

# ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

LÉTO 2019



ELEKTRICKÁ  
**ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV**  
INOVATIVNÍ, INTELIGENTNÍ A INSPIRATIVNÍ



# NOVÁ ŠKODA SCALA

Dostane vás. Dál.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Již za  
**5 990** Kč měsíčně

**ŠKODA Financial Services**

Tato varianta platí při využití financování se ŠKODA Financial Services

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



## Rozjedte to s výhodami operativního leasingu ŠKODA Bez starostí

Pronajměte si nový model ŠKODA SCALA bez akontace a bez starostí. Rozhodněte se pro výbavu Ambition s benzinovým motorem o výkonu 70 kW za výhodnou měsíční splátku **5 990 Kč**, nebo si zvolte konfiguraci dle své preference. Jednoduše si zvolíte barvu, výbavu a délku pronájmu. Díky nízké splátce nic neřešíte a pouze jezdíte. Navštivte nás a vyberte si z nabídky vozů ŠKODA.

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz ŠKODA SCALA Ambition 1.0 TSI 70 kW v ceně 424 700 Kč včetně DPH. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 10 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 5 990 Kč včetně DPH. Splátka obsahuje povinné ručení, havarijní pojištění s 5% spoluúčastí a pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb, občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s. r. o. a druhou stranou závazkový vztah. Obrázek je ilustrativní.

[novascalacz](http://novascalacz)

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

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

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

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



# VÁŽENÍ ZÁKAZNÍCI A PŘÍZNIVCI ZNAČKY ŠKODA,

v první polovině letošního roku zaznamenala značka ŠKODA v České republice vynikající prodejní úspěchy. Proдали jsme téměř 45 tisíc nových vozů a opět jsme zvýšili celkový tržní podíl značky ŠKODA na tuzemském trhu. Musím konstatovat, že je to především Vaše zásluha, že naše vozy figurují na prvních pěti místech v přehledu nejprodávanějších modelů, a proto bych Vám chtěl co nejsrdečněji poděkovat za přízeň, kterou věnujete naší značce a našim produktům.

S velkým úspěchem jsme na domácí trh uvedli naši nejžhavější novinku – stylisticky znamenitě řešený hatchback SCALA postavený na nejmodernější podvozkové platformě MQB. Velkému zájmu českých zákazníků se těší i nejnovější deriváty SCOUT a SPORTLINE modelových řad KAROQ a KODIAQ, a to včetně sportovně laděného SUV KODIAQ RS, které je ve svém segmentu jedním z prodejních hitů letošního roku. V prodeji nových vozů se nám daří i díky stále populárnějšímu programu operativního leasingu ŠKODA Bez starostí, který jsme odstartovali před pěti lety společně se ŠKODA Financial Services. Jeho součástí je inovativní online prodejní platforma dostupná z pohodlí domova a nový, velmi vyspělý konfigurátor vozu, na němž si lze nastavit libovolnou specifikaci automobilu přesně dle Vašeho přání, a to včetně všech kombinací motorů a převodovek, odstínů laku a i těch nejmenších detailů výbavy.

Vzhledem ke vzrůstajícímu počtu závazných objednávek a stále atraktivnější nabídce našich modelových řad, které do nového modelového roku vstupují s celou řadou technických a designových vylepšení, nahlížím s velkým optimismem i do druhé poloviny roku, kdy na trh navíc uvedeme hned několik nových modelů. Zákazníci se mohou těšit především na kompaktní městský crossover KAMIQ, který si již teď mohou objednat u našich autorizovaných prodejců po celé republice. Musím podotknout, že základní cena modelu KAMIQ je

skutečně zajímavá! To ostatně platí i o našich nových akčních modelech ŠKODA OCTAVIA COMBI TOUR a COMBI TOURING SPORT.

Další novinkou je modernizovaná modelová řada SUPERB, přinášející nejen reprezentativnější tvary karoserie, ale především nové prvky komfortní výbavy a funkcionality. Inovovaná řada SUPERB bude zahrnovat i velmi atraktivní off-road verzi SCOUT a především model SUPERB iV vybavený plug-in hybridním systémem pohonu. Jak jistě víte, s novou zastřešující značkou ŠKODA iV vstupujeme do nové, pro nás velmi strategické éry elektrifikace a elektromobility, ve které v příštích letech nabereme ještě rychlejší tempo. Zatímco SUPERB iV představuje první plug-in hybrid v dějinách značky ŠKODA, nový městský model CITIGO<sup>e</sup> iV je naším prvním sériově vyráběným elektromobilem. Ještě prozradím, že nový model CITIGO<sup>e</sup> iV, stejně jako SUPERB iV, se na našem trhu objeví na přelomu roku 2020.

V rámci současného programu elektrifikace našich modelových řad samozřejmě nezapomínáme ani na CNG strategii, v níž rovněž spatřujeme budoucnost automobilové dopravy s minimálními dopady na životní prostředí. V blízkém časovém horizontu uvedeme na trh další modely s označením G-TEC, spalující stlačený zemní plyn.

Velkou pozornost jsme v prvním pololetí rovněž věnovali inovaci a rozšíření našeho dlouhodobého programu prověřených ojetých vozů ŠKODA Plus, který se velkou měrou podílí na snížení průměrného stáří vozového parku a zvýšení aktivní i pasivní bezpečnosti vozů provozovaných na našich silnicích v České republice. A samozřejmě nemohu opomenout naše významné sponzorské, kulturní a sportovní aktivity. ŠKODA AUTO byla opět hlavním sponzorem mistrovství světa v ledním hokeji na Slovensku, oficiálním partnerem slavných cyklistických závodů Tour de France a Vuelta a sponzorem vystoupení věhlasného uměleckého souboru Cirque du Soleil v Praze.



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

**Luboš Vlček,**  
ředitel ŠKODA AUTO Česká republika

## OBSAH

- 04 ŠKODA KAMIQ
- 10 ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV
- 14 Budoucnost nabíjení elektromobilů
- 20 Kronika ŠKODA AUTO
- 24 ŠKODA SUPERB 2020
- 30 ŠKODA VISION iV
- 36 Jízdní kola ŠKODA
- 44 Rozhovor: Jana Ašenbrennerová
- 58 ŠKODA MOUNTIAQ
- 60 Desatero pro lepší životní prostředí

ŠKODA Magazin, časopis pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA. Léto 2019. Vychází 2x ročně. Neprodejné.

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

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

[/skoda.cz](https://www.facebook.com/skoda.cz) [/skodacz](https://www.instagram.com/skodacz) [/skodacz](https://www.youtube.com/skodacz) [/skodacz](https://www.tiktok.com/skodacz)

# SUV DO MĚSTA

Ofenziva nových SUV modelů ŠKODA pokračuje novým kompaktním vozem KAMIQ. Jeho moderní vzhled se spojuje s obratností a zvýšenou světlou výškou. Samozřejmostí je také příkladná praktičnost s mnoha chytře navrženými detaily.

**S** modelem ŠKODA KAMIQ vstupuje značka ŠKODA do stále oblíbenějšího segmentu městských vozů SUV, které na kompaktním půdorysu poskytují značný vnitřní prostor, variabilitu a výše umístěná sedadla. KAMIQ ale tento segment oživuje také svým svěžím designem. Jeho originálně pojatá přední ladí s vyváženými proporcemi, výrazně tvarovanými boky a zadní částí se sebevědomým velkým nápisem ŠKODA. KAMIQ svým stylem vhodně zapadá do aktuálního designérského stylu ŠKODA, a přitom přináší mnoho nově řešených detailů.

Horizontálně rozdělené hlavní světlomety mají ve full LED variantě horní pás tvořený LED diodami se vzhledem čtveřice krystalů, zajišťujícími funkce denního svícení a směrových světel. Další funkce světlometů jsou integrované ve spodním modulu. KAMIQ je prvním vozem značky ŠKODA, který může být vybaven předními i zadními dynamickými směrovými světly, jež se postupně rozsvěčují směrem od středu vozidla k jeho krajům.

Moderně řešenému interiéru modelu KAMIQ dominuje přehledná a prakticky navržená palubní deska s hodnotně působícími ma-

teriály nové generace. V jejím středu může být umístěn displej multimediálního systému s úhlopříčkou až 9,2 palce, který může doplnit virtuální kokpit, na jehož displeji s úhlopříčkou 10,25 palce se podle přání řidiče různými formami zobrazují informace přímo související s jízdou.

Automobil s délkou téměř čtyři a čtvrt metru je postaven na platformě MQB koncernu VW a vyznačuje se mimořádným rozvorem náprav 2651 mm, což je dokonce o 2 mm větší hodnota než v případě modelu ŠKODA

Moderní technický základ nového městského SUV značky ŠKODA dokládá i široká paleta vyspělých asistenčních a bezpečnostních systémů. K dispozici jsou funkce navržené například pro udržování v jízdním pruhu, hlídání bezpečné vzdálenosti od vozidel jedoucích vpředu či adaptivní tempomat určující zvolenou rychlost v závislosti na okolním provozu a ve spojení s převodovkou DSG schopný i automatické jízdy v kolonách. Jedním ze zajímavých systémů modelu KAMIQ, který posádce usnadňuje

## *Ve výbavě nechybí mnoho praktických prvků Simply Clever.*

SCALA. Právě v daném segmentu příkladná vzdálenost náprav zajišťuje značný prostor na zadních sedadlech, kde vzdálenost pro kolena činí 73 mm. Promyšlenou koncepcí doplňuje zavazadlový prostor se základním objemem 400 l, jež lze sklopením opěradel zadních sedadel zvětšit až na 1395 l. Praktickým doplňkem může být i vpřed sklopné opěradlo sedadla spolujezdce, jež dovolí převážet uvnitř vozu předměty s délkou téměř 2,5 metru.

život s vozem, je i pokročilý parkovací asistent pro podélná i příčná místa s funkcí vyparkování.

Kompaktní rozměry a z nich vyplývající vítaná obratnost v městském prostředí ale neznamená omezení v oblastech konektivity. KAMIQ je vybaven nejnovější generací infotainmentových systémů ŠKODA. K dispozici jsou ve třech provedeních podle požadavků zákazníka a vždy je součástí výbavy integrovaná SIM karta, jež přináší do vozu různé funkce využívající







datové připojení k vnějšímu světu. V závislosti na konkrétním systému může být vůz vybaven například WiFi hotspotem, dopravními informacemi v reálném čase nebo pokročilým systémem hlasového ovládání využívajícím výpočetní výkon serverů automobilky ŠKODA. Praktickou novinkou je také možnost aktualizace mapových podkladů „vzduchem“, tedy bez nutnosti návštěvy servisu.

KAMIQ je pravým vozem ŠKODA, a tak v jeho výbavě nechybí mnoho praktických prvků Simply Clever. Jmenujme z nich například automaticky výsuvné ochranné plastové lišty chránící hrany dveří při jejich otevření, elektricky ovládané víko zavazadlového prostoru, elektricky odjistitelné tažné zařízení nebo praktickou nálevku pro doplňování vody do ostříkovačů.

ŠKODA KAMIQ může být vybavena jednou z pěti pohonných jednotek, vždy s přímým vstřikováním a přeplňováním. Zážehové jednotky zastupují tříválcové motory 1.0 TSI s výkony 70 a 85 kW (95 a 115 k), které doplňuje čtyřválec 1.5 TSI o výkonu 110 kW (150 k). Pro zájemce o vznětový motor je připravena verze 1.6 TDI s výkonem 85 kW (115 k) a točivým momentem 250 Nm. Ekologickou variantou nového modelu je provedení 1.0 G-TEC na zemní plyn o výkonu 66 kW (90 k), které v porovnání s konvenčními motory produkuje méně emisí.

Vzhledem k SUV charakteru nepřekvapí světlá výška, jež je ve srovnání s modelem SCALA zvýšená o 36 mm. S tímto modelem KAMIQ současně sdílí základní komponenty náprav, a to včetně možnosti objednat si podvozek Sport Chassis Control s tlumiči nabízejícími možnost volby mezi komfortním a sportovním nastavením. A to je další vlastnost, kterou se KAMIQ od ostatních vozů daného segmentu odlišuje. KAMIQ je vybaven výhradně pohonem předních kol, který je v daném segmentu hojně vyhledáván; pro toho, kdo plánuje se svým vozem častější výjezdy mimo

zpevněné silnice, je připravena verze s dodatečnými ochrannými prvky podvozku.

Rodinný vůz ŠKODA KAMIQ měl světovou premiéru na autosalonu v Ženevě a jeho prodej bude zahájen ve druhé polovině letošního roku.





## PARTNERSTVÍ ŠKODA AUTO S CIRQUE DU SOLEIL

Minimálně do roku 2021 bude mladoboleslavská automobilka oficiálním partnerem věhlasného uměleckého souboru Cirque du Soleil, jehož vystoupení každoročně živě sleduje více než 11 milionů diváků po celém světě. Na přelomu května a června zavítal Cirque du Soleil do České republiky s představením „TORUK – The First Flight“, jehož inspiraci se stal filmový hit Avatar kanadského režiséra a scénáristy Jamese Camerona. Kombinace poutavé akrobacie, filmových projekcí, loutkářství a jevištní dramaturgie přinesla českým divákům jedinečnou podívanou.

## CAREDRIVER V PRAZE

ŠKODA AUTO DigiLab zavedla od letošního léta v Praze svoji inovativní službu CareDriver, která prostřednictvím speciálně proškolených řidičů zajišťuje individuální přepravu dětí, seniorů či zdravotně postižených lidí. Pro start projektu, který se již osvědčil v některých německých městech, byly zvoleny modely OCTAVIA COMBI. Služba se objednává prostřednictvím webových stránek, aplikace CareDriver (k dispozici je pro operační systémy Android a iOS) nebo telefonicky. Služba je zpoplatněna dle doby jejího využívání, v ceně je standardně i trasa v délce 20 km.



## AKČNÍ MODELY ŠKODA OCTAVIA

Automobilka ŠKODA začala na českém trhu prodávat mimořádně atraktivní akční modely OCTAVIA COMBI TOUR a OCTAVIA COMBI TOURING SPORT, které svou příznivou cenou a bohatou výbavou míří především na retailovou klientelu. Oba modely vycházejí z výbavového stupně Ambition a lze si je pořídit s nadstandardním cenovým zvýhodněním či v rámci stále oblíbenějšího a neméně výhodného operativního leasingu ŠKODA Bez starostí. Verze s označením TOURING SPORT odkazuje na historický model ze 60. let a je vybavena dvoulitrovými motory TSI a TDI (140 a 135 kW) kombinovanými s převodovkou DSG a pohonem 4x4.





## ORIGINÁLNÍ PRŮVODCE

Novou publikaci s názvem Kde se v Česku opravdu dobře najíte? z tiskové produkce mladoboleslavské automobilky jistě ocení nejen všichni majitelé vozů ŠKODA, ale taktéž běžní tuzemští motoristé, kteří se chystají strávit letní dovolenou či víkend v domácích turistických lokalitách. V publikaci najdete nejen zajímavé tipy na stylové auto-moto restaurace a vyhlášené gastronomické podniky, kde se připravují ty nejměkčí ryby a nejšťavnatější steaky, ale i celou řadu cenných rad a praktických informací před letní motoristickou sezónou. Nechybí ani nabídka produktů a doplňků ze ŠKODA E-shopu, které by se vám mohly hodit na cestách. Publikaci si můžete stáhnout zdarma ve formátu pdf na stránce [www.skoda-storyboard.com](http://www.skoda-storyboard.com), nebo ji můžete získat v tištěné formě u všech autorizovaných prodejců ŠKODA AUTO.



## ŠKODA AUTO VYROBILA 2,5 MILIONU MOTORŮ EA211

Výrobu motorů řady EA211 zahájila mladoboleslavská automobilka v roce 2012 a v současné době se tyto tří- a čtyřválcové agregáty o objemu od 1,0 do 1,6 litru montují v 9 výkonových variantách do 12 různých modelů značek ŠKODA, SEAT a Volkswagen. Před několika týdny byl ve ŠKODA AUTO smontován již 2 500 000. motor EA211. Tradice výroby pohonných jednotek v Mladé Boleslavi sahá až do roku 1899, kdy zakladatelé podniku Václav Klement a Václav Laurin vyrobili svůj první motocyklový motor.



## SPORTOVNĚ LADĚNÁ STUDIE ŠKODA VISION GT

Pod tímto názvem vystavila značka ŠKODA na autosalonu Shenzhen-Hong Kong-Macao International Auto Show 2019 elegantně řešenou studii kompaktního městského SUV, které je předzvěstí sériového modelu, jenž se ještě v průběhu letošního roku objeví na čínském trhu. Čína se tak stane jediným trhem, na němž automobilka ŠKODA nabídne pět různých modelů SUV. Od roku 2010 je Čína pro českou značku největším trhem na světě, vloni zde prodala 341 000 vozů.

# NEJEN OCTAVIA & FELICIA!

Legendární modelové řady OCTAVIA a FELICIA letos slaví šedesátiny, ale třeba výroba motorů má tradici dokonce dvojnásobně delší. Připomeňme si i některé další milníky 124leté inspirativní historie ŠKODA AUTO.

## 60 let: ŠKODA OCTAVIA

Zalistujme v kalendáři: V průběhu ledna 1959 vyrobili v Mladé Boleslavi první vozy OCTAVIA. Latinský výraz „octavia“ znamená osmá, jednalo se totiž nejen o osmý model značky vzniklý po druhé světové válce, ale i o pozici ve vývojové řadě moderní generace vozidel s nezávislým zavěšením všech kol od prvního typu z roku 1933.

OCTAVIA, nově s vinutými pružinami na přední nápravě, měla pod kapotou spolehlivý řadový čtyřdobý čtyřválec 1,1 l/29,4 kW, který přes čtyřstupňovou převodovku poháněl zadní kola. Největší rychlost činila 110 km/h, spotřeba pak 7,7 l benzínu na 100 km. V nabídce byl i typ OCTAVIA SUPER 1,2 l/33 kW. Českoslovenští zákazníci, na rozdíl od občanů států s tržním hospo-



dářstvím, potřebovali ke koupi zvláštní poukaz. Poté zaplatili 28 590 korun za základní verzi. Prestiž okřídleného šípů posílily vynikající výsledky v motoristickém sportu, například v období 1961 až 1963 dosáhla OCTAVIA TS v Rallye Monte-Carlo ve své třídě hatricku.

Poté, co v roce 1964 tříprostorová karosářská verze uvolnila na mladoboleslavské lince místo řadě Š 1000/1100 MB, pokračovala v Kvasinách až do 21. prosince 1971 verze OCTAVIA COMBI, představená o jedenáct let dříve v Brně. Celkem vzniklo více než 360 000 kusů řady OCTAVIA, včetně asi 54 000 kombi.

## 55 let: ŠKODA 1000 MB

S 21. březnem 1964, premiérou novinky ŠKODA 1000 MB, je spojena technologická revoluce: v novém závodě se brzy rozeběhla sériová výroba vozu s motorem v zádi samonosné

karoserie. Populární „emběčko“ patřilo v celosvětovém srovnání k nejzdařilejším vozům litrové třídy, Škoda zavedla například tlakové lití bloku motoru i skříň převodovky z hliníkové slitiny.



## 60 let: ŠKODA FELICIA

Dne 1. března uplynulo 60 let od představení kabrioletu ŠKODA FELICIA na veletrhu v Lipsku. Novinka vzbudila pozornost také v Ženevě a newyorském Coliseu. Hned v úvodním roce se vyvezlo téměř 70 % z 3251 vyrobených vozů, k nejslavnějším majitelům kabrioletu patřil špičkový profesionální hokejista, Kanadan Maurice „Rocket“ Richard (1921 – 2000), kapitán týmu Montreal Canadiens. Jako první v historii NHL nastřílel 50 gólů v 50 zápasech.



## 85 let: ŠKODA 420 POPULAR

Datum 6. března je spojeno s 85. narozeninami modelu ŠKODA 420 POPULAR, zakladatele řady škodovek s páteřovým rámem podvozku a nezávislým zavěšením všech kol. Odpovědí na hospodářskou krizi 30. let byla nenáročná devítistovka o výkonu 13 kW, brzy se ale prosadila litrová kubatura a POPULAR se do války dočkal i čtyřválc 1100 OHV.



## 20 let: ŠKODA FABIA

Datum 14. září 1999 zůstává spojeno s premiérou modelu ŠKODA FABIA, vyvinutého na bázi sdílených komponentů koncernu Volkswagen. Brzy si vydobyl silnou pozici na domácím trhu i zahraničních trzích svojí vysokou kvalitativní úrovní, nadčasovým designem a skvělým poměrem cena/výkon. Další generace následovaly v letech 2007 a 2014.

## 70 let: ŠKODA 1101 SPORT

70 let uplyne 25. září od startu novinky ŠKODA 1101 Sport na Velké ceně ČSR v Brně. Kromě atmosférické verze o 31 kW (vítěze ve třídě do 1100 cm<sup>3</sup>) závodil také kompresorový čtyřválec s výkonem 41 kW, rychlostí až 150 km/h a dvacetilitrovou spotřebou směsi benzínu, acetonu a lihu. V kategorii do 1500 cm<sup>3</sup> dojel druhý.



## 70 let: TOVÁRNA KVASINY

Psal se 1. říjen 1949, když byl závod v Kvasinách přičleněn ke značce ŠKODA. V té době měla tamní karosárna již patnáctiletou tradici: zpočátku patřila značce Jawa, od roku 1947 se podílela na produkci vozů ŠKODA 1101 a SUPERB. Až do 1. září připomíná 70 let Kvasin pod okřídleným šípem výstava ve ŠKODA Muzeu.

## 120 let: VÝROBA MOTORŮ

Koncem roku, 18. listopadu, si připomeneme úctyhodných 120 let od zahájení výroby motorů v Mladé Boleslavi. Onoho dne roku 1899 se první motocykl Slavia typu A o výkonu 0,9 kW rozjel před očima veřejnosti na Bubenské dráze v Praze. Do pěti let existoval již čtyřválec a pracovalo se na agregátu pro první automobil, v roce 1909 šéfkonstruktor firmy Laurin & Klement Otto Hieronimus zahájil vývoj prvního primárně leteckého motoru v Rakousko-Uhersku, a 15. dubna následujícího roku podnikl jako první člověk na území dnešního Česka úspěšný let strojem těžším než vzduch.









# ELEKTRICKÁ PREMIÉRA

Elektrifikační strategie je jedním z nejvýznamnějších milníků ve 124leté historii společnosti ŠKODA AUTO. Prvním sériovým čistě elektrickým modelem ŠKODA je čtyřmístný minivůz CITIGO<sup>e</sup> iV s dojezdem až 265 km.

**Ch** Charakteristika elektrického motoru se velmi dobře hodí pro pohon automobilů, a to zejména těch, které jsou určeny do městského provozu. Elektromotor má největší sílu od nulových otáček a současně jeho spektrum využitelných otáček je tak široké, že nepotřebuje klasickou víceštruhovou převodovku a stačí mu jediný převod. Samotné použití elektromotoru pro pohon automobilů není novinkou, vždyť již v roce 1899 to byl právě elektrinou poháněný vůz, který jako první dopravní prostředek na zemi překonal rychlost 100 km/h. Až v současné době se ale technologie akumulátorů, výkonové elektroniky, řídicích systémů a konektivity dostaly na takovou úroveň, že jsou uživatelsky příznivé a nenáročné i pro běžné používání.

Akumulátor elektrického modelu ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV je umístěn pod zadními a předními sedadly a v prostoru středového podlahového tunelu.

A ukazuje to i nová ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV s dojezdem 265 kilometrů, naměřeným podle přísnější a reálnému používání bližší metody WLTP. To znamená, že je tento vůz schopen snadno splnit naprostou většinu požadavků na běžný provoz nejen v rámci soukromých jízd, ale například také jako obratný rozvázkový vůz do města.

## MODERNÍ AKUMULÁTOR UMÍSTĚNÝ V PODLAZE

Elektrická verze modelu CITIGO, která je prvním vozem ŠKODA patřícím do elektrické rodiny iV, využívá významně přepracovaný základ konvenčně poháněné verze. V podlaze vozu je nyní instalován moderní lithium-iontový akumulátor s kapacitou 36,8 kWh. Všech jeho 168 článků se systémem chlazení a vyhřívání je





Christian Strube, člen představenstva společnosti ŠKODA AUTO odpovědný za oblast technického vývoje, představil vůz ŠKODA CITIGO<sup>®</sup> iV, první model v historii společnosti s čistě elektrickým pohonem.

umístěno v robustním modulu s rozměry 1,1 krát 1,7 metru s výškou jen 0,3 m. Co možná nejnižší umístění přispívá ke snížení těžiště, jež je základem pro kvalitní jízdní vlastnosti.

O dojezdu, který z velké části závisí na jízdním stylu a profilu trasy, z nichž vyplývá účinnost rekuperace kinetické energie, již byla řeč. Opačnou stranou mince je nabíjení. Jeho rychlost je přímo závislá na dostupnosti elektřiny, respektive na druhu použité nabíječky. Nabíjení je možné provádět z různých zdrojů. Základním, ale zdaleka nejpomalejším je nabíjení z domácí elektrické zásuvky. Fyzika je v tomto případě neúprosná: z běžné sítě se akumulátor dobíjí výkonem 2,3 kW. Když budeme uvažovat dobíjení z nula na 80 procent kapacity akumulátoru (od této hodnoty se



Elektrická ŠKODA CITIGO<sup>®</sup> iV má přepracovanou přední část se zmenšenými otvory pro chladič vzduch a zakrytovanou maskou chladiče.

## *Elektrický pohon rychle reaguje na pohyby plynového pedálu, je tichý a zásluhou absence převodovky i velmi plynulý.*

rychlou nabíjení, podobně jako u chytrých telefonů, z důvodu ochrany akumulátoru zpomaluje), potrvá bezmála 13 hodin. Domácí nabíječka na střídavý proud, takzvaný Wallbox, dokáže poskytnout nabíjecí výkon 7,2 kW, což znamená zkrácení času na dobítí na 80 % kapacity za přibližně čtyři hodiny. U běžně dostupných rychlonabíjecích stanic se stejným směrným proudem schopných dodávat 40 kW trvá 80% nabití, tedy na přibližně 200 kilometrů jízdy, asi jednu hodinu.

### **MAXIMÁLNÍ SÍLA JIŽ OD STARTU**

Zážehový triválec konvenčního vozu ŠKODA CITIGO je v elektrické verzi CITIGO<sup>®</sup> iV nahrazen elektromotorem o výkonu 61 kW (83 k) a maximálním točivém momentu 210 N.m dostupným již od nulových otáček. I díky této vlastnosti je ŠKODA CITIGO<sup>®</sup> iV schopná z klidu na 100 km/h zrychlit během pouhých 12,5 sekund. Zajímavější hodnotou je ale možnost

pružného zrychlení z 60 na 100 km/h během pouhých 7,6 sekundy. Maximální rychlost je omezena na 130 km/h.

Obsluha elektrické verze modelu CITIGO je nadměrně snadná a náročností odpovídá vozům vybaveným automaticky řídicí převodovkou. Stačí jen zvolit směr jízdy dopředu nebo dozadu a sešlápnout plynový pedál. Automobil se dává plynule a zcela potichu do pohybu. Míra akcelerace se přirozeně reguluje pravým pedálem. Po jeho uvolnění ŠKODA CITIGO<sup>®</sup> iV podle nastaveného stupně rekuperace zpomaluje brzdícím účinkem elektromotoru, jenž se při této činnosti promění na generátor nabíjející akumulátor. Konvenční hydraulická brzdová soustava se používá pouze při požadavcích na intenzivnější brzdění, případně pro zajištění vozu na místě.

Jízda v městském provozu je s elektrickým modelem CITIGO<sup>®</sup> iV velmi příjemnou zkušeností. Elektrický pohon rychle reaguje na po-



Pro domácí nabíjení bude mít ŠKODA AUTO v nabídce také nástěnné dobíjecí stanice, takzvané Wallboxy, s nabíjecím výkonem až 7,2 kW.



hyby plynového pedálu, je tichý a zásluhou absence převodovky i velmi plynulý.

### KVALITNÍ MĚSTSKÝ ZÁKLAD

Elektrická ŠKODA CITIGO® iV se od ostatních verzí odlišuje především přední částí se zakrytou maskou chladiče v bílé barvě a upravenou spodní částí nárazníku. Provedené změny reflektují na menší potřebu nasávaného a chladičích vzduchu elektrického pohonu. Těmito úpravami ve spojení s dvoubarevnými 16" koly Scorpium automobil získal sportovnější výraz. Na zádi je největší změnou použití velkého nápisu ŠKODA na víku zavazadlového prostoru a instalace plakety iV označující elektrifikovanou poháněcí soustavu.

Protože je elektrická ŠKODA CITIGO® iV odvozena od pětivedrové verze CITIGO Style, standardně disponuje bohatou výbavou včetně automatické klimatizace, držáku pro připojení chytrého telefonu, jenž rozšíří funkce palubních systémů, koženého volantu, asistentu hlídání jízdního pruhu Lane Assist nebo čelních, hlavových a bočních airbagů pro cestující na předních sedadlech.

Velmi praktickým doplňkem prvního elektromobilu ŠKODA je možnost sledovat a ovládat některé jeho funkce související s elektrickým pohonem také na dálku prostřednictvím

aplikace v telefonu. Je možné například monitorovat průběh dobíjení akumulátoru se zbývajícím časem do plného nabití. K dispozici je také mapa s vyznačenými nabíjecími stanicemi a možnost aktivace nezávislého topení či klimatizace, jak během dobíjení, tak mimo něj. Připraveny jsou i další funkce známé z ostatních vozů ŠKODA se spalovacími motory.

Elektrický vůz ŠKODA CITIGO® iV je první a s délkou jen 3,6 metru také nejmenší

vlaštovkou elektrifikační strategie značky ŠKODA. Svými vlastnostmi je předurčen k městskému provozu, kde elektrický pohon nejlépe uplatní své specifické vlastnosti. Sériová výroba tohoto vozu se rozběhne v průběhu druhé poloviny roku 2019. Dalšími elektrifikovanými vozy ŠKODA bude plug-in hybridní verze modelu SUPERB a v roce 2020 ještě velký čistě elektrický vůz, jehož tvary odhalila designérská studie ŠKODA VISION iV.



Nejrychlejším způsobem nabíjení elektrického vozu ŠKODA CITIGO® iV je použití rychlonabíjecích stanic s výkonem 40 kW. Na přibližně 200 km jízdy vůz nabíjí asi za půl hodiny.





# NABÍJENÍ MÍSTO TANKOVÁNÍ

eMobilita nejsou jen elektrická auta. Pro její rozvoj je klíčové budování navazující infrastruktury. Řidiči elektromobilů budou delší jízdy více plánovat, a postupně tak měnit své dosavadní jízdni návyky.





**M** Masivnější rozšíření elektromobilů je zatím spíše otázkou budoucnosti. Zájem o ně však narůstá a eMobilita se dostává do povědomí stále více lidí. Rozšiřování eMobility nicméně čelí řadě výzev v oblasti infrastruktury a dobíjení, se kterými bude nutné se vypořádat.

„Často říkám, že rozšiřování elektromobilů představuje pro celý automobilový průmysl jakýsi tektonický zlom. Ten se týká nejenom pohonu a úprav vozidel jako takových, ale i uživatelských návyků a přemýšlení lidí o samotném způsobu přepravy,“ říká Marián Nič, projektový manažer pro eMobilitu ze ŠKODA AUTO DigiLab. Vysvětluje, že uživatelé elek-

trovozů si budou postupně zvykat na to, že nabíjení funguje jinak než tankování pohonných hmot u spalovacích motorů. Při plánování cest začnou řidiči elektroaut více přemýšlet, kdy a kde je lze dobít. Podle Niče si na to zvykneme podobně jako při užívání mobilních telefonů a notebooků mimo domov či kancelář: „Když se zastavím na nákup v obchodním centru, kde je dostupná nabíječka, nechám elektroauto alespoň chvíli nabíjet, a zvýším si tak aktuální dojezdovou vzdálenost.“

Nič se domnívá, že s nárůstem počtu elektromobilů na silnicích poroste i počet dobíjecích míst a také se bude zvyšovat hustota sítě nabíječek. Z hlediska delšího časového horizon-



Marián Nič, projektový manažer pro eMobilitu ze ŠKODA AUTO DigiLab





tu by tak měly odpadnout obavy, jestli je v mé cílové destinaci veřejná nabíječka, jestli bude fungovat nebo jestli nebude obsazená.

### KDE BUDE MOŽNÉ NABÍJET

Předpokládá se, že těžiště dobíjení elektromobilů bude doma – v garážích. Aby mohli bez problémů nabíjet i lidé, kteří takovou možnost mít nebudou, je potřeba myslet na vybudování dostatečně přístupné veřejné nabíjecí infrastruktury. Nič nastínil různé přístupy k její výstavbě: „V zahraničí vidíme, že jednou z cest je budování tzv. nabíjecích hubů, tedy více rychlonabíjecích stanic na jednom místě s dostatečným rezervovaným příkonem, klidně i od různých poskytovatelů, které nabídnou vyhovující počet nabíjecích míst s optimálním výkonem. Další možností pro některé městské části může být vyšší počet méně výkonných nabíjecích míst, kde si budete moci nechat auto nabíjet delší dobu, například v nočních hodinách. Některé energetické společnosti již dnes nabízejí dobíjení třeba u tzv. chytrých lamp veřejného osvětlení.“

Podle Mariána Niče je důležité, aby i lidé bez vlastní garáže nebo parkovacího místa na vlastním pozemku měli při koupi elektrovozu jistotu, že jej budou mít kde dobíjet. „Domnívám se, že v menších městech bude v nejbližších letech budována nabíjecí infrastruktura hlavně u autorizovaných prodejců aut, autoservisů nebo na parkovištích obchodních center.

### JAKÉ JSOU ZPŮSOBY DOBÍJENÍ

Většina dnes veřejně přístupných nabíječek se dá zjednodušeně rozdělit do dvou hlavních kategorií podle rychlosti dobíjení: pomalejší střídavým proudem, které trvá zpravidla několik hodin, a rychlejší stejnosměrným proudem. V závislosti mimo jiné na výkonu nabíječky i parametrech samotného elektromobilu jsou tzv. rychlonabíjecí stanice využívající stejnosměrný proud schopné baterii dobít v řádu desítek, nebo dokonce i jednotek minut. Marián Nič rozdíl ilustruje na příkladu novějšího typu vozu Volkswagen e-Golf s kapacitou baterie

36 kWh. Na nabíječce se střídavým proudem (AC) a výkonem 22 kW se vůz dobíjí přibližně 4 hodiny, kdežto u rychlejší stejnosměrné (DC) s výkonem 50 kW je to jen zhruba 40 minut.

Na rozdíl od řidičů čistě elektrických aut s pohonem na baterii (BEV) budou majitelé tzv. plug-in hybridů (PHEV) na kvalitě a hustotě sítě rychlodobíjecích stanic méně závislí. PHEV vozidla mají spalovací i elektrický motor, a jejich baterie se tudíž nemusí dobíjet tak často – třeba jen jednou týdně. V městském provozu s nízkým dojezdem lze využít pouze elektromotor a na delší trasy vyrazit s tradičním pohonem. Dojezdová vzdálenost plug-in hybridů se tak vyrovná vozidlům se spalovacím motorem.

Pro elektrovozidla se počítá i s nabídkou dalších způsobů dobíjení. V listopadu 2018 začal ŠKODA AUTO DigiLab testovat mobilní nabíjecí stanici s názvem E-MONA. Tato alternativa poskytuje uživatelům elektromobilů větší jistotu a flexibilitu při plánování. Přistavení stanice je možné objednat přes chat, SMS nebo telefon. „Momentálně testujeme dojezdy, abychom věděli, kam a za jak dlouho se i s ohledem na počasí dá dojet,“ popisuje Nič. Do budoucna bude možné sledovat jednotlivé kurvy na mapě a podle toho odhadnout čas jejich dojezdu. V plánu je také dobíjení stejnosměrným proudem místo střídavého, což proces urychlí a ušetří čas. „Limitem tohoto způsobu mobilního nabíjení je samozřejmě dojezdová vzdálenost, vzhledem k tomu, že



### E-PILOT

V rámci pilotního projektu značka ŠKODA nabídla vybraným zákazníkům a institucím v České republice zapůjčení testovacích prototypů postavených na základě stávajícího provedení modelu Volkswagen e-up! pod názvem CITIGO E-PILOT. Cílem projektu bylo získat ještě před zahájením sériové výroby elektrické verze modelu CITIGO<sup>e</sup> iV od potenciálních zákazníků a zájemců o alternativní pohony informace o tom, jak se vůz a tato technologie osvědčily v běžném provozu.



## *Budovaná výstavba dobíjecí infrastruktury nepředstavuje žádné skutečně vážné riziko.*

„mobilní nabíječku táhne kurýr s elektrokolem,“ konstatuje Nič, „proto je v našich plánech E-MONA myšlena jako řešení pro mobilní nabíjení ve městech.“

### **ROZVOJ INFRASTRUKTURY**

Budování dobíjecí infrastruktury je spojené s úpravou a rozvojem nabíjecích stanic u parkovišť, odpočívadel, restaurací, čerpacích stanic a navazujících služeb u hlavních silničních tahů. Jedná se třeba o možnost dát si během nabíjení jídlo a pití nebo mít poblíž dětské hřiště. Marián Nič také vyvrací obavy o stabilitu elektrických distribučních soustav, které budí možný prudký rozvoj eMobility v některých státech: „Podle vyjádření většiny energetických společností a expertů v ČR i okolních zemích nepředstavuje plánovaně budovaná výstavba dobíjecí infrastruktury žádné skutečně vážné riziko přetížení distribučních soustav nebo blackoutů.“

Je možné konstatovat, že ze zemí střední Evropy v budování dobíjecí infrastruktury pokročily nejvýrazněji Česká republika a Polsko. „V porovnání s Nizozemskem nebo Němcem ale střeoevropské státy v hustotě již fungující sítě nabíjecích stanic i ve výstavbě nových nabíječek zatím zaostávají,“ uvádí Nič a dodává, že největší rozdíl je patrný u dálnic.

### **VÝZVY PRO SOUČASNOST I BUDOUCNOST**

Zájemců o nabíjení by měl být podle Mariána Niče dostatek: „Očekáváme, že počet uživatelů elektromobilů poroste geometrickou řadou, ale jsou i skeptici, kteří tvrdí, že ten nárůst nebude tak dramatický.“ Rozšíření počtu elektromobilů a rozvoj infrastruktury mohou ovlivnit také nejrůznější dotační programy. Nejde přitom jen o země EU. Různé způsoby podpory prodeje elektromobilů, ale i rozvoje infrastruktury nabíjecích stanic najdeme třeba v Austrálii, ve Spojených státech nebo v rozvinutých zemích na jihu Asie.

Tlak na uživatelskou přívětivost je velký a lze předpokládat, že rychlost, s jakou je možné již dnes na vybraných místech dobíjet luxusní modely elektromobilů, bude brzy technologickým standardem. Otázkou zůstává, jestli půjde o doplňkovou prémiovou službu k ostatním, časově méně komfortním, ale energeticky ne tak náročným způsobům nabíjení. Mezi plány na síť superrychých nabíječek patří mimo jiné projekt společnosti IONITY, na kterém se podílejí i značky koncernu Volkswagen. Projekt si klade za cíl vybudovat přes 400 vysokorychlostních nabíječek s výkonem až 350 kWh u hlavních evropských dálnic. Ty by měly zajistit opravdu rychlé nabíjení, časově srovnatelné s natankováním plné nádrže u aut se spalovacím motorem.

Podle některých scénářů mohou budoucí elektromobily suplovat dnes již ne tak výjimečná velkokapacitní energetická bateriová úložiště. Zcela v opačném gardu se tak mohou právě elektrická auta stát zdrojem energie pro dům nebo kancelář a v případě výpadku nebo spotřeby ve špičce by se mohla čerpat levnější elektrická energie právě z jejich baterií. „Zatím jde o testování a modelování cenových úspor. Provádějí se experimenty, které mají za cíl snížit celkovou energetickou ztrátu tohoto cyklu. Nicméně některé optimistické modely prudkého rozvoje elektromobilů a nárůstu kapacity baterií směřují k předstávám, že největším flexibilním zdrojem energie budou právě elektromobily,“ uzavírá Nič.

Mezinárodní energetická agentura (IEA) uvádí, že počet provozovaných elektromobilů se v roce 2017 meziročně celosvětově zvýšil o 54 % na přibližně 3,1 milionu vozidel. Podle agentury jejich počet do roku 2030 poroste až na 125 milionů. Největší nárůst očekává v Evropě a v Číně, kde by v roce 2030 podíl elektrických vozidel mohl být až 25 %.

## **ROZHOVOR**

OTÁZKY PRO PETRA BOUCHNERA, VEDOUČÍHO ÚSTAVU DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ NA ČESKÉM VYSOKÉM UČENÍ TECHNICKÉM V PRAZE

### **Jaká opatření mohou rozvoji eMobility skutečně pomoci?**

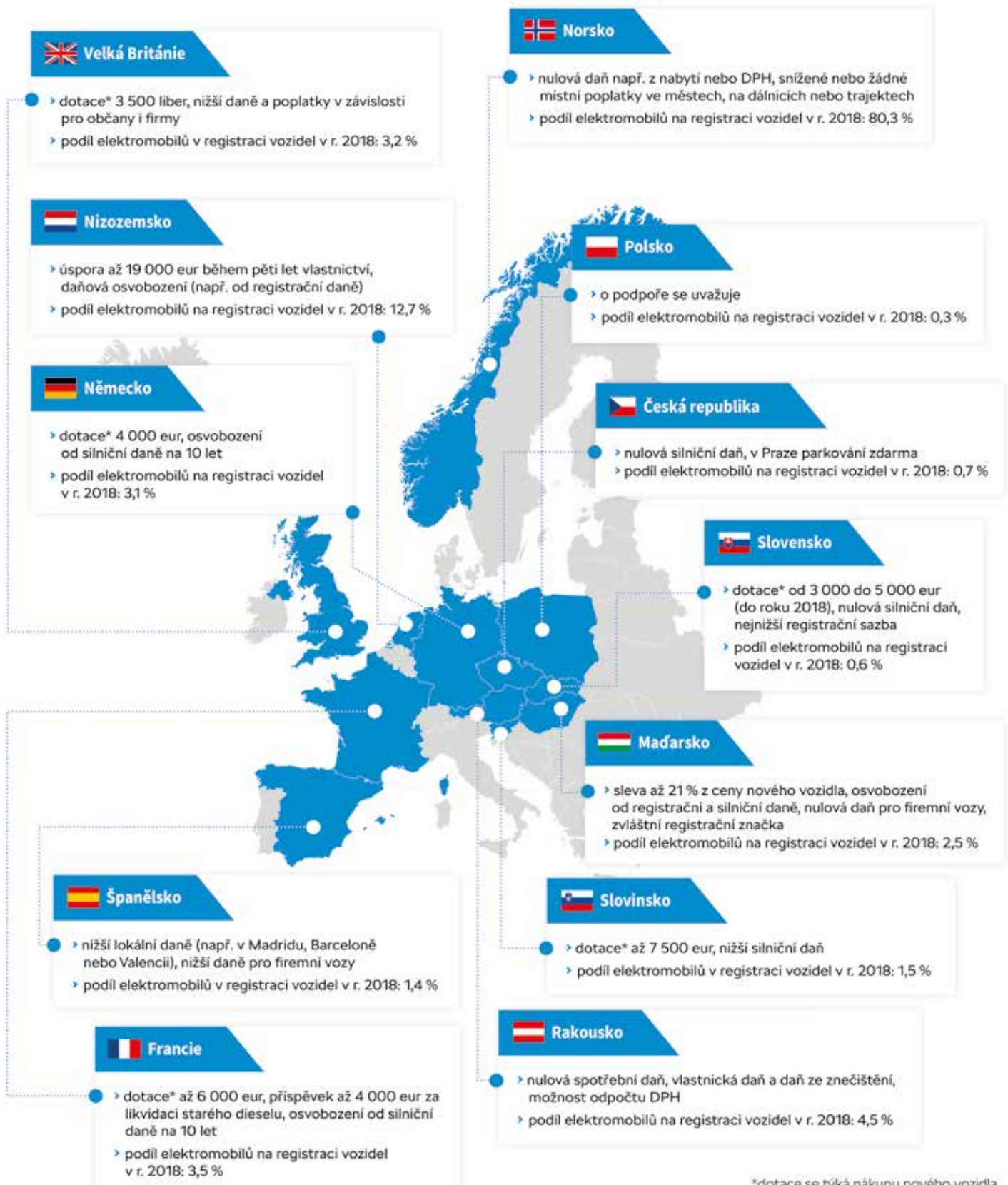
Dotace by měla kompenzovat rozdíl mezi pořízením elektromobilu a konvenčního vozu například, aby s ostatními benefity a vlastní mírou ochoty provozovat elektromobil byly alespoň zhruba srovnané. Z benefitů jsou logické a známé kroky, například vjezd a parkování ve velkých sídlech, které lze rozumně ospravedlnit snížením lokálních emisí z dopravy na úkor konvenčních vozidel. Zajímavá by byla třeba dotace či daňová úleva apod. na obnovu starších elektromobilů, tedy na výměnu nových baterií, případný garantovaný odkup těch starých, které lze ještě úspěšně využít například ve stacionárních aplikacích nebo je recyklovat.

### **Kterým opatřením by bylo naopak dobré se vyhnout?**

Některé země omezují dotace a výsledek je, že uživatelé se vracejí ke konvenčním vozidlům, je-li pro ně elektromobil nadále nevhodný. Velkým zklamáním je krach nejmohutnějšího carsharingu elektromobilů, pařížského Autolib'. Samozřejmě otázkou je podpora motivace k plošnému zavádění elektromobilů vzhledem k jejich reálnému ekologickému benefitu. Ten totiž může být jen lokální (což je samozřejmě u velkých měst naprosto správné). Je třeba se na takovou problematiku dívat komplexně, tedy už jen pro provoz elektromobilu je třeba použít tzv. Well-to-Wheels analýzu, která mapuje a bilancuje zátěž od prvotního zdroje, ze kterého se energie, užitá k pohybu vlastního vozidla, bere. A aby bylo posouzení vypovídající, je třeba zmapovat nejen provoz, ale celý životní cyklus vozidla, od těžby základních surovin přes zpracování a výrobu meziproductů až po ekologicky šetrnou likvidaci či recyklaci vozidla a jeho součástí. A k tomu je třeba přičíst rovněž přepravu ve všech fázích. Hlavním klíčem pro budoucí udržitelnou dopravu by mělo být komplexní pojetí mobility a jejich potřeb, kde je velký prostor pro optimalizace, úspory i synergie, přičemž eMobilita tvoří jeho část.



# PODPORA PRODEJE ELEKTROMOBILŮ V EVROPSKÝCH STÁTECH








**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



# NOVÁ ŠKODA SUPERB SCOUT

## Na Vás záleží

Vlajková loď automobilky ŠKODA se představuje v designově osvěžené podobě, a navíc nově i ve verzi SCOUT, která díky zvýšenému podvozku a inteligentnímu pohonu 4x4 vybízí k dobrodružství a pokoření náročnějšího terénu. Řada moderních asistenčních systémů se stará o bezpečnost posádky a řidiči poskytuje dokonalou ovladatelnost vozu. Na Vás záleží.

Kombinované spotřeba: 4,9-7,1 l/100km  
CO<sub>2</sub> kombinované: 129-162 g/km 

[skoda-superb.cz](https://skoda-superb.cz)



# STRHUJÍCÍ HISTORIE AUTOMOBILKY

Nová třísvazková publikace „Kronika ŠKODA AUTO“ mapuje rozvoj jedné z nejstarších světových automobilek v letech 1895 až 2018. Reprezentativní kniha vyšla v české, německé a anglické verzi a od počátku května je dostupná v prodejně ŠKODA Muzea a ve firemním e-shopu.

**S** myšlenkou vytvořit ucelenou kroniku automobilových značek L&K/ŠKODA od samotných prvních počátků až do současnosti přišel zhruba před dvěma lety nový předseda představenstva ŠKODA AUTO Bernhard Maier. Jeho představou bylo zachytit dynamický rozvoj firmy a její strhující historii doslova krok za krokem, po jednotlivých letech, a vyzdvihnout nejen nejzajímavější sériové modely a největší sportovní úspěchy značky, ale rovněž přiblížit fascinující příběhy škodováků v kontextu dobových událostí. Samotné realizace knihy se ujal známý publicista a spisovatel Zdeněk Vacek a společně s týmem spoluautorů Lukášem Nachtmannem, Michalem Velebným a Vítězslavem Kodým vytvořil během půldruhého roku pozoruhodnou třísvazkovou publikaci s rozsahem přes pět set stran a více než sedmi sty fotografiemi, z nichž některé jsou publikovány vůbec poprvé.

První svazek publikace sleduje vývoj společnosti v období 1895 až 1945, tedy kompletní etapu pod značkou Laurin & Klement i navazující období po jejím začlenění do plzeňského strojírenského koncernu Škoda. Druhý svazek je věnován vývoji po zestátnění podniku těsně po druhé světové válce (1946 až 1990) a třetí mapuje dynamický rozvoj globálně aktivní značky ŠKODA v rámci koncernu Volkswagen

(1991 až 2018). V samotném závěru třetího dílu knihy se čtenáři mohou seznámit s výhledem firmy ŠKODA AUTO do blízké i vzdálenější budoucnosti, který je spojen s ambiciózními plány mladoboleslavské automobilky a koncernu VW v oblasti mobility. Zajímavým doplňkem posledního svazku knihy jsou výrobní statistiky všech sériových modelů L&K a ŠKODA a přehledně zpracovaný vývoj firemního loga, s jehož barevným provedením chronologicky korespondují hřbety jednotlivých dílů publikace v červeném, modrém a zeleném odstínu.

O vzniku Kroniky ŠKODA AUTO jsme hovořili s autorem Zdeňkem Vackem.

**O historii mladoboleslavské automobilky se zajímáte již mnoho let a jste autorem mnoha publikací a výstav věnovaných značce ŠKODA či Laurin & Klement. Jak jste jako hlavní autor textů zpočátku vnímal celý ambiciózní projekt třísvazkové Kroniky ŠKODA AUTO?**

Nápad pana Maiera vytvořit chronologickou kroniku mladoboleslavské firmy mě skutečně oslovil. Podobně koncipovaná publikace o značce ŠKODA u nás doposud nevyšla, a to









## *Forma krátkých, historicky přesně datovaných textů má obrovský potenciál i pro případné využití na internetu.*

mě velmi motivovalo. Navíc jsem si hned zpočátku uvědomil, že forma krátkých, historicky přesně datovaných textů má obrovský potenciál i pro případné využití na internetu, i když nutno podotknout, že tento styl psaní má svá nesporná úskalí. Texty musely být stručné, výstižné a co se týká faktografie proporcčně vyvážené. S tím jsem se trochu potýkal, zejména při tvorbě prvního dílu knihy, neboť jsem zvyklý psát trochu rozmáčkly. Brzy jsem se však tomuto stylu psaní přizpůsobil a se zpětným pohledem mohu říci, že jsem samotnou tvorbou textu celé knihy strávil daleko méně času

než studiem archiválií, výběrem fotografií a korekturami ve finálním grafickém zlomu všech jazykových mutací.

**Při tvorbě knihy jste jistě nastudoval mnoho dobových dokumentů, časopisů a knih. Asi nebylo jednoduché přesně datovat některé historické události, zvláště pak z konce devatenáctého a začátku dvacátého století.**

To byl opravdu nelehký úkol. Zvláště v sekundárních pramenech se to jen hemžilo výrazy „bylo to na začátku roku“, „stalo se na podzim“

a jen málokdy jsem našel konkrétní datum. Naštěstí mi hodně pomohly primární zdroje, archivy, knihovny, sbírky dobových tiskovin a v neposlední řadě internet, kde jsou zaznamenána přesná data nejrůznějších závodů, včetně kompletních výsledků, či termíny mezinárodních autosalonů, na nichž se konaly světové premiéry vozů ŠKODA. Nalezl jsem například krásné stránky, na nichž je umístěna sbírka všech plakátů Ženevského autosalonu, a plakáty, co se týká termínů konání různých akcí, (skoro) nikdy nelžou. Někdy jsme korigovali statistiky a data, která se v mladoboleslavské automobilce léta tradovala.

Co se v historických pramenech nejvíce rozcházelo, to byly údaje o počtu zaměstnanců a celkové produkci v jednotlivých letech. Například z období těsně po druhé světové válce, po znárodnění, se dochovaly pouze torzovitě přehledy produkce automobilky, na rozdíl od naprosto přesných údajů o zpracování železa a nejrůznějších surovin. Někdy jsme skutečně museli shromáždit co nejvíce dobových pramenů, posoudit, co je nejvěrohodnější, a ke konečnému publikovanému údaji o celkové produkci připojit slovo přibližně. Rovněž první léta existence firmy pod hlavičkou Laurin & Klement jsou z hlediska výrobních statistik velmi problematická. Dodnes není přesně známo, kolik bylo v kterém roce vyrobeno jízdních kol, motocyklů či automobilů – a sotva se někdo někdy dobere „tvrdých dat“.

### **ING. ZDENĚK VACEK, Ph.D. (\*1976)**

Vystudoval ekonomii, mezinárodní vztahy a diplomacii, školou života mu byla rodinná cestovní kancelář. Pro „staré železo“ plane od dětství, během 20 let věnoval historii nejen motorismu tisíce článků, několik knih a také výstav pro ŠKODA Muzeum v Mladé Boleslavi. Nad extravigancí či supersporty staví účelné a spolehlivé vozy, schopné objet svět a sloužit celý život. Obdivuje dávné bohatýry volantu, „polykače kilometrů“. Vlastní Škodou Rapid OHV z roku 1940 se s manželkou nejraději vydává do Alp. Zapůjčeným roadsterem Popular (1937) projezdili Velkou Británií.





**Kniha je pozoruhodná i tím, že jsou v ní vesměs dobové, technicky a barevně neupravené fotografie, plakáty či reklamy. Byl to váš původní záměr?**

Ano, a to je právě na knize krásné. I když existuje jedna výjimka, která potvrzuje pravidlo. Jedná se o později kolorovanou fotografii Václava Vondřicha s motocyklem Laurin & Klement na francouzském okruhu u Dourdanu z roku 1905. Prostě nás vzala za srdce mnohem víc než známý černobílý originál. Ve všech dílech kroniky sice čtenář najde několik současných studiových fotografií s vykrytým pozadím, většinou se jedná o klíčové sériové a sportovní modely značky včetně několika prototypů, ale vždy jde o jasně označené exponáty ŠKODA Muzea. Navíc jsou zasazeny do zcela odlišného grafického layoutu, aby byla na první pohled patrná doba jejich vzniku. Jsem rád, že se nám podařilo do knihy zařadit několik dosud nezveřejněných fotografií, velkou zásluhu na tom má Michal Velebný, jeden ze spoluautorů. Ve svém bohatém archivu našel několik naprosto úžasných záběrů z prostředí automobilových závodů, což je jeho doména.

**Který díl knihy se vám s odstupem času nejvíce líbí a k jakému období historie automobilky ŠKODA máte, jak se říká, srdeční vztah?**

To je opravdu těžká otázka, ale mám-li být upřímný, tak se mi nejvíce líbí první díl, v němž je dle mého soudu nejvíce zajímavých událostí a poutavých životních příběhů. Doslova srdeční záležitosti jsou pro mě jako milovníka historických vozů zejména dvacátá a třicátá léta. Je to období, kdy mladoboleslavská automobilka představila celou řadu na tehdejší dobu revo-

lučních modelů, včetně Popularu či Rapidu, a kdy se uskutečnily velkolepé dálkové jízdy s vozy ŠKODA, které mě dodnes fascinují. Inspirován velkými vzory se pak vlastním Rapidem OHV z roku 1940 vydávám na čím dál krkolomnější dovolené. Třicátá léta mám takřkajíc pod kůží, a proto jsem také nejdříve „cvičně“ i pro potřeby nastavení layoutu publikace napsal část knihy věnovanou tomuto období. Teprve pak jsem se vrátil do roku 1895 a pokračoval v psaní chronologicky.

**Kroniku ŠKODA AUTO osobně vnímám také jako určité sdělení či poselství současným a budoucím generacím, a to nejen v České republice. Nemáte stejný názor?**

Určitě ano, a to byl také jeden z důvodů, proč jsem hrdý na příležitost podílet se na tomto projektu. Hlavním přínosem Kroniky ŠKODA AUTO je dle mého soudu to, že čtenářům názorně přibližuje, co naši předkové a současníci všechno dokázali, o co usilovali a že vždy měli zdravé ambice patřit k nejlepším na světě i v dobách hospodářských krizí, válek, totalit. Díky těmto ambicím a schopnosti konkurence se automobilce ŠKODA podařilo přežít do dnešních dnů (nejde o samozřejmost, vzpomeňme postupný zánik kdysi slavného britského automobilového průmyslu) a po spojení s koncernem Volkswagen se stát skutečně významnou globální firmou s roční produkcí více než 1,2 milionu automobilů. Jsem přesvědčen, že Kronika ŠKODA AUTO díky svým jazykovým verzím osloví čtenáře nejen na evropském kontinentu a že bude důstojně propagovat značku ŠKODA a celou Českou republiku.

## KRONIKA ŠKODA AUTO

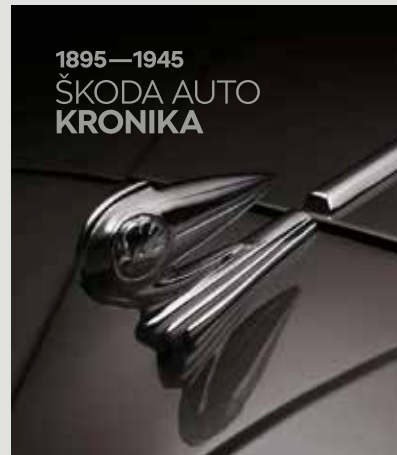
3 díly v reprezentativním boxu

Počet stran: 528

Počet fotografií: 705

Jazykové verze: čeština, němčina, angličtina

Prodejní cena pro český trh: 1101 Kč



*Hlavním přínosem Kroniky ŠKODA AUTO je dle mého soudu to, že čtenářům názorně přibližuje, co naši předkové a současníci všechno dokázali.*



# MNOHEM VĚTŠÍ ROZMANITOST

Osvěžený design, nová technika, a především nové verze SUPERB SCOUT a plug-in hybridní SUPERB iV – to jsou nejvýznamnější změny, které ŠKODA představila v rámci modernizace vlajkové lodi svého výrobního programu.

**Š** ŠKODA SUPERB si ve třech svých novodobých generacích vybudovala postavení racionálně navrženého luxusního vozu poskytujícího prvotřídní komfort a v neposlední řadě i prestiž. Toto pojetí zřejmě nejvíce vyprofilovala nejnovější generace, jež v roce 2015 přišla na trh s mimořádně propracovaným vzhledem, který posunul výše nejen samotný model SUPERB, ale současně také přispěl k dalšímu vyprofilování celé značky ŠKODA. Při modernizaci tohoto modelu pro-

to vývojáři postupovali velmi citlivě. Maska chladiče je nyní větší, protáhla se ve spodní části více do předního nárazníku a zdobí ji zalomení nově pojatých dvojitéch svislých lamel. Světlomety si na první pohled zachovaly svůj tvar s doplňkovými trojúhelníkovými světlými v krajích, ale právě osvětlovací technika je zcela nová. Světlomety jsou nyní ve všech verzích nižší a již v základním provedení disponují LED technologií pro potkávací, dálková i obrysová světla a také pro světla denního svícení. Na přání jsou pro model SUPERB připraveny

světlomety Matrix-LED. Tato technologie slaví u značky ŠKODA premiéru a vyznačuje se většími možnostmi ve variabilní distribuci světla na silnici. Světlomet je tvořen několika segmenty LED zdrojů světla, které lze nezávisle na sobě ovládat. Právě jejich regulace umožňuje například vykrývat, a tím neoslňovat při zapnutých dálkových světlech ostatní účastníky provozu, a dálková světla tak nechat zapnutá trvale. To je významný přínos pro bezpečnost. Přepracovaný byl také přední nárazník s výraznějším a rozšířeným spodním





nasávacím otvorem, který je dalším prvkem opticky zvětšujícím šířku vozu. V závislosti na konkrétní verzi se mění provedení jeho horizontální ozdobné lišty a rámečků lemujících krajní vzduchové clony přivádějící vzduch pro zlepšení aerodynamiky kolem předních kol – ve většině verzí jsou tyto prvky chromované, u provedení Sportline leskle černé. Úpravy zadní části se omezují na nově řešená světla, která mají ve verzi TOP LED animované ukazatele změny směru jízdy a spojuje je chromovaná lišta. Podobně jako většina modelů ŠKODA modelového roku 2020, také modernizovaný SUPERB nese na zádi dominantní nápis ŠKODA. Změnu vnějšího vzhledu dotvářejí nové designy kol z lehké slitiny i nové barvy karoserie – černá Crystal a modrá Race.

### LUXUSNĚJŠÍ A PRAKTIČTĚJŠÍ

Atmosféru uvnitř modelu SUPERB vylepšují dodatečné chromové ozdobné prvky na palubní desce i výplních dveří. Více elegance dodává také nové čalounění. Úpravy interiéru byly ovšem zaměřeny především na další zlepšení praktičnosti. Zvětšen byl například



Palubní desce dominuje zvětšený displej infotainmentu a novinkou jsou též digitální přístroje.

Phone Box umístěný ve středovém tunelu před řadící pákou nebo voličem převodovky, který umožňuje bezdrátové nabíjení s připojením k vnější anténě vozu. Do zavazadlového prostoru přibyl pod dvojitou podlahu verze SUPERB COMBI praktický organizér.

Jednou z technických novinek je prediktivní tempomat, který automaticky reguluje rychlost nejen na základě hodnoty nastavené řidičem a rychlosti jízdy vozidel vpředu, ale také

v koordinaci s údaji čelní kamery a daty navigačního systému. Je tak schopen například automaticky upravit rychlost jízdy před zatáčkou, a tím zvýšit nejen bezpečnost, ale také plynulost a komfort jízdy.

Nabídka motorů, převodovek a verzí s pohonem všech kol přechází do nového modelového roku beze změn a pokrývá výkonové spektrum od 110 do 200 kW (od 150 k do 272 k).



Nejen u verze Laurin & Klement (nahoře) je novým prvkem zadní části výrazný nápis ŠKODA. Pro provedení SUPERB Sportline (dole) je typické používání leskle černých doplňků, a to včetně masky chladiče.



# PLUG-IN HYBRIDNÍ ŠKODA SUPERB iV

Spolu s modernizací modelové řady SUPERB se představila také zcela nová plug-in hybridní verze SUPERB iV, která je dalším reálným příspěvkem do elektrifikační strategie automobilky ŠKODA.



Oranžově jsou zvýrazněny prvky elektrické části hnacího ústrojí. Akumulátor je umístěn pod zadními sedadly. Nad zadní nápravou je situována palivová nádrž (červená).

**N** Na elektrifikaci hnacích soustav moderních automobilů neexistuje univerzální recept. Vždy záleží na konkrétním typu automobilu, jeho způsobu používání i cenové hladině. V případě luxusního modelu SUPERB, který je předurčen pro cesty na dlouhé vzdálenosti, ale také komfortní pohyb po městech, padla volba na plug-in hybridní pohon. V tomto případě kombinuje zážehový čtyřválec 1.4 TSI o výkonu 115 kW (156 k) a točivém momentu 250 Nm

s elektromotorem disponujícím dalšími 85 kW (115 k) a točivým momentem 330 Nm. Vzhledem k rozdílným charakteristikám obou zdrojů síly nelze jejich parametry jednoduše sčítat, a tak nejvyšší dostupný výkon celé soustavy činí 160 kW (218 k).

Elektromotor je umístěn mezi spalovacím motorem a dvouspojkovou převodovkou DSG a je od čtyřválece oddělen spojkou. Právě její činnost zajišťuje variabilitu celého systému, takže je k dispozici jak čistě elektrický re-

žim, tak hybridní pohon, v němž automobil kombinuje oba motory s cílem maximální celkové efektivity. Řidič může činnost systému ovlivňovat podle vlastních preferencí způsobu používání, takže může například aktivně hospodařit s využitím energie v akumulátoru pro elektrickou jízdu ve městě na konci své cesty.

Vzhledem ke kapacitě 13 kWh akumulátoru umístěného v zadní části vozu je SUPERB iV schopen čistě na elektřinu ujet až 55 km. Celkový dojezd činí zásluhou standardní palivové nádrže 850 km. V kombinovaném režimu cyklu WLTP plug-in hybridní verze modelu SUPERB vykazuje produkci emisí CO<sub>2</sub> jen 40 g/km. A díky tomu splňuje podmínky pro udělení povolení pro parkování na pražských modrých zónách zdarma.

SUPERB iV je schopen během jízdy si akumulátor nabíjet buď rekuperací kinetické energie, nebo také spalovacím motorem. Pro co možná neekonomičtější a neekologičtější provoz je ale vhodné nabíjet akumulátor z externích zdrojů. Z domácí nabíječky Wallbox to s výkonem 3,6 kW trvá přibližně 3,5 hodiny, z běžné domácí zásuvky asi o hodinu a půl déle.

Plug-in hybridní ŠKODA SUPERB iV se bude s karoseriemi limuzína a kombi montovat v továrně Kvasiny, kde se jeho výroba rozběhne ještě do konce roku, přičemž zahájení prodeje je plánováno na začátek roku 2020.



Nabíjecí port je v plug-in hybridním modelu SUPERB iV umístěn v masce chladiče.



Na displeji infotainmentu je možné sledovat aktuální toky energií.



Pro plug-in hybridní SUPERB iV jsou vyhrazena aerodynamická kola.





# DOBRODRUŽNÁ ŠKODA SUPERB SCOUT

Dalším novým derivátem modelové řady SUPERB je zvýšené provedení SUPERB SCOUT, kombinované výhradně s karoserií kombi. Robustnější vzhled, pohon všech kol a režim Offroad jsou jeho standardní výbavou.



Označení SCOUT používá ŠKODA pro „dobrodružnější“ verze některých svých modelových řad. V roce 2006 se v tomto provedení představila ŠKODA OCTAVIA a nedávno se s robustnějším vzhledem objevily také modely KODIAQ a KAROQ. S nejnovější modernizací přichází tento derivát také do modelové řady SUPERB.

SUPERB SCOUT se drží osvědčeného přístupu a přichází se světlou výškou zvětšenou o 15 mm. Opticky ji akcentují černé lemy blatníků, černý dekor prahů a naopak matně stříbrné prvky na spodních lemech nárazníků simulující masivní ochrany spodní části vozu. Stejnou povrchovou úpravu mají také kryty zpětných zrcátek a střešní ližiny. Model SUPERB SCOUT přijíždí na kolech Braga s průměrem 18 palců a se dvěma barevnými provedeními, jež svým vzhledem akcentují dobrodružně-robustní charakter této verze. V nabídce volitelné výbavy jsou ještě kola s průměrem 19 palců.

Uvnitř modelů SUPERB SCOUT je použito speciální dřevěné obložení doplněné specifickým vzorem čalounění s kontrastním prošíváním a vyšitými nápisy SCOUT na opěradlech. Čalounění sedadel standardně kombinuje kůži a Alcantaru a v základní výbavě sedadel nechybí ani vyhřívání.

Není překvapením, že verze SUPERB SCOUT jsou vždy standardně vybaveny pohonem všech kol. Samozřejmostí je též automatická dvouspojková převodovka. K dispozici jsou nejvýkonnější motory modelové řady SUPERB, konkrétně se jedná o zážehový čtyřválec 2.0 TSI o výkonu 200 kW (272 k) a vznětový motor 2.0 TDI poskytující 140 kW (190 k). Terénní charakter modelů SCOUT podtrhuje i standardní přítomnost speciálního režimu Offroad známého z SUV modelů.

ŠKODA SUPERB SCOUT je vítaným rozšířením výrobního programu, jež nabídne v automobilu s jízdními vlastnosti osobního vozu mírně zvýšenou pozici sedadel, robustnější vzhled a také zlepšenou průchodnost teré-



Verze SUPERB SCOUT může disponovat například dřevěným obložení. Na sedadlech se specifickým čalouněním má vyšité nápisy SCOUT.

nem. Významnou vlastností je též jednoznačné odlišení od ostatních verzí modelové řady SUPERB.



Pro provedení SUPERB SCOUT jsou kromě zvětšené světlé výšky charakteristické také robustněji pojaté nárazníky, černý dekor prahů a kola s průměrem 18 nebo 19 palců.

# ZACHRÁNCI ENERGIE

Elektrifikace je magický pojem současné automobilové techniky. Jejím cílem je zajistit zvýšení efektivity hnací soustavy, a tím snížit lokální produkce škodlivých emisí. Způsobů elektrifikace moderních automobilů je v současné době několik. Patří sem různé stupně hybridních systémů i čistě elektrický pohon. Udělejme si v tom pořádek.

**K**dyž to velmi zjednodušíme, tak spalovací motory, a to jak zážehové, tak vznětové, jsou neefektivnější v situacích, kdy se automobil pohybuje ustálenou rychlostí s konstantními otáčkami většinou kolem třetiny povoleného maxima, kdy vykazují nejnižší měrnou spotřebu paliva. V reálném světě ale tato situace nastává hlavně při jízdě po dálnici. Ve všech ostatních režimech se účinnost rapidně snižuje. Ztráty v konvenčně poháněných automobilech na jednu stranu vznikají neschopností využít při zpomalování mařenou kinetickou energii, na druhou stranu vybočením motoru z pásma nejnižší měrné spotřeby. A právě s eli-



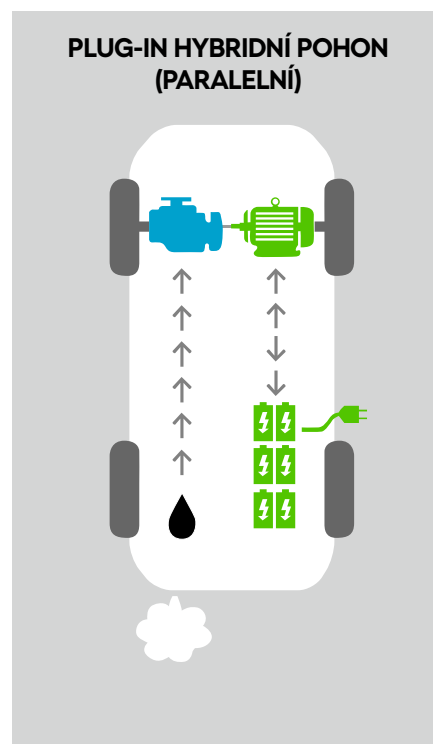
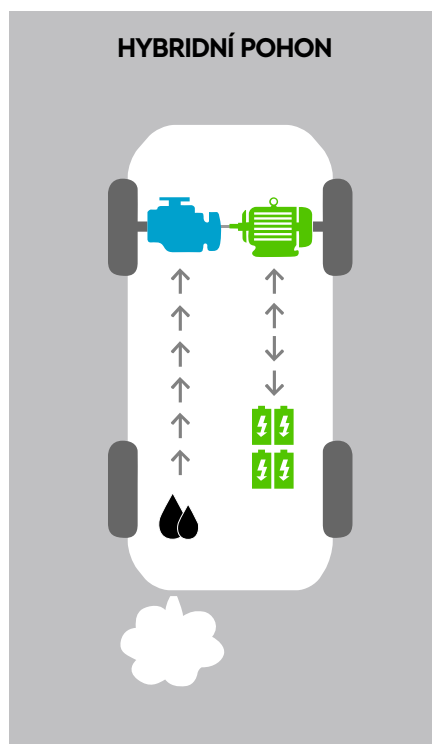
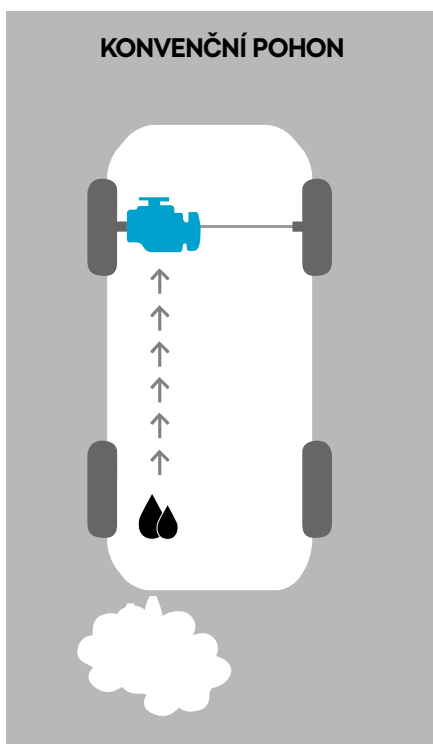
U elektrifikovaných modelů se na displeji navigace často zobrazují aktuální toky energií. Umožní řidiči hospodárnější styl jízdy.

minací těchto dvou příčin ztrát pomáhají různé stupně elektrifikace, které se od sebe liší výkonem elektrické části hnacího ústrojí, technickým řešením a samozřejmě cenou. To, co je

vhodné pro jeden druh automobilu, proto nemusí být vhodné pro jiný. Přinášíme přehled čtyř hlavních řešení elektrifikace u moderních automobilů. Jaký je optimální pro vaše použití?

## 1. MILD-HYBRID

Nejdostupnější forma elektrifikace/hybridizace konvenčních spalovacích motorů. Elektrická větev hnací soustavy pracuje obvykle s napětím 48 V a elektromotor s výkonem pohybujícím se kolem 10 kW (14 k) je ke klikovému hřídeli připojen řemenem pohánějícím příslušenství motoru. Systém dokáže rekuperovat určitou část kinetické energie a následně s ní





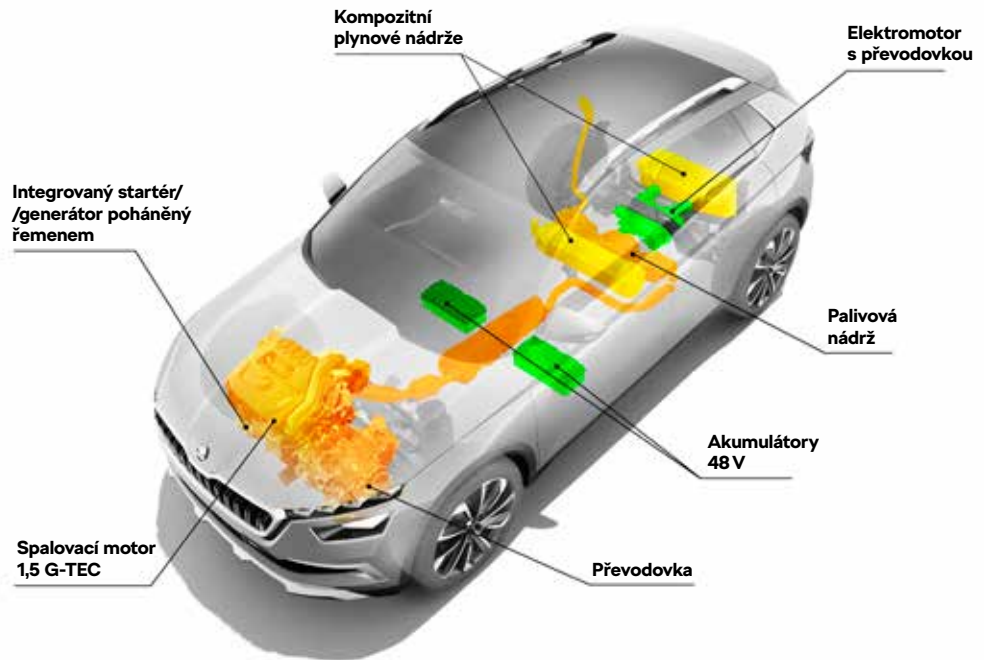
asistovat při akceleraci, případně ji využít k častějšímu vypínání motoru během jízdy (například při jízdě setrvačností). Úspora paliva dosahuje podle jízdní situace až 10 %. Tímto systémem byla vybavena například studie ŠKODA VISION X, která jej kombinovala s motorem 1.5 G-TEC schopným spalovat zemní plyn.

## 2. HYBRID

V závislosti na kategorii vozidla a typu spalovacího motoru může výkon elektromotoru, který doplňuje spalovací jednotku, dosahovat výkonu od přibližně 40 do nějakých 130 kW. Vozidla umějí rekuperovat větší množství kinetické energie a dokáží vozidlo pohánět na kratší vzdálenost (v jednotkách kilometrů) pouze na elektřinu. Vzhledem k odlišným charakteristikám spalovacího motoru a elektromotoru dochází zejména při jízdě s měnící se rychlostí k jejich optimálnímu doplňování. Hybrid zvyšuje efektivitu zejména schraňováním přebytečné kinetické energie a jejím dalším využitím při akceleraci, současně ale dokáže v některých režimech posunout spalovací motor do režimu s nejnižší měrnou spotřebou.

## 3. PLUG-IN HYBRID

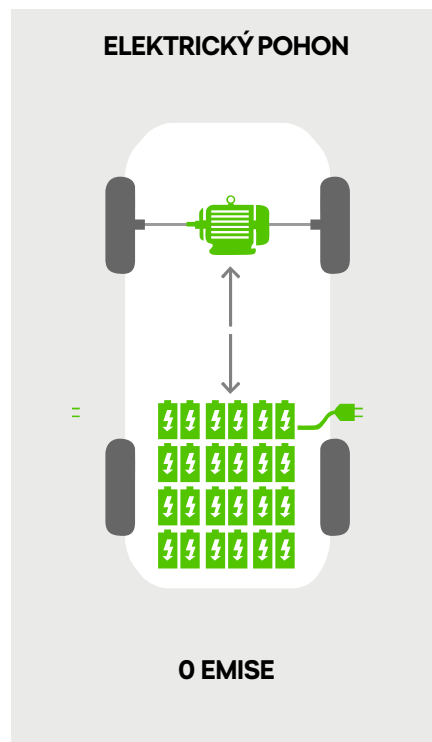
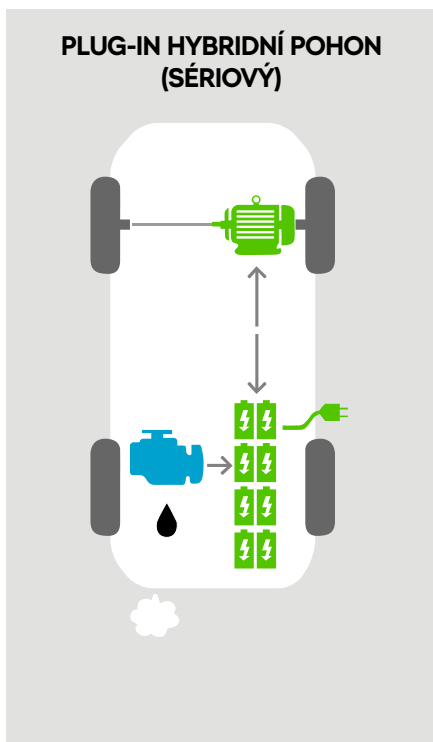
V principu může fungovat jako hybridní pohon, ovšem se zvětšeným akumulátorem, který lze dobít z externího zdroje. Obvykle jsou plug-in hybridní vozy schopné čistě elektrické jízdy do



Ukázkou mild-hybridního systému byl koncepční vůz ŠKODA VISION X, který jej aplikoval na motor 1,5 G-TEC určený na benzin a zemní plyn. Rozšíření tohoto řešení se očekává v blízké budoucnosti. Nově představená ŠKODA SUPERB iV je na rozdíl od tohoto vozu plug-in hybridním vozem s možností vnějšího dobíjení.

vzdálenosti přibližně 50 a více kilometrů (SUPERB iV 55 km). To znamená, že tyto vozy dokáží jezdit jako elektromobily, ale když je potřeba, lze je zásluhou přítomnosti spalovací-

ho motoru používat bez omezení jako běžné konvenční/hybridní vozy, tedy bez nutnosti dobíjení akumulátoru. Teoreticky, když se pravidelně nabíjí a jezdí na kratší vzdálenosti, mohou tyto vozy jezdit se spotřebou nula litrů paliva na 100 km. V normovaných režimech vykazují plug-in hybridy velmi nízké hodnoty spotřeby paliva a produkovaných emisí (obvykle do 2 l/100 km a 50 g CO<sub>2</sub> na km). Plug-in hybridy lze rozdělovat také podle konstrukčního řešení na paralelní a sériové. ŠKODA v modelu SUPERB iV využívá paralelní plug-in hybridní systém s elektromotorem umístěným mezi motorem a dvouspojovou převodovkou DSG.



## 4. ELEKTRICKÝ POHON

Vrcholnou formou elektrifikace je čistě elektrický pohon (například ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV nebo VISION iV), kde vozidlo pohání výhradně elektrický motor napájený akumulátorem. Zatímco hnací soustava je výrazně jednodušší než u konvenčních vozidel, z technického pohledu je nejsložitějším a nejnákladnějším komponentem těchto vozů akumulátor, obvykle umístěný v podlaze vozu. Z podstaty svého fungování jsou elektromobily vhodné především pro jízdu v městském a příměstském provozu nižšími rychlostmi.

# ČASY SE ZMĚNÍ

Designérské studie ŠKODA až na výjimky nejsou jen stylistickým cvičením či lákadlem autosalonů. Většinou to jsou reálné předobrazy více či méně vzdálených budoucích sériových automobilů. Studie jsou tedy pomyslným nahlédnutím do křišťálové koule. ŠKODA VISION iV je dalším vývojovým stupněm k reálné podobě zbrusu nového elektrického modelu značky ŠKODA.

**S** Studie ŠKODA VISION iV na první pohled jasně ukazuje, že je vozem ŠKODA nové éry. Samotný styl designu se vyznačuje ostrými rysy spojenými jemně modelovanými plochami. Automobil působí jako jednotlivý celek téměř jako vytesaný z jednoho kusu. Svým pojetím je další evolucí prvního podobně laděného konceptu ŠKODA VISION E, jenž se představil v roce 2017.

ŠKODA VISION iV je blíže sériové produkci a vyznačuje se celkově výraznějšími tvary než uhlazenější předchůdce. Přední část zaujme dravostí a originálně navrženou evolucí tradiční masky chladiče. Minimalizované hlavní světlomety, samozřejmě tvořené technologií LED-Matrix, jsou propojeny světelnou linkou, jež by měla být jedním z poznávacích znaků nové generace elektrických modelů ŠKODA. Spodní část předního nárazníku je navržena ve sportovním stylu a svým provedením připomíná stejný prvek použitý dříve u koncepční studie VISION RS.

Zvýšené zádi dominují moderně řešená LED světla, svými světelnými obrysy připomínající typickou dvojici písmen C. Působivost velkých a čistých ploch doplňuje spodní horizontální osvětlená lišta připomínající podobné řešení aktuálních modelů OCTAVIA RS, v tomto případě se zalomením vzhůru na krajích. Hru světel na zádi doplňuje červeně osvětlený nápis ŠKODA situovaný mezi světly. Smysl pro detail představené studie VISION iV dokresluje také aerodynamická kola s průměrem 22 palců, jež mají na jednom ze svých pěti paprsků osvětlený nápis ŠKODA. Hrátky se světlem doplňuje i osvětlené kulaté logo automobilky na kapotě motoru, jež svým provedením připomíná klasický český křišťál.

Design konceptu ŠKODA VISION iV vznikl pod taktovkou šéfdesignéra značky ŠKODA Olivera Stefaniho, který k němu mimo jiné řekl: „Minimalistický design, který podtrhuje například kamery namísto zpětných zrcátek nebo chybějící kliky dveří, naznačuje již předem jednoduché ovládání elektrických











Koncepční studie ŠKODA VISION iV zaujme originálně pojatým vzdušným interiérem s nově řešeným dvouramenným volantem s nepravidelným tvarem věnce.

vozu značky ŠKODA. Zajímavý vzhled propůjčují studii osvětlené designové prvky a nová technologie světel."

### VZNÁŠEJÍCÍ SE VRSTVY UVNITŘ

I když studie ŠKODA VISION iV ztělesňuje novou éru značky ŠKODA, ve svých útrobách je typickým vozem své značky. Je navržena s důrazem na praktičnost a pohodlí posádky. Automobil postavený na rozvoru 2765 mm poskytuje na délce 4665 mm mimořádně velký vnitřní prostor, jenž mnoha svými parametry připomíná velkoprostorové vozy. Ostatně jeho zavazadlový prostor přístupný velkou výklopnou stěnou v zádi nabízí objem 550 litrů.

Řešení palubní desky zajme svojí čistotou a originálním pojetím připomínajícím použití vrstev, které se odlišují nejen použitým materiálem, ale například také funkcí a vytvářejí prostor pro působivě stylizované vnitřní osvětlení. Horizontálně navržená palubní deska vypadá, jako by se vznášela v prostoru, středový tunel je oddělený a také centrální displej je uspořádán tak, že se zdánlivě vznáší. Inovativní není jen samotné pojetí vnitřního prostoru, ale také použité materiály, z nichž nejzajímavějším je syntetická velurová kůže Ultrasuede, šetrná k životnímu prostředí. Pro čalounění sedadel byl zvolen materiál Dinamica, na jehož výrobu byl použit kromě jiného i recyklovat z PET lahví.

Netradiční provedení, ovšem vhodně zapadající do horizontálního „vznášejícího se“ pojetí palubní desky, má dvouramenný volant s nově navrženými tlačítky pro obsluhu multi-

mediálního systému, palubního počítače, asistenčních systémů a dalších funkcí. Právě na volant se nyní přesunulo také tlačítko pro volbu jízdního režimu, které je tak řidiči lépe po ruce.

### INTELEKTUÁLNÍ ELEKTRICKÝ POHON

Zatímco na autosalonu v Ženevě se koncept VISION iV představil ve verzi s dvojicí motorů o celkovém výkonu 225 kW (306 k), a tudíž s pohonem všech kol, o několik týdnů později byla v čínské Šanghaji představena pro tamní trh přizpůsobená verze s jedním elektromotorem o výkonu 150 kW (204 k) a pohonem zadních kol. Různá koncepce pohonu je jen jednou z ukázek flexibility poskytované novou elektric-



ŠKODA VISION iV je evolucí elektrického koncepčního vozu ŠKODA VISION E z roku 2017. Svými tvary má blíže k sériové verzi, která se představí v příštím roce.

kou platformou MEB koncernu Volkswagen. V Evropě představená verze konceptu ŠKODA VISION iV zaujme svými dynamickými parametry, protože při startu z místa je schopna jet rychlostí 100 km/h již za 5,9 sekundy, nejvyšší rychlost má elektronicky omezenou na 180 km/h. Kapacita akumulátoru umístěného v podlaze činí 83 kWh, což pohodlně vystačí na ujetí až 500 km bez nutnosti nabíjení. V závislosti na typu nabíječky je možné tento vůz z 0 na 80 % kapacity akumulátoru, tedy na přibližně 400 km jízdy, dobít za 30 minut.

Kromě svého inovativního pohonu i koncepce karoserie naznačuje studie ŠKODA VISION iV také možnou podobu asistenčních



Na letošním autosalonu v Ženevě studii VISION iV představil předseda představenstva ŠKODA AUTO Bernhard Maier.





systemů budoucnosti. Automobil je vybaven laserovými skenery, radarovými senzory a kamerami, takže neustále monitoruje své okolí. Navíc se počítá s jeho trvalým připojením k serverům automobilky, z nichž bude získávat různé informace, jako například o aktuálních nebezpečích či omezeních na plánované trase.

### POJEDE SAMO PO DÁLNICI

V budoucím sériovém voze bude uplatněna i nová úroveň autonomní jízdy, kdy bude vozidlo zvládat mnoho monotónních situací v provozu zcela samo. Bude například schopné automaticky fungovat při jízdě po dálnici.

Studie VISION iV je samozřejmě vybavena nejnovější generací infotainmentového systé-

*V závislosti na typu nabíječky je možné tento vůz z 0 na 80 % kapacity akumulátoru, tedy na přibližně 400 km jízdy, dobít za 30 minut.*

mu s pokrokovými způsoby obsluhy, například gesty či mluveným slovem. Již současné sériové vozy ŠKODA patří ve svých segmentech v tomto ohledu na absolutní vrchol aktuální produkce, budoucí sériová verze elektrického konceptu VISION iV v této oblasti nebude výjimkou.

ŠKODA VISION iV je poslem budoucnosti ukazujícím, že automobilová technika je již nyní připravena pro vstup do další etapy automobilismu. Je současně vozem, který při zachování typických vlastností vozů ŠKODA přinese zcela nové pojetí individuální mobility, jež bude odpovědnější k životnímu prostředí.

## ELEKTRICKÁ PLATFORMA

Koncern Volkswagen vyvinul komplexně navrženou variabilní platformu MEB (Modularer Elektrobaukasten) určenou nejen pro elektrické modely svých značek, ale nabízí ji také pro aplikaci jiným automobilovým výrobcům. Jejím základem je sada akumulátorů umístěná v pevné struktuře v podlaze vozu (k dispozici bude trojice kapacit). Pro pohon budou použity výhradně elektrické motory. Podle zaměření následného vozu budou k dispozici verze s jedním (pohon zadních kol) nebo dvěma elektromotory (4x4). Součástí nové elektrické platformy je také kompletní systém pro elektrický pohon, tedy výkonová elektronika, měniče a převody. Nově pojatá je též elektrická architektura, jež je připravena na vzdálenou aktualizaci. První nový vůz se na tomto technickém základě představí koncem léta 2019.



Nová čistě elektrická platforma se vyznačuje akumulátory uloženými v podlaze. Připravují se verze s různými kapacitami akumulátorů, stejně jako varianty s pohonem zadních nebo všech kol (na kresbě s dvojitými elektrickými motory).

# DIGITÁLNÍ SHOWROOM

Nejnovější vozy ŠKODA kladou důraz na konektivitu a moderní technologie. Místa, kde se prodávají, tedy samozřejmě nemohou zůstat pozadu. Nový koncept digitálního showroomu posouvá zážitek z výběru a nákupu nového vozu do nové éry.



**D**igitální technologie prostupují náš život čím dál víc a stávají se neodmyslitelnou součástí snad každého aspektu našeho života. Automobily jako takové si už bez nich téměř neumíme představit a jejich role je stále důležitější. Nejmodernější systémy konektivity nám usnadňují vše: od hledání cíle schůzky přes komunikaci na cestách až po zjištění, kde mají nejlevnější benzin.

Tak technologicky náročný a pokročilý produkt, jako je osobní automobil, si ale žádá také odpovídající prostředí a zážitek při procesu jeho koupě. Proto ŠKODA AUTO představila novou koncepci digitálního showroomu. Jeho první podobu, která je zároveň největším showroomem tohoto typu v Evropě, realizovala v Plzni.

Účelem digitálního showroomu je nabídnout zákazníkům větší pohodlí, lépe dostupné informace a modernější zážitek z nakupování. Je založen především na souhrě interaktivních zařízení, která umožňují prodejcům poskytnout kvalitnější a podrobnější informace o produktu a prezentovat ho modernějším, působivějším způsobem.

Zážitek začíná v uvítacím prostoru, který je o něco méně formální, než bývá u tradičních showroomů zvykem. Prodejci jsou zde připraveni zákazníkům pomoci a navést je k určitému modelu. K tomu jim pomáhají tablety s možností vizualizovat konkrétní model, který je zároveň zobrazen na velkoplošných OLED panelech.

Následuje vizualizační zóna, které dominuje velkoformátová videostěna s až devíti obrazovkami. Ta má za úkol především přilákat kolemjdoucí do showroomu akčními záběry vozidel nebo aktuálních nabídek. Vystavené



Koncept nového digitálního showroomu se představil v plzeňském Autocentru Jan Šmucler.

modely jsou pak doplněny o informační stojany s 22palcovou dotykovou obrazovkou. Ta zákazníkům umožní procházet si hlavní funkce vozu, ale také měnit jeho barvu, design kol a další doplňky. Mohou tak získat mnohem lepší představu o tom, jak bude ve skutečnosti vypadat jejich zvolená konfigurace, a tu na místě porovnat s příkladem skutečného vozu. Novinkou jsou také tzv. tematické ostrůvky, které prezentují vystavené vozy a jsou stylizovány s ohledem na jejich zaměření a DNA.

Inovativně je pojat i prostor k jednání o kupní smlouvě a financování. Ten se naopak snaží nabídnout oázu klidu daleko od shonu prodejní plochy, kde může zákazník v klidu jednat o svém novém voze. Pro snazší prezentaci nabídek je zde umístěna LED televize, která zobrazuje obsah tabletu.

Nejatraktivnější místo showroomu pak zabírá zóna hlavních novinek sloužící k prezentaci aktuálních modelových řad či doplňkového sortimentu ŠKODA. Prodejci zde mohou odprezentovat zákazníkům přednosti nových vozů a doplňků nejen na reálných exponátech, ale i na interaktivním dotykovém stole.

Pro ty zákazníky, kteří zrovna nechťejí využívat prodejců či si přímo vybírat daný model, je k dispozici také relaxační zóna, kde mohou využívat bezplatné Wi-Fi připojení, sledovat televizi nebo relaxovat u kávy. K dispozici je také samoobslužná zóna, kde si mohou v klidu a nerušení na dotykových obrazovkách vybrat a vizualizovat svůj vůz.

Jakkoliv dnešní digitalizovaná doba vede k tomu, že zákazníci stále častěji vyhledávají informace na internetu, a dokonce díky službám jako ŠKODA Online mohou uzavřít na dálku i celý obchod, zachovávají si showroomy svůj význam, který si udrží i do budoucna. Dosud nic nenahradí osobní kontakt s prodejci a možnost prohlédnout si vystavené vozy takzvaně „in natura“ a samozřejmě se s nimi i svést. Moderní technologie ale mohou pomoci tomu, aby se návštěva showroomu stala příjemnějším zážitkem a proces výběru automobilu se stal ještě pohodlnějším než dříve.

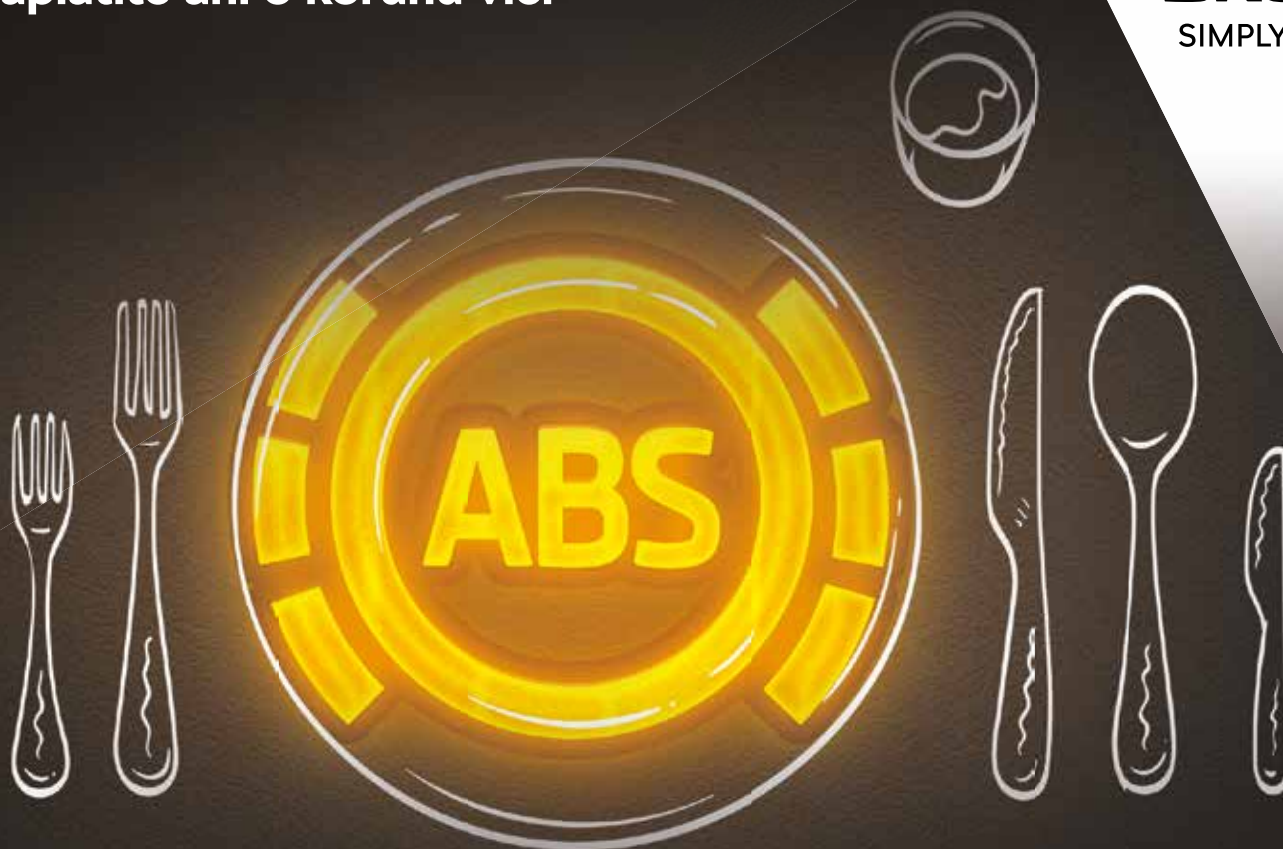


# SERVISUJTE PŘÍŠTÍCH 5 LET ZA SOUČASNÉ CENY

Díky Předplacenému servisu  
nezaplatíte ani o korunu víc!



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



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



Žádné nečekané výdaje za servis po dobu 5 let



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



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




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



# ŠKODA V JEDNÉ STOPĚ





A male cyclist is sitting on a large, weathered log. He is wearing a white t-shirt, dark shorts with green accents, a black helmet, and a black backpack. He is holding a green water bottle in his right hand. A bicycle wheel is visible in the foreground on the left. The background shows a natural setting with trees and a body of water.

Jízdní kola jsou se značkou ŠKODA spojená od jejich počátků. Právě jízdními koly začal příběh pánů Laurina a Klementa, který vedl ke zrodu mladoboleslavské automobilky. ŠKODA AUTO na své kořeny nezapomíná a dodnes se cyklistice věnuje na mnoha úrovních – ať už je to vlastní nabídka jízdních kol a elektrokol, podpora těch nejslavnějších cyklistických závodů na světě, portál věnovaný cyklistice nebo kampaň na podporu bezpečnosti automobilismu a cyklistiky.





Kromě toho, že je ŠKODA AUTO partnerem nejslavnějšího cyklistického závodu světa Tour de France, stojí také za návrhem skleněných vítězných trofejí.

**K**dyž Václav Laurin a Václav Klement v roce 1895 zakládali svůj podnik, ze kterého se později stala dnešní ŠKODA AUTO, začínali s výrobou jízdních kol. Ta je brzy dovedla k zavedení a také k výrobě motocyklů a automobilů. Jinými slovy, bez jízdních kol by nebyla ŠKODA.

Cyklistika je součástí DNA značky, a proto se jí ŠKODA věnuje dodnes. Jako významná globální značka se snaží podporovat cyklistiku ve všech jejích formách, ať už jako sport, nebo jako formu ekologické přepravy. Tato podpora na sebe bere celou řadu podob, z nichž mediálně nejviditelnější je podpora špičkových cyklistických závodů.

Již od roku 2004 je značka ŠKODA hlavním partnerem nejslavnějšího cyklistického závodu světa, Tour de France. Už patnáct let tak ti nejlepší cyklisté světa, jejich týmy i pořá-

datelé spoléhají na služby automobilů značky ŠKODA, které v tomto závodě figurují jako doprovodná vozidla. ŠKODA je rovněž sponzorem zeleného trikotu pro jezdce s největším počtem bodů, na což odkazuje také špičkové závodní kolo ROAD ELITE, dodávané v charakteristické zelené barvě.

Tour de France ale není jediný cyklistický závod, pro který je mladoboleslavská značka důležitým partnerem. Podpora cyklistiky, kterou má ŠKODA v genech již od svého založení v roce 1895, zahrnuje i partnerství s mnoha dalšími z nejvýznamnějších závodů na světě, jako je La Vuelta, Paris-Nice, Paris-Roubaix, La Flèche Wallone nebo Liège-Bastogne-Liège.

ŠKODA AUTO je také od loňského roku oficiálním partnerem Českého svazu cyklistiky. Stává se tak generálním partnerem reprezentačních týmů ve všech osmi cyklistických odvětvích. Navazuje tak na své dosavadní an-



ŠKODA AUTO se stala nejen partnerem Mezinárodní cyklistické unie (UCI), ale také Českého svazu cyklistiky. Jde o pomyslné završení dlouhodobé podpory různých forem cyklistiky na mezinárodní i národní úrovni.



Platforma WeLoveCycling.cz různými formami propojuje automobilku ŠKODA AUTO se světem jízdních kol.



ŠKODA AUTO byla partnerem extrémního závodu Garmin Titan Desert Race 2019, jehož se zúčastnilo 670 závodníků, kteří v marocké poušti zdolali během šesti dnů 600 kilometrů v nejnáročnějším terénu.

gažmá v tomto sportu a prohlubuje jej ve směru kolektivního pojetí s akcentem na národní reprezentaci. Vedle klasického sponzoringu půjde o bezplatné zapůjčení devíti vozů ŠKODA, které budou k dispozici cyklistickému svazu pro oficiální účely. Svaz má v současnosti 21 500 členů a ŠKODA AUTO doufá, že touto spoluprací přispěje k dalšímu rozvoji cyklistiky v České republice. Toto partnerství lze považovat také za pomyslnou oslavu 10. výročí spolupráce se seriálem závodů horských kol Kolo pro život, který je každoročně nejmasovější cyklistickou akcí na našem území.

Podpora cyklistiky v podání značky ŠKODA ale nekončí jen vlastní řadou jízdních kol a sponzoringem velkých závodů. ŠKODA se snaží být partnerem všech cyklistů a podporovat rozvoj cyklistiky v mnoha různých ohledech. K tomu patří i cyklistický portál WeLoveCycling.com, který nabízí poutavé články zahrnující celou šíři cyklistického světa, od velkých závodů až po každodenní život běžného cyklisty. Ať už sledujete závody jako fanoušek, aktivně se jich účastníte nebo používáte kolo jen k rekreaci nebo cestám do práce, na We Love Cycling si najdete to svoje.

Portál We Love Cycling stojí také za novou kampaní STAY ON THE SAFE SIDE, jejímž cílem je propagovat bezpečnost cyklistiky a obecně provozu na pozemních komunikacích. Značka ŠKODA věří, že osvěta mezi řidiči i cyklisty může přispět k tomu, aby silnice byly zase o něco bezpečnějším a příjemnějším místem pro všechny.



# JÍZDNÍ KOLA ŠKODA

I když je ŠKODA především výrobcem automobilů, nezapomíná na svoje kořeny a nabízí také vlastní řadu jízdních kol. Ta je koncipována tak, aby nabídla něco pro každého cyklistu z řad fanoušků nebo majitelů vozů ŠKODA.

**Z** Začíná stylovou klasikou odkazující na časy Laurina a Klementa a pokračuje koly pro ty nejmenší i odrostlejší. Pro dospělé jsou tu kola silniční i horská, oboje navíc v elektrickém provedení. A pro ty nejnáročnější celokarbonový závodní stroj!



ŠKODA EMTB je horské kolo typu hardtail s odpruženou přední vidlicí, EMTB FULL je jeho celoodpruženou variantou, která zajistí pohodlí a dobrou ovladatelnost při jízdě v jakémkoliv terénu. Stejně jako jejich silniční varianty používají i kola EMTB a EMTB FULL pohonný systém Shimano STEPS E7000, napájený z akumulátoru STEPS BT-E8010 o kapacitě 504 Wh, který byl vyvinut speciálně pro horská kola. I tato kola jsou osazena kvalitními komponenty Shimano a tlumiči RockShox. Terénní schopnosti dotvářejí pneumatiky Schwalbe Smart Sam Performance o rozměru 29 x 2,6 palce a přehazovačka 1x11.

## ELEKTRICKY NA SILNICI

Náročné kopcovité úseky pro mnoho starších či fyzicky méně zdatných cyklistů znamenají nutnost sesednout a kolo potupně vést. A leckdo raději na cyklistické výlety zanevře, i když by ho pohyb v jedné stopě na čerstvém vzduchu nejen potěšil, ale dokonce mu i prospěl. Především pro takové cyklisty je tu ŠKODA EBIKE a jeho derivát ŠKODA EBIKE LADY s geometrií rámu uzpůsobenou ženské postavě. Obě varianty jsou vhodné na silnici či do

lehčího terénu a jejich elektrický motor jezdců pomůže urazit větší porce kilometrů nebo zvládnout stoupání, které by jinak nedokázal vyjet. Kola EBIKE využívají kvalitní komponenty Shimano, včetně výkonného pohonného systému Shimano STEPS E7000.

## ELEKTRICKY DO TERÉNU

Novinkou pro rok 2019 jsou v nabídce značky ŠKODA dvě horská elektrokola. Zatímco

## ELITNÍ VÝKONY

Karbonové závodní kolo ROAD ELITE je naopak připraveno pro ty, kteří si jsou svou kondicí velmi jisti a chtějí ji předvést v tom nejlepším



Horská elektrokola jsou novinkou nabídky v roce 2019. Připravena je standardní (EMTB) i celoodpružená verze (EMTB FULL).





## *Jako značka zaměřená na praktické rodinné vozy nemůže ŠKODA nemyslet na ty nejmenší cyklisty.*

světla. Jeho design odkazuje na fakt, že je ŠKODA již od roku 2004 hlavním partnerem světoznámého cyklistického závodu Tour de France a od roku 2015 také sponzorem Zeleného trikotu pro jezdce s největším počtem bodů. Nový barevný design pro rok 2019 je inspirován právě tímto dresem.

ROAD ELITE je závodní kolo ze špičkových komponentů Shimano ULTEGRA R800, mezi které patří kliky, přehazovačka, přesmykač, řadicí a brzdové páky. Kola kompletně sestavená z komponentů renomované značky DT Swiss jsou osazena bezdušovými pláštěmi.

### **PRO MENŠÍ I NEJMENŠÍ**

Jako značka zaměřená na praktické rodinné vozy ŠKODA nemůže nemyslet na ty nejmenší cyklisty. Pro ty úplně nejmladší je určeno kolo ŠKODA KID 16. S prvními metry jim pomohou demontovatelná přídatná kolečka. Kvalitní komponenty Shimano, hliníkový rám a řada doplňků, jako je pěnová ochrana rámu, kryt řetězu nebo měkké sedlo, dělají první krůčky nového cyklisty příjemnějšími a radostnějšími. Je určeno pro děti ve věku 3–5 let se vzrůstem 85 až 110 cm.

Dalším krokem, kterým se mladý cyklista může v rodině jízdních kol ŠKODA posunout na další úroveň, je ŠKODA KID 20. I to má hliníkový rám a využívá kvalitní komponenty, určeno je pro děti od 4 do 9 let s výškou 100–135 cm.

Řadu dětských kol pro rok 2019 nově doplnila ŠKODA KID 24. Kolo je navrženo tak, aby

vyplnilo mezeru mezi dětskými koly a koly pro dospělé, což ho dělá ideálním pro děti ve věku 8 až 13 let, vysoké 130 až 155 centimetrů. Kromě přizpůsobení pro široký výškový rozsah jsou jeho hlavními výhodami pohodlné nasedání a sesedání díky snížené horní rámové trubce a také snadná ovladatelnost, ke které přispívají měkké pružiny předních vidlic, brzdové páky přizpůsobené malým rukám a nízká hmotnost.

### **VRETRO STYLU**

Jak si lépe připomenout počátky historie značky ŠKODA než bicyklem, který se svým elegantním designem vrací do časů, kdy byla jízdní kola hlavním produktem manufaktury Laurin & Klement? ŠKODA VOITURETTE je perfektní volbou pro ty, kteří od svého jízdního kola očekávají nejen moderní funkčnost, ale také elegantní retro vzhled. Kombinace černého laku, béžových pláštů v barvě surové gumy a hnědého sedla i rukojetí řídítek zapůsobí na okolí vždycky – ať už pojedete na výlet, nebo se bu-



Efektivní retrokolo ŠKODA VOITURETTE mimořádně působivým způsobem propojuje historii značky se současností.

dete proplétat městem do práce. Novinkou pro modelový rok 2019 je náhrada klasického řetězu za řemenový pohon. Samozřejmostí jsou moderní komponenty od renomovaných výrobců.

### **PRAKTICKÝ PŘÍTEL NA CESTY**

I když je pro vozy ŠKODA v nabídce mnoho prvků příslušenství, jež umožňují pohodlnou přepravu plnohodnotných jízdních kol, někdy se hodí i bicykl, který můžete snadno převážet v zavazadlovém prostoru. Přesně takový je skládací model ŠKODA STRETCHGO. Jeho praktický hliníkový rám je možné složit a magnetický držák přední a zadní vidlice ho udrží ve složeném stavu. S technikou Shimano je přitom vynikající jak pro cesty po městě, tak i k výletům v rovinatější krajině. A s elegantním černým lakem nabízí i stylový vzhled!

### **PŘÍSLUŠENSTVÍ**

Jízdním kolem ale cyklistovy potřeby nekončí. Proto ŠKODA nabízí také širokou paletu příslušenství. Samozřejmostí jsou nejrůznější druhy nosičů a držáků na kola, ať již upevňovaných klasicky zvenčí na karoserii nebo do interiéru. Na eshopu značky ŠKODA ale najdete i doplňky pro cyklistiku samotnou, od funkčního oblečení až po nářadí, batohy a jiné nezbytnosti.





# KOUPILI JSTE SI OJETÝ VŮZ ŠKODA? ZDARMA VÁM JEJ ZKONTROLUJEME.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

[www.kontrolavozuzdarma.cz](http://www.kontrolavozuzdarma.cz)



## Zjistěte, v jaké kondici je váš ojetý vůz ŠKODA!

Pokud čerstvě vlastníte ojetý vůz **ŠKODA CITIGO, FABIA, RAPID, OCTAVIA, ROOMSTER, YETI** nebo **SUPERB starý 4 a více let**, nechte si jej **zdarma zkontrolovat** v autorizovaném servisu ŠKODA. Provedeme kompletní diagnostiku a zaměříme se na **23 nejdůležitějších součástí vašeho vozu**. Prověříme kompletní technický stav vozu, včetně tlumičů, autobaterie, klimatizace a dalších částí vozidla.

Navíc na případné opravy a údržbu, můžete využít až **20% slevy z programu Šeková knížka**.

 **ŠKODA** Service

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

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacr

# NOVÁ GENERACE LEGENDY

ŠKODA FABIA R5 evo s modernizovanou technikou vstoupila do světa rallye bez slitování se soupeři. Vítězí jak v domácím šampionátu, tak v seriálu mistrovství světa kategorie WRC 2 Pro.

**V** motoristickém sportu bývá zvykem vzpomínat na legendy minulosti a připomínat si staré zlaté časy, jako by už nové neměly přijít. I fanoušci týmu ŠKODA Motorsport mají v historii co obdivovat. Od předválečného Popularu Monte Carlo, přes úspěchy škodovek 130 RS v Rallye Monte Carlo na konci sedmdesátých let po hvězdnou kariéru modelu 130 LR nebo Favoritu a Felicie Kit Car, které přišly později.

Zároveň ale není sporu o tom, že pokud bychom měli najít skutečnou „zlatou éru“ motorsportu ve ŠKODA AUTO, nebudeme muset jít daleko do minulosti. Tedy spíše vůbec. Pokud se podíváme na výsledky a čísla, je to-

tiž naprosto jasné, že svou zlatou éru prožívá tovární tým právě dnes, respektive v uplynulých několika letech.

Strůjcem této nové éry je soutěžní speciál ŠKODA FABIA R5, který se objevil na scéně v roce 2015 a okamžitě se zapsal do historie. Hned v první soutěži, na Portugalské rallye, s ním posádka Esapekka Lappi/Janne Ferm skončila na druhém místě. O dva soutěžní podniky později v Polsku si stejná posádka připsala první vítězství – a také první vítězství týmu ŠKODA Motorsport ve WRC 2.

Následovala celá řada dalších vítězství a již v první sezóně získal tým svůj první pohár konstruktérů ve WRC 2. V následujícím roce získal Esapekka Lappi první titul v poháru

jezdců WRC 2, následován byl o rok později Pontusem Tidemandem a v minulém roce Janem Kopeckým. Loňský úspěch byl o to sladší, že spolu s Kopeckým stáli na stupních vítězů týmoví kolegové Tidemand a Rovannerä.

ŠKODA Motorsport, to ale není jen tovární tým. Soutěžní vozy ŠKODA FABIA R5 se vyrábějí také pro zákaznické týmy – a získaly si mezi nimi obrovskou oblibu. Dohromady jich bylo dodáno již více než 270 kusů a jen za poslední sezónu se jim podařilo získat 17 národních titulů a 3 tituly kontinentální. Celkem odstartovaly do 5115 soutěží, posbíraly 1817 umístění na stupních vítězů a 796 vítězství. To všechno dělá z vozu ŠKODA FABIA R5 nejspěšnější vůz v historii kategorie WRC 2.







V rámci mistrovství světa se modernizovaný soutěžní speciál uvedl na Portugalské rallye dvojitým vítězstvím v kategorii WRC 2 Pro.

S takovým skóre by bylo snadné usnout na vavřínech, ale pro ŠKODA Motorsport snaha stále se zlepšovat a posouvat dál nikdy nekončí. Proto byla letos představena nová generace soutěžního speciálu ŠKODA FABIA R5 s dovětkem „evo“. Na první pohled ji rozeznáte podle nového designu odrážejícího změny, kterých se při poslední modelové změně dočkala sériová podoba vozu ŠKODA FABIA. Nejvýraznější novinkou jsou přepracovaná přední a zadní světlá. Spolu s nimi přišly i další úpravy designu, zejména v oblasti předního a zadního nárazníku.

Rallye se ovšem nevyhrávají designem, mnohem důležitější je to, co se skrývá pod karoserií vozu. Tomu také byla věnována mnohem větší pozornost. Asi neočekávanější změnou bylo vylepšení přeplňovaného motoru o objemu 1,6 litru, který má nyní nejen větší výkon a lepší průběh točivého momentu, ale také výkonnější řídicí jednotku a účinnější systémy chlazení a mazání. Ty přispívají k tomu, aby se spolehlivost a odolnost, kterou byla ŠKODA FABIA R5 proslulá od samého začátku, posunula ještě o něco dále.

Ze stejného důvodu byla vylepšena i převodovka, která má nyní delší životnost než dříve a její převodové poměry byly upraveny tak, aby lépe vyhovovaly upravenému motoru. K tomu, aby si vůz ještě lépe poradil s leckdy brutálně náročnými podmínkami rychlostních zkoušek, dostal vůz podvozek s větším zdvihem tlumičů. To pomáhá udržet přilnavost i na rozbitých, nerovných tratích šotolinových rallye. Zároveň bylo upraveno řízení, které má nyní strmější převod, což zajistí perfektní kontrolu nad vozem zejména při jízdě smykem.

Dalšími úpravami jsou zesílený skelet karoserie a nový bezpečnostní rám, navržený podle aktuálních bezpečnostních předpisů FIA pro rok 2019. Nový vůz tak bere všechny výhody svého předchůdce a posouvá je ještě



Primiéru si nová ŠKODA FABIA R5 evo odbyla na Rallye Český Krumlov v květnu. Vítězstvím navázala na úspěchy svého předchůdce.



Jan Kopecký s Pavlem Dreslerem slavili hned při prvním soutěžním nasazení vozu ŠKODA FABIA R5 evo.

o něco dál. Je rychlejší, obratnější, nabízí více přilnavosti a lepší tuhost karoserie, přičemž zároveň slibuje ještě větší spolehlivost a životnost v náročných podmínkách.

Nový vůz ŠKODA FABIA R5 evo se poprvé objevil na trati Rallye Český Krumlov, kde si s ním Jan Kopecký připsal další suverénní vítězství na dlouhém seznamu. Světovou premiéru si nová Fabia R5 odbyla na Portugalské rallye, kde s ní zazářily posádky Jan Kopecký/Pavel Dresler a Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen. Dva zbrusu nové vozy, které před soutěží absolvovaly mnoho testovacích kilometrů

v různých podmínkách, hned napoprvé prokázaly svoji rychlost a odolnost. Portugalská rallye totiž patří nejen k těm nejpůsobivějším, ale také nejtěžším v kalendáři a kombinace spalujícího horka, prachu a rozbitých cest je k vozům i posádkám neobyčejně náročná. Kalle Rovanperä suverénně vyhrál kategorii WRC 2 Pro, na druhém místě dojel po neobyčejně vyrovnaném výkonu Jan Kopecký.

Tým ŠKODA Motorsport tak má s novým vozem ŠKODA FABIA R5 evo „našlápnuto“ zopakovat fantastické úspěchy, jichž v minulých letech dosáhla jeho předchozí generace.



Při modernizaci vozu došlo k úpravám motoru, skeleru karoserie, podvozku a dalších částí. Cílem bylo další zlepšení ovladatelnosti na všech typech povrchů.

# VYPRAVĚČKA PŘÍBĚHŮ

S celosvětově uznávanou fotoreportérkou **JANOU AŠENBRENEROVOU** o tom, jak se jí žije v San Francisku, jaké je to vyhrát ve dvaatřiceti letech World Press Photo a o tom, co ji baví na obyčejných lidských příbězích.





Portrét spícího chlapce  
je z projektu Děti ulice –  
Káthmándú, Nepál.



Portrét ze série „Řezníci“ – Demokratická republika Kongo. „Když jsem řezníka potkala, neměl zájem komunikovat. Šla jsem ho tedy pozdravit v jeho rodné svahilštině, použila jsem dvě věty, co jsem uměla, to zpozorněl. Pak jsem si všimla, že má na ruce náramek v barvách jamajské vlajky, tak jsem se ho zeptala, jestli má rád Boba Marleyho, to mu vykouzilo úsměv na tváři a začali jsme s pomocí překladatele povídat o muzice, o životě, pak souhlasil i s focením.“

**K**dyž v roce 2014 vyhrála nejprestižnější ocenění pro fotoreportéry World Press Photo, nemohla tomu tehdy vůbec uvěřit, vrozená skromnost to dříve z malé jihočeské vísky nedovolila. Dnes je Jana Ašenbrennerová světově uznávanou fotožurnalistkou, spolupracuje například s agenturami Reuters a Getty Images, mnoha americkými i českými periodiky, vede studentské expedice pro National Geographic. Fotografovala například řezníky v Kongu, vrakoviště lodí v Bangladéši, příběh tvrdě pracujících samoživitelky v Nepálu, ale také

portréty českých kněží v důchodu, anebo svou vlastní rodinu v neobyčejnějších každodenních situacích. Její snímky jsou vždy plné citu a porozumění k těm, které zobrazuje. Sama říká, že jí vždy přitahovala možnost vyprávět příběhy, ať skrze slova, film anebo fotografii.

**Jak se z dívky z malé vísky nedaleko Českých Budějovic stane světově uznávaná fotografka v San Francisku? Měla jste vždycky touhu poznávat svět za hranicemi ČR?**

V roce 2003 jsem měla příležitost odjet do

USA se svým tehdy čerstvě natočeným krátkým filmem Hruška. Hrál v něm Ondřej Havelka, který nám při natáčení spadl z koně, a Bára Hrzánová. Chtěla jsem se s ním dostat na FAMU na režii, ale to se mi nepodařilo, nicméně film byl vybrán na filmový festival v Tiburonu nedaleko San Franciska. Měla jsem náhle příležitost navštívit USA. I přesto, že jsem tehdy zájem o cestování neměla, rozhodla jsem se, že vyrazím, návštěvu si prodloužím a porozhlédnu se po USA, protože kdo ví, kdy se zase naskytne taková příležitost. Moje návštěva ve Státech se pak protáhla z jednoho měsíce na současných 16 let.

**Jaké to bylo v začátcích? Jak jste „zaplula“ do nového prostředí?**

Nebylo to zrovna nejjednodušší. Začínala jsem od nuly, pracovala jsem v restauracích a převážně v cateringu, což byla pěkná dřina. V Čechách jsem měla zázemí, dobře nakopnutou kariéru u filmu, pracovala jsem tehdy v produkci v České televizi a v divadle Karlín, a to všechno jsem ze dne na den opustila. Byly dny, kdy jsem si říkala, jestli jsem neudělala chybu, myslím, že hlavně moje rodina to asi tehdy nechápala, měli pocit, že jsem zahodila vše, co jsem léta budovala. Já ale poslouchala svou intuici. Měla jsem tehdy pocit, jako bych do San Franciska patřila, přirostlo mi velmi rychle k srdci svou tolerancí a diverzitou, mohla jsem být sama sebou, a to mi stálo za to začít od nuly.

**Od kolika let fotografujete a odkdy jste věděla, že je to profese, kterou chcete dělat naplno?**

Fotit jen tak pro radost mě bavilo už jako -nácitiletou, brácha Martin se věnoval fotce mnohem víc než já, měl celkem solidní výbavu, pro mě to bylo spíš takové rozptýlení s automatickým fotoaparát, nebrala jsem to vážně. Já jsem v té době měla sen být tanečnicí nebo zpěvačkou a spíše mě to táhlo před kameru než za ni. Pak jsem se ale dostala na režii a scenáristiku na filmovou školu v Písku a tam myslím začala taková ta nejradiálněji transformace mé představy o tom, co bych chtěla dělat. Začala jsem tvořit, psát vlastní krátké scénáře, vymýšlet příběhy, režírovat a moje perspektiva se začala kompletně přesouvat na tvorbu. Fotku jsem objevila až mnohem později, v San Francisku. Vzala jsem si tehdy ve škole hodinu černobílé fotky, jen tak pro zábavu, abych se nemusela pořád jenom drtit angličtinu. Učili jsme se základy a vyvolávat film ve fotokomóře, digitál se tehdy ještě moc nenosil. Neuvěřitelně mě to chytko, a tak jsem si začala brát



jednu hodinu fotky za druhou po dobu asi dvou let.

### Jak vypadaly vaše první fotografie?

Fotila jsem všechno, co nemělo živou duši: budovy, kostely, stromy, cesty... Později jsem přešla na akty a pak portréty, ty mě baví dodnes. Pak jsem se rozhodla vystudovat žurnalistiku a šla na schůzku s vedoucím katedry, profesorem Kenem Kobrem, který je mým mentorem dodnes. Řekl mi: „Máš talent, akorát musíme do tvých fotek dostat lidi!“ Pod jeho vedením se ze mě za čtyři roky studia stala fotožurnalistka.

### Pracovala jste pro Reuters a jiné agentury, jak to je aktuálně? Máte „stálé zaměstnání“, nebo jste freelancer publikující v různých médiích?

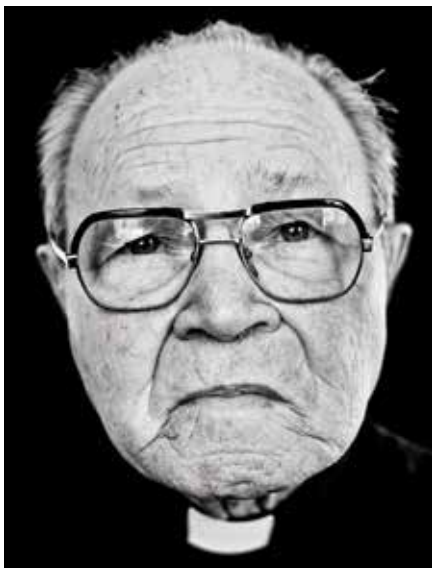
Jsem na volné noze, takže se má práce liší každý měsíc. Pracuji ale pravidelně pro místní noviny San Francisco Chronicle a také pro právnické noviny z Los Angeles The Daily Journal. V létě pracuji pro National Geographic Student Expeditions a mám na starost vždy jednu z jejich expedic. Vedu skupinu studentů a učím je fotografovat, editovat, sbírat a sdílet příběhy lidí, které během expedice potkáme. Také řešíme, jak se chovat v cizí kultuře, jak zachovat respekt vůči místním zvykům a jak být zodpovědným, etickým fotografem, cestovatelem raději než turistou. Učím podle šablon National Geographicu a fotograf nebo filmař, který pracuje pro Nat Geo, je vždycky na expedici s námi, je to práce, která mě velmi baví a v mnoha směrech inspiruje a obohacuje. Letos v červenci letím se skupinou studentů do Bhútánu.

### Za sérii mapující život homosexuální minority v Kongu jste dostala ocenění World Press Photo; změnilo vám to nějak následující kariéru? Dozvědělo se o vás více lidí, přineslo vám to další práci?

To bylo v roce 2014, zdá se mi to strašně dávno, asi proto, že se od té doby toho hodně událo a změnilo. Byl to pro mě naprosto zásadní krok vpřed, moc jsem si v té době nevěřila a byla jsem v šoku z toho, že se mi podařilo uspět na takové úrovni. Když byly vyhlášeny výsledky, asi hodinu mi tekly slzy, nemohla jsem tomu uvěřit.

### Co ta cena znamená pro vás osobně? Sledujete soutěž každý rok a posíláte tam svou práci?

I přesto že nevěřím, že skvělý fotograf musí mít list ocenění jako důkaz kvality své práce, o tom



Otec Josef Xaver Kobza a otec Ferdinand Kondrys (vpravo).

*Profesor Ken Kobre mi řekl: „Máš talent, akorát musíme do tvých fotek dostat lidi!“*

soutěž nerozhoduje, tak World Press Photo sleduji, je to pro mě zdroj inspirace. Těší mě, když se umístí série, která mě během roku zaujala, nebo když je na seznamu výherců fotograf nebo

fotografka, které znám. Sdílím jejich radost, sama vím, jaký je to pocit, když se člověk umístí. Když mám nové materiály, tak je posílám.

### Pamatujete si, kdy jste byla nejvíce emocionálně otřesena tím, co jste dokumentovala? Jak to ze sebe pak dostáváte?

Ano, to si bohužel pamatuji... Před pár lety jsem v San Francisku fotografovala pro jednu neziskovku, jako dobrovolník fotograf pro rodiče, kterým se narodily děti, jež přežily pouze pár hodin nebo dní po porodu. Tito rodiče měli možnost nás kontaktovat a požádat si o fotografické služby v nemocnici. Fotila jsem tedy rodiče, mnohdy i celé rodiny, které se sešly v nemocnici a chtěly fotky svých miminek na



„Fotka mého synovce Jonáše je ze série Můj Domov. Jonáš zde sedí ve vaně a čeká na svého otce, až mu přijde asistovat s koupáním.“

památku, dokud byla ještě naživu. Vidět matku, jak drží své dítě v náručí a čeká, až mu přestane bít srdce, bylo to nejnáročnější, co jsem kdy v životě fotila. Už jen při té vzpomínce mám slzy v očích.

Jednoho dne mě oslovili rodiče, maminka byla asi v šestém měsíci, jestli bych mohla fotit jejich příběh ještě v době těhotenství. Věděli, že dítě buďto nepřežije porod, nebo bude žít pár hodin po narození, ale s jistotou to nevěděli. Doufali... Strávila jsem s nimi velmi intimní, pravděpodobně nejtěžší chvíle jejich života, včetně porodu, který jejich dcera nepřežila. To, co následovalo, asi pět hodin po porodu, bylo asi to nejnáročnější, co jsem kdy viděla skrze objektiv svého fotoáku. I přesto, že bych asi již dnes nechtěla dokumentovat podobný příběh, nelituji toho. Rodiče jsou mi dodnes vděční za službu, kterou jsem jim poskytla. Dnes mají dvě zdravé děti.

**Mimořádné jsou i vaše portréty kněží v duchodu, kde promlouvají oči, vrásky, pohled... Jak se vám povedlo jít tak blízko? Byli ti pánové ochotní ke spolupráci?**

## JANA AŠENBRENEROVÁ (38)



Česká fotografka žijící v USA. Vystudovala Filmovou školu v Písku a dále žurnalistiku a antropologii na univerzitě v San Francisku. Věnuje se dokumentaci humanitárních projektů v Asii i Africe a ve své dokumentární práci se zaměřuje na sociální tematiku a každodenní život. Je držitelkou prestižního ocenění World Press Photo a mnoha cen Czech Press Photo. Je na volné noze a spolupracuje s řadou světových médií.

Na spolupráci s kněžími velmi ráda vzpomínám. Fotila jsem nejprve nějakou dobu reportáž o tom, jak společně žijí v domově důchodců určeném pouze pro kněze. Pak mě napadlo udělat portréty, právě proto, že mě zaujaly jejich tváře, vrásky. Pánové souhlasili, smáli se, co

na nich vidím. Vzpomínám si, že většina z nich měla báječný smysl pro humor a neskutečné životní příběhy. Inspirovala mě jejich touha po vědomostech. Třeba otec Xavier se ve svém pokročilém věku učil francouzsky, hrál na kytaru, a každý den trávil hodiny nad knihami a něco nového se učil.

**Kam povede vaše další cesta? Co právě teď plánujete, nebo máte rozpracováno?**

Momentálně se stále tak trochu vzpomínám ze zakončení studia antropologie a užívám si volna. Byly to vyčerpávající čtyři roky a teď je najednou vše hotové, žádné uzávěrky, připomínky profesorů, je to zvláštní pocit. Odpočívám tedy a jsem ve fázi přemýšlení a vymýšlení, co podniknout dál. Představu mám, ale konkrétnější plán budu mít asi až koncem léta.

**Můžeme se v Česku těšit na vaši výstavu?**

Moc ráda bych v České republice vystavovala, doufám, že teď, když je škola za mnou, bude více času a možností navázat s někým spolupráci a něco zajímavého do budoucna připravit. Čekám na vhodnou příležitost.

„Když jsme projížděli na motorce severozápadní částí Bangladéše, najednou jsem u cesty zahlédla tvář ženy částečně zahalené v šátku, už z dálky mě zaujaly její zářivé modré oči. Zastavili jsme a šli ji pozdravit, potkali jsme i její rodinu. Dozvěděla jsem se, že je jí přes sto let.“





# VÝHODNÉ CENY FILTRŮ PEVNÝCH ČÁSTIC



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



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

Uvedená cena je doporučená maloobchodní cena ŠKODA AUTO a.s. včetně DPH platná do odvolání, nebo do vyprodání zásob. Cena neobsahuje montáž.  
Uvedená cena je platná při vrácení původního DPF filtru. Kompatibilitu DPF filtru vždy konzultujte se svým autorizovaným partnerem ŠKODA.

## Hledáte řešení nefunkčního nebo zcela odstraněného filtru pevných částic?

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

Pouze správná funkce filtru pevných částic zaručí:

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

ŠKODA Infolinka **800 600 000** nebo [www.skoda-auto.cz](http://www.skoda-auto.cz)

 **ŠKODA** Originální díly







# UNIKÁTNÍ KAMUFLÁŽ

Odvaha je hnací silou pokroku, odvaha dovádí lidi ke svobodě, odvaha jednoho je inspirací pro další. Nechte se inspirovat unikátně maskovaným vozem ŠKODA SCALA před Lennonovou zdí v Praze.





**P**odívejte se na místo, které symbolizuje odvahu v bývalém Československu před pádem železné opony. V době před rokem 1989 lidé psali na tuto zeď vzkazy a poselství plná touhy po svobodě či míru jako poctu Johnu Lennonovi, ačkoliv tehdejší komunistický režim takové projevy potlačoval. Pražská Lennonova zeď je dodnes místem, kde se může projevit kdokoli, kdo na to má odvahu. V tomto příběhu se u Lennonovy zdi sešli dva lidé, street artista Chemis z Prahy a fotograf a influencer Dave Krugman z New Yorku, kteří ve svých životech měli odvahu udělat krok do neznáma. Spolu s nimi účinkuje i nový vůz ŠKODA

SCALA v unikátním maskování. Právě SCALA představuje pro značku ŠKODA odvážný krok kupředu, hodlá stanovit nové standardy v oblasti technologií, bezpečnosti a designu ve třídě kompaktních vozů. Začtěte se do rozhovoru s těmito dvěma výraznými umělci.

**Co pro vás znamená ten symbol rukou, který jste ztvárnil na Lennonově zdi?**

Je to boj za svobodu projevu. Šedé ruce se snaží zastavit ruku s perem a to pero sebrat, protože ruka je touha po svobodě a pero je prostředek. Stejně jako já mám jako prostředek sprej a myšlenku v hlavě. Myšlenku nepotlačíte tak snadno jako její projev.



Chemis – street artista z Prahy a Dave Krugman – fotograf a influencer z New Yorku.



**Jak náročné bylo tohle graffití?**

Bylo to náročné, ale naštěstí jsem měl dost času na to, abych to udělal v kvalitě, jakou jsem chtěl.

**Pracoval jste na frekventovaném místě.**

**Jste zvyklý, že se na vás lidi při tvorbě dívají?**

Pro mě je to úplně normální. Často se vyskytují na různých street artových festivalech, kde se lidé koukají, povídají si a fotí se se mnou. Lidé jsou zvědaví a chtějí komunikovat s umělcem.

**Pro vaši tvorbu je charakteristické hlavně 3D graffití. Jak náročné je dělat zblízka věci, které z dálky vypadají dobře?**

Je to náročné, hodně záleží na velikosti malby. Nejdůležitější je základní skeč na zeď. Když se skica udělá dobře, zbytek už jsou pro mě v podstatě omalovánky. Nejnáročnější je první fáze, dostat ty linie na zeď. Dělal jsem i věci,





nad kterými jsem šlel, byly komplikované, ale bez dřiny nejde dosáhnout úspěchu.

#### **Jaký moment se vám vybaví při spojení slov odvaha a graffiti?**

Určitě ty začátky, momenty, kdy člověk vezme sprej a jde poprvé něco udělat. To určitě chce odvahu, navíc když je to třeba ve věku šestnácti let. Myslím, že tohle je ten nejopravdovější pocit, v těch začátcích rozhodně.

#### **Je pro vás něco odvážného v tom, co děláte dneska?**

Rozhodně se setkávám s věcmi, které jsou po každé nové a některé mohou být i celkem těžko proveditelné. Ale já se vždycky snažím je udělat. Chci dělat další kroky, něco dokázat, něco překonat, nejlépe sám sebe. To je asi nejbližší odvaze. A samozřejmě žít se tím je odvážné. Teď už jsem samozřejmě trochu dál, ale začátky byly těžké. Rodina říkala, že tímhle se přece nemůžu nikdy žít, ale jde o to jít si za svým.



Kompozice modelu SCALA a graffiti na Lennonově zdi je opravdu působivá. Je to skutečně boj za svobodu projevu.





### **Kdy jste se vlastně rozhodl, že se budete malováním graffiti živit?**

To přišlo postupem času. Já spíš nevěděl, co jiného bych chtěl dělat, ale malování mě bavilo pořád. Říkal jsem si: tím bych se třeba jednou rád živil. Zkoušel jsem i normální práci, ale zjistil jsem, že to pro mě není. Když jsem ve 24 letech dokončil vysokou školu, musel jsem se už rozhodnout, co dál. Šlo to ruku v ruce se zvyšující se kvalitou zpracování – člověk se stále učí, já taky, zlepšuji se, zkouším nové techniky a postupy. Kontinuálně jsem tedy maloval, až jsem se dostal do té fáze, že se tím můžu živit. Nejvíc mě na tom baví, že nikdy nedělám tu samou věc dokola a hlavně nikdy ne na tom samém místě.

### **Litoval jste někdy tohoto odvážného kroku?**

Před pár lety jsem trochu přemýšlel, zda to byl dobrý nápad. Ale spíš to bylo kvůli nějakým osobním záležitostem, neměl jsem s kým sdílet, co dělám. Ale když to беру zpětně, neměnil bych. Všechno, od samých začátků, ze mě udělalo takového člověka, jakým jsem. Rozhodně bych neměnil.

### **Pamatujete si, kdy jste vyfotil svou první fotografii?**

Když mi bylo devět nebo deset let, byl jsem na letním táboře, kde jsme měli fotografický kroužek a fotili jsme na černobílý film. Pamatuji si na temnou komoru, kde bylo jen červené světlo,



bylo tam úplně ticho, okolo všechny ty chemikálie. Dávali jsme papír do vývojky a začaly se na něm objevovat stříbrné krystaly, pomalu vznikal výsledný obraz – je to ta nejmagičtější věc, kterou jsem kdy viděl. Nemohl jsem tomu jako dítě uvěřit. Myslím, že se pořád snažíme zachytit ten magický moment, i když už dnes můžeme jen stisknout tlačítko a fotografie je hned hotová.

### **Začínal jste tedy s klasickým focením na film, ale dnes je jednoznačným vítězem digitální fotografie. Je lepší klasická, nebo digitální cesta?**

Nemyslím si, že je jedna z nich lepší. Každý způsob pořízení fotek je relevantní a každý z nich má své kladné stránky i rizika. Osobně se přikláním více k digitální fotografii, ale pro své „projekty dělané z vášně“ používám často film, protože mám rád ten klasický proces a klasické barvy. Miluji tedy oba způsoby, neuměl bych mezi nimi vybrat. Nicméně pro svou komerční práci používám mnohem více digitální fotografie, protože je považuji za mnohem spolehlivější. Jen velmi málo mé současné práce souvisí s tištěným formátem, všechno žije on-line, takže je dobré mít data hned v digitální podobě.

### **Smartphony docela proměnily pohled na fotografování, co myslíte?**

Je to největší změna v historii fotografování jako kreativní práce. V podstatě každý telefon má dnes fotoaparát, takže aniž byste se vědomě rozhodli koupit si fotoaparát, dostanete ho s mobilem. Když se nějaký kreativní nástroj tak moc rozšíří, objeví se úplně nová skupina kreativních lidí. Skvělým příkladem je tato Lennonova zeď: každý den sem chodí stovky lidí, kteří pořizují fotografie. Stovky lidí, kteří by před deseti lety možná vůbec nic nefotili. Toto je budoucnost reklamy a budoucnost „obsahové generace“.

### **Když už jsme u Lennonovy zdi: jak na vás toto místo působí?**

Myslím, že toto místo je velmi zajímavé, protože je symbolem pro to, že jste slyšet, i když vám někdo říká, ať jste zticha. Je to opravdu důležité, zejména v současnosti je nutné takto jednat. Myslím, že místa, kam lidé chodili vyjadřovat svůj názor navzdory obrovskému riskování vlastní bezpečnosti, jsou posvátná. Takové chování vyžaduje hodně odvahy. I samotný vzhled této zdi je výborný příklad společného úsilí. Tuto zeď nepomaloval jen jeden autor. Je to směsice od všech, kteří šli okolo s fixem nebo sprejem. Lidé z celého světa se tu zastaví a píšou na tuto zeď – je to globální konverzace.



# AUTOMOBILY ZNAČKY ŠKODA NYNÍ POŘÍDÍTE SNÁZ

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



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

## VZOROVÝ PŘÍKLAD ÚVĚRU NA VŮZ ŠKODA FABIA ACTIVE 1.0 MPI 44 KW:

Vstupní cena vozu 271 900 Kč, splátka předem 81 570 Kč (30 %), výše úvěru 190 330 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 224 851 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 258 690 Kč, RPSN vč. pojištění 12,437 %, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 81 570 Kč, měsíční splátka úvěru 2 985 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 3 690 Kč, úroková sazba p. a. 6,20 %.

ŠKODA pojištění Standard obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou věk klienta 46 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

**D** Díky poslední nerovnoměrné splátce si můžete navíc dovolit lépe vybavený vůz nebo nové auto místo ojetého. Například měsíční splátka vozu ŠKODA FABIA Active 1.0 MPI 44 kW může být pouhých 3 290 Kč. Nový způsob financování dovoluje koupit vozu i s nulovou akontací. Výše poslední nerovnoměrné splátky se pohybuje od 0 Kč až do

### VÝHODY POSLEDNÍ NEROVNOUŠNÉ SPLÁTKY:

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

### POSLEDNÍ NEROVNOUŠNÁ SPLÁTKA PAK LZE:



doplatit jednorázově z ušetřených zdrojů



rozložit do dalších splátek



vyměnit za nový vůz a pokračovat ve smlouvě

ŠKODA  
Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.



# ŠKODA SCALA: JAK VYBÍRAT

Víte, že nová ŠKODA SCALA je k dispozici ve více než pěti tisících kombinacích barev, kol, interiérů a motorů? Vybrat si tu správnou nemusí být úplně snadné. Pomůže vám v tom konfigurátor na stránkách ŠKODA AUTO, anebo ve stručnosti tato dvoustrana s našimi tipy. Postupujte systematicky krok za krokem.

## KROK 1: STUPEŇ VÝBAVY

Připravena jsou dvě hlavní provedení: **AMBITION** a **STYLE**

**Hlavní prvky výbavy (výběr):**

### SCALA AMBITION

- › Front Assist (včetně nouzového brzdění)
- › Čelní, boční a hlavové airbagy
- › Stabilizační systém ESC
- › Asistent pro udržování vozidla v jízdním pruhu (Lane Assist)
- › Klimatizace
- › LED přední světlomety a LED zadní světlomety
- › Infotainment Swing 6,5" s Bluetooth
- › Světelný asistent
- › Tempomat a omezovač rychlosti
- › Centrální zamykání s dálkovým ovládním
- › Kola s průměrem 16"

### SCALA STYLE (navíc k Ambition)

- › Bi-LED adaptivní světlomety
  - › Zadní LED světlomety s animovanými ukazateli směru
  - › Infotainment Bolero s funkcí SmartLink
  - › Prodloužené sklo pátých dveří
  - › 3ramenný kožený multifunkční volant
  - › Dvouzónová automatická klimatizace Climatronic
  - › Vyhřívání přední sedadla
  - › Signalizace vzdálenosti při parkování vzadu
  - › Litá kola s průměrem 17"
- a další...

#### NÁŠ TIP

**Style – má vše, co je potřeba, a vypadá skvěle**

## KROK 4: INTERIÉR

Vybírat lze třeba mezi černou a béžovou barvou interiéru, ale také mezi různými druhy čalounění. Provedení Dynamic přináší například sportovní sedadla. Poté lze volit rovněž obložení interiéru, stejně jako barvu dekoračního podsvícení.

#### NÁŠ TIP

**Provedení Dynamic se sportovními sedadly**

## KROK 2: BARVA

Zvolte jednu z dvanácti barev



#### NÁŠ TIP

**Nebojte se barev, v nich atraktivní tvary vyniknou nejlépe**

## KROK 3: KOLA

Vyberte si z deseti designů kol. Mají průměr 16, 17 a 18 palců



#### NÁŠ TIP

**Na české silnice 17" kola**



## KROK 5: MOTOR

Paleta motorů a převodovek se bude postupně rozrůstat. Aktuálně jsou k dispozici následující:

	Výkon kW (k)	Komb. spotřeba (l/100 km)	Emise CO <sub>2</sub> (g/km)	Zrychlení 0–100 km/h (s)	Max. rychlost (km/h)	Užitečná hmotnost (kg)
<b>1.0 TSI</b>	85 (115)	5,0	113	9,8	201	503
<b>1.6 TDI</b>	85 (115)	4,2	108	10,1	201	511
<b>1.5 TSI DSG</b>	110 (150)	5,0	113	8,2	219	518
<b>1.6 TDI DSG</b>	85 (115)	4,1	108	10,3	200	510

### NÁŠ TIP

1.0 TSI je vyvážené optimum

## KROK 6: DOPLŇKOVÁ VÝBAVA

Další bezbřehé možnosti individualizace

Zvýhodněné pakety pro vůz SCALA AMBITION:

<b>Interiér</b>	Vyhřívání přední sedadla, elektrické ovládání oken vřadu, 2 USB-C vřadu, další 4 reproduktory vřadu, malý kožený paket
<b>Exteriér</b>	16" kola z lehké slitiny, zadní TOP LED světla s animovaným ukazatelem směru jízdy, signalizace vzdálenosti při parkování vřadu, zatmavená zadní okna
<b>Connectivity</b>	Infotainment Bolero 8", bezdrátový SmartLink, Bluetooth s bezdrátovým nabíjením, Care Connect (3 roky)
<b>Navi</b>	Infotainment Amundsen 9,2" s navigací, Virtuální Kokpit, Bluetooth s bezdrátovým nabíjením, SmartLink, Care Connect a Infotainment online (3 roky)
<b>Interiérový paket</b>	Odpadkový koš v obložení dveří, držák na multimediální přístroje, sklápěcí stolek na zadní straně opěradel předních sedadel

Další možná výbava

Kdo si nevybere z paketů, může si jednotlivé položky zvolit samostatně. Připravena je také další výbava. Zde jsou nejzajímavější položky: sklápěcí opěradlo předního sedadla, elektricky nastavitelná sedadla, vyhřívání čelního skla, boční airbagy vřadu, proaktivní ochrana, kolenní airbag řidiče, asistent dálkových světel, alarm, mezipodlaha v zavazadlovém prostoru, elektricky ovládaná zadní výklopná stěna

### 3x NÁŠ TIP

- > **Paket Sport mimo jiné kvůli nastavitelným tlumičům**
- > **Paket Navi – má vše, co vyžaduje moderní konektivita**
- > **Vyhřívání čelního skla**

Zvýhodněné pakety pro vůz SCALA STYLE:

<b>Extra</b>	Bezklíčkové odemykání a startování (KESSEY), asistent změny jízdního pruhu, parkovací senzory vpředu a vřadu, zadní kamera
<b>Sport</b>	Sportovní podvozek s volitelnou tuhostí tlumičů (SPORT CHASSIS CONTROL), 17" kola z lehké slitiny Propus Aero, sportovní sedadla, kožený sportovní multifunkční volant, hliníkové pedály, ambientní LED osvětlení, sportovní kryty pedálů
<b>Emotion</b>	Panoramatická střecha s elektricky ovládanou sluneční clonou, černě lakovaný spoiler na zadních pátých dveřích
<b>Navi</b>	Virtuální Kokpit 10,25", Bluetooth s bezdrátovým nabíjením, infotainment Amundsen 9,2" s navigací a hlasovým ovládaním, Sound System ŠKODA, ŠKODA Connect – Care Connect + Infotainment Online (3 roky), rezervní kolo ocelové dojezdové
<b>Komfort</b>	Adaptivní tempomat do 210 km/h (ACC), elektricky ovládané kolo zavazadlového prostoru, kožený multifunkční volant, vyhřívání, středová loketní opěra vřadu
<b>Média</b>	Bluetooth s bezdrátovým nabíjením, DAB, Sound System ŠKODA, SmartLink, ŠKODA Connect – Care Connect na 3 roky, rezervní kolo ocelové dojezdové
<b>Connectivity</b>	Virtuální Kokpit 10,25", Bluetooth s bezdrátovým nabíjením, DAB, SmartLink, ŠKODA Connect – Care Connect na 3 roky
<b>Interiér</b>	Odpadkový koš, sklápěcí stoly na zadní straně opěradel předních sedadel
<b>Zimní paket II</b>	Vyhřívání trysky ostřikovačů, vyhřívání přední a zadní sedadla

## KROK 7: SLUŽBY

Bezproblémové vlastnictví zajistí i doprovodné služby, nabízené k vozu ŠKODA SCALA

- > **Mobilita Plus:** Paket Mobilita Plus rozšiřuje rozsah záruky mobility a navíc obsahuje prodlouženou záruku na 5 let/100 000 km
- > Prodloužená záruka na 4 roky/60 000 km
- > Prodloužená záruka na 5 let/150 000 km
- > Předplacený servis: různé možnosti podle rozsahu služeb a délky trvání

### NÁŠ TIP

Prodloužená záruka dodá klid

## KROK 8: VAŠE ŠKODA SCALA



KONFIGURÁTOR  
ŠKODA SCALA

# DRSNÝ STUDENTSKÝ PICK-UP

Leckterý student si při hodinách raději něco kreslí, než aby dával pozor. Třeba vymyšlená auta. Na Středním odborném strojírenském učilišti ŠKODA AUTO si žáci jedno takové vymyšlené auto nakreslili v rámci zadání. A u kreslení nezůstalo. Dostali totiž příležitost ho postavit.

**T**erénní pick-upy nejsou v našich končinách tak populární jako třeba v Americe, ale přesto s sebou nesou auru, které lze těžko odolat. Jen málo aut vyzařuje tolik drsného charakteru jako právě pick-up na oběch kolech s terénními pneumatikami, ověšený off-roadovými doplňky.

Jako sériový model značky ŠKODA by takový vůz asi obchodní úspěch neměl – zákazníci od mladoboleslavské automobilky očekávají spíše solidnost, kvalitu a dobře promyšlený komfort než vzhled expedičního vozidla. Ale

když jako učni dostanete příležitost postavit automobil podle svých představ, proč ji nevyužít naplno?

Základem pro jejich školní projekt se stala ŠKODA KODIAQ se zážehovým motorem 2.0 TSI o výkonu 140 kW (190 k). A v rukou 35 žáků učiliště, kteří na ní nechali 2000 hodin tvrdé práce, se změnila v drsný terénní pick-up, za nějž by se nemusel stydět ani leckterý akční hrdina. Nejnápadnější změnou je, vedle zářivé barvy Sunset, kterou si studenti sami navrhli, samozřejmě přítomnost korby. Ale ve skutečnosti se toho změnilo mnohem více.

Úpravy nebyly zdaleka jen o tom odříznout část střechy a nahradit zadní sedadla.

První věcí, které si na fotografiích nemusíte všimnout, ale naživo dělá MOUNTIAQ opravdu působivým, jsou rozměry. S délkou 4999 mm je o více než 30 centimetrů delší než sériový KODIAQ a zásluhou zvýšeného podvozku a 17" kolům s terénními pneumatikami Rockstar II má také o 10 centimetrů větší světlou výšku. Výsledných 29 centimetrů z něj dělá vůz schopný poradit si s opravdu drsným terénem. Je dokonce vybaven i „šnorchem“, který by mu měl umožnit hluboké brodění.







Pokud se k drsnému terénu přidá špatná viditelnost, přijdou na řadu přídatná LED světla v nárazníku i na střeše. No a pokud ani tato všechna vylepšení nepomohou, je tu poslední záchrana v podobě na přídi umístěného navigáku. Studenti si ale dali záležet nejen na funkčnosti, ale také na vzhledu a stylu. Kromě již zmíněné jasně oranžové barvy tu jsou rozšířené prahy se stupačkami, matně černý ochranný rám na korbě a samozřejmě i řada doplňků v interiéru. Volant a řadicí páka mají částečně oranžové čalounění a ve stejné barvě je vyvedeno i prošívání interiéru.

Navíc je tu porůznu ukryto mnoho chytřích překvapení. Třeba deka umístěná ve schránce ve dveřích, kterou lze použít třeba pro piknik. Nebo spacák, stan, sekýrka a další kempovací vybavení, ukryté v důmyslných přihrádkách pod podlahou korbě, nebo svítlna za sedadly. Posádka tak může být připravena na nocování v divočině a přitom mít korbou plně využitelnou pro přepravu čehokoliv, co je zrovna zapotřebí.

Nezapomnělo se ale ani na zábavu, standardní infotainment je doplněn o audiosystém s reproduktory o výkonu 300 W a 2000W subwooferem. Ten samozřejmě



Interiér studentského vozu MOUNTIAQ má barevně zvýrazněné některé detaily a nová sedadla s integrovanými hlavovými opěrkami.

umožňuje přehrávání jak z CD či z audiosouborů na USB disku, tak i z telefonu prostřednictvím Bluetooth. Takže proč si neudělat v divočině diskotéku?

Stvořit vlastní automobil je pro mnoho lidí nespílitelným snem. Žáci mladoboleslavského učiliště si ho ale splnili, a navíc přímo velkolepým způsobem. Pro školu je to ostatně již

tradice. Konceptu MOUNTIAQ předcházeli kabriolet SUNROQ (2018), elektrické plážové vozítko ELEMENT (2017), kupé ATERO založené na modelu RAPID (2016), pick-up FUNSTAR vycházející z modelu FABIA, který se představil v roce 2015, a „praotec“ všech studentských konceptů, kabriolet CITIJET, přestavěný z městského modelu CITIGO.





# EKO ŽIVOT PRO LENOCHY

Jistě. Třídíte, zhasínáte, neodhazujete odpadky v lese. Na sociálních sítích jste viděli spoustu videí zachycujících nebohé mořské živočichy zamotané do plastů, tak sebou na nákupy nosíte tašku. To ale zdaleka není vše, co lze pro přírodu udělat. Přinášíme několik užitečných tipů, jak žít i nadále lenivým městským životem, ale přitom planetě alespoň trochu odlehčit. Z našich doporučení si každý může vybrat to, co je mu nejbližší, každý krok k lepšímu se počítá!





**L**ošský rok nám v plné síle předvedl, co dokáže rozpálené léto. Začalo, zcela mimo zvyklosti, v květnu a skončilo v listopadu.

Skoro půl roku tropických teplot spojených s absencí deště vyčerpalo zásoby spodní vody, vysušilo půdu v Česku a následky budou tragické. Špatná úroda, vyschlé borové lesy, vesnice, kde z kohoutků nic neteče. Voda je vzácná komodita, kterou bychom měli usilovně chránit a nepovažovat ji za něco samozřejmého. Vždyť jen na obyčejné spláchnutí toalety spotřebujeme deset litrů vody, a to pitné! Proto neplýtvěme. Vyměňme koupání ve vaně za rychlou sprchu, neplýtvěme mytím nádobí pod tekoucí vodou (myčky na nádobí jsou ekologičtější!) a snažme se využívat i „šedou vodu“, tedy tu, kterou už jsme nějak využili, ale dá se použít i dál.

Stačí si dát do dřezu lavorek s vodou, ve které jsme třeba jen opláchnuli zeleninu (a tudíž není znečištěná chemikáliemi), a zalít s ní rostliny doma či na zahradě, anebo vylít kbelík vody ke kořenům stromu v ulici.

Teď v létě se hodně mluví o tom, že je dobré nesekat trávníky na dvoucentimetrový pažit, ale nechat trávu s plevelem volně růst, sekat méně a nechávat delší stébla. Je to důležité, tráva dokáže v půdě zadržovat vlhkost a drobné kvítky přilákají hmyz, který ve velkém vymírá. A co se týká zmíněných chemikálií, je dobré vyměnit mycí, čisticí a koupelnové prostředky za ty přírodní. Bio značek je v současnosti nepřeberné množství a k dostání jsou už i v úplně obyčejných supermarketech, není třeba je složitě shánět a objednávat přes internet. Ekologické čisticí přípravky – od sprchových gelů a zubních past po prací prášky a tablety do myčky – nejenže jsou šetrné k lidské pokožce, ale nepřidávají do odpadní vody chemikálie, které se z ní v čistíčkách jen obtížně odstraňují. Tuhle změnu ani nepoznáte!

### OMEZENÍ SPOTŘEBY ENERGIÍ

Největší energetické ztráty v Česku představuje topení. Češi jsou zvyklí přetápět, od října do dubna jedou topná tělesa na maximum, a zatímco za okny chumelí, Češi si doma lebedí v tričku a kraťasech. To je z mnoha důvodů špatně. Z ekologického i zdravotního pohledu uděláme lépe, když stáhneme topení na 18 až 20 stupňů (Angličané jsou zvyklí na 18) a vezmeme si o vrstvu oblečení víc. Tady asi městský lenoch trochu „zaremečá“, ale rozhodně se tato změna vyplatí, otužilý člověk se lépe vyrovná i s útokem podzimních a zimních virů a chřipek.



## *Energetickým úsporám v domácnosti pomůžou i šetrné žárovky – neříkejte, že je ještě nemáte!*

Další městskému člověku vzdálenou, a tudíž neviditelnou katastrofu představuje produkce masa. Na chov a krmivo pro zvířata, která míří na naše talíře, se spotřebovává značné množství energie i vody, krmivo se pěstuje na stále větších plochách, jimž musí ustupovat příroda.



Energetickým úsporám v domácnosti pomůžou i šetrné žárovky – neříkejte, že je ještě nemáte! I takové drobnosti jako vypínání spotřebičů tak, aby nebyly v režimu stand-by, a vytažování nabíječek z elektřiny.

### MYSLETE KOMPLEXNĚ

Městský člověk si také rád ušetří práci s vařením. Jídlo s sebou, jídlo na ulici, fastfood, to představuje obrovské množství jednorázových přístrojů, talířků, obalů, brček a plastů. Vše míří po použití do odpadu, často směsného, tudíž nerecyklovatelného. Zkuste na to myslet, omezte fastfood a pokud si půjдете pro jídlo s sebou, vezměte si na něj krabičky, které budete moci znovu použít. Ne, nebudou se na vás koukat divně, dnes už je tenhle přístup normální, v některých kavárnách dokonce dostanete slevu, když si přijдете pro kávu s vlastním termohrnkem. S donesenou krabičkou budete in!





*Změny se odehrávají také ve světě automobilů, které jsou a budou nedílnou součástí mobility velké části populace.*



A brčka si fakt neberte, vy i vaše děti přeci máte pusy, ne?

#### **PŘEMÝŠLET I V SUPERMARKETU**

Ano, na nákupy dnes i líný městský člověk vyráží s vlastními taškami. Jenomže co s tou spoustou všudypřítomných mikrotenových sáčků? Na pečivo, na zeleninu, na sýry a uzeniny...? Berte je s sebou stejně jako ony velké nákupní tašky. Určitě máte v kuchyni šuplík, kde strádáte nepotřebné igelitky a sáčky, nebojte se je použít vícekrát, dají se opakovaně použít do úplného roztrhání. A přemýšlejte o tom, co v supermarketu putuje do vašeho košíku, zda má cenu kupovat osmdesátigramové balení sýra v plastové krabičce. Obsah stačí na namazání dvou rohlíků a krabička opět letí do koše. Větší balení sýrů, jogurtů, pomazánek jsou praktičtější! A samozřejmě: lepší je kupovat lokální produkci od českých chovatelů a zemědělců než třeba ovoce, které k nám nedozrálé, uložené v chladičích boxech, putovalo letadlem přes půlku světa. Uvědomělejší městský člověk může zamířit do bezobalových obchodů, kde mu potraviny zabalí do přinesených nádob. To už ale chce pořádnou disciplínu.

Život současného městského člověka se odehrává z velké části v autě. Každodenní cesty do práce (v autě obvykle sedí jeden člověk), trčení v dopravních zácpách, nervy na přetížených dopravních tepnách... Zkuste to jinak.



Zkuste víc používat městskou hromadnou dopravu, víc chodit pěšky, jezdit na kole a třeba využívat alternativní dopravní prostředky, jako jsou módní sdílená kola a elektrokoloběžky! Tento systém už dávno zavedly velké evropské metropole a zkušenosti ukazují, že si je jejich obyvatelé okamžitě zamilovali! Jedte se podívat do Amsterdamu nebo do Kodaně, kde na kolech jezdí každý, byznysmeni a dámy na vysokých podpatcích, rodiče s dětmi ve vozíku, i postarší babičky, které jedou na trh nebo na návštěvu. Co se týká cestování, mohli bychom si vzít příklad ze skandinávských zemí, jejichž obyvatelé za poslední dva roky výrazně snížili počty letů letadlem a začali cestovat ekologičtějším vlakem. Je to pomalejší, ale romantičtější!

Změny se odehrávají také ve světě automobilů, které jsou a budou nedílnou součástí individuální mobility velké části populace. Postupný přechod k hospodárnějším motorům probíhá již několik let, přičemž aktuální přechod na elektrické pohony bude dalším krokem nejen ke zlepšení životního prostředí ve městech, ale také celkově lepšímu a čistšímu hospodaření s energiemi.

### KVALITNĚJŠÍ DÉLE VYDRŽÍ

Skutečnou ekologickou katastrofou dnes způsobuje módní průmysl. Ano, to, co městský člověk přímo miluje, levné oblečení z řetězců, které si lze nakupovat s každou novou sezónou a po pár nošeních hodit do popelnice. Výroba



módních triček, blůzek, kraťasů a džín nejenže spotřebovává obrovské množství energie a vody, ale stejně jako ono nedozrálé exotické ovoce k nám létá přes půl zeměkoule letadly, jejichž uhlíková stopa rozhodně není zanedbatelná. Je důležité si uvědomit, že tohle oblečení vzniká v nejchudších asijských zemích, jako je Bangladéš, Pákistán, Indie, anebo v Číně v naprosto otřesných podmínkách, šijí je ručně lidé stejní jako my, akorát na jejich bezpečnost práce a lidská práva nikdo nehledí.

Za dva dolary na den v šicích dílnách pracují i děti, což je fakt, kterým se módní řetězce nechlubí a koncový zákazník to nemá jak zjistit. Říká se, co oči nevidí, srdce nebolí, kdo se však chce chovat zodpovědně, neměl by nad tímto mnohokrát prokázaným faktem zavírat oči. Alternativou jsou lokální výrobci, a především odlišný přístup k šatníku. Skutečně nepotřebujete každé léto troje nové džíny a hro-



madu triček, které ani neunosíte. Když si koupíte několik kvalitních, nadčasových (a pochopitelně dražších) kousků od designérů, kteří vědí, kdo a v jakých podmínkách je vytvářel, vydrží vám i několik let a nebudete mít špatné svědomí.

Poslední rada je poněkud méně konkrétní, ale paradoxně nejdůležitější. Sledujte politiky a jejich postoje k ochraně životního prostředí. Volte ty, kteří neuvažují jen v horizontu svého volebního období, nevnímají českou krajinu jen jako místo pro uskutečnění ekonomických zájmů, ochraňují půdu od prolévání jedovatými pesticidy a herbicidy, zabráňují bujení developerských projektů, kterým ustupuje městská zeleň, a zasazují se o to, aby českou přírodu předaly příštím generacím nevydrancovanou. Jestli jste si po přečtení tohoto textu řekli, že alespoň něco ze zmíněných rad vyzkoušíte, nebyl tento článek a časopis vytištěn nadarmo!





# ŠKOLNÍ POMŮCKA

Speciální nabídka vozů ŠKODA určená pro autoškoly pomůže vychovat novou generaci řidičů.

**N**ové automobily jsou stále bezpečnější. Zlepšuje se pasivní bezpečnost a přicházejí stále další a další asistenční systémy, které řidičům pomáhají zvládnout nejrůznější situace – řada z nich je nyní ve vozech ŠKODA dostupná jako součást standardní výbavy. Přesto však klíčem k bezpečnosti na silnicích zůstává řidič a jeho schopnosti.

Proto mladoboleslavská automobilka startuje projekt ŠKODA Autoškolám, který má komplexně podpořit jak autoškoly, tak i jejich žáky, a pomoci s výchovou nové generace dobrých řidičů. Tato podpora se odehrává hned v několika rovinách, z nichž asi tou nejvýznamnější je zvýhodněná nabídka financování vozů ŠKODA pro autoškoly.

Provozovatelé autoškol tak budou moci využít příležitosti obnovit svůj často stárnoucí a dosluhující vozový park, a nabídnout tak studentům zkušenost s modernějšími vozy. To nejenže zvýší atraktivitu autoškol pro nové studenty, ale také přispěje k větší bezpečnosti jak žáků, tak i jejich učitelů. Stávající vozový

park autoškol totiž stárne a autoškoly často sahají k nahrazování svých vysloužilých vozů ojetinami pochybného původu.

„Jako lídr českého automobilového trhu se chceme aktivně podílet na obnově vozového parku tuzemských autoškol a chceme být nápomocni při jeho modernizaci,“ vysvětluje vedoucí prodeje ŠKODA AUTO Česká republika Miroslav Bláha. „Speciálně pro autoškoly jsme ve spolupráci s naší dceřinou finanční společností ŠKODA Financial Services připravili zvýhodněné finanční produkty, díky kterým se vozy ŠKODA stanou pro mnohé provozovatele výuky řízení automobilu snáze dostupnými. Vedle finanční podpory operativního leasingu nabízíme také mimořádně výhodný úvěr na 3 roky s úrokem 1,99 % a možností nulové akontace,“ dodává Miroslav Bláha.

Projekt ŠKODA Autoškolám ale není jen o financování nových vozů. Pomáhá i žákům autoškol a začínajícím i pokročilým řidičům, pro které existuje výukový server [www.bezpecnecesty.cz](http://www.bezpecnecesty.cz), jehož je ŠKODA generálním

partnerem. Ten podporuje sebevzdělávání žáků autoškol i těch, kteří již řidičský průkaz vlastní, formou interaktivních testů, her, soutěží a bohatého informačního obsahu. Jako motivaci pro žáky autoškol pak ŠKODA nabízí dárkový balíček, který obsahuje celou řadu drobných pozorností, jako jsou samolepky, letáky, pozvánky na testovací jízdy s novými vozy ŠKODA, slevové kupony do ŠKODA E-shopu a další.

## BEZPEČNÝ PÁTEK

S podporou autoškol souvisí i kampaň „Bezpečný pátek“, která odstartovala v průběhu loňského roku. Její součástí je řada naučné vzdělávacích akcí, jako jsou semináře, workshopy a soutěže pro veřejnost i média. Jejich cílem je nejen demonstrovat bezpečnost nových vozů ŠKODA, ale především přispět ke snížení nehodovosti na českých silnicích. Jak už název kampaně naznačuje, je zaměřena především na pátky, které z policejních statistik dlouhodobě vycházejí jako dny s největším počtem vážných dopravních nehod.



# KAROQ VE SLUŽBÁCH

Městská policie v Rychnově nad Kněžnou pro svoji službu používá vozy ŠKODA KAROQ, které dostala od automobilky ŠKODA.

**B**ýt dobrým sousedem je pro značku ŠKODA AUTO důležité. Týká se to nejen domovského města Mladé Boleslavi, ale i okolí ostatních výrobních závodů automobilky. A protože dobří sousedé se rádi podělí o to nejlepší ze své nabídky, budou městští policisté z Rychnova nad Kněžnou, kteří dohlížejí i na pořádek v Kvasinách a Solnici, nově jezdit vozem ŠKODA KAROQ 1.5 TSI/110 kW. Ten je již pátým vozem, který ŠKODA AUTO v poslední době na Rychnovsku poskytla k užívání ve veřejných službách, a nazýváje tak na dlouhotrvající partnerství

v oblasti společenské odpovědnosti v celém regionu.

„Jsme rádi, že můžeme pomoci nejen městu Rychnov nad Kněžnou, ale také Solnici a Kvasinám. Ty jsou pro nás klíčovými partnery již řadu let, a proto je pro nás důležité touto formou přispět ke zvýšení bezpečnosti v regionu. Těší nás také, že výrobek našeho závodu v Kvasinách bude pomáhat právě tam, kde vzniká,“ říká Bohdan Wojnar, člen představenstva společnosti ŠKODA AUTO odpovědný za oblast řízení lidských zdrojů.

Přímo pro Městskou policii v Rychnově nad Kněžnou je to již druhý vůz, který ŠKODA

AUTO darovala. Navíc přidala finanční dar, který poslouží k nákupu přenosného radaru. Dále společnost mezi lety 2017 a 2021 věnuje každoročně dva miliony korun na posílení bezpečnosti a prevence v regionu a částkou 200 000 korun podpořila zřízení služebny cizinecké policie v Solnici.

Podporovat regiony, ve kterých působí, je dlouhodobou součástí strategie společenské odpovědnosti značky ŠKODA AUTO. Být dobrým sousedem je výhodné pro obě strany a bílý KAROQ je jen dalším střípkem v rozsáhlé mozaice pomoci a podpory, kterou ŠKODA AUTO svým sousedům poskytuje.



Jiří Černý (vlevo), vedoucí výroby vozů v závodě ŠKODA AUTO v Kvasinách, předal vůz Josefu Martinovi, veliteli Městské policie v Rychnově nad Kněžnou.



# ZKOUŠKA PRACHEM

ŠKODA FABIA R5 evo ukazuje, jak má vypadat správná premiéra. Po premiérovém vítězství na Rallye Český Krumlov v mistrovství České republiky se vydala do mistrovství světa FIA World Rally Championship, konkrétně na Portugalskou rallye. Zde dvojice továrních posádek ve složení Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen a Jan Kopecký/Pavel Dresler na náročných šotolinových tratích vybojovala dvojitě vítězství a současně cenné body do kategorie WRC 2 Pro. Tento premiérový úspěch ŠKODA FABIA R5 evo zopakovala také v Italské rallye na Sardinii. Znáte efektnější vykročení do závodního života?





# ŠKODA PLUS

MĚNÍME MINUSY  
OJETÝCH VOZŮ  
NA PLUSY



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Díky programu ŠKODA Plus  
se už nemusíte bát pořídit si ojetý vůz.

- + Garance najetých kilometrů a technického stavu
- + Značková záruka 5 let
- + S financováním navíc bonus 10 000 Kč za Váš stávající vůz

## ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

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

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

# NOVÁ ŠKODA SCALA

Dostane vás. Dál.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



## NOVÁ DEFINICE BEZPEČÍ

Vsaďte na jistotu

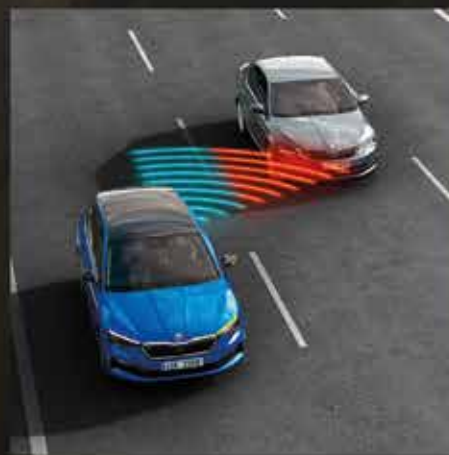
Nová ŠKODA SCALA klade důraz na bezpečnost inspirovanou vozy vyšší třídy. V automobilu, který je vybaven systémem tíšňového volání, až 13 asistenčními systémy a navíc až 9 airbagy, se budete cítit opravdu bezpečně.



**FRONT ASSIST**  
Samočinné a nouzové brzdění



**KOLENÍ AIRBAG ŘIDIČE**  
Důraz na bezpečnost posádky



**SIDE ASSIST**  
Asistent změny jízdního pruhu

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



skodacz



skodacz



skodacz



skodacr

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

