

ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

ZIMA 2018



NOVÁ DEFINICE HATCHBACKU

ŠKODA SCALA



ŠKODA NEJMIX

Nejlepší nabídka od ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA
NejMix



Nová ŠKODA FABIA
za **3 990 Kč** měsíčně

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Tato varianta platí při využití financování se ŠKODA Financial Services

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů FABIA:
4,6–4,9 l/100 km, 106–113 g/km



JAK FUNGUJE ÚVĚR S POSLEDNÍ NEROVNOMĚRNOU SPLÁTKOU?

Splátka předem

Vůz stojí 308 300 Kč a u prodejce zaplatíte splátku předem 107 905 Kč (35 % z ceny vozu).

Měsíční splátka

Výši splátky si nastavíte dle svých možností. 48 měsíců splácíte například 3 990 Kč včetně kompletního pojištění. Celkem tedy zaplatíte 261 812 Kč vč. pojištění.

Poslední nerovnoměrná splátka

Poslední nerovnoměrná splátka je 70 292 Kč (23 % z ceny vozu). Na konci financování se rozhodnete o dalším postupu.

Možnosti úhrady poslední nerovnoměrné splátky

- › S koncem smlouvy doplatíte zůstatkovou hodnotu (poslední nerovnoměrnou splátku) hotově.
- › Připravíme pro vás novou nabídku financování této poslední nerovnoměrné splátky a prodloužíte si splácení.
- › Obchodník váš vůz vykoupi, uhradí poslední nerovnoměrnou splátku a vy si vyberete opět nový vůz.

skodanejmix.cz



skodacz



skodacz



skodacz



skodacr

Vzorový příklad úvěru na vůz ŠKODA FABIA Active 1.0 TSI / 70kW v ceně 308 300 Kč, při financování se ŠKODA Financial Services v ceně 308 300 Kč, splátka předem 107 905 Kč (35 %), výše úvěru 200 395 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 233 768 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 261 812 Kč, RPSN vč. pojištění 11,416 %, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 70 292 Kč, měsíční splátka úvěru 3 406 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 3 990 Kč, úroková sazba p. a. 5,99 %. ŠKODA Pojištění Standard obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (5% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou věk klienta 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

VÁŽENÍ ZÁKAZNÍCI A PŘÍZNIVCI ZNAČKY ŠKODA,

letošní rok byl pro nás v mnoha ohledech výjimečný a bohatý na události a novinky, které jsme postupně uváděli na trh, a proto bych Vám v jeho závěru chtěl opět co nejsrdečněji poděkovat za přízeň, kterou jste věnovali naší značce a našim produktům. I díky Vám se značka ŠKODA na domácím trhu těší velké popularitě 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 zákazníkům.

Jak jste jistě zaznamenali, v letošním roce jsme se mnoha společenskými, kulturními a sportovními akcemi výrazně zapojili do oslav stoletého výročí státnosti naší republiky. Automobilka ŠKODA AUTO je neodmyslitelně spjata s historií Československa a České republiky a bez nadsázky mohou říci, že významně přispívá k rozvoji kulturních tradic a ekonomiky naší země. Jsem nesmírně potěšen, že jsme stoleté výročí mohli oslavit nejen celou řadou nových produktů, mimo jiné modernizovanými modely ŠKODA FABIA či velice atraktivními deriváty SCOUT a SPORTLINE modelů KODIAQ a KAROQ, ale rovněž velice přitažlivým pake-tem výbavy Edice 100, který si zákazníci mohli za symbolickou cenu objednat pro většinu na-

šich vozů. Jak jsem již předeslal, historicky významný rok pro náš stát jsme si připomněli celou řadou akcí, projektů a sponzorských aktivit. Ať již se jednalo o zajímavou akci Lví stopa, od- rážející tradiční spojení značky ŠKODA s cyklistikou, hlavní partnerství v projektu Největší momenty českého sportu, jenž ocenil nejvý- znamnější úspěchy československých a českých sportovců, či o tematickou výstavu První kilometry v první republice v mladoboleslav- ském ŠKODA Muzeu. Stoleté výročí republiky jsme rovněž oslavili historicky prvním vítěz- stvím české posádky Jan Kopecný a Pavel Dresler v soutěžním mistrovství světa WRC 2. Jsem také rád, že jsme letos mohli představit celou řadu nových finančních a servisních pro- ductů, a ještě více tak zlepšit kvalitu našich pro- dejních a poprodejních služeb v rámci celé naší dealerské sítě. Velkou pozornost jsme přitom věnovali rozšíření programu prověřených oje- tých vozů ŠKODA Plus a z atraktivní nabídky operativního leasingu ŠKODA Bez starostí o nové modely a novou online prodejní platfor- mu dostupnou z pohodlí domova na stránkách skoda-online.cz při objednání nového vozu ŠKODA.

V příštím roce se naši zákazníci mohou těšit na pestrou paletu nových modelů. Již v prvním čtvrtletí uvedeme na trh moderně řešený



a technicky jedinečný hatchback ŠKODA SCALA, následovat budou inovované modely SUPERB a zcela nový městský crossover, konstrukčně vycházející z hybridní designérské studie VISION X, kterou jsme letos představili na autosalonu v Ženevě. U našich prodejců se rovněž objeví první elektrifikované modely, plug-in hybridní SUPERB PHEV a ryzí elektro- mobil CITIGO. A na úplný závěr roku 2019 chystáme novou generaci modelové řady OCTAVIA. Máte se opravdu na co těšit! Za celý tým ŠKODA AUTO Česká republika Vám přeji úspěšný vstup do nového roku a tisíce šťastných kilometrů za volantem automobi- lů značky ŠKODA.

Luboš Vlček,

ředitel ŠKODA AUTO Česká republika



- 06 ŠKODA SCALA
- 16 Rozhovor: Jan Kopecný
- 22 ŠKODA KODIAQ RS
- 30 Elektrická budoucnost
- 36 ŠKODA KAROQ SCOUT & SPORTLINE
- 40 Kateřina Bažantová
- 44 Archiv ŠKODA Muzea
- 48 Rozhovor: Pan Cuketka
- 52 Technika: vývoj telefonů
- 56 Cestopis: ŠKODA KODIAQ na Aljašce

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

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

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



NOVÁ ŠKODA FABIA SCOUTLINE

Nová „soft-roadová“ varianta ŠKODA FABIA COMBI SCOUTLINE, rozšiřující nabídku nedávno výrazně modernizované modelové řady FABIA, přináší celou řadu nápaditých stylistických prvků a doplňků. Atraktivní vzhled vozu podtrhují elegantně tvarovaná 16- nebo 17palcová kola z lehké slitiny a exkluzivní provedení předního spoileru a zadního nárazníku kombinující matnou černou a stříbrnou barvu. Matně černé jsou i robustní lemy blatníků a prahů, zatímco vnější zpětná zrcátka a střešní nosiče jsou zářivě stříbrné. Modely FABIA COMBI SCOUTLINE se budou prodávat s tříválcovými přeplňovanými motory 1.0 TSI o výkonu 70 nebo 81 KW, jež splňují nejnovější emisní normu Euro 6d-TEMP.

820 000 STROMKŮ

Projekt ŠKODA Stromky aneb „Za každý prodaný vůz ŠKODA v ČR jeden vysazený strom“ odstartovala mladoboleslavská automobilka v roce 2007 a do dnešních dnů vysázela na území naší republiky více než 820 000 stromků. Sazenice slouží k výsadbě nových lesních porostů a alejí, ale také k náhradě poškozených úseků lesa a ke zvyšování biodiverzity. Nejvýznamněji se projekt ŠKODA Stromky věnuje ohroženým lokalitám v Krkonošském národním parku, kde k rozšíření biodiverzity a obnově porostů posloužilo již 154 000 sazenic. Na Rychnovsku, kde má ŠKODA AUTO jeden ze svých výrobních závodů, bylo doposud vysázeno 24 000 stromků. Společnost ŠKODA AUTO si zvolila výsadbu stromků za podpory svých zaměstnanců jako symbol firemní orientace na společensko-ekologické hodnoty v rámci strategie GreenFuture.



VYHLÁŠENÍ VÍTEŽŮ SOUTĚŽE MLADÍ DESIGNÉŘI

Soutěž Mladí designéři, v níž společnost ŠKODA AUTO pod záštitou oddělení ŠKODA Designu hledá mladé nadějně talenty mezi žáky prvního stupně základních škol, již zná své vítěze. Opět se soutěžilo ve dvou kategoriích – školní týmy a jednotlivci – a stejně jako v minulých ročnících bylo hlavním tématem „Chytré autíčko budoucnosti“. Do soutěže bylo letos přihlášeno rekordních 387 obrázků a 144 3D modelů. Slavnostní vyhlášení s bohatým kulturním programem se uskutečnilo ve ŠKODA Muzeu. Vítězné týmy základních škol obdržely kromě diplomu navrženého designéry ŠKODA také poukaz na výtvarné pomůcky v hodnotě 40 000 Kč. Pro jednotlivce pak byly připraveny balíčky s hodnotnými cenami.

JEDINEČNÝ PŘÍRŮSTEK DO ŠKODA MUZEA

Lidé, kteří se v nejbližších dnech chystají na návštěvu ŠKODA Muzea, se mohou těšit na zcela nový a naprosto unikátní exponát, jímž je jediný dochovaný dvoumístný sportovní automobil Laurin & Klement BSC, vyrobený v roce 1908. Vůz v uplynulých dvou letech prošel celkovou renovací, při které tým odborníků vycházel z dochované originální výkresové dokumentace a dalších jedinečných dobových pramenů. Všechny důležité mechanické komponenty plně provozuschopného vozu jsou původní, včetně dvouválcového motoru (1399 cm³/12 koní) s autentickým výrobním číslem, se kterým sportovní vůz opustil výrobní halu v Mladé Boleslavi. Laurin & Klement BSC, původně vyrobený pouze ve 12 exemplářích, patří bezesporu mezi nejvzácnější exponáty ŠKODA Muzea.



**ČESKÁ ZIMA
PLNÁ ZÁŽITKŮ**

Neobyčejné aktivity
nejen na našich horách

Kompletní servis pro lyžaře

Tipy na dárky i praktické doplňky na cesty

Adrenalin, relaxace, výlety pro celou rodinu

ČESKÁ ZIMA PLNÁ ZÁŽITKŮ

Chystáte-li se na zimní dovolenou, jistě oceníte novou publikaci Česká zima plná zážitků, kterou připravila mladoboleslavská automobilka nejen pro majitele vozů ŠKODA, ale také pro širokou motoristickou veřejnost a zejména pak pro rodiny s malými a dospívajícími dětmi. Najdete v ní zajímavé tipy na výlety a pobyty v atraktivních tuzemských sjezdářských a běžkařských lokalitách, celou řadu cenných rad a doporučení před cestou do hor a v neposlední řadě i pestrou nabídku zimních produktů a doplňků ze ŠKODA E-shopu. Publikaci si můžete stáhnout zdarma ve formátu PDF na stránce www.skoda-storyboard.cz, nebo ji můžete získat v tištěné formě u všech autorizovaných prodejců ŠKODA AUTO.

PŮLMILIONTÁ OCTAVIA PRO ČESKÝ TRH

Modelová řada OCTAVIA patří mezi prodejně nejúspěšnější vozy mladoboleslavské automobilky a možno říci, že se stala jedním ze symbolů úspěchů značky ŠKODA v uplynulých dvou desetiletích. Od roku 1996, kdy se objevila její první generace, se vyrobilo více než 6 milionů těchto automobilů a jejich popularita neustále roste. V loňském roce se ŠKODA OCTAVIA stala 6. nejprodávanějším vozem na evropském trhu a absolutním bestsellerem ve Švýcarsku, Finsku, Chorvatsku či na Slovensku. Rovněž v České republice si OCTAVIA dlouhodobě udržuje pozici číslo 1 na trhu a v letošním roce překročil její prodej hranici 500 000 kusů. Jubilejní půlmiliontý model OCTAVIA Ambition 1,6 TDI/85 kW si z rukou Luboše Vlčka, ředitele ŠKODA AUTO Česká republika, převzal v Zákaznickém centru v Mladé Boleslavi pan Daniel Szmitek.



ČAS VELKÝCH ZMĚN

Nový hatchback přinese do nabídky ŠKODA AUTO mnoho zajímavých novinek. Zcela originálním názvem to pouze začíná.

Mladoboleslavská automobilka letos představila několik nových modelů, ten nejdůležitější si ale schovala až na úplný závěr roku, kdy prezentovala velmi atraktivní hatchback pojmenovaný SCALA. Nový model ve výrobním programu zaplňuje prostor mezi vozy FABIA a OCTAVIA. Využívá nejmodernější platformu a jde o svébytný vůz navržený ve zcela odlišném duchu, než typ RAPID. ŠKODA SCALA přináší do nabídky automobilky mnoho zajímavých změn od designu, přes uspořádání interiéru, až po použitou techniku.

ŠKODA SCALA také míří do nového segmentu, kde automobilka nebyla dříve přítomna. Vůz přijíždí s jedinou karoserií typu hatchback, která na délku měří 4362 mm, na šířku 1793 mm a na výšku 1471 mm. Rozvor náprav nabídne 2649 mm. Celkově jde tedy o podstatně větší automobil, než již zmiňovaný model RAPID SPACEBACK. Zejména ale došlo k významné změně proporcí.

Mimochodem, mladoboleslavská novinka přerůstá na výšku dokonce i model OCTAVIA (o 2 mm) a co je asi vůbec nejzajímavější, oproti Volkswagenu Golf, coby typickému zástupci







Změna proporcí se u modelu SCALA projevuje kromě jiného i značnou šířkou interiéru.

hatchbacků nižší střední třídy, je delší (+10 cm) a má delší rozvor náprav (+3 cm).

DESIGN A JEHO DETAILS

ŠKODA SCALA se od současné nabídky automobilky výrazně liší také vnějším vzhledem. Jak už určitě víte, ledasco o podobě nového hatchbacku napověděl pařížský koncept Vision RS. Automobilka říká, že nový designový jazyk



Maska chladiče je pojata velmi dynamicky a zaujme trojrozměrným zpracováním.

je více emoční, než tomu bylo u spíše strohého předchůdce. Spolu s touto změnou přichází také několik detailů, které dostane právě SCALA jako vůbec první model značky.

Řeč je například o nápisu „ŠKODA“ nahrazujícím tradičního logo uprostřed zadi. Druhým zajímavým detailem jsou koncová diodová světla s možností objednat si animované ukazatele směru jízdy. Jde o věc známou z někte-

rých modelů prémiových značek, kdy se jednotlivé diody dané světelné funkce rozsvěcí postupně. Asi nepřekvapí, že designový styl této novinky následně převezmou také další připravované modely ŠKODA.

O tom, že půjde o dospělejší a dynamičtější vůz ve srovnání s předchozím typem, svědčí například i taková drobnost, jakou je nabídka kol. Největší alternativou pro vůz ŠKODA SCALA budou ráfky s průměrem 18 palců.

USPOŘÁDÁNÍ INTERIÉRU

Spolu s novým stylem designu přichází také modernější uspořádání interiéru. Na přání bude k dispozici Virtuální kokpit místo běžného přístrojového štítu. Ten nabídne velikost 10,25", což je největší hodnota v dané kategorii, a z funkčního pohledu zejména možnost volit mezi pěti různými režimy zobrazení. Kromě klasických bude k dispozici také minimalistická grafika vhodná pro jízdu za tmy. Současně ale je možné sáhnout po sportovní variantě typické



velkým otáčkoměrem umístěným uprostřed obrazovky a samozřejmě nebude chybět ani varianta s mapou, známá z ostatních modelů ŠKODA.

Druhý displej je umístěný na palubní desce, což je další zajímavá změna přicházející právě s modelem SCALA. Volně stojící a výše umístěná obrazovka je lépe na očích, je v podobné výšce jako hlavní přístroje a blíže spodnímu okraji čelního skla. Designéři navíc zasadili tento displej do palubní desky tak, aby pod ním zůstala vystupující lišta. Toto řešení není samoúčelné a nemá být pouze efektní na pohled. Lišta slouží jako opěrka ruky pro snazší klikání prstem na konkrétní místa displeje. V nabídce najdeme tři varianty multimediálního systému. Ten základní (Swing) má velikost 6,5", větší alternativa Bolero nabízí 8" a vrcholné provedení Amundsen využije displej o velikosti 9,2".

Interiér modelu SCALA není jen o nových displejích, ale zejména o velikosti. Jde totiž o mimořádně prostorný hatchback. Už jen



Asi nepřekvapí, že designový styl této novinky následně převezmou také další připravované modely ŠKODA.





Světlomety s výrazným tvarem mohou být kompletně vybaveny adaptivní Bi-LED technologií.



Koncová světla mohou být na přání vybavena animovanými ukazateli směru jízdy, samozřejmě využívajícími LED.

informace o tom, že ve druhé řadě je pro kolena cestujících stejných 73 mm, jako tomu je u současného modelu OCTAVIA, vypadá dost zajímavě.

A nebyla by to ŠKODA, kdyby nedošlo na praktické detaily známé pod označením Simply Clever. Opět nechybějí tradiční drobnosti jako deštníky ve dveřích řidiče nebo škrabka na led ve víčku nádrže, nově automobilka nabízí integrované tažné zařízení, u něhož bude potřeba pouze stisknout tlačítko, čímž se elektricky odjistí, a pak už ho bude možné například nohou jednoduše zacvaknout do příslušné polohy. Praktickým detailem jsou i elektricky ovládané páte výklopné dveře s funkcí Tip-To-Close (pro zavření stačí pouze krátce zatáhnout za dveře namísto mačkání tlačítka).

Kromě prostorného interiéru je připraven také nadprůměrně objemný zavazadlový prostor. Základní hodnota 467 litrů je špičkou

mezi hatchbacky nižší střední třídy. Po sklopení zadních opěradel je k dispozici až 1410 litrů. Vhod přijde i dvojitě dno zavazadelníku, díky němuž lze vybírat mezi maximálním objemem, nebo ložnou plochou zarovnanou s nakládací hranou.

TECHNIKA: MQB A0, NASTAVITELNÉ TLUMIČE

ŠKODA SCALA přijíždí, podobně jako třeba KAROQ nebo KODIAQ, na platformě MQB. Konkrétně se jedná o variantu MQB A0, což je nejmenší provedení tohoto dnes už všeobecně známého a napříč celým německým koncernem hojně používaného technického základu, ale bylo by hodně zjednodušené říkat, že technici z Mladé Boleslavi pouze vzali to, co dostali k dispozici, a na tento základ „ušili“ vlastní karoserii. Takto snadno vývoj automobilů opravdu neprobíhá.



Na zadních sedadlech nabízí SCALA v podélném směru podobný prostor jako větší OCTAVIA.



Už jenom skutečnost, že SCALA je velkým vozem, si vyžádala patřičné přepracování podvozku. ŠKODA navíc nabízí budoucím zákazníkům dvě verze podvozku. Ten základní dostane pasivní tlumiče, příplatkovou alternativu představuje dynamická verze s elektronicky nastavitelnými tlumiči Kayaba. Řidič tak dostane možnost výběru mezi režimy podvozku Normal a Sport. Už v základním nastavení Normal ale jsou tlumiče tužší oproti těm pasivním. Celý tento příplatkový podvozek (s označením Sport Chassis Preset) je navíc o 15 mm snížený.

Nabídka pohonných jednotek obsahuje pět položek. Přesněji řečeno půjde o tři zážehové přeplňované jednotky, jeden vznětový agregát a v průběhu roku 2019 dorazí také čím dál oblíbenější varianta kombinující benzin a CNG. Nejdostupnější ŠKODA SCALA dostane pod kapotu tříválec 1.0 TSI o výkonu 70 kW (95 k). Silnější alternativou je stejný motor naladěný na 85 kW (115 k) a vrcholem bude čtyřválec 1.5 TSI (110 kW/150 k). Zájemci o diesel mohou sáhnout po jednotce 1.6 TDI (85 kW/115 k) a pro-



vedení G-TEC bude pohánět tříválec 1.0 TSI o výkonu 66 kW (90 k). Pokud jde o převodovky, pětistupňovou manuální dostane pouze základní benzinový tříválec. U ostatních motorů si lze vybrat mezi šestistupňovou manuální převodovkou a sedmistupňovým DSG (tato převodovka nebude dostupná pro G-TEC).

ASISTENČNÍ SYSTÉMY: VIDÍ JEŠTĚ DÁLE

Velký posun kupředu znamenají také asistenční systémy. Jejich nabídka je už u stávajících modelů automobilky ŠKODA velmi bohatá, ale SCALA přichází i v této oblasti s několika zajímavými novinkami. Začít můžeme například u adaptivních Bi-LED světlometů, které výrazně zlepšují viditelnost na neosvětlených silnicích. Adaptivní tempomat pracuje až do rychlosti 210 km/h a nechybí ani systém sledování mrtvých úhlů ve zpětných zrcátkách. Nově ovšem může být doplněn o systém Asistent změny jízdního pruhu (Side Assist). Jeho přínos je v tom, že dokáže zaznamenat vůz na delší vzdá-

Po stránce bezpečnosti a asistenčních systémů představuje SCALA opět významný pokrok směrem vpřed.

lenost. Zatímco klasický Blind Spot Detect pracuje se vzdáleností maximálně 20 m, tedy hlídá vyloženě mrtvý úhel, Asistent změny jízdního pruhu (Side Assist) vidí až do vzdálenosti 70 m za vůz. To se hodí hlavně na dálnicích, kdy vás mohou některé automobily míjet větší rychlostí.

Asistent změny jízdního pruhu (Side Assist) ještě obsahuje Asistent vyparkování (Rear Traffic Alert). SCALA pak upozorní řidiče na ze strany příježdějící vozidla při vycouvávání například z příčně umístěného místa k silnici, kdy prakticky není šance potenciálně nebezpečný vůz vidět. Parkovací asistent (Park Assist) je připraven nejen zajet do podélného a příčného parkovacího místa, ale také z něj vyjet.

Z pohledu bezpečnosti zaujme, že každá SCALA bez ohledu na konkrétní výbavu obsahuje Lane Assist – asistent udržování jízdního pruhu a Front Assist včetně nouzového brzdění. Ve voze navíc může být až devět airbagů a nechybí ani multikolizní brzda. Po stránce bezpečnosti a asistenčních systémů představuje SCALA opět významný pokrok směrem vpřed.

KONEKTIVITA: DATOVÉ PŘIPOJENÍ JAKO STANDARD

Dalším z řady prvenství v rámci rodiny modelů značky ŠKODA je datové připojení. Jistě, také jiné modely automobilky dnes mohou mít ve-



Digitální přístrojový štít nabízí mnoho různých uspořádání zobrazovaných informací od klasického stylu, přes minimalistický, čistě informační, až po sportovní s jedním centrálním ukazatelem.

stavěnou SIM kartu, ale jde o prvek příplatkové výbavy. SCALA ovšem tento prvek nabídne už v základní výbavě a díky tomu je ve všech výbavách připraveno tlačítko tísňového volání, a využít bude možné například i služby proaktivního servisu. ŠKODA pak v rámci další výbavy přidá třeba takzvanou hybridní navigaci. U té jsou sice pořád základem mapové podklady vozidla, automobil si ale po zadání konkrétní trasy stáhne aktualizace týkající se jejího okolí. Zájemci mohou sáhnout rovněž po online službách nebo WiFi hotpotu.

Ani to ale není vše. Vůz ŠKODA SCALA jde spárovat s chytrým telefonem prostřednictvím aplikace ŠKODA CONNECT, nicméně v tomto případě půjde automobil prostřednictvím aplikace například odemknout nebo uzamknout. Stejně tak je možné na dálku aktualizovat software infotainmentu.

NÁZEV, JAKÝ TU JEŠTĚ NEBYL

Skutečnost, že model SCALA nenavazuje na RAPID SPACEBACK, nakonec nejlépe demonstuje i jeho název samotný. Před přicho-

dem tohoto automobilu se spekovalo o tom, zda ŠKODA nesáhne do minulosti pro názvy FELICIA nebo POPULAR, a tak podobně. Nakonec zvítězil originální název SCALA. Ten má latinský původ a v překladu znamená „schody“ nebo „žebřík“. Jde o symbol výrazného posunu automobilky v kategorii kompaktních vozů kupředu. Zcela nový vůz ŠKODA SCALA je tedy připraven oslovit zájemce o vnějšími rozměry stále kompaktní, ale přitom uvnitř prostorný automobil s praktickou pětidveřovou karosérií typu hatchback.



S modelem SCALA automobilka ŠKODA poprvé plnohodnotně vstupuje do největšího tržního segmentu v Evropě – nižší střední třídy.

ŠKODA PLUS

POČÍTEJTE S BEZPEČNÝM
NÁVRATEM DOMŮ



ŠKODA
PARTNER



Vyrobte si nově šroubované šroubováky při koupě vozu z programu ŠKODA Plus a získáte šroubováky v hodnotě až 80 000 Kč.

- sada originálních šroubováků
- garance nákladů 7 000 Kč ročně
- výkupní cena 70 000 Kč za tři náhodná vozy

ŠKODA Financial Services
ŠKODA Financial Services



ŠKODA PARTNER



ŠKODA GARANTUJE ZEMĚN
KOL ZDARMA

VÍCE NEŽ JEN VIZE

ŠKODA VISION RS již počátkem října naznačila, jak bude vypadat chystané sériové provedení modelu SCALA. Kromě designu ale tento koncept zaujme také svojí vizionářskou technikou.

Slovo VISION v názvu koncepčních vozů ŠKODA představovaných na světových autosalonech jasně naznačuje, že nejde o pouhá designová cvičení, ale o prezentaci skutečných vizí automobilky. V případě nejnovějšího konceptu ŠKODA VISION RS, který byl předobrazem modelu ŠKODA SCALA, jde dokonce o propojení hned několika vizionářských přístupů.

VISION RS svým výrazně sportovním vzhledem ukazuje, jakým směrem ŠKODA

dále pokračuje ve vývoji svého dynamického designu. Po čistě účelových prvních modelech v novodobé historii automobilky se aktuální generace modelů vyznačuje krystalickými tvary s důmyslně řešenými ostře řezanými rysy. Budoucí automobily ŠKODA v sobě ale budou mít ještě větší emotivní náboj, který naznačuje právě koncept VISION RS. Pětidveřový kompaktní hatchback posiluje sportovní atributy značky ŠKODA například působivými koly s průměrem 20 palců, výraznými a dominantními nasávacími otvory

v předním nárazníku nebo opticky rozšířenou zádi.

Se zevnějškem ladí také pojetí interiéru. Palubní deska má základní tvary modelu SCALA, svými jednotlivými detaily opět posiluje sportovní styl představené vizionářské studie. Ducha automobilových závodů vtipně připomínají například červená poutka ve dveřích sloužících jako madla, pozornosti jistě neuniknou ani výrazně tvarovaná skořepinová sedadla s působivě řešeným čalouněním nebo karbonová středová konzola. Naopak

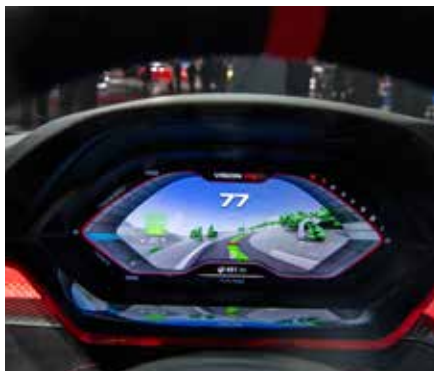


eleganci a tradici ctí dekorální výplně vnitřního prostoru z křišťálu, jež vytvářejí speciální světelné efekty.

Koncept ŠKODA VISION RS je však rovněž ukázkou toho, jak lze propojit sportovní styl a vlastnosti s odpovědným přístupem k majitelům a životnímu prostředí. Pro pohon koncepční studie byla zvolena vizionářská plug-in hybridní poháněcí soustava. Jejím srdcem je zážehový přeplňovaný čtyřválec 1.5 TSI o výkonu 110 kW (150 k), s nímž spolupracuje elektromotor s nejvyšším výkonem 75 kW (102 k). Celá soustava je připravena řídiči poskytnout nejvyšší výkon 180 kW (245 k), což je stejná hodnota jako u modelu OCTAVIA RS.

Standardní výbavou systému je šestistupňová dvouspojková převodovka DSG, s níž je studie VISION RS schopna z klidu na 100 km/h zrychlit během pouhých 7,1 sekundy a dosáhnout nejvyšší rychlosti 210 km/h. Zaslouhou značného točivého momentu je automobil schopen pružného zrychlení z 80 na 120 km/h během 8,9 sekundy.

Plug-in hybridní hnací soustava se vyznačuje možností externího dobíjení akumulátoru



V představách konstruktérů ŠKODA je atraktivní nová grafika digitálního Virtuálního Kokpitu.



Skořepinová sportovní sedadla jsou připravena nejen pro cestující vpředu, ale také pro dvojici na zadních sedadlech.

s kapacitou 13 kWh. Tato energie stačí pro pohon vozu čistě na elektřinu až do vzdálenosti 70 km. V kombinovaném režimu je tento vizionářský druh pohonu připraven vykazat produkci emisí CO₂ ve výši jen 33 g/km.

Třetí vizionářskou oblastí studie ŠKODA VISION RS jsou multimédia. I v tomto ohledu automobil naznačuje, jakým směrem se bude nabídka společnosti ŠKODA AUTO

vyvíjet. Zajímavou novinkou je možnost využití prostřednictvím systému vozu funkce hlasového asistenta Amazon Alexa.

ŠKODA VISION RS patřila k nejobdivivnějším koncepčním vozům pařížského autosalonu. Její tvary převzal sériový vůz ŠKODA SCALA. Na adaptaci jejich dalších vlastností si budeme muset ještě nějakou dobu počkat.



Palubní deska má tvary modelu SCALA. Použití materiálu alcantara a výrazné červené detaily dodávají atraktivní sportovní styl. Tvar zadních světel a červenou horizontální linkou opticky rozšířený zadní nárazník poskytují vozu dynamicky rozkročený postoj.



DŘÍVE JSEM RISKOVAL VÍC

Pouze tři Češi dosáhli v automobilovém sportu na titul mistra světa. Jedním z nich je Jan Kopecký, který letos se spolujezdcem Pavlem Dreslerem ve voze ŠKODA FABIA R5 vyhrál kategorii WRC 2. Tovární posádka týmu ŠKODA Motorsport tím potvrdila příslušnost k absolutní světové špičce.

Soutěžní jezdec Jan Kopecký (nar. 28. 1. 1982 v Opočně) letos stylově oslavil významné výročí. Přesně před deseti lety se stal továrním jezdcem týmu ŠKODA Motorsport. Od té doby usilovně doplňuje trofeje do své síně slávy. Je mistrem světa kategorie WRC 2 (2018), mistrem Evropy (2013), mistrem Asie a Tichomoří (2014), mistrem republiky (2004, 2012, 2015–2018) a vítězem čtyř rychlostních zkoušek v absolutním pořadí světových rally.

Splnil jste svůj cíl, stal jste se mistrem světa v kategorii World Rally Championship 2. Asi je zbytečné se ptát, jak jste s uplynulou sezonou spokojený...
Byla to perfektní sezona. Ze šesti startů jsme pětkrát vyhráli, jednou skončili druhí. Veliké po-

děkování patří celé Škodovce, týmu ŠKODA Motorsport. A zejména panu Michalu Hrabánkovi, který v nás začal věřit v polovině sezony a dal nám možnost, abychom bojovali o titul. A také chci poděkovat tátovi. Táta se na všech závodech nervuje, dělá mi u vozu hlavního technika. Musím říci, že šťastnějšího člověka jsem v poslední době neviděl!

Hlavním úkolem však bylo ovládnout domácí mistrovství. Nepřijde vám to už nudné, když čtyři roky po sobě vyhráváte všechny české rally?

Nemůžu mít menší ambice než v České republice vyhrát veškeré soutěže, ve kterých startuji. Čekali jsme, že Pech nám bude mnohem blíž než loni. Na některých rally to tak bylo, ale pořád bylo vidět, že rychlostně jsme na tom líp. Bohu-

žel se neukázal nikdo jiný, kdo by se mezi nás pravidelně zamíchal. Občas zajede solidní závod Černý, ale zatím mu chybí stabilita, nedokáže jet vyrovnaně rychle. Nový talent Mareš ukázal solidní potenciál. Dlouho byl v absolutním pořadí za námi na druhém místě, protože Pech měl problémy a několikrát odstoupil ze soutěže. Těšilo nás, že se nám povedlo stejně jako loni obhájit titul s předstihem už v Mladé Boleslavi.

Domácím vrcholem je každoročně Barum Rally, kterou jste vyhrál už osmkrát. Kam byste zařadil letošní triumf?

Patřil by k těm nejcennějším. Barumka byla náročná, první den přšelo, strašně to klouzalo, byla tam spousta vytahaného bláta. Celý český rallyový národ čekal na souboj Kopecký – Lukjaňuk. Pro nás dopadl dobře, dokázali jsme ho ustát. I když letos to bylo s velkými problémy, protože na Semetínu, kde jsme na Lukjaňuka vždycky ztráceli spoustu času, jsem to přehnal s nasazením a o něco jsem prorazil gumu. Takže jsme ji měnili a propadli se pořadím. Ale ještě do servisu jsem byl schopný skoro celou ztrátu eliminovat.

Jenže přišla další zkáza v podobě dvojitého defektu na rychlostní zkoušce Březová, hned po servisu. V jedné zatáčce byla zarostlá skála. V prvním průjezdu kolem ní projelo tři auta a skála vylezla. Nemohli jsme použít předjezdce, takže jsme o ní nevěděli. Ve druhém průjezdu jsem jel stejnou stopu jako v prvním, ale bohužel skála už byla venku. Já o ni prorazil levé přední a zadní kolo. Opět jsme se







Teď čerpám ze zkušeností a z citu, který jsem si v sobě vypěstoval.

propadli a ztráta byla velká. Znovu začal souboj s časem. Během nedělní etapy se nám povedlo vrátit na první místo a vyhráli jsme o čtyři vteřiny před Lukjaňukem.

Dosáhl jste už mnoha mezinárodních úspěchů, můžete tedy srovnávat. Jak těžká byla letos konkurence? Jak kvalitní obsazení měl šampionát WRC 2?

Konkurence ve WRC 2 byla letos opravdu solidní. Ve třinácti soutěžích mistrovství světa bylo klasifikováno celkem 43 jezdců ve vozech sedmi značek. Z jezdců byli určitě nejlepší týmový kolega Tidemand ze Švédska, Rovannerä z Finska, Greensmith z Velké Británie nebo syn bývalého evropského šampiona Loubet z Francie. A ještě mnoho dalších, třeba Kajetanowicz z Polska.

Dá se tedy říct, že boj byl pokaždé na ostří nože?

Vždy jsem ze sebe musel vydat maximum. Například v Německu, kde jsme měli defekt, jsem opravdu jel, co to šlo. Tam už jsem cítil riziko, že někde vymeteme příkop, že něco trefíme v trávě. Bylo to až přes hranu, auto létalo na obrubníky. Tohle riziko jsem do toho musel dát, abych se dostal zpátky na první místo.

Znamená to, že jste stále ochotný riskovat, abyste dosáhl vytouženého výsledku?

Riziko k rally patří. Ale když jsem v roce 2006 vyhrál s vozem ŠKODA FABIA WRC dvakrát rychlostní zkoušku Bosenberg při Rallye Deutschland, měl jsem tam pětkrát obrovskou kliku, že jsem ji vůbec dokončil. A to bylo v rychlostech 150 až 180 km/h. Chtěl jsem po-

razit Grönholma a Loeba, ale bylo to zbytečné. Teď vím, že když pojedu ideálně na hranici, neztratím ani vteřinu proti tomu, kdybych nadměrně riskoval. Byly by to maximálně dvě, tři desetiny.

Jak se ta hranice pozná? Jak přesně zjistíte, kdy nastane okamžik, že o trochu větší riziko by mohlo být nad povolenou mez?

Samozřejmě se snažím jezdit co nejrychleji. A když přijedu do cíle, poznám na sobě, že už to víc nejde. Mám teď v sobě vypěstovaný větší



cít a odhad, vím, jak si mám napsat rozpis. Velké rány nejsou z toho, že jedeš na krev, ale většínou z toho, že nemáš zkušenosti. Něco podceňuješ, na něco se nepřipravíš, něco tě překvapí.

Takže krizové situace se vám už vyhýbají? A kdy naposled to nevyšlo...?

Poslední velkou nehodu jsem měl v Českém Krumlově v roce 2014. Ale za uplynulé čtyři roky jsme měli také štěstí. V Monte Carlu jsme letos málem trefili strom. Když napadlo hodně sněhu, vypadli jsme z koleje a jelo to jako sáňky. Auto jsem neřídil a najednou se před stromem zastavilo a vrátili jsme se na cestu. Když jsem byl mladý, tak jsem riskoval víc. Člověk přestane přemýšlet a prostě to tam dá za každou cenu. Buď to vyjde, nebo ne. To už jsem odboural. Teď čerpám ze zkušeností a z citu, který jsem si v sobě vypěstoval. Nemusíte být nejrychlejší na každé rychlostní zkoušce, důležité je vyhrát celkově.

Jste mistrem České republiky, Evropy, Asie i Pacifiku a od letoška i mistrem světa. Jak se cítíte jako šampion?

Titul je pro mě krásná věc, ale není to to nejdůležitější. Alespoň vzhledem k tomu, kam teď ve svém životě směřuji. Jsem za něj hrozně rád, protože si myslím, že letos jsme měli s Pavlem i s celým týmem skutečně skvělé výsledky. Ale že bych se cítil jako mistr světa, to ne. Je tu spousta věcí, které teď musí běžet a fungovat. Člověk přemýšlí nad tím, co bude dělat v budoucnu. Už nejsem nejmladší.

Znamená to, že jste se vzdal dalšího snění o příštích triumfech?

Sny mám pořád. Stále mě láká WRC. Koho by nelákalo. Na druhou stranu, riskovat, že se svezu jeden závod, splním si svůj sen a pak nebudu mít práci, takový blázen už nejsem. Do toho bych nešel. Jsem továrním jezdcem Škodovky od roku 2008 a tento vztah bych nechtěl bourat. Spojení ŠKODA – Kopecký je nějakým způsobem zažité a patří k sobě.

Jezdec v rally je závislý na spolupráci se svým navigátorem. Od roku 2012 sedí vedle vás na horkém sedadle Pavel Dresler. Našel jste tím ideálního partnera?

Díky zkušenostem, které během působení v týmu ŠKODA Motorsport získal, je ze všech mých dosavadních spolujezdců nejlepší. Odjeli jsme spolu nejvíc závodů, objeli jsme celý svět, takže teď můžu říct, že lepší spolujezdec v České republice v současnosti není. Museli jsme si nejdříve sednout, doladit detaily. Ale hlavně



jsme kamarádi, scházíme se i mimo závody. Má bezvadnou rodinu. Trávíme spolu hodně času, společnou dovolenou ale neplánujeme...

Mezi fanoušky rally jste hodně v oblíbeně. Jezdí za vámi i po světových soutěžích. Jak snášíte popularitu, která mnohé vrcholové sportovce obtěžuje?

Popularita? Když nejsem na závodech, tak mě ani nikdo nepoznává... K soutěžím to patří, pro lidi to děláme, bez lidí by nám sponzoři nedali peníze a automobily by nechtěly závodit, kdy-

Mám teď v sobě vypěstovaný větší cit a odhad, vím, jak si mám napsat rozpis.

by rally neměly takovou sledovanost. Pro mě je pocta potkat se s fanoušky. I když přiznávám, že ne vždycky je příjemné pořád se podepisovat, jako třeba letos na Barumce. Měnily se povětrnostní podmínky a musel jsem přemýšlet, jaký bude vývoj počasí, jaké pneumatiky použít, v hlavě se mi honilo něco úplně jiného. Ale když mám chvíli, rád za fanoušky zajdu, protože vidím, že oni z toho mají radost.

Někdy je složité skloubit vrcholový sport s rodinným životem. Jaké máte v tomto směru zkušenosti?

I do časově a na cestování náročného programu se rodinný život zapracovat dá. Samozřejmě, když jsou závody, tak musí stranou. Nemůžu brát partnerku i vetu na všechny rally. Naštěstí má pochopení, baví ji motorsport. Sama špičkově řídí auto a ještě líp motocykl.

Pocházíte z rodiny automobilového závodníka. Byl to ve vaší kariéře rozhodující impuls k tomu, abyste sám začal závodit?

Otec mě k závodění nikdy nevedl. Dělal jsem atletiku, hrál softbal. Když jsme jezdili s tátou na závody, zajímalo mě všechno možné, jen ne auta. Pak to přišlo samo. A když jsem ho požádal o pomoc, byl mi vždy nablízku. Chtěl bych tátovi poděkovat. To, čeho dosáhl on, dokázalo jen málo lidí. Začínal v kozím chlívku, na své první motokáře přijel po ose ze sousední vesnice. Dokázal svůj sen zrealizovat nejprve u sebe a pak i mým prostřednictvím. Jeho snem bylo mít svůj závodní tým. Vypracoval se k tomu, že postavil nádhernou firmu v Kostelci nad Orlicí. Máme doma dva tituly mistra Evropy, jeden pacifický, jsme několikanásobnými šampiony republiky a teď máme mistra světa. Můžeme být na svoje příjmení hrdí. Díky mamince jsme navíc vždycky měli pohodové zázemí a máme ho i teď.

ATRAKTIVNÍ EDICE 100



V letošním roce si naše republika připomněla 100 let novodobé státnosti a toto výročí bylo významné i pro automobilku ŠKODA AUTO, která je s historií Československa neodmyslitelně spjata.



První republika byla nejen obdobím nově nabyté svobody a rozvoje mladé demokracie v tehdejší Československu, ale také historickou periodou, v níž se rozvíjela naše průmyslová výroba a vznikala řada nových automobilových a motocyklových výrobců. Pro firmu Laurin & Klement, která byla později začleněna do Škodových závodů v Plzni, to bylo období nebývalého rozmachu, vývoje nových

modelů, a především navyšování sériové produkce, na niž se podílely prodejné úspěšné modely POPULAR, RAPID a FAVORIT. ŠKODA AUTO si období první republiky a stoleté výročí vzniku republiky připomněla řadou aktivit, s nimiž se můžete podrobněji seznámit na následující straně, a při té příležitosti vytvořila i speciální, kubismem inspirované výroční logo, které mimo jiné na kapotě svého soutěžního vozu FABIA R5 vozila v této

sezoně tovární posádka Jan Kopecký/Pavel Dresler.

Od srpna letošního roku začala ŠKODA AUTO v rámci stoletého výročí republiky rovněž nabízet velice atraktivní paket výbavy Edice 100, který si zákazníci mohou na přání objednat pro většinu modelů značky se stupněm výbavy Style či paketem Style Plus. Paket Edice 100 lze kombinovat s černým provedením interiéru a skládá se z prošívané sedadel a koženého volantu v barvě trikolóry, všívané vlaječky do čalounění předních sedadel a loga na předních blatnících. Jeho cena byla stanovena na symbolických 100 Kč pro modelové řady FABIA a RAPID. U modelů KAROQ, KODIAQ, OCTAVIA a SUPERB je o tuto částku navýšena cena zákaznický nejvíce žádaného prvku mimořádné výbavy – paketu Style Plus. Modelové řady OCTAVIA a SUPERB k paketu Style Plus přidávají ještě další prvky mimořádné výbavy, například vyhřívaný věnec volantu či v případě řady OCTAVIA ambientní osvětlení interiéru. Paket Edice 100 si zákazníci mohou objednat do konce tohoto roku, popřípadě si sjednat jeho dodatečné doplnění v případě, kdy jejich již objednaný vůz ještě nebyl vyroben.

Edice 100 tvoří rovněž součást nabídky v rámci on-line konfigurátoru nových vozů ŠKODA pro modelový rok 2019, a to jako jedna z položek prvků mimořádné výbavy.



Velmi atraktivním prvkem je prošívané sedadel a koženého volantu v barvě trikolóry. Součástí paketu výbavy Edice 100 jsou i vlaječky všívané do čalounění předních sedadel.



REZONUJÍCÍ VÝROČÍ

K historii naší republiky neodmyslitelně patří i značka ŠKODA, která se v roce 2018 připojila k nejedné události oslavující jubilejní výročí vzniku samostatného Československa. U mnoha akcí byla partnerem a několik sama pořádala. Připomeňme si některé z nich.

Automobilka ŠKODA AUTO, jako jedna z mála firem v České republice s více než stoletou tradicí, je s dějinami Československého státu provázána od samého začátku. Proto nepřekvapí, že se významně zapojila do oslav tohoto významného jubilea. Historicky významný rok pro historii našeho státu si připomněla řadou akcí, stejně jako limitovanou edicí některých modelů.

Zažijte to znovu! byla série vzpomínkových akcí, které se uskutečnily na náměstích, kde se odehrávaly zásadní historické momenty. Tato místa se převlékla do kabátů z roku 1918. Velmi úspěšný byl například také Mimořádný koncert k výročí 100 let Československa, který se konal v Obecním domě v Praze a mapoval nejvýznamnější kapitoly stoleté historie hudby.

K historii naší země však neodmyslitelně patří i sport, a ani nejvýraznější úspěchy tuzemských sportovců proto nebyly opomenuty. Projekt Největší momenty českého sportu, jehož hlavním partnerem byla společnost

ŠKODA AUTO, ocenil nejvýznamnější české a československé sportovní úspěchy jednotlivých dekád. Tato akce byla k vidění také na obrazovkách České televize. Již v květnu byla ŠKODA AUTO také partnerem akce Forbes Gala Rodinný byznys, připomínající století republiky z pohledu rodinných firem. Na akci vystoupil také ředitel ŠKODA AUTO České republiky, pan Luboš Vlček.



Ve firemním muzeu v Mladé Boleslavi připravila ŠKODA AUTO rozšíření své expozice o tematickou výstavu První kilometry v první republice. Mnohé zajímavosti ze života tehdejších motoristů návštěvníky nejspíše překvapí. Výstava je veřejnosti přístupná do konce dubna 2019.

Stoleté výročí republiky připomínal také projekt Lví stopa, reflektující tradiční spojení značky ŠKODA s cyklistikou. Pomocí trakovacího software cyklisté po silnicích České republiky vytvořili obrazec ve tvaru dvouocasého lva – národního znaku. Celá trasa měřila 1900 km a v průběhu sezóny se na ni vydaly stovky cyklistů.

U sportu ještě zůstaňme. Letošní mistrovství České republiky v rallye vyhrál Jan Kopecný s Pavlem Dreslerem. Tato dvojice v letošní sezóně na rychlostních zkouškách připomínala stoleté výročí naší země speciálním zbarvením svého soutěžního speciálu ŠKODA FABIA R5. V mistrovství světa navíc tato posádka v tomto jubilejním roce vybojovala také titul mistrů světa v kategorii WRC 2.

SPORTOVNÍ DNA

ŠKODA KODIAQ má pověst prostorného a praktického vozu segmentu SUV, schopného převézt až sedm osob. V provedení KODIAQ RS ovšem nabízí nový druh emocí opírajících se o mimořádné jízdní zážitky.







Červené akcenty, alcantara, kůže a nová grafika Virtuálního Kokpitu – to jsou typické prvky modelu KODIAQ RS v interiéru.



Sedadla s výrazným bočním vedením a integrovanými opěrkami jsou připravena podržet tělo v rychle projížděných zatáčkách.



Zád oživují viditelné koncovky výfuku, červený pás odrazek přes celou šířku vozu a červené logo vRS.



Označení RS ŠKODA poprvé použila v roce 1974 u závodních speciálů 180 RS a 200 RS. Největších závodních úspěchů ale dosáhlo v modelu 130 RS, který v roce 1977 vyhrál svou kategorii ve slavné Rallye Monte Carlo. V roce 2000 jej ale ŠKODA poprvé použila u sériového vozu pro označení nejsportovnějších verzí modelové řady OCTAVIA. O tři roky později bylo k vidění na zádi také v modelové řadě FABIA. V tomto případě ale ŠKODA ukázala, že jí není cizí odvaha a vlastní přístup, protože pod kapotou tohoto úspěšného modelu byl poněkud nekonvenčně použit naftový motor o výkonu 96 kW (130 k).

V roce 2018 ŠKODA odhalila novou etapu svých RS modelů, a to v podobě vozu KODIAQ RS. Vznikla tak originální kombinace vlastností automobilu SUV a sportovních vozů. Hlavním znakem tohoto modelu je nejvýkonnější vznětový motor, jaký se kdy objevil v sériové produkci značky ŠKODA. Zaslouhou unikátního systému přepřehování s dvojicí turbodmychadel disponuje výkonem 176 kW (240 k) a točivým momentem 500 Nm. Tyto parametry zajistí start z klidu na rychlost 100 km/h během sedmi sekund a nejvyšší rychlost 220 km/h.

Stejně jako u jiných modelů ŠKODA, i v tomto případě si může řidič zvolit jeden z několika nabízených režimů, podle nichž se

mění nejen charakteristika plynového pedálu, ale také zvuk motoru a výfuku. KODIAQ RS je totiž prvním vozem ŠKODA vybaveným systémem Dynamic Sound Boost. Prostřednictvím palubní elektroniky generuje a zintenzivňuje zvuk motoru pronikající do interiéru. Současně je ale reproduktor umístěn také v oblasti výfuku, kde vytváří efektní zvukový projev automobilu pro diváky.

Mimořádnou sílu motoru umožní maximálně účinně využít sedmistupňová dvouspojková převodovka DSG s možností manuálního řazení. Zatímco v režimu Sport zajišťuje bleskově rychlé řazení, v nastavení Eco dokáže pro snížení spotřeby paliva využít jízdu setrvačností. Elektronicky řízený pohon všech kol, který podle jízdní situace, přilnavosti povrchu a zvoleného jízdního režimu aktivně mění rozdělení hnací síly mezi nápravu, je zárukou optimálního přenosu výkonu a současně i mimořádného potěšení z jízdy.

Součástí standardní výbavy modelu KODIAQ RS jsou také adaptivní tlumiče přizpůsobené upravené charakteristice podvozku. Tlumiče mění své nastavení v závislosti na zvoleném jízdním režimu, ale též podle povrchu, po němž se vůz pohybuje. Cílem nastavení je vždy nejlepší možná přilnavost. Součástí úprav na podvozku zajišťujících přesnější kontrolu nad vozem i při velmi sportovní jízdě je progresivní řízení s proměnným převodem v závislosti na velikost rejdu.



Leskle černé doplňky karoserie dodávají vozu jasně identifikovatelnou sportovnost.



Sportovním schopnostem nového modelu KODIAQ RS odpovídá modifikovaný vzhled, jemuž dominují doplňky v efektním leskle černém provedení, použité například na masce chladiče, krytech zpětných zrcátek, lištách kolem bočních oken a na střešních nosičích. Na obou koncích vozu jsou použité specifické nárazníky, zadní je doplněn výrazným integrovaným pruhem z červených odrazek, stejně jako viditelnými koncovkami výfuku. Doslova nepřehlédnutelná jsou kola Xtreme s průměrem 20 palců, za nimiž září červeně lakované třmeny 17palcových brzd. Novinkou modelu KODIAQ RS ve srovnání s modely OCTAVIA RS je červeně lakované logo umístěné na masce chladiče a víku zavazadlového prostoru.

Prvky charakteristické pro model RS jsou uvnitř sportovního modelu KODIAQ jasně patrné. Jde především o sportovní sedadla čalouněná perforovanou Alcantarou a kůží s karbonovým designem. S červenou barvou v novém logu ladí i barva křížového prošívání sedadel, výplň dveří a sportovního volantu. Přístrojovou desku zdobí dekorativní obložení Carbon. Úpravy provedení RS jsou velmi komplexní, a tak rovněž vzhled standardně dodávaného Virtuálního Kokpitu připomíná karbon. Důležitější změnou je ale specifický režim zobrazení s jedním dominantním kruhovým ukazatelem, v němž lze na jednom místě sledovat otáčky motoru a rychlost jízdy. Další

KODIAQ RS má ve standardní výbavě také adaptivní tlumiče přizpůsobené upravené charakteristice podvozku.

informace jsou v minimalistické formě umístěné po stranách.

I přes sportovní charakter a podmanivé jízdní vlastnosti zůstává KODIAQ RS stále především univerzálním prostorným vozem vhodným pro každý povrch vozovky či cesty. Stejně jako v případě ostatních verzí, je také

RS k dispozici nejen v pětimístném provedení, ale rovněž jako vůz schopný převážet až sedm osob. A právě to je jeho další specialita. Již dříve tento vůz dokázal, že je nejrychlejším sedmimístným SUV na Severní smyčce okruhu Nürburgring. Tento příběh jsme již zmapovali v předchozím vydání ŠKODA Magazínu.



Unikátní vznětový motor přeplňovaný dvojicí turbodmychadel s nestejnou velikostí zaujme výkonem 176 kW (240 k) a především točivým momentem 500 Nm.

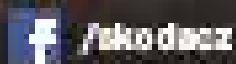
CO JINÉHO MĚLI UDĚLAT SE VŠÍM TÍM ZLATEM?



Tajemství jejich úspěchů? Perfektně sladěná posádka, špičkové auto a samozřejmě maximální nasazení všech členů týmu. Děkujeme našim Mistrům světa v rally WRC 21




SKODIA
#WPCUPSK



ONDRO, DO MONTÉREK!

Pětinásobný mistr světa a olympijský medailista ve veslování Ondřej Synek prohrál sázku se společností ŠKODA AUTO a na jeden den musel jít pracovat jako „servisman“ do značkového autorizovaného servisu.

 O jakou sázku se vlastně jednalo? Ondra slíbil, že pokud z mistrovství světa v Plovdivu nepřiveze zlatou medaili, tak se převlékne do montérek a na jeden den si vyzkouší práci v autorizovaném servisu značky ŠKODA. Pak-liže se mu podaří zvítězit, dostane za odměnu zkušební jízdu v továrním soutěžním speciálu

FABIA R5. Stačilo malé zaváhání na startu a sen pětinásobného mistra světa o šesté zlaté medaili z mistrovství světa se nedlouho poté v závěrečném finiši rozplynul. Nakonec měl veslař radost i ze stříbra, i když trochu zkalenou o ten závazek vůči mladoboleslavské automobilce. Tak tedy Ondro, do montérek! Co se dá dělat, sázka je sázka.

Hned ráno po nástupu do práce v servisu Přerost a Švorc Auto ovšem olympijský medailista zjistil, že předem „vyfasované“ montérky s logem ŠKODA jsou mu poněkud malé, a tak nastala perná chvíle najít na jeho vytáhlou, svalnatou postavu adekvátní náhradu. Ale povedlo se a Ondra se záhy se zkušeným technikem pustil do pravidelné servisní prohlídky

„Sázku jsem sice prohrál, ale den v servisu ŠKODA jsem si náležitě užil.“





svého modelu KODIAQ, který má v rámci dlouhodobého partnerství zapůjčený od společnosti ŠKODA AUTO. Již od první chvíle bylo jasné, že Ondra je velmi zručný mechanik, a jak sám prozradil, určitou praxi získal při údržbě a servisu automobilu svého tchána. Během pěti hodin, které nejúspěšnější veslař nového milénia strávil na dílně, stačil mimo jiné vyměnit

olej, olejový a pylový filtr, seřadit přední světlomety, zkontrolovat brzdy a přezout pneumatiky z letních na zimní. Zvládl dokonce i diagnostiku motoru a veškerých systémů vozu. No prostě odborník na slovo vzatý. „Tento den jsem si náležitě užil,“ prozradil nám na konci směny Ondra, „úplně nadšený jsem byl z toho, že jsem si mohl pořádně prohlédnout vůz zespoda. A také jsem se strašně těšil na svačinu.“

Úspěšný sportovec nám také prozradil, že k automobilům má vztah už od mládí, dědovi jako malý chlapec pravidelně asistoval při výměně oleje na jeho „stodvacitce“ a za volantem si to prý vyzkoušel již ve dvanácti letech. S modelem KODIAQ najezdil za rok a půl téměř 60 000 kilometrů a je s ním nadmíru spokojený. Oceňuje zejména jeho prostorný interiér, pohon všech kol, hospodárný dvoulitrový turbodiesel a schopnost vozu táhnout extrémně dlouhý, plně naložený veslařský vlek o hmotnosti 2,2 tuny. „Na jaře příštího roku bych tento vůz měl vyměnit za KODIAQ RS, na to se opravdu těším. A také se těším na to, že se budu moci aktivně zapojit do propagace

kampaně Bezpečný pátek, kterou se automobilka ŠKODA AUTO snaží přispět k dlouhodobému snížení nehodovosti na českých silnicích,“ dodává.

Za snahu a „vynikající sportovní výsledky“ na dílně nakonec obdržel tolik vysněnou odměnu – voucher na jednu jízdu v továrním speciálu ŠKODA FABIA R5.

ONDŘEJ SYNEK (1982)

Mistr světa 2010, 2013, 2014, 2015, 2017

Mistr Evropy 2007, 2010, 2013, 2014

LOH 2008 – stříbro, 2012 – stříbro, 2016 – bronz



Pod dohledem zkušeného mechanika zvládl pětinašobný mistr světa i diagnostiku motoru.





NOVÉ HORIZONTY

Již v příštím roce se čeští zákazníci dočkají prvních elektrifikovaných modelů značky ŠKODA, kromě plug-in hybridního modelu SUPERB PHEV se na trhu objeví i ryzí elektromobil ŠKODA CITIGO.



Elektromobilita má bezesporu velkou budoucnost, a tak není divu, že v současné době stále více rezonuje světovým automobilovým průmyslem a vývojovými programy předních výrobců osobních a užitkových vozů. Rovněž ŠKODA AUTO bude postupně zařazovat do své nabídky stále více hybridních a čistě elektrických modelů. Do roku 2025 bude mít v nabídce deset elektrifikovaných modelů, přičemž v příštích pěti letech investuje do elektromobility a nových služeb souvisejících s mobilitou zhruba dvě miliardy eur. Jedná se o největší investiční program v historii společnosti ŠKODA AUTO.

Zahájení prodeje prvních elektrifikovaných modelů SUPERB a CITIGO bude každopádně pro všechny autorizované prodejce značky ŠKODA představovat zásadní milník v jejich dlouhodobé marketingové a prodejní strategii. Hlavním cílem je, aby celá síť partnerů ŠKODA byla připravena na příchod nízkoemisních či bezemisních vozů, tedy aby každý obchodník značky ŠKODA byl vybaven a připraven na prodej a servis plug-in hybridních modelů a elektromobilů. Počítá se také s tím, že většina prodejců ŠKODA bude mít začátkem roku 2020 svoji vlastní veřejnou nabíjecí stanici, která je pro mnoho potenciálních zákazníků

Do roku 2025 bude mít ŠKODA AUTO v nabídce 10 elektrifikovaných modelů.

společně s garantovaným profesionálním servisním zázemím jedním ze základních argumentů pro pořízení elektromobilu.

Na rok 2020 se plánuje výroba elektrického SUV na nové koncernové platformě MEB, které by mělo technicky vycházet z konceptu VISION E, jež ŠKODA AUTO představila na autosalonu v Šanghaji. Tento automobil s nebyvale prostorně řešeným interiérem by měl mít na jedno nabití dojezd kolem 500 kilometrů, takže lze očekávat, že by mohl oslovit poměrně širokou klientelu. Podle Luboše Vlčka, ředitele ŠKODA AUTO Česká republika, by se v prvním roce prodeje mohlo jednat cca o 2000 firemních a soukromých zákazníků.

Čeští motoristé zatím nejsou příliš velkými milovníky elektromobilů, takže popularizace elektromobility jistě nebude pro prodejce

ŠKODA AUTO snadnou záležitostí. Co asi nejvíce odrazuje zákazníky od koupě elektromobilu? Vysoká pořizovací cena, malý dojezd ve srovnání s klasickým automobilem se spalovacím motorem, nebo spíše malý počet dobíjecích stanic? Možná říci, že čeští motoristé vnímají všechny zmíněné faktory jako celek. Proto bude důležité, aby celá síť a infrastruktura byla natolik kvalitní a dostatečná, že pořízení elektrického vozu ŠKODA nebude pro zákazníka nijak omezující v jeho každodenní mobilitě. Samozřejmě že reálný dojezd elektrovozu, stejně jako počet dobíjecích stanic a doba nutná pro dobítí vozu budou pro zákazníky stále diskutovanými tématy. Ale jak již bylo řečeno, plánovaný dojezd nově připravovaného SUV by se měl pohybovat na úrovni srovnatelné s dojezdem automobilů poháněných klasickým konvenčním motorem. Je třeba, a to zejména na národní úrovni, zohlednit nutné pobídky pro nákup a provoz elektromobilů, včetně například zvýhodněného parkování a provozu ve městech, dobíjecí infrastrukturu nebo přehodnocení stávajících daňových pravidel. V České republice na tato témata pamatuje vládou schválené Memorandum a akční plán o budoucnosti automobilového průmyslu. Je však nutné, aby v něm obsažená opatření byla důsledně a včas naplňována.

CO PŘINESOU ELEKTRICKÁ AUTA ZÁKAZNÍKŮM?

Jak změní elektromobily tvář dnešního automobilismu? Co nového přinesou uživatelům? Na tyto i další otázky odpověděl v rozhovoru Dr. Guido Haak, vedoucí managementu produktu ŠKODA AUTO.

S Jak elektromobilita ovlivní vzhled budoucích automobilů? Přinášejí elektromobily nové možnosti, nebo budou vypadat podobně jako dnešní auta?

Kompaktnější elektrické pohony otevírají nové možnosti pojetí proporcí a konstrukce vozu. Díky nové modulární platformě pro elektromobily (MEB) mohou designéři vytvořit ve všech směrech prostornější, funkční interiér. Flexibilnější poloha komponentů pohonu již umožnila vznik nových vývojových trendů, jako je například „frunk“, tj. přední kufr. Zákazníci jsou však stále zvyklí na konvenční vzhled automobilu, takže přechod bude postupný.

Jak se změní každodenní život s elektrickým vozidlem, pokud jde o styl řízení, dojezd, nabíjení nebo konektivitu? Co se budou muset řidiči naučit?

V dohledné budoucnosti bude jízda elektromobilem vyžadovat více plánování než u benzínových/dieselových vozidel. Konektivita bude v tomto případě pomáhat online službami, jako je navigace k nabíjecím stanicím, vzdálený přístup k údajům o vozidle nebo plánování časů



nabíjení. S rostoucí sítí veřejných nabíjecích stanic a zkrácenými dobami nabíjení se však flexibilita zvýší. Již dnes většina lidí používá vozy pro každodenní dojezd na krátkou vzdálenost, pro což je elektromobil stejně vhodný jako konvenční vozidlo.

Jaké jsou hlavní výhody pro řidiče elektromobilů?

Hlavními výhodami jsou nižší provozní náklady spolu s nižší cenou pohonných hmot a snazší údržbou. Samotné řízení elektromobilu je také pohodlnější a jízda dynamičtější. S ohledem na nedávná oznámení mnoha měst a regionálních vlád bude elektrický pohon nezbytný k tomu, abyste mohli vjet do určitých oblastí.

SUV jsou v módě a získávají stále větší podíl na trhu – změní tento trend elektrifikace automobilů?

Je rozdíl, jestli elektrifikujete SUV nebo kompaktní vůz?

Neexistuje žádný zásadní rozdíl v elektrifikaci SUV a standardního osobního automobilu, jako je sedan nebo kombi. Fyzika však zůstává stejná: vyšší hmotnost, větší kola a vyšší odpor vzduchu SUV znamenají snížený dojezd a potřebu větších baterií. SUV si dnes lidé kupují kvůli designu a vyšší řidičské pozici. Tyto faktory se nebudou měnit bez ohledu na hnací ústrojí.

A co zákazníci, kteří vlastní relativně nové



Další generace elektromobilů ŠKODA dokáže nabídnout dojezd kolem 500 km.

spalovací vozidlo a chtějí s ním dál roky jezdit – jak rychle se pro ně něco změní, pokud jde o síť čerpacích stanic, servis a údržbu, náhradní díly atd.?

Ten, kdo právě koupil auto se spalovacím motorem, ho bude moci řídit minimálně po dobu obvyklé životnosti tohoto vozu. Přechod k elektrickým pohonům bude postupný. Čerpací stanice, servisy a další služby budou k dispozici ještě pár dekád. Pokud nežijete v oblasti, která vyžaduje rychlý přechod směrem k mobilitě s nulovými emisemi, bude vozidlo s motorem s vnitřním spalováním použitelné ještě dlouhé roky.

Co chtějí zákazníci elektrických automobilů a jaké jsou jejich obavy? Jaké máte zatím poznatky?

Již dlouho víme, že reálný dojezd je největší starostí zákazníků uvažujících o elektromobilu. Náš první elektromobil, elektrické CITIGO, už bude nabízet dostatečný dojezd 300 kilometrů a další generace elektromobilů dokáže nabídnout dojezd kolem 500 km. To je víc než dostatečná porce pro pohodlné každodenní dojíždění bez strachu z omezeného dojezdu.

Související doba nabíjení a hustota sítě nabíjecích stanic jsou klíčové faktory pro budoucí úspěch elektromobilů.

Na čem bude záležet to, jak zákazníci přijmou elektromobily ŠKODA? Bude to jen o dojezdu? Jakou roli bude hrát design, interiér a cena?

Kromě omezeného dojezdu nabízejí elektrické automobily spoustu nových možností uvedených výše. O těch musíme zákazníky přesvědčit. Další bariérou jsou vyšší pořizovací ceny pramenící ze stále vysoké ceny baterií. ŠKODA AUTO však zákazníkům nabídne velmi konkurenceschopné produkty, které nabízejí velkou šíři schopností za rozumnou cenu.

Co bude odlišovat elektromobily ŠKODA od automobilů jiných výrobců?

Standardní hodnoty ŠKODA zůstanou stejné: lidský přístup, usnadnění každodenního života, pocit překvapení. Nepotřebujeme znovu definovat značku, jen přenášíme své hodnoty na nová elektrická vozidla. Při našich pravidelných schůzkách s designéry ŠKODA jsem už

měl možnost vidět chystané modely a věřte mi, budou mít výjimečný a specifický design.

Autonomní jízda bude díky elektromobilitě důležitější – jaký význam má tato technologie v oblasti bezpečnosti provozu?

Autonomní jízda má potenciál snížit riziko nehody na minimum. Po dlouhou dobu se však budeme setkávat s různými stupni autonomního řízení a kombinací autonomně řízených vozů a automobilů s lidským řidičem.

Budou elektromobily ŠKODA z dlouhodobého hlediska pro uživatele levnější nebo dražší než běžné vozy?

Snažíme se poskytovat zákazníkům za jejich peníze vysokou hodnotu. Elektrické vozy mají potenciál splnit tento slib, jakmile dojde k poklesu cen baterií.

Jakou roli hrají služby mobility pro skutečný produkt, automobil? A jak dobře si ŠKODA AUTO stojí?

Služby mobility nejsou pevně spojené s elektrickou mobilitou. Omezený dojezd elektrických vozidel však vyžaduje inteligentnější řešení mobility. Brzy se dočkáme kreativnějších způsobů organizování osobní dopravy z bodu A do bodu B prostřednictvím několika různých druhů dopravy.



VLASTNÍ CHARAKTER

Automobilka ŠKODA už dlouhou dobu myslí také na zákazníky, kteří se chtějí trochu odlišit. Právě pro ně má v nabídce celou řadu různých akčních modelů a derivátů. Nejnověji se jedná o speciální verze modelové řady KAROQ.





A

Ačkoliv je nabídka automobilky ŠKODA velmi široká, najdou se zákazníci, kteří se přece jen chtějí trochu odlišit. Někdo hledá více dynamicky střížený automobil, jiný dává přednost jeho volnočasovému zaměření. Ať už toužíte po jakémkoliv charakteru, díky nejrůznějším derivátům standardních modelů si na své přijde opravdu každý.

Příběh různých variant odvozených od standardní mladoboleslavské produkce je poměrně dlouhý. Stačí jen letmo nahlédnout do minulosti a najdeme velké množství zajímavých automobilů. Začít můžeme třeba u modelu ŠKODA FAVORIT TREMP z roku 1989. Sice šlo pouze o koncept, který se nakonec nevyrobil, nicméně již tenkrát ale byla dobře patrná snaha nabídnout něco trochu speciálního. Pokud se na něj chcete podívat, najdete ho v továrním muzeu ŠKODA.

Z dnešního pohledu byl ještě zajímavějším „derivátem“ pozdější FAVORIT FUN. Ten totiž posunul myšlenku volnočasového vozu o něco blíže sériové výrobě. Poprvé se objevil v roce 1992 a v roce následujícím se dokonce ukázal světu na autosalonu ve Frankfurtu. Jako základ posloužilo provedení pick-up, které prošlo řadou úprav, zahrnujících kromě jiného také o šest centimetrů zvýšený podvozek. Jakkoliv byl výsledek velmi atraktivní, ani FAVORIT FUN se nakonec do běžné produkce nedostal.

Na něj ovšem navázala FELICIA FUN. Ta sice neměla zvýšený podvozek, ale opět došlo na výraznou žlutou barvu, na karoserii přibyly nové plasty a designéři přidali jiné čalounění a nové barevné provedení interiéru.

Novodobé mladoboleslavské deriváty tak, jak je známe dnes, začaly ve svižném tempu

přicházet počátkem tohoto tisíciletí. Jako první dorazila ŠKODA OCTAVIA RS, následovaná v roce 2003 modelem FABIA RS. Tím byly položeny základy sportovní stránky věci. Na tu terénní došlo o tři roky později, kdy se představila OCTAVIA SCOUT.

Po roce od výstavní premiéry modelu KAROQ byla nabídka rozšířena o další dvě nové varianty. Jednou z nich je dobrodružně vyhlížející KAROQ SCOUT.

ŠKODA KAROQ SCOUT: SUV S DUŠÍ DOBRODRUHA

Varianta SCOUT modelové řady KAROQ ještě dále zdůrazňuje terénní ambice tohoto SUV. Součástí výbavy proto jsou černé ochranné plasty kolem blatníků, stejně jako stříbrná ochrana na spodní části obou nárazníků, respektive na bočních prazích. Stříbrnou barvu designéři použili také pro kryty zpětných zrcátek nebo pro střešní ližiny. Výbava rovněž obsahuje osmnáctipalcová litá kola s designem Braga, která lze na přání vyměnit za devatenáctipalcové disky Crater. Díky přítomnosti větších kol se také mírně zvedla světlá výška. Na seznamu prvků výbavy dostupných pro SCOUT bez příplatků najdete také kromě jiného paket pro špatné cesty, tedy účinnou ochranu choulostivých částí podvozku.



Dobrodružné povaze modelu ŠKODA KAROQ SCOUT odpovídá i zpracování interiéru, kde designéři použili například dekory věrně imitující dřevo v kombinaci s přírodními barvami. Podpis tohoto provedení najdeme na všech sedadlech a nechybí všeobecně velmi bohatá výbava, zahrnující třeba adaptivní LED světlomety, bezklíčkové odemykání, multimediální systém s navigací nebo vyhřívání sedadel. V aktuální nabídce představuje SCOUT vrchol pro řadu KAROQ.

ŠKODA KAROQ SPORTLINE: NEJRYCHLEJŠÍ Z RODU

Také SUV může mít sportovní charakter. Kromě zcela nového vrcholu řady KODIAQ to dokazuje další novinka v podobě modelu KAROQ SPORTLINE, u něhož designéři použili celou řadu atraktivních doplňků: leskle černé dekory (kryty zpětných zrcátek, rámeček masky chladiče) nebo difuzor na zadním nárazníku, do kterého je zasazena výrazná chromová lišta. Černé jsou také střešní ližiny a lišty kolem oken. Na rozdíl od varianty SCOUT má provedení SPORTLINE veškeré plasty kolem blatníků a prahů lakované v barvě karoserie, což vůz opticky snižuje. Základní výbava opět zahrnuje osmnáctipalcová kola se specifickým designem. Větší alternativu představují 19" kola Vega.

Unikátem v rámci nabídky pro model KAROQ SPORTLINE je motor 2.0 TSI s výkonem 140 kW (190 k).

Interiéru dominují kromě černé barvy sportovně tvarovaná sedadla se stříbrným kontrastním prošíváním. Dekory jsou karbonové, výrazně tvarovaný je i kůží potažený multifunkční volant a pedály jsou vyrobené z nerezové oceli. Na přání můžete dostat místo kla-

sického přístrojového štítu rozměrný displej, takzvaný virtuální kokpit, umožňující volbu mezi různou grafikou zobrazení. Drobnou specialitou pro variantu SPORTLINE, stejně jako pro SCOUT, je rovněž vlastní uvítací logo na obrazovce multimediálního systému.

Nabídka motorizací pro model ŠKODA KAROQ SPORTLINE je velmi bohatá. Obsahuje jak zážehový čtyřválec 1.5 TSI, tak vznětové dvoulitry o výkonu 110 kW (150 k) a 140 kW (190 k). Volit můžete také mezi pohonem přední nápravy a čtyřkolkou. Unikátem v rámci nabídky pro KAROQ je ovšem přítomnost zážehového čtyřválce 2.0 TSI, který v žádné jiné variantě tohoto modelu nedostanete. Také tento motor je standardně spojen s pohonem všech kol a sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou DSG. Maximální výkon činí 140 kW (190 k).



ŠKODA PŘEDPLACENÝ SERVIS

Mýslíte v křídle na jiné věci



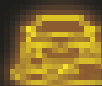
ŠKODA
FINANCIAL SERVICES



ABS je předplacený servis, který Vám nabízí předplacený servis na dobu 3 let. ABS je předplacený servis, který Vám nabízí předplacený servis na dobu 3 let. ABS je předplacený servis, který Vám nabízí předplacený servis na dobu 3 let.



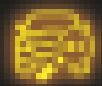
Škoda nabízí předplacený servis na dobu 3 let.



Všechny služby poskytujeme na dobu 3 let. Všechny služby poskytujeme na dobu 3 let. Všechny služby poskytujeme na dobu 3 let.



3 lety nebo 300 000 km – whichever comes first – are included in the price of the service.



Všechny služby poskytujeme na dobu 3 let. Všechny služby poskytujeme na dobu 3 let. Všechny služby poskytujeme na dobu 3 let.

NĚKDY JE LEPŠÍ NECHAT VĚCI PLYNOUIT

S ilustrátorkou a autorkou knih
Kateřinou Bažantovou o jejím
úspěchu v Paříži.



N Na tom obraze je buldok, ale má lidskou postavu, afroúčes a v ruce knihu ruského vědce I. P. Pavlova. Je vám tenhle výjev povědomý? Zřejmě jezdíte pražským metrem a procházíte vestibulem stanice I. P. Pavlova, kde je již mnoho let k vidění. Jeho autorkou je vynikající česká ilustrátorka Kateřina Bažantová (Ktaiwanita), která žije v Paříži, kde vydává knížky, kreslí knižní obálky a módní ilustrace – a sbírá za to ocenění. Její dvě autorské knížky pro děti *Co skrývá noc* a *Případy detektiva Topa* právě vyšly také v Česku, dospělí čtenáři znají její ilustrace třeba z knížek *Hra o trůny*, *Noční hlídka* anebo komiksové *Kytice* K. J. Erbena. Jak je možné uspět v zemi, kde je tak obrovská konkurence a největší knižní trh v Evropě?

Do Paříže odjela za svým tehdejším přítelem (dnes manželem) Charlym, kterého potkala v Praze. Protože tu deset let žil, uměl dokonale česky, zato Kateřina odjížděla do Francie vybavená pouze angličtinou a francouzsky se učila za pochodu. V Česku měla slibně rozjetou kariéru, po studiích na pražské Uměleckoprůmyslové škole se věnovala volné grafice, ilustrovala knížky, upravovala knižní obálky a také vytvářela znělky pro různé televizní stanice, například pro pořady *Kouzelné Bylinky* nebo *Artefakta* na České televizi. Vstoupit na neznámou půdu, kde je navíc obrovská konkurence a nejrozvinutější knižní trh v Evropě, vyžadovalo velkou odvahu, sympatická česká ilustrátorka ale tvrdí, že do Paříže neodjížděla s velkými ambicemi a spíš nechala věcem volný průběh.

Už to, že její profese výtvarnice na volné noze umožnila stěhování do cizí země, aniž by kvůli tomu musela přetřhat české profesní vazby, považovala za velkou výhodu. Navázat ty nové v Paříži totiž není nic snadného. „Po příjezdu jsem udělala pár naivních pokusů, třeba se mi něco zalíbilo, galerie, časopis nebo studio, a poslala jsem tam portfolio. Brzy jsem pochopila, že takhle to v Paříži nefunguje, nikdo tam na maily neodpovídá a nedá se ani nikam přijít jen tak, s deskami z ulice. Takže jsem raději nechala všemu volný průběh. Měla jsem i plné kecky toho naučit se jazyk, snažila jsem se být přes zahrabanost v neustálém kreslení co nejvíc otevřená k lidem. Nejvíc mi pomohlo zajímat se o skutečná přátelství a vřelý kontakt, než o cílené small talky na těch správných akcích, na které jsem stejně ani neměla čas. Navíc jako introverta mě tohle úplně děsí,“ vypráví Kateřina, která má dnes za sebou pět let života v Paříži.



Za zásadní zlom v tom, aby se věci pohnuly k lepšímu, považuje své rozhodnutí začít pracovat ve sdílené tvůrčí kanceláři.

Za zásadní zlom v tom, aby se věci pohnuly k lepšímu, považuje své rozhodnutí začít pracovat ve sdílené tvůrčí kanceláři. „Zezačátku jsme měli hrozně malý byt a oba jsme s Charlym, který je motion designer, pracovali doma, ještě se psem a kocourem na hlavě. Takže jsem časem začala hledat coworkingový prostor, kde bych si mohla pronajmout stůl, a když jsem zatukala na dveře v tom nejbliž-

ším, ukázalo se k mému překvapení, že sdružuje přímo lidi z knižní profese. Takže jsem potom strávila dva roky v asociaci s nakladatelstvími, editory, překladateli a literárními agenty.“

S BATERKOU POD PEŘINOU

Díky téhle náhodě se Kateřina seznámila také s dětským nakladatelstvím L'apprimerie, s nímž



loni vymyslela a vydala svou první francouzskou dětskou knížku, Dans la nuit il y a, Co skrývá noc. Jde o velkou obrázkovou knihu, ve které jsou za denního světla vidět barevné celostránkové ilustrace a když se zhasne, objeví se nové, fosforeskující. Tenhle kouzelný efekt děti milují, je to ideální knížka na čtení s baterkou před spaním.

„Jsem hrozně vděčná holkám z nakladatelství, že mi nabídky společně udělat fosforovou knížku, která by svítila ve tmě. Bylo pak na mě vymyslet, aby se ten efekt maximálně využil a byl zábavný, aby se svítící barvou akorát jen nevyplnila okna nebo hvězdičky na obloze. Nakonec jsou to vlastně dvě knížky v jedné – na každé obrázkové dvoustraně se ve fosforové vrstvě skrývá další obrázek, jenž ve tmě odhaluje překvapení, které se v původní ilustraci skrývá. V hlubinách oceánu tak děti můžou odhalit spolu s mořskými rybami poklad, nebo v nočním lese, spolu se zvířátky, tajemného lesního ducha. Mám hroznou radost z toho, jak si děti tuhle knížku oblíbily.“

V nakladatelství Argo vyšla v českém překladu v říjnu 2018 a ve Francii se letos tiskl už druhý dotisk. Na letošní – český i francouzský – vánoční knižní trh připravila Kateřina Bažantová novou dětskou knížku Případy detektiva Ťopa. „To je zase knížka hledací, děti v ní projíždějí hlavní světové metropole s detektivem Ťopem, šedým kocourem v psím přestrojení, a v každém městě mají speciální detektivní úkol. Pro každé město má Ťop jiný i převlek, v Paříži pátrá v přestrojení za Francouzského buldočka, v Tokiu zase za Shiba inu... Tahle knížka právě vychází i v Čechách, a 23. ledna ji budeme křtít v Českém centru v Paříži.“

PAŘÍŽ LUXUSNÍ I INSPIRUJÍCÍ

Významnou část Kateřinina portfolia tvoří módní ilustrace. Pravidelně je publikuje v různých českých časopisech, v hlavním městě módy teď ale získala zakázku „pro kterou by miliony děvčat vraždily“. Bude kreslit fashion ilustrace pro módní značku Givenchy. „Charly



KATEŘINA BAŽANTOVÁ



Narodila se v Praze, kde vystudovala Výtvarnou školu Václava Hollara a Vysokou školu uměleckoprůmyslovou, obor animovaný film. Má ráda kombinaci médií. Propojení filmu, ilustrací a následně i scénografie využila během svého působení v českých televizích, či třeba při spolupráci s divadlem Vosto5. Je členkou umělecké skupiny Hura Kolektiv a spoluzakladatelkou galerie a sítotiskového studia Hygienická stanice, kterou Hura kolektiv provozoval od roku 2008 na pražských Vinohradech. Na festivalu Komiksfest byla oceněna v roce 2012 cenou Arnal a v roce 2013 cenou Muriel za komiks Pippo. V roce 2016 na salonu Svět knihy získala za obálku k Řekám Londýna Ben Aaronovitche od Akademie sci-fi, fantasy a hororu cenu za nejlepší obálku roku 2015. Od roku 2012 žije trvale v Paříži, kde se věnuje ilustraci, tvorbě knižních obálek a v poslední době i knížek pro děti.

Uvědomuji si, že mě pobyt tady ovlivňuje. Třeba jsem začala více rozlišovat různé estetické detaily, které mi dřív splývaly.

teď pracuje pro Mazarine, pařížskou agenturu specializující se na luxusní módu velkých módních domů a parfémů. Mají moje portfolio, které ukázali Givenchi, a těm se líbilo," říká skromně ilustrátorka.

V módní ilustraci je profesionálka už dlouhou dobu, poslední tři roky navíc kreslí prognózy očekávaných módních trendů pro fashion agentury. Je to věda, Kateřina k ilustracím dostane řadu podrobných podkladů od stylistů, kteří bedlivě sledují vývoj trendů ve společnosti a podle nich pak vytvářejí jakousi vizuální syntézu. „V podstatě mé ilustrace slouží k tomu, aby se ty modely nemusely reálně šít a fotit, protože by to bylo velice nákladné. Ta syntéza trendů pro nadcházející sezony se pak prodává, včetně technických kreseb střihů, které k tomu taky musím vytvořit, novinářům, módním domům, řetězcům, a ti z nich potom vycházejí v kolekcích.“

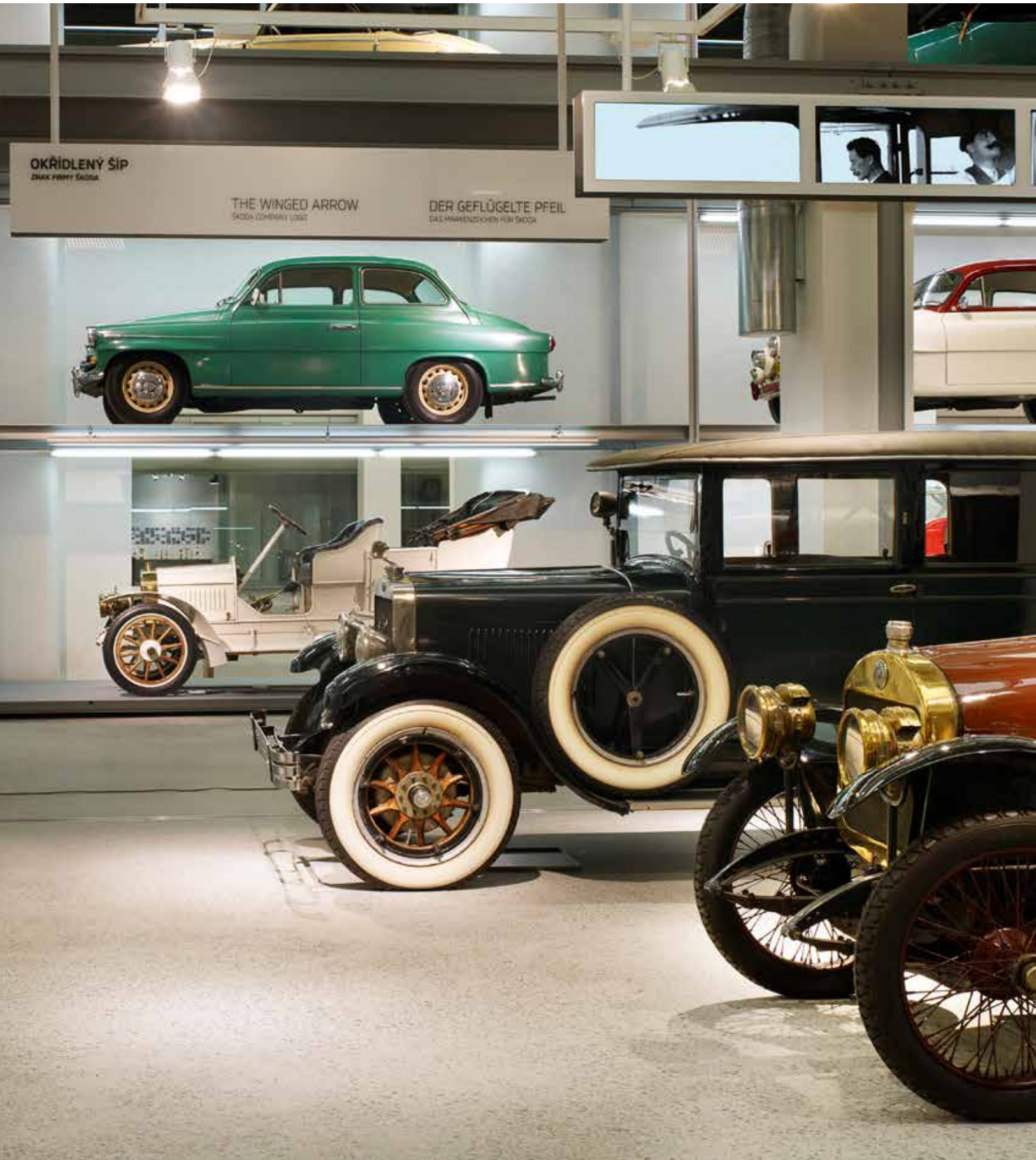
Na otázku, zda ve městě nad Seinou, které je proslulé svým luxusem a také poněkud chladnějším přístupem Pařížanů k cizincům, našla skutečné přátele, přikyvuje. „Já jsem je našla, od začátku jsme se pohybovali a bydleli ve čtvrti Belleville či v okolí, čtvrtích Menilmontant, Jourdain... To jsou kosmopolitní a otevřené části města na pravém břehu Seiny. Navíc tu žijí i Charlyho kamarádi z dětství, kteří přímo z Paříže nepocházejí a stejně jako on se sem přistěhovali kvůli práci. Takže asi jde o tu definici, kdo to je, ten pravý Pařížan. S lidmi, s nimiž se stýkáme, žijeme společným životním stylem, jako bych asi žila v Praze. Ale pravda určitě je, že některé části Paříže mají silnou atmosféru chladu a většinou ten chlad roste s mírou luxusu.“

V Paříži je Kateřina nejčastěji k vidění s tužkou v ruce a se skloněnou hlavou nad blokem. Kreslí téměř pořád, doma, v práci, v kavárnách, s nadsázkou se dá říct, že nekreslí, jenom když čte anebo spí. V tom jí ale neustávající cvrkot velkoměsta inspiruje. „Inspirace je tu spousta, sbírky umění, výstavy, galerie, knihkupectví jsou tu na každém rohu a vychází tu spousta nádherných knížek pro děti. A dobře se žije v multikulturním mixu Belleville, odkud si mohu zajet pro inspiraci do výstavních čtvrtí, ale nemusím tam žít. A ten barvitý život na terasách kaváren!“ Kateřina si do bloku zaznamenává nápady k právě rozpracovaným zakázkám,

ale klidně i kolemjdoucí, kteří ji jen zaujmou svým zevněškem. A v Paříži je na co koukat.

„Uvědomuji si, že mě pobyt tady ovlivňuje. Třeba jsem začala více rozlišovat různé estetické detaily, které mi dřív splývaly, v módě a v designu, které jsem z Prahy neznala a ani v metropolích postavených na brutálnější estetice bych ten cit pro ně těžko nasála, a tady se mu učím,“ říká. Na svou domovskou Prahu ale nedá dopustit, ve srovnání s ní vidí, jak je Paříž konzervativní. „Vidím teď například dobře z dálky, co může nabídnout Praha Francouzovi, vím, čím obohatil Charlyho jeho desetiletý pražský pobyt. Charly má Prahu hrozně rád, protože je pomalejší a uvolněná. V Praze si můžeš klidně dát camembert jako předkrm, smíchat víno s vodou, Francouzi se nám za to posmívají, ale myslím, že nám to rebelství i trochu závidí, a proto se jim u nás líbí,“ uzavírá ilustrátorka.







EXKURZE DO MINULOSTI

Archiv automobilky sahá až do samých počátků značky v roce 1895 a je v něm tolik dokumentů, že kdybyste je poskládali vedle sebe, vytvořily by kilometr dlouhou řadu.



Práce archivářů už dávno není jen nějaké přerovnávání papírů a uklízení krabic do depozitářů. Rozhodně ne v případě archivu společnosti ŠKODA AUTO. ŠKODA je jednou nejstarších automobilových značek na světě, její historie je tak nesmírně bohatá. Není proto divu, že má velmi rozsáhlý a vysoce organizovaný archiv, který stojí přesně v místech, kde na konci 19. století začínali pánové Václav Laurin a Václav Klement s výrobou jízdních kol a motocyklů.

Historie značky je však důležitá i dnes, a to téměř na každém kroku. Zaměstnanci a spolupracovníci firemního archivu chystají nebo

se spolupodílejí na přípravě výstav v muzeu, brožur o historii, připravují podklady pro představenstvo, tiskové zprávy, dny otevřených dveří. Vyhledávají dokumenty pro akce marketingu, motorsportu nebo pro sponzoring. Ale vědí třeba i to, kde jsou v areálu závodu v Mladé Boleslavi zasypané podzemní kryty, což je informace důležitá při plánovaných modernizacích a rozšiřování výrobních prostor. Na archiváře se tak obracují lidé doslova z celé firmy. Kromě toho ale ročně přijde na čtyři tisíce dotazů od lidí mimo automobilku.

Archiv pořádá i mnoho vlastních aktivit propagujících tradici značky ŠKODA AUTO. Těmi nejviditelnějšími jsou cyklus přednášek



Jeden z nejzajímavějších dokumentů: první smlouva mezi Laurínem a Klementem.

„Neobyčejné příběhy“ v muzeu nebo ve spolupráci s kolegy z oddělení marketingu postupně se rozšiřující unikátní interaktivní stránka o historii společnosti ŠKODA Heritage.

Že jsou všechny historické dokumenty o značce ŠKODA pohromadě, to není tak úplná samozřejmost, jak by se mohlo zdát. Velká část z nich automobilce nepatří. Po 2. světové válce byla automobilka zestátněna včetně

veškerých dochovaných archivních dokumentů. Když se pak v roce 1991 stala součástí koncernu Volkswagen, zástupci státu a nového vlastníka se dohodli, že veškeré archivní dokumenty do roku 1990 s výjimkou věcí týkajících se modelu FAVORIT zůstanou v majetku státu, všechno ostatní bude ve vlastnictví současného majitele.

ŠKODA AUTO má ale se státem dohodu, že bude plně využívat a spravovat kompletní

LUKÁŠ NACHTMANN

Koordinátor archivu ŠKODA AUTO

Jak dlouho už v archivu pracujete a co vás sem přivedlo?

Nedávno to bylo 19 let. Odmala jsem se zajímal o dějiny techniky, později na vysoké škole jsem přidal zájem o hospodářské a sociální dějiny. A když jsem na počátku roku 1999 uviděl inzerát, že se hledá vedoucí archivu, neváhal jsem ani trochu a přihlásil se do výběrového řízení.

Archiv rozšiřujete také o věci ze soukromých sbírek. Jak to probíhá a co zajímavého se vám povedlo tímto způsobem získat?

Většinou nás osloví majitel, že má doma staré fotografie nebo jiné staré dokumenty. Buď je získal dědictvím, koupil, nebo vzešly z jeho vlastní práce. Písemné dokumenty, jako různé zkušební zprávy, nám většinou předají jako dar. Fotografie převážně kupujeme. Poradíme se s ostatními kolegy v muzeu, probereme, co by se nám mohlo hodit, abychom nekupovali duplikáty nebo balast, a zkusíme odhadnout cenu. Většinou se s majiteli rozumně dohodneme, přemrštěné a nerealistické požadavky odmítáme.

Jak vidíte archiv ŠKODA AUTO za pár let?

Určitě bude více digitalizován, a to jak z hlediska toho, že se naskenují a do databáze vloží historické dokumenty, které už tu máme ve fyzické podobě, a dále že se nám podaří získat i data nebo celé systémy s údaji o vyrobených vozech, jejich výbavách, motorizaci apod. Věřím, že se nám podaří přesvědčit kolegy a spolupracovníky ve firmě, že samo se nic nezaarchivuje – buď musí do archivu předávat dokumenty k archivaci, nebo musí přispět k tomu, že budou elektronické dokumenty a informace vkládat do nějakého bezpečného digitálního archivu. I automatu musí člověk zadat příkaz, od odkud kam a jak má přesunout. Bez lidského faktoru, tedy bez člověka, který bude problematiku znát, se archiv ale neobejde nikdy, neboť historie, ať ta opravdu stará, nebo ta, kterou tvoříme dnes, je velmi pestrá a nejde jednoduše zaškatulkovat.



Archiv automobilky ŠKODA AUTO obsahuje opravdu unikátní dokumenty a fotografie.

fond unikátních historických dokumentů týkajících se značky, ať už jí patří nebo ne. Jsou zde uloženy i dokumenty firem, které se kdysi s automobilkou sloučily, jako například továrny Svoboda, Dobrý, Zahrádka či Kotek, samozřejmě předchůdců současné automobilky (L&K, ASAP, AZNP) a také jednotlivých organizací, které v automobilce působily, např. ROH a SSM.

Díky tomu mohou stovky zájemců ročně navštívit badatelnu archivu ŠKODA AUTO.



JAKÉ ZAJÍMAVOSTI FIREMNÍ ARCHIV SKRÝVÁ?



1) Archiv, to nejsou jen papírové dokumenty. Informace jsou uloženy i na CD, DVD, digitálních kazetách BETA, VHS nebo filmových pásech. To všechno musí umět pracovníci v případě potřeby přehrát. Proto se v archivu nachází i tato malá „exkurze do historie přehrávací techniky“.



2) Až do druhé poloviny 60. let minulého století nebylo hlavním identifikačním údajem vozidla číslo karoserie, ale číslo motoru. Od 60. do 80. let se za hlavní identifikátor vozu bralo číslo karoserie. A VIN, tak jak ho známe dnes, se u nás začalo používat až v první polovině 80. let. V archivu ŠKODA AUTO jsou proto uloženy i tzv. Knihy motorů, kde se ručně zapsal každý vyrobený vůz a datum, kdy byl vyroben nebo prodán. Pro první polovinu 20. století se většinou dočteme i barvu vozu nebo jméno prvního majitele.



3) Důležitým historickým dokumentem je písemná smlouva Václava Laurina s Václavem Klementem, potvrzující založení společného podniku a řešící řadu detailů jeho následné podoby. Nedávno to bylo 100 let, a mj. dokládá, že původní

smlouvu spolu Laurin s Klementem uzavřeli jen „rukoučným“: „Smlouva tato jest písemným stvrzením ústně učiněné smlouvy“ z počátku jejich podnikání. V té době nešlo o nic výjimečného, nejen mezi partnery v podnikání byla poctivost a čestné jednání na prvním místě.

4) Z archivářského hlediska je nejcennější návštěvní kniha vzácných návštěv v automobilce. Stručný zápis se zachoval například od prezidenta Masaryka z návštěvy v roce 1919 (na fotografii).



K vidění jsou dále třeba podpisy jeho syna Jana, prezidenta Zápotockého, různých ministrů, tuzemských i zahraničních delegací, například z arabských zemí, Severní Koreje nebo Číny, ale třeba také podpis Miss USA Charlotty Sheffieldové z roku 1957.

5) Nejstarší věci v archivu jsou dopisy, které Václav Laurin posílal domů ze svého studijního pobytu v Drážďanech v letech 1892 a 1893.



Dokumentace k jiným firmám, které se spojily s automobilkou.

Jde především o majitele veteránů, kteří potřebují najít technickou dokumentaci k některému vozu, studenty a novináře, kteří chtějí zjistit podrobnosti o událostech či lidech. „Pomáháme sběratelům získat přesné informace, jak mají své automobily upravit do původní podoby, vystavujeme certifikáty jejich pravosti. Asistujeme studentům a dalším badatelům v jejich práci a pomáháme kolegům z ostatních oddělení získat podklady pro různé pro-

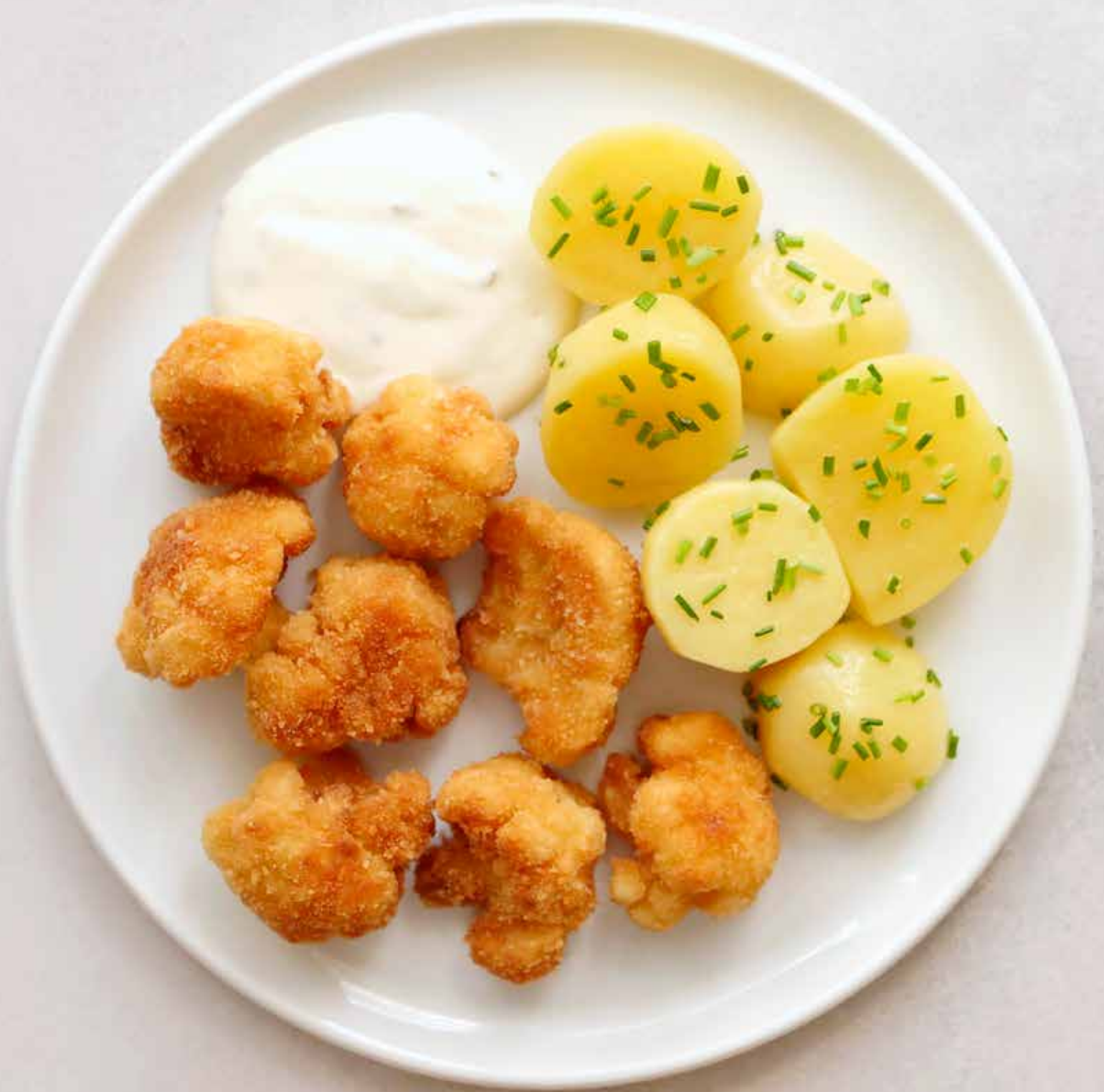


Takto se skladovaly archiválie mladoboleslavské automobilky v 50. letech minulého století.

jekty. Naše vstřícnost tak pomáhá oživit historii značky ŠKODA,“ říká Irena Hozáková, zaměstnankyně archivu. Pokud byste měli o služby badatelný zájem, je potřeba se dopředu objednat, ale počítejte s tím, že většinou bývá na měsíc dopředu plno.

Archiv má v současné době dva hlavní deponitáře. V tom „nejhlavnějším“ v budově muzea jsou uloženy veškeré archivní materiály do 90. let minulého století, mapující celý „život“ firmy od okamžiku, kdy se pánové Laurin

a Klement dohodli na spolupráci. Jde o fotografie, prospekty, knihy, články, časopisy, důležité smlouvy a korespondenci, informace ke všem produktům včetně vývojových protokolů a nejstarší část technických výkresů do 20. let minulého století. Zbytek výkresové dokumentace a novodobé archiválie o životě automobilky jsou uloženy v nově rekonstruovaných prostorách v areálu závodu. V obou se musí udržovat stálá teplota 18 stupňů Celsia a vlhkost 50 %.



SMAŽENÝ KVĚTÁK?

NAPROSTÁ PECKA!

Nejpopulárnější český food blogger Pan Cuketka znovuobjevuje obyčejné domácí vaření. Dlouhá léta psal o té nejvybranější gastronomii, ukazoval Čechům cestu, jak kvalitně jíst, jak vařit a do kterých restaurací se vydat za mimořádnými kulinárními zážitky.

Náš nejpopulárnější food blogger Pan Cuketka, občanským jménem Martin Kuciel, se ale světa špičkové a pro mnohé nedostupné gastronomie nabažil a přichází s novým projektem Skromná kuchyně. Obrací pozornost od luxusních surovin a dokonalého designu zpět k úplně obyčejnému domácímu vaření, které by mělo přinášet především radost z dobrého jídla, úplně snadných receptů a dostupných ingrediencí. Své „skromné“ recepty natáčí na videa a zveřejňuje na webu cuketka.cz a také na Facebooku, kde má aktuální týdenní dosah okolo milionu uživatelů.

Proč jste si zvolil pseudonym Pan Cuketka? Proč ne třeba Pan Brambora nebo Pan Sardinka?

V čem vám byla cuketka sympatičtější?

Je to prostě náhoda a žádný důvod konkrétně za cuketkou není. Hledal jsem jednoduchou slovní hříčku, která se snadno zapamatuje a vyvolá úsměv na tváři. Se slovíčky jsem si tak dlouho hrál a cuketka byl vítěz.

Jestli se nepletu, jste náš vůbec první food blogger. Před deseti lety jste vlastně rozjel trend, kterého jste se dnes zalekl: zájem o kvalitní a dobré jídlo se změnil v posedlost. Je Skromná kuchyně návratem tam, kde by mělo domácí vaření být?

Určitě! S tím, jak se zájem o jídlo a vše s ním spojené masivně rozjel, dostal se někdy až do bizarních proporcí. Řada současných trendů v jídle nedává smysl nebo jsou i vyloženě škodlivé. Ve Skromné kuchyni se snažím ten náš vztah k jídlu trochu narovnat a vrátit zpátky na zem. Ukázat, co je důležité.



Brambory s cuketou



Hrachová kaše



Štoupačky a kapustičky

A kde by mělo domácí vaření být? Můžete charakterizovat zásady Skromné kuchyně?

Skromná kuchyně není primárně o ceně – do receptů si můžete dosadit obyčejné potraviny ze supermarketu i luxusní jídlo ze sobotního farmářského trhu. Recepty se snaží najít ideální rovnováhu v tom, kolik do vaření vložíme úsilí, jaké suroviny použijeme a jak je zpracujeme.

Vedle toho, že vás trochu otrávil snobárna kolem dnešní gastronomie, jde vám také o trvale udržitelný rozvoj, schopnost se uskromnit, neplýtvat. Kde začít? Jak jednoduše změnit vaření a stravování, aby člověk – byť nevědomky – nedrancoval planetu?

Role spotřebitele je v tomhle šíleně přeceňovaná a tlak na změny chování je vysoký. Řada doporučení ke změnám zvyklostí přitom ale není postavená na důkazech. Neříkám tím, že by nám mělo být všechno jedno a že bychom měli všechny hodit za hlavu. Je ale důležité nespadnout do extrémů a nestresovat se v jídle u každého malého rozhodnutí. Pokud někdo hledá nějaký univerzální návod, podle kterého by se mohl řídit, tak přiměřená skromnost je, myslím, dobré vodítko.

Jdete sám příkladem? Řekněte, co jste dnes snídali, co budete vařit k obědu a k večeři?

Snažím se. Ale jako spotřebitel jsem docela průměrný a spíš nadprůměrně lenivý. Snídani většinou přeskakuju s kávou. Na oběd budu mít zbytky z focení receptů pro Skromné Vánoce a na večeři rybí filé s rýží.

Zároveň říkáte, že se nevydáváte žádnou dogmatickou cestou stravování, vaše

Pečená krkvice



recepty jsou velice pestré a suroviny úplně obyčejné: máslo, mouka, smetana, vajíčka. Žádné sójové mléko, mořské řasy a quinoa. Jsme příliš posedlí takzvaně „zdravým“ stravováním?

Rozhodně. Tohle je v jídle bohužel univerzální. Ať už jde o ideální vyváženou dietu nebo třeba o minimalizaci dopadů na životní prostředí, tak naše rozhodnutí často nejsou založena na racionálních základech. Chováme se spíše emotivně a pod tlakem trendů.

Nedávno jste v jednom rozhovoru uvedli, že je zbytečné se bát zeleniny a ovoce ze supermarketů kvůli dusičnanům nebo pesticidům. V tom, co koupíme v supermarketu a na farmářském trhu, tedy není velký rozdíl?

Česká domácí kuchyně je to nejcennější, co máme. Myslím, že se pomalu učíme na ni být hrdí.

I když to tak nevypadá, tak ve světovém měřítku máme obrovské štěstí na přístup ke kvalitním a bezpečným potravinám. Současné konvenční zemědělství není ideální a má řadu problémů – obzvláště s dopady na životní prostředí. V otázce reziduí pesticidů a dusičnanů je ale vyhýbání se konvenční zelenině jednoznačně škodlivé a nepřináší žádný prokazatelný zdravotní benefit.

Co si myslíte o „superpotravinách“, jako je quinoa, chia semínka, zelený ječmen a podobně? A o trendech jako raw nebo paleo? Jsou to vynálezy rozmazleného západního člověka, který už neví co by?

Trendy potraviny a styly vaření jsou naprosto v pohodě, pokud si udržíme rozumnou mez a odstup. Lidská touha objevovat nové chutě a zážitky je velmi silná a často bývá zdrojem velké radosti. Problémy nastávají, pokud ztratíme míru a vrhneme se do toho bezhlavě.

Je něco, čemu se ze zásady vyhýbáte?

Co by se třeba do vaší Skromné kuchyně nedostalo ani za nic?

I když říkám, že do receptů mohou lidé použít jakékoliv suroviny bez ohledu na původ, tak jsem udělal jednu výjimku a v kalkulacích nepoužívám klecová vejce.

Řikáte, že recepty ze Skromné kuchyně asi nikoho neoslňují, ani nenasbírají moc lajků na Instagramu, ale člověk si na nich určitě pochutná. Který z těch dosud zveřejněných je váš nejmilejší?

Překvapil mě úspěch fazolek na smetaně a smaženého květáku s bramborami a tatarskou. To jsou tahouni. Mě samotného baví právě třeba ten smažený květák. Za mě absolutní pecka.

Na svých stránkách zveřejňujete videorecepty už dlouho. Dají se natáčet v domácích podmínkách na mobil, nebo



Chlebový salát s tvarohem



Fazolová polévka



Fazolky na smetaně



Sledový salát



Rýže s hráškem



Vajíčka s chlebem

máte speciální zařízení? Inspiroval jste se nějakými zahraničními weby?

Pro videa jsem jako předlohu použil formát Tasty od BuzzFeed. Styl videí jsem si uzpůsobil tak, abych je snadno zvládl natočit i doma v kuchyni. Nějaké speciální vybavení k tomu nemám – stačí stativ, bezzrcadlovka s videem a pozadí. Začal jsem asi před třemi lety a samotného mě překvapilo, jak mě výroba videa baví. Určitě mě to hodně nakoplo a baví mě se teď s videem vracet i ke starším receptům.

Jakou máte návštěvnost?

Aktuálně okolo sta tisíce návštěvníků na webu měsíčně, většina interakcí s fanoušky se teď ale přesunula na sociální sítě. Na Facebooku je teď můj aktuální týdenní dosah okolo milionu uživatelů.

Je něco, co vám stále chybí?

Myslím si, že už jsme docela saturováni, obzvláště ve větších městech. Základ pro postupný rozvoj gastronomie a českých chutí už je tu pěkných pár let. Nechal bych teď pracovat přírodní vývoj – konkurenci a šikovné české profíky.

Já sice říkám „obyčejný kváskový chleba s paštikou“, ale ony to dneska můžou být docela drahé položky, třeba za chleba z Esky člověk zaplatí 80 korun, je to normální? Není divné, že v Česku platíme za obyčejné věci tolik? Že zdánlivá obyčejnost je vlastně taky součástí trendu?

Řemeslný chléb skoro za stokrát je extrém a málokdo si ho může dovolit. Zároveň jsme

Určitě! Česká domácí kuchyně je to nejceněnější, co máme. Myslím, že se jí pomalu učíme doceňovat a učíme se za ni nestydět, a naopak na ni být hrdí. Česká kuchyně je kouzelná v tom, jak většina jejích jídel funguje jako absolutní babičkovská klasika, která nám udělá po všech stránkách dobře.

Skromná kuchyně je také o tom, že nemáme být jidlem tak posedlí. Co dělá Pan Cuketka, když nevaří, nepíše recepty a nenatáčí food videa? Co vás těší na světě?

Jsem závislák na Twitteru a sledování světového dění. V politice a hlavně ve vědě. Když nesedím na Twitteru, stavím mečária a pouštím se do pěstování mini-orchidejí. Těm se chci věnovat celou zimu.

Cuketka je pro mě práce na plný úvazek a živí mě ze 100 %. V budoucnu chci ještě víc rozvinout formát videí.

Je váš web cuketka.cz práce na plný úvazek, anebo se musíte živit ještě něčím jiným? A jaké s ním máte plány do budoucna?

Cuketka je pro mě práce na plný úvazek a živí mě ze 100 %. V budoucnu chci ještě víc rozvinout formát videí a pokud to půjde, naškálovat projekty, jako je Skromná kuchyně, tak, aby měly maximální možný zásah.

Za tu dobu, co se pohybujete na české gastro scéně, se mnohé změnilo. Přibýlo dobrých restaurací, je možné nakupovat čerstvou zeleninu a ovoce na farmářských trzích, kuchaři vaří lokálně a sezónně, lze si užít jak luxusní haute cuisine, tak třeba obyčejný kváskový chleba s paštikou.

tu ale byli desítky let zvyklí pouze na jednu kategorii chleba a neměli jsme moc na výběr. To, že vedle sebe existuje levný chléb z velké pekárny a ten drahý od pekaře s ruční výrobou je správně. Pekařskému oboru jako takovému to určitě prospěje. Mimochodem, i ta „průmyslová“ česká šumava nemá ve světě obdoby a těžko bychom někde v zahraničí v supermarketu našli na pultu tak dobrý výrobek.

Pojďme pochválit také českou kuchyni. Mám dojem, že v Česku se stále hodně vaří a peče doma, že je jídlo pořád tmelící prvek rodiny, že se pořád sedí u jednoho stolu a není se z papírových krabiček před televizí. Je tohle dobrý vedlejší efekt vaření?

**MARTIN KUCIEL
ALIAS PAN CUKETKA (38)**



Nejpopulárnější český food blogger. Pochází z Ostravy, původním povoláním je lékař, ale medicíně se nikdy nevěnoval. Přes deset let publikuje recepty, gastronomické recenze a články na svém webu Cuketka.cz, je také autorem projektu Scuk.cz, v jehož rámci mapuje kvalitní podniky jako restaurace, pekárny či trhy v Česku. Propaguje kvalitní vaření z čerstvých lokálních surovin, na svém webu pravidelně zveřejňuje vlastní videorecepty.



OD HANDSFREE PO VŽDY ONLINE

Auta už dávno nejsou jen čtyři kola a volant. Dnes asi propojení vlastního telefonu s automobilem nikoho nepřekvapí. Co bylo prvním krokem ke konektivě vozů ŠKODA? A co nás čeká v budoucnosti?



2000

HANDSFREE

Telefonování za volantem nebylo bezpečné nikdy, takže s rozvojem mobilních telefonů se brzy začala řešit otázka, jak být ve spojení i při řízení a nedržet přitom telefon v ruce. Tak vzniklo handsfree (z anglického „volné ruce“). Mobilní telefon se zasunul do držáku na palubní desce a kabelem se spojil s autorádiem. Do vozů ŠKODA se první handsfree začal montovat v roce 2000. Šlo o sadu pro telefon Nokia 6210i, kterou nabídl facelift modelu OCTAVIA 1. generace.

2004

BLUETOOTH HANDSFREE

Propojování kabelem se ale ukázalo nepraktické a držák telefonu v prostoru palubní desky zkrátka překážel. Proto handsfree sady začaly využívat propojení pomocí technologie bluetooth (otevřený standard pro bezdrátovou komunikaci). Svě netypické jméno dostala podle dánského krále Haralda Modrozuba. Ten v 10. století proslul jako diplomat, když dovedl rozhádané válčící kmeny k jednacímu stolu, aby uzavřely mír – pomohl tedy vzájemné komunikaci, jako to dnes dělá technologie bluetooth. Poprvé se objevila v nabídce pro OCTAVII 2. generace v roce 2004.



2008

STREAMOVÁNÍ HUDBY

Jak mobily postupně přestávaly být jen prostředky k telefonování, případně psaní zpráv, ale začaly sloužit i k zábavě, hraní her či poslechu hudby, přizpůsobilo se tomu i jejich použití v automobilech. Pomocí bluetooth technologie mohl řidič v autě poslouchat svou oblíbenou hudbu z mobilu přes vestavěné reproduktory. Prvním vozem ŠKODA, který tuto funkci nabídl, byla v roce 2008 druhá generace modelu ŠKODA SUPERB.



2009

USB, iPod

Lidé si ale svoje oblíbené melodie nenosili jen v mobilu, ale stále častěji na jiných nosičích. Velmi rozšířený byl především iPod společnosti Apple. Zábavní systémy v autech proto umožnily připojení i jiných zařízení než telefonu, a to prostřednictvím Mitsumi konektoru a redukčních kabelů pro USB nebo právě iPod. Ve vozech ŠKODA se tato novinka objevila v roce 2009 v modelu ŠKODA YETI. Nestandardní konektor Mitsumi a redukční kabely pro připojení různých zdrojů hudby byly v roce 2012 nahrazeny běžným USB konektorem – poprvé ve voze ŠKODA RAPID.

2014

SMARTGATE, MIRRORLINK

O dokonalé propojení mobilních zařízení s automobily se postaraly chytré multimediální systémy. Ve vozech ŠKODA jsou známy pod jmény SmartGate a MirrorLink. MirrorLink umožňuje zrcadlení displeje telefonu na obrazovku infotainmentu v autě. Na displeji se objeví mobilní aplikace, která jinak běží v telefonu, tedy třeba navigace nebo internetové rádio. SmartGate naopak umožňuje řidiči stahovat do telefonu jízdní data z automobilu a využívat tak různé aplikace jako sledování spotřeby apod. ŠKODA AUTO nabízí tyto systémy od roku 2014, poprvé v modelu FABIA 3. generace.



2015

APPLE CARPLAY, ANDROID AUTO

Modelový rok 2015 přinesl do všech vozů s výjimkou CITIGO nejen nový design či motory, ale také novou generaci konektivity, pojmenovanou SmartLink+. Ta nabízí vedle MirrorLinku a SmartGate také podporu technologií Apple CarPlay a Google AndroidAuto. Výhodou proti předchozímu řešení je mnohem širší podpora různých mobilních telefonů, které je možné s vozem propojit.



2016

ŠKODA Connect

Zcela novou dimenzí konektivity je ŠKODA Connect, díky níž může majitel svůj vůz částečně ovládat pomocí chytrého telefonu nebo chytrých hodinek. Na dálku je tak možné zkontrolovat třeba stav paliva v nádrži nebo jízdní data z poslední cesty, ověřit si, zda je vůz zamčený, nebo najít, kde je zaparkovaný. V klidu doma si naplánujete cestu a cíl cesty pošlete přímo do navigace vozidla. Funkce Manažer času ŠKODA Connect kontroluje váš kalendář a na základě aktuální dopravní situace vás upozorní na čas, kdy potřebujete odjet, abyste dorazili včas na další schůzku. ŠKODA Connect se objevil v portfoliu konektivity ŠKODA na konci roku 2016 spolu s modelem ŠKODA KODIAQ a během následujících šesti měsíců byl uveden i do všech ostatních vozů mimo CITIGO.





2018

ALEXA

Pomocí aplikace ŠKODA Connect Alexa Skill nabízí ŠKODA AUTO svým zákazníkům pohodlnější způsob komunikace s vozem. Komunikace je možná z domova přes reproduktor Amazon Echo nebo na dálku odkudkoliv díky aplikaci Alexa v chytrém telefonu. Aktuálně je možné zjistit celkový počet ujetých kilometrů, obsah paliva v nádrži, informaci o tom, zda jsou okna a dveře zavřené, zda je vozidlo zamčeno nebo kde se nachází. Kromě toho umí Alexa hlásit průměrnou spotřebu, průměrnou rychlost nebo ujetou vzdálenost podle denního počítadla kilometrů. Komunikace je možná v angličtině, němčině a ve francouzštině.



VIRTUÁLNÍ ASISTENTI

Systémům umělé inteligence patří budoucnost. Pracuje se na nich v mnoha oborech. Nejbližší se s nimi může běžný uživatel setkat jednoduše – ve své chytrém telefonu. Své virtuální asistenty představily hlavní počítačové společnosti, které jim většinou daly také jména. Apple má svoji Siri, Amazon má Alexu, Microsoft Cortanu, jen Google svůj systém nazval Assistant.

Jde o složité algoritmy neustále se učící rozumět lidské řeči. Nejde o to, aby rozpoznaly mluvené slovo a převedly ho na text, ale o složitější pochopení významu vyřčených vět, a to s přihlédnutím k individualitě jednotlivých osob. Nyní se jeden z těchto asistentů dostává také do vozů ŠKODA, v nichž nabídne zcela nové možnosti vzájemné komunikace mezi automobilem a jeho majitelem.



Tento a více článků ze světa značky ŠKODA naleznete na www.skoda-storyboard.cz

MEDVĚDÍ OSTROV

Ačkoliv je ŠKODA KODIAQ na trhu poměrně krátce, tato výprava působila jako návrat ke kořenům. Jak jinak nazvat expedici v největším modelu ŠKODA na daleký ostrov, podle něhož dostal své jméno? Až na jedno jediné písmeno je příbuznost stejná, a tak se pouštíme do objevování ostrovu Kodiak za volantem vozu ŠKODA KODIAQ.





Když už se vypravíte na tak dalekou cestu z české kotliny, o to víc vás překvapí, co okolo vidíte, když vystoupíte na malém letišti s cedulí „Welcome to Kodiak!“ z ještě menšího vrtulového letadla. Každý si Aljašku představuje jako promrzlou a zasněženou krajinu, plnou nehostinných ledovců a věčné zimy. Jenže teď je léto a okolní hory připomínají spíše norské kopce obklopující všudypřítomné fjordy. Není se čemu divit, ostrov Kodiak se stejnojmenným hlavním městem najdete na mapě jižně od největšího města Aljašky Anchorage. Dokonce tak jižně, že evropskou alternativou podle zeměpisné šířky by mohl být třeba právě norský Bergen.

Naším domovem pro následující dny je přímo Kodiak, hlavní město ostrova, které leží na jeho severovýchodním konci. Místo bylo obydlené prý již před 10 000 lety, ale první opravdová osada tu vznikla až koncem 18. století, kdy ji založil ruský obchodník Alexandr Baranov pod názvem Pavlův přístav. Rusové brali svou přítomnost na Kodiaku vážně a nově založená osada se stala hlavním městem tehdejší „Ruské Ameriky“, dnešní Aljašky. Jejich činnost zde byla ale poněkud jednotvárná – prakticky jediné, o co se jim jednalo, byly totiž mořské vydry a jejich srst, kterou dodávali do kontinentálního Ruska. Až v roce 1867 se ostrov Kodiak, stejně jako celá Aljaška, stal součástí Spojených států amerických. Američané

za rozsáhlá území zaplatili 7,2 milionu dolarů, i když na šeku byla prý částka pouhých sedmi milionů. Dvě stě tisíc dolarů prý šlo do Ruska jako všimné...

Dnes je Kodiak čilé město se dvěma přístavy pro malé lodě a jedním velkým, kam dvakrát týdně připlouvá z pevniny trajekt. Jeho průzkum začínáme v pivovaru Kodiak Island Brewing. Ano, všimli jste si správně, prakticky vše se na ostrově jmenuje Kodiak. Stěně za barovým pultem pivovaru vládne nekonečná řada píp, načepují vám tu z úctyhodných 14 druhů piva, která tu vaří. Proto je poněkud překvapivé, že tu zavírají už v sedm večer, zvláště když je tu tak příjemná atmosféra. Odpověď barmanky však vše vysvětluje. I když jsou pivovar, mají zde pouze licenci na ochutnávky. Proto tu dostanete maximálně dvě piva a v sedm už musíte domů, nebo do pořádného baru. Objednáváme si tedy místní Indian Pale Ale a pozorujeme mumraj. Po chvíli si všímáme různých hloučků, které jsou okolo stolů, a uvědomujeme si, že se místní omladina mezi sebou příliš nemíchá. První hlouček tvoří potomci původních aljašských obyvatel, další hloučky jsou bílé, jeden tvoří Asiati... Sedáme si proto naschvál co nejbližší k první zmíněné skupině a neslušně nasloucháme hovoru. A dobře děláme, po chvíli se totiž skupinka začne domlouvat, kam vyrazí večer.

PRŮZKUM NOČNÍHO ŽIVOTA

Nejdříve je ale čas na večeri, a to rovnou na soukromé lodi, kde se budou servírovat místní mořské dobrotky. Marty a Marion Owenovi jsou



Marty Owen se svojí ženou Marion ukazuje návštěvníkům Kodiaku ostrov z moře. Na palubě servíruje ráno ulovené mořské dobrotky.

milý starší pár, který si život na Kodiaku užívá plnými doušky. Marty býval ředitelem místního přístavu, a když odešel do důchodu, rozhodl se vydělávat na turistickém ruchu, který se tu na ostrově stále rozvíjí. Přes den se vypraví na moře rybařit a jeho žena pak úlovky přímo na palubě před očima klientů uvaří a servíruje. Menu je proto každý den jiné – treska, losos, okoun, platýs... Během dvouhodinové plavby vidíme navíc také živé mořské představení. V hlavních rolích jsou mořské vydry, orli, papuchalkové, ale také tuleni. To vše se zasvěceným výkladem Martyho za kormidlem.

Víme, že další den bude náročný, čeká nás pořádný záprah za volantem KODIAQu, ale i tak se po návratu do přístavu vydáváme do Tony's Baru, opravdové aljašské putyky v centru města. Něco takového se prostě musí zažít. Kulečník, šipky, téměř neprůhledný cigaretový kouř, pivo bez pěny, barmanky, dřevorubci a rybáři. Asi tak by se daly charakterizovat naše dojmy. Zároveň si zde uvědomujeme, jak malým městem Kodiak je. Neomylně totiž poznáváme tváře, které jsme viděli odpoledne v již zmíněném pivovaru.

Další den nám už v šest zvoní budík, po něm rychlá snídaně a opět přejezd do přístavu. Tentokrát to ale nebude tak jednoduché. Z přívěsu za masivním americkým pickupem tu jakási blondýna sundává kajaky a pádla. Jmenuje se Wendy, které místní přezdívají „Šílená Wendy“, a pod jejímž vedením nás čeká čtyřhodinový záprah. Máme štěstí, protože moře je relativně klidné a je teplo, a tak se můžeme na kajacích pustit i dál od břehu, abychom se opět mohli pokochat životem divokých mořských zvířat. Wendy nejen že pořádá výlety kajakem, ale také je certifikovanou průvodkyní pro lovce medvědů. Ano, na Kodiaku můžete medvědy nejen pozorovat, ale také je lovit. Samozřejmě s povolením, samozřejmě za peníze a samozřejmě za velmi striktních pravidel.

3500 MEDVĚDŮ

Právě kodiakům se věnuje další část našeho programu, kdy se setkáváme s Larrym Van Daelem. Pokud se na ostrově chcete s někým bavit o medvědech, právě on je tou nejpovolanější osobou. Třicet let pracoval pro aljašské ministerstvo pro ryby a zvěř a zahrál si i v několika filmech, např. Grizzly Man. Jeho povídání je fascinující, a to i pro někoho, kdo se o medvědy v životě nezajímal. Na Kodiaku jich žije něco okolo 3500, což je úctyhodný počet. Larry to ilustruje slovy, že medvěda tu potkáte prakticky kdekoliv, což po chvíli dokumentuje prstem ukazujícím dolů do údolí u moře. Nic nevidíme,



Pozorovali jsme nejen tuleni, ale také mořské vydry, orly a papuchalky.



„Šílená Wendy“ byla naší průvodkyní při výletu kajakem po moři.

ale Larry přesvědčivě popisuje, kde v dále medvěda vidí a co tam dělá. Zajímáme se také o to, jak tu vlastně medvědi během roku žijí, abychom zjistili, že se jedná o pravidelný koloběh.

Po zimním spánku se samci probouzejí někdy v květnu. Vylezou ze své nory, kterou si

do nížin k řekám a živí se rybami tak dlouho, jak to jen jde. Jakmile jsou lososi pryč, živí se medvědi bobulemi, a to až do té doby, kdy se opět uloží k zimnímu spánku.

Larry nám ochotně vysvětluje také to, proč je medvěd kodiak tak unikátní, a tak obrovský.

Na Kodiaku žije něco okolo 3500 medvědů. Larry to ilustruje slovy, že medvěda tu potkáte prakticky kdekoliv.

vykultali do země na úbočích kopců, a začínou hledat potravu. Pro samice platí to samé, ale o měsíc později. Vždy se po probuzení vydávají nejprve k moři a hledají různé vyplavené ryby, ale i řasy. Pak se živí čerstvou trávou v nížinách a jak s oteplením čerstvě obrůstají kopce, vracejí se zpátky do hor. Poté přichází sezona lososů, takže se medvědi vypraví opět

Na ostrov se medvědi dostali během poslední doby ledové, a když ledy mezi pevninou a ostrovem roztály, nebylo už cesty zpět. Od té doby se vyvíjí medvěd kodiak samostatně a postupem času vytvořil největší poddruh medvěda hnědého na světě. Oproti svým pevninským soukmenovcům je kodiak větší a statnější, a to kvůli enormnímu množství po-



S modelem KODIAQ je cestování po Kodiaku zcela bezproblémové. A to i když jsme se s verzí KODIAQ SPORTLINE vydávali na nebezpečné cesty.

CESTOVÁNÍ

travy, které má na ostrově k dispozici. Stejně jako medvěd hnědý, tak i kodiak žije samotářským životem a brání si své teritorium, díky omezené velikosti ostrova a velké medvědí populaci je však toto teritorium v porovnání s pevninskými medvědy mnohem menší. Největší jedinci měří na výšku přes tři metry a výjimkou nejsou ani téměř osmisetkilové kolosy.

MEDVĚD NAŽIVO

Na tato Larryho slova jsme si vzpomněli i další den brzy ráno, když jsme vyrazili k moři, kde v meandrech řeky kodiaci hledají potravu. Nedaleko v rákosí se procházela vyhublá samice, která se ještě po zimním spánku nestihla pořádně vykrmit, a i to je impozantní pohled. Třímetrové, třičtvrtětunové monstrum si v ten okamžik radši ani nepředstavujeme. Z bezpečné vzdálenosti (kodiak prý umí běžet rychlostí až 60 km/h) fotíme, jak to jen jde, a následně se raději rychle přesunujeme do bezpečí v KODIAQu na čtyřech kolech.

Nedílnou součástí ostrova Kodiak jsou samozřejmě také nádherné pláže. Zapomeňte však na žlutý písek, slunečníky a stánky s občerstvením, tady jste v pustině. Jedinou společnost při brouzdání ledovým severním Pacifikem vám tady dělá vítr, tuny naplaveného dřeva a zkameněliny v okolních útesech. Zajímavé věci jsem ale viděli také cestou na „pláž zkamenělin“. Asi sedmdesát kilometrů jižně od města Kodiak je malý kosmodrom. Už z dálky je vidět odpalovací rampu, ze které se vysílají do vesmíru rakety s polární dráhou letu.



Kodiak má i stále využívaný malý kosmodrom.

*Po třech dnech
a třech nocích
na Kodiaku jsme
si jisti, že není
Amerika jako
Amerika.*

Jak nám prozradil Nathan Fitzgerald, který tu pracuje, klienti jsou hlavně z řad soukromých firem, ale občas tu do kosmu pošlou i nějaký vojenský satelit. Proč zrovna tady, uprostřed ničeho? Právě proto! Na jih odsud totiž není žádná civilizace, pouze moře, takže nejbližší osídlení je až na Havajských ostrovech. Pokud by se tedy cokoli špatného přihodilo, nehrozí, že by raketa spadla někomu na hlavu.

Je fascinující, jak daleko od všeho dění Kodiak je a přes to tu vše funguje jak důkladně promazaný stroj. Cestou zpátky se zastavujeme na automobilových závodech, které se zrovna konají na zaprášeném oválu jen kousek od místa, kde jsme si ráno fotili medvědici. Celé rodiny tu polykají prach zviřeny ječícími americkými sportáky, u toho se dobře baví, konzumují hamburgery a sázejí na vítěze.

VZHŮRU NA RYBY

Poslední brzký budiček na Kodiaku je jiný než ty předchozí, protože venku je zataženo a prší. Konečně poznáme opravdovou nevlídnou Aljašku, navíc když v plánu je rybaření. Právě z rybolovu a s ním spojeného průmyslu většina obyvatel Kodiaku žije, prut tu mají doma úplně všichni. KODIAQem se přesouváme na zablácený plácek, kde na nás čekají dvě terénní čtyřkolky, vysoké holiny a rybáři Jason s Justinem. Vydáváme se do vnitrozemí, abychom překonali horský hřbet a dojeli opět k moři k potoku Saltery Creek. Justin, který řídí naši čtyřkolku, je opravdový kodiacký nadšenec. Na každou naši středoevropskou suchozem-



skou otázku odpovídá s nevidaným entuziasmem, ať už je jakkoli hloupá.

Postupně zjišťujeme, že pochází z Minnesoty, v mládí hrával hokej, ale po zranění ho uchvátilo rybaření. Jenže rybářské možnosti v Minnesotě jsou omezené, takže se jednou s kamarádem Jasonem rozhodli, že se přestěhují na Kodiak, kde si založili živnost jako průvodci rekreačních rybářů a turistů. Dnes budeme prý chytat siveny, pstruhy a zkusíme i lososy. Po dvou hodinách terénní jízdy jsme konečně na místě, mnozí z nás berou poprvé v životě do ruky rybářský prut, necháme si od Justina vysvětlit, jak a kam máme správně nahlodit, švihneme prutem, navijíme... a úlovek visí na háčku!

Justin nám vysvětluje, že potoky na této odlehle straně Kodiaku jsou rybami doslova přeplněné, takže se nemáme ničemu divit. A je to pravda, během půl hodiny naše sedmičlenná skupina chytila asi 20 sivenů. Samozřejmě, že bychom ale chtěli chytit také lososa, když už jsme tady. Na něj je nutné použít jinou techniku a jiný prut, nicméně Justinovi trvá asi deset minut a první losos se mrská na prutu! Cestou zpátky k našemu KODIAQU se Justin ptáme, kolik nejvíc lososů za den tu uloví. Každý člověk prý smí na Kodiaku za den ulovit maximálně dva lososy. Pokud se ale vypraví sem k odlehlejší řičkám, kde nikdo nežije, je limit pět kusů na den. Odpověď se tedy nabízí – pět lososů najednou bylo maximum.

Ptáme se samozřejmě také na medvědy, načež nám Justin ukazuje pečlivě schovanou pistolí. Říká, že ji ještě nikdy nemusel použít, a to medvědy potkává pravidelně. Na svém telefonu nám pak ukazuje fotky, kdy medvědi loví ryby ve stejné řece jako my, jen kousek od místa, kde jsme nyní s Justinem. V druhém hovoru se ptáme také na základnu pobřežní stráže kousek od hlavního města a Justin nám pohotově vysvětluje, že to je jeden z největších zaměstnavatelů na ostrově. Také nám říká překvapivý fakt, že během druhé světové války zde byla druhá největší námořní základna USA po Pearl Harboru.

PŘÁTELSKÉ LOUČENÍ

Poslední zastávka před odletem nás čeká u starostky Kodiaku Pat Bransonové. Na první pohled milá paní překvapuje českým pozdravem „dobrý den“ a hned vysvětluje, že se jej naučila, když do města přijel natáčet štáb ŠKODA AUTO video o fiktivním přejmenování města z Kodiak na KODIAQ. Ptáme se, kolik lidí na celém ostrově vlastně žije, prý necelých 14 tisíc, z toho 6500 přímo v hlavním městě.



Justin je naším průvodcem při lovu lososů. Za den smí člověk ulovit jen dva.

Paní Bransonová se také zmíní, že Kodiak je druhým největším americkým ostrovem a stejnojmenné město je mezi třemi největšími rybářskými přístavy USA. Zajímá nás také, co ruští starousedlíci. K našemu překvapení tu prý stále žije několik rodin s ruskými kořeny. Kompletní historický exkurz si ještě v rychlosti doplňujeme v Baranově muzeu hned naproti radnici a pak už nás čeká loučení. Po třech dnech a třech nocích na Kodiaku jsme si víc než kdy jindy jisti, že není Amerika jako Amerika. Kodiak se nám vryl do srdce a stejně tak tomu bude i u vás, pokud se sem vypravíte.



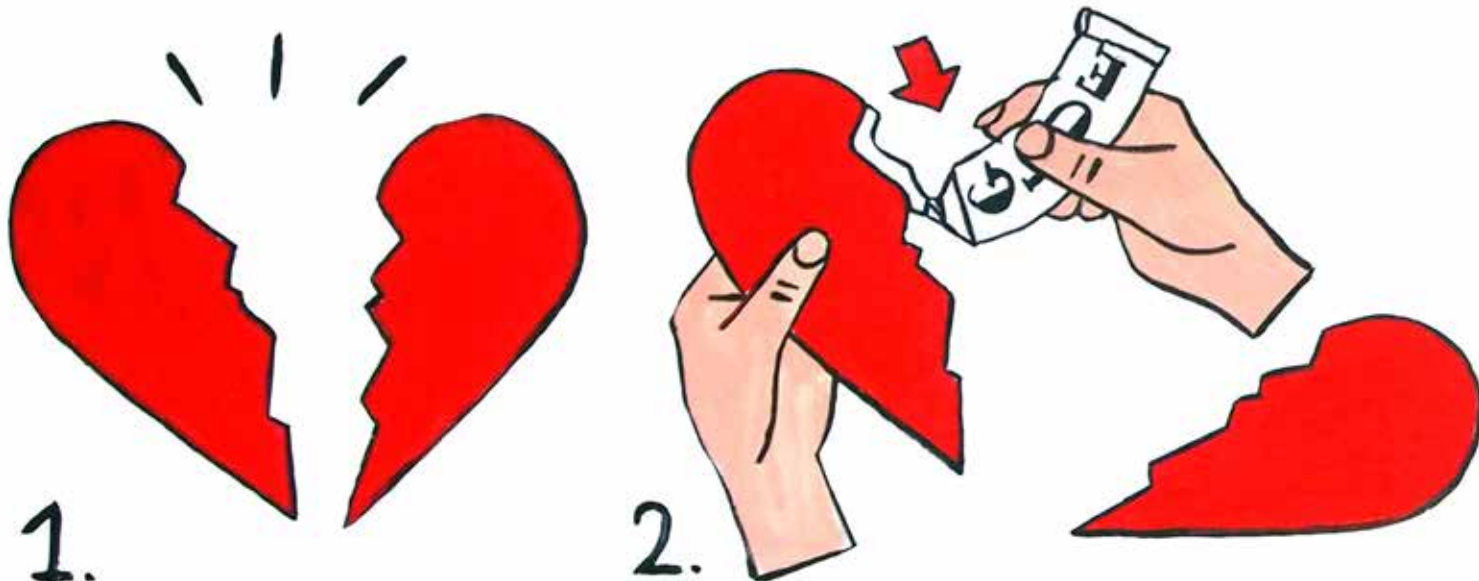
Ručně vyrobené přání v Baranově muzeu ve městě Kodiak.



Milá starostka Kodiaku Pat Bransonová nás překvapila českým pozdravem „dobrý den“.



KODIAQ zvládal nástrahy aljašského ostrova Kodiak zcela suverénně.



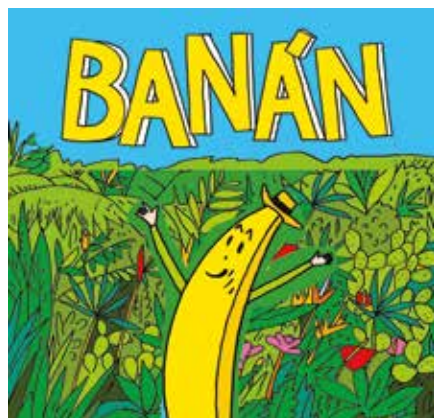
MALÍŘ KONZUMNÍHO SVĚTA

Kafka v Praze, Che Guevara v růžovém leopardím obleku anebo srdce, které uchází a uchází, až úplně splaskne... Malíř Jiří Votruba má dar pozorovat realitu kolem sebe se sarkasmem a humorným nadhledem.

Stejně jako tvůrci amerického pop-artu ve své tvorbě využívá atributy komerčního světa, maluje své současníky a inspiraci nachází i v komiksu. I proto se rád vrací do komiksové velmoci, Japonska, kde si jeho dílo velice oblíbili, stejně jako ve Francii nebo Libanonu. Turisté si z Prahy zase odvázejí suvenýry s motivy slavných osobností, jako je Mozart, Dvořák nebo Smetana, které vytvořil, a děti se mohou začíst do knížek, které ilustroval. Třeba do pohádky Zdeňka Svěráka Pan Buřtík a Pan Špejlička anebo knížek o opeře, baletu a činohře, jež zpracoval pro Národní divadlo. Jiří Votruba má široký záběr. Právě teď se ale nejvíc noří do práce na černobílých obrazech inspirovaných současným japonským komiksem.

Do jeho ateliéru se návštěvník musí vydat krásnou pražskou čtvrtí Cibulka, plnou vil se zahradami. Jiří Votruba už skoro třicet let maluje v jedné z nich. „Celá ta čtvrt je příjemná, vily z první republiky a naprostej klid. Je to svět sám pro sebe, přitom kousek od centra.

Chodím sem víceméně najisto, obrazy mám v hlavě rozmyšlené. Pouštím si gramofon, přemýšlím a maluju.“ Do léta dělal knížky pro děti a teď chce být zase chvíli úplně svobodný. „Mám zase chuť malovat. Jsem pořád ponořený do cyklu Too much love, ten je nekonečný, teď jsem se ale víc ponořil do černobílých pláten inspirovaných současným japonským komiksem, který skvěle reflektuje hodnoty západní společnosti. Po barevnosti holt přišla

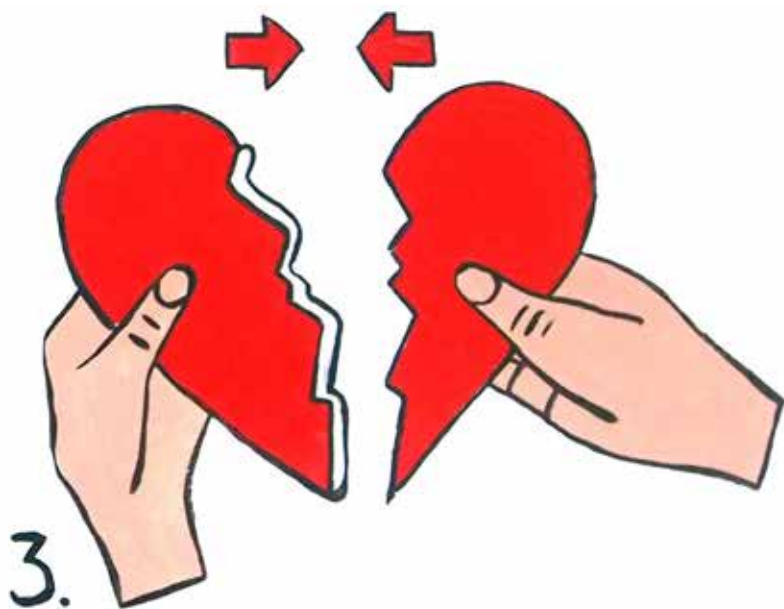


černá a bílá. Kromě toho pokračuji v cut-outech – výřezech figur a plastik z umělé hmoty. A taky jsem zase namaloval kytky...“ vypočítává.

INŽENÝR MALÍŘEM

Jeho cesta k umění nebyla přímočará, původně vystudoval techniku na ČVUT a stal se stavebním inženýrem. „Po škole jsem nastoupil do Výzkumného ústavu pozemních staveb,





kde jsem stál u rýsovacího prkna a vymýšlel různé věci. Měl jsem vždycky tendence dělat něco progresivního. Třeba se mi nelíbily paneláky, tak jsem navrhl, že by se daly domy stavět z částí podobně jako stavebnice lego. Byl jsem v ústavu dva roky, než jsem pochopil, že něco vymýšlet nemá vůbec žádný smysl. Víc a víc jsem prchal domů a tam maloval."

Své výtvary vystavoval na skupinových výstavách, což ho motivovalo k další práci. „Jednoho dne jsem do toho v ústavu bouchnul – a bylo to.“ Jít úplně na volnou nohu byl za minulého režimu dost odvážný krok, tak aby měl alespoň nějakou jistotu, částečně pracoval v redakci dětských časopisů a později v Albatrosu. Tehdy se do povědomí zapsal svými plakáty a pohlednicemi s motivy slavných osobností spojených s Prahou: Franzem Kafkou, Mozartem či Antonínem Dvořákem. „Ty obrázky dodneška produkuje ohromně šikovnej člověk, můj kamarád, takže jsou pořád vidět. Na základě plakátu se siluetou Kafky kráčejícího Prahou s nebem popsaným písmem mě oslovila CNN, když tady točila pořad o Praze. Obrázky v cizině rezonovaly, mělo to pozitivní ohlas. Myslím, že je ten cyklus tak populární proto, že se v něm odráží můj veselý, optimistický přístup k životu.“ Tatínek Jiřího Votruba přivedl k jednomu z jeho velkých témat – klasické hudbě. „Pracoval jako tiskař a měl moc rád operu. Bral nás do divadla, ale hlavně měl knížky s librety, takže uměl třeba árie z Prodané nevěsty.“ K výtvarnému zpracování motivů z klasické hudby se dostal díky náhodě. „Jednou jsem si pro sebe udělal kresbu Český kvartet: Smetana, Dvořák, Janáček a Martinů tam byli zobrazeni jako kámoši. No a pak už se to rozjelo tímhle směrem.“

Jiří Votruba se dlouhodobě věnuje i neveselým tématům, jako je globalizace, nadbytek a plýtvání.





MÍ JAPONCI MI ROZUMĚJÍ

Hudební tematikou se Jiří Votruba proslavil také v Japonsku, kde spolupracuje například s festivalem klasické hudby nebo s Metropolitaním divadlem v Tokiu. „To vzniklo náhodou. Mám moc rád Mozarta, protože byl takovej blázeň, geniální nezbedné dítě, které bylo vrženo do života u dvora. Já ho jednou nakreslil, jak dělá stojku v tom typickém červeném kabátku a paruce. A ten obrázek někdo v Japonsku ukázal jednomu důležitému manažerovi, který zrovna hledal vizuál pro velký festival klasické hudby v Tokiu. Manažer na to mrknul, prohlásil, že přesně tohle potřebuje – a díky tomu jsem pro ten festival dělal přes deset let plakáty.“ Ty tehdy visely všude v ulicích Tokia, byly na obrazovkách ve vlacích...

A čím to, že mu zrovna v Japonsku tak rozumějí? „Je to asi proto, že mám tendenci vidět vážné věci s humorem. A Japonci umějí být velkými dětmi. Takže vizuál velkého hudebního festivalu mohou dělat podobně jako třeba pro seriál ND v Praze Opera nás baví, určený dětem. Japonci mají rádi, když je umění srozumitelné a pozitivní, v tom se asi potkáváme. Taky rozumějí zkratce, komiksovému vyjádření. I vážné věci podávají s humorem.“

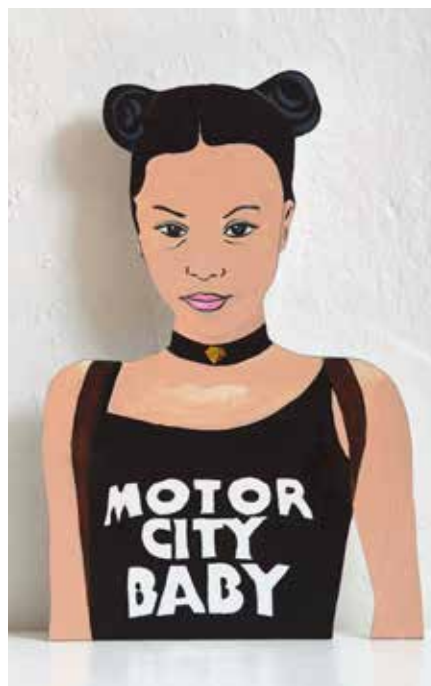
PŘÍLIŠ MNOHO ODPADU

Jiří Votruba se dlouhodobě věnuje i neveselým tématům, jako je globalizace, nadbytek a plýtvání, tato tematika se objevuje především v jeho cyklu Too much love, který je vtipný i tragický zároveň. Na obrazech se potkává pozlátka konzumního světa s dopady, které vyrábění, nakupování a hromadění způsobuje. Tento cyklus malíř vystavil na mnoha místech po

světě. „Globalizace je základná v tom, jak je pohodlná. Nemáme všeho dostatek, ale nadbytek, a užívat si je snadné. Četl jsem vynikající knížku od francouzského postmoderního filozofa Gillese Lipovetskyho, která se jmenuje Hypermoderní doba: od požitku k úzkosti. Ten název to dokonale vystihuje. Všem je nám blahobyt příjemný, všichni si ho užíváme, i když tušíme, že to tak asi donekonečna nepůjde.“

Protože je dílo Jiřího Votruby pozitivní a v dobrém slova smyslu srozumitelné, často vystavuje v zahraničí, kromě zmíněného Japonska třeba v Německu, Francii, Irsku, Velké Británii, Kanadě, Libanonu, Egyptě či Súdánu.

„Kdybych si měl vybrat, rád bych pracoval a vystavoval v New Yorku. To je fascinující místo. A jsou tam nejlepší galerie a muzea. Ale život v NY může být dost tvrdý. Je jen pro ty nejlepší,“ říká. Kulturní dění bedlivě sleduje i na domácí scéně a kromě své milované klasické hudby chodí často na výstavy. Mimo to má Jiří Votruba ještě jednu velkou zálibu: tvoření s vnučkou Leou, u které se projevuje výtvarné nadání. „Děláme spolu ilustrované knihy, příběhy si vymýšlíme. Naše poslední dílo se jmenuje O provázku, hřebíku a špuntu. Lea má čistou a bystrou mysl, s dětmi je radost trávit čas,“ uzavírá výtvarník.



JIŘÍ VOTRUBA (72)



Narodil se v Praze, vystudoval stavební fakultu ČVUT, věnuje se malbě, ilustraci, grafice. Tvoří v ateliéru v pražské čtvrti Cibulka. Vystavoval na téměř padesáti samostatných výstavách po celém světě (například Německo, Francie, Irsko, Velká Británie, Kanada, Libanon, Japonsko, Egypt, Súdán...). Maluje v tematických cyklech (květiny, uživatelské manuály, bazény, boty apod.), ilustroval řadu knih pro děti i dospělé. V poslední době ho fascinuje hromadná spotřeba a kromě maleb vytváří třírozměrné objekty (figury, portréty) vyřezávané do plastových desek. Je ženatý, má dospělého syna a dceru a dvě vnučata.

AUTO NA PĚT LET BEZ STAROSTÍ

Nevíte si rady s výběrem auta a jeho financováním? ŠKODA AUTO ve spolupráci se ŠKODA Financial Services si pro zájemce o nový vůz připravila během podzimu exkluzivní akci. Využijte služby ŠKODA NejMIX, díky které si nové auto pořídíte výhodně a způsobem, který vám sedí nejlépe.



Při pořízení nového vozu CITIGO, FABIA nebo RAPID můžete čerpat řadu výhod, ať už při nákupu za hotové nebo na úvěr. Autorizovaní prodejci značky vám připraví na základě vašich aktuálních potřeb balíček na míru. Pokud nepotřebujete vůz vlastnit, ale chcete využívat všech výhod individuální mobility, získáte výhody díky akční nabídce operativního leasingu ŠKODA Bez starostí na dlouhodobě oblíbené modely FABIA, OCTAVIA a KODIAQ.

NAMIXUJTE SI POŽADAVKY A ZAJISTĚTE SI VÝHODNÉ FINANCOVÁNÍ

Akce je zaměřena na motoristy, kteří při pořízení nového automobilu využívají finanční produkty (operativní leasing, úvěr) i platbu v hotovosti. Lze ji uplatnit jak na objednávky zadávané do výroby, tak na skladové zásoby autorizovaných obchodních partnerů značky. Nová služba ŠKODA NejMix vám dává výhody bez ohledu na to, jak takový vůz pořídíte. Tou hlavní je až pět let bezstarostného provozu takového auta. Se službou NejMix totiž automaticky na nový vůz získáte prodlouže-

nou záruku na pět let nebo 100 000 kilometrů. Teprve po této základní výhodě přichází čas na rozhodování o dalších bonusech.

K novému vozu můžete získat bonus za výkup vašeho stávajícího auta. K výkupní ceně se automaticky připočítá bonus 15 000 Kč při koupi modelu CITIGO, resp. 25 000 Kč v případě pořízení modelů FABIA nebo RAPID. Není-li vozidlo na protiúčet k dispozici, zákazník automaticky čerpá jiný benefit – ŠKODA Předplacený servis Standard na 5 let nebo 100 000 km (resp. 60 000 km v případě modelu CITIGO) opět zcela zdarma. A to už představuje zajímavou finanční úsporu, např. u modelu RAPID je tato služba standardně k dispozici jen v rámci prvků mimořádné výbavy za 23 600 Kč. Pokud začnete čerpat výhody předplaceného servisu, nebudete po celou dobu trvání záruky na nový vůz muset platit za pravidelný servis, který auto vyžaduje. Služba Předplacený servis Standard pokryje náklady na běžnou (předepsanou) záruční údržbu vozu v podobě výměny motorového oleje, filtrů, brzdové kapaliny, zapalovacích svíček a další obvyklé úkony. Taková péče v ceně nového vozu už dostává bezstarostnost na úroveň čím dál oblíbenějšího opera-

tivního leasingu. Proto ale Škoda NejMix přináší i speciální výhodné nabídky operativního leasingu, kdy si můžete nový vůz pronajmout na 48 měsíců za částku od 3 990 korun měsíčně.

PŘEDNOSTI ŠKODA FINANCIAL SERVICES

V rámci Škoda NejMix si ale můžete namixovat svůj nevhodnější nový vůz financovaný úvěrem. Pokud využijete akční nabídky financování od ŠKODA Financial Services, získáte vedle výhodného úroku od 2,99 % také kompletní zimní kola (disky + pneumatiky) zdarma a dále povinné ručení za pouhých 1 000 Kč ročně po celou dobu financování. Za všech okolností tak hradíte jen náklady na pohonné hmoty a v případě potřeby dálniční známku.

Velmi lákavé jsou v poslední době moderní úvěry s poslední nerovnoměrnou splátkou, u kterých si v podstatě můžete libovolně volit poměr akontace, výše měsíčních splátek a dobu splácení a závěrečné splátky. Na konci smlouvy se můžete rozhodnout mezi třemi způsoby úhrady poslední nerovnoměrné splátky. Vůz doplatíte a necháte si to, rozložíte si splácení na další roky, nebo vůz vyměníte u prodejce a ŠKODA Plus za nový.

Škoda NejMix je dalším příkladem služeb, které usnadňují koupi nového vozu širokému okruhu zájemců. Nabízí atraktivní výhody a nenutí dělat zákazníka kompromisy nebo náhlá rozhodnutí z hlediska jeho potřeb nebo finančních možností. Ať už kupujete auto za hotové, na úvěr, nebo si ho jen chcete pronajmout prostřednictvím operativního leasingu, výhody získáte se Škoda NejMix vždy.

ŠKODA
Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.



ŠKODA

ČÍNSKÁ OTÁZKA

ŠKODA KODIAQ GT je stylovou verzí velkého SUV značky ŠKODA, která je připravena pro čínský trh. ŠKODA s tímto vozem ukazuje svoji tvář plnou emocí a osobitosti.



KODIAQ GT je navržen v duchu moderního přístupu kombinujícího styl robustních vozů SUV s elegancí a sportovním šarmem sportovních kupé. Automobil se specificky řešenou zádí, tvořenou plynule se svažující střechou s výraznou odtrhovou hranou, působí dynamicky a přitom vyváženě. Upravena byla také před s nově tvarovaným nárazníkem. Vzadu individualitu posilují dvě výrazné kruhové koncovky výfuků, umístěné u krajů zadního nárazníku.

I přes přepracovanou zád si KODIAQ GT zachovává typickou praktičnost. Místo na zadních sedadlech je stejně velkolepé jako ve standardním provedení, jen zavazadlový prostor přišel zejména při sklopených zadních sedadlech o část svého objemu. Pro pohon jsou připraveny dvě verze zážehového motoru 2.0 TSI s výkonem až 162 kW (220 k). Vrcholná verze je standardně vybavena automatickou převodovkou a pohonem všech kol.

ŠKODA tuto verzi navrhla výhradně pro čínské zákazníky a po modelu KAMIQ tak jde o druhý model určený pro tento významný světový trh.

ABY VAŠE ŠKODA ZŮSTALA ORIGINÁLNÍ

Využijte až 20% slevy
ze Šekové knížky.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Platí pro vozy ŠKODA
starší 4 let

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

Pokud máte vůz ŠKODA starý 4 nebo více let a chcete ušetřit peníze za opravy nebo výměnu opotřebovaných dílů, pak je Šeková knížka plná slev určena právě vám.

Šeková knížka obsahuje kupony s 20% slevou na materiál i práci u nejběžnějších oprav a řadu dalších výhod pro vás. Dopřejte svému vozu opravdu profesionální péči v autorizovaném servisu ŠKODA.

Pokud Šekovou knížku ještě nemáte, je pro vás zdarma připravena v našem servisu.



 **ŠKODA** Service

www.sekova-knizka.cz

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacr

VYSAZUJEME STROM ZA KAŽDÝ PRODANÝ VŮZ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



**Více než 100 let přinášíme nápady,
o kterých možná ani nevíte...**

Tak třeba za každý prodaný vůz ŠKODA vysazujeme jeden strom. Od roku 2007 jsme jich po celé ČR vysadili už více než 820 tisíc. Jen s námi tak získáte k vozu v základní výbavě také strom. Více se o projektu dozvíte na hlaslesa.cz.



100 LET
SAMOSTATNOSTI
ČESKOSLOVENSKA
SE ZNAČKOU
ŠKODA

skoda-napady.cz



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



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



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



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

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů ŠKODA SUPERB: 4,3-7,1 l/100km, 113-162 g/km

