takovýchto událostech bude do budoucna i nadále důležitá. Zároveň jsem se již zmiňoval o tom, jak důležité je ukazovat lidem i pozitivněji laděné momenty života.

Kterí fotografové současnosti jsou vám blízcí tím, co a jak fotografují?

Já mám pochopitelně nejraději klasiky české dokumentární fotografie, kam řadím i mého otce. Zároveň mi ale nikdy nešlo o to někoho z nich napodobovat. Tím, jak jsem focení z ničeho nic naplno propadl, jsem ani neměl čas obšírněji studovat ostatní fotografy a doháním to až poslední dobou, protože mě to pochopitelně zajímá. Paradoxně jsem si tak nicméně díky tomu vytvořil svůj vlastní fotografický rukopis, do kterého se spíše než tvorba ostatních přenáší moje vlastní vidění života kolem.

A jaké jsou vaše další cíle?

Již asi půl roku pracuji na novém dokumentárním cyklu, který mě osobně velice zaujal a pohltit. Ještě dosud nikdy se mi u žádného jiného mého fotografického souboru nestalo, že by mě rozplakal. Tak snad je to neklamná známka toho, že osloví kromě mne i ostatní.

ŠKODA BEZ STAROSTÍ V NOVÉM

Pořízení vozu na operativní leasing se těší stále větší oblibě. Svě o tom ví i ŠKODA AUTO, která ve spolupráci se ŠKODA Financial Services spustila novinky ve službě ŠKODA Bez starostí.

Byla to právě ŠKODA AUTO, která ve spolupráci se ŠKODA Financial Services jako první v červnu 2014 spustila operativní leasing pro soukromé osoby. Sázka na pronájem vozů (dříve určen výhradně firmám) se vyplatila. Do současné doby využily nebo využívají ŠKODA Bez starostí tisíce zákazníků. V původním programu však šlo pronajmout jen předem specifikovaná auta. To se ale nyní mění!

NOVINKY A MOŽNOSTI FINANCOVANÝCH VOZŮ

Nově si můžete vybrat jakoukoliv modelovou řadu v jakémkoliv výbavovém stupni a s kterýmkoliv motorem. Nabídka vozů operativního leasingu ŠKODA Bez starostí zahrnuje kompletní nabídku vozů ŠKODA včetně sportovních derivátů OCTAVIA RS a RS 245 či nového až sedmimístného SUV ŠKODA KODIAQ nebo SUPERB COMBI. Kromě individualizované konfigurace lze financování využít také na skladové vozy dostupné u autorizovaných partnerů.

Specifikovat můžete dle libosti i originální příslušenství jako tažné zařízení, vkládané kořerce či síťový program. A rozhodnout se mů-

žete také s dobou trvání nájmu (od 24 do 48 měsíců) a nájzdu (od 5 000 do 150 000 kilometrů). To například znamená, že při nejkratší době pronájmu s nejvyšším možným nájzdem lze najet až 75 000 km za rok.

„ŠKODA Bez starostí splňuje všechna očekávání zákazníků a potenciálních zájemců, kteří vnímají využívání automobilu jako službu. Společně se značkou ŠKODA AUTO přinášíme nové, komplexní a maximálně variabilní řešení mobility,“ říká Lukáš Cankař, ředitel marketingu a retailového prodeje ve ŠKODA Financial Services.

Výhodou operativního leasingu je oproti úvěru nulový vstupní poplatek (tzv. akontace). Jistotu z hlediska plánování rodinných či osobních rozpočtů máte i s fixní výší měsíčních splátek po celou dobu trvání smlouvy. „Dříve chtěl každý auto vlastnit, nyní zákazníci ve větší míře vnímají automobil jako prostředek mobility a své finance využívají jiným způsobem,“ dodává Cankař.

ZNAČKOVÉ POJIŠTĚNÍ

Součástí služby je i komplexní pojištění, které zahrnuje povinné pojištění odpovědnosti za

škody z provozu motorového vozidla i havarijní pojištění a připojištění skel vozidla, se spoluúčastí ve volitelné výši 1 % nebo 5 %. Sjednat lze také ŠKODA Pojištění Plus, které zahrnuje například prodlouženou zápůjčku náhradního vozu, přímou likvidaci nezaviněné i spoluzaviněné škody a pojištění rozdílu mezi pořizovací a časovou cenou vozidla, bez krytí spoluúčasti z havarijního pojištění GAP. Nabídku pojištění doplňuje např. úrazové pojištění osob ve vozidle, pojištění zavazadel ve vozidle nebo Pojištění právní ochrany Asistent.

I v otázce servisu máte možnost volby. Volit můžete mezi variantou bez servisu, nebo variantou se ŠKODA Předplaceným servisem, který zahrnuje krytí veškerých servisních nákladů a komplexní údržbu vozu po celou dobu nájmu. K oběma variantám lze objednat služby pneuservisu zahrnující sadu zimních pneumatik a práci pneuservisu při jejich výměnách.

ŠKODA
Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.





MARATONSKÁ KRÁLOVNA

Královskou disciplínou vytrvalostních sportů je bezpochyby maratonský běh, disciplína, která prověří fyzické schopnosti i odolnost sportovců do posledního detailu. Velké vzdálenosti vždy představují enormní zátěž, což platí stejnou měrou pro lidi i stroje. Proto i úspěšní maratonci z automobilového světa mají jedno společné: perfektní přípravu.

Roku 490 před Kristem vyslali řečtí vojevůdci posla Feidipida na cestu z aténské kotliny do Sparty požádat o pomoc proti postupující perské armádě pod vedením krále Daireia I. Díky neuvěřitelnému vypětí sil prý posel urazil zhruba 245 kilometrů Korintským zálivem na Peloponéský poloostrov přibližně za 36 hodin. Spartané prý tehdy podporu odmítli a Feidipidés běžel nazpátek. Atéňané přesto Peršany porazili, a to na pláni před řeckým městem Marathon. Podle legendy běžel posel poté samou radostí 40 kilometrů do Atén, aby podal informaci o vítězství. Tak se

zrodil mýtus Marathonu. Ať už se to v antickém období odehrálo jakkoli, faktem je, že maratony se pro svoji extrémní povahu běhají dodnes. Touha postavit se výzvam je hnacím motorem lidstva a extrémní vzdálenosti rozhodně představují řádnou výzvu. Ostatně název disciplíny se stal synonymem pro maximální výdrž v jakémkoli oboru lidské činnosti.

Oficiální délka trati maratonu je již od roku 1908, kdy se konaly Olympijské hry v Londýně, stanovena na 42,195 km. Trochu úsměvně proto, že britská princezna trvala na tom, že maratonský běh musí nutně s veškerou grácií sledovat přímo z okna svého paláce, a trasu

FRANCIE: „Že by takovou porci kilometrů mohla přežít ŠKODA FABIA, to by člověka asi ani nenapadlo. Přesto se to evidentně stalo. Ba co víc – auto je v až nečekaně dobré kondici.“



Více než
62 tisíc
litrů paliva



tak bylo třeba lehce upravit. Je pravdou, že zatímco pro člověka představuje uběhnutí této vzdálenosti masivní zátěž, pro auto znamená čtyřicet kilometrů běžnou projíždku, kterou klidně absolvuje za den i několikrát. Ale co kdyby těch maratonů bylo denně osm, tedy zhruba vzdálenost z Prahy do Ostravy? A to každý den, včetně víkendů. Za více než deset let to pak představuje vzdálenost odpovídající takřka třiceti tisícům maratonů. Řečí

absolutních čísel: více než jeden a čtvrt milionu kilometrů.

Ekvivalent 31 cest kolem světa po rovině nezdolal kamion ani autobus. Více než milion a čtvrt kilometrů najela vesměs po nepřilíš kvalitních českých silnicích na pohled nenápadná modrá ŠKODA FABIA první generace. Maratonská královna s výbavou Elegance a motorem 1.9 TDI tak představuje hmatatelný důkaz, že malý rodinný vůz ŠKODA umí

9 sad předních brzdových destiček ŠKODA

bez zaváhání zvládnout více než 120 000 km ne za osm let (což by zhruba odpovídalo průměrnému nájezdu soukromého uživatele v ČR), ale každý rok. Maratonská FABIA tak dokazuje nejen trvanlivost vozů ŠKODA, ale především kvalitu dílenské péče autorizované servisní sítě.

Tato modrá ŠKODA FABIA by nejspíš už byla na onom světě, kdyby se jí nedostávalo pravidelné péče v autorizované servisní síti ŠKODA AUTO podle výrobcem předepsaných postupů. Špičková kvalita autorizované servisní péče však nespočívá jen v použití kvalitních dílů a předepsaných náplní, ba dokonce ani v přístrojovém vybavení či pravidelně aktualizovaném softwaru diagnostické techniky. Nezanedbatelnou roli hraje také lidský faktor. Autorizovaní servisní partneři ŠKODA jsou kontinuálně školeni, mají k dispozici nejnovější a neefektivnější servisní postupy, v nichž se uplatňují zkušenosti kompletní servisní sítě značky. Avšak ani sebelepší a sebepodrobnější servisní plán nikdy nedokáže

SLOVENSKO:

„Desetiletá ŠKODA FABIA je důkazem toho, že není potřeba měnit auto každé dva nebo tři roky, protože když se o něj staráte a jezdíte s ním do kvalitního servisu, tak vám vydrží klidně i jeden a čtvrt milionu kilometrů.“



RAKOUSKO: „Je udivující, jak tu všechno funguje – spojka, motor, převodovka, řízení. Nic nebouchá, a až na pár vyslovených detailů všechno pracuje jak má. Skutečně překvapivé...“



zcela nahradit sdílené znalosti celé servisní sítě. Každý model je specifický, leckdy se liší i v závislosti na motorizaci, u každého se s narůstajícím kilometrovým proběhem vyplatí věnovat zvýšenou pozornost něčemu jinému. Například u tohoto vozu jsou v servisní historii patrné pečlivé preventivní kontroly přední nápravy, namáhané dieselovým motorem. I z tohoto příkladu je evidentní, že pokud se servis dlouhodobě věnuje značce ŠKODA, zná její vozy rozhodně lépe než mechanik, který dělí svoji pozornost mezi vozy různých značek.

Útrapy těžkého provozu FABIA překonala v obdivuhodné kondici. Všechny zásadní mechanické komponenty jsou původní. Původní je například i výfuková soustava, což se zdá být až neuvěřitelné. Absolutorium zaslouží také interiér, který sice nese stopy intenzivního používání, ale je v plném rozsahu původní i s velmi namáhaným podlahovým kobercem, volantem, hlavicí řadicí páky a navigačním systémem. Přitom hodně času trávil na palubě velký pes, a jak se modrá FABIA s chutí zakusovala do dalších kilometrů, on se svými zuby pouštěl do čalounění sedadel.

Více než
220 litrů
motorového oleje

Kromě běžných tzv. spotřebních dílů, jako například brzdového obložení či rozvodů, bylo samozřejmě za dlouhý život vozu třeba vyměnit i několik dílů, které byly poškozeny při drobných nehodách, nebo zkrátka dožily. Nicméně posudte sami, že se FABIA věru nemá za co stydět. Ložiska kol začala být hlučnější a byla preventivně vyměněna po 464 000 km na českých silnicích. V 540 000 km bylo nutné vyměnit hadici chladiče, na niž si pochutnala kuna, a o deset tisíc kilometrů později přišla preventivní výměna žhavicích svíček. Měněn byl také EGR ventil, který ovšem vydržel skoro 870 000 km. V takřka devíti stech tisících kilometrech začala být hlučná původní převodová skříň malého vozu a po dohodě s majitelem byla vyměněna za ekonomicky výhodný Výměnný díl.

Toto označení přísluší dílům repasovaným ve specializovaném závodě dle veškerých standardů ŠKODA. Milion a třicet tři kilometrů k tomu již bylo akorát na turbodmychadlo, opět byl využit Výměnný díl. Při té příležitosti servis upozornil na již dožívající hlavu válců, ale majitel se rozhodl vytěžit z vozu maximum. FABIA dále najžděla pravidelně obří porce kilometrů, a tak o 200 000 km a lehce přes rok později na hlavu válců došlo také. Byla nahrazena taktéž Výměnným dílem. Těsně před metou jednoho a čtvrt milionu musel být vyměněn původní klikový hřídel, ojnice a ojnicní ložiska. Důvodem však nebyla závada vlivem používání, nýbrž nehoda. Automobil sloužil leckdy jako dodávka a ne vždy jezdil po cestách, kterým by slušelo označení silnice. Došlo

tak k proražení olejové vany a náhlý únik motorového oleje způsobil přídření kluzných ložisek.

Modrá FABIA však zdaleka nekončí. S nájedem přes milion a čtvrt kilometrů absolvoje Roadshow po zemích Evropy i České republice, kde si odborní novináři mohou na vlastní kůži vyzkoušet, co vydrží malá nenápadná ŠKODA a v jaké kondici je i po tak náročné službě. Nyní má na tachometru skoro 1 270 000 km a pokračuje v cestě...

ŠKODA FABIA ELEGANCE

Motor:	1.9 TDI (1896 cm ³)
Výkon:	74 kW (100 kJ)/4000 min ⁻¹
Točivý moment:	240 Nm/1800 až 2400 min ⁻¹
Maximální rychlost:	185 km/h
0-100 km/h:	11,5 s
Průměrná spotřeba:	5,0 l/100 km
Hmotnost:	1310 kg
První registrace:	21. prosince 2005
Použití:	doprovodný a servisní vůz mezinárodní spediční společnosti
Najeto:	přes 1 250 000 km
Pravidelný servis:	u autorizovaného servisního partnera ŠKODA AUTO
Prodloužený servisní interval (až 30 000 km), motorový olej 5W-30	
Používány výhradně ŠKODA Originální, Economy a Originální výměnné díly	

SPORT, MĚSTO, MODERNA, RETRO

ŠKODA AUTO je dlouholetým partnerem nejslavnějšího cyklistického závodu Tour de France, podporuje také největší tuzemský seriál závodů pro širokou veřejnost Kolo pro život a především nabízí vlastní jízdní kola a kolekci cyklistických doplňků a oblečení. Nabídka kol pro letošní sezonu je mimořádně široká a přináší nově i stylové městské retro bicykly s odkazem na kořeny automobilky ve výrobě jízdních kol.

P Jak známo, tradici výroby automobilů v Mladé Boleslavi odstartovala produkce jízdních kol. V roce 1895 zkonstruovali mechanik Václav Laurin s knihkupcem Václavem Klementem společně první bicykl, který pojmenovali Slavia. Následně se věnovali stavbě motocyklů a již v roce 1905 se zrodil i první automobil, Voiturette A. V roce 1925 se firma Lau-

rin & Klement spojila se strojírenským podnikem ŠKODA a výroba automobilů se rozjela ve velkém. Spojení značky ŠKODA s cyklistikou je tedy více než organické a trvá přes 120 let.

ŠKODA AUTO na své kořeny nezapomíná, podporuje cyklistické závody, aktivní životní styl spojený s cyklistikou a nabízí vlastní řadu cyklistických doplňků, dresů a funkční módy. Základem nabídky je ale samozřejmě kolekce

jízdních kol. Pro letošní rok připravila ŠKODA AUTO kolekci zcela novou, zahrnující kromě sportovních, elektrických a dětských modelů i kompaktní skládací městský bicykl a velice atraktivní retro modely pro pány i dámy, které nejen odkazují na prvopočátky značky, ale jsou také velice šik doplňkem moderního městského životního stylu. Výběr je nyní větší než kdy před tím.





Horská kola

Dámské horské kolo **ŠKODA MTB Lady** v elegantní šedé je speciálně přizpůsobeno požadavkům cyklistek a maximální jízdě stabilitě. Devětdvacetipalcová kola a odpružená přední vidlice společně s rámem z hliníkové slitiny umocní jízdě zážitky na jakémkoli povrchu. Pánské horské kolo **MTB 29** má také velká kola a geometrii rámu uzpůsobenou maximální trakci v terénu, stabilitě a komfortu jízdy. Obě kola obouvají pláště Schwalbe a mají kotoučové brzdy. Dámská varianta je k dispozici ve dvou, pánská ve třech velikostech rámu.

Třešničkou na dortu nabídky horských kol ŠKODA je celoodpružený model **ŠKODA MTB 29 Full** s rámem Carbon-Alu 6061 Ultralite, osazený špičkovými sportovními komponenty značek Rock Shock, Shimano, DT Swiss či One Race. K dispozici je ve třech velikostech rámu a elegantně agresivním šedo-černo-zeleném designu.



Dětská kola

Pro nejmenší i trochu větší nabízí ŠKODA jízdě kola řady **Kid**. Model **Kid 16** s demontovatelnými postranními kolečky a designem vycházejícím z motivů ŠKODA Motorsport a rámem z hliníkové slitiny doplňuje **Kid 20** s devítipalcovým hliníkovým rámem a propracovanou ergonomií.



Silniční kola

Model **ŠKODA Road** s aerodynamicky optimalizovanou karbonovou vidlicí je v novém designu pro sezónu 2017 k dispozici ve čtyřech velikostech rámu z vylehčené hliníkové slitiny. Geometrie rámu tohoto silničního modelu byla navržena s ohledem na maximálně efektivní přenos energie a skvělou ovladatelnost. Špičkový závodní bicykl **ŠKODA Road Elite** je postaven na karbonovém rámu Carbon Road Race CRB s mimořádnou tuhostí a minimální hmotností. Celý stroj váží pouhých 7,9 kg, a to včetně hydraulických kotoučových brzd. V nabídce jsou čtyři velikosti rámu.



Elektrokola

Dámské **eBike Lady** (dvě velikosti) i pánské **eBike** (dvě velikosti) elektrokola ŠKODA poskytne novou dimenzi zážitků. Nezáleží na věku nebo fyzické kondici, **ŠKODA e-Bike** pomůže zvládnout větší porci kilometrů, prudší stoupání nebo vylepšit časovku. Elektrický pohon Shimano STePS je zde v roli asistenta, který je připraven přiložit k dílu svých 250 W/50 Nm až do rychlosti 25 km/h. Podpůrný systém pracuje ve třech volitelných režimech intenzity pomoci.

Retro a městské modely

Městské pánské retrokolo **ŠKODA City** a dámské **City Lady** představují dokonalé spojení historie mladoboleslavské značky s moderní technikou. Zatímco v designu ožívá vzpomínka na legendární bicykly Slavia z dílen pánů Laurina a Klementa, svou moderní technikou odkazují na nejnovější vozy z dílen mladoboleslavských konstruktérů. Kola **City** byla navržena pro cyklisty preferující pohodovou a stylovou jízdu na místa, kde to skutečně žije.

Exkluzivní retro model **Voiturette** se k zákazníkovi dodává jako minimalistický „café racer“. Stačí však namontovat přibalené blatníky a **Voiturette** se promění v dokonalý dopravní prostředek pro každodenní dojíždění do zaměstnání. Jízdní kolo **ŠKODA Voiturette** je osazeno komponenty Shimano, o změnu převodů se stará sedmírýchlostní náboj Nexus s vnitřním řazením.

Novinkou kolekce 2017 je také vysoce funkční skládací kolo **ŠKODA StretchGO**. Při jeho vývoji byly uplatněny moderní materiály se skvělým poměrem mezi nízkou hmotností a vysokou pevností. Silnou stránkou modelu **ŠKODA StretchGO** je jeho skladnost. Stačí několik hmatů a z plnohodnotného dopravního prostředku je kompaktní „balíček“.

Kompletní nabídku jízdě kol i kolekce cyklistické módy a doplňků najdete u autorizovaných dealerů ŠKODA a na ŠKODA E-shopu: eshop.skoda-auto.com/cz
Více informací a zábavy ze světa cyklistiky se značkou ŠKODA najdete na www.welovecycling.com



ZAJÍMAJÍ MĚ LIDÉ A JEJICH PŘÍBĚHY

Před pěti lety vyrazila na cestu kolem světa – a z cestování se pro ni stala závislost. Novinářka Lucie Radová o cestování v časech Instagramu, životě bez stálého zaměstnání a o tom, proč se nikdy v cizích zemích nebojí.

Vedete si záznamy, kolik už máte „procestováno“ zemí?

Mám na to takovou aplikaci v mobilu. Vždy, když se pak odněkud vrátím, slavnostně si další zemi ze seznamu odškrtnu. Jsem takový odškrtačák typ.

Už víte, co si odškrtnete příště?

Vypadá to na Kolumbiu a pak státy směrem na jih Ameriky! Chystám se tam s dalšíma čtyřma holkama v tuktucích z Bogoty přes Ekvádor, Peru až do Bolívie. Je to okolo 5000 km v motorizovaných tříkolkách. V týmu mám i profesionální kameramanku a fotografku. Náš plán je natočit seriál a snad i krátký film. Jižní Ameriku chceme procestovat v našem, holčičím stylu. Lidé nám říkají, že musíme vzít s sebou alespoň jednoho chlapa, pro případ, že by se nám porouchal motor. Neříkají automechanika nebo automechaničku, ale chlapa. To mi přijde docela legrační. Jestli se nám podaří těch pět tisíc kilometrů společně ujet, budeme nejspíše první čistě ženská výprava na světě, co podnikla podobnou cestu a nezabila se při tom.

Jste moderní nomád – stále na cestě, zveřejňujete fotky na sociální sítě, natáčíte a píšete reportáže, sem tam odvísláte nějaký živý vstup pro ČT. Je to způsob života, který umožnilo 21. století?

Určitě ano. To, co dříve autorům umožňovala jen televize nebo noviny, dnes může dělat každý. Tedy sdílet zážitky, zkušenosti, fotky s ostatními čtenáři a diváky. Český trh je ale



docela malý. Ten, kdo vytváří obsah v angličtině, má potenciál zasáhnout mnohonásobně více lidí než kdokoliv jiný a vydělat si tím také úplně jiné peníze. Já ráda spolupracuji s tradičními médii, tedy televizí a novinami. Čeština je pro mě proto důležitá.

Přibývá kvůli internetu míst kontaminovaných turismem?

To je trefně řečeno, kontaminace turismem. Dochází k tomu kvůli více věcem. Levným letenkám, Lonely Planet (knižní cestovatelské průvodce), pocitu, že musím cestovat, protože se to ode mne očekává... Díky internetu je cestování o hodně snazší než třeba před patnácti lety. Už před odjezdem se dostanete k informacím, které jsem dříve těžce získávala „off line“ – od kamarádů, z časopisů nebo televize. Můj strýc mi vyprávěl o své první návštěvě Angkor Watu, legendárnímu komplexu v Kam-

bodži. Poprvé se na něj jel podívat před třiceti lety, to bylo před internetem nebo Lonely Planet, a jel tam nějak strašně komplikovaně a sám. Dnes k tomuto chrámovému komplexu vede široká asfaltová silnice a doslova tam proudí davy turistů. Díky Lonely Planet začali lidé více cestovat na vlastní pěst, což je skvělé.

Narážíte na lidi podobného typu na cestách? Ty, co mají batoh a v něm našlapaný notebook?

Potkávám jich spousty, většinou cestují sami nebo v páru. Ale přibývá i hodně rodin. Například česká pětičlenná rodinka Tatranských. Rodiče jsou překladatelé a děti už i školou povinné. Přesto digitálně nomádí po světě.

Jak to funguje prakticky? Máte cosi jako „stálé zaměstnání“?

To asi nemám a neměla jsem vlastně nikdy v životě. V současné chvíli mě živí hlavně vlastní projekty – natáčení pro Objektív ČT a psaní článků z cest. Navíc se na můj blog Luckycesta.cz nabalují další firmy a kampaně.

Závisí podle vás pocit štěstí na bohatství? Cestovatelé často líčí, že potkávají nejšťastnější lidi v těch nejchudších končinách...

Pokud myslíte štěstí ve smyslu peněz, tak mi takové tvrzení přijde alibistické... abychom neměli blbý pocit z toho, jak se máme dobře, tak si namlouváme, že oni se mají líp, protože nic nemají. Kdyby tito lidé měli možnost mít naše



bohatství, tak se dlouho rozmýšlet nebudou. Ale existují i jiná bohatství. V mém případě to je svoboda, možnost cestovat a pracovat, dělat jen na projektech, které mě baví. Nemám z toho moc peněz, ale bohatá se cítím hodně.

Kde se vám nejhůř cestovalo jako ženě? V Česku sílí nesmyslná panika vůči arabskému světu, cítíte se tam svobodně a bezpečně?

Nikdy jsem při cestování nevnímala své ženství, nebo to, že jsem žena, jako problém. A už vůbec ne v arabském světě. Opravdu si nevzpomínám na místo, kde by se mi cestovalo špatně. V Turecku jsem se minulý rok bála kvůli atentátům. To snad bylo poprvé, kdy jsem se opravdu hodně bála. V Maroku jsme s manželem pobývali dohromady deset týdnů a oba jsme si ho díky skvělému jídlu a lidem užívali a oblíbili. Občas na vás nějakí kluci na ulici křiknou, ale to se mi děje i ve Španělsku nebo v Praze. Pokud mi to je nepříjemné, tak daného člověka prostě ignoruju. To je nejlepší taktika. Jakmile začnete odpovídat, vytvoříte prostor pro komunikaci, z čehož by třeba mohlo vzniknout i něco, co si nepřejete.

Kde je podle vás „zapomenutý kus světa, dosud turisty neobjevený“? Země bývalého sovětského bloku jako Gruzie, Arménie, Kazachstán...?

To bych ráda věděla! Asi nejvíce cestovateli ignorované místo, na kterém jsem kdy byla, je Uzbekistán. A dodnes ho všem moc doporučuju. Dokonce jsem o něm napsala do knížky *Objektiv objevuje svět*, která vznikla u příležitosti třiceti let tohoto cestovatelského pořadu České televize. Turisty neobjevené kusy světa

Země je krásná planeta a miluji všechny její kouty.

jsou ale všude. Jen nesmíme být líní je hledat sami. Na Srí Lance jsme si s manželem vypůjčili tuktuk, motorizovanou tříkolku, a objeli s ní ostrov. Díky tomu, jak je tuktuk pomalý, jsme museli jezdit po hodně malých cestách. A tak jsme se dostali do turisticky neobjevených míst. Možná nebyla tak atraktivní jako tisíc let staré chrámy, ale nás hodně bavila, protože tam právě žádní jiní cestovatelé nebyli. A navíc nás mniši pozvali k sobě do kláštera na oběd!



Je místo, které vás otrávil, kam byste se vracet nechtěla?

Mně se líbí všude, já jsem takový ten typ stále šťastného člověka. Cesta kolem světa mě docela naučila užívat si přítomný okamžik, a tak nemyslím na to, kde by mi v tu chvíli mohlo být lépe. Takže se mi prostě líbí všude.

Jak si to dávkujete? Střídáte vždycky výjezd někam do obtížných podmínek, kde bydlíte v chatrči, a pak zas třeba New York a mrakodrapy? Potřebujete něco jako civilizační rovnováhu?

Je mi to jedno. Města potřebuji čím dál tím míň. A čím dál tím víc mě baví hory. V nich jsou také lidé a příběhy jejich prabáb. Vlastně mě fascinovalo, jak je jedno, jestli jste v marockých, réunionských nebo andských horách. Většinou sem ti lidé museli před někým utéci – otrokáři, kolonizátory, diktátory. Vytvořili si tam svůj vlastní svět, jednoduchý a klidný.

Stává se z vás se zkušenostmi ze světa větší vlastenka, nebo naopak světoobčanka?

Jsem Evropanka se slabostí pro Česko. Ale za to nemohou moje cesty, ale Erasmus – výměnný studijní pobyt, který jsem absolvovala už jako dvacetiletá v Lyonu. Bylo to před nějakými deseti lety, kde jsem od spolužáků z Belgie a Lucemburska slyšela, že nejsou Belgičané, ale Evropané. V první vteřině mě to hodně překvapilo, ale hned v té druhé jsem si uvědomila, že to mám stejně. Náš program byl hodně zaměřený na evropskou integraci. Věřím, že ten, kdo zná historii Evropy a její vývoj po roce 1948, tak prostě musí být rád za její současnou podobu. A být vděčný a pokorný.

Jste vdaná, budete žít nomádským způsobem života, až budete mít děti?

Na to se hrozně těším! Děti jsou super průvodci a díky nim na cestách uvidím a zažiju věci, ke kterým se dnes prostě nedostanu.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ŠKODA Muzeum a Rodný dům Ferdinanda Porscheho

Zveme vás na prohlídku nově zrekonstruovaného domu, ve kterém se v roce 1875 narodil Ferdinand Porsche, automobilový konstruktér a tvůrce vozu Volkswagen. Na autentickém místě jsou představeny zásadní momenty vývoje inženýrského a konstrukčního umění, jehož součástí je životní dílo Ferdinanda Porscheho.

Otevřeno pátek–neděle 9:00–17:00

Návštěvu Rodného domu, který se nachází v Liberci - Vratislavicích nad Nisou, můžete spojit i s návštěvou ŠKODA Muzea v Mladé Boleslavi. Využijte kombinovaného vstupného do obou objektů v ceně 100 Kč/50 Kč.

Rodný dům Ferdinanda Porscheho

Tanvaldská 38, Liberec – Vratislavice nad Nisou,

T: +420 326 832 028, +420 326 832 038, E: vratislavice@skoda-auto.cz,

rodnydumporsche.cz, muzeum.skoda-auto.cz

DO PŘÍRODY V NOVÉM

Výrazně modernizovaný mladoboleslavský bestseller, model ŠKODA OCTAVIA, se představuje v terénní verzi SCOUT s inteligentním pohonem všech kol. Nové online služby, rozšířená komfortní výbava, nové bezpečnostní asistenty, standardně dodávaná funkce Off-road a celá řada Simply Clever řešení včetně odolného funkčního čalounění tak s příchodem modelu SCOUT poslouží i na výletech do přírody. Na cestu za dobrodružstvím navíc nově posvítí LED přední světlomety.



ŠKODA OCTAVIA je klíčovou modelovou řadou automobilky ŠKODA. Na úspěchu a oblibě modelu OCTAVIA se nemalou měrou podílejí i tzv. deriváty, ať již jde o sportovní verze RS, RS245 v obou karosářských variantách nebo SCOUT, dodávaný výhradně v provedení COMBI a zaměřený na dobrodružně smýšlející a aktivní životní styl vyznávající zákaznickou skupinu. ŠKODA OCTAVIA SCOUT se

těší výrazné oblibě již deset let, první OCTAVIA SCOUT s pohonem všech kol, vyšší světlou výškou a specifickými detaily karoserie se představila již v roce 2007 a od té doby citelně přispívá k popularitě své modelové řady doma i na globálních trzích. Na domácím trhu tvořilo za loňský rok provedení SCOUT takřka 8 % všech prodaných vozů OCTAVIA COMBI.

S výraznou modernizací modelové řady OCTAVIA přichází na trh i inovovaná ŠKODA

OCTAVIA SCOUT, která přináší již v základní specifikaci výbavu rozšířenou o prvky v hodnotě 82 800 Kč. Standardně disponuje například LED předními světlomety, LED zadními sdruženými svítilnami a ambientním osvětlením interiéru, nastavitelným dle nálady posádky v deseti odstínech. Mezi standardní prvky výbavy patří dále nový vyhřívaný multifunkční volant s logem SCOUT, bezklíčkový systém vstupu a startování KESSY i parkovací



senzory vpředu a vzadu. Standardem je také infotainment Bolero s osmipalcovým dotykovým displejem a specifickou uvítací grafikou, systém SmartLink+ i Bluetooth handsfree s hlasovým ovládáním. Terénní schopnosti podporuje Driving mode select s režimem Off-road, který zajišťuje využití maxima dostupné trakce jednotlivých kol a pomůže i při sjíždění svahů. Interiér přináší nově také čalounění sedadel funkční tkaninou Thermo Flux, kryty pedálů z ušlechtilé oceli či deštník pod sedadlem.

Modernizované infotainmentové systémy Bolero i navigační systémy Amundsen a Columbus potěší zbrusu novými rychle reagujícími displeji ve skleněném designu. Columbus má pak displej s úhlopříčkou 9,2 palce a jemnou grafikou; špičkový systém potěší posádku WLAN-hotspotem, 64GB SSD, DVD mechanikou, dvěma sloty na SD kartu a USB zdílkou. S novými infotainmentovými systémy může být OCTAVIA SCOUT i posádka stále online prostřednictvím ŠKODA Connect se službami Infotainment Online a Care Connect. V rámci Infotainment Online je k dispozici například dopravní zpravodajství v reálném čase, včetně okamžitého vyhodnocování nejvýhodnějších objízdných tras, aktuální předpověď počasí či zpravodajství. Součástí online služeb je také např. vzdálený přístup k informacím o vozidle, kdy s pomocí



aplikace ŠKODA Connect (dostupná zdarma pro zařízení Apple i se systémem Android) zjistíte odkudkoli například aktuální stav paliva, kde je vůz zaparkovaný, zda jsou zamčené dveře a zavřená okna. Na dálku lze vůz také rozblíkat či zahoukat. V rámci Care Connect s vestavěnou dedikovanou SIM kartou jsou posádce plně připraveny posloužit asistenční, servisní a informační služby, které jsou dostupné stiskem tlačítka. V případě nehody a aktivace zádržných systémů si SCOUT sám zavolá o pomoc, respektive odešle pro co nejrychlejší pomoc informace o pozici i stavu vozu a zahájí hlasový hovor se záchranáři.

Inovovaný SCOUT přichází rovněž s celou řadou novinek v oblasti asistenčních systémů, jde například o asistent pro jízdu a couvání s přívěsem Trailer Assist, systém Front Assist doplněný o prediktivní ochranu chodců a zdokonalený parkovací asistent či vylepšenou couvací kameru Rear View Camera s ostříko-



ŠKODA OCTAVIA SCOUT se od ostatních verzí liší specificky tvarovanými nárazníky, lemy blatníků, prahy a koly. Různé diference lze nalézt také v interiéru.

vačem a dynamickými vodicími čarami, která se výtečně hodí i pro terénní dobrodružství. Systémy Blind Spot Detect a Rear Traffic Alert pomocí radaru v zádi jistí vůz při přeježdění z pruhu do pruhu a pomáhají bezpečně vycouvat z parkovacího místa.

ŠKODA OCTAVIA SCOUT je v nabídce se zážehovým agregátem 1,8 TSI (132 kW) a vznětovou jednotkou 2,0 TDI s výkony 110 a 135 kW. Výhradně se šestistupňovou automatickou dvouspojkovou převodovkou DSG je k dispozici benzinový motor a silnější varianta turbodieselu. Motor 2,0 TDI s výkonem 110 kW se poji s manuální šestistupňovou převodovkou.



NEŽ ŘEKNEŠ CHŘEST

Je jedním z labužnických poslů jara. Supermarkety jej sice nabízejí celoročně, nejlepší je ale ochutnat tyto zelené, bílé nebo nafialovělé výhonky v sezoně, tedy od půlky dubna do konce června.





J Ještě před dvaceti lety byl v Česku chřest nedostatkovým zbožím. A pokud už se v nabídce zeleninářství objevil, byl hodně drahý. Běžněji se tedy na podobné způsoby jako chřest upravoval „špargl chudých“ neboli pórek. Jeho spodní část chuť skutečně vzdáleně připomíná, ale originál je originál. Pěstování chřestu je staré snad jako lidstvo samo, plodina má podobné vlastnosti jako pravěká přeslička a stejně jako ona nejprve vyrůstala kolem vodních toků. První zmínky o chřestu pocházejí z Egypta, kde byl ceněný jako zázračná léčivá plodina, byl také oblíbenou součástí velkolepých večeří starých Římanů, kteří dobře znali jeho antioxidační a afrodisiakální účinky. Miloval ho francouzský král Ludvík XIV. a v novodobé historii, v období Rakouska-Uherska, jej s obli-

Pěstování chřestu je staré snad jako lidstvo samo.

bou pojídala také císařovna Sisi, která si do Vídně nechávala vozit čerstvý chřest z Moravy.

Českému chřestu ale odzvonilo po druhé světové válce. Komunisté označili chřest za buržoazní plodinu a symbol zhýralé západní společnosti – a nebohý chřest plný živin a zdraví prospěšných látek odsoudili na čtyřicet let do zapomnění. V současnosti prožívá svůj velký návrat, neobejde se bez něj žádná kuchařka těch nejlepších světových michelinských kuchařů od Gordona Ramseyho,

Hestona Blumenthala po Jamieho Olivera, ale ani českých šéfkuchařů, kteří v souladu s trendy volí lokální čerstvé produkty. V Česku mají ideální možnost nakoupit chřest ve středoevropské velkopěstírně v Hostině, jež se u nás na chřest specializuje jako jediná.

TĚŽKÉ CHŘESTOVÉ ZAČÁTKY

Jiří Šafář obnovil společně s kolegou pěstování chřestu v roce 2012. Založili značku Český chřest, ale pěstírnu v Hostině převzali zadluženou a neprosperující. „Napřed jsme mysleli, že firmu postavíme na nohy a prodáme dál, ale ve chvíli, kdy jsme poprvé chřest vysadili, chytlo nás jeho pěstování za srdce,“ říká jeden ze dvou spolumajitelů firmy, která dnes obdělává 150 hektarů půdy a kromě českého trhu zásobuje i zahraničí: vyváží třeba do Velké Británie, Japonska nebo Dubaje.

Začátky obnoveného pěstování v Hostině ale byly hodně krušné. „První sklizeň nebyla nic moc, začínali jsme metodou pokus-omyl, neuměli jsme chřest uchovávat, takže i když jsme do firmy investovali nemalé peníze, nic z toho v prvním roce nebylo.“ O rok později už byli pěstitelé vybaveni lepším know-how, ale úroda jim spláchla povodeň. „V roce 2014 jsme se zmátořili, jenže v roce 2015 nám úrodu poničily mrazy. Naštěstí od roku 2016 to jde líp a líp,“ říká Jiří Šafář optimisticky. Dnes už není chřest nic až tak exkluzivního, kilo čerstvého chřestu stojí kolem 100 až 200 korun a díky médiím i populárním gastronomickým



pořadům v televizi se chřest vrací i na stoly českých strážníků.

Chřestová sezona trvá od poloviny dubna do konce června. Tehdy se tato charakteristická nízkokalorická plodina plná vitamínů a minerálů objevuje v nabídce téměř všech restaurací, které vaří ze sezonních surovin, a šéfkuchaři se předvádějí, kolik variací na téma chřest dokážou vykouzlit: syrový krájejí do salátů, vařený mixují do polévek, zapékají ve slaných koláčích quiche, kombinují s nejrůznějšími omáčkami a rozličnými druhy masa nebo třeba i palačinkami.

Není vůbec od věci se do chřestových degustací pustit i doma. Přestože jde o jednu plodinu, chřest se dělí na dva základní druhy – bílý a zelený. Bílý je jemnější a delikátnější, protože celý vyrůstal pod zemí. Čím širší má stonek, tím lépe. Zelený chřest je tenčí a jedná se o část, kterou pěstitelé nechali vyrůst z půdy ven. Je oproti bílému chuťově výraznější a má lehce nahořklou trávovou příchuť. Milují ho hlavně v Británii. Zajímavé je, že chřest roste velice rychle, za den zvládne až patnáct centimetrů – a tak se mají zemědělci v sezoně co ohánět, aby rostliny sklídili v ideálním čase a nenechali je ztratit charakteristickou chuť, vůni a strukturu.

BÍLÝ NEBO ZELENÝ

V Česku se obliba bílého a zeleného chřestu liší lokálně. „Je to zajímavé, ale hodně záleží na tom, zda jsou lidé ochotní chřest oloupat. V Praze a ve Středočeském kraji jsme zaznamenali obrovský růst zájmu o bílý chřest, který je nutné loupat, ve zbytku republiky úspěšněji prodáváme chřest zelený, zřejmě kvůli jeho snadné úpravě,“ říká Jiří Šafář z hostínské pěstírny. Celkově ale obliba chřestu výrazně stoupá. „Jde to opravdu strmě nahoru, Češi si v sezoně zvykli zařadit chřest do jídelníčku. Dělalí dobře, jde o superpotravinu, která je zdrojem minerálů a působí jako zázračný pomocník při detoxikaci organismu. Obsahuje kyselinu asparágusovou, která umí vytáhnout zbytky stravy, které se hromadí ve střevech a dělají tam neplechtu. Nemá skoro žádné kalorie a přitom funguje jako vynikající zdroj minerálů,“ vysvětluje Šafář.

Při nakupování chřestu v supermarketu nebo na trhu je důležité prohlédnout si svazek odspodu. Pokud jsou konce chřestu nahnilé nebo plesnivé, nebrat! Také nesmí být vysušený – to prozradí rozpraskané konce, oschlý povrch a „unavené“ olámané hlavičky. Doma chřest nejdéle vydrží v lednici zabalený do mokré utěrky, jeho životnost se dá takto pro-



Jiří Šafář začal s pěstováním chřestu v Hostině v roce 2012.

táhnout až na dva týdny. Správně by měly stonky při jemném mnutí „vrzat“ jeden o druhý, to je neklamná známka čerstvosti. Před vařením je třeba odříznout dřevnaté konce a chřest směrem od hlavičky dolů oloupat. U zeleného chřestu se loupají jen spodní dvě třetiny výhonku a pokud je opravdu čerstvý, loupat se nemusí vůbec.

Výhodu mají ti, kdo disponují vysokým hrncem – k dostání jsou i speciální, právě na vaření chřestu – a mohou svázaný trs výhonků povařit nastojato. V tom případě se do hrnce nalije jen tolik vody, aby horní třetina svazku čněla nad hladinou. Když se pak chřest pod pokličkou povaří, tužší spodek ve vodě změkne a jemné hlavičky se v páře nerozvaří. Není to však žádné ortodoxní pravidlo, vařením naležato se nic nezkaží. Několik zásad je ale přece jen dobré znát: voda na chřest se nejen solí, ale může se i trochu osladit a patří do ní kousek másla. Chřest se vaří krátce, zhruba deset

vyžaduje jistou zručnost, můžeme si na chřestu báječně pochutnat, i když ho jenom přelijeme rozpuštěným horkým máslem a posypeme parmezánem. Anebo když si k němu na pánvi osmažíme trochu strouhanky na másle. Takhle upravené výhonky budou hotové dříve... než řekneš chřest! K tomu stačí otevřít sedmičku suchého bílého anebo růžového vína a chřestová degustace může začít. A jak si chřest nejradši dopřává Jiří Šafář z Hostína? „Úplně jednoduše. Miluju bílý chřest, povařený, přelitý máslem, se šunkou a sýrem. A nedávno jsem objevil úplnou bombu: syrový bílý chřest s jahodami a moučkovým cukrem. To doporučuji vyzkoušet opravdu všem, je to něco neskutečného,“ uzavírá.

Úplná bomba: syrový bílý chřest s jahodami a moučkovým cukrem.

až patnáct minut, musí změkknout, ale měl by si podržet tvar i typickou křupavost.

Nejklasičtějším doplňkem chřestu na talíři (důležité: na nahřátém talíři, neboť vystydlý vařený chřest už tak chutný není) je holandská omáčka. Ale protože příprava této omáčky



FAVORIT NAD FAVORI



TY



Byl to klíčový model, který vynikal... Čím vlastně? Měl běžný motor 1,3 l OHV uložený vpředu napříč, pohon předních kol jako desítky obdobných modelů po celém světě, karoserii hatchback, hezkou sice, avšak nikoli avantgardní.

Letos slaví třicáté narozeniny a vstupuje do kategorie young-timerů. Jeho curriculum vitae lze vyjádřit lapidárně: Zachránil svoji automobilku a přivedl ji k rozkvětu, který nečekal ani největší optimista. Kolik znáte takových modelů? Jedním z mála je právě ŠKODA FAVORIT.

MNOHO POVYKU?

Na nový model čekal bez nadsázky celý motoristický národ. V 80. letech se automobil stal dosažitelným zbožím a vcelku běžnou součástí výbavy většiny domácností. Zasloužila se o to ŠKODA 105/120, již se od roku 1976 vyrobilo ve všech modifikacích přes dva miliony kusů. Úctyhodné číslo s pihou na kráse: Byl to vůz s motorem vzadu a pohonem zadních kol, tedy koncepce, kterou v té době již ostatní evropské automobilky vesměs opustily – Fiat, Renault, NSU, Simca, Hillman, ba i výroba slavného VW Brouka se odstěhovala v roce 1978 do Jižní Ameriky. Jen Mladá Boleslav se motoru vzadu ne a ne zbavit.

Že by to nedokázala? Ale dokázala, ba víc, intenzivně na novém voze pracovala. Už v druhé polovině 60. let, čtyři roky po uvedení modelu ŠKODA 1000 MB (1964), začala připravovat moderní vůz koncepce s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Pod typovým označením ŠKODA 720 vznikl vůz s krásnou karoserií od Giugiaro a s živými motory OHC. Projekt zahlušily změny po okupaci země v srpnu 1968 a následný politický i ekonomický úpadek. V Mladé Boleslavi se nevzdali

a zkusili proboujet další projekty, které měly motor vpředu a pohon buď předních, nebo zadních kol. Prototypy ŠKODA 740, ŠKODA 760 i jiné ovšem skončily ve firemním ŠKODA Muzeu, v soukromých sbírkách nebo jen na fotografiích.

Dodnes to svědčí o technické kreativitě zdejšího vývoje i o neschopnosti tehdejšího centrálně řízeného hospodářství, které nedokázalo vygenerovat finance pro nezbytnou modernizaci automobilky. Až když byla další výroba osobních automobilů v Mladé Boleslavi ohrožena, rozhodly nejvyšší orgány o vývoji zásadně nového modelu. Jeho výroba měla začít v roce 1987, prakticky čtvrt století po uvedení embéčka. Žádný div, že zrod příštího vozu sledovala média a s nimi celá veřejnost s napětím. To nebylo mnoho povyku pro nic, ale velké očekávání v hodině dvanácté.

MOTOR

Budeme-li hledat kořeny modelu FAVORIT, začneme pod kapotou. Onen běžný motor OHV nebyl vůbec běžný, ba naopak: Navrhli jej v konstrukci automobilky pro model ŠKODA 1000 MB a představoval svým způsobem jedinečný inovační počín. Nekonal se jen s ohledem na nevalný image tehdejšího socialistického Československa. Jedinečnost spočívala v tom, že hliníkový blok motoru vznikl tlakovým litím do formy, tedy šlo o evropský primát. Tuto technologii vynalezl Ing. Josef Polák, který na ni získal v roce 1922 patent č. 13 710. Vtip tohoto řešení spočívá v přesném odlévání do ocelové kokily, odpadá tedy drahá a špinavá



ŠKODA 720 v karoserii od Giugiaro byl nadčasový, mimořádně podařený automobil. První skici karoserie vznikly už v dubnu 1969.



ŠKODA 740, další z nenarozených dětí. Hezkou karoserii vytvořil Josef Čech. Projekt byl ukončen v roce 1972.



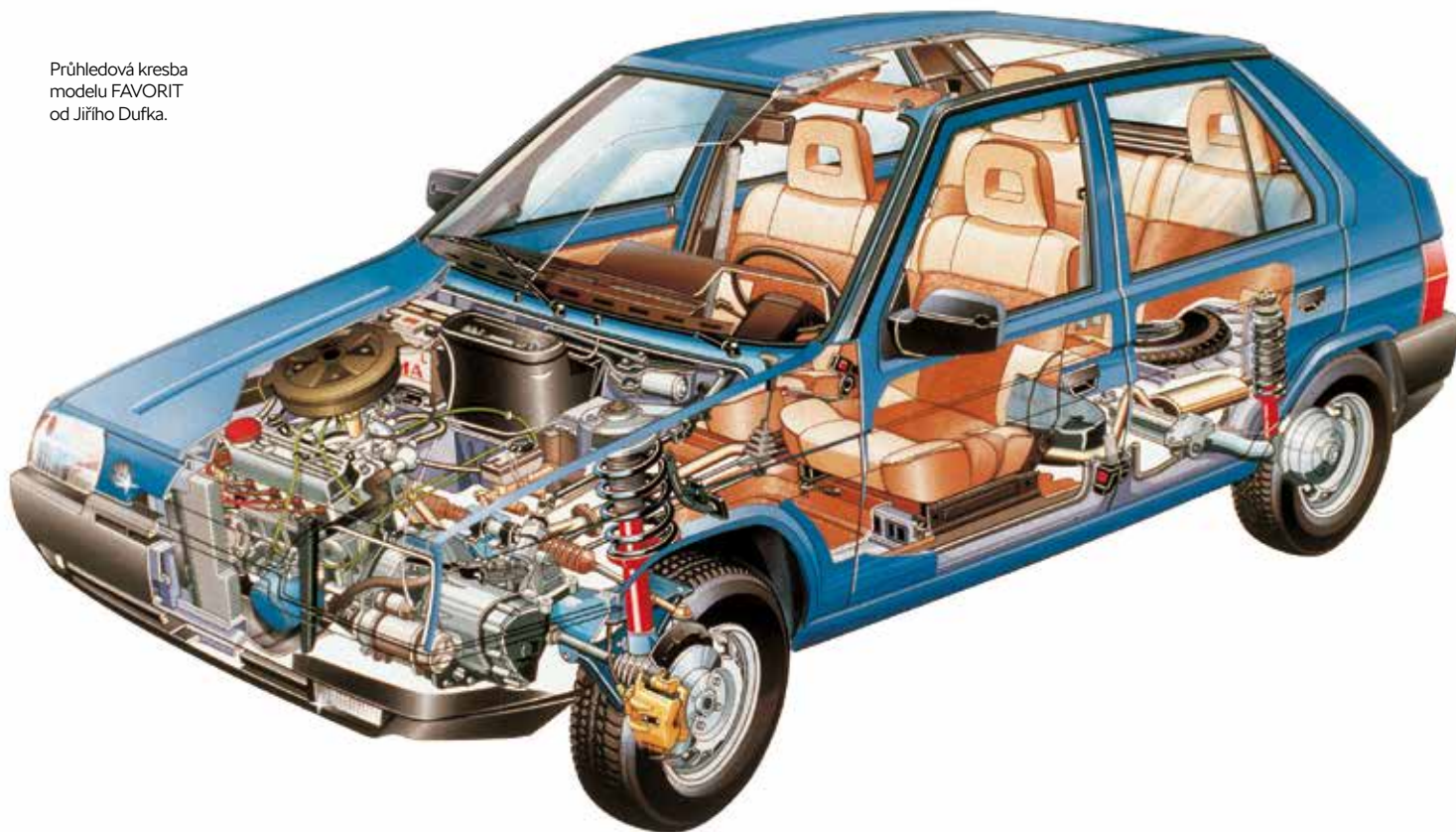
První sériově smontované vozy.

práce výroby forem, odlitek je dokonale čistý a výroba energeticky méně náročná. Hliníkový motor je o třetinu lehčí než srovnatelný motor litinový. Slouží škodovským konstruktérům ke cti, že od 60. let tento motor dokázali vylepšovat, upravovat a šlechtit tak, aby vyhověl emisním požadavkům i rostoucím nárokům na výkon a pružnost. Když byl FAVORIT na podzim 1987 představen, nebyl motor pod kapotou kompromisem. Jeho další kultivace mu přinesla dlouhý život: Ve své vrcholné formě se montoval ještě v roce 2003 do modelu ŠKODA FABIA. Prosadit se tak dlouho v konkurenci koncernových pohonných jednotek – věru obdivuhodný výkon.

KAROSERIE

Oficiální rozhodnutí o vývoji modelu FAVORIT mělo podobu vládního usnesení z 9. prosince 1982. Říkalo se v něm, že vývoj bude ukončen v polovině roku 1985, v roce 1987 bude zahájena sériová výroba, design karoserie vytvoří italský stylist. Všichni se radovali, avšak vyvinout za dva a půl roku zcela nový vůz by byl šibeniční termín i pro velkou západoevropskou automobilku. Ale v tehdejší Československu? Vyloučeno. Jenomže zainteresovaní cítili, že je to možná poslední příležitost, která se už nemusí opakovat. A co víc – není čas na hledání různých cest. S ohledem na to se musí každý krok povést na první pokus. Do automobilky nastoupil Ing. Petr Hrdlička, CSc. z Ústavu pro

Průhledová kresba modelu FAVORIT od Jiřího Dufka.



výzkum motorových vozidel, který projekt vedl. Spolu s ním přišel z ÚVMV Ing. Jan Nepomucký, odpovědný za podvozek a agregát, vývoj karoserie dostal na starost Ing. Bohumil Drbohlav, škodovák a odborník na technologii výroby karoserie.

Při hledání vhodného italského designéra padla volba shodou šťastných náhod na Nuccio Bertoneho, jednoho z tehdejší hvězdné designérské trojice Giugiaro, Pininfarina, Bertone. Spolupráce byla pro oba partnery harmonická a přinesla i nečekané situace a řešení. Škodováci svěřili design firmě Stile Bertone bez omezení, jen s „drobnou“ podmínkou: do svého návrhu musí implementovat československý světlomet. Marc Deschamps, odpovědný za výsledek, z toho měl malou radost. Tvar světlometu zásadně ovlivňuje charakter přídě a ve výsledku celého vozu. Ten náš, objemný, plochý, hranatý, prakticky vylučoval oblé tvary. Co ale dělat, když jiný světlomet jsme tehdy nedokázali vyrobit.

A ještě jeden příběh: Po hatchbacku jako základním typu muselo přijít také kombi. Ještě investice, které vláda uvolnila, nedovolovaly vytvořit další formu na páté výklopné dveře kombíku. Pak tedy budou stejné jako u hatchbacku. Takové řešení ale neexistuje, namítal Bertone, není hatchback a kombi, které by měly stejnou zadní výklopnou stěnu. Ale ano, namítli škodováci – bude to

ŠKODA FAVORIT se nejen dobře prodávala, ale slavila i sportovní úspěchy.

FAVORIT a FORMAN. Svědčí o invenci mistrů, že se se světlometem i pátými dveřmi vyrovnali se ctí.

VZPOMÍNKY NA BUDOUCNOST

Při šibeničních termínech se vývojáři neobešli bez spolupráce s nejrůznějšími zahraničními firmami v automobilovém průmyslu, od finálních výrobců po subdodavatele. Pro řadu techniků z automobilky to byl jedinečný kontakt



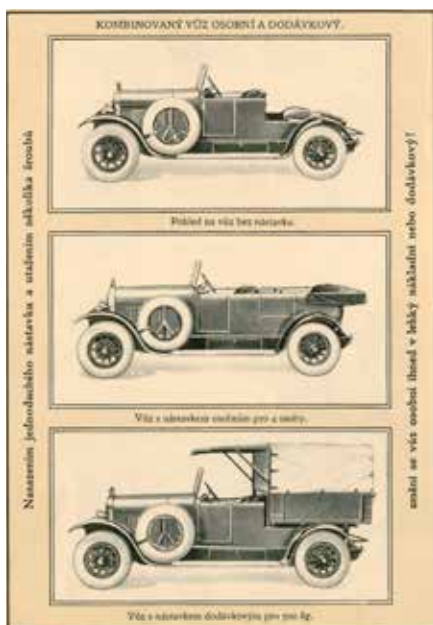
Provedení kombi neslo označení FORMAN.

a seznámení se s know-how předních odborníků na tlumiče pérování, karburátory, katalyzátory, písty, těsnění, kroužky, pneumatiky a řadu dalších dílů. Jedinečná byla spolupráce s firmou Porsche.

Inkubační doba modelu FAVORIT byla dramatická. Nikdo ovšem nemohl tušit, jakou roli v historii značky a domácího automobilového průmyslu vůbec ještě sehraje. Přispěla k tomu v průběhu vývoje jedna málo známá, tehdy nepřilíš významná událost. V roce 1986, když byly práce v plném proudu a vývoj prakticky u konce, rozhodl se Ing. Hrdlička obrátit na Volkswagen, že bychom rádi vyzkoušeli jejich motory v našem chystaném modelu. VW souhlasil, motor sami zabudují. Rozumí se, že pak vůz po všech stránkách vyzkoušeli, počínaje spotřebou a konče životností podvozku. FAVORIT změřili možná líp, než v té době uměli v Mladé Boleslavi. Aniž by to kohokoli tehdy napadlo, byla to při privatizaci Škodovky v roce 1990/1991 pro německý koncern ohromná výhoda. Ve VW přesně věděli, do čeho jdou. Rozhodnutí nechat si v roce 1986 zabudovat wolfsburský motor spolurozhodlo o budoucnosti naší automobilky. V tom byl FAVORIT klíčový, ač měl „jen“ běžný motor 1,3 l OHV, pohon předních kol jako desítky obdobných modelů po celém světě a karoserii sice hezkou, avšak nikoli avantgardní. Dost na to, aby zachránil svoji automobilku...

PROSTĚ CHYTŘE

Firemní slogan Simply Clever jednoduše a chytře vyjadřuje jeden z přístupů značky ŠKODA. Tato filozofie je mladoboleslavské značce vlastní již od dvacátých let minulého století. Podívejme se na několik nevšedních příkladů...



LAURIN & KLEMENT ŠKODA 110

Prvků, které lze označit na konstrukci historických vozů ŠKODA jako „simply clever“, je celá řada. Jedním z nich je i výměnná zadní část karoserie, kterou mohla mít průběžně zdokonalovaná konstrukce vozu Laurin & Klement ŠKODA 110 v roce 1925. V době, kdy automobily platily za luxusní zboží, přišla značka ŠKODA s důvtipným řešením. Vyvinula kombinovanou karoserii, slučující výhody osobního vozu s dvoumístným valníkem. Přední část automobilu až za přední sedadla zůstávala fixní, snadnou a rychlou záměnou zadního nástavce se užitkové vozidlo, sloužící drobnému živnostníkovi k rozvážce zboží, o víkendů změnilo v plnohodnotný čtyřmístný osobní automobil.

ŠKODA 256

Další ze zajímavých jednoduše chytrých řešení lze nalézt na speciálních verzích nákladního

vozu ŠKODA 256, který se vyráběl mezi roky 1939 a 1947. Ve 40. letech silničáři ještě neměli k dispozici moderní sypací vozy. Mladoboleslavští konstruktéři usnadnili řidičům jejich těžký život několika důmyslnými inovacemi. Do jinak nevyužitého prostoru pod ložnou plochou za levým zadním kolem zabudovali výsuvnou schránku s dostatečným množstvím posyp-



vého materiálu a přidali praktickou plechovou lopatku. Před pravým zadním kolem byly k dispozici až čtyřpatrové uzavíratelné schránky s výsuvnými přihrádkami pro nářadí a například i rezervní kolo.

ŠKODA POPULAR

V únoru roku 1935 testovali mladoboleslavští technici v okolí Špindlerova Mlýna nové příslušenství, usnadňující zásobování horských chat v zimním období. Na řízená kola Popularu se připevňovaly kovové lyže, adhezi zadních pneumatik vzadu podstatně zlepšily řetězy. Jezdilo se na první převodový stupeň, umožňující plně využít točivého momentu dvacetikoňového motoru. Důmyslně řešený vůz ŠKODA mohl za sebou na laně táhnout hned několik lyžařů. Řešení v duchu filozofie Simply Clever vlastně suplovalo tehdy ještě málo rozšířené lyžařské vleky.

MOJE BUDOUCNOST JE TADY



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

**Objevte nabídku pracovních pozic
v obchodní síti ŠKODA AUTO ČR.**

www.skodamabudoucnost.cz



skodacz



skodacz



skodacz



skodacr

JEŠTĚ VÍCE RADOSTI Z NOVÉHO VOZU ŠKODA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Balíčky plné zážitků k Vašemu novému vozu ŠKODA

Proměňte příchod nového člena Vaší rodiny v naprosto nevšední zážitek. S novými balíčky si užijete nejen předání Vašeho čerstvě vyrobeného vozu ŠKODA v Zákaznickém centru, ale také se seznámíte s historií okřídleného šípů, nahlédnete do zákulisí výroby největší české automobilky nebo si vyberete něco unikátního z kolekce předmětů ŠKODA. Více informací získáte přímo v Zákaznickém centru nebo u vybraných autorizovaných prodejců vozů ŠKODA.

Balíček „S“

- > Předání vozu v Zákaznickém centru
- > Prohlídka ŠKODA Muzea
- > Poukaz na 15% slevu z ceny předmětů z kolekce ŠKODA (od drobných dárkových předmětů po náhradní díly a příslušenství)
- > Vstupenka do rodného domu Ferdinanda Porscheho

Balíček „M“

- Navíc k balíčku „S“:
- > Prohlídka ŠKODA Muzea a jeho depozitáře s průvodcem
 - > Občerstvení v Café/Restaurantu Václav
 - > Předváděcí jízda vozem dle vlastního výběru

Balíček „L“

- Navíc k balíčku „S“:
- > Prohlídka výrobního závodu s průvodcem
 - > Oběd v Café/Restaurantu Václav

Zákaznické centrum ŠKODA AUTO,
Tř. Václava Klementa 869, 293 60 Mladá Boleslav, tel.: +420 326 831 222

Vyobrazené modely jsou ilustrativní.