

ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

2020



ŠKODA ENYAQ iV
NEVŠEDNÍ VÝJIMEČNOST



FLEETOVÝM ZÁKAZNÍKEM RAZ DVA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA OCTAVIA: 3,5–4,9 l/100 km, 91–113 g/km

Odebírejte alespoň 2 vozy za 12 měsíců a staňte se fleetovým zákazníkem.

Staňte se kapitánem vlastní flotily vozů, které vás jen tak nepotopí. Odebírejte alespoň 2 nové vozy ročně a využijte cenového zvýhodnění na nákup automobilů ŠKODA pro vás i vaše zaměstnance. Vybrat můžete ze širokého portfolia modelů, včetně ekonomicky výhodných derivátů G-TEC nebo elektromobilů či plug-in hybridů s označením iV. Vložte své podnikání do vozu s nejvyšším, pětihvězdičkovým hodnocením bezpečnosti od nezávislé organizace Euro NCAP. Více informací o nabídce najdete na skoda-auto.cz nebo navštivte některého z více než 180 autorizovaných partnerů ŠKODA.

www.skoda-auto.cz



/skodacz



/skodacz



/skodacz



/skodacr

VÁŽENÍ ČTENÁŘI A PŘÍZNIVCI ZNAČKY ŠKODA,

rok 2020 patří z celospolečenského hlediska k těm, které se snad již nebudou opakovat. Celosvětová pandemie nového typu koronaviru zasáhla do životů náš všech. Současně ale tento „zátěžový test“ ukázal, že budoucnost patří připraveným. ŠKODA AUTO, i přesto, že zaznamenala přerušení růstové tendence prodejů, tak na mnoha trzích, včetně toho českého, zvětšila svůj tržní podíl. Zásahu na tom má především kvalita a vlastnosti našich automobilů.

Opomenout nesmíme ani skutečnost, že se naplno rozjela výroba a prodej nové generace modelu OCTAVIA, která, jak se můžete dočíst v tomto vydání ŠKODA Magazínu, se

neustále rozšiřuje o nové modely. Také nabídka našich ostatních stávajících modelových řad je atraktivnější.

Pro ŠKODA AUTO je ale rok 2020 tím, na nějž se bude vzpomínat. Svoji premiéru totiž měl čistě elektrický model ŠKODA ENYAQ iV, který je hlavním tématem tohoto ŠKODA Magazínu. Současně s ním ŠKODA AUTO připravila pro zákazníky celou řadu nových služeb, navržených pro co možná nejsnadnější a neúčinnější využití předností, jež elektromobilita a elektrifikace obecně nabízejí – i o nich se dočtete na dalších stránkách.

Neopomněli jsme ale ani na 125leté výročí automobilky, ani na 50 let od účasti značky

ŠKODA ve slavném vytrvalostním závodě 24 hodin Le Mans. Na vyhlášený Col de Turini, kde se jezdí Rallye Monte Carlo, jsme vyrazili s vozem ŠKODA SUPERB iV a podívali jsme se také na stavbu studentského spideru ŠKODA SLAVIA.

Přinášíme Vám toho ovšem mnohem více a doufáme, že se nad stránkami ŠKODA Magazínu opět pobavíte a získáte nové zajímavé informace. Zároveň Vám přejeme mnoho šťastných a podnětných kilometrů s vozy ŠKODA.

Redakční tým časopisu
ŠKODA Magazín



OBSAH

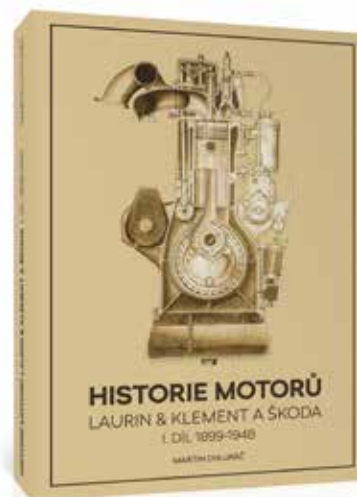
- 06 ŠKODA ENYAQ iV
- 16 Produkty a služby pro snadné nabíjení
- 18 Jaký zvolit druh pohonu
- 20 Rozhovor: Jiří Maláček, ředitel ŠKODA AUTO Česká republika
- 24 Historie: 125 let ŠKODA AUTO
- 32 ŠKODA OCTAVIA rozšiřuje nabídku
- 38 Nové funkce konektivity
- 40 Cestopis: s vozem ŠKODA SUPERB iV na Col de Turini
- 44 Rozhovor: Mikolas Josef
- 48 ŠKODA SPORT v Le Mans 1950
- 52 ŠKODA Motorsport
- 56 ŠKODA SLAVIA: studentský spider
- 58 Lesk českého křišťálu
- 62 Mikromobilita jako trend budoucnosti
- 64 Tradiční partnerství: Tour de France

ŠKODA Magazín, časopis pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA. 2020. Vychází 1x ročně. Neprodejné.

Vydavatel: ŠKODA AUTO, a.s., tř. V. Klementa 869, 293 60 Mladá Boleslav, ČR. IČ: 00177041. Redakce: Tomáš Kotera, Pavel Jina a další. Kontakt: skoda.magazin@skoda-auto.cz. Magazín v elektronické podobě a více informací získáte na www.skoda-auto.cz. Redakční zpracování zajišťuje: Max Power s.r.o. Registrace MK ČR: E 19225. ISSN: 1802-2561. © ŠKODA Magazín. Všechna práva vyhrazena.

ŠKODA AUTO PODPORUJE KULTURU

Mladoboleslavská automobilka patří dlouhodobě mezi největší sponzory kultury v České republice a tuto oblast podpory vnímá jako nedílnou součást své společenské odpovědnosti. V nedávné době se ŠKODA AUTO dohodla na prodloužení spolupráce s Českou filharmonií a s Národním divadlem. Nové smlouvy byly uzavřeny až do roku 2023 a pokračování spolupráce stvrdili při setkání na pódiu budovy Národního divadla Bohdan Wojnar, člen představenstva ŠKODA AUTO za oblast lidských zdrojů, ředitel České filharmonie David Mareček a ředitel Národního divadla Jan Burian. ŠKODA AUTO podporuje v naší zemi další přední kulturní instituce, například Národní galerii Praha, Národní muzeum nebo Národní technické muzeum, a je sponzorem Národního festivalu Smetanova Litomyšl a Zlín Film festivalu pro děti a mládež.



POHLED DO HISTORIE

První díl výpravné publikace „Historie motorů Laurin & Klement a ŠKODA“ autora Martina Chlučáče přibližuje dějiny vývoje a výroby mladoboleslavské automobilky ŠKODA AUTO v letech 1899 až 1948. Kniha formátu A4 na 506 stranách přináší téměř 1000 naprosto unikátních fotografií a dobových výkresů vozidel se značkou L&K a ŠKODA. Jedná se nejen o osobní automobily a motocykly, ale také o nákladní vozy, autobusy, traktory, motorové pluhy a letadla. Tuto pozoruhodnou knihu si můžete koupit ve ŠKODA Muzeu v Mladé Boleslavi a můžeme prozradit, že autor již usilovně pracuje na druhém dílu, který by se na trhu měl objevit v průběhu příštího roku.

ŠKODA CLASSIC TOUR 2020

V pořadí již 7. ročník jízdy historických vozů ŠKODA Classic Tour přilákal na start rekordních 142 posádek a bezmála 500 účastníků. Trasa byla v letošním roce dlouhá 122 km a jako první se na ni stylově vydal žlutý „Tudor“, pilotovaný předsedou představenstva ŠKODA AUTO Thomasem Schäferem – pro něj to byla vůbec první classic rallye. Nejvíce se účastníkům akce líbil průjezd výrobním závodem v Mladé Boleslavi a zastávka v obci Kamení u rodného domu Václava Laurina, kde mohli obdivovat nejen první automobil L&K Voiturette A z roku 1905, ale i dokonalého hereckého dvojníka jednoho ze zakladatelů mladoboleslavské automobilky. Kdo chtěl soutěžit, mohl ukázat své řídičské umění a souhrn se spolujezdcem ve třech „erzetách“, které bylo nutné zajet co nejpřesněji podle předepsaného času. Součet odchylek v setinách sekundy byl roven počtu trestných bodů – a nejméně (pouze 93) jich letos nasbírala posádka Martina Klapače na voze ŠKODA 100 L. Gratulujeme!



3300 VOZŮ ŠKODA PRO MINISTERSTVO VNITRA ČR

ŠKODA AUTO slavnostně předala ve svém Zákaznickém centru prvních 35 vozů, které budou sloužit k obnově vozového parku Ministerstva vnitra České republiky. Flotila téměř 3300 vozů ŠKODA je připravena pro potřeby resortu, který ji postupně odebere v souladu s rámcovou smlouvou v průběhu následujících tří let. Jen v letošním roce to bude přes 1250 vozidel. Ministerstvo vnitra tak pokračuje v obnově vozového parku. Od roku 1993 bylo českým policistům v rámci několika tendrů předáno přes 19 000 vozů ŠKODA nejrůznějších modelů a specifikací, další desítky tisíc odebraly jiné orgány státní správy. Nejvíce vozů značky ŠKODA slouží v barvách Policie ČR, ale uplatnění nacházejí také u Hasičského záchranného sboru, státních archivů a dalších orgánů státní správy. Všechny dodané automobily budou mít pohon všech kol a většina z nich speciální výbavu VRZ (výstražné zvukové a rozhlasové zařízení), která je nezbytná pro výkon služby v bezpečnostních složkách státu.



TŘÍMILIONTÝ MOTOR ŘADY EA211

Společnost ŠKODA AUTO ve svém hlavním výrobním závodě v Mladé Boleslavi nedávno vyrobila třímiliontý motor řady EA211. První agregát s tímto označením sjel z linky v roce 2012 a v současnosti se tří- a čtyřválcové motory EA211 o objemu od 1,0 do 1,6 litru montují nejen do vozů ŠKODA, ale i dalších sedmi modelů koncernu Volkswagen.



„OD POČÁTKŮ K BUDOUCNOSTI“

ŠKODA AUTO letos slaví 125. výročí od svého založení a jednou z mnoha akcí, kterými si toto významné výročí připomíná, je speciální výstava nazvaná „Od počátků k budoucnosti“, kterou mohou zhlédnout návštěvníci pavilonu značky ŠKODA ve wolfsburském Autostadtu. Výstava mapuje historii značky ŠKODA od roku 1895 až po současnost, a kromě historických vozů, včetně předválečného revolučního modelu POPULAR 1100 OHV, zahrnuje i celou řadu exponátů reprezentujících současnou produkci automobilky. Výstava je otevřena pro návštěvníky Autostadtu každý den během oficiální otevřené doby.

NOVÝ DRUH, *ALE PŘESTO ŠKODA*

Technický pokrok čas od času nabídne možnost vystoupit ze zaběhnutých kolejí a podívat se na věci takříkajíc s odstupem. Právě tak tomu je i v případě zbrusu nového modelu ŠKODA ENYAQ iV. Kromě elektrického pohonu totiž přichází s mnoha novátorskými přístupy, které dokonale ladí s typickými hodnotami automobilky ŠKODA.









P

Prvního září 2020 představený model ENYAQ iV je prvním vozem ŠKODA navrženým od základu jako elektromobil. Využívá nejnovější sdílenou platformu MEB mateřského koncernu Volkswagen, avšak jeho kouzlo nespočívá pouze v samotném technickém základu podvozku, elektrickém motoru a baterii, ale prostupuje do jeho nejmenších detailů. Díky tomu mohl vzniknout zcela nově pojatý automobil nové generace, který není zatížený návazností na své předchozí generace a přináší tak zcela nové pojetí využití prostoru, konektivity, chytrých asistenčních systémů a v neposlední řadě i designu. Nové zážitky z jízdy přitom vytváří zejména elektrický pohon svojí ohromující lehkostí a suverenitou jízdy ve spojení s intenzivním zrychlením a doslova návykovými jízdními vlastnostmi. To ale poněkud předbíháme.

BATERIE A DOJEZD

Podobu modelu ŠKODA ENYAQ iV do značné míry určují dispozice elektrického pohonu, jehož zásadním prvkem je baterie. Ta je nejen nejdražším dílem každého elektřinou poháněného vozu, ale také zdaleka nejtěžším komponentem. Protože ale lze velmi dobře přizpůsobit její prostorové nároky, bylo jí možné ztenčit

V závislosti na velikosti baterie a verzi se dojezd vozu pohybuje od 390 do 510 kilometrů

na výšku na pouhých 140 mm a umístit pod podlahu vozu mezi přední a zadní nápravu. Tím přirozeně přispívá k nízkému těžišti a současně také k optimálnímu vyvážení mezi nápravy – obě tyto vlastnosti mají pozitivní vliv na jízdní vlastnosti.

Pro každý elektromobil je ale zásadní kapacita baterie, řízení její teploty a v neposlední řadě i široké možnosti nabíjení. ŠKODA ENYAQ iV bude k dispozici s dvojicí lithium-iontových baterií lišících se počtem článků, a tím i kapacitou. Pro základní provedení ENYAQ iV 60 je připravena zásobárna pro 62 kWh elektřiny, z níž lze aktivně využívat 58 kWh, výše

Vzdušný vnitřní prostor je vytvořen nejen světlými materiály, ale také nízkou palubní deskou, postupně se zdvihající k čelnímu oknu.



posazené modely ENYAQ iV80, iV80x a iVRS mají v podlaze k dispozici 82 kWh, z nichž lze použít 77 kWh. V závislosti na velikosti baterie se liší i dojezd jednotlivých provedení, který má při měření podle normy WLTP rozsah od 390 do 510 km podle konkrétní verze. Dojezd může účinně prodloužit také volitelně dodávané tepelné čerpadlo, jež významně snižuje energetické nároky na vytápění nebo vychlazení interiéru. V průměru jde o úsporu 3 až 4 kWh/100 km, což při kombinované spotřebě základního provedení od 14,6 kWh/100 km znamená při provozu v teplotách $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$ prodloužení dojezdu až o 30 %.

ELEKTRICKÝ POHON

ŠKODA u modelu ENYAQ iV nabízí verze s pohonem jedné nápravy, ale také všech kol. V prvním případě je elektromotor umístěn mezi zadními koly, které pohání, ve druhém je přidán další elektromotor pro pohon předních kol. Volba pohonu zadních kol u dvojice základních provedení je zcela logická, protože zásluhou optimálního rozložení hmotnosti má právě zadní náprava výrazně více přilnavosti a dokáže tak masivní točivý moment 310 Nm účinněji přenést na silnici.

Komplexní propojení výkonové elektroniky regulující elektromotor a elektronických systémů

mů podvozku do jednoho celku zajišťuje účinný přenos hnacích sil na vozovku i v nejnáročnějších podmínkách zimního provozu. Prokluz zadních kol a jím vyvolaná nestabilita je pro elektrický vůz ENYAQ iV zcela neznámým pojmem.

Výkonnější varianty doplněné druhým elektromotorem vpředu poskytují ještě více dynamiky, kterou doslova ohromí. Sportovně laděné provedení ENYAQ RS iV je například schopné z klidu na 100 km/h zrychlit během pouhých 6,2 sekundy, čímž se řadí k nejdynamičtějším sériovým vozům ŠKODA.

Vynikající jízdní vlastnosti jsou zaručeny také vyspělým řešením podvozku s víceprv-



K dispozici je několik stylů pro interiér. Zobrazené provedení Lodge sází na přírodní barvy a zaujme čalouněním tvořeným ze 40 % přírodní vlnou a ze 60 procent polyesterem vyrobeným z recyklovaných PET lahví.



Na zadních sedadlech poskytuje ŠKODA ENYAQ iV srovnatelně nadstandardní prostorové pohodlí jako delší model KODIAQ.

kovou zadní nápravou, možností vybavit vůz adaptivními tlumiči a například i koly s průměrem od 19 do 21 palců.

DESIGN

Velká kola a dlouhý rozvor 2765 mm (téměř jako ŠKODA KODIAQ) jsou spolu s krátkými převisy a zvýšenou stavbou danou elektrickým pohonem základními prvky designu vozu ŠKODA ENYAQ iV. Automobil nepostrádá robustní tvary vozů SUV, ale přináší je v mnohem jemnější a sportovněji navržené podobě. Výrazným prvkem přidě je tradiční maska chladiče a navazující světlomety, jež mají i ve

ČTYŘI VERZE ŠKODA ENYAQ iV

	iV60	iV80	iV80x	iVRS
Kapacita baterie celková	62 kWh		82 kWh	
Kapacita baterie využitelná	58 kWh		77 kWh	
Poháněná kola	Zadní		Všechna (2 elektromotory)	
Výkon	132 kW	150 kW	195 kW	225 kW
Točivý moment	310 Nm	310 Nm	425 Nm	460 Nm
Zrychlení 0-100 km/h	8,9 s	8,7 s	6,9 s	6,2 s
Maximální rychlost	160 km/h			180 km/h
Dojezd (WLTP)	390 km	510 km	460 km	460 km

Poznámka: Uvedené hodnoty jsou předběžné.



Na přání dodávaný Head-up displej je praktickým doplňkem záměrně minimalizovaných hlavních přístrojů. Nabídně i funkci rozšířené reality, takže navigace bude při odbočování šipkou mířit přímo do konkrétní ulice.



Trvale připojený navigační systém vypočítává dostupný dojezd nejen podle úrovně nabití baterie, ale i s přihlédnutím k topografii terénu. Dojezd je samozřejmě k dispozici i v aplikaci ŠKODA Connect.



Bezdrátové nabíjení kompatibilních telefonů, bezdrátově fungující rozhraní Apple CarPlay, Android Auto či MirrorLink jsou v dnešní době nezbytnou výbavou.



Pod podlahou zavazadlového prostoru může být umístěna nejen roleta zavazadlového prostoru, ale také nabíjecí kabel a další vybava, včetně jeho čističe a krytky nabíjecí zásuvky.

standardním provedení LED zdroje světla. Volitelně jsou přítomny špičkové světlomety Matrix-LED s 24 nezávisle řízenými LED, zajišťující například neoslňující a automatické používání dálkových světel.

Verze ENYAQ iV80, iV80x a iV RS ale mohou navíc mít kromě uzavřené masky její osvětlenou podobu Crystal Face. Tento působivý prvek přední části zaujme nejen difuzním osvětlením svislých lamel masky, ale především vodorovnou světelnou linkou, plynule navazující na stejný prvek použitý ve světlometech. Masku Crystal Face tvoří celkem 130 světelných diod.

Tyto dominantní prvky přední části karoserie doplňují aerodynamicky velmi důmyslně řešené detaily vytvářející přitažlivý kontrast. Účinné řešení aerodynamiky zajišťuje při jízdě minimální hlučnost a samozřejmě má pozitivní vliv také na dojezd automobilu. O špičkové práci specialistů na aerodynamiku hovoří i koeficient čelního odporu vzduchu méně než 0,27.

INTERIÉR

Elektrický pohon významně ovlivnil také řešení vnitřního prostoru. Dlouhý rozvor náprav a možnost pro interiér využít ve srovnání s konvenčně poháněnými vozy větší podíl délky vozu vytvořily doslova obrovský vnitřní prostor na předních i zadních sedadlech. Nechybí ani velký zavazadlový prostor se základním objemem 585 litrů. Pod jeho podlahou je navíc připraven praktický prostor pro nabíjecí kabely, a to včetně jejich originálního čističe a ochranného krytu nabíjecí zásuvky.

Řešení samotné palubní desky a středové konzoly je další ukázkou nových možností vozů s elektrickým pohonem. Vnitřní prostor vyvolává pocit mimořádné vzdušnosti, který je vytvořen nejen světlými materiály, ale také nízkou palubní deskou, postupně se zdvihající k čelnímu oknu, a prakticky řešeným zvýšeným středovým tunelem s velkým odkládacím prostorem pod ním.

Před řidičem je umístěn záměrně minimalizovaný Virtuální kokpit s úhlopříčkou 5,3 pal-



Elektromobily vykazují i přes náročnost výroby jejich baterií za celkový životní cyklus menší uhlíkovou stopu

ce a volitelně též Head-up displej, u něž se připravuje funkce rozšířené reality pro navigační pokyny. Ovládacím centrem vozu je 13" dotykový displej s dotykovou lištou pod ním. Kromě něj lze celou řadu funkcí obsluhovat rovněž hlasem, a to s využitím digitální asistentky Laura, která v češtině rozumí i vysloveným celým větám. Silnou stránkou vozu ŠKODA ENYAQ iV jsou rozsáhlé možnosti



individualizace zobrazení, a to například pomocí bezdrátově fungujících rozhraní Apple CarPlay, Android Auto a MirrorLink. Samozřejmostí je integrovaná karta eSIM pro různé bezpečnostní a komfortní funkce. Díky ní lze například v aplikaci ŠKODA Connect sledovat průběh nabíjení, aktuální stav nabití baterie a dojezd. Nechybějí ani možnosti vzdálené aktualizace mapových podkladů a softwaru vozidla.

KOMPLEXNÍ PŘÍSTUP

Elektrinou poháněné vozy vykazují i přes náročnost výroby jejich baterií za celkový životní cyklus menší uhlíkovou stopu ve srovnání s konvenčně poháněnými vozy. U vozu ŠKODA ENYAQ iV k tomu přispívá i speciální čalounění. Například u interiéru Lodge zaujme použití materiálu tvořeného ze 40 % přírodní vlnou a z 60 % polyesterem z recyklovaných PET lahví. Interiér ecoSuite naopak používá koňakově hnědou kůži, u níž se pro vyčínění namísto obvyklých chemikálií používá extrakt z listů olivovníku.

Nové uspořádání nabídky různých provedení modelu ŠKODA ENYAQ iV na jednu stranu usnadňuje konfiguraci a současně umožňuje větší diferenciaci. Hlavním rozdílem totiž už není výbava jako taková, jež je již ve standardním provedení velmi bohatá, ale designové pojetí a jím vytvořená atmosféra uvnitř vozu. Lze tak zvolit například klasický luxus v pojetí provedení ecoSuite, ducha trvalé udržitelnosti volbou provedení Loft nebo u modelu RS provedení RS Lounge, akcentující sportovní charakter vozu.

Elektrický pohon umožnil vytvořit v mnoha ohledech originální vůz ŠKODA, nicméně i v tomto novátorském pojetí nechybějí typická jednoduše chytrá řešení Simply Clever, jimiž jsou vozy ŠKODA pověstné. O prostoru pod podlahou zavazadlového prostoru již byla řeč, samozřejmostí jsou také deštníky v předních dveřích nebo škrabka na led s měřítkem hloubky dezénu pneumatik, nově umístěná ve víku zavazadlového prostoru. Nechybí ani nálevka integrovaná ve víčku nádržky ostřikova-

HLAVNÍ ROZMĚRY

Délka	4649 mm
Šířka	1879 mm
Výška	1616 mm
Rozvor náprav	2765 mm
Zavazadlový prostor	585–1710 l
Hmotnost brzděného přívěsu (stoupání 8 %)	až 1400 kg

NABÍJENÍ

Široké možnosti nabíjení jsou standardní výbavou. Nabíjet lze z běžné elektrické zásuvky (2,3 kW), třífázovým proudem, domácí nabíječkou Wallbox, na veřejných (AC) nabíjecích stanicích či přenosnou nabíječkou. Využívat je možné též rychlonabíjecí stanice se stejnosměrným proudem (DC) s výkony 50 až 125 kW (verze ENYAQ iV 60 max. 100 kW). Přenosná nabíječka iV pro AC nabíjení přináší maximální flexibilitu, kabel je opatřen konektory pro připojení do 230V a 400V zásuvky.

AUTOMOBILY

čů, ale ani výklopné stoly na zadní straně předních sedadel či rolovací sluneční clony pro zadní boční okna. Samozřejmostí je rovněž elektrický pohon pro víko zavazadlového prostoru s funkcí krátkého zatažení pro uzavení a virtuálního pedálu.

BEZPEČNOST

Při vývoji elektrického vozu byl mimořádný důraz kladen také na úroveň bezpečnosti, a to jak pasivní s celkem až devíti airbagy, tak aktivní. Zejména asistenční systémy zaujmou svým rozsahem a schopnostmi. ŠKODA ENYAQ iV totiž hlídá prostor kolem sebe pomocí radarů, kamer a ultrazvukových čidel. Jejich propojením dokáže například regulovat rychlost podle provozu a udržovat vůz v jízdním pruhu, jet automaticky v kolonách nebo při odbočování vlevo upozornit na protijedoucí vozidla. Tyto a další prvky tak tvoří komplexní soubor funkcí Asistované jízdy 2.0.

Komfort používání vozu ŠKODA ENYAQ iV zvyšují také pokročilé systémy pro automatické parkování, schopné do podélných i příčných míst zaparkovat a v případě prvních zmi-

ňovaných i samočinně vyjet. Praktickými novinkami je například funkce Parkování na dálku, která umožňuje pomocí chytrého telefonu vůz navést do úzkého parkovacího místa, aniž by musel být řidič ve voze. Druhou je takzvaný Uložený parkovací manévř, tedy funkce, jež si zapamatuje například tvar příjezdové cesty k domu a po vyvolání tlačítkem je dokáže samočinně s přihlédnutím k novým překážkám replikovat.

REVOLUCE NEBO EVOLUCE?

ENYAQ iV je pro automobilku ŠKODA AUTO zcela novým produktem. Z mnoha úhlů pohledu je revolučním vozem přinášejícím nový pohled na automobil jako takový. Současně je ale jasně patrné, že i přes elektrický pohon ENYAQ iV stále zůstává věrný typickým hodnotám značky ŠKODA a jednoznačnému zaměření na každodenní praktický život. Elektrický pohon v něm tedy není pouze zdrojem síly k jeho lokálně bezemisnímu pohybu, ale současně zásadním předpokladem k tomu, aby mohl automobil s těmito vlastnostmi vůbec vzniknout.



HISTORIE ELEKTROMOBILITY ŠKODA

První zkušenosti s elektrifikovanými vozy česká automobilka získala již před 112 lety. Po prvním hybridním voze Laurin & Klement typ E z roku 1908 následoval ve 30. letech nákladní vůz s elektrickým pohonem a v 90. letech několik variant vozu ELTRA 151L, který byl odvozen od modelů ŠKODA FAVORIT a ŠKODA PICK UP. Novodobým předchůdcem současných modelů ŠKODA iV byla OCTAVIA Green E Line. Od roku 2011 získala ŠKODA AUTO díky deseti prototypům důležité zkušenosti v oblasti elektromobility. Po ní v roce 2019 následovaly sériové verze elektrického vozu CITIGO® iV a vozu SUPERB iV s plug-in hybridním pohonem.

Svou speciální roli v historii elektrických vozů značky ŠKODA mělo dětské autíčko ŠKODA PUCK, představené v roce 1941, které dosahovalo maximální rychlosti 12 km/h.



Laurin & Klement typ E (1908)

I přes elektrický pohon ENYAQ iV stále zůstává věrný typickým hodnotám značky ŠKODA a zaměřením na každodenní praktický život.



SNADNÉ NABÍJENÍ

ŠKODA společně s novým modelem ENYAQ iV dále doplňuje svoji nabídku produktů a služeb pro usnadnění nabíjení elektrifikovaných modelů doma, v zaměstnání, ale i na cestách.

U všech aktuálně nabízených druhů pohonu osobních automobilů je to stejné: každý má své klady a zápory. Stejně je tomu u elektromobilů, u nichž při použití nejnovější generace baterií již není nejslabším místem dojezd, ale spíše rychlost a možnosti nabíjení. A právě tato dvě omezení daná stavem současné techniky se snaží maximálně eliminovat služby a produkty pro nabíjení, které ŠKODA AUTO poskytuje pro své plug-in hybridní a elektrické vozy.

Statistiky ukazují, že majitelé elektromobilů své vozy nabíjejí z více než tří čtvrtin doma, většinou přes noc. Proto je řešení domácího nabíjení pro majitele elektrifikovaných vozů zásadní. ŠKODA AUTO v tomto ohledu poskytuje významnou pomoc.

NABÍJENÍ DOMA

Součástí každého elektrifikovaného vozu ŠKODA je nabíjecí kabel s řídicí elektronikou pro nabíjení z běžné 230V elektrické zásuvky. Ten zajistí nabíjení výkonem až 2,3 kW, a je tedy vhodný především pro plug-in hybridní modely. Pro domácí nabíjení čistě elektrických vozů je proto optimálnější zvolit některý z rychlejších způsobů dobíjení, který v závislosti na konkrétních podmínkách zajistí jedna ze dvou nabízených nabíječek ŠKODA iVCharger.

Základní verze ŠKODA iVCharger Connect dokáže nabídnout nabíjecí výkon až 11 kW a je vybavena komunikačním rozhraním LAN a Wi-Fi, takže lze její činnost sledovat a ovládat aplikací MyŠKODA Powerpass. Spouštění nabíjení lze autorizovat také RFID čipem, což je

vhodné řešení například při použití v garážích s vyhrazeným parkovacím místem. Druhý typ ŠKODA iVCharger Connect+ přináší možnost komunikace prostřednictvím LTE a kromě jiného i certifikovaný elektroměr, dovolující například přiřadit nabíjení k různým automobilům.

K domácím nabíječkám ŠKODA nabízí také různé balíčky souvisejících služeb, mezi něž patří například kontrola elektrické instalace v domě, návrh individuálního řešení nabíjení, samotná instalace nabíječky a v neposlední řadě její zprovoznění.

NABÍJENÍ NA CESTÁCH

Na delších cestách je pro nabití optimální používat rychlonabíjecí stanice. A přestože obvykle



patří různým provozovatelům, ŠKODA AUTO má řešení pro jejich snadné používání a vyúčtování. Jmenuje se MyŠKODA Powerpass a jde o univerzální nabíjecí kartu, která umožní nabíjení na většině z celkem 195 000 nabíjecích stanic v zemích Evropské unie, mezi něž patří běžné veřejné dobíjecí stanice, rychlonabíjecí stanice na mezinárodních silnicích a dálnicích a také veřejné dobíjecí stanice u prodejců ŠKODA. Vyúčtování se speciálními tarify za uskutečněná nabíjení se řeší jednoduše formou jediné faktury.

Při nabíjení stejnosměrným proudem lze na rychlonabíjecích stanicích elektřinu do vozu ŠKODA ENYAQ iV 80 doplňovat výkonem až 125 kW. To znamená, že z 5 na 80 % kapacity se v ideálním případě nabije za 38 minut.

Součástí nabídky nabíjecích produktů pro nabíjení na cestách je kromě jiného i tzv. chytrý nabíjecí kabel, poskytující maximální flexibilitu pro všechny druhy nabíjení střídavým proudem.

APLIKACE ŠKODA CONNECT

Při všech typech nabíjení je vítaným společníkem aplikace ŠKODA Connect, jež zobrazuje na chytrém telefonu aktuální stav nabití bat-



ŠKODA Enyaq iV je připravena na nabíjení různými druhy střídavého i stejnosměrného proudu. Konektor CCS Type 2 je nejuniverzálnějším evropským standardem

rie, dojezd vozu a současně i čas, kdy bude baterie plně nabitá. Tím není nutné nabíjení pravidelně kontrolovat, ale lze tak k nabitému vozu přijít „na čas“. Je tedy možné přesně nastavit i čas odjezdu, kdy bude interiér vozu vytemperován na požadovanou úroveň pomocí energie

ze zdroje nabíjení. Tak jí nebude nutné čerpat při jízdě z baterie, což prodlouží dojezd.

ŠKODA AUTO poskytuje širokou škálu služeb a produktů, které maximálně usnadní vše, co souvisí s nabíjením plug-in hybridních a elektrických vozů.



ŠKODA ENYAQ iV je připravena pro rychlonabíjení výkonem až 125 kW (ENYAQ 60 iV max. 100 kW). ŠKODA AUTO je součástí konsorcia podporujícího výstavbu rychlonabíjecích stanic IONITY.

V nabídce ŠKODA AUTO jsou nabíjecí stanice (Wallboxy) pro nabíjení střídavým proudem. Součástí služeb je i instalace a zprovoznění nabíječek.



UNIVERZÁLNÍ ŘEŠENÍ NEEXISTUJE

Zatímco ještě nedávno jsme se při výběru nového automobilu rozhodovali prakticky pouze mezi zážehovým a vznětovým motorem, dnes je situace složitější. Přibyl čistě elektrický pohon i různé druhy hybridních systémů. Jaký druh pohonu, neboli motor, je ideální právě pro vás?

J Je pro mě lepší elektrický pohon, plug-in hybridní vůz, mild-hybridní soustava, nebo mám raději zvolit klasický zážehový či vznětový motor, případně CNG? ŠKODA ví, že univerzální odpověď neexistuje, protože pro každý způsob používání se hodí jiný druh pohonu. Každý má totiž ze své technické podstaty své

silné, ale také slabé stránky. Jde tedy hlavně o to, který z nich se nejlépe hodí právě pro váš způsob života, vaše požadavky a v neposlední řadě i rozpočet.

Jisté je jediné, že v nabídce značky ŠKODA si vybere každý, protože k dispozici jsou všechny hlavní typy pohonu. Vybrat můžete z těchto pěti.



ŠKODA ENYAQ iV je k dispozici pouze s elektrickým pohonem.



ZÁŽEHOVÝ MOTOR

Univerzální využití

Dostupnost: FABIA, SCALA, OCTAVIA, SUPERB, KAMIQ, KAROQ, KODIAQ

- + Univerzálnost využití, nejnižší cena, kultivovaný a tichý projev (oproti vznětovému motoru), výkon
- Spotřeba paliva při dynamické jízdě, produkce škodlivých emisí

Pro koho: kdo vyžaduje nejvyšestrannější a nejdostupnější řešení mobility, zejména pro vozy menších segmentů, je vhodný též pro sportovně laděné modely



VZNĚTOVÝ MOTOR

Na dlouhé cesty

Dostupnost: SCALA, OCTAVIA, SUPERB, KAMIQ, KAROQ, KODIAQ

- + Nízká spotřeba paliva při běžné jízdě, ale i při dynamickém svezení a cestování vyššími rychlostmi
- Vyšší hlučnost, méně kultivovaný běh motoru, produkce škodlivých emisí

Pro koho: kdo má velký roční kilometrový nájezd (přes 30 000 km) nebo často cestuje na dlouhé vzdálenosti vysokými rychlostmi



PLUG-IN HYBRID

Na elektřinu bez omezení dojezdu

Dostupnost: OCTAVIA, SUPERB

- + Dojezd na elektřinu více než 50 km, „neomezený“ dojezd jako spalovací motor, při nabíjení nízké provozní náklady, parkování na modrých zónách a dálniční známka zdarma
- Složitější technika (spalovací motor i elektrický pohon), vyšší cena, bez nabíjení se nevyužívá jejich plný potenciál

Pro koho: kdo má možnost nabíjet, potřebuje velký vůz a často se pohybuje v městském prostředí i na dlouhé vzdálenosti



Modelová řada OCTAVIA zaujme šířkou nabídky nejen různých verzí, ale také druhů pohonu. Chybí jen čistě elektrický pohon.



PLYNOVÝ POHON G-TEC

Nízké náklady na kilometr

Dostupnost: KAMIQ, SCALA, OCTAVIA

- + Příznivé pořizovací a provozní náklady, méně CO₂ oproti zážehovému motoru, kultivovaný projev
- Menší počet plnicích stanic, zmenšená nádrž na benzin

Pro koho: kdo má kilometrový nájezd přes 25 000 km ročně a pohybuje se v blízkosti plnicích stanic CNG



ELEKTRICKÝ POHON

Bez emisí, tichý a dynamický

Dostupnost: ENYAQ iV a CITIGO^e iV

- + Bez lokálních emisí, lepší bilance CO₂ za celý životní cyklus, tichý provoz, intenzivní akcelerace, nízké provozní náklady, parkování na modrých zónách a dálniční známka zdarma
- Delší doba nabíjení, vyšší cena, větší hmotnost

Pro koho: kdo ocení fascinující jízdní projev, má kde nabíjet, má ekologické smýšlení a pohybuje se často v městském a příměstském provozu



MILD-HYBRID

Mild-hybridní systémy jsou doplňkem spalovacích motorů (zážehových i vznětových). Tvoří je startér/generátor (malý elektromotor) spojený s motorem a dodatečná baterie. Systém je schopen část kinetické energie uchovat a následně ji použít pro akceleraci. Tím zvyšuje výkon (o cca 10 kW) a současně šetří palivo (podle jízdní situace až 10 %).



ENYAQ iV OTEVÍRÁ NOVÉ OBZORY

O rozvoji elektromobility na českém trhu a o nových modelech ENYAQ iV jsme hovořili s **JIŘÍM MALÁČKEM**, vedoucím tuzemského zastoupení značky ŠKODA.

Vedoucím ŠKODA AUTO ČR jste se stal v době, kdy celý svět bojuje s pandemií koronaviru a takřka všechny automobilky zaznamenávají výrazný propad prodejů. Jaké byly ty první měsíce ve funkci a s jakými předsevzetími a cíli jste se jí ujímal?

Do ŠKODA AUTO ČR jsem nastoupil na začátku roku 2020 do pozice vedoucího prodeje pro český trh. Měl jsem za sebou dlouholeté zkušenosti s konkurenční značkou a ve své nové funkci jsem osobně spatřoval nové výzvy, neboť ŠKODA AUTO je na českém trhu největší a nejdůležitější hráč. Navíc jsem velkým příznivcem elektromobility a alternativních pohonů, jimž značka ŠKODA v současnosti přikládá velký význam. Záhy ovšem naše plány, ambice a prodejní cíle, s nimiž jsme vstupovali do nového roku, zásadně změnila jedna nepředvídatelná okolnost, která nás trápí doposud, a tou je pandemie koronaviru covid-19. Pro naše prodejce nastala v jarních měsících skutečně těžká doba, kdy museli čelit propadu prodeje v souvislosti s vládními proticovidovými nařízeními.

A právě v této krizové době jsem přijal nabídku převzít od prvního září po panu Vlčkovi funkci vedoucího zastoupení pro Českou republiku. První měsíce ve funkci nikdy nebývají jednoduché, zvláště pro člověka, který do tak velké firmy, jakou je ŠKODA AUTO, přišel teprve před deseti měsíci a musí se postupně seznamovat s chodem všech oddělení, vnitropodnikovými procesy a především s lidmi pracujícími v dealerské síti a samotné mladoboleslavské automobilce.

Těch cílů, které jsem si stanovil při nástupu do vedení českého zastoupení, je samozřejmě více, každopádně největší prioritou je pro mě dnes úspěšné překonání koronavirové krize s minimálním dopadem na odbyt našich vozů. Zároveň chci navázat na vše dobré, co jsme v minulosti ve společnosti ŠKODA AUTO ČR vybudovali, a dále posilovat pozici značky ŠKODA na českém trhu a prosazovat její strategii eMobility. V dnešní době je rovněž důležité, abychom dokázali pružně a rychle reagovat na veškeré změny, které se v současné době dějí, a hlavně připravují v oblasti

automotive, mám na mysli změny týkající se emisních předpisů či digitalizace.

Před několika týdny jste představili novou modelovou řadu ryze elektrických vozů ŠKODA ENYAQ iV, která zapadá do dlouhodobého plánu rozvoje eMobility automobilky ŠKODA AUTO. S jakou strategií uvedete nové modely ENYAQ iV na český trh a s jakou podporou ze strany státu a samotné značky ŠKODA mohou potenciální zájemci počítat?

Na úvod je potřeba zmínit jednu věc: elektromobilita tady je, bude a bude čím dál tím důležitější. Cesta k ní začala už před několika lety, samozřejmě jedním ze spouštěčů jsou aktuální limity emisí a záležitosti související s emisní politikou Evropské unie. Na druhou stranu si myslím, že by elektromobilita existovala i bez emisních restrikcí. Každopádně je důležité říct, že elektromobily jsou vhodné pro určitou skupinu zákazníků. Nejsou asi například pro obchodního zástupce firmy, který denně najede 500 kilometrů. Naopak jsou ale ideální pro lidi, kteří žijí většinou ve městech nebo v jejich okolí a pravidelně cestují do vzdálenosti několika desítek kilometrů. Taková skupina zákazníků není úplně malá, dá se počítat v jednotkách či spíše desítkách procent.

Neméně důležitý argument je i ten, že elektromobily, a pro náš nový model ENYAQ iV to platí dvojnásob, se velmi příjemně řídí, jsou absolutně tiché a mají fantastické dynamické vlastnosti, protože elektromotor pracuje úplně jinak než motor spalovací. Modely ENYAQ iV 60 a iV 80 mají navíc pohon zadních kol, což zážitek z jízdy ještě umocňuje.



My si samozřejmě uvědomujeme, že stát v současné době zájemce o elektromobily příliš nemotivuje, nepočítám-li možnost parkování zdarma na pražských modrých zónách, odpuštění silniční daně či dálniční známky, zároveň však nechceme trh „ohýbat“ a nutit zákazníky k tomu, aby si kupovali elektromobily i v případě, že neodpovídají požadavkům jejich denní mobility. Vždyť dnes si mohou zákazníci vybírat z tolika jiných druhů pohonu, jen ŠKODA AUTO nabízí modely s benzinovými motory, turbodiesely, mild hybridy, plug-in hybridy či vozy na stlačený zemní plyn CNG! Takovou nabídku jsme neměli v historii firmy ještě nikdy.

Zájemci o nové modely ENYAQ iV mohou očekávat z naší strany maximální podporu, a to nejen při výběru a koupi vozu, ale i při konfiguraci a instalaci dobíjecích komponentů a wallboxů. K tomu slouží například naše Zákaznické balíčky eMobility – Small, Medium a Large – určené pro retailovou i fleetovou klientelu, které nabízejí optimální řešení způsobu dobíjení vozu v domácím prostředí či na firemních parkovištích. Nejnáročnějším zákaz-

Zájemcům o nové elektromobily poskytneme maximální podporu.

níkům můžeme nabídnout i kompletní poradenství pro energeticky soběstačný dům s využitím fotovoltaických panelů, úložiště baterií a příležitostí pro uchovávání energie.

Touto nabídkou pomáháte s nabíjením doma nebo v zaměstnání, existuje také podpora z vaší strany pro nabíjení na cestách?

Při předání vozidla majitel obdrží kartu MyŠKODA Powerpass, která umožní dobíjení na většině z celkem 195 000 nabíjecích stanic v zemích Evropské unie. Jedná se o většinu veřejných dobíjecích stanic, rychlonabíjecí stanice na mezinárodních silnicích a dálnicích a také veřejné dobíjecí stanice u prodejců ŠKODA. Částky za nabíjení se budou vyúčtovávat každý měsíc.

Zahájení prodeje nové modelové řady ENYAQ iV jistě bude klást značné nároky na vaši prodejní síť. Jsou dealeři ŠKODA



AUTO dostatečně připraveni na nástup „doby elektrické“?

Na „dobu elektrickou“ jsou naši prodejci a servisní pracovníci stoprocentně připraveni a proškoleni. Všichni naši dealeri a servisní místa mají vybudovanou dobíjecí infrastrukturu a v rámci České republiky jde o jednu z největších sítí dobíjecích stanic pro elektromobily. Na území celé republiky máme v současné době 220 partnerů, takže není divu. Každý prodejce ŠKODA AUTO je dnes schopen zajistit servis elektromobilů a plug-in hybridních modelů, máme speciálně vyškolené servisní týmy a v každém kraji působí minimálně jeden dealer, který je prostřednictvím svých specialistů schopný dělat složitější servisní úkony týkající se baterie vozu či elektrického pohonu. Nikdo tedy nemusí mít obavy, že by svůj elektromobil značky ŠKODA neměl kde „servisovat“. Nové modely ENYAQ iV se v České republice začnou fyzicky prodávat až ve druhém čtvrtletí roku 2021, ale už dnes se můžete u našich autorizovaných prodejců informovat o jejich technických parametrech a v případě enormního zájmu si zajistit závaznou „předobjednávku“.

Hovoříme-li o novém modelu ENYAQ iV, pochopitelně nás zajímá, jak se tento automobil líbí vedoucímu českého zastoupení ŠKODA AUTO ČR.

ENYAQ iV má fantastický design, v němž se snoubí ryze praktické a moderní linie s tradičními karosářskými prvky vozů značky ŠKODA. Auto je to opravdu krásné a doslova z něj vyzařuje dynamika a velkorysost obestavěného prostoru. Naprosto strhující je ovšem interiér vozu, který výběrem materiálů, barevnými variacemi a vysoce kvalitním zpracováním nastavuje dle mého soudu novou laťku pro všechny budoucí vozy ŠKODA. Jak jsem už řekl, osobně oceňuji u tohoto vozu pohon zadních kol a už se těším, jak se s ním svezu v reálném sil-

ničním provozu. Zatím jsem absolvoval pouze krátkou testovací jízdu na zkušební dráze, ale i tak mohu konstatovat, že jízdní parametry tohoto elektromobilu jsou excelentní.

S jakým objemem prodeje modelů ENYAQ iV počítáte v příštím roce?

Počítáme, že v příštím roce prodáme na domácímu trhu 1000 těchto vozů.

Domácí trh zatím není elektromobilům příliš nakloněn. Nemáte pocit, že výraznému rozvoji elektromobility u nás brání nedostatečná infrastruktura nabíjecích stanic a minimální pobídky firemní a zejména pak soukromé klientele ze strany české vlády?

Nemyslím si, že by český zákazník elektromobily neměl příliš v oblibě a zcela je při koupi nového vozu přehlížel. Naopak jsem přesvědčen, že o elektromobily je v České republice poměrně velký zájem, ovšem je nutné si uvědomit, že

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

současná nabídka elektromobilů na našem trhu je poměrně skromná a málo atraktivní. To se dle mého soudu změní v příštím roce, kdy se u nás začnou prodávat elektromobily zcela nové generace, postavené na nových platformách a nabízející diametrálně odlišné výkonné a provozní parametry s dojezdem okolo 500 kilometrů. Jedním z takových elektromobilů supermoderní konstrukce je i náš ENYAQ

iV, a proto si myslím, že teprve koncem příštího roku budeme schopni objektivně posoudit, zda elektromobily jsou v Čechách oblíbené či nikoliv. Já jsem v tomto směru optimista a jsem přesvědčen, že podíl elektromobilů na trhu v příštích letech výrazně poroste.

Samozřejmě bychom byli rádi, kdyby stát a příslušné státní orgány v souladu s platným akčním plánem čisté mobility byly k rozvoji elektromobility výrazně vstřícnější, například rychlejšími odpisy či snížením daně na soukromé užívání služebního vozidla. To by nám velice pomohlo.

OCTAVIA patří již řadu let mezi nejprodávanější vozy značky ŠKODA v Evropě a její současná generace nabízí opravdu atraktivní portfolio jednotlivých verzí a pohonů. Počítáte s tím, že OCTAVIA bude i nadále vaším bestsellerem?

Zcela určitě. Už dnes vidíme, že nová modelová řada OCTAVIA bude jednoznačně naším bestsellerem a že naváže na prodejní úspěchy předchozí generace vozu. Reakce zákazníků jsou skvělé: OCTAVIA má vynikající jízdní vlastnosti, je extrémně hospodárná a z hlediska provozních a servisních nákladů naprosto bezkonkurenční. Pozoruhodné je i portfolio jednotlivých modelů a verzí, zahrnující vozy se zážehovými a vznětovými motory, mild hybridy či plug-in hybridy, CNG modely a skvělé deriváty SCOUT, RS a RS iV. Troufám si říct, že na českém trhu se nenajde zákazník, který by si v této nabídce nevybral svoji oblíbenou konfiguraci vozu. Jistě ne náhodou je ŠKODA OCTAVIA řadu let nejprodávanějším vozem v České republice.

Očekávání zákazníků při koupi nového automobilu se rok od roku zvyšují.

Jak na tento trend reagují vaši prodejci?

Ano, zvyšování nároků vnímáme a snažíme se mu jít naproti. Ostatně to potvrzuje i naše sou-





časná modelová nabídka, která se takřka kontinuálně modernizuje a ve stále kratších intervalech rozšiřuje. Jsme si vědomi, že zákazníci od nás v současné době očekávají opravdu nadstandardní a vysoce profesionální přístup, a to nejen při výběru a koupi vozidla, ale i při následných garančních prohlídkách a servisních úkonech. Zákazníci mají rádi prostředí showroomů a v tomto směru jim dnes nabízíme po celé republice rozsáhlou dealerskou síť se skvěle vybavenými prodejními místy a sto procentně vstřícným a proškoleným personálem, který je schopen splnit doslova každé jejich přání.

Nový vůz ŠKODA si ovšem dnes můžete vybrat a koupit i z pohodlí domova, a to na naší osvědčené webové platformě ŠKODA Online. Naši prodejci reagují na zvyšující se nároky a očekávání zákazníků i tím, že investují nemalé finanční prostředky do zdokonalení servisních procesů a výstavby specializovaných pracovišť pro elektrifikované vozy ŠKODA. V posledních letech se nám rovněž podařilo výrazně změnit pohled zákazníků na trh s ojetými vozy a povýšit způsob jejich prodeje na zcela novou úroveň.

V rámci certifikovaného autorizovaného programu ŠKODA Plus, do něhož jsme zapojili všechny naše prodejce, jsme dnes naprostou jedničkou na trhu s ojetými vozy. Do roku 2025 bychom chtěli na českém trhu prodávat

zhruba 100 000 zánovních a ojetých vozů značky ŠKODA. Dnes je to zhruba polovina.

Jak vnímáte image značky ŠKODA na domácím trhu? Je z vašeho pohledu žádoucí ji nějak měnit?

Jsem rád, že image značky ŠKODA a vůbec to, jak ji zákazníci vnímají, mohu posoudit jak z po-

Dle mého soudu není potřeba zásadně měnit image a postavení značky ŠKODA na trhu. Zákazníci vědí, proč tu značku chtějí, vědí, že reprezentuje solidní, kvalitní auta. Auta, která nabízejí dobrý poměr cena a výkon. Jsem rád, že ENYAQ iV se neodchyluje od filozofie značky ŠKODA a jakožto první stoprocentní elektromobil ji může dále přiblížit mladší generaci,

Do roku 2025 bychom chtěli prodávat asi 100 000 ojetých vozů ŠKODA.

hledu člověka, který ještě před rokem pracoval pro jinou automobilovou značku, tak i ze současné pozice, kterou zastávám ve ŠKODA AUTO ČR. Musím říct, že v posledních letech a možná v posledních desítkách let se značka ŠKODA fantasticky vyprofilovala. Myslím si, a dovolím si trochu přehánět, že je českými zákazníky doslova milována. Samozřejmě hraje velkou roli i to, že je to domácí značka, která navíc staví na dlouholeté tradici. Mohlo by se zdát, že s nástupem mladších generací bude tradice a renomé značky ŠKODA pomalu slábnout, ale my ten efekt necítíme, myslíme si, že je značka ŠKODA stále silná a pozitivně vnímaná lidmi mladší a střední generace, kteří nezažili éru před třiceti, čtyřiceti lety, ale značka s nimi rezonuje i díky svým SIMPLY CLEVER prvkům.

kteřá je rozhodně více digitální a která se určitě více věnuje tématům ochrany životního prostředí. To je pro nás hrozně důležitá věc.

Můžete nám prozradit, s jakým služebním vozem jezdíte?

Aktuálně jezdím s vozem SUPERB iV, tedy s variantou plug-in hybrid. Tento automobil jsem si vybral z několika důvodů. Předně mě zajímalo, jak se řídí a chová na silnici, abych o svých zkušenostech mohl hovořit s kolegy, novináři či potenciálními zákazníky. Zadruhé jsem si jako milovník alternativních pohonů chtěl vyzkoušet, zda s vozem dojezu do práce i domů na jedno nabití. A zatřetí SUPERB iV je naše vlajková loď a já mám rád komfortní vozy.

SVĚTOVÝ ÚSPĚCH

ŠKODA AUTO slaví 125 let, před Vánocemi 1895 položili její základy mechanik Václav Laurin a knihkupec Václav Klement. Od té doby expandovala na více než 100 světových trhů, loni vyrobila takřka jeden a čtvrt milionu vozů devíti modelových řad a 1. září 2020 vstoupila modelem ŠKODA ENYAQ iV do nové éry Simply Clever elektromobility.

125

ŠKODA AUTO
LET



Odpředu a zleva:
ŠKODA ENYAQ iV, Laurin & Klement VOITURETTE A,
ŠKODA 110 R, ŠKODA POPULÁR Monte Carlo,
ŠKODA 1000 MB, ŠKODA FELICIA,
ŠKODA SUPERB 3000 OHV, ŠKODA FAVORIT,
ŠKODA YETI, ŠKODA OCTAVIA 1. novodobé generace,
TREKKA, ŠKODA SCALA.

HISTORIE

1895–1905: JÍZDNÍ KOLA A MOTOCYKLY

Původní opravná bicyklů Václavů Laurina a Klementa začala krátce po svém založení vyrábět technicky vyspělá a kvalitní jízdní kola SLAVIA s atraktivním poměrem cena/výkon, brzy nabízená s velkorysou dvouletou zárukou a možností prodeje i na splátky. Široký sortiment v roce 1899 doplnily motocykly, později také motorové tříkolky vlastní konstrukce. Patřily ke světové špičce, a tak již v listopadu téhož roku přivezl Václav Klement z Německa objednávku na 35 motocyklů Laurin & Klement. Na jaře 1900 získal důvěru předního britského velkoobchodníka s dopravními prostředky, firmy Hewetson. Zakázka na 150 strojů ze strojírenské velmoci platila za nejlepší referenci.

Od roku 1901 sbíraly motocykly z Mladé Boleslavi vavříny na tratích domácích i zahraničních závodů a soutěží, jen v sezoně 1903 vyhrály 32 ze 34 podniků, jichž se zúčastnily! Triumfální tažení korunovalo 25. června 1905 vítězství Václava Vondřicha v neoficiálním mistrovství světa motocyklů, „Coupe Internationale“ ve francouzském Dourdanu. Český dvouválec, na rovinách překonávající rychlost 100 km/h, zastínil rakouskou, německou, francouzskou i anglickou konkurenci. Není divu, že licenci na výrobu českých motocyklů SLAVIA zakoupil přední německý strojírenský podnik a vyráběl je pod značkou GERMANIA.

1905: PRVNÍ AUTOMOBIL

Na úspěchy v jedné stopě plynule navázaly automobily Laurin & Klement, počínaje modelem VOITURETTE A, představeným na podzim 1905. Také v tomto případě šlo o původní českou konstrukci. Už o dva roky později se nabídka rozšířila o řadové motory o dvou, čtyřech a dokonce osmi válcích. Vozy L&K bodovaly v závodech do vrchu, stejně jako v náročných soutěžích, a v roce 1908 dosáhl čtyřválec L&K FCS na anglickém autodromu Brooklands



Knihkupec Václav Klement (vlevo) byl vizionář individuální mobility a zdatný obchodník, mechanik Václav Laurin zase skvělý intuitivní technik.



rychlostního rekordu své třídy: 118,72 km/h. Zřejmě nejnáročnější dobovou rallye, Alpskou jízdu, vyhráli Mladoboleslavští dokonce pětkrát v řadě!

Ještě důležitější byly úspěchy u zákazníků, v Mladé Boleslavi působila před první světovou válkou největší automobilka celé tehdejší rakousko-uherské monarchie, do desítek zemí všech osídlených světadílů mířila více než polovina její produkce.

1925: ÉRA OKŘÍDLENÉHO ŠÍPU

Úspěšné tažení světem pokračovalo také za první československé republiky – navzdory silné koruně, prodávající naše výrobky v zahraničí. V roce 1921 proto převyšoval objem dovozu automobilů do ČSR jejich vývoz šestinásobně. Společnost L&K přesto dokázala zůstat zisková, například ve Francii, Španělsku a Latinské Americe se prosadila se svými mohutnými motorovými pluhy až o šesti radlicích. Během prvního čtvrtstoletí existence se firma Laurin & Klement rozrostla z malé dílny o rozloze 160 m² na továrnu s pracovní plochou 58 000 m².



Vrchol motocyklové éry, vítězství Václava Vondřicha (s brašnou dílů a nářadím na zádech) v neoficiálním mistrovství světa pro rok 1905.

Vážný problém však představoval rozpad tradičních trhů, celní i jiné bariéry bránící vývozu a obecný pokles kupní síly obyvatelstva. V červnu 1924 navíc továrnu poškodil požár. Dalším milníkem a zároveň odrazovým můstkem k dynamickému rozvoji podniku byl proto vstup silného strategického partnera. V roce 1925 se jím stala Škoda, významný strojírenský a zbrojařský koncern se sídlem v Plzni. Kromě cenného know-how například v oboru materiálů a slévárství Škoda umožnila velkorysé investice do vybudování moderní mladoboleslavské továrny.

12 KLÍČOVÝCH MODELŮ 125 LET L&K/ŠKODA

1



L&K SLAVIA (1895–1905)

Jízdní kola byla pečlivě vyráběna z kvalitních materiálů v bezpočtu provedení: pro dámy, pány, děvčata i hochy, pro těžší jezdce a špatné cesty, ale i jako tandemy, tricykly atd.

2



L&K VOITURETTE A (1905–1907)

První sériově vyráběný automobil z Mladé Boleslavi vznikl v letech 1905–1907 v min. 44 kusech. Poháněl jej litrový dvouválec.

3



L&K – ŠKODA 110 (1925–1929)

Úspěšný model 110, vyvinutý ještě v éře Laurin & Klement, nesl od roku 1925 doplňkové logo ŠKODA. Celkem vzniklo asi 3000 kusů.



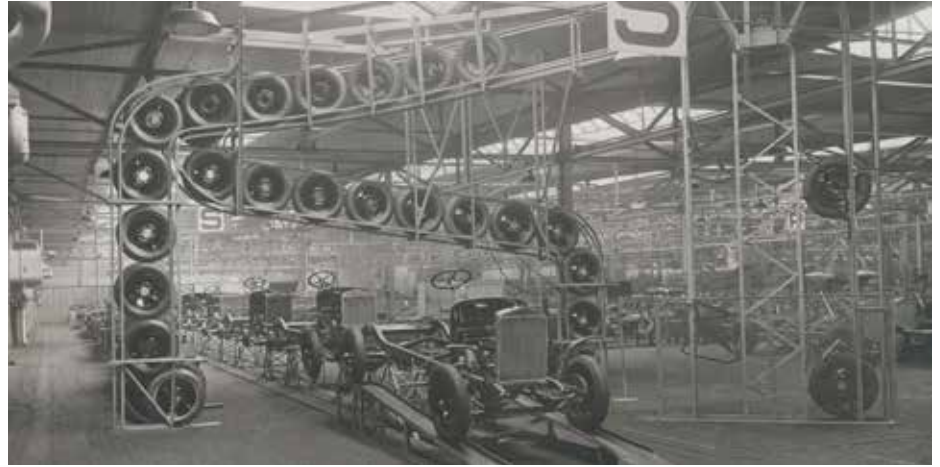
Podobně jako motocykly, také první automobil Laurin & Klement VOITURETTE A byl výsledkem vlastního vývoje. Šlo o cenově dostupný obratný vozík s litrovým dvouválcem o výkonu 5,2 kW.



Nabídka laurinek se rychle rozšiřovala, do dvou let od debutu prvního automobilu už v nabídce figurovaly cestovní, sportovní, závodní, ale i užitkové vozy. Pod kapotou pracovaly řadové motory se dvěma, čtyřmi a dokonce i osmi válci.

První krok představovala standardizace komponentů, jedna z podmínek zavedení efektivní pásové výroby. Linka vybavená moderním strojním zařízením primárně z USA se rozeběhla roku 1929. Právě včas, aby podniku pomohla překonat vážné následky světové hospodářské krize. Pro představu: ze závodu o rozloze 215 700 m² a se 4278 zaměstnanci vyjelo v první fázi za osmihodinovou pracovní směnu 20 vozů, zavedení třísměnného provozu zvýšilo produkci na 85 automobilů denně.

Po zavedení nové generace automobilů ŠKODA s nezávislým zavěšením všech kol



V roce 1929 se v Mladé Boleslavi rozeběhla linka pásové výroby. Efektivní produkce těžící z výhod standardizovaných komponentů umožnila překonat hlubokou hospodářskou krizi.



Hlavní prodejna tradiční české značky se nacházela v Praze, na náměstí Republiky vedle Obecního domu.

a páteřovým rámem podvozku se podnik vrátil na výsluní, z krize vyšel posílen a opět se stal československou automobilovou jedničkou. Ostatně mladoboleslavská značka jí zůstává od roku 1936 bez přerušení dodnes. Do roku 1938 vzrostl podíl okřídleného šípů na domácím trhu na 39,30 %, přitom bylo vyvezeno 30 % produkce. Dodejme, že na exportu se z 95 % podílela základní modelová řada POPULAR.

1945: ZNÁRODNĚNÍ A NOVÉ ZÁVODY

Obchodní vazby se světem zpřetrhala druhá světová válka (1939–1945) a poté spuštění že-

lezné opony za studené války mezi Východem a Západem. Přes politické obtíže se automobilka, vlastněná od října 1945 státem a oficiálně přejmenovaná na AZNP, snažila držet krok s konkurencí. Od druhé poloviny 40. let již disponovala nejen výrobním závodem v Mladé Boleslavi, ale také v Kvasinách a Vrchlabí, kde převzala původní soukromé karosárny. Prvním poválečným modelem se stala ŠKODA 1101/1102 „Tudor“. Mezigenerační skok představovala v roce 1952 ŠKODA 1200 „Sedan“ s prostornou čtyřřapůlmetrovou celokovovou karoserií. Obešla se tedy již bez výdřevy. Řadoví

4



ŠKODA POPULAR (1934–1947)

POPULAR, základ nové generace vozů ŠKODA, měl progresivní páteřový rám podvozku, nezávislé zavěšení všech kol a pohon transaxle.

5



ŠKODA 1201 „SEDAN“ (1955–1961)

Elegantní „Sedan“ dostal do vínku prostornou celokovovou karoserii, tedy již bez výdřevy. Vznikla i praktická kombi a sanitky.

6



ŠKODA OCTAVIA COMBI (1961–1971)

Evergreen českých rodin, OCTAVIA, bodoval u zákazníků také v řadě derivátů, navíc exceloval v motoristickém sportu.



Faceliftem modelu POPULAR 1101 vznikla první poválečná ŠKODA, i v zahraničí velmi žádaná Š 1101 „Tudor“.



Legenda OCTAVIA zahájila své vítězné tažení v roce 1959. Velké oblibě se těšila také ještě praktičtější OCTAVIA COMBI a ikonický kabriolet FELICIA. Tento krásný český roadster z Kvasin dodnes patří k obdivovaným účastníkům soutěží historických vozidel.

motoristé však střídali spíše na „Spartak“, tedy model Š 440 (1955).

1959: LEGENDA OCTAVIA

„Spartak“ prošlapal cestu o pět let mladší nástupnici ŠKODA OCTAVIA. Základní provedení vystačilo se čtyřválcem 1089 cm³ o výkonu 29 kW, u prvních sérií byly přední sedáky vcelku a řadilo se pákou pod volantem. Čtyřmístná OCTAVIA vážila jen 900 kilogramů a uháněla rychlostí až 110 km/h.

Nabídku doplnil ikonický kabriolet FELICIA, za příplatek byl u něj k máni laminátový hard-

top. V září 1960 vzbudila pozornost OCTAVIA COMBI, která navzdory kompaktním rozměrům 4065 x 1600 x 1430 mm nabídla dost místa pro čtyři dospělé a 690 l zavazadel (podle tehdejší metodiky měření).

Vynikající kombinace robustní a spolehlivé techniky, dobrých jízdních vlastností i na méně kvalitních cestách a atraktivního designu, stejně jako poměru cena/výkon otevírala modelové řadě OCTAVIA cestu do světa. Dobré jméno značky ŠKODA podpořilo i triumfální tažení fenoménu OCTAVIA na tratích prestižních automobilových soutěží, včetně hatricku ve

třídě do 1300 cm³ na Rallye Monte Carlo 1961–1963.

1964: S MOTOREM VZADU

V Mladé Boleslavi vyrostla během první poloviny 60. let jedna z nejmodernějších automobilek nejen v rámci socialistických zemí. Umožnila podstatně zvýšit objem produkce ze 42 550 vozů (1963) nad hranici 100 tisíc kusů, kterou se podařilo překonat o pět let později. Navíc se zde poprvé v Evropě uplatnilo v rámci velkosériové výroby automobilů tlakové lití hliníku – podle českého patentu.

12 KLÍČOVÝCH MODELŮ 125 LET L&K/ŠKODA



ŠKODA 1000 MB (1964–1969)

„Emběčko“ charakterizovala samonosná karoserie s úsporným hliníkovým motorem vzadu, dobré jízdní vlastnosti a atraktivní poměr cena/výkon.



ŠKODA 130 RS (1975–1980)

Legenda své třídy v závodech a soutěžích 70. a 80. let, kupě přezdívané „Porsche Východu“, demonstrovala kvality českých vozů.



ŠKODA FAVORIT (1987–1994)

Zcela nová generace vozů ŠKODA s motorem vpředu napříč, práce domácích vývojářů, napomohla úspěšné privatizaci státního podniku společností Volkswagen.



Jednu z nejmodernějších automobilových továren nejen v rámci socialistických zemí začala od roku 1964 opouštět proslulá „emběčka“, vozy ŠKODA 1000 MB s hliníkovým motorem v zádi samonosné karoserie.



Generace vozů ŠKODA s motorem vzadu dominovala nabídce až do konce 80. let, k vrcholům patřila elegantní kupé GARDE a RAPID.



FAVORIT s motorem vpředu napříč, debutující na podzim 1987, splňoval estetické, bezpečnostní a emisní nároky vyspělých trhů. Pomohl podniku překonat turbulentní období transformace socialistické ekonomiky na tržní hospodářství a dalším vývojem z něj vznikl model FELICIA.

Z nové továrny začala vyjíždět nová generace vozů ŠKODA s motorem v zádi samonosné karoserie, umístěným u poháněných zadních kol: ŠKODA 1000 MB. Brzy se dočkalo následovníků, sedanů Š 100/110 a zvláště atraktivního kupé Š 110 R.

1987-1989-1991: TŘI REVOLUCE V ŘADĚ

Od roku 1983 se v Mladé Boleslavi, ale také v italském studiu Bertone a u řady spolupracujících firem intenzivně pracovalo na vývoji a přípravě výroby zcela nové generace vozů

ŠKODA. Budoucí hatchback FAVORIT, kombi FORMAN a užitkový PICK-UP měly přední kola poháněna napříč uloženým celohliníkovým čtyřválcem. Premiéra vozu ŠKODA FAVORIT se odehrála na podzim 1987. Státní podnik s výrobní kapacitou 200 000 automobilů ročně však neměl bez silného strategického partnera šanci dlouhodobě uspět na světovém trhu. Česká vláda proto oslovila 8 z potenciálních 24 kandidátů z řad světových automobilek, ve finále se rozhodovalo mezi aliancí Renault-Volvo a již tehdy největším evropským automobilovým koncernem Volkswagen. Wolfsburgský

podnik byl v kontaktu se značkou ŠKODA od roku 1979, plně si uvědomoval nemalý potenciál zdařilého produktu FAVORIT i kvalifikovaného a motivovaného lidského kapitálu. K vítězství ve výběrovém řízení významně přispěl závazek Volkswagenu zachovat tradiční českou značku a investovat do její výzkumné-vývojové základny. ŠKODA se 16. dubna 1991 stala v pořadí teprve čtvrtou značkou koncernu VW.

1996: VYŠŠÍ LEVEL: OCTAVIA

Podobně jako o 70 let dříve plzeňský koncern, zahájil také Volkswagen velkorysý investiční

10



ŠKODA OCTAVIA (od 1996)

První model vyvinutý s využitím nejmodernějších koncernových technologií. Legenda OCTAVIA se vyrábí již ve čtvrté novodobé generaci.

11



ŠKODA YETI (2009-2017)

Vstup značky ŠKODA do kategorie SUV byl nanejvýš úspěšný. Na kompaktní YETI navazují aktuální modelové řady KAMIQ, KAROQ a KODIAQ.

12



ŠKODA ENYAQ iV (od 2020)

ENYAQ iV je vskutku přelomový model, průkopník Simply Clever elektromobility. První sériová ŠKODA vyráběná na platformě MEB.



Dne 16. dubna 1991 se ŠKODA stala součástí koncernu Volkswagen. Smlouvu o privatizaci podniku podepsali v březnu ministr průmyslu Jan Vrba a předseda představenstva skupiny VW Carl. H. Hahn.

program – ovšem v globálním měřítku. Od února 1995 vyrůstala v Mladé Boleslavi nová část výrobního areálu s halou o rozloze 33 000 m² pro modulární montáž připravovaného vozu nižší střední třídy. Dostal staronové jméno ŠKODA OCTAVIA a v září 1996 jeho montážní linka začínala na 300 denně expedovaných vozech. Liftback OCTAVIA zaujal kombinací velkého vnitřního prostoru, zvláště na předních sedadlech a pro zavazadla, dále moderních agregátů i široké nabídky bezpečnostních prvků při zachování příznivé prodejní ceny. V showroomech značky ŠKODA se po boku modelu OCTAVIA postupně začaly objevovat taktéž velmi úspěšné řady FABIA (od roku 1999), SUPERB (od 2000), připomeňme také osobitý ROOMSTER s prostorným a velmi variabilním interiérem (2006–2015) a zapomenout nesmíme ani na základ nabídky, obratné CITIGO (od 2011), zvláště vhodné do městského provozu. To sjíždí z linky koncernového závodu v Bratislavě.

V březnu 2009 vstoupilo na trh první SUV značky ŠKODA, kompaktní YETI. Jeho úspěch strhl lavinu, aktuální nabídka SUV ŠKODA sahá od modelu KAMIQ přes KAROQ po až sedmi-místný KODIAQ.

V roce 2019 našlo v České republice zákazníky 7,6 % z 1 242 800 vyrobených automobilů ŠKODA, domácí trh s 94 200 registracemi byl třetí za vedoucí Čínou (282 000 kusů) a Německem (191 200 ks), v TOP 10 jej následovalo Rusko, Velká Británie, Polsko, Francie, Španělsko, Rakousko a Itálie.

2020: SIMPLY CLEVER ELEKTROMOBILITA

V roce oslav 125 let od položení svých základů provozuje značka s tradičním sídlem v Mladé Boleslavi tři výrobní závody v České republice; dále vyrábí v Číně, Rusku, na Slovensku a v Indii, většinou prostřednictvím koncernových partnerství, dále také na Ukrajině a v Kazachstánu ve spolupráci s lokálními partnery.

Ve svazku koncernu VW navíc ŠKODA AUTO samostatně vyrábí a vyvíjí vedle vozů také komponenty jako motory či převodovky. V rámci rozvojové Strategie 2025 rozšiřuje automobilka své aktivity i o moderní služby a řešení v oblasti mobility.



První novodobá ŠKODA OCTAVIA (1996) rozšířila nabídku o druhou modelovou řadu, mimo malé vozy byla automobilka zastoupena i v nižší střední třídě. Bestseller OCTAVIA se aktuálně vyrábí již ve čtvrté generaci.



Prvním SUV ŠKODA se v roce 2009 stal model YETI. Zaznamenal velký obchodní úspěch. Modelová ofenziva v zákaznické aktuálně velmi oblíbené kategorii SUV později přinesla modely KAMIQ, KAROQ a KODIAQ.

Od loňského léta byla v hlavním závodě v Mladé Boleslavi realizována přestavba výrobní linky na unikátní paralelní produkci vozidel na základě modulární platformy pro elektromobily (MEB) a modulární platformy pro vozy s příčné uloženými motory (MQB). Ze stejné linky tak mohou sjíždět koncepčně zásadně odlišné modely ENYAQ iV, OCTAVIA i KAROQ. Denní kapacita dosahuje až 350 elektromobilů ENYAQ iV. Přestože se mladoboleslavská značka od památného roku 1895 proměnila k nepoznání, zůstává věrna vizionářství a maximalismu svých zakladatelů. Nezpronevěřila se ani jejich heslu: „Jen to nejlepší, co můžeme udělat, jest pro naše zákazníky dobré.“

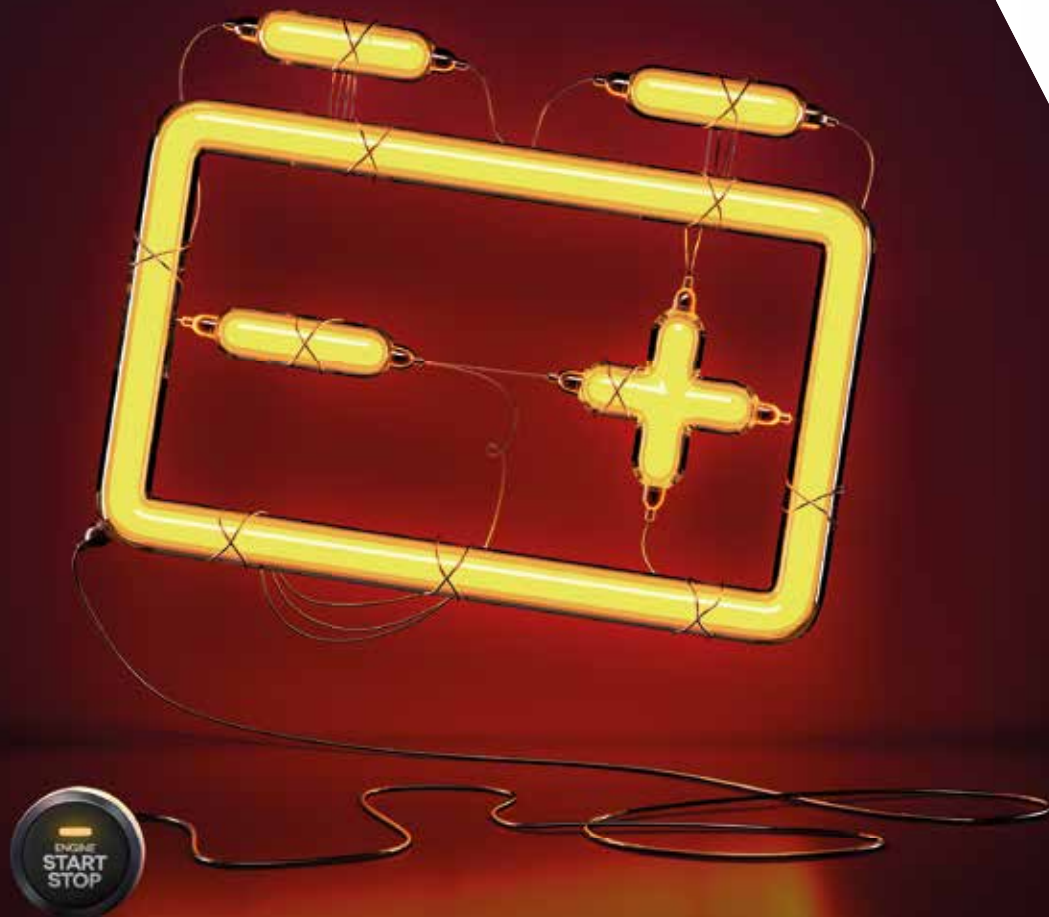


Počátek zcela nové éry představuje elektromobil ŠKODA ENYAQ iV na speciální podvozkové platformě MEB. Debutoval 1. září 2020, sjíždí z nové výrobní linky v hlavním mladoboleslavském závodě s denní kapacitou 350 těchto vozů nové generace.

VÍTE, CO ZNAMENÁ TATO KONTROLKA?



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



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

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

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

predplaceny-servis.cz

[skodacz](#)

[skodacz](#)

[skodacz](#)

[skodacr](#)

BESTSELLER V PLNÉM LESKU

Modelová řada ŠKODA OCTAVIA
ještě nikdy v historii mladoboleslavské
automobilky nenabízela tak pestrou paletu
jednotlivých verzí, motorových variant
a výbav.





Horkou novinku značky ŠKODA si dnes mohou zákazníci objednat nejen v klasických karosářských verzích liftback a kombi, ale i ve sportovním provedení RS či off-roadové variantě SCOUT, takže je jasné, že si na své přijdou řidiči doslova všech věkových kategorií, včetně milovníků razantní jízdy v zatáčkách a firemní klientely.

Technickou vyspělost modelové řady OCTAVIA podtrhuje navíc široká paleta vysoce ekologických motorů a pohonných systémů, které lze kombinovat s moderními manuálními a automatickými převodovkami DSG či elektroniky řízeným pohonem všech kol s lamelovou spojkou zcela nové generace. Na výběr je celkem pět různých systémů pohonu: se zážehovými motory TSI EVO, se vznětovými agregáty TDI EVO, s jednotkou na stlačený zemní plyn G-TEC, s mild-hybridním systémem e-TEC a s plug-in hybridním pohonem iV.

Modelová řada ŠKODA OCTAVIA se rovněž může pochlubit celou řadou vyspělých konstrukčních prvků a elektronických asistenčních systémů včetně několika nejžhavějších novinek, jakými jsou například virtuální kokpit, head-up displej, centrální airbag zabraňující vzájemnému zranění řidiče a spolujezdce či aktivní asistenční systémy: asistent při odbočování, asistent vyhýbání a Varování při vystupování z vozu.

ŠKODA OCTAVIA RS – TŘI VERZE

V loňském čísle našeho časopisu, které vyšlo krátce po světové premiéře nové modelové řady OCTAVIA, jsme se zmínili o tom, že v blízké budoucnosti se již tak bohatá nabídka pohonných jednotek rozšíří směrem nahoru



o další výkonové varianty v souvislosti s uvedením nových sportovních verzí RS na trh. Dnes se tyto vozy již sériově vyrábějí a lze bez nadsázky konstatovat, že svým designem i výkonovými parametry patří k chloubě výrobního programu mladoboleslavské automobilky. Již na první pohled vás obě karosářské verze RS zaujmou svými specifickými stylistickými prvky, které dodávají vozu náležitý sportovní esprit a dynamiku. Přední nárazník se sníženou spodní hranou a vzduchovými clonami Air Curtain po jeho bocích skvěle ladí s inovativními, standardně montovanými Matrix-LED světly a LED mlhovými světly. A samozřejmě i s černou mřížkou chladiče, na níž je umístěna charakteristická plaketa RS. Černé designové prvky ostatně podtrhují decentně agresivní vzhled obou karosářských verzí RS, ať již se jedná o kryty vnějších zpětných zrcátek, boční prahy, difuzor zadního nárazníku či střešní nosič u provedení kombi a zadní spoiler u varianty liftback (kombi má zadní spoiler v barvě vozu). Černě lakovaná osmnáctipalcová kola z lehké slitiny jsou rovněž velmi efektní, zejména v kombinaci s červenými brzdovými třmeny.

Milovníci sportovně laděných automobilů jistě ocení i uspořádání interiéru, v němž se





snoubí vysoká funkčnost a praktičnost s elegancí a nápaditostí. Takřka ihned po usednutí do vozu vás zaujme nový tříramenný multifunkční volant s logem RS a Alcantarou potažená přístrojová deska s precizním červeným nebo stříbrošedým stehováním. Přední sportovní sedadla s integrovanou opěrkou hlavy a černým látkovým potahem poskytují vynikající oporu těla v zatáčkách, na přání jsou

Modely OCTAVIA RS nadchnou nejen svými jízdními parametry, ale i atraktivním vzhledem

k dispozici ovšem i komfortnější ergonomická sedadla s nastavitelnou délkou sedáku a masážní funkcí, jejichž čalounění kombinuje Alcantaru a kůži. Sportovní ráz interiéru zvý-

razují i dekorační lišty a pedály s hliníkovou povrchovou úpravou. Všechny modely RS jsou standardně vybaveny virtuálním kokpitem s novým režimem zobrazení Sport a řazením pádly pod volantem v případě spojení pohonné jednotky s automatickou převodovkou DSG.

V pořadí již čtvrtá generace modelů OCTAVIA RS/OCTAVIA COMBI RS je poprvé nabízena se třemi typy pohonu. Kromě zážehového dvoulitru TSI s výkonem 180 kW a nového turbodieselu 2,0 TDI EVO o výkonu 147 kW je k dispozici i verze RS iV kombinující zážehový čtyřválec 1,4 TSI/110 kW a elektromotor o výkonu 85 kW (celkový výkon systému činí 180 kW). Všechny tři vozy RS jsou standardně vybaveny progresivním řízením a sportovním podvozkem, u obou dvoulitrových verzí navíc sníženým o téměř 15 mm. Zákazník si může zvolit rovněž Adaptivní podvozek DCC, který automaticky upravuje tlumicí charakteristiku a v režimu Sport zajišťuje velmi agilní chování vozu na silnici. Pro modely s přeplňovanými motory TSI je připravena i elektronicky řízená uzávěrka diferenciálu na přední poháněné nápravě, pro verzi 2,0 TDI pak volitelný pohon všech kol. Plug-in hybridní modely RS iV nabízejí v čistě elektrickém módu dojezd až 60 kilometrů a s emisemi CO₂ pouhých 30 g/km splňují budoucí normy Euro 6d. Lithium-iontový akumulátor umístě-



Všechny modely OCTAVIA RS jsou standardně vybaveny Virtuálním kokpitem s novým režimem zobrazení Sport a efektním tříramenným multifunkčním volantem.



Sportovní ráz modelů RS se samozřejmě odráží i v jejich interiéru, v němž se snoubí špičkové technologie s elegantními prvky výbavy a perfektním řemeslným zpracováním.



ný v zavazadlovém prostoru lze dobíjet z běžné domácí zásuvky nebo prostřednictvím wallboxu.

ŠKODA OCTAVIA SCOUT

ŠKODA OCTAVIA SCOUT byla již od své premiéry v roce 2007 koncipována jako lifestyleový automobil s výraznými off-roadovými geny, vzrušujícím designem a prostorným interiérem, vhodným pro početnější rodiny či milovníky sportovních aktivit. Díky propracovanému pohonu všech kol se tento model stal oblíbeným vozem i pro majitele obytných přívesů a různých přepravníků pro lodě, vodní skútry nebo koně. Nejnovější generace modelu OCTAVIA SCOUT navazuje na tradici původního univerzálního kombi se zvýšenou světlou výškou, současná technika je ovšem na zcela jiné úrovni. Týká se to především vyspělých elektronických a digitálních systémů, které posádku poskytují nejen vyšší cestovní komfort, ale především maximální bezpečnost při jízdě v městském provozu i na nepevných komunikacích.

Již samotný výběr motorů pro modely OCTAVIA SCOUT je velmi atraktivní. Kromě přeplňovaných čtyřválců 2,0 TSI/140 kW a 2,0 TDI/110 kW nabízí výrobce i zcela nový turbodiesel 2,0 TDI EVO, který disponuje výkonem 147 kW (plnohodnotných 200 koní) a úctyhodným točivým momentem 400 N.m. S tímto motorem lze tahat brzděný příves až do hmotnosti dvou tun. Všechny pohonné jednotky jsou vybaveny sedmistupňovou automatickou převodovkou DSG a na domácí trh se dodávají výhradně v kombinaci s pohonem 4x4, který využívá elektronicky řízenou lamelovou spojku (již šesté generace) k distribuci hnací síly na kola přední a zadní nápravy.



Interiér modelů OCTAVIA SCOUT poskytuje posádce nesmírně bohatou standardní výbavu a neskonalejší komfort na předních i zadních sedadlech.

Základní objem zavazadlového prostoru se oproti předchozí generaci modelů SCOUT zvětšil o 30 l na 640 l. K dispozici je elektricky ovládaná zadní výklopná stěna.

Pohon všech kol samozřejmě aktivně spolupracuje s asistenčními a bezpečnostními systémy vozu, včetně stabilizačního systému ESC či elektronické uzávěrky diferenciálu EDS a systému XDS+, a na měnící se trakční

podmínky reaguje díky vyspělé řídicí jednotce takřka okamžitě. Její software dokonce zohledňuje specifické požadavky různých volitelných jízdních režimů a optimalizuje stabilitu vozu na mokré či zasněžené vozovce. S voli-





telnou funkcí Off-road se v klidu můžete vydat i do těžšího terénu s hlubokými výmoly či krkolomnými srázy.

Ochranu laku karoserie před drobnými oděrkami a škrábanci zajišťují černé plastové kryty v oblasti prahů a na lemech blatníků. Tyto praktické prvky společně se specificky tvarovanými, matně stříbrnými nárazníky dodávají novému modelu OCTAVIA SCOUT zdravě robustní vzhled a naznačují jeho nesporné terénní schopnosti. Celkově atraktivní design vozu navíc podtrhuje i střešní nosič s hliníkovou povrchovou úpravou, nesmírně elegantní jsou rovněž standardní a příplatková kola z lehké slitiny Braga a Manaslu ve stříbrném či antracitovém provedení. Oproti předchozí generaci je nový model OCTAVIA SCOUT o 16 mm delší, o 15 mm širší a jeho základní zavazadlový prostor narostl o 30 litrů na 640 litrů. Budoucí majitelé vozu jistě ocení i standardně dodávané elektrické ovládání zadní výklopné stěny s virtuálním pedálem a vyhřívaná vnější zpětná zrcátka s funkcí automatického stmívání u řidiče.

Interiér svou výbavou, prostorovým uspořádáním a barevným provedením, k němuž přispívá i nové ambientní LED osvětlení (na výběr je až 30 barev osvětlení), jistě uspokojí i tu nejnáročnější klientelu. Modulární přístrojová deska, uspořádaná v několika úrovních, je velice intuitivní a přehledná, navíc je vybavena 10" displejem špičkového infotainmentu Columbus, jehož součástí je navigace, web rádio a digitální asistentka Laura. Na přání si model

OCTAVIA SCOUT můžete vybavit novou komfortní třízónovou klimatizací Climatronic nebo již zmíněným head-up displejem, zobrazujícím na čelní sklo důležité provozní údaje, včetně aktuální rychlosti jízdy, navigačních instrukcí, dopravních značek a aktivovaných asistenčních systémů řidiče. Luxusní atmosféru interiéru navozuje i výběr příjemných měkčejších materiálů, různých dekoračních prvků a ozdobných lišt. Přední sedadla potažená látkou ThermoFlux a opatřená vyšitým logem SCOUT skvěle doplňuje dvouramenný kůží

potažený volant s vyhřívaným věncem a multifunkčním ovládním.

Nová ŠKODA OCTAVIA SCOUT si zcela jistě najde široký okruh zákazníků na domácím i zahraničním trhu. Má k tomu veškeré předpoklady: vyspělou techniku pohonu, atraktivní design, bohatou výbavu a v neposlední řadě i velmi dobré renomé, o které se zasloužily předchozí generace vozu. Stručně řečeno, jedná se o ideální lifestyleový automobil, s nímž můžete vyrazit na krátký výlet do hor či procestovat celou Evropu.

Nové modely OCTAVIA RS a OCTAVIA SCOUT se jistě prosadí i na nejnáročnějších západoevropských trzích



NOVÁ ŠKODA OCTAVIA

Moje volba



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



HEAD UP
DISPLEJ

VIRTUÁLNÍ
KOKPIT

NOVÁ GENERACE INFOTAINMENTU
s 10" obrazovkou a inovativní dotykovou lištou

125 ŠKODA AUTO
LET

novaoctavia.cz



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů ŠKODA OCTAVIA COMBI: 1,4-6,8 l/100 km, 31-156 g/km



skodacz



skodacz



skodacz



skodacr

NOVÉ MOŽNOSTI

Vývoj v oblasti komunikace a konektivity jde obrovským tempem kupředu. ŠKODA AUTO patří i v této oblasti k nejpokrokovějším automobilkám. Trvale jsou k internetu připojeny všechny hlavní modelové řady, které toto spojení se světem využívají ke zlepšení bezpečnosti i komfortu.

Změny, jimiž automobilový průmysl v posledních letech prochází, jsou enormní. Když odhlédneme od elektrifikace prostupující v různých podobách takřka všemi automobilovými segmenty, je možná ještě zásadnější celkovou proměnou skutečnost, že automobil již není na silnicích solitérem, ale postupně se stává nedílnou součástí celku. „Může“ za to trvalé připojení nových modelů k online světu, z nějž mohou čerpat, ale také do něj vkládat různé typy informací. Ty se následně využijí pro posílení bezpečnosti a prostřednictvím celé řady funkcí také ke zvýšení pohodlí.

S výjimkou specifického modelu CITIGO[®] iV jsou palubní systémy všech nových vozů ŠKODA připojeny k internetu elektronickou kartou eSIM. Připojení tedy probíhá datově prostřednictvím telefonních operátorů a vyznačuje se celoevropským pokrytím. Tento druh připojení se rozšiřuje od roku 2018, kdy je v EU povinnost mít ve výbavě nových vozů systém tísňového volání.

Protože v automobilech je zásadním atributem bezpečnost a současně i uživatelská přístupivost, nejsou vozy ŠKODA k internetu připojeny přímo, jako běžný chytrý telefon, ale jsou spojené zabezpečenou „linkou“ výhradně

se servery automobilky. Tím je kromě bezpečnosti zajištěna též optimalizace množství datového toku či možnost průběžného rozšiřování a zdokonalování funkcí. Samozřejmostí je možnost kompletního vypnutí všech online funkcí, s výjimkou těch, které jsou dané zákonem (v České republice například systém eCall).

ŠKODA CARE CONNECT

Služby využívající připojení k internetu přímo systémem vozu a navržené pro podporu řidiče jsou zahrnuté v souboru funkcí ŠKODA Care Connect. Kromě volání eCall mezi ně patří i při-

Prostřednictvím serverů automobilky se vůz stane součástí digitálního světa svého majitele.





Aplikace ŠKODA Connect se s konkrétním automobilem propojí pomocí zákaznického účtu majitele. K dispozici jsou různé informační funkce, ale také možnost některé služby ovládat.

mé spojení s Infolinkou ŠKODA, kde vyškolený pracovník v jazyku nastaveném v systému pomůže zodpovědět nejrůznější otázky související s vozidlem samotným a jeho funkcemi. Tuto službu lze vyvolat stiskem jediného tlačítka „i“ ve stropním modulu umístěného vedle ostatních tlačítek pro případ nouze.

Třetí součástí balíčku ŠKODA Care Connect je přímý přístup tlačítkem se symbolem klíče k asistenční službě v případě poruchy. Ještě před uskutečněním spojení vozidlo do centrály zašle důležité diagnostické údaje i polohu, takže následující konzultace se specialistou je jednodušší a účelnější. Tyto služby jsou po dobu 10 let od zakoupení vozu ŠKODA poskytovány zdarma.

KOMFORTNÍ A PRAKTICKÉ ONLINE FUNKCE

Na posílení komfortu během pobytu ve voze i mimo něj je navržena aplikace ŠKODA Connect. Ta v rámci jednoho zákaznického účtu propojuje automobil, chytrý telefon a cloudový prostor na serverech automobilky daného uživatele. Tím vzniká propojený a neustále aktualizovaný ekosystém. Aplikace ŠKODA Connect, která je pravidelně aktualizována, tak umožňuje například ovládat či kontrolovat různé funkce vozu, jako například jeho uzamčení nebo uzavření oken. V souvislosti s elektrickými a plug-in hybridními modely je velmi praktické také zobrazení aktuálního stavu nabití baterie či dojezd.

Zajímavou novinkou je v tomto ohledu možnost online personalizace. To znamená, že když si například v novém voze ŠKODA OCTAVIA nastavíte polohu sedadla, oblíbené stanice rádia, činnost klimatizace a další možnosti, všechny tyto údaje se uloží do vašeho účtu na serverech automobilky. Když pak ná-

sledně usednete do jiného vozu OCTAVIA a přihlásíte se do něj svým účtem, automobil všechna tato nastavení převezme.

Z důvodu velmi rychlého vývoje elektronických systémů v čele s chytrými telefony je praktickou funkcí nejnovější generace infotainmentových systémů ŠKODA možnost jejich vzdálené aktualizace prováděné „vzduchem“. Tím je zajištěna nejen dostupnost nejnovějších funkcí, ale také maximální bezpečnost.

BUDOUCNOST CESTOVÁNÍ

Propojení automobilu a serverů automobilky se využívá nejen pro získávání aktuálních informací o dopravní situaci, ale například také pro získávání důležitých informací o problémech na cestách od jiných vozů koncernu Volkswagen. Jakmile nějaký vůz připojený do sítě zjistí například námrazu na vozovce, odešle tuto informaci do centrály, kde se zpracuje a toto upozorně-

ní následně vyšle do systémů vozidel pohybujících se v okolí.

Budoucnost připojení automobilů k internetu ukazuje taktéž nedávno představené hlasové ovládání Laura využívající značný výpočetní výkon vzdálených serverů. Na nich dojde k rozpoznání hlasu a porozumění příkazu a následně jeho vyhledání, zpracování a zaslání zpět do vozu. Zdá se, že právě toto by mohla být jedna z cest, jimiž budeme automobily v budoucnu ovládat.



Více na www.skoda-auto.cz



Ve stropním modulu mají vozy ŠKODA integrovaná tlačítka tísňového volání eCall (červené), spojení s Infolinkou ŠKODA zajistí tlačítko „i“ a propojení s asistenční službou má na starosti tlačítko se symbolem klíče.

ELEKTRIZUJÍCÍ PRŮSMYK

Nenápadný průsmyk v hustých smrkových lesích nad francouzským Mentonem je posvátným místem všech fanoušků rally. Na jeho opěrných žulových zdech je tisíckrát popsána tenká hranice mezi úspěchem a zapomenutím. Vítejte na nejslavnější rychlostní zkoušce celého seriálu WRC, na Col de Turini.

M My si dnes atmosféru a báječné silnice okolí slavného průsmyku užijeme za volantem vozu ŠKODA SUPERB iV SPORTLINE. Systémový výkon 160 kW (218 k) a snížený, sportovně laděný podvozek se totiž na Col de Turini bezesporu hodí. Pojdme to ale vzít trochu zešíroka, protože tenhle kout Azurového pobřeží rozhodně stojí za podrobnější prozkoumání. Naši cestu na slavný průsmyk začneme v Nice. Projedeme se úseky, které znáte z bondovek, silnicí zbudovanou Napoleonem k dobytí Itálie či legendárním městským okruhem formule 1 v Monaku. Můžete klidně

projet křížem krážem celý svět, ale takhle zajímavou kombinací zážitků na 140 kilometrech nikde jinde nenajdete.

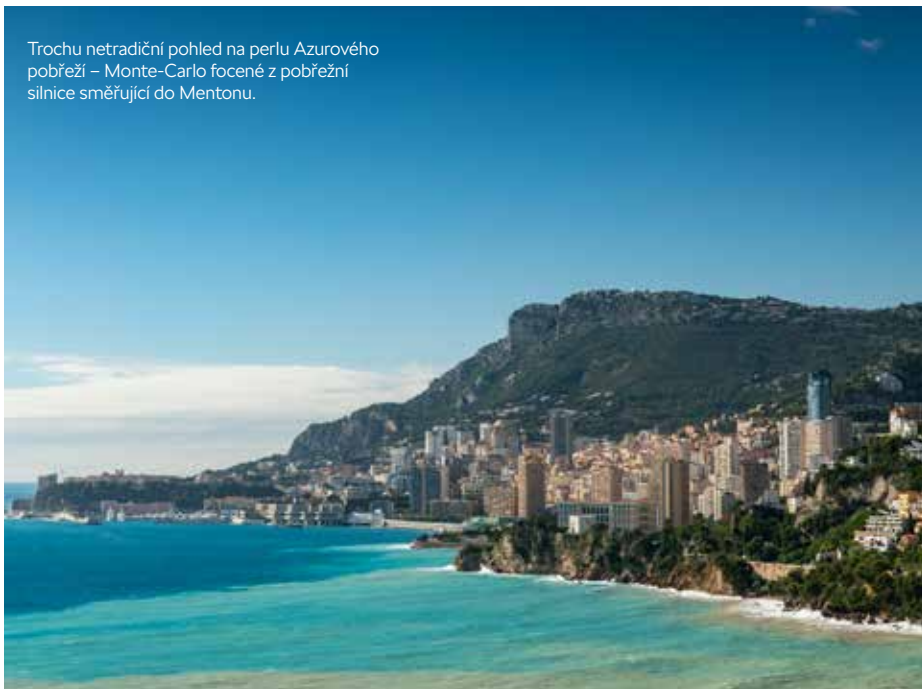
MEZI MONACKÝMI OBRUBNÍKY

V první části naší cesty vyměníme placenou dálnici A8 lemující celé Azurové pobřeží za klasičtější pobřežní silnici M2654 s názvem Grande Corniche. Při průjezdu Nice je velmi dobře značená, takže nezabloudíte. Její první část vás vede vysoko nad malebným poloostrovem Saint-Jean-Cap-Ferrat s honosnými vilami klasičtějšího stříhu, přes průsmyk Eze a po nádherných, poměrně řídko osídlených kopcích, o něž





Trochu netradiční pohled na perlu Azurového pobřeží – Monte-Carlo foceně z pobřežní silnice směřující do Mentonu.



se kdesi v hloubi třístí azurově modré moře. Silnice se příjemně klikatí a jistý podvozek nám dává jednoznačně najevo, že to dnes rozhodně bude zábavné svezení. Zhruba po 20 kilometrech projedete městečkem La Turbie, za nímž odbočíte doprava směrem k Monaku, a pak asi deseti serpentinami sjedete do města. Zhruba v polovině jízdy dolů se před vámi otevře známé panorama zátoky s výškovými budovami města. Tohle je jedna ze slavných cest, po nichž se proháněla kněžna Grace ve svých oblíbených kabrioletech.

Ve městě symbolizujícím světový luxus se samozřejmě sluší projet okruh formule 1. Začneme na náměstí Place du Casino. Za fontánou pak odbočíme první ulicí doprava do sjezdu ústího přes zatáčku Mirabeu do nej-

Cestou na Col de Turini si projedeme úseky, které znáte z bondovek, či okruh formule 1 v Monaku.

ostřejší šikany v šampionátu u Grand Hotelu. Okruhové červeno-bílé obrubníky vás tu nenechávají na pochybách, kdeže se to právě nacházíte. Mimochodem, je to tu opravdu těsné. Následují dvě pravé zatáčky pasáže Portier a tunel, za nímž už je přístav a šikana

u bazénu, ve které je busta slavného místního rodáka Louise Chirona. Za přístavem nás pravá zatáčka Rascasse se svou malou kavárničkou dovede až do cílové rovinky, na jejímž konci městský okruh opouštíme a podél moře pokračujeme po silnici D6007 směrem na Menton. Tento úsek jízdy hustě osídleným pobřežím absolvujeme v čistě elektrickém režimu a SUPERB iV v něm rozhodně umí překvapit. Elektromotor s výkonem 85 kW uděluje vozu velmi slušnou dynamiku i bez zapojení spalovacího motoru, takže rozjezdy na semaforech jsou velmi svižné a předjíždění pomalejších účastníků provozu je hračka.

ZAČÍNÁ STRMÉ STOUPÁNÍ ZA MENTONEM

Menton je poslední francouzské město na Azurovém pobřeží, připomínající svým umístěním v široké zátoky s pláží menší a komornější Nice. Uprostřed města odbočíte ostře vlevo na silnici č. D2566 směrem na Sospel, ležící přibližně v polovině cesty na Col de Turini. Už první úsek stoupání před Castillonem je fantastický. Je tu dobrý povrch se skvělou přilnavostí a skvělé kombinace rychlých zatáček i těsně utažených vracáků. Na výjezdech z nich se ke slovu dostává všech 218 koní výkonu a jasně se ukazuje, že hybridní pohon vás dokáže za volantem také pobavit. Spalovací motor s elektromotorem jsou totiž krásně hladce sladěny. Ve sportovním režimu dodává elektrická část pohonu čtyřválcí 1,4 TSI znatelnou porci síly, která však působí velmi přirozeně, ne skokově. Řidič tak má pocit, jako by motor měl větší turbodmychadlo s vyšším plnicím tlakem nebo motor o větším objemu.

Za Castillonem pokračujeme do Sospelu tunelem, za nímž následuje přibližně sedmikilometrové klesání až do města. Perfektní pří-



Starobylé město Sospel kdysi plnilo důležitou roli na poštovní cestě mezi Nice a Turínem. Dnes bývá startem nebo cílem rychlostní zkoušky přes Col.



Hned za Sospel se začíná silnice klikatit podél příkrých skal. SUPERB iV ale jistě drží stopu.



Druhá polovina slavné rychlostní zkoušky vede obvykle z vršku průsmyku na severozápad do La Bollène-Vésubie. I tady je silnice opravdu úchvatná!



Poslední úsek výjezdu na Col de Turini směrem od Mentonu je tvořen 8 ostrými vracečkami s poměrně rozbitým povrchem a nádhernými výhledy dolů do údolí.



Route de la Grand Corniche se klikatí v kopcích mezi Nice a Monakem. V pozadí vyhlášený luxusní resort Cap Ferrat s přístavem.

ležitost rekuperací trochu dobít baterii a připravit se tak na druhou polovinu cesty. V Sospelu odbočte vlevo a těšte se na pořádnou jízdu. Stále totiž zbývá více než 1000 výškových metrů na necelých 24 kilometrech!

KLIKATÉ FINÁLE

Za Sospel se vinou vyšší nadmořské výšky a drsnějších zim o dost zhorší povrch silnice, nicméně i ve sportovním režimu podvozku zůstává ŠKODA SUPERB iV pořád dostatečně komfortní. Podél strmých skal na levé straně se protáhneme k fantastickému úseku kousek před Moulinetem, kde jsou nádherné kamenné terasovité serpentiny, z nichž je krásný výhled do údolí anebo o „patro“ níž. Je to skvělý ateliér pro „focení“ aut.

Za Moulinetem se silnice opět mění. Úzke serpentiny jsou najednou zaříznuté pouze do vrstevnic svahů a okolní les se s přibývajícím výškou mění na jehličnatý. Rychlejší úseky střídají ostré 180stupňové zatáčky, což musí být při soutěžích, zvláště v místních proměnlivých povětrnostních podmínkách, náročné na správné brzdění. Mimochodem, stopy po závodních pneumatikách jsou vidět v každé zatáčce už od Sospelu. Před samotným vrcholem je ještě krásná kombinace osmi ostrých vraceček a svižnější kilometrový úsek s pár docela rychlými zatáčkami těsně před parkovištěm nahoře v průsmyku ve výšce 1607 metrů nad mořem. Samotný vrchol je tvořen třemi malými hotely s restauracemi a velkým parkovištěm, po kterém vždy projíždějí sou-

těžní auta podle toho, v jakém směru se rychlostní zkouška jede. Vystupujeme z auta a užíváme si magickou atmosféru podvečerního Col de Turini. Místa, kde posádky vedené pány Zapadlem a Blahnou v závěru 70. let učinily vítězstvím ve třídě 2 z vozu ŠKODA 130 RS legendu a kde si důležité úspěchy připsali i Freddy Loix s vozem ŠKODA FABIA S2000 či Jan Kopecký, Andreas Mikkelsen nebo Kalle Rovanperä za volanty mimořádně úspěšného speciálu ŠKODA FABIA R5.

DALŠÍ DVA VÝJEZDY JSOU MOŽNÁ JEŠTĚ LEPŠÍ

Přesně úhlopříčně od místa, kterým jsme na parkoviště vyjeli od Sospelu, ústí na vrchol Col de Turini ještě jedna cesta ze směru od La Bollène-Vésubie. Právě mezi Sospel a La Bollène se obvykle slavná rychlostní zkouška přes Col de Turini jede. Na druhé straně je lepší povrch, nádherné výhledy na hory francouzsko-italského pomezí a také pestřejší kombinace zatáček různých poloměrů. Naším posledním tipem je báječná klikatka do města

Lucéram. K ní se dostanete, když z parkoviště na vrcholu průsmyku odbočíte doprava na vesničku Peira Cava. Je to necelých 6 kilometrů mírného klesání po příjemně svižné silnici vedoucí po hřebenu masivu.

Kousek za vesnicí najdete odbočku vlevo na silnici D21 složenou ze šestnácti těsně za sebou poskládaných serpentín, které téměř všechny vidíte. Je to krásná komorní silnice vytesaná do skal se strmými srázy všude kolem, kde jen stěží někoho potkáte. Při obou sjezdech SUPERB iV ukazuje úspornou roli svého hybridního systému. Celé klesání absolvuje s vypnutým motorem a pracuje pouze v elektrickém režimu, čímž se spotřeba po náročném výjezdu dostává pod hranici sedmi litrů, a to je vzhledem k dynamice vozu skvělá výsledná hodnota. SUPERB iV nám nabídl parádní svezení v místě, jehož atmosféra působí nejen na fanoušky rallye a kde značka ŠKODA zanechala hlubokou stopu ověřenou mnoha sportovními úspěchy. Budete-li mít někdy cestu do Francie, tak Col de Turini rozhodně stojí za návštěvu.

Právě na Col de Turini potvrdili v roce 1977 posádky vedené Blahnou a Zapadlem vítězství ve třídě 2 a vytvořili z vozu ŠKODA 130 RS legendu.

HLEDÁNÍ KLÍČE KE ŠTĚSTÍ

Se zpěvákem **MIKOLASEM JOSEFEM** o hraní na ulici, hvězdném úspěchu v Eurovizi a o tom, proč nikdy neztrácet pokoru.

Začněme od konce, vaším posledním singlem je píseň Colorado, v níž vyjadřujete touhu po obyčejném životě v horách; už se vám popularita a pozornost fanoušků přejedla?

Pokud v životě hrajete dva roky na ulici a víte, jaké to je, když vás lidi bez zájmu jen mýjejí kolem, tak budete za pozornost fanoušků vděčný celý život. S jejich pozorností neměl můj problém nic společného. Byl pouze můj a můj vlastní.

Kde je vaše „Colorado“? Kam se uchylujete, když chcete mít od showbusinessu na chvíli pokoj?

Kde jste stoprocentně sám sebou?

To jsem dlouho zjišťoval. Není to ani tolik o místě, kam se vydáte, ale o tom, zda dokážete utišit, co se děje ve vaší hlavě, a skutečně vypnout. Častokrát se mi stávalo, že se mi o mých každodenních starostech už i zdálo a přes noc můj mozek vymýšlel, co s nimi a jak nejlépe postupovat. Ráno už jsem věděl, co mám dělat, ale měl jsem jen takový polospánek. Po pár letech už jsem musel resetovat celý systém.

Pokud byste měl upřímně reflektovat nejsilnější momenty své kariéry v dobrém i špatném slova smyslu, jaké okamžiky by to byly?

To je zvláštní, protože moment, který normálnímu člověku může připadat jako velký úspěch, ať už je to být nejstreamovanější, hrát před



50 tisíci lidmi nebo cestovat po světě každý druhý den někam jinam, moment štěstí, o kterém jste snili v hlavě, může být v realu naprosto obyčejný. Očekávat od budoucnosti příliš je toxické. Zato užívat si to, co děláte, bez pomýšlení na budoucnost je klíč ke štěstí.

Prý jste vyrůstal ve velmi prostých podmínkách, jaký jste byl malý kluk?

Ano a díky bohu. Pořád jsme se stěhovali, v jednom z míst, kam jsme se nastěhovali, dokonce byla na zemi hlína místo podlahy. Komfort je nepřítel produktivního života. A pokud nechcete uletět, měli byste si ho umět odepírat. Jako dítě jsem byl velmi hyperaktivní a prakticky se mě nešlo zbavit. Rodiče mě při-

vedli k hudbě a byl to svět, ve kterém mi bylo nejlíp.

Hudbě se věnujete od malička, jak je možné, že jste dostal na ZŠ z hudební výchovy čtyřku? Nebyla to nějaká osobní pomsta učitelky?

Z jedné hudební školy mě dokonce vyhodili. Jejich přístup k hudbě byl jak z pravěku. Nechci znát noty, nechci zpívat před třídou, když se stydím, chci dělat ve studiu beaty a hudbu vytvářet, ne ji po někom opakovat. Tenhle můj školní boj byl v mojí cestě vlastně dost formující a motivační. Chtěl jsem jim ukázat, jak špatně nás vedou, a to mi dodalo hodně síly...

Na jaké nástroje hrajete?

Od každého trochu, ale já jsem hlavně producent. Musím znát každý nástroj a hlavně vědět, jakou funkci má v celku. Nechci se učit už na víc nástrojů, ale spíš znát víc muzikantů, kteří mi budou schopni zahrát věci tak, jak je já slyším.

Od kdy jste byl přesvědčený, že chcete hrát a zpívat před publikem? Měl jste odjakživa sklony bavit lidi kolem sebe?

Možná když jsem byl menší, ale postupem času jsem se stal pravým opakem. Hlavně ať mě u toho nikdo nevidí a nehodnotí. Stresovalo mě to brutálně. V jeden moment jsem se rozhodl, že na sebe prostě budu přísný, a šel jsem se strachu z hraní před lidmi zbavit na ulici. To





Mikolas v roce 2019 na festivalu v Madridu.

mělo velký efekt. Tam jsem se vyhrál a dneska je to pro mě věc, na kterou se těším.

Co jste se při hraní na ulici dozvěděl sám o sobě?

Že to dokážu. Že si vydělám, že přežiju a že i ten nejhorší strach se dá překonat. Pomohlo mi to se sebevědomím.

Určitě jste taky díky tomu rychle dospěl, stal se nezávislým a schopným se lecčím prokousat. Vzpomenete na nějaké zásadní momenty z ulice?

Uff, těch bylo spousta. Pamatuju si všechny, poprvé, když mi holka hodila svoje číslo do futrálu, naposledy, co jsem hrál ve Vídni. Táta s mámou byli tak hodní a půjčili mi auto. Abych ušetřil, po hraní jsem v něm spal, většinou někde za městem u dálnice. Stal jsem se vyspělej-



Festival v Aténách v létě 2019 navštívilo 50 000 temperamentních fanoušků

Až budu mít koncert v Madison Square Garden, přijedu tam českým autem.

ším a měl jsem radost z toho, že si dokážu sám vydělat peníze tím, co mě baví, i když podmínky byly často brutální. Spousta ponížení, ale taky spousta pochval a dodání kuráže.

Jaký byl tenhle život „on the road“?

Každý pátek kolem třetí ráno jsem vyjel, o víkendů hrál, spal buď v autě nebo někde hodně



S vozem ŠKODA ENYAQ iV během jeho světové premiéry v Praze.

levně a pak jsem musel počkat do pondělí, dokud se ráno neotevřou banky, abych si mohl jít vyměnit drobné za papírové. A pak jsem zase jel zpátky. Do školy jsem chodil většinou tři dny v týdnu, což mi bylo úplně jedno. Takhle jsem žil. Nikomu jsem to taky neřikal, až když jsem s tím skončil, tak jsem to řekl pár učitelům a kamarádům.

Dnes jste skutečný evropský performer, zpíváte v angličtině i španělštině, usiloval jste o tohle vykročení za hranice vždycky? Učil jste se třeba jazyky s vidinou, že je v hudbě uplatníte a pomůže vám to rozšířit možnosti?

Ano, učil jsem se jazyky vlastně jen proto, abych v nich mohl později tvořit. Chtěl jsem vždycky ven, protože tam mě srdce táhne. Lepší vysvětlení pro to nemám.

Pojdme k Eurovizi, populární soutěži evropských talentů, které jste se zúčastnil v roce 2018. Jaké tam byly podmínky, vztahy, atmosféra?

No, to bylo všechno jinak, než si může člověk myslet. Vydal jsem singl Lie To Me bez myšlenek na Eurovizi. Dokonce jsem s ním vyšel ven až po deadline přihlášek. Ale na jedno z mých vystoupení se tenkrát přišli podívat dva takový fajn chlapíci z České televize a řekli, že kdybych to chtěl ještě zkusit, tak se mohu přihlásit do národního kola. Byl jsem ten ročník asi nejmíň známý, ale vyhrál jsem a jel. Podmínky na ESC byly skvělé, všichni přátelští a podporující jeden druhého. Jak jsme tím vším procházeli společně, tak nikomu nezbyla energie na nějaké hejtování a spíš jsme si pomáhali. Atmosféra se těžko popisuje. Přijdete jako kluk z ulice najednou před dav, který zná každý song nazpaměť, a cítíte se neporazitelně.

Co ve vaší kariéře tohle angažmá změnilo? Všimli si vás důležití producenti a vyhledávači talentů?

Od doby, co mě vybrali, jsem jel nonstop. A bylo to tvrdý, jak politický boj s labelama, tak vybrání týmu, a hlavně práce na tom udělat dobré vystoupení. Lie To Me tomu dalo druhý dech, lidem se ten song líbil a najednou jsem byl v evropských hitparádách. Díky nasbíraným číslům si mě pak všimlo hodně lidí a někteří z nich mě posunuli dál a dělám s nimi dodnes.

A co vám to dalo osobně?

Naučilo mě to, že za úspěchem není jenom dobrý song a mít kvalitní tracky je jen začátek práce.

A kdybyste si mohl zaspívat duet s kýmkoli z hudební historie, kdo by to byl?

Nevím, jestli duet, ale chtěl bych vidět, jak ve studiu pracují nebo pracovali třeba Prince, Jackson, ale taky Nirvana, Kanye West a všichni, co předběhli dobu. Chtěl bych vidět, jak si to organizovali, a taky jejich energii ve studiu.

Je vám teprve čtyřicet, máte za sebou velký úspěch na Eurovizi a přes neuvěřitelných 50 milionů streamů na Spotify, jak se z toho návalu popularity v tomhle věku nezbláznit?

Mám to štěstí, že jsem obklopený svojí rodinou a týmem kamarádů. Vždycky když si uletím a moc se zažeru do práce, tak mě někdo z nich probere.

Jaký teď žijete život? Odehrává se ve zkušebnách, nahrávacích studiích a koncertních pódiích, anebo jste někdy i úplně obyčejný kluk, co zajde na pivo nebo do kina s kamarády?

Konečně ho žiji tak, jak jsem chtěl a jak mi dělá radost. Ve studiu. Tam jsem se rozhodl trávit svůj čas a tam je mi nejlíp. A stávám se lepším a lepším a dělá mi to radost. Chci dělat jenom hudbu a tvořit. A dneska už na to mám konečně čas. Zní to asi vtipně, ale byly chvíle, kdy jsem hudbu dělal jen z pár procent svého času a musel dávat pozor na jiná odvětví toho, co jsem dělal, ať už to byl byznys nebo cokoliv jiného, co jsem dělat musel, ale vlastně moc nechtěl. Obyčejný jsem pořád a ano, dneska se socializuji mnohem víc než předtím.

Využil jste tuhle nečekanou koncertní pauzu způsobenou covidem-19 k tvorbě?

Ano, dělal jsem v tichosti už několik měsíců poté, co jsem se dal znovu do kupy. A mám nabit jako nikdy předtím. Cítím, jako by teprve teď užíval čas, jsem připravený jít ven. Změnil jsem se a hodně vyrostl. Jsem zvědavý, jaká bude reakce.

Podle toho, co říkáte, si dokážete jít za svým. Řekněte, jak vidíte sám sebe za deset let?

Jo, to jo (smích), někdy až moc, ale tenhle drive, se kterým jsem přišel na svět, je něco, co si drze střežím. A snad se mi to podaří i dál. Za prvé chci být člověk, který dělá to, co dělá, protože to miluje. Pak to chci dovést k perfekcionismu.

Patří do vašich představ o budoucnosti i rodina?



Mikolas s vokalisty z Jihoafrické republiky na vánoční tour v prosinci 2019.

Rodina je úplně něco jiného, než moje osobní ambice nebo cíle. Přestože vím, že na ni mám ještě dost času, je to něco, na co se nesmím těšit.

Děláme rozhovor pro automobilový magazín, jak jste na tom s řízením? Máte rád auta? A zpíváte si za volantem?

Většinu songů napíšu, když řídím. Jezdím v Superbu Laurin & Klement a nijak se netajím svojí spoluprací se ŠKODA AUTO. Vždycky jsem s nimi chtěl dělat. Vzhlížím k nim. Je to český brand, co to válkuje ve světě, je to, jako kdybych slyšel českého interpreta na vrcholu žebříčků. Stejně tak se cítím, když vidím jet škodovku po ulici v Londýně. Dodává mi to motivaci. Když to dokázali jiní Češi, dokážu to i já. A takových lidí je u nás málo. Chci být kolem nich, chci být součástí té energie. Až budu mít koncert v Madison Square Garden, přijedu tam českým autem.

Kdybyste se mohl vydat na měsíční cestu autem, kam by to bylo? A koho byste vzal s sebou?

Chtěl bych si projet Ameriku, samozřejmě. To chce hodně lidí a já nejsem výjimka. Chtěl bych si taky projet Nový Zéland nebo třeba Vietnam. Jel bych nejradši se svojí rodinou.

A kdybyste měl poradit někomu, komu se honí hlavou stejné sny jako vám v dětství, tedy stát se slavným zpěvákem, co byste mu dnes řekl?

Dělejte jenom jednu věc. Dělejte ji nejlíp, jak umíte, a všechno ostatní přijde na základě

toho. Dělejte ji, protože ji milujete, a ne protože doufáte, že vám přinese slávu. Slávy se vyvarujte a pokud přijde, otestujte vás. Dobré lidi poznejte rychle a ty špatné ještě rychleji. Ti nahore jsou nahore, protože vstali víckrát, než padli, buďte pokorní, zůstaňte přející a nikdy nepřestaňte vracet zpátky to, co vám bylo dáno.

MIKOLAS JOSEF (24)

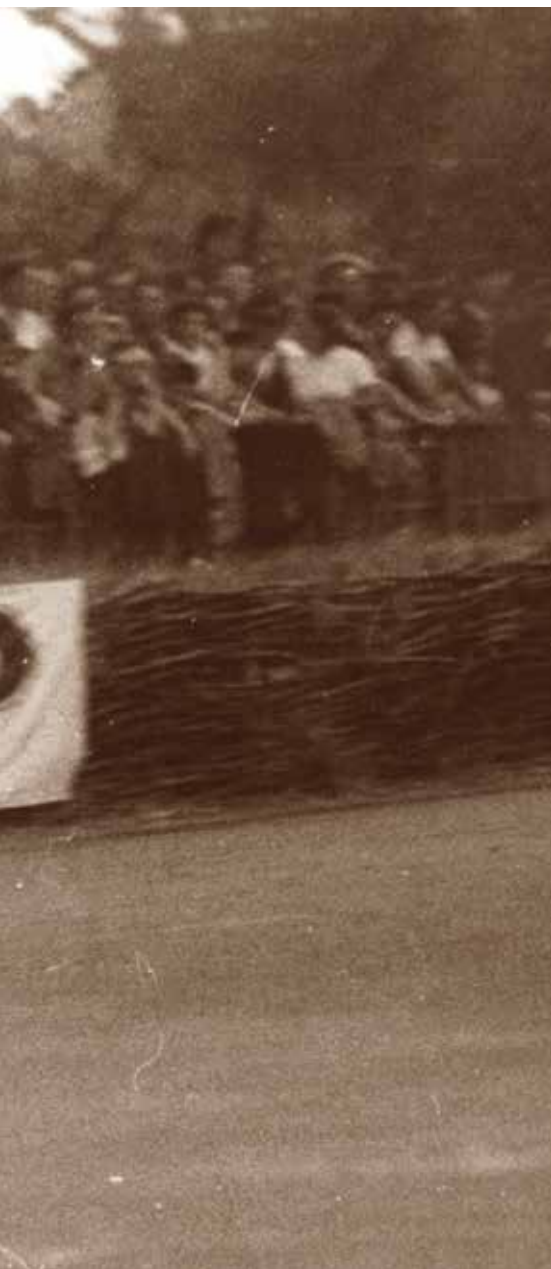


Zpěvák, hudebník, producent, režisér videoklipů, reprezentant Česka na Eurovision Song Contest 2018. Narodil se v Praze, odmalička se věnoval hudbě, od pěti let zpívá a hraje na kytaru, později přidal bicí a klavír. Vystudoval Anglické gymnázium v Praze, zpívá v angličtině a španělštině. V 17 letech obdržel ocenění od London Academy of Music and Dramatic Arts za sólové herectví, této profesi se však nechtěl věnovat. Během studia absolvoval řadu módních přehlídek a focení pro módní značky, jako například Diesel, Replay či Prada. Kariéru však ukončil, protože neshodl s praktikami v modelingovém světě. Živil se pouličním hraním v evropských městech (např. Oslo, Curych, Hamburk, Vídeň). V roce 2019 s rodinou založil vlastní nezávislou nahrávací společnost Vivienne Records. V hudbě debutoval v r. 2015 s písní Hands Bloody, o rok později přišly písně Free a Believe. Jeho singl Lie to Me následně dosáhl na Spotify 50 miliónů streamů.



ŠKODA SPORT V LE MANS 1950

Před 70 lety bojovala posádka Václav Bobek/Jaroslav Netušil s továrním speciálem ŠKODA Sport na trati legendárního vytrvalostního závodu 24 hodin Le Mans a nescházelo mnoho, aby zvítězila ve své objemové třídě.



První ročník proslulého vytrvalostního závodu 24 hodin Le Mans (24 Heures du Mans) se konal v roce 1923 na okruhu Circuit de la Sarthe poblíž stejnojmenného francouzského města a dodnes je považován za jeden z vrcholných podniků světového motoristického sportu. O vítězství v Le Mans bojovali vždy ti nejlepší jezdci a nejslavnější výrobci závodních vozů. V roce 1950 se tohoto klání zúčastnila i mladoboleslavská automobilka ŠKODA a její barvy tehdy hájila tovární posádka Václav Bobek/Jaroslav Netušil, která startovala s lehkým dvoumístným speciálem Sport v kategorii vozů s objemem motoru do 1100 cm³. Již samotný pohled do startovní listiny budil náležitý respekt. Ve společnosti značek Jaguar, Ferrari, Aston Martin, Talbot, Allard či Frazer-Nash sice nemohla posádka Škodovky pomýšlet na celkové vítězství, ovšem na druhé straně ve své objemové třídě a v celkové klasifikaci podle indexu výkonnosti nebyla úplně bez šance.

LE MANS CLASSIC

Od roku 2002 se na okruhu de la Sarthe pravidelně jednou za dva roky pořádají závody Le Mans Classic, vyřazené pro automobily, jež v Le Mans v minulosti startovaly a zároveň byly vyrobeny před rokem 1979. Vzhledem k náročnosti trati a délce závodu mohou za volant usednout pouze závodníci s platnou mezinárodní licencí FIA. Renovovaný vůz ŠKODA Sport ze soukromé české sbírky, autentický účastník Le Mans 1950, měl bojovat o přízeň tradičně velkého počtu diváků také v letošním 10. ročníku (2. až 5. 7.) a oslavit tak 70. výročí svého startu ve slavném závodě i 125. výročí položení základů české automobilky. V rámci opatření souvisejících s pandemií covidu-19 však byl závod historických vozidel pořadatelé zrušen, resp. přesunut na rok 2021.

Ale ještě než se vydáme na start slavné čtyřadvacetihodinovky v Le Mans, která se konala před 70 lety, podívejme se podrobněji na model ŠKODA Sport, pro který bychom dnes asi měli název závodní dvoumístný spider. Vůbec poprvé se tento automobil objevil na závodní dráze v roce 1949 v rámci mezinárodní Velké ceny Československa na Masarykově okruhu v Brně, a to hned ve dvou výkonových verzích s atmosférickým nebo kompresorovým motorem zdvihového objemu 1089 cm³, který konstrukčně vycházel ze sériového čtyřválcového OHV montovaného do prvního poválečného modelu ŠKODA 1101 „Tudor“. V přeplňované verzi tento motor disponoval výkonem 41 kW (56 k) a umožňoval vozu s celohliníkovou pontonovou karosérií dosahovat rychlosti 150 km/h.

Pro start v Le Mans 1950 zvolila ŠKODA slabší atmosférickou verzi vozu, kterou ovšem ještě musela přizpůsobit propozicím a technickým předpisům závodu, především použitím osmdesátioktanového paliva. Motor při



Titulní stránka oficiálního programu z Le Mans z roku 1950.



Nakládka vozu na cestu z Mladé Boleslavi do Francie. Cíl cesty naznačuje označení na plachtě přepravního vozu Équipe ŠKODA – 24 Heures du Mans.



Elegantní tovární vůz ŠKODA Sport se startovním číslem 44 doslova nadchl francouzské diváky. Velkou pozornost vzbuzoval nejen na trati, ale i v depu.

zvýšeném kompresním poměru 8,6:1 a s karburátorem Solex dával výkon 37 kW (50 k) při 5200 otáčkách za minutu. Hlavní díly pohonné jednotky – blok motoru, písty a hlava válců – musely být označeny speciálním razídkem. Rozvor automobilu byl pro zajištění větší směrové stability prodloužen na 2150 mm (+200 mm) a pro noční část závodu byly namontovány dva výkonné přidavné světlomety. Další novinkou pro Le Mans byly měsíčkové otvory na přídi pro přívod chladicího vzduchu k bubnovým brzdám přední nápravy. Celková hmotnost vozu se zvětšila z původních 600 na 700 kilogramů, o metrák „nadváhy“ se zasloužila především povinná výbava náhradních dílů a nářadí, neboť podle propozic závodu musela posádka při zastávce v depu (boxu) používat pouze nářadí a díly umístěné ve voze.

NA TRATI

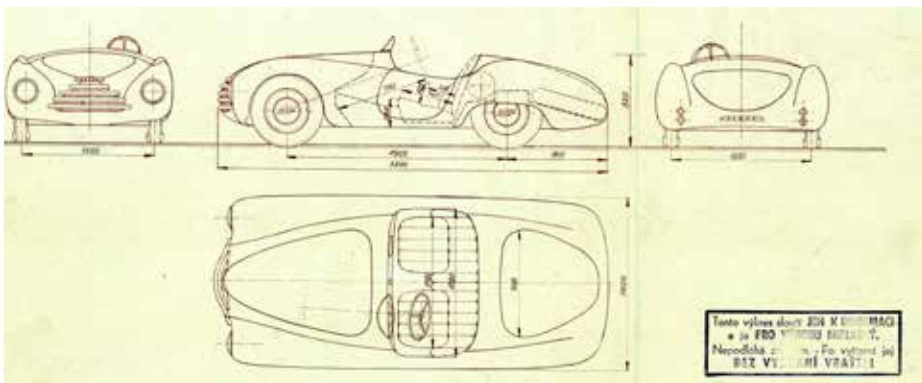
V den závodu, 25. 6. 1950, se kolem 13,65 kilometru dlouhého okruhu de la Sarthe sešlo téměř 300 000 diváků. Startovalo se tradičně ve čtyři hodiny odpoledne klasickým sprintem jezdců přes závodní dráhu ke svým vozům (tento způsob startu přetrvával v Le Mans až do roku 1970). Již od prvních hodin se mezi 60 posádkami rozpoutal litý boj o vedení a naše dvojice Václav Bobek/Jaroslav Netušil si v něm vůbec nevedla špatně. Po třech hodinách byla na sedmáctém místě v celkové klasifikaci podle indexu výkonnosti a s přibývajícimi hodinami závodu se dostávala stále výš a výš. Po skvělé jízdě v noci se nad ránem probojovala až na páté místo, ovšem po 13 hodinách jízdy s průměrnou rychlostí 126 km/h, ve 115. kole závodu, vyřadila vůz ŠKODA Sport v podstatě

drobná, ale v podmínkách závodu zásadní technická závada – prasklá pojistka ojnicního čepu. Oprava na místě bohužel nebyla možná. Zklamání mladoboleslavského týmu bylo obrovské, což ostatně vyplývá i z cestovní zprávy, kterou po návratu z Le Mans vypracoval jeden z členů výpravy, Jaroslav Horák: „Teprve po prohlídce motoru bylo zjištěno, že za defekt může prasklý pojišťovací kroužek pístního čepu – malé součásti kupované externě, která je jen zcela nepatrně namáhána. Od té pojistky došlo pak sekundárně k defektu pístu a ojnice. Defekt pojišťovacího kroužku pak byl způsoben zřejmě nějakou skrytou vadou materiálu. Proto tím více litujeme, že nás taková drobnost připravila o naprostý úspěch, neboť po třinácti hodinách jízdy se již ani rozhlas netajil tím, že škodovka má velkou naději na vítězství... Nakonec bych zdůraznil a doporučoval, aby v roce 1951 byly na závod do Le Mans vyslány alespoň dva vozy, jeden, aby spolehlivě zvládl výdrž jízdy 24 hodin, a druhý, aby pokud možno dosáhl co největší rychlosti.“

K dalšímu startu vozů ŠKODA v Le Mans ovšem již nedošlo a velkou měrou se na tom podílela i tehdejší vyhrocená politická situace. V tentýž den, kdy stál vůz ŠKODA Sport na startu v Le Mans, totiž vypukla korejská válka – první vážný konflikt studené války.

ZA VOLANTEM

Zcela unikátní a citlivě zrestaurovaný vůz ŠKODA Sport si nedávno na alpských silnicích vyzkoušel bývalý jezdec formule 1 a dvojnásobný vítěz Le Mans (1986 a 1987 s vozem Porsche 962 C) Hans-Joachim Stuck. Automobil byl očividně nadšen a po jízdě se podělil o první dojmy. „Řídit tohle auto je velká radost, je skutečně fantastické. Zadní částí těla, což je nejdůležitější senzor závodního pilota, opravdu cítíte, jak pracuje řízení i odpružení vozu, a přesně víte, jak auto reaguje. Brzdy, ty zcela bezpochyby předběhly svou dobu.“ Hans-Joachim Stuck rovněž ocenil odvahy a umění tehdejších továrních jezdců týmu ŠKODA. „Tehdejší závodníci byli opravdoví hrdinové. Řídili tato auta bez posilovače řízení, posilovače brzd, elektroniky, telemetrie, ABS či rádiového spojení s boxy. Když se něco porouchalo, museli si motor či pneumatiky na trati opravit sami. Byli skutečně skvělí.“



Třípohledový náčrtek vozu ŠKODA Sport v jeho původní podobě z podzimu roku 1949. Za konstrukci vozu byl tehdy zodpovědný ing. Josef Velebný.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

NOVÁ ŠKODA OCTAVIA COMBI RS iV

Rychle i bezpečně. Moje volba



iV

Kdo říkal, že nejde spojit zálibu v dynamické jízdě s ohleduplností k životnímu prostředí? Nový model ŠKODA OCTAVIA COMBI RS iV s plug-in hybridním pohonem potěší každého sportovního řidiče. Uvidíte, kombinovaný výkon 245 koní zrychlí tep dokonale i vám. Sevřete volant a projedte bezpečně každou zatáčku naplno. Ve městě si pak užijte tichou elektrojízdou s nulovými emisemi. Rodinu samozřejmě vezmete s sebou. Místa má nová ŠKODA OCTAVIA COMBI RS iV víc než dost.

novaoctavia.cz



ŠKODA OCTAVIA COMBI RS iV, emise CO₂:
34 g/km; spotřeba: 1,5 l/100 km.



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



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



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



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

NOVÉ VÝZVY

Stejně jako pro celý celý závodní svět, tak i pro ŠKODA Motorsport je sezona 2020 mimořádně obtížná. Mladoboleslavský soutěžní tým letos reaguje na úplně nové výzvy směrem ke svým fanouškům, rozsáhlému zákaznickému programu i na poli domácího šampionátu.

Globální pandemie viru COVID-19 udělala po necelých třech podnicích mistrovství světa čáru přes rozpočet celému rallyovému světu. Omezení volného pohybu a cestování na pár měsíců vysvlékly jezdce ze závodních kombinéz a soutěžní speciály se tak na nějaký čas nemohly postavit na startovní pole.

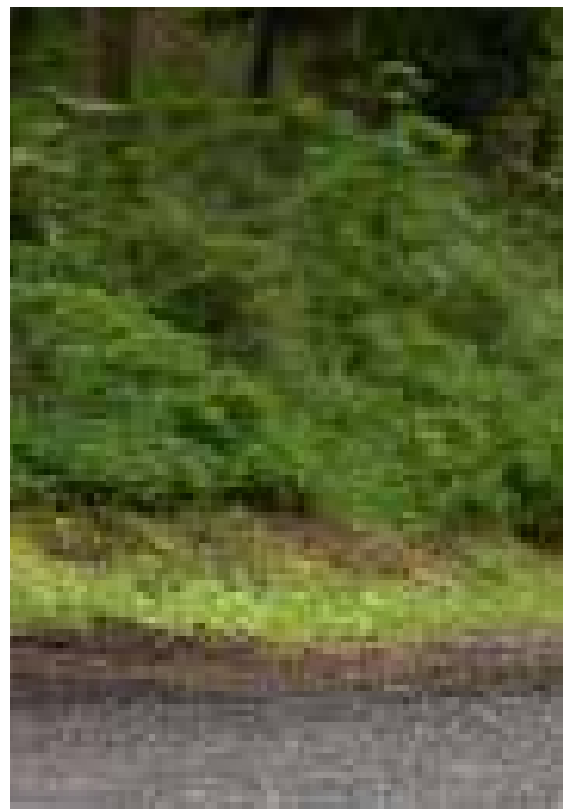
V druhé polovině června se svět začal pomalu vracet do zaběhnutých kolejí a tovární tým ŠKODA Motorsport se začal připravovat na SONAX Mistrovství České republiky v rally. Nejprve bylo oficiálně ohlášeno nové složení posádky pro sezonu 2020. Vedle sedminásobného mistra ČR Jana Kopeckého usedl Jan Hloušek. Jan je úspěšný spolujezdec s řadou zkušeností nejen z českých, ale také evropských rychlostních zkoušek. Kopecký s Hlouškem si spolupráci vyzkoušeli už loni na dvou podnicích mistrovství světa ve Španělsku a Walesu a rozumějí si zejména svým pečlivým profesionálním přístupem k rallye. Po odmlce se posádky posadily za volant při MOGUL Test-rally Sosnová, kterou připravili organizátoři Rally Bohemia na autodromu v Sosnové. Komorní podnik se třemi rychlostními zkouškami o celkové délce 30 kilometrů sloužil právě k opětovnému připomenutí soutěžního tempa. V Sosnové navíc panovalo velmi proměnlivé počasí, což tým využil k testování

nových typů pneumatik do mokra. Také organizátoři dalších podniků Rally Bohemia, KOVAX ValMez Rally i INVELT Rally Pačejov, odvedli skvělou práci a s respektem ke stále platícím omezením uspořádali obě soutěže na velmi vysoké úrovni. Pochvalu si zaslouží samozřejmě také fanoušci, kteří zodpovědně dbali zprísňených bezpečnostních opatření a vzali si je za své.

PODPORA ZÁKAZNÍKŮ

Důležitou odpovědností týmu je také neustálé vylepšování soutěžního vozu. ŠKODA FABIA Rally2 a Rally2 evo jsou s více než 360 prodanými kusy světově nejrozšířenějšími a nejspěšnějšími rallyovými vozy své skupiny, což představuje obrovský závazek pro celý tým ŠKODA Motorsport. Zákaznické týmy po celém světě očekávají, že jejich vozy budou na tratích rychlostních zkoušek neustále konkurenceschopné, a k tomu je nutné mít průběžnou podporu ze strany ŠKODA Motorsport. Vývojový tým se špičkovými jezdci za volantem tak neustále testuje nové komponenty, a tím vylepšuje vůz.

Zákaznické oddělení pak zajišťuje nejen okamžitou dostupnost dílů pro desítky závodních vozů, ale poskytuje i mnoho dalších služeb, mezi které například patří technické poradenství či poskytnutí car engineer na rallye.



Rally Bohemia stále zůstává domácí soutěží týmu ŠKODA Motorsport. Vyhlášení výsledků soutěže totiž každoročně probíhá v Mladé Boleslavi.



Na Rally Bohemia si tradičně přijdou na své i fanoušci historických vozů. Tato ŠKODA 130 RS vypadala opravdu nádherně.



Improvizované podmínky šotolinového testovacího dne kdesi v polských lesích, kde tým najíždí cenné kilometry.



Martina v současné době jezdí vozem ŠKODA KODIAQ, na němž oceňuje především prostornost, komfort a kvalitní jízdní vlastnosti.



Jan Kopecký před jízdou Martině Sáblíkové vysvětloval specifika ovládání soutěžního speciálu.

MISTROVSKÉ TAXI

Jan Kopecký, tovární pilot ŠKODA Motorsport, svezl v rámci testů mistryni světa a olympijskou vítězku v rychlobruslení Martinu Sáblíkovou. Soutěžní speciál ŠKODA FABIA Rally2 evo byla docela jiná zkušenost než Martiny sponzorská ŠKODA KODIAQ...

Ačkoliv v jejich sportech rozhodují stopky a rychlost, je třeba dokonalá fyzická i psychická příprava a oba jsou ve svých disciplínách mistry světa, ve skutečnosti nelze rallye a rychlobruslení přímo srovnávat. Na druhou stranu, proč to nezkusit. Martina Sáblíková je jedním ze sportovních ambasadorů automobilky ŠKODA AUTO. Jejím potřebám z modelového portfolia ŠKODA nejvíce vyhovuje typ KODIAQ, o němž řekla: „O mně se ví, že mám auta hodně ráda, a čím jsem starší, tím víc dbám na svoje pohodlí při cestách, protože toho během přípravy a sezóny nacestuji opravdu hodně. KODIAQ je maximálně pohodlný a prostorný, možná se to nezdá, ale musím s sebou vozit opravdu hodně věcí. Kromě toho se mi KODIAQ hodně líbí i designově.“

Vzájemná spolupráce Martiny a ŠKODA AUTO je ale mnohem hlubší než jen poskyt-

nutí vozu. Mistryně světa a olympijská vítězka v rychlobruslení českou značku reprezentuje v zahraničí a současně je k vidění na mnoha různých akcích souvisejících s mladoboleslavskou automobilkou.

V rámci testování v Motorlandu Bělá mohla Martina Sáblíková strávit několik hodin v přítomnosti týmu ŠKODA Motorsport. Jako milovnice automobilů je využila na maximum. Průvodcem jí byl Jan Kopecký, několikanásobný mistr České republiky, mistr světa v kategorii WRC2 z roku 2018 a současně muž, jenž se velkou měrou podílel na vývoji soutěžního speciálu ŠKODA FABIA Rally2 evo. Martinu zajímaly rozdíly v technice i ovládní mezi soutěžním a sériovým vozem. Mohla také usednout za volant a doslova si tento speciál osahat a prohlédnout.

Pak už ale přišel čas na hlavní část programu, kterou byla taxi jízda na sedadle spolu-

jezdce vedle českého mistra světa. Soutěžní ŠKODA FABIA Rally2 evo s přeplňovaným motorem o výkonu více než 280 koní, sekvenční převodovkou a pohonem všech kol ve zkušených rukách Martinu ohromila od prvních metrů. Jedna věc je samotné zrychlení opírající se o závodní pneumatiky, ale druhá potom rychlý průjezd zatáčkovitou sekcí testovacího okruhu, kde soutěžní speciál dokáže ukázat veškerý svůj potenciál. Svezení okořeněné několika průjezdy ostrých vraceček smykem bylo pro Martinu nezapomenutelným zážitkem.

Ten asi nejlépe popsala na svém Facebooku: „WOW wohohouuuuu 🤔❤️👍 RALLYE Nezapomenutelný zážitek!!! Není nad to jezdit s profíkem 🤔👍 Jan Kopecký jezdí s takovou lehkostí a přehledem, nicméně dravě, rychle, bezpečně. Úsměv, který mi dnes nikdo neodpáře 😊 Díky moc!“



SE SPORTOVNÍMI GENY



Unikátní projekt Středního odborného učiliště strojírenského ŠKODA AUTO nezastavila ani jarní omezení. Sedmým vozem, který navrhli a postavili jeho žáci, je spider SLAVIA.

Už posedmé se studenti Středního odborného učiliště ŠKODA AUTO pustili do návrhu a stavby automobilu podle svých představ. Pět žáků a 26 žáků si tentokrát jako základ zvolilo model SCALA. Kompaktní hatchback proměnili ve sportovní spider. Jako připomínku prvních jízdních kol, která Václav Laurin a Václav Klement ve svém v roce 1895 založeném podniku v Mladé Boleslavi vyráběli, jej nazvali SLAVIA. Od prvních návrhů designu přes výkresy až po stavbu vozu uskutečnili žáci všechny pracovní kroky sami s podporou svých pedagogů. Velkou pomocí pro ně při tom byly rady odborníků ze společnosti ŠKODA AUTO z oblastí designu, výroby a technického vývoje. Alois Kauer, který je od února 2020 vedoucím ŠKODA Akademie,

říká: „Žákovský vůz je stěžejním projektem každého ročníku Středního odborného učiliště ŠKODA AUTO. V tomto již sedmém ročníku naši žáci při plánování, přípravě konstrukce a výrobě dokládají vysoký standard vzdělání v naší společnosti.“

Proměna pětidveřového hatchbacku v otevřený dvoudveřový spider si vyžádala velké změny karoserie. Některé její části žáci nově zkonstruovali a jiné upravili. Zesílili podlahu, odstranili střechu a zavařili zadní dveře. Pro optimalizaci obtékání vzduchu nad zadní částí vozu navrhli speciální kryt, který je za každým sedadlem kapkovitě vyklenutý a plynule přechází do nově navrženého víka zavazadlového prostoru. Zážehový motor 1,5 TSI/110 kW (150 k) spojený se sedmistupňovou převodovkou DSG poskytuje vozu velmi dobrou dynamiku.

Přední a zadní náprava pocházejí ze sériového modelu SCALA, totéž platí o řízení, kompletní elektronice a asistenčních systémech.

Za mimořádný lesk vděčí bílému laku v odstínu Crystal Blue, který kontrastuje s černými doplňky na předním a zadním nárazníku a na prazích. Bílý hi-tech lak je složený ze tří vrstev a má namodralý perleťový efekt podkreslený neonově modrými akcenty na liniích karoserie, masce chladiče a logu značky ŠKODA na přední kapotě. Sportovní vzhled vozu podtrhují 20" litá kola z modelu KODIAQ RS a rozměrné brzdové kotouče z modelu OCTAVIA RS. V interiéru jsou sportovní sedadla značky Sparco se čtyřbodovými bezpečnostními pásy. V černé dělicí stěně za sedadly jsou zabudovány dva basové reproduktory. Do zavazadlového prostoru lze uložit dva elektrické skútry ŠKODA.



Elegantně řešená zad vózu je zakončena výrazným aerodynamickým spoilerem. Vzorem pro stavbu spideru SLAVIA se stal prototyp závodního vozu ŠKODA 1100 OHC.



Instalace Pearl Curtain
od společnosti Preciosa Lighting.

LESK ČESKÉHO KŘIŠTÁLU

Jsou z něj vyrobeny překrásné lustry ve Versailles i v římské, milánské nebo bruselské opeře, zdobí nejluxusnější hotely, interiéry sídel nejvýznamnějších politiků a byznysmenů planety, ale i úplně běžné domácnosti. Český křišťál je fenomén, na který můžeme být právem hrdí.

Stejně jako české pivo, Smetanova Má vlast anebo panorama Hradčan může být i český křišťál považován za jeden ze symbolů české kultury. Cizinci si z Česka odvázejí tradiční broušený křišťál jako suvenýr, do zahraničí dnes míří i přes 90 procent tuzemské produkce užitkového skla, jako je nápojové a kuchyňské sklo, svítidla, zrcadla i dekorativní designové objekty. Výrobci křišťálu jako Moser, Preciosa, Rückl, Crystal Bohemia či Crystalex navazují na mnohasetletou tradici a špičkovou řemeslnou práci, ale také se nebojí ke spolupráci oslovit současné designéry a mladé talenty. Díky tomu i dnes sklízí ve světě ocenění a daří se jim získávat lukrativní zakázky.

Například designová luxusní svítidla od Preciosy zdobí honosné paláce na Středním východě, v dubajském hotelu Sheraton Dubai Mall visí monumentální světelná instalace z českého křišťálu, vážící přes 1700 kilogramů, české křišťálové lustry osvětlují i nejluxusnější světové jachty. Broušené vázy, misky a další dekorativní předměty z křišťálu také patří k nejčastějším darům, které si od nás odvázejí oficiální státní návštěvy.

PIL Z NĚJ I KAREL IV.

Co to vlastně znamená křišťál? V tuzemském pojetí jde o vysoce kvalitní průsvitné sklo v čiré nebo i barevné podobě. V západních zemích pojem křišťál označuje sklo obsahující olovo, které se do skla přidává pro zlepšení jeho optických kvalit. Samotné slovo křišťál pochází ze staré řečtiny (crystal = led). Ve sklářství o křišťálu hovoříme od konce 17. století, kdy se podařilo ze skla odstranit zelený nádech, který při

výrobě způsoboval oxid železa v píscích. Na našem území se sklo objevuje odnepaměti, historické nálezy prokázaly zpracování skla už v období Keltů, tedy před dvěma tisíci lety. První písemné zmínky pak pocházejí z 60. let desátého století.

Rozvoji sklářství v historii nahrával dostatek přírodních surovin i poloha české kotliny v srdci Evropy – v hustě zalesněné oblasti byl dostatek bukového dřeva, písků, křemene, vápence i vody a jedinečná poloha poskytovala sklářům vynikající podmínky. Počátky průmys-



Součástí spolupráce ŠKODA AUTO a závodu Tour de France je také dodání trofejí pro vítěze. Tuto z roku 2019 navrhla a vyrobila česká společnost Lasvit.

slové sklářské výroby spadají do období středověku, přelomu 13. a 14. století, kdy u nás začaly vznikat první sklárny. Ty se začaly stavět v příhraničních oblastech Krušných, Jizerských a Lužických hor, Krkonoš, Šumavy, Vysočiny i na Moravě. Od poloviny 14. století nejstarší české sklárny tavily téměř čiré sklo draselnovápenatého původu a vytvářely z něj číše, poháry a kostelní okna (později obohacená o malby), mimo jiné i pro krále Karla IV., který pověřil tuzemské dílny výrobou vitráží pro Pražský hrad.

Protože si skláři v hutích vedle oficiálních zakázek vyráběli i skleněné nádoby pro domácnost, snažili se majitelé hutí jejich dovedností využít. Působivé poháry vysokého flétnovitého tvaru s přílepy z nazelenalého gotického skla jsou k vidění v muzeích. Do dnešních dnů můžeme obdivovat také řadu gotických vitráží v katedrálách, kostelích, kaplích a šlechtických palácích. Během středověku význam českého skla celoevropsky rostl. V 16. století bylo na území Čech doloženo nejméně 34 sklářských hutí, do země přicházeli umělci z celé Evropy, aby se výrobní postupy naučili.

Císař Rudolf II. vybavoval výrobky tuzemských sklářů aristokratické interiéry i církevní stavby, a to nejen na našem území, zval do Čech řadu významných umělců a učenců, kteří s vlastnostmi skla experimentovali, dvě dynastie sklářských hutníků dokonce povýšil do šlechtického stavu. Během vlády tohoto habsburského panovníka také docházelo k významnějším pokusům v oblasti rytí skla, což značně ovlivnilo pozdější českou barokní produkci. Na dvoře Rudolfa II. působil talentova-



Při výrobě skleněných produktů je stále základem ruční práce opírající se o dokonale zvládnuté řemeslo.

Foto: Lasyt

ný rytec Caspar Lehmann, který položil základy pozdější české tradice rytí do skla.

ZASTÍNIT BENÁČANY

Křišťál se sice začal vyrábět ze zcela čirého skla v italském Muranu v 16. století, ale kvůli chemickému složení byl málo tvrdý, což neumožňovalo rytí nebo broušení. Tento nedostatek se podařilo překonat českým sklářům, kteří v 70. letech 17. století zdokonalili technologii výroby. Sklo, pro které se později vžilo označení český křišťál, bylo vynalezeno v Müllerově sklárně na Šumavě. Jednalo se o dokonale čiré draselnovápenaté sklo, ideální pro rytí a broušení. Kromě ornamentálních nebo figurálních rytin se křišťál často zdobil i ručním malováním. Podobný druh skla neměl ve světě obdoby a jeho věhlas se i díky aktivním obchodníkům rychle rozšířil do zahraničí.

Počátkem 18. století byl český křišťál tak žádaný, že začal z trhu vytlačovat do té doby dominující benátské výrobce. Benáťané pak začali přicházet s výrobky, které začaly české sklo napodobovat. Vrchol popularity zažil český křišťál mezi 20. a 40. léty 18. století. V tomto období neměly české produkty na trhu s luxusním nápojovým sklem konkurenci, a kromě sklenic byly velmi oblíbené i lustry nebo zrcadla. Český křišťál dlouhodobě určoval vývoj celého sklářského průmyslu, perfektně se střelil do vkusu barokní společnosti a disponoval vysokou kvalitou zpracování a materiálu. Ozdobné broušení a rytiny oslovily tehdejší šlechtu i majetnější měšťanské vrstvy.

Sklo, pro které se později vžilo označení český křišťál, bylo vynalezeno v Müllerově sklárně na Šumavě.

České ověškové lustry měly v Evropě takový věhlas, že se staly ozdobou například francouzského zámku Versailles. Od druhé poloviny 18. století ale začal význam českého křišťálu upadat. Evropou se převalilo několik válek, zbídačená země se potýkala s nedostupností drahých surovin, roli sehrály i nové módní vlny. Rokokový styl ani empír českému křišťálu nepřály, daleko lépe se těmto trendům dokázali přizpůsobit irští a angličtí skláři. Řada skláren byla nucena ukončit výrobu, jiné začaly napodobovat dobové trendy. Výrobci českého křišťálu se přeorientovali na luxusnější a dražší produkty, především nákladné lust-



Skleněná alej v dubajském hotelu The Mandarin Oriental Jumeira od společnosti Preciosa Lighting.

Významní výrobci křišťálu spolupracují s designéry, kteří se nebojí experimentovat s tradičními řemeslnými postupy.

ry. K odborným sklářským školám v Kamenickém Šenově a Novém Boru, založeným v roce 1856, přibyla v roce 1920 první česká sklářská škola v Železném Brodě a zasloužila se o vznik dalšího významného střediska výtvarného vývoje a výroby dekorativního i užitkového skla v Čechách.

VZESTUPY I PÁDY

Zájem o české sklo se částečně navrátil s biedermeierem a především ornamentální secesí. V roce 1900 byli čeští skláři početně zastoupeni na Světové výstavě v Paříži, kde sklárna z Klášterského Mlýna získala nejvyšší ocenění – Velkou cenu (Grand Prix). Vynikající úroveň měly také výrobky z Harrachovy sklárny v Novém Světě, Moserovy sklárny v Karlových Varech i odjinud. Slibně nastartovaný trh ale zmrazil první světová válka, řada sklářů byla odvedena na frontu, nastal nedostatek surovin, byl znemožněn vývoz do zahraničí a mnoho skláren krizi nepřežilo. Jedním z mála podniků k výrobě byly vojenské zakázky na sklo pro válečnou techniku.

Po krátkém nadechnutí a obnovení obchodních kontaktů ve 20. a 30. letech českou sklářskou výrobu opět zastavila válka. Ztráta pohraničí v roce 1938 tradiční sklářské oblasti rozdělila. Čeští skláři prchali do vnitrozemí a do pohraničí přicházely německé sklářské firmy orientované na vojenskou výrobu. Okupace znamenala omezení výroby luxusního skla. Podporu získávaly pouze ty firmy, které se podílely na vojenské výrobě, a na konci války byla velká většina skláren mimo provoz. Po válce komunistický režim sklárny zestátnil a slučoval je do větších celků. Po počátečním oslabení se ale českému sklu znovu podařilo dostat se na výsluní.



Foto: Preciosa

Fenomenální úspěch zaznamenala československá účast na výstavě EXPO 58, kde svou tvorbu představily sklářské osobnosti spjaté s Vysokou školou uměleckoprůmyslovou v Praze, jako byli René Roubíček, Jan Kotík, Josef Kaplický, Stanislav Libenský s Jaroslavou Brychtovou a další. Jejich originální díla opět probudila celosvětový zájem o české sklo. Pro stát se stal export skla důležitým zdrojem příjmů, vývoz byl sjednocený pod značkou Skloexport. V oblasti centrálně plánované průmyslové výroby pod taktovkou KSČ ale nastalo zavádění plně automatizované výroby, trh zaplnily standardizované výrobky bez uměleckých ambicí a tradiční ruční výroba ztratila konkurenceschopnost.

V 80. letech se projevila stagnace sklářského oboru. Po roce 1989 došlo k rozsáhlým restitucím, privatizaci a proměně vlastnické struktury, velké státní podniky se přeměnily na nové, více či méně úspěšné firmy. Řadě z nich se ovšem podařilo dosáhnout evropského i světového významu. A přestože dnes největší objem sklářské výroby v Česku před-



Instalace společnosti Lasvit v hotelu Imperial Palace na ostrově Saipan.

stavuje ploché sklo pro stavebnictví a dopravu a obalové sklo pro potravinářství a chemický průmysl, stále se daří i výrobě luxusního broušeného skla a svítidel. Významní výrobci křišťálu spolupracují s vynikajícími designéry mladé generace, kteří se nebojí experimentovat s tradičními řemeslnými postupy. Ty nejlepší pravidelně oceňují prestižní designérské soutěže jako je Stanislav Libenský Award anebo Czech Grand Design. Talentovaní čeští designéři tak každoročně dokládají, že české sklo má Česku i světu stále co nabídnout.

KRYSTALICKÝ DESIGN AUTOMOBILŮ ŠKODA

Originální designový styl automobilů ŠKODA v sobě obsahuje řešení připomínající prvky českého křišťálu. Krystalické prvky se objevují na plochách předních světlometů z čirého skla či na koncových ostře tvarovaných světlech. V roce 2015 ŠKODA AUTO vzdala hold českému křišťálu ve své designérské studii ŠKODA Superb Black Crystal. Oddělení ŠKODA Design se spojilo s renomovanou českou sklárnou Preciosa, která na jednotlivé křišťálové prvky aplikovala řemeslně náročné postupy. Designovou lahůdkou bylo ruční zdobení disků kol technologií StarDust, která byla využita například při tvorbě trofejí ŠKODA AUTO pro vítěze Tour de France.





ELEKTRICKÁ TOUR

ŠKODA AUTO je letos již po sedmnácté oficiálním hlavním partnerem Tour de France a červeným ředitelským vozem nejslavnějšího světového cyklistického závodu světa je vůbec poprvé elektromobil – nová ŠKODA ENYAQ iV.

Již den po své světové premiéře se nová ŠKODA ENYAQ iV postavila do čela pelotonu věhlasné Tour de France. Tento automobil v tradiční červené barvě byl určen pro ředitele závodu Christiana Prudhomme, další dva byly k dispozici pro komisaře. Celkově již 17. rok spolupráce mezi automobilkou ŠKODA AUTO a Tour de France tak byl okouřen vůbec prvním použitím elektrického vozu pro vedení závodu.

Nová ŠKODA ENYAQ iV je pro tento účel dokonalým vozem již ze své podstaty. Elektrická hnací soustava zajišťuje nejen bezemisní provoz, ale také suverénní dynamiku a v případě potřeby okamžitě dostupnou akceleraci. Mírně zvýšená stavba, daná v pod-

laze vozu instalovanou baterií, přináší spojení komfortního sezení a současně nerušeného výhledu. Ten zlepšuje i panoramatické střešní okno.

Mezi další speciální úpravy ředitelského vozu ŠKODA ENYAQ iV patří také vysoce moderní velín v zadní části s pětikanálovou vysílačkou, maják na střeše, siréna a v neposlední řadě také speciální lednička. Christian Prudhomme tak může přímo z vozu během závodu komunikovat se závodními komisaři a dalšími organizačními složkami.

Pro elektrický vůz ŠKODA ENYAQ iV není nejmenší potíž absolvovat i nejdelší etapy slavné „Staré dámy“, a to i přesto, že vedou velmi náročnými silnicemi, jako byla například etapa Gap-Privas s délkou 183 kilomet-

rů, na níž se nový elektrický vůz mladoboleslavské automobilky představil poprvé. Nebude ale dále chybět ani při individuální časovce z Lure do La Planche des Belles Filles a ani v závěrečné 122 km dlouhé etapě, končící na slavném pařížském bulváru Champs-Élysées.

Spojení ŠKODA AUTO a závodu Tour de France je nejvýraznější cyklistickou aktivitou společnosti, která je s tímto sportem těsně spjata od svých počátků sahajících 125 let nazpět. Své široké aktivity ve světě cyklistiky ŠKODA AUTO spojuje v rámci projektu We Love Cycling (welovecycling.com), na jehož webových stránkách se můžete dočíst, kromě jiného, i o přítomnosti vozu ENYAQ iV na letošní Tour de France.

NOVÁ ŠKODA ENYAQ iV



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



iV

V čele závodu Tour de France

Již 17 let v řadě jsme hrdým oficiálním partnerem největšího cyklistického závodu světa. Letos poprvé se v roli ředitelského vozu objevila nová, plně elektrická **ŠKODA ENYAQ iV**. Díky panoramatické střeše, instalovaným anténám a speciálně zpevněnému podvozku mohl ředitel závodu Christian Prudhomme vydávat pokyny přímo z vozu a organizovat provoz pelotonu i v náročnějších etapách. Více informací o zajímavostech ze světa cyklistiky naleznete na portálu WeLoveCycling.cz.

skoda-auto.cz



ŠKODA ENYAQ iV, emise CO₂: 0g/km;
spotřeba 16,9-18,0 kWh/100 km.



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



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



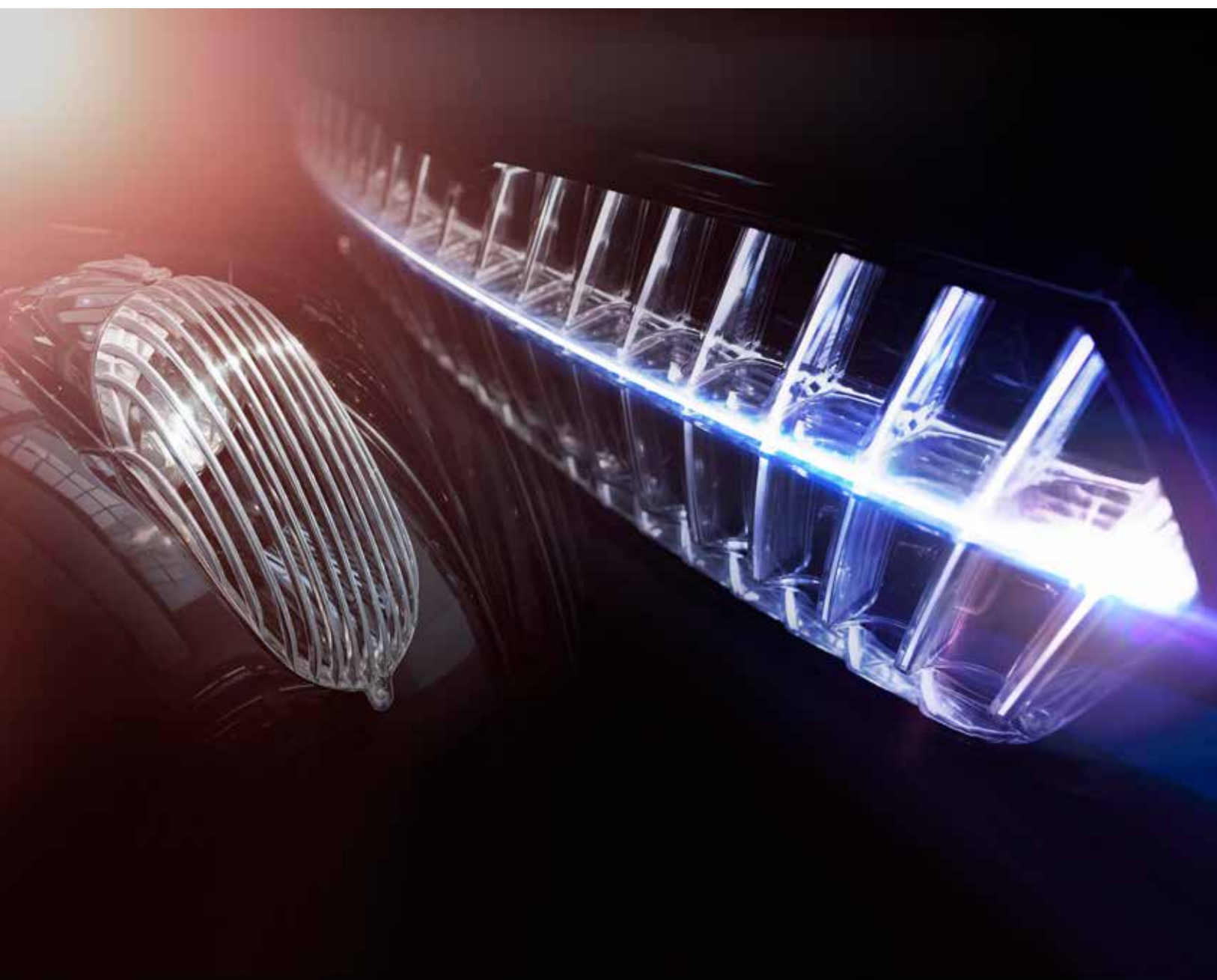
[/skodacz](https://twitter.com/skodacz)



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

CRYSTAL FACE

Osmdesát čtyři let dělí originální mřížky na světlometech vozu ŠKODA POPULAR Monte Carlo od důmyslně osvětlené masky chladiče Crystal Face vozu ŠKODA ENYAQ iV. Masku elektrické novinky osvětluje 130 světelných diod vytvářejících působivý efekt, kombinující nepřímé prostorové osvětlení svislých lamel s výraznou horizontální linií. Oba tyto vozy mají pro automobilku ŠKODA mimořádný význam. Jeden posiluje její sportovní kořeny, druhý míří jednoznačně do budoucnosti.



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

NOVÁ PLNĚ ELEKTRICKÁ ŠKODA ENYAQ iV



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



iV

Odráží v sobě design českého křišťálu.

Nová ŠKODA ENYAQ iV je naše první zcela bezemisní SUV s dojezdem na jedno nabití až 510 km. Inovativní maska Crystal Face je podsvícena dohromady 130 diodami, které vytváří unikátní světelný podpis vozu. Připojte se k rodině iV. ŠKODA ENYAQ iV – nevšední výjimečnost.

[skoda-auto.cz](https://www.skoda-auto.cz)



ŠKODA ENYAQ iV, emise CO₂: 0 g/km;
spotřeba: 16,9–18,0 kWh/100 km.



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



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



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



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