

# ŠKODA MAGAZÍN

1 2021

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA



## NOVÁ FABIA

Bestseller v novém





**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# STROJ NA EMOCE

## ŠKODA FABIA RALLY2 EVO



**120** | ŠKODA  
Motorsport

ŠKODA FABIA Rally2 evo rozdává radost na všechny strany. Následovník mnoha generací úspěšných závodních vozů ŠKODA v tom bude pokračovat i letos. Milujeme motorsport už 120 let a děláme ho srdcem. Proto podporujeme **8 českých posádek** v boji o mistrovské vavříny.

skoda-auto.cz

/skodacz 
 /skodacr 
 /skodacz 
 /skodacz



## Vážení čtenáři a příznivci značky ŠKODA,

máme za sebou skutečně náročné období. Pandemie změnila naše životy, osobní i profesní, a na dlouhou dobu opanovala mediální prostor. Bylo by však chybou domnívat se, že se svět na tuto dobu docela zastavil. Nyní se zdá, že to nejhorší riziko je za námi. Návrat k situaci před pandemií ještě chvíli potrvá, ale věřím, že pro něj děláme maximum.

Rád bych proto poděkoval vám, partnerům, zákazníkům a příznivcům značky ŠKODA. Díky vám jsme přes složitou situaci, která v České republice panovala, uzavřeli rok 2020 s tržním podílem bezmála 37 %, což je nejen nejlepší výsledek za celou dekádu, ale rovněž téměř tříprocentní nárůst oproti předchozímu roku. Takto vyjádřená důvěra zavazuje nás i autorizovanou síť k další práci a přístupu k zákazníkům.

Letošní rok se pro automobilky na celém světě nese ve znamení nových rizik. Výrobu za poslední více než rok poznamenalo několik velkých problémů – nejdříve covid-19 a nyní nedostatek čipů a dalších komponentů, což výrobu komplikuje a prodlužuje dobu dodání automobilů. I přesto nás letos čeká několik zásadních novinek. Nabídka tuzemské automobilky se rozrůstá do nebyvalé šíře. Vybrat si můžete vozy benzinové, naftové, na CNG, mild hybridní, plug-in hybridní i čistokrevný elektromobil ENYAQ iV, který se na začátku léta dostal k prvním zákazníkům a hned v květnu se stal nejprodávanějším elektromobilem v České republice. V posledních týdnech jsme také představili novou FABIA a inovovaný KODIAQ.

Kromě novinek z vozů ŠKODA si v magazínu připomeneme také 120 let ŠKODA Motorsportu, disciplíny, která stála od samého začátku motorismu v čele pokroku a vývoje. Posadíme se i do sedel kol a zeptáme se cyklisty Ondřeje Cinka na jeho sezonu, letos rozšířenou o olympijské hry, na kterých bude reprezentovat Českou republiku.

Přeji vám příjemné čtení a mnoho šťastných kilometrů ve vozech ŠKODA.

Jiří Maláček,  
vedoucí českého zastoupení ŠKODA AUTO



8

## ŠKODA FABIA: Bestseller v novém

Po zveřejnění snímků maskovaných vozů, kreseb interiéru a detailů karoserie byla konečně nová ŠKODA FABIA odhalena v celé své kráse.



## Elektromobílem k moři aneb pohodlně, levně a bez obav

Také už jste někdy slyšeli ten příkrý soud, že elektromobil má malý dojezd, pomalu se nabíjí, a proto je s ním cesta do zahraničí utrpením? Před mnoha lety to možná ještě byla pravda, dnes už to ale rozhodně neplatí. Cestování elektromobílem do zahraničí je stejně snadné a pohodlné jako autem se spalovacím motorem. I k moři, třeba do Chorvatska.



26



44

## Na kole (v bezpečí) pro zdraví

Kdo nešlape, jako by nebyl. I tak by se dal charakterizovat současný globální fenomén, jehož dosah pandemie koronaviru nafoukla do nevídaných rozměrů. A proměna životního stylu většiny z nás učinila z cyklistiky trend, který jde za hranice běžné volnočasové aktivity.

## Laura se stará o vaše bezpečí a komfort

Ovládání hlasem usnadňuje život. Při práci s mobilem, v chytré domácnosti a teď už i v autech. Jen si představte, že nasednete do svého vozu ŠKODA a začnete s ním jednoduše konverzovat. Nemusíte nastavovat navigaci, stačí říct: „OK, Lauro, naviguj mě do Prahy na Václavské náměstí.“



52

# Obsah

- 6 Novinky ŠKODA AUTO
- 8 ŠKODA FABIA: Bestseller v novém
- 16 ENYAQ odstartoval elektroúru i v Česku
- 20 ŠKODA ENYAQ iV: Neuvěřitelně přesvědčivé svezení
- 26 Elektromobílem k moři aneb pohodlně, levně a bez obav
- 34 ŠKODA KODIAQ: Omlazený medvěd
- 40 Ondřej Cink: „I v autě miluji členitý terén“
- 44 Na kole (v bezpečí) pro zdraví
- 48 Jak vznikají chytrá řešení Simply Clever
- 52 Laura se stará o vaše bezpečí a komfort
- 54 Hokejový grál ve zlatých kanadských rukách
- 56 120 let ŠKODA Motorsportu
- 62 Tour de France: Peklem k nesmrtelnosti

# Tiráž

ŠKODA Magazin – časopis pro zákazníky  
a příznivce značky ŠKODA

Vydání 1/2021, vychází 2× ročně.

Vydavatel: ŠKODA AUTO a.s., tř. V. Klementa 869,  
293 60 Mladá Boleslav, Česká republika  
IČ: 001177041

Kontakt: skoda.magazin@skoda-auto.cz

Magazin v elektronické podobě a více informací získáte  
na [www.skoda-auto.cz](http://www.skoda-auto.cz).

Produkce a grafické zpracování: Corporate Publishing s.r.o.,  
U Golfu 565, 109 00 Praha 10, [www.copu.cz](http://www.copu.cz)

Redakce: Petr Horák, Martin Kavka, Pavel Novotný,  
Martin Poltzner, Pavel Jína a další

Client Service Manager: Markéta Klimentová

Jazykové korektury: Proofreading.cz

Foto: archiv ŠKODA AUTO

Registrace MK ČR: E19225, ISSN: 1802-2561

© ŠKODA Magazin. Všechna práva vyhrazena.

Volně neprodejné.

Najdete nás také na sociálních sítích





# ŠKODA OCTAVIA poprvé jako Sportline

O 15 milimetrů snížený sportovní podvozek, sportovní interiér a široká paleta motorizací. To je charakteristika verze Sportline, která rozšířila modelovou řadu OCTAVIA a poprvé přichází na český trh. Bohatá výbava vychází ze stupně Style a přidává dynamicky stříženému lift-backu i kombi řadu atraktivních prvků exteriéru v černé lesklé barvě, například specifický přední spoiler, typický rámeček přední masky nebo zadní difuzor. To vše vůz přibližuje sportovnímu provedení RS.



## První ŠKODA ENYAQ iV má majitele

V květnu odstartoval oficiální prodej nového elektromobilu ENYAQ iV a jako úplně první si ho v Turnově převzal Josef Patočka. Stejně jako většina dalších zákazníků sáhl po výkonnějším provedení 80, ke kterému si vybral design interiéru Lodge a stříbrnou barvu karoserie Arctic.

## ŠKODA AUTO podpoří vzdělávání žen a dětí v IT

Nezisková organizace Czechitas vzdělává ženy a mládež v programování, kódování nebo práci s daty. ŠKODA AUTO je nově jejím generálním partnerem. Obě společnosti se nyní více zaměří na zvýšení úrovně počítačových znalostí v Mladé Boleslavi a okolí – a to jak kurzy pro veřejnost, tak speciálními lekce pro středoškolačky. Odborné kurzy se otevřou i pro zaměstnance ŠKODA AUTO na mateřské nebo rodičovské dovolené.

## Pardubice vládnou esportové lize

ŠKODA AUTO dlouhodobě podporuje lední hokej. Je spojena s národním týmem, extraligou a rekordních 29 let i se světovými šampionáty. Nově podporuje také elektronický sport, když se v sezoně 2020/2021 stala generálním partnerem esportové ENYAQ Hockey League. Základní část i soutěže play-off, do kterých se zapojily všechny extraligové týmy, ovládli hráči Pardubic. Vítězové získali čtyřměsíční zápůjčku ŠKODA ENYAQ iV, herní konzoli Playstation 5 a prémii 80 000 korun.



## Mladí řidiči naberou zkušenosti

ŠKODA AUTO se jako partner zapojila do projektu Start Driving, jehož cílem je zdokonalit dovednosti mladých řidičů od 18 do 24 let. Právě ti patří podle statistik nehodovosti k nejrizikovějším skupinám. Letos je k dispozici 72 termínů na osmi místech po celé České republice. Kromě řídičských začátečnicků jsou kurzy, které organizuje Asociace autoškol ve spolupráci s Asociací center bezpečných jízd, určeny i rodičům mladých šoférů, učitelům autoškol a zkušebními komisařům.



## Do ŠKODA Muzea i virtuálně

Po koronavirové pandemii už je ŠKODA Muzeum znovu otevřené, ale do historie mladoboleslavské automobilky se můžete vydat i online. Nově je k dispozici série komentovaných video prohlídek, která přibližuje stálou expozici, aktuální výstavy i depozitář prototypů a sportovních vozů. Ve druhé polovině letošního roku nebude chybět ani video prohlídka zaměřená výhradně na výstavu 120 let ŠKODA Motorsport. Vše najdete na webu ŠKODA Muzea ([museum.skoda-auto.cz](http://museum.skoda-auto.cz)).



# FABIA



## Bestseller v novém

Po odhalení snímků maskovaných vozů, kreseb interiéru a detailů karoserie byla konečně nová ŠKODA FABIA odhalena v celé své kráse. Je tomu již 22 let, co ŠKODA AUTO představila model FABIA coby následovníka modelu FELICIA. Tehdy se jednalo o velký krok dopředu a FABIA byla moderní malé auto své doby, které lákalo na praktičnost i důmyslná řešení a v neposlední řadě i na skvělý poměr užitné hodnoty a ceny. To samé se dá říci i o její nové generaci, i když se rozměry malého vozu za poslední dvě dekády hodně změnily.





Právě větší rozměry jsou nejmarkantnější rozdíl mezi třetí a čtvrtou generací modelu FABIA. Nová FABIA je postavena na nové modulární platformě koncernu Volkswagen s označením MQB A0. Ta dovolila výrazný nárůst vnitřních i vnějších rozměrů. Celková délka poprvé v historii překonává hranici čtyř metrů (4 108 mm), což znamená prodloužení o 111 mm. FABIA je nyní také o 48 mm širší a má o plných 94 mm delší rozvor. Kromě prostornějšího interiéru je výsledkem také výrazně větší zavazadlový prostor – narostl z 330 na 380 litrů!

Nová podvozková platforma zároveň dovoluje použití asistenčních systémů běžných spíše u větších a dražších aut a pochopitelně přináší i vyšší torzní tuhost karoserie a s ní spojenou vyšší úroveň bezpečnosti.

## Na první pohled více emocí

Design nové generace modelu FABIA dále rozvíjí krystalický design a charakterizují jej svalnaté tvary, dynamické proporce a ostře řezané linie. Moderní vzhled pak umocňuje použití LED světlometů a koncových světel, které tak dokládají dospělost nové generace. Vzhled vozu ŠKODA FABIA ovšem není jen o emocích a tvarech, ale také o propracovanosti. FABIA se pyšní nejnižším součinitelem čelního odporu vzduchu  $c_x$  0,28 (minulá generace měla 0,32), což je z velké části výsledek simulací metodou výpočetní dynamiky tekutin (CFD). Během tří let vývoje bylo provedeno přes 3 000 výpočtů simulací proudění vzduchu okolo vozu. Práce odvedená na aerodynamice se neodráží jen v nižší spotřebě a emisích, ale také na akustickém komfortu uvnitř vozu.

FABIA je rovněž první vůz ve své třídě, který využívá aktivní aerodynamiky. V předním nárazníku, v otvoru pro přívod vzduchu k chladiči, je umístěna aktivní žaluzie, která teplotnímu managementu motoru dovoluje přívod vzduchu zavřít ve chvíli, kdy není třeba chlazení, a při rychlosti 120 km/h to znamená úsporu 0,2 l/100 km

FABIA

## Moderní vzhled umocňuje použití moderních LED světlometů a koncových svítilen.



Tvar vnějších zpětných zrcátek byl optimalizován z pohledu aerodynamiky, zejména aby nevytvářel nežádoucí hluk

Zcela na boku nárazníku jsou úzké průduchy, které přivádí vzduch do podběhu a vytváří tzv. větrné clony kolem předních kol



Hodně pozornosti bylo věnováno aerodynamice, mřížka v nárazníku je osazena aktivními žaluziemi, které je možné zavřít a šetřit tak palivo

neboli snížení emisí CO<sub>2</sub> o 5 g/km. Dalším účinným prvkem aerodynamiky jsou tzv. vzduchové clony. Ty jsou vytvářeny vedením vzduchu v předním nárazníku, které usměrňuje proudění kolem kol. Kvůli lepší aerodynamice má nová FABIA z velké části zakrytý podvozek, optimalizován byl tvar vnějších zpětných zrcátek a významnou měrou se na snížení odporu vzduchu podílí i zvětšený zadní spojler a další aerodynamické prvky na zádi vozu.

## Více místa, více komfortu, vždy online

Už byl zmíněn nárůst rozměrů a z toho pramenící více místa v interiéru. Samotný prostor ale útulný a pohodlný interiér nedělá. Proto ŠKODA novou generací modelu FABIA vybavila novými prvky výbavy a použila nové barvy a materiály, aby se pasažéři cítili na svých cestách příjemně.

Nové barvy v interiéru s sebou přinesly i nové kontrastní prošívání a dekorační lišty v měděné a šedé barvě. Od výbavy Style navozuje příjemnější atmosféru uvnitř vozu ambientní osvětlení, které v kombinaci s multimediálním systémem Amundsen osvětluje červenou nebo bílou barvou palubní desku, středovou konzolu a vnitřní



Díky delšímu rozvoru a větší délce a šířce je nová FABIA nebyvale prostorné auto





## Slovo designéra...

„Čtvrtá generace modelu FABIA představuje další krok ve vývoji emocionálního designového jazyka značky ŠKODA. Díky novým proporcím působí náš základní model mnohem sportovnějším a vyzrálejší dojem. Současně nová FABIA na první pohled zosobňuje moderní životní styl. Základ modelu FABIA jsme záměrně neměnili. Jako typický vůz ŠKODA je FABIA funkční, praktický společník pro každodenní cestování,“ říká o novém vozu šéfdesignér ŠKODA AUTO Oliver Stefani. Zdůrazňuje především to, že FABIA je větší a dospělejší. „Když se podíváte na model FABIA – jaký bude váš první dojem? Je to moderní vůz s elegantní karoserií a velmi dynamickým vzhledem. Je to kompaktní vůz. Přesto větší než dříve. Vyrostl a skýtá tak úžasné množství místa. Nová FABIA je vůz, který ve všech ohledech slouží člověku, a přitom se všemi hi-tech vymoženostmi, které očekáváte u aut vyšších tříd.“

Oliver Stefani, šéfdesignér společnosti ŠKODA AUTO



### JAK ŠEL ČAS...



#### 1. generace (1999–2007)

První generace byla oficiálně představena na autosalonu ve Frankfurtu. Zákazníci měli na výběr ze tří karosářských variant – hatchbacku, kombi a sedanu. FABIA byla první auto koncernu VW postavené na platformě A04, na níž později vyjely i VW Polo a SEAT Ibiza. Velký podíl koncernových dílů byl základem k zajímavé ceně, jež byla jednou z předností modelu FABIA. Sen mnoha mladých řidičů byla verze FABIA RS s motorem 1.9 TDI s parametry 130 koní a 310 Nm. První generace modelu FABIA bylo vyrobeno 1,79 milionu vozů.

#### 2. generace (2007–2014)

Druhá generace si svoji premiéru odbyla na ženevském autosalonu na jaře roku 2007. Přinesla výrazně odlišný design karoserie. Byla o kousek delší než předchůdce, o kousek užší a především o 48 mm vyšší, což přineslo diskutabilní proporce vozu. Z nabídky karosářských variant vypadl sedan, naopak kombi bodovalo výrazně zvětšeným zavazadlovým prostorem na 480 litrů (+54 litrů), což v dané třídě nemělo konkurenci. Vrcholem byla opět FABIA RS se čtyřválcem 1.4 TSI s výkonem 180 koní, kombinován byl ovšem pouze s převodovkou DSG, a tak tato FABIA RS nedosáhla úspěchů svého předchůdce. Novinkou byla od roku 2009 verze FABIA COMBI SCOUT s výraznější off-road vizáží.

#### 3. generace (2014–2021)

Autosalon v Paříži na podzim roku 2014 byl místem odhalení třetí generace. Po zakulaceném designu tu byl opět znatelný přechod k ostrým liniím, a především rozšíření vozu o plných 100 mm. FABIA tak vypadala mnohem dynamičtěji a vyváženě. V nabídce byly pouze hatchback a kombi, jádro nabídky motorů tvořily zážehové a vznětové tríválce. Slabé prodeje verze FABIA RS minulé generace způsobily, že u třetí generace už v plánu nebyla a drobnou náplastí mohla být jen edice 1 300 exemplářů vozu ŠKODA FABIA Edition R5. Ta jako jediná dostala čtyřválec 1.4 TSI nalaďený na 125 koní, opět kombinovaný výhradně s DSG, a oslavovala úspěchy závodního vozu FABIA R5.

### FABIA

## Nová koncernová platforma MQB A0 umožňuje použití nejrozličnějších systémů dříve vyhrazených vozům vyšších tříd.



kliki předních dveří. Rovněž čtecí lampičky využívají LED zdroj světla. O pohodlí při ježdění v zimě se stará nový vyhřívaný volant nebo vyhřívané čelní sklo, naopak v teplém počasí oceníte dvouzónovou klimatizaci Climatronic, kterou nová FABIA nabízí vůbec poprvé.

Novinkou je použití virtuálního kokpitu, jenž může nahradit klasické „budíky“. Virtuální kokpit má úhlopříčku displeje 10,25" a řidič si může zvolit některý z přednastavených režimů zobrazovaných informací, mezi nimiž nechybí ani zobrazení kruhových ukazatelů, zobrazení mapy s lištou přiblížení nebo moderní úsporné zobrazení jen s těmi nejnútnejšími údaji. V případě, že je váš vůz vybaven sportovním paketem, pak mezi režimy zobrazení najdete i sportovní režim s otáčkoměrem umístěným uprostřed.

Dominantou palubní desky je velký displej multimediálního systému s úhlopříčkou až 9,2". Je vybaven bezdrátovým připojením SmartLink, takže bez problémů připojíte svůj chytrý telefon. K dispozici vždy máte službu eCall, která v případě nehody automaticky spustí tísňové volání, a službu Proaktivní servis. Volitelně můžete mít i nabíjecí box pro smartphone. Pomocí zabudované karty eSIM je vždy připojen k internetu a dovoluje tak přístup ke službám ŠKODA Connect a k novým aplikacím multimediálního systému. Vrcholný infotainment Amundsen pak nabízí ovládání hlasem nebo gesty, online podporu navigace a používání celé řady mobilních online služeb ŠKODA Connect, jako jsou například rozsáhlé služby vzdáleného

### JAK FABIA ROSTLA...

	1. generace	2. generace	3. generace	4. generace
Délka	3 960 mm	4 000 mm	3 992 mm	4 108 mm
Šířka	1 650 mm	1 642 mm	1 730 mm	1 780 mm
Výška	1 450 mm	1 498 mm	1 467 mm	1 460 mm
Rozvor	2 460 mm	2 460 mm	2 470 mm	2 564 mm





## Simply Clever

Žádný nový vůz ŠKODA už si nelze představit bez chytrých řešení, která zpříjemňují a usnadňují život s autem. Nová FABIA může mít v závislosti na výbavě až celkem 43 Simply Clever prvků, z nichž pouhých osm převzala z jiných modelů ŠKODA. Pochopitelně jí nechybí dnes už klasické věci, jako jsou škrabka na led ve víčku palivové nádrže s měřítkem pro kontrolu hloubky dezénu pneumatik, držák parkovacích lístků na vnitřní straně A sloupku nebo deštník ve dveřích řidiče. Novinkou je ovšem klip na kreditní kartu nebo parkovací lístek v přihrádce na středové konzole, gumička na tužku nebo odkládací přihrádka na středovém tunelu pro cestující vzadu. Stejně tak můžete mít pružnou odkládací schránku na boční straně zavazadlového prostoru a v případě potřeby ji můžete roztáhnout pro uchycení různých předmětů. Pod kryt zavazadlového prostoru lze pověsit kapsu na ukládání bund a kabátů a využít tak jinak prázdné místo v kufru nebo můžete mít USB port ve vnitřním zpětném zrcátku a napájet jím palubní kameru, aniž by vám napájecí kabel překážel ve výhledu.



Deštník schovaný ve dveřích je jedním z typických Simply Clever prvků



Samostatná kapsa na mobilní telefon nedovolí, aby vám telefon ještě někdy „zapadl“ ve velké kapse na zadní straně sedadel



S novými přihrádkami na platební kartu, parkovací lístek a drobné mince budete mít vše potřebné vždy po ruce a přitom mimo zraků nenechavců



Ochrana zadního nárazníku se hodí, když do kufru vozu nakládáte těžké a rozměrné předměty



V interiéru jsou použity jak nové materiály, tak nové barvy. Ten tak působí hodnotně a svěže. K dispozici je rovněž moderní infotainment a digitální přístrojový štít

přístupu pomocí aplikace MyŠKODA a webový portál ŠKODA Connect. Ve voze může být až pět USB-C konektorů pro připojení a dobíjení mobilních zařízení, jeden port je i ve vnitřním zpětném zrcátku, z něhož lze napájet palubní kameru.

### Bezpečnost až na prvním místě

Nová ŠKODA FABIA je vybavena množstvím systémů a asistentů přispívajících k bezpečnosti a pohodlí. Základem je ovšem už samotná robustní karoserie s vysokou torzní tuhostí využívající kombinaci různých vysokopevnostních ocelí a dalších materiálů. Jak už bylo zmíněno, nová koncernová platforma MQB A0 umožňuje použití nejrozličnějších systémů dříve vyhrazených vozům vyšších tříd. A tak se nová FABIA může vůbec poprvé pochlubit funkcí Asistovaná jízda 2.0 s podporou podélného i příčného vedení vozu. Součástí systému je adaptivní tempomat, adaptivní vedení v jízdním pruhu nebo detekce rukou na volantu. Volitelně je možné mít i asistenta změny jízdního pruhu s hlídáním mrtvého úhlu. FABIA má nově i automatické parkování, a to jak podélné, tak příčné, systém rozpoznávání dopravních značek a Front Assist s prediktivní ochranou chodců a cyklistů. Samozřejmostí jsou pak úchyty dětských sedaček ISOFIX a TopTether nebo standardně dodávaná armáda až devíti airbagů. To vše ukazuje na to, že úroveň pasivní a aktivní bezpečnosti nové generace modelu ŠKODA FABIA je vysoká a že se jedná o jedno z vůbec nejbezpečnějších aut daného segmentu.

## Srdce z Mladé Boleslavi

V nabídce motorů pro novou generaci modelu ŠKODA FABIA se vyjímá jeden, který je kompletně vyvinut a také vyráběn v České republice. Jedná se o litrový tříválec 1.0 MPI s vícebodovým nepřímým vstřikováním paliva. Je sice základním motorem, nicméně aktuálně dává parametry 80 koní a 93 Nm a proti svému předchůzci provedení posílil o 5 koní. Podobně jako všechny ostatní motory nového vozu ŠKODA FABIA plní emisní normu Euro 6d, vykazuje normovanou spotřebu 5,1 l/100 km (dle WLTP). V případě volitelné, větší 50l nádrže znamená dojezd více než 900 kilometrů.

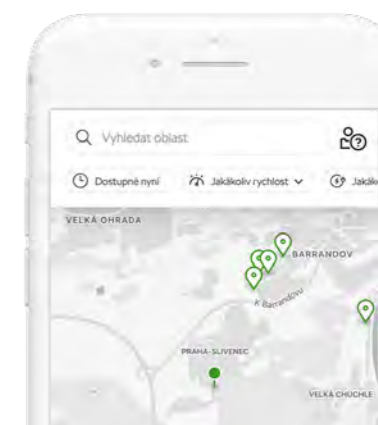


Nejběžnějším argumentem pro elektromobily bývá ekologie, ale jako řidiči možná více oceníte špičkový výkon – elektromotory poskytují maximum točivého momentu od nulových otáček a svižná akcelerace vám na tváři vykouzlí úsměv od ucha k uchu.

Kouzlo elektromobilů je také v jejich konstrukční jednoduchosti, což výrazně usnadňuje údržbu. Nemusíte měnit olej ani filtry, nemají žádné výfukové systémy, rozvodové nebo klínové řemeny. Zatímco ve spalovacím motoru orientačně napočítáte okolo 2 500 součástí, v elektromotoru jich je zhruba desetina.

Šetrnost k životnímu prostředí je pak už jen pomyslnou třesničkou na dortu. Pro představu – životní cyklus elektromobilu (od výroby přes provoz až po servis) má orientačně třikrát nižší emisní dopad než srovnatelný benzinový vůz. I podle nejneekologičtějšího scénáře Evropské federace pro dopravu a životní prostředí má elektromobil o 22 % menší produkci CO<sub>2</sub> než diesel a o 28 % menší než benzin. Pokud byste elektromobil dobíjeli elektřinou z obnovitelných zdrojů, bude ekologický přínos elektromobilu ještě dramatictější.

To vše jsou důvody, proč zájem o elektrická auta postupně narůstá i v České republice. Loni se jich prodalo více než 2 000, letos číslo opět povyskočí. Češi tak naskakují na celoevropský trend, kde se v posledních třech letech zvýšil počet elektromobilů o 110 %.



## Powerpass pro snadné nabíjení

Elektromobily ŠKODA můžete nabíjet kdykoliv a kdekoliv. Slouží k tomu karta nebo mobilní aplikace Powerpass, díky kterým máte přístup k téměř 200 000 nabíjecích stanic po celé Evropě, což je téměř 80 % stanic na starém kontinentu včetně sítě rychlonabíječek IONITY. Nabíjení je přitom snadné – stačí přiložit kartu nebo ho potvrdit v aplikaci. POWERPASS nabízí tři tarifní modely, vyúčtování plateb za nabíjení chodí jednou měsíčně.

TREND

# ENYAQ odstartoval elektroéru i v Česku

Budoucnost je v elektřině, dal by se parafrázovat výrok legendárního Járy Cimrmana. Auta do zásuvky už dávno nejsou módním výstřelkem, elektromobilita je nezpochybnitelným trendem, který zvolna prorůstá do našich životů. Zvláště když od května můžete na českých silnicích potkávat čistě elektrický model ŠKODA ENYAQ iV, který dosvědčuje, že nové elektrické vozy, přicházející na trh, jsou stejně praktické, zábavné a využitelné jako ty spalovací. A v mnoha ohledech je dokonce překonávají.



## 8 nejčastějších mýtů od nabíjení elektromobilů přes bezpečnost až po vzácné kovy do baterií

Navzdory celé řadě výhod se ovšem elektromobilita stále pere s mýty, které házejí jejím rozvoji klacky pod kola. Nejspíš už jste mnohé z nich slyšeli, možná s nimi i souhlasíte. Není to ale tak černobílé a elektromobilita má proti „spalovákům“ řadu reálných trumfů postavených na velkém technologickém pokroku.

### 1 Elektromobily se nabíjejí dlouho

Většina majitelů „aut do zásuvky“ nabíjí doma a přes noc, kdy je doba nabíjení příliš netrápí. Moderní platforma MEB, na které stojí nejnovější model ŠKODA ENYAQ iV, přitom umožňuje i dobíjení vysokým výkonem až 125 kW, díky kterému za zhruba půlhodinku nabijete vůz tak, aby zvládl stovky kilometrů.

### 2 Elektromobily nejsou bezpečné

Moderní elektromobily podstupují přísné nárazové testy organizace EuroNCAP a odvázejí si z nich špičková hodnocení. Při havárii se automaticky odpojuje baterie, takže i podle testování německého autoklubu ADAC není riziko požáru oproti klasickým vozům vyšší. Většinu požárů aut způsobuje únik pohonných hmot nebo oleje, které se pak vznítí – v elektromobilech tyto kapaliny nejsou. V Česku je proto jen minimum případů vzplanutí elektromobilu, ale pokud k němu dojde, vyvinuli hasiči ŠKODA AUTO spolu s Hasičským záchranným sborem metodu hašení, která hořící trakční baterii uhasí do několika minut.

### 3 Ani elektromobily neprospívají klimatu

Nulové lokální emise CO<sub>2</sub>, prachových mikročástic a dalších škodlivin. To je účet z provozu elektromobilů, díky kterému významně přispívají k čistšímu ovzduší ve městech. Ano, při produkci elektřiny emise vznikají, ale v závislosti na energetice dané země mohou být až o 90 % nižší než při srovnatelném provozu aut se spalovacími motory. A teď konkrétní příklad: v Česku jsou průměrné emise z produkce elektřiny 500 gramů CO<sub>2</sub> na 1 kWh, což třeba při spotřebě modelu CITIGOe iV8 kW na 100 kilometrů znamená méně než 74 gramů CO<sub>2</sub> na kilometr. V benzínovém provedení je přitom nejnižší hodnota 105 gramů na kilometr.

### 4 Kvůli elektromobilům přijdou lidé o práci

Díky elektromobilitě budou pracovní místa vznikat v nových i návazných oborech. Organizace Transport & Environment ve své studii uvádí, že menší závislost na dovozu ropy a nižší provozní náklady elektromobilů přinesou lidem i fir-

mám více peněz na investice a útratu – a to povede do roku 2030 ke vzniku nejméně 500 000 nových pracovních míst.

### 5 Elektromobily ohrožují chodce

Elektrická auta jsou tichá, ale automobilky a evropská legislativa to už řeší. Podle pravidel mají elektromobily při rychlosti do 20 km/h nebo couvání vydávat zvuk, kterým na sebe chodce upozorní. Automobilky jdou přitom ještě dál a posunuly limit až na hranici 30 km/h. Ve vyšších rychlostech už je jedoucí vůz slyšet třeba díky hluku od pneumatik.

### 6 Elektromobily jsou nudné

Zábava za volantem nezmizí – elektromobily mají vysoký točivý moment a okamžitý záťah elektromotoru. I když jsou baterie těžké a zvyšují hmotnost vozu, jsou zároveň umístěny v podlaze a nízké těžiště se stará o špičkovou stabilitu a výbornou ovladatelnost.

### 7 Elektromobily nejsou hezké

Elektrická auta mohou vypadat jakkoliv – mohou to být dynamické a ladné sportáky, futuristické nebo uhlazené vozy. Designéři mají mnohem větší volnost při tvarování, protože elektromobily nepotřebují tradiční motorový prostor a baterie jsou v podlaze. Nově je možné pojmout i interiéry vozů – třeba elektromobily na platformě MEB nabídnou větší vnitřní prostor než srovnatelné vozy a mají i modernější pojetí palubní desky.

### 8 Vzácné kovy na baterie brzy dojdou

Na výrobu baterií pro elektromobily je opravdu potřeba řada vzácných kovů v čele s lithiem. Jenže kritici se pletou, světových zásob je dost. Třeba kobaltu je potřeba k výrobě baterií stále méně a už existují technologie, které se bez něj zcela obejdou. A co se týká lithia, stále přibývají nová naleziště – koneckonců i na českém území se nachází asi 3 % světových zásob. Do budoucna se navíc budou intenzivněji využívat vzácné kovy z recyklovaných baterií. Už nyní jsou baterie z 96 % recyklovatelné.

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

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



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



## 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**



# ENYAQ **iv**



**Neuvěřitelně  
přesvědčivé  
svezení**

ŠKODA ENYAQ iv je první ryzí elektromobil mladoboleslavské automobilky. Není divu, že je mu věnována velká pozornost. Detailně jsme vám ENYAQ představili v minulém vydání magazínu, nyní se s vámi podělíme o dojmy ze svezení.





↑ ŠKODA ENYAQ dává na výběr z pěti různých stylů interiéru. Stačí si jen vybrat, co se vám líbí

Zpočátku je první ryzí elektromobil značky ŠKODA nabízen jen ve dvou variantách. ENYAQ iV 60 má baterii s kapacitou 62 kWh a ENYAQ iV 80 s kapacitou 82 kWh. Oba mají jeden, vzadu umístěný elektromotor pro pohon zadních kol. Udávaný dojezd dle WLTP se pohybuje mezi 411 a 534 kilometry, což je při zvážení ceny vozu vynikající hodnota.

„Osmdesátka“ má výkon 204 koní a „šedesátka“ 180 koní, ale jejich časy ve zrychlení 0–100 km/h se liší jen o 0,2 sekundy a oba mají stejný točivý moment 310 Nm. A oba vozy lze nabíjet maximálně výkonem 50 kW. Můžete si ovšem připlatit za možnost nabíjení výkonem 130 kW. K dostání je i ENYAQ s druhým elektromotorem pro přední nápravu, a tedy s pohonem všech kol. Brzy dorazí i ostřejší verze RS.

ENYAQ je ve skutečnosti kratší než oblíbené SUV ŠKODA KODIAQ a na elektromobil vypadá vcelku konvenčně. Jestli se vám u některých jiných elektromobilů opravdu nestane, že byste si je spletli s klasickými modely, ENYAQ svou vizáží logicky rozvíjí design řady aktuálních modelů značky ŠKODA. Je typickým představitelem kategorie crossoverů, neboť přebírá prvky různých kategorií, nejvíce pak v něm uvidíte „křížence“ mezi SUV a MPV.

## Pestré možnosti výběru

Neexistují žádné úrovně výbavy jako takové. Nejprve se musíte rozhodnout, zda chcete velkou nebo malou baterii. Pak si vyberete jeden z pěti různých interiérů – Loft, Lodge, Lounge, Suite nebo EcoSuite – a nakonec jeden ze šestnácti paketů výbavy (Klima Paket, Komfort Paket, Family Paket, Sport Paket atd.). K dispozici je také několik samostatných možností.

Přestože budete většinu času nabíjet doma (podle údajů automobilky plné nabití s běžným wallboxem o výkonu 7 kW trvá 9 hodin 30 minut u verze iV 60 nebo 13 hodin u verze iV 80), vyplatí se mít k dispozici upgrade nabíjení stejnosměrným proudem z 50 kW na 130 kW pro případ, že byste chtěli nabíjet u některé z vysoce výkonných veřejných nabíjecích stanic. Tepelné čerpadlo je rovněž milý doplněk, díky němu by měl být ENYAQ mnohem účinnější při nižších teplotách. Nejrůznějších volitelných prvků a paketů je celá řada, stačí se podívat do konfigurátoru.

ENYAQ iV

## Udávaný dojezd dle WLTP se pohybuje mezi 411 a 534 kilometry.



Díky šetření energie baterií je interiér ŠKODA ENYAQ iV vyhříván a ochlazován tepelným čerpadlem

ŠKODA ENYAQ iV můžete nabíjet střídavým proudem o výkonu 11 kW i stejnosměrným proudem o výkonu až 130 kW. Baterii s kapacitou 82 kWh tak z 5 na 80 % nabijete za 38 minut

Součinitel čelního odporu vzduchu ŠKODA ENYAQ iV je pouze 0,27. Jen pro představu, štíhlé sportovní kupé Opel Calibra uvedené v roce 1989 mělo 0,26, v případě ŠKODA ENYAQ iV se ovšem bavíme o SUV!



## Nasedněte, zařadte a jedte

S tlačítkem Start si nedělejte starosti. Stačí nastoupit, položit nohu na brzdový pedál, zařadit D (nebo B) a vyrazit. A není třeba si ani moc zvykat – pedály plynu a brzdy jsou dobře nastavené pro plynulou jízdu a řízení sice nepřekypuje zpětnou vazbou, ale je příjemně odhadnutelné, co se týče působení sil hmoty auta a přesnosti vedení v zatáčkách.

Není to auto, s nímž byste se měli rádi prohánět po okresech. Nakonec k tomu nespovídá ani hmotnost atakující dvě tuny. Ale to je v pořádku. Je to rodinné elektrické SUV, takže takové být ani nemusí. To, co ENYAQ potřebuje umět, je dovézt potomstvo z bodu A do bodu B, aniž by se někomu udělalo z jízdy nevolno. A i když nemám žádné děti, na kterých bych mohl svou teorii vyzkoušet, je dostatečně stabilní, takže by s kinetózou neměl být problém.

Vůz, který jsem mohl vyzkoušet, byl vybaven příplatkovým podvozkem DCC (Dynamic Chassis Control) a adaptivními tlumiči. Díky němu je možné volit z různých tuhostí podvozku a přizpůsobovat tak charakter auta preferencím řidiče. Takto vybavený ENYAQ jezdí velice dobře, i když je znatelně sportovní nastavení celkem tuhé a pocítíte to zejména na rozbitém asfaltu a výmolech. S ohledem na hmotnost vozu je i dynamické svezení možné, sice ne úplně jízda stylem brzda plyn, protože to pocítíte vyšší hmotnost vozu při brzdění,

ENYAQ IV

## Zavazadlový prostor je velký, při sklopených sedadlech má 1 610 litrů.



Velké panoramatické střešní okno interiér krásně prosvětlí

ný výsledek. Nutno ještě podotknout, že byl příjemný slunečný den s teplotami lehce přes 20 °C a po celou dobu cesty běžela klimatizace.

### Moderní, ale uživatelsky příjemný

Vnitřní prostor modelu ENYAQ je navzdory celkově modernímu pojetí vozu uživatelsky přívětivý, a to především proto, že se nespolehá pouze na dotyková tlačítka a posuvníky, ale najdete v něm i klasická tlačítka. Například na volantu je jen několik normálních tlačítek a kolečko pro ovládání hlasitosti. Jejich používání je mnohem snazší než u dotykových panelů známých z jiných vozů koncernu Volkswagen a je zde podstatně menší riziko, že omylem ztlumíte rádio dlaní, kdykoliv odbočíte doleva.

Centrálně umístěný displej infotainmentu má úhlopříčku velikosti 13". Po zapnutí reaguje na vaše vstupy rychle a má promyšlené uživatelské rozhraní. Pod ním se nachází řada tlačítek pro rychlé ovládání vyhřívání oken, volby jízdního režimu atd. Dotykový posuvník přímo pod displejem slouží k nastavení hlasitosti, zatímco rychlý přístup k ovládání klimatizace / vyhřívání sedadel je přes pásek, který vede přes spodní část dotykové obrazovky, ať už se díváte na mapu, rádio, Apple CarPlay, nebo cokoliv jiného. I odpůrci dotykových ovládacích klimatizace budou spokojeni, implementaci ovládání klimatizace na dotykovém displeji zvládla ŠKODA lépe než mnohá konkurence.

Před řídicím je nezvykle malý displej – má daleko k běžným digitálním přístrojovým štítům, zobrazuje opravdu jen rychlost, nabíjení a stav adaptivního tempomatu. Je přehledný a snadno čitelný, i když bych si přál, aby ukazatel dojezdu ukazoval kromě zbývajících kilometrů také procenta. (Procenta jsou předvídatelná, ale kolik kilometrů si vůz myslí, že ujede, než mu dojde šťáva, nikoliv. Při 200 kilometrech dlouhé jízdě mi indikovaný dojezd klesl jen o nějakých 130 kilometrech.)

Pod přední kapotou není žádný úložný prostor, jako mají některá jiná elektrická auta, ale zavazadlový prostor je velký, při sklopených sedadlech má 1 610 litrů a tím ŠKODA ENYAQ značnou část podobně velkých konkurentů překonává. Úložný prostor pro kabely je pod podlahou zavazadlového prostoru. Je hezké mít je kam uložit, ale pokud jste plně naložení, znamená to, že musíte všechno vyndat ze zavazadlového prostoru, abyste se k nim dostali.

Všechna sedadla jsou pohodlná a v interiéru je spousta místa pro lidi i jejich věci. Díky rovné podlaze se dozadu pohodlně vejdu tři cestující. Škoda, že zadní lavice není posuvná, podobně jako to má velké SUV ŠKODA KODIAQ, ale i tak je vzadu místa pro nohy dost. Vpředu je pozice řidiče pohodlná a i urostlí řidiči si snadno najdou svoji polohu. Mezi Simply Clever prvky ve stylu ŠKODA patří deštník ukrytý ve dveřích řidiče a škrabka na led ukrytá v zadních dveřích.

ENYAQ přináší do modelové řady značky ŠKODA svěží vítr změn, v mnoha ohledech je tak jiný než zbývající vozy v nabídce, zároveň je ovšem nezaměnitelným vozem ŠKODA se vším, co k němu patří, a to na něm jeho zákazníci zřejmě ocení ze všeho nejvíce.

v zatáčkách a akceleraci, ale stačí jen trochu slevit z nároků, využívat okamžitě dostupného točivého momentu a na jeho vlně se svižně vézt. Nízko položené těžiště a značná stabilita pak pomáhají k zajímavě svižnému svezení. Pokud ovšem preferujete maximum pohodlí, pak menší kola a standardní pružiny jsou pravděpodobně ta správná cesta k hýčkájícímu komfortu a všeobecné pohodě na palubě.

Aerodynamický hluk i hluk odvalujících se pneumatik je velice dobře potlačen, což je třeba vyzdvihnout, protože díky tichému elektrickému pohonu uvnitř auta všechny tyto nežádoucí zvuky vyniknou o to více. ŠKODA ovšem v případě modelu ENYAQ odvedla skvělou práci. ENYAQ se při vyšších rychlostech na dálnici chová jistě a suverénně. Vcelku spokojeně si pluje rychlostí 120–130 km/h, umí i rychleji a dynamika je při požadavku akcelerace v rychlostech nad 100 km/h standardní. Zrychlení 0–100 km/h u testovaného vozu s výkonem 204 koní a baterií s kapacitou 82 kWh trvá 8,5 sekundy, resp. 8,7 sekundy u vozu s výkonem 180 koní a kapacitou baterie 62 kWh. Pokud přicházíte z běžného crossoveru nebo SUV, bude vám zrychlení 0–50 km/h připadat docela razantní, právě tam se totiž nejvíce projeví okamžitě dostupný maximální točivý moment a například na semaforech přemožitele jen tak nenajdete.

Většina vozů ENYAQ má na volantu páčky pro nastavení míry rekuperace při brzdění nebo můžete převodovku nastavit do režimu B, čímž vlastně nastavíte maximální možnou míru rekuperace při ubrání plynu. Ani v takovém případě ovšem není zpomalení tak velké, aby se dalo mluvit o tom, že můžete ENYAQ ovládat pouze pedálem akceleračního.

Důležitá je reálná hodnota spotřeby elektrické energie. Po zhruba 200 kilometrech ujetých z části ve městě, z části po státních silnicích lehce svižným tempem a z části po dálnici vesměs v rámci zákonem povolených rychlostních limitů se na konci cesty spotřeba zastavila na hodnotě 18,1 kWh/100 km, což považuji za velice pěk-



LÉTO

# Elektromobilem k moři aneb pohodlně, levně a bez obav

Také už jste někdy slyšeli ten příkrý soud, že elektromobil má malý dojezd, pomalu se nabíjí, a proto je s ním cesta do zahraničí utrpením? Před mnoha lety to možná ještě byla pravda, dnes už to ale rozhodně neplatí. Cestování elektromobilem do zahraničí je stejně snadné a pohodlné jako autem se spalovacím motorem. I k moři, třeba do Chorvatska.

## Na jedno nabití pohodlně 300 km jízdy

ŠKODA ENYAQ iV ve verzi 80 nebo 80x s větší baterií o využitelné kapacitě 77 kWh má velmi solidní dojezd, který bez problémů i na dálnici při běžných rychlostech přesahuje 300 kilometrů. Zároveň nabízí rychlonabíjení výkonem 125, po systémovém navýšení až 130 kW, což je kombinace, která na delších trasách zaručuje pohodlné cestování jen s krátkými nabíjecími zastávkami. Při cestě elektromobilem k moři je vhodné zvolit si takové ubytování, které umožňuje pomalé AC nabíjení, přičemž stačí v podstatě obyčejná domácí zásuvka. Hotelů i soukromých ubytování, které vám nabíjení umožní, nyní kvapně přibývá. Přítomnost nabíjecí stanice si můžete zkontrolovat i na Booking.com či Airbnb.com (i tak doporučuji si tuto možnost předem ověřit). Většinou mají obyčejnou zásuvku i tam, kde to veřejně nedeklarují. Díky této možnosti totiž můžete do cíle dojet prakticky vybití a využít jednu z největších výhod elektromobilů, které se nabíjí, když stojí a nepotřebujete je. Zároveň si ušetříte jednu nabíjecí zastávku po cestě.

Rozhodně si ale s sebou do kufru přibalte i kabel pro nabíjení, včetně adaptéru pro nabíjení z 230V zásuvky. A ideálně také z třífázové 380V zásuvky (červený pětikolík), který vám v některých hotelech umožní nabíjet auto výrazně rychleji, pokud nemají instalován wallbox.

## Powerpass – váš společník na cesty

Neobejdete se pak bez nabíjecí karty Powerpass. Karta umožňuje snadno nabíjet na téměř 200 tisících stanicích po celé Evropě, a to nejen na ultravýkonných Ionity a jiných rychlonabíjecích stanicích, ale i na desítkách tisíc AC sloupků v mnoha městech. To se hodí například i na výlety v Chorvatsku nebo Černé Hoře, kde můžete auto zaparkovat na nabíjecí stanici v centru, projít si město a po návratu vás čeká auto plně nabitě a vychlazené.





## Na cestách bezpečně

Až 70 % řidičů vyráží na cesty k moři s podhuštěnými pneumatikami. Nepodceňujte přípravu svého automobilu a stavte se na kontrolu technického stavu v servisu. Dlouhé cestování totiž klade na vozidlo mimořádné nároky. Dbejte na rozložení váhy zavazadel, těžké předměty patří do kufru co nejdříve k zadnímu opěradlu. Nikdy nenechávejte nic těžšího na zadní roletce, ani láhve s vodou. Vezměte si s sebou také návod k obsluze auta pro případ, že se vám rozsvítí neznámá kontrolka. Zkontrolujte rezervu, případně funkčnost kompresoru a datum použitelnosti lepicí sady, a všechnu povinnou výbavu. Za volantem sedte tak, abyste při plně prošlápnutém pedálu spojky mohli ještě lehce pokrčit koleno, nezapomeňte na nastavení opěrky hlavy (nejen kvůli pohodlí, ale především pro případ prudkého brzdění či nárazu). Při jakémkoliv náznaku únavy zastavte, projděte se, protáhněte, případně na 15 minut zavřete oči.

Pokud chcete mít absolutní jistotu, že nabijete všude (i na stanicích, kde Powerpass nefunguje), zaregistrujte se dopředu do služby Plugsurfing a nechte si poslat také čip. Ten funguje také na stovkách tisíc stanic, ceny jsou ale mnohde vyšší než u Powerpassu, a tak jej doporučuji používat spíše jako zálohu. Pro případné hledání nabíjecích stanic pak poslouží přímo aplikace Plugsurfing, doporučuji také aplikaci PlugShare, která je však komunitní a ne vždy se 100% přesnými informacemi, takže na ni nelze plně spoléhat.

### Elektromobil si sám řekne, kdy a kde chce nabíjet

S ENYAQem vyrážíme z Prahy – naším cílem je oblíbené, zhruba 1 050 kilometrů vzdálené chorvatské letoviště Zadar – s tím, že pojedeme „rakouskou trasou“ přes Linec. Po nasednutí do auta a zadání cílové destinace auto samo vypočítá trasu a přidá do ní i optimální nabíjecí zastávky, o nic se tak nemusíte starat ani není dopředu potřeba žádné plánování. Snad jen je výhodné vyjet se 100% nabitým autem. Pokud si ale přece jen chcete cestu dopředu naplánovat, velmi doporučuji web a aplikaci A Better Route Planner, specializované pro elektromobily. Přesně ukáže nabíjecí zastávky a propočítá optimálně dobu nabíjení vzhledem k nabíjecí křivce konkrétního elektromobilu tak, abyste na cestě nabíjením strávili minimum času. A navíc umí i navigační mód.

Díky Apple CarPlay a Android Auto, ve kterých je aplikace již podporována, si tak můžete vše zobrazit na velkém displeji infotainmentu. Auto si dokonce můžete online propojit s aplikací, která bude mít přístup ke stavu vaší baterie a bude nabíjecí zastávky upravovat podle reálné spotřeby.

TIP

**V řadě hotelů, penzionů i při ubytování v soukromí můžete v současnosti elektromobil bez problémů nabíjet.**



↑ Nejtěžší věci patří k opěradlu zadních sedaček, ty lehčí ke dveřím



Foto: Kateřina Habrunová



↑ Navigace počítá i s nabíjecími zastávkami

### Ani noční zastávka není problém

Dle auta i aplikace A Better Route Planner budou nabíjecí zastávky většinou u ultrarychlých stanic Ionity, kterých je po Evropě už 350. Díky dlouhému dojezdu je první nabíjecí zastávkou až Ionity Mondsee před Salzburkem, po 345 kilometrech a téměř 4 hodinách jízdy, kam přijíždíme ještě se zbývajících 5 % baterie. I kdybychom nemuseli nabíjet, je dobré si vždy po třech až čtyřech hodinách jízdy udělat přestávku, protáhnout se, odskočit si, najíst se nebo si koupit kávu. A v případě elektromobilu to spojit i s nabíjením. Nabíjecí stanice Ionity, a platí to i o této, jsou většinou umístěné hned u dálnice u klasické čerpací stanice s veškerými službami, takže ani noční zastávka není problém. Aplikace nám říká, že zde máme nabíjet pouze 21 minut, což je ještě kratší doba, než potřebujeme na pořádnou přestávku. Nakonec se zdržíme půl hodinky a odjíždíme se 70 % baterie.

### Ultrarychlé nabíjecí stanice se časově vyplatí

Jedeme do hor, spotřeba je vyšší a další nabíjecí zastávka je po hodině a půl (a 165 kilometrech) těsně před italskými a slovinskými hranicemi. Opět se jedná o ultrarychlou nabíjecí stanici Ionity v Eisentrattenu hned u dálnice. Nabíjíme 27 minut do 73 % a vyrážíme dál. Poslední







## Může se hodit

- ↑ Nabíjecí pauzy jsme využívali pro občerstvení
- ↓ Velký a přehledný displej jsme využili pro pohodovou navigaci



Ať už vyrážíte na delší cestu běžným automobilem, nebo elektromobilem, nespolehejte jen na benzínové stanice, kde se občerstvíte a dokoupíte potřebné. Počítejte i s nenadálými situacemi, jako jsou kolony, dopravní nehody, porucha auta apod. Proto s sebou vždy mějte dostatek vody, alespoň 2 litry, a také občerstvení. Přibalte si ovoce a zeleninu, které povežete v termotašce, případně můžete přihodit chladicí vložky, které předem namrazíte. Ideální je samozřejmě autolednička.

Hodit se vám mohou také vlhčené ubrusky, kombinovaný nůž, toaletní papír, nejen děti využijí skládací cestovní nočník či cestovní (nafukovací) polštářek. V letním období myslte také na roletky na boční okna, pokud již nejsou ve výbavě automobilu, hodit se mohou také lehké látkové pleny, které použijete jako stínidlo nebo jako „záchranu“ při nevolnosti. Vyplatí se také vytisknout si všechny potřebné doklady a kontakty pro případ, že váš mobil zrovna nebude mít připojení. Samozřejmostí by měla být autonabíječka na mobil, unavení řidiči jistě ocení i cestovní kávovar (anebo alespoň termosku s kávou).

nabíjecí zastávka je po dalších dvou hodinách jízdy na ultrarychlé nabíjecí stanici Smednik. Je to k ní asi 10 kilometrů z naší dálnice, ale aplikace tvrdí, že díky vysoké rychlosti nabíjení je to stále časově neefektivnější. Samozřejmě lze využít i jednu z mnoha rychlonabíjecích stanic přímo u dálnice, ty však mají většinou výkon 50 kW, kdežto Ionity disponuje výkonem 350 kW a ŠKODA ENYAQ se dokáže nabíjet výkonem 125 kW, takže je dobré na cestách volit právě ultrarychlé nabíjecí stanice.

Přestávku po dvou hodinách vítáme, už jsme hladoví, a proto ji využijeme na večeři. Přece jen do cíle zbývají ještě 3 hodiny. Pro

nabíjení potřebujeme 43 minut, což zhruba odpovídá delší přestávce, kterou bychom si zde kvůli jídlu stejně udělali. Auto je nabito na 86 % a čeká nás 300 kilometrů do cíle ve slunném Zadaru. Kolem 10 % auto začíná hlásit, že bychom měli nabít, ale my víme, že do cíle dojedeme bez problémů. Kolem 5 % nabití auto omezuje dostupný výkon motoru a klimatizace, což nám ale vzhledem k večerním teplotám nevadí. Přijíždíme s 2 %, auto připojujeme k nabíjecí stanici v hotelu a do rána je plně nabitě.

Cesta proběhla bez problémů, nabíjecí zastávky u Ionity byly příjemně krátké a stejně dlouhé a časté, jako bychom si je dělali



- ↑ Nabíjení je něco, na co jsme si rychle zvykli – a navíc jsme ušetřili

s autem se spalovacím motorem. Přestože jsme využívali výhradně nejdražší ultrarychlé stanice Ionity, kde jsme s Powerpassem a nejvyšším tarifem Charge Faster nabíjeli za 8,20 Kč za kWh včetně DPH, vyšla nás cesta na 1886 Kč, což je výrazně levněji, než kdybychom jeli srovnatelně velkým spalovacím autem. Pokud jste spořiví a tolik nespěcháte, lze si po cestě najít množství o něco pomalejších, ale i levnějších stanic, celá cesta se dá dokonce absolvovat po standardních 50kW rychlonabíjecích stanicích umístěných u různých obchodů zcela zdarma. Musíte se ale pak smířit s více než dvojnásobnou dobou nabíjení oproti výše uvedeným časům a nemůžete se spolehnout na to, že budou tyto nabíječky zdarma vždy volné.

### Závěrem

Opět jsme si potvrdili, že cesta elektromobilem k moři je nejen pohodlná a bezproblémová, ale i levnější než v případě spalovacího auta. Pokud chcete i vy vyrazit k moři elektromobilem, nemějte obavy, evropské dálnice jsou na to připravené.



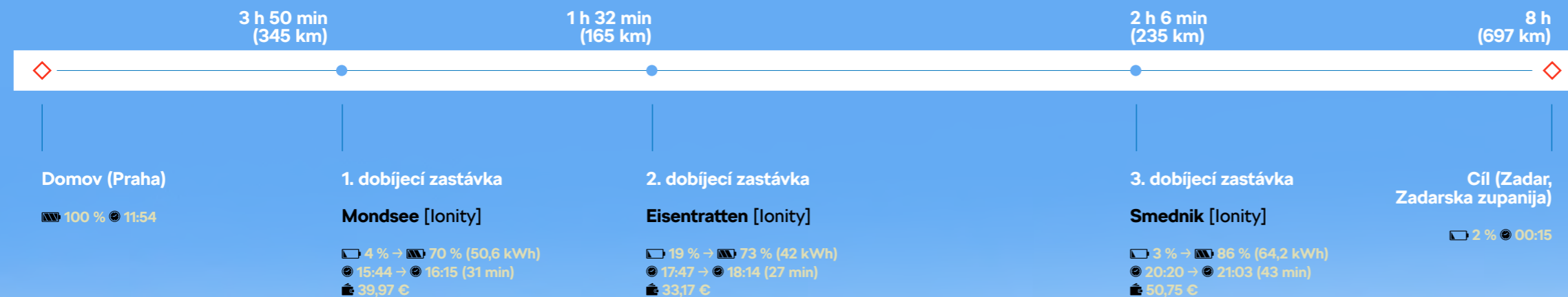
## Nepředvídatelní pasažéři

Do kategorie nepředvídatelných pasažérů patří jak děti, tak vaši čtyřnozí mazlíčci. O povinnosti používat autosedačku pro děti do 150 cm není debat, připoutání by však měli být i psi (menší zvířata v přepravním boxu). Pokud máte místo v zavazadlovém prostoru, oddělte je mříží. Pokud pojedou na zadní sedačce, upněte je za popruhy speciálními bezpečnostními pásy (nikdy ne za obojek). Dítě smí jet v autosedačce i na předním sedadle spolujezdce, nejbezpečnější však je místo vzadu vpravo. Trpí-li dítě za jízdy nevolností, nenechávejte ho dívat se do tabletu, častěji větrejte, dělejte přestávky, mějte po ruce Kinedryl a igelitový sáček, případně mu nechte látkovou plenu přehozenou přes kolena. Dětem ani zvířatům nepouštějte v autě hlasitou hudbu, jejich uši jsou na to citlivé. Nikdy je nenechávejte delší dobu čekat v autě, a to ani ve stínu s přitopeným oknem. Nezapomeňte na (interaktivní) hračky a také na potřebné doklady. I dítě potřebuje do Chorvatska občanský průkaz, pes zase očkovací.



# Hladká cesta z Prahy do Zadaru

I když stav nabití pouze na 2 % v závěru jízdy může působit nekomfortně, lze se na něj vzhledem k velmi přesnému počítání zbývajících procent v baterii a dojezdu spolehnout. Po pár měsících s elektromobilem už se takové hodnoty nebudete bát. Pokud ale chcete větší rezervu a dojíždět s více procenty, stačí poslední nabíjecí zastávku protáhnout o pár minut.



## Zadar, historické město s nádechem romantiky

Páté největší chorvatské město se rozkládá na pobřeží Jaderského moře a je častým a oblíbeným cílem zahraničních turistů. Láká nejen příjemným koupáním, ale také svou historií a nabídkou služeb. Historická část Zadaru leží na kilometr dlouhém poloostrově, který stojí za návštěvu. Vydejte se na romantickou procházku po pozůstatcích opevnění – obranný systém Zadaru je zapsán na Seznamu světového dědictví UNESCO. Navštivte věhlasnou Širokou ulici, nejznámější místní promenádu, které Chorvaté říkají Kalelarga. Nevynechejte ani nejcennější místní památku – kostel svatého Donáta. Vystoupat můžete do zvonice dómu svatě Anastázie, odkud získáte nádherný výhled na město i moře. A až k vám přímořský vánek přinese jakési líbezné zvuky, poslouchejte pozorně – jedná se o mořské varhany, další ceněnou turistickou atrakci, která je složená z 35 průduchů umístěných na skalnatém pobřeží. Jejich zvuk, který vytváří vítr od vln, vás okouzlí.



# KODIAQ

## Omlazený medvěd

Úspěšné SUV ŠKODA KODIAQ přichází v polovině svého životního cyklu s výraznou modernizací, která přináší vylepšený vzhled, nové prvky výbavy, inovovanou řadu motorů a vrcholnou verzi KODIAQ RS vybavenou výkonným zážehovým motorem 2.0 TSI.



Uvedením v roce 2016 spustil KODIAQ modelovou ofenzivu značky ŠKODA, nyní přichází jeho modernizovaná verze. Změny si všimnete na první pohled, nový KODIAQ poznáte podle vyšší kapoty motoru, výraznější a dominantnější masky chladiče s dvojitými lamelami, která je nyní více vzpřímená, nebo podle lišty hliníkového vzhledu v předním i zadním nárazníku. Hlavní světlomety jsou štíhlejší a vždy osazeny LED technikou, pod nimi jsou pak umístěny mlhové světlomety a dohromady tak vytváří novou charakteristickou čtyřokou tvář nového modelu KODIAQ. Hlavní světlomety navíc mohou být vůbec poprvé u modelu KODIAQ vybaveny moderní technologií Matrix-LED. Tyto světlomety můžete mít volitelně od výbavy Style, SPORTLINE, L&K a verze RS mají tyto světlomety ve standardní výbavě.

Vzadu si nelze nevsimnout černě lakovaného střešního spojleru, který vůz opticky rozšiřuje. Navíc ovšem vylepšuje aerodynamiku modelu KODIAQ a přispívá tak ke snížení spotřeby a emisí CO<sub>2</sub>. Vizualní dynamiku žádě dále umocňuje plošší zadní okno a ostře řezané koncové svítlny vybavené animovanými ukazateli směru. Koncové svítlny nesou prvky krystalického designu a tvar vytváří

KODIAQ

## Nová před' působí robustněji a uspořádání předních světlometů dává vozu KODIAQ osobitý charakter.



## Slovo designéra...

„Uvedením modelu KODIAQ na trh před čtyřmi roky jsme učinili velký krok směrem k našemu současnému designovému jazyku. Díky cíleným, drobným úpravám má naše velké SUV nyní ještě emocionálnější vzhled. Nová před' působí robustněji. Nové uspořádání předních světlometů se čtyřokou tváří dává vozu KODIAQ osobitý charakter. Nové prvky hliníkového vzhledu na předí i zádi dodávají vozu terénní vzhled. Sportovnější design má díky novému střešnímu spoileru a ostře řezaným koncovým svítlnám také záď.“

Znovu jsme vylepšili prostorný, komfortní interiér vozu KODIAQ. Nové kontrastní prošíání a ambientní LED osvětlení s rozšířenými funkcemi dodávají interiéru nové optické akcenty. Celkový dojem umocňují decentní designové prvky. Poprvé se v modelu KODIAQ objevují elektricky nastavitelná TOP ergonomická sedadla, která nabízejí ventilaci a masážní funkci.“

**Oliver Stefani, šéfdesignér společnosti ŠKODA AUTO**

typický světelný podpis ve tvaru písmene C. Součástí modernizace vozu ŠKODA KODIAQ je rovněž uvedení několika nových designů kol z lehkých slitin, na výběr je v rozměrech od 17" do 20". Za zmínku stojí aerodynamicky optimalizovaná kola, která můžete mít v rozměrech 18, 19 a 20 palců.

## Maximální variabilita i komfort

Uvnitř modernizovaného modelu KODIAQ najdete celou řadu novinek. Tou největší jsou bezesporu TOP ergonomická kožená sedadla s ventilací a masážní funkcí. Vedle toho nabízí i prodloužení sedáku, takže si sedadlo můžete přizpůsobit svým potřebám a za volantem se cítit naprosto pohodlně a uvolněně. Navíc si své individuální nastavení můžete uložit do jedné z paměti a vždy jej jednoduchým stisknutím tlačítka vyvolat, pokud se o auto v rodině s někým dělíte.



Modernizovaný KODIAQ vás doveze za spoustou nových dobrodružství







## Od vozu ŠKODA TREKKA až po model KODIAQ

Trend SUV je výrazně patrný v posledních několika letech, ale ŠKODA do terénu už existovala před 55 lety. Tehdy na Novém Zélandu vznikaly vozy TREKKA postavené na tehdejšímu modelu OCTAVIA, do roku 1972 bylo vyrobeno okolo 3 000 aut a lze je považovat za vůbec první terénní vozy se značkou ŠKODA. Kromě Nového Zélandu byly exportovány do Austrálie, na Fidži, Samou a do Vietnamu. S uvedením dalšího SUV ŠKODA čekala až do roku 2009. To spatřil světlo světa model YETI a byl předzvěstí vlny nových SUV modelů. Tu v roce 2016 odstartoval právě model KODIAQ a dnes rodina SUV značky ŠKODA čítá celkem osm členů, od modelu KODIAQ až po prozatím nejmladší model KUSHAQ. V loňském roce se KODIAQ podílel 40 % na celkových prodejkách SUV značky ŠKODA a prodáván je v 60 zemích světa. Vysoká poptávka znamená, že KODIAQ nesjíždí jen z výrobní linky v českých Kvasinách, ale je vyráběn i v závodech v Číně, Indii a Rusku. Zatím jej bylo vyrobeno přes 600 000 kusů.

Nový design má multifunkční volant, pomocí otočných ovladačů a tlačítek tak můžete pohodlně na volantu ovládat funkce vozu, asistenční systémy nebo multimediální systém, aniž by bylo nutné sundávat ruce z volantu. Volant je standardně potažen kůží a volitelně může být i vyhřívaný. Některé asistenční systémy umí skrz volant „číst“, zda má řidič ruce na volantu, nebo umí rozpoznat zdravotní indispozici řidiče a fakt, že vůz neovládá. U všech vozů vybavených dvouspojkovou automatickou převodovkou DSG má volant pádla řazení pro volbu převodových stupňů.

V případě navi paketu TOP nebo standardně u verzí L&K a RS dostanete vylepšený audiosystém CANTON, ten nově zahrnuje centrální reproduktor v palubní desce, subwoofer v zavazadlovém prostoru a počet reproduktorů uvnitř auta byl zvýšen z osmi na deset.

Nadále však modelu KODIAQ zůstává zachována velká variabilita, můžete mít pěti- i sedmimístnou variantu a interiér nabízí spoustu prostoru pro posádku i jejich zavazadla.

### Moderní infotainment je standardem

Těžko si lze představit moderní vůz bez vyspělého multimediálního systému s připojením k internetu. Infotainment modelu KODIAQ je díky zabudované eSIM kartě vždy online, je vybaven digitálním DAB tunerem, digitální asistentkou Laurou a řadou online služeb včetně internetových rádií. Nové aplikace multimediálního systému zobrazují zprávy, předpověď počasí nebo synchronizují osobní kalendář Google. S pomocí bezdrátové technologie SmartLink připojíte chytré telefony přes Android Auto, Apple CarPlay nebo MirrorLink. K dobíjení mobilních zařízení je možné využít hned několik USB-C portů, jeden z nich může být volitelně umístěn ve vnitřním zpětném zrcátku a sloužit tak k pohodlnému napájení palubní kamery. A v neposlední řadě je tu přístup ke službám ŠKODA Connect, včetně vzdáleného přístupu k vozu přes aplikaci MyŠKODA, kdy můžete na dálku přes mobilní telefon vůz odemknout nebo zamknout, nechat si zobrazit aktuální polohu vozu nebo aktivovat světla nebo klakson, aby se vám na velkém parkovišti váš KODIAQ lépe hledal.

Součástí elektronické výbavy modernizovaného vozu ŠKODA KODIAQ je i standardně dodávaný 8" virtuální kokpit mini se čtyřmi různými režimy zobrazování informací, 10,25" virtuální kokpit je standard od výbavy Style, přičemž verze SPORTLINE a RS mají navíc ještě zobrazení Sport.

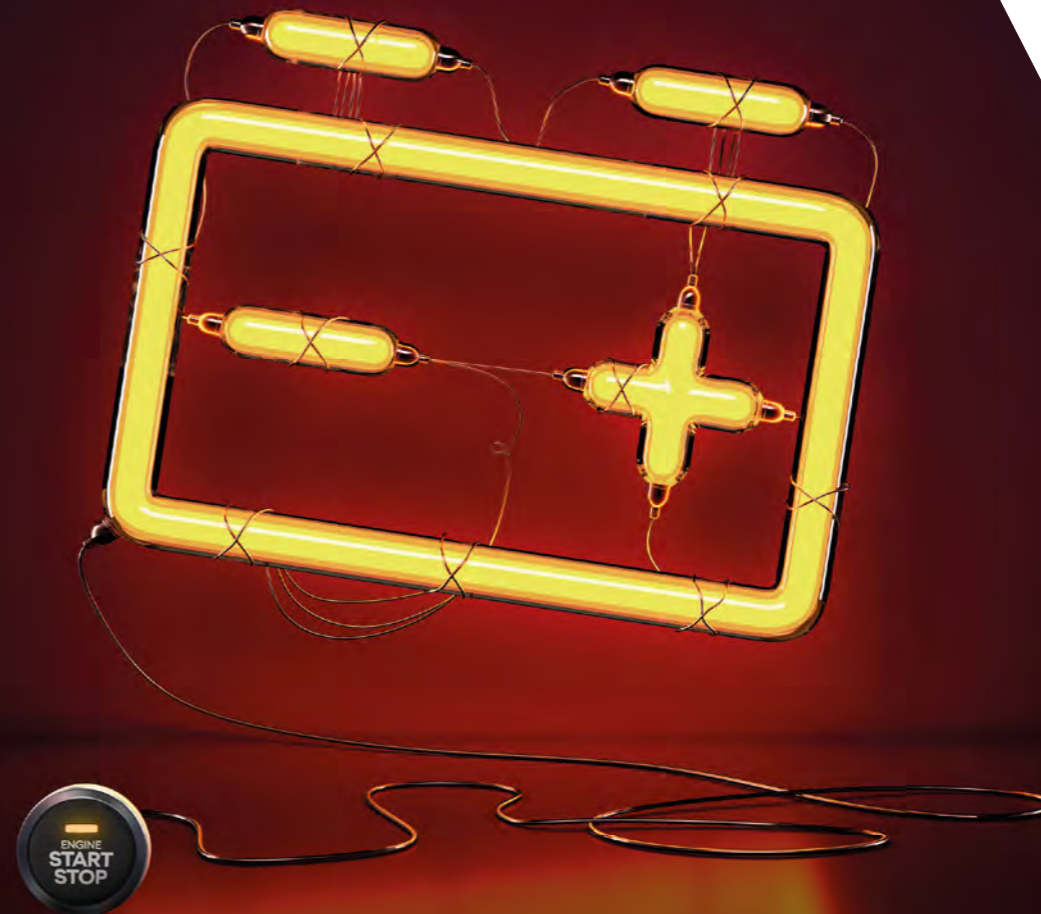
### Emoce přiváží KODIAQ RS

Naprostý vrchol představuje verze RS, která se od ostatních verzí odlišuje řadou různých detailů. Má jiný, sportovněji tvarovaný přední nárazník, prvky karoserie a 20" kola v lesklé černé barvě, standardně nabízí Matrix-LED přední světlomety nebo sportovní sedadla s černým čalouněním Suedia s červeným prošitím. Ta největší změna se ovšem odehrála pod kapotou, kde dvěma turbodmychadly přeplňovaný dvoulitrový diesel nahradil přeplňovaný zážehový motor 2.0 TSI. Ten disponuje výkonem 245 koní (+5 koní), a především je o plných 60 kilogramů lehčí, takže výrazně ulehčí přední nápravě a jízdní projev verze KODIAQ RS bude o to sportovnější.

# VÍTE, CO ZNAMENÁ TATO KONTROLKA?



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



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

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

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



EXKLUZIVNĚ

# Ondřej Cink

## I v autě miluji členitý terén

Ať už se řítí na horském kole hlubokou strží při závodu Světového poháru, nebo sedí za volantem, má rád věci pod kontrolou. I proto ambasador ŠKODA AUTO Ondřej Cink na svém voze oceňuje možnost nastavení jízdních režimů.

**Patříte do světové elity v závodech cross country horských kol. Jak ale vidíte sám sebe za volantem?**

Myslím, že nejsem nejhorší řidič, mám cestování autem rád. A mám rád věci pod kontrolou, když sedím na místě spolujezdce, tak se cítím nejistý. Občas se stane, že neřídím, vím, že můžu odpočívat a dát si dvacet, ale nedokážu to. Pořád sleduji cestu. Naopak když řídím já, tak nebývám unavený, neusínám za volantem.

**Bikerské závody jsou rozházené po celém světě. Jaký je váš roční nájezd v autě v porovnání s kilometry nasbíranými v sedle kola?**

Na závody hodně létáme, v autě ročně najedu kolem třiceti tisíc kilometrů. Na kole jsem loni natočil osmnáct tisíc kilometrů.

**S jakým modelem vozu ŠKODA aktuálně jezdíte? A co na jeho vlastnostech nejvíc vyzdvihujete?**

Mám model KODIAQ 4x4 Scout. Moc se mi líbí módy nastavení, kdy si mohu zvolit vlastnosti podvozku podle podmínek. Například sportovní režim tam, kde je hodně zatáček, nebo v zimě režim „snow“. U verze Scout oceňuji, že má nastavení podvozku do terénu.

**Zdolávání terénu je vaším denním chlebem na kole. Vyhledáváte ho tedy i s autem?**

Neznám člověka, který má rád jízdu po dálnici. Vždycky raději volím trasu místy, kde je to členité.

**V průběhu června jste se dokázal po pěti letech vrátit na stupně vítězů ve Světovém poháru, skončil jste dvakrát druhý v rakouském Leogangu. Současně jste se vyhoupl na průběžné druhé místo v seriálu. Soupeři asi směrem k olympijským hrám mírně znejistěli, že?**

Forma je dobrá, za to jsem rád. Ale závod v Tokiu bude určitě vypadat jinak. Trať je tam jiná, než byla třeba v Rakousku. Trochu jako v Novém Městě na Moravě. Hodně technická a budou asi rozhodovat krátké nástupy, které sedí třeba Mathieu van der Poelovi z Nizozemska. Navíc to bude jiný závod i s ohledem na počasí.

**Jak vnímáte rozložení konkurence pro Tokio?**

Když se podíváte třeba na výsledky z Leogangu, tak vidíte, že konkurence je dnes mnohem větší, než bývala. V minulosti byly ve Světovém poháru mnohem větší rozestupy, pár závodníků jelo o stupně vítězů a za nimi byl velký časový odstup. Teď je to mnohem víc našlapané, na každém okruhu je to naskládáno ve vteřinách.

**Před cestou do Japonska vás čekala ještě generálka v podobě závodu SP ve francouzském Les Gets. Další plán směrem k Tokiu je jaký?**

Samotný závod v Les Gets se jede v relativně vysoké nadmořské výšce 1 400 metrů. Po něm ještě absolvuji speciální vysokohorskou přípravu a vypravím se na pár dní do Livigna. Sice to pro mě není

Foto v článku: Josef Horázný, Martin Štěrbá







## Ondřej Cink (30)

Český profesionální závodník na horských kolech, člen týmu Kross Orlen. Světový a evropský šampion kategorie do 23 let, bronzový medailista z mistrovství světa (2015) a Evropy (2016) v kategorii Elite. Účastník olympijských her v Londýně (14.) a Rio de Janeiru (14.). Ambasadorka ŠKODA AUTO a We Love Cycling.

osvědčená destinace, býval jsem zvyklý jezdit do Kitzbühelu. Ten je ale nízký, což nevadilo, když jsem používal vysokohorský stan.

### Už osvědčenou pomůcku třeba Kateřiny Neumannové nevyužíváte?

Zavrhl jsem ho dávno, ještě v době, kdy jsem měl angažmá v silničářském týmu. Nesedělo mi to, samotný pobyt ve stanu mě psychicky trápil. Raději sednu do auta a zajedu někam do adekvátní výšky a budu na čerstvém vzduchu.

### Tokio je jasným sportovním vrcholem roku, vy ale máte Světový pohár skvěle rozjetý a na Švýcara Mathiase Flückigera v průběžném pořadí mnoho neztrácíte...

Právě proto se chci dobře připravit a neobětovat závod ve Francii olympiádě. Mathias nemá velký náskok a chtěl bych druhé místo minimálně udržet. A přiznávám, že mám v hlavě i celkový triumf, můžu se tam posunout. Jsme ale v polovině sezony a stát se může komukoliv cokoli. Jeden závod nedojedete, na druhém „bouchnete“...

### Nasadil jste do tréninku v roce konání olympijských her nějakou specialitu či novinku?

Poměrně zásadní novinkou pro mě je, že mám do přípravy významně zakomponované posilování. Sice jsem cvičil i v minulosti, ale vlastně jen během zimy. Můj kondiční trenér Jiří Květoň mě ale přesvědčil, abych cvičení zařadil celosezonně. Nastavil mi hlavu tak, že pro medaili musím zkrátka udělat všechno. Jisté je, že mi to pomáhá a jezdit se mi lépe. Sice nebudu nikdy silovým typem jezdce jako třeba Švýcar Nino Schurter, na to nemám postavu. Ale jasně cítím pokrok, hlavně v kratších intenzivních intervalech, typicky v nástupech.

### Měnili jste i další věci? Hodně sportovců třeba radikálně řeší dietu...

Já jsem v minulosti různé diety také řešil, ale nic na mě nefungovalo. Teď jsem se na stravu nijak zásadně nesoustředil – a nikdy jsem na tom nebyl váhově lépe! Řídím se víc citem. Na jedné straně jím třeba hodně salátů, na druhé straně se nebojím české kuchyně. Fakt to neřeším.

### Olympijské hry byly kvůli koronaviru o rok odloženy, a ještě měsíc před slavnostním zahájením nad jejich podobou visel kvůli situaci v Japonsku otazník. Jak na vás předolympijská atmosféra doléhala?

Upřímně mi všechny procesy kolem kazí radost. S cestou do Tokia je třeba spojené neuvěřitelné papírování. Musím hlásit, kolik si povezu ponožek, řetězů a dalšího materiálu. Navíc prý dostaneme jen jednoho člena doprovodu a nebude s námi ani fyzioterapeut. Covid-19 z toho bohužel dělá úplně jinou olympiádu, než jsme si všichni představovali. Nevím, jak to vnímají ostatní sportovci. Samotný závod je samozřejmě důležitý, ale bohužel tu pravou atmosféru her nezažijeme. Přitom testovací závody v říjnu 2019 tam byly parádní a měli jsme možnost zažít i neopakovatelnou atmosféru města, ochutnat tamní kuchyni. Mám končiny na Dálném východě rád, v minulosti jsem procestoval i Jižní Koreu nebo Tchaj-wan.



# NOVÁ, PLNĚ ELEKTRICKÁ ŠKODA ENYAQ iV



ŠKODA  
SIMPLY CLEVER

# iV

skoda-auto.cz

ŠKODA ENYAQ iV – emise CO<sub>2</sub>: 0 g/km; spotřeba 16,6–18,1 kWh/100 km

\* Jedná se o předběžné hodnoty.

Dostupnost maximálního jízdního výkonu elektrického motoru může být omezena. V jednotlivých jízdních situacích je závislá na různých faktorech, jako je venkovní teplota či stav nabíjení, teplota, technický stav nebo stáří vysokonapěťového akumulátoru.

Nová ŠKODA ENYAQ iV je naše první plně elektrické SUV, reprezentující zcela novou koncepci interiéru. Je vybaveno moderním head-up displejem s rozšířenou realitou i vzdáleným přístupem k ovládání klimatizace či vyhřívání vozu. Díky stálému připojení k internetu jsou navíc jeho funkce průběžně aktualizovány. Připojení k rychlodobíjecí stanici umožňuje dobíjení baterie z 5 na 80 % její kapacity v ideálním případě za 38 minut.\* Připojte se k rodině iV.

[f /skodacz](#) [i /skodacr](#) [t /skodacz](#) [y /skodacz](#)



FENOMÉN

# Na kole (v bezpečí) pro zdraví

Kdo nešlape, jako by nebyl. I tak by se dal charakterizovat současný globální fenomén, jehož dosah pandemie koronaviru nafoukla do nevídaných rozměrů. A proměna životního stylu většiny z nás učinila z cyklistiky trend, který jde za hranice běžné volnočasové aktivity.

Omezené možnosti cestování ukotvily k domácí hroudě i zatvrzelé světošlápký a Češi (a zdaleka nejen oni) začali objevovat tuzemsko ze sedel kol. A o tom, jak žádaným segmentem se cyklistika v posledním roce stala, vypovídá prostý fakt – prázdné sklady. Pandemie totiž významně ovlivnila dodavatelské řetězce a ke kolům a komponentům se horko těžko dostávají i profesionální závodní stáje. Pokud se tedy chystáte koupit nový bicykl, budete se možná muset obrnit trpělivostí.

## Vlaštovky a žolíci

Trend má ovšem i světlé stránky. Možná ještě nikdy se tolik Čechů na kolech nepřepřavovalo, ať už ve volném čase, nebo alternativně do zaměstnání. A stačí se podívat na dění v řadě měst i vísek, kde starostové kladou větší důraz na rozvoj cyklistické infrastruktury. Jestli měla pandemie přinést jednu pozitivní změnu, která lidstvo posune o krok k budoucnosti, pak se vedle vlaštovek, jako je třeba ŠKODA ENYAQ iV, hlásí o roli žolíka právě cyklistika.

Vždyt kdo by si ještě před pár lety představil, že třeba štrůdlý aut na věčně ucpaných pařížských bulvárech vystřídají jezdci na bicyklech? Zklidnění života v obydlených oblastech může přinést pozitivní změnu nám všem v podobě menšího hluku, snížení emisí i větší bezpečnosti při pohybu městem.

## Vychytávky pro hladkou jízdu

Značka ŠKODA nemusí zdobit jen vaše kolo. Pocit týmové sounáležitosti vám dají kompletní sady dresů do horka i chladnějších dnů, hlavu ochrání naše helma a lepší viditelnost zajistí blikačky v našich barvách. Případné nesnáze

během vyjíždky hravě vyřešíte pomocí kompaktního nářadí či pumpičky a vyschlé hrdlo můžete zchladit z týmového bidonu ŠKODA We Love Cycling.

A žádný problém není ani s přepravou kol. V nabídce našeho e-shopu najdete jak střešní nosiče kol, tak varianty pro tažné zařízení. Stačí si vybrat.

## Křehká symbióza

Právě pocit nebezpečí je přitom jedním z motivů, který řadu lidí od jízdy na kole po městě i mimo něj odrazuje. Jak vykročit ze začarovaného kruhu a dojít k symbióze mezi řidiči a ostatními účastníky silničního provozu? Například ŠKODA AUTO již řadu let témata bezpečnosti za podpory vlastního výzkumného týmu intenzivně rozvíjí.

A výsledkem je nejen špičková úroveň aktivní i pasivní ochrany vozů a jejich okolí, ale rovněž kampaně jako třeba Bezpečný pátek, která upozorňuje na alarmující počet nehod z předvíkendového provozu.





↑ Používejte oblečení s reflexními prvky

## Buďte vidět...

Z pohledu cyklisty je pro bezpečnost nutné pamatovat na několik zásadních pravidel. Nikdy nevyjíždějte na kole, které je v nevyhovujícím technickém stavu, zejména co se týká brzd. Podle vyhlášky patří do povinné výbavy i odrazky a blikačky, samozřejmě by měla být přilba (povinná je do 18 let).

Naučte se používat oblečení s reflexními prvky, případně se nestyďte rozšířit šatník o reflexní vestu nebo jiné doplňky. Vaše viditelnost je zásadní. Vyvarujte se jízdy pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek. Pamatujte na to, že v případě nehody a postihu je na cyklistu pohlíženo stejně jako na řidiče motorového vozidla.

Volte trasu obezřetně a snažte se vyhnout silnému provozu. Pokud to jde, využívejte cyklopruhy, koridory a cyklostezky. Nejezděte po chodníku, pokud nejedete společně s dítětem mladším deseti let. Buďte ohleduplní a předvídejte. Počítejte s tím, že ostatní kolem vás mohou kdykoliv chybovat a že jste po chodcích nejzranitelnějšími účastníky v silničním provozu.

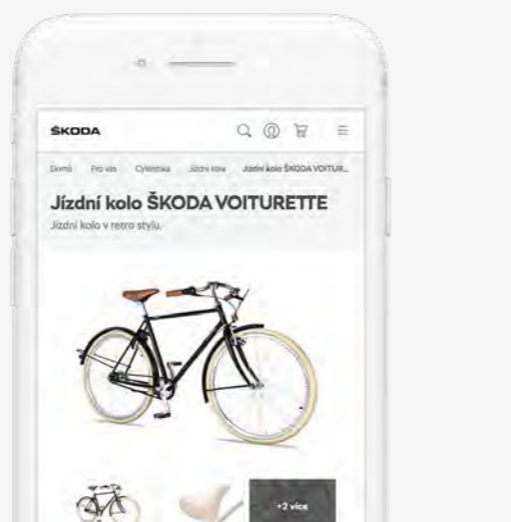
## PŘEDVÍDEJTE

# Ostatní kolem vás mohou kdykoliv chybovat.



## Jízdní kola ŠKODA

Víte, že značku ŠKODA nenesou jen tradicí prověřené automobily, ale rovněž jízdní kola? Podívejte se do našeho e-shopu na [eshop.skoda-auto.cz](http://eshop.skoda-auto.cz) a mrkněte na aktuální kolekci. V nabídce najdete parádně osazenou „silničku“, poctivého „horáka“, elektrokola do města i lehčího terénu či dětské bicykly. A náš tajný tip? Krásný městský bicykl Voiturette, jehož název i retro styl přímo odkazují na dlouhou tradici výroby v Mladé Boleslavi. Kolo připomíná vůbec první automobil, který znamenal pro značku Laurin & Klement zásadní krok od produkce kol a motocyklů.



## ... a komunikujte

Důležitá je viditelná a včasná komunikace s okolím. A to nejen k plánovanému odbočení, ale při jakékoliv změně směru jízdy – sledujte pečlivě stav vozovky a dejte řidičům za sebou vědět, když budete muset objet díru či kanál. Držte se zásadně na pravém okraji vozovky (i cyklostezky), současně ale monitorujte terén před sebou a nenechte se zaskočit vyjíždějícím autem nebo otevřenými dveřmi. Pokud jedete podél dlouhé řady zaparkovaných aut, raději jedte pomaleji, abyste v případě nebezpečné situace stačili reagovat. To se týká i pohybu na zaplněné stezce, o níž se cyklisté často dělí s pěšími i bruslaři.

Říká se, že svět je nejkrásnější ze sedla koně. A je jen na nás – cyklistech i řidičích –, aby to samé platilo i o sedlu kola. Stojí to za to!

## Jak vybrat správné kolo?

Pořízení kola může vypadat jako jednoduchý úkol. Nepřehledná nabídka vás ale dokáže rychle znejistět. Na co byste měli při výběru pamatovat?

- 1 **Terén**  
Ujasněte si, v jakém terénu se budete na kole nejčastěji pohybovat, a omezte podle toho typový segment, ze kterého vybíráte. Na nejtěžší cesty se hodí celoodpružené horské kolo, lehčí terén střídáný tvrdým povrchem zvládne i trekové či krosové kolo. Pro zatvrzelé polykače kilometrů na asfaltu je ideální variantou kolo silniční. Na krátké cesty ve městě je vhodné městské kolo s pohodlným posedem.
- 2 **E-bike?**  
Jednoznačným trendem poslední doby jsou elektrická kola, která už zdaleka nesedlají jen senioři. Na místě je samozřejmě debata o sportovním hledisku cyklistiky, výpomoc motoru je ale skvělá například při pohybu městem, jehož kopcovitý terén jinak od přisednutí na kolo odrazuje (typicky například Praha).
- 3 **Velikost rámu a kol, brzdy**  
Velkou pozornost věnujte vhodné velikosti rámu, která je základním předpokladem dobrého a pohodlného posedu. Drobné nedostatky lze napravit změnou představec či sedlovky, výraznější ale nedoženete a jízdu si neužijete. Velikost kol příliš řešit nemusíte, v MTB segmentu již dnes převládá 29palcová platforma, velikost 27,5 palce je vhodná pro menší postavy a celoodpružená kola s vysokým zdvihem tlumení. Už ve všech oblastech cyklistiky začínají hrát prim kotoučové brzdy, které by měly být hydraulické. Levnějším mechanickým se vyhněte.
- 4 **Cena**  
Pořizovací cena kola může hrát při výběru zásadní roli. Zajímavé je, že už v kategorii 10 000 až 20 000 korun lze pořídit solidní modely pro rekreační ježdění. Fajnšmekři a cyklističtí nadšenci se ale pochopitelně snadno ocitnou na opačné straně spektra v kategorii, v níž si běžná populace pořizuje vozy střední třídy.



Inovativní nápady, které slouží řidičům, zastřešuje známý slogan Simply Clever. Ale není to jen reklamní nástroj – je to způsob myšlení, s jakým v automobilce dlouhodobě přistupují k jednotlivým prvkům, ulehčujícím každodenní používání vozu. V moderních modelech v současnosti najdete okolo 30 až 40 prvků s označením Simply Clever a s každým novým modelem přicházejí další.

Třeba nový elektromobil ENYAQ iV sází na řadu zbrusu nových prvků Simply Clever, jako jsou paket pro spaní, odkládací schránka v předních dveřích včetně deštníků nebo čistítka na kabel. Více si o nich můžete přečíst v podrobném představení vozu na straně 20. Některé se později dostanou i do dalších vozů ŠKODA, případně si je můžete pořídit jako příslušenství v konfigurátoru nebo dokoupit na webu [eshop.skoda-auto.cz](https://eshop.skoda-auto.cz).

I když některá řešení Simply Clever působí na první pohled jako drobnosti, jsou za nimi spousty hodin vývoje a zkoušek. Musí nejen spolehlivě fungovat a mít lehké ovládání, ale také zvládat zátěžové testy a splňovat vysoké bezpečnostní standardy značky.

## Někdy pár měsíců, jindy pár let

Na začátku každého z nich je funkční model a potřebné výkresy – jakmile jsou k dispozici, vysoutěží se dodavatel, a celý proces začne. Po dodání dílu probíhá osm až devět týdnů vzorkování, o které se stará oddělení kvality.

Experti ladí všechny detaily, modifikují materiály, hledí na to, aby byl výsledný díl plně funkční, materiálově i výrobně kvalitní a dobře vypadal. Než je díl hotový, uběhne někdy pár měsíců, jindy dokonce pár let. Záleží na jeho složitosti. Cíl je jediný – najít co nejlepší a zároveň funkční řešení. Zkrátka Simply Clever.

Přísun promyšlených řešení neustává díky speciálnímu týmu Simply Clever. Ovšem kromě něj se nápady na chytré prvky rodí i v dalších odděleních automobilky, která pečují o vývoj konkrétních částí vozu. I jejich myšlenky se dostávají do praxe, a tak je nových nápadů v zásobě stále dost.

## Nejen chytrá řešení

Lidé z týmu Simply Clever se starají nejen o chytrá řešení, ale také o konstrukci a zkoušky zavazadlového prostoru, vnitřního obložení – od panelu stropu přes obklady sloupků, stropní madla, sluneční clony až po tlumení –, řeší dolní obložení v interiéru, koberce, zadní plato a rolo, obložení pátých dveří, vývoj interiéru speciálních vozů, jakými jezdí např. policisté, nebo pečují o vývoj interiérových materiálů u vozů určených pro Evropskou unii i všechny další trhy, kde značka ŠKODA působí.

NÁPADY

# Jak vznikají chytrá řešení Simply Clever

Součástí vozů značky ŠKODA byla vždy promyšlená a překvapivě jednoduchá řešení.



## Jak se měří objem kufru

Řekli byste, že objem zavazadlového prostoru změří lépe člověk, nebo počítač? Pokud tipujete stroj, pletete se – tzv. litrování zvládne mnohem lépe zkušený technik. Litrování ze všeho nejvíc připomíná tetris, protože objem kufru se dodnes měří ručním skládáním zelených normovaných kvádrů o objemu jednoho litru. Ostřílení technici přitom dokážou využít každou volnou skulinu a většinou naměří zhruba o 5 litrů více než počítačová simulace.

Pro počítač je to paradoxně náročný úkol a objem kufru může počítat klidně celý víkend. „Hledá nejlepší možnou cestu, a když se kvádr nevejde, zkouší, kam až musí sestavu rozebrat, aby prostor využil co nejlépe,“ uvádí jeden z konstruktérů zavazadlového prostoru Peter Hancko.

## Férové měření

Boj o litry v kufru má jasná pravidla, která jsou určena normou. Kvádry mají dvacet centimetrů na délku, deset na šířku a pět na výšku. Postup jejich ukládání se musí zaznamenávat, abyste byli schopni stejný výsledek kdykoliv zopakovat. Samozřejmě se nesmí cpát do auta silou, možné je jen lehce využít pružnosti koberce a čalounění.

Existují také různé varianty normy, které určují, kam až se smí kvádry skládat – můžete měřit objem třeba po hranu opěradel zadních sedadel nebo po kryt zavazadlového prostoru, což může být u různých modelů velký rozdíl. Platí ale, že kvádry nesmí kryt nikdy nadzvedávat.

I když norma určité triky při měření dovozuje, mladoboleslavská automobilka se jím vyhýbá. „Mohli bychom například z kufru odstranit vše, co není pevně spojené s autem. Ale chceme, aby byl objem realistický a odpovídal tomu, co je skutečně možné využít,“ říká vedoucí vývoje zavazadlového prostoru Ladislav Kraus.



↑ Chytré řešení víčka spojeného s trychtýřem pro snadné nalévání kapaliny do ostřikovačů

## Inovativní víčko s trychtýřem

ŠKODA AUTO dbá na to, aby byly prvky univerzální a nebyly pevně svázané s konkrétním modelem vozu. Proto si mohou své auto vylepšit i majitelé starších modelů – třeba víčkem pro nádržku kapaliny do ostřikovačů, které zároveň slouží jako trychtýř pro snadné nalévání kapaliny.

Poprvé se objevilo v modelu SCALA a slavilo velký úspěch. Nyní je standardní součástí všech nových modelů a zároveň si ho můžete pořídit za pár korun v e-shopu automobilky. Pasuje i do řady koncernových vozů nebo do aut jiných značek – je dokonce tak oblíbené, že se prodává i na Amazonu (a za mnohem vyšší cenu).

I když je víčko geniálně jednoduché, nevznikalo snadno. Předcházela mu tři vývojová stadia a tým Simply Clever vyzkoušel pět různých variant, než byl s konečnou podobou spokojený. Víčko se totiž muselo snadno skládat, dlouho vydržet a zvládat třeba i to, aby pěna, která vzniká při liti kapaliny, těžky klesala a nic nepřetékalo.

## Ani škrabka nezůstává stejná

Chcete další příklad? Třeba naprostá samozřejmost, jakou je škrabka na led, prošla během několika let zajímavým vývojem – první verze z polykarbonátu byla moc tvrdá, proto byly ve druhé generaci použity funkční plochy z měkčího polyamidu. Dnešní škrabka umí díky dalšímu zlepšovacímu návrhu změřit i hloubku dezénu pneumatik.

Nejen vývoj aut, ale i těch zdánlivě nejobyčejnějších věcí, které nás ve vozích při každodenním provozu obklopují, se zkrátka neustále posouvá.



Nové uspořádání středového panelu přináší přehled a pořádek i do prostoru mezi sedačkami



↑ Deštník snadno schováte v opěrci dveří

## NÁPADY

**Vymyslet a dotáhnout prvky Simply Clever trvá někdy pár měsíců, jindy pár let.**





## OVLÁDÁNÍ

# Laura se stará o vaše bezpečí a komfort

Ovládání hlasem usnadňuje život. Při práci s mobilem, v chytré domácnosti a teď už i v autech. Jen si představte, že nasednete do svého vozu ŠKODA a začnete s ním jednoduše konverzovat. Nemusíte nastavovat navigaci, stačí říct: „OK, Lauro, naviguj mě do Prahy na Václavské náměstí.“ Aní nemusíte upravovat klimatizaci. Zahlásíte jen: „OK, Lauro, je mi zima.“ Podobně můžete diktovat zprávy, najít konkrétní restauraci, obvolat děti nebo přehrát oblíbenou písničku.

Právě hlasová asistentka Laura se o pasažéry vozů značky ŠKODA neúnavně stará. Dokonalá znalost češtiny není v automobilovém světě úplně samozřejmá. V prémiových značkách si sice mateřštinou popovídáte, ale ŠKODA AUTO je v tomto ohledu nejdál.

O tom, že je Laura skutečným jazykovým talentem, svědčí fakt, že pokyny pochopí i v dalších dvanácti jazycích. Bez problémů rozumí i plynule proneseným celým větám hned v několika jazycích – kromě češtiny také v angličtině, němčině, francouzštině, italštině a ve španělštině. A v modelu ENYAQ iV zvládne Laura navíc ještě dánštinu, vlámsčinu, finštinu, norštinu, švédštinu, polštinu a portugalštinu.

## Ruce zůstanou na volantu

Hlasové ovládání může někomu připadat jako módní výstřelek. Ale je to naopak – auta budoucnosti budou hlasovými pokyny řízena úplně běžně. Důvodů je řada, na prvním místě stojí bezpečnost posádky. Když se řidiči snaží při jízdě dělat více věcí najednou, ztrácejí přehled o tom, co se na silnici děje, a vznikají nebezpečné situace. Díky Laure můžete nechat ruce na volantu, nespouštět oči z vozovky a s vozem přirozeně komunikovat.

Kromě bezpečí přináší Laura také vyšší komfort, protože ani na velký dotykový displej se nikdy nevejdou všechny potřebné informace. Místo toho, abyste se museli prokousávat systémem, zeptáte se Laury a ta vám odpoví mnohem rychleji – oznámí například stav paliva v nádrži nebo stav baterie, řekne vám, jak daleko máte do cíle, a spoustu dalšího.



## BUDOUCNOST

## Jednou si budete moci s Laurou na dlouhé cestě zahrát i hru.



### Průběžně se zlepšuje

Její schopnosti se navíc průběžně vyvíjejí, zlepšují a rozšiřují. Laura bude třeba nastavovat některé funkce vozu a ještě pružněji reagovat na celé věty. Jednou – a možná to nebude trvat tak dlouho – se promění v opravdového partáka, který pomůže a zároveň poslouží jako zábavný společník, se kterým si třeba na dlouhé cestě můžete zahrát nějakou hru.

„To oceníte, zvlášť když jedete na dovolenou s dětmi,“ usmívá se Ondřej Cinkl, který má jako projektový koordinátor hlasového ovládání vývoj Laury v mladoboleslavské automobilce na starosti. „Pracujeme na tom, abychom vytvořili co nejužitečnějšího a zároveň nejpříjemnějšího asistenta pro všechny uživatele vozu,“ dodává.

Laura vás bude navíc provázet nejen ve voze, ale i mimo něj. Setkáte se s ní třeba v konfigurátoru, kde budete moci probrat, které auto nebo výbava je pro vás lepší. Objeví se také v mobilních a webových aplikacích.

## Jak se Laura učí jazyky

Pomáhají data, která vývojáři ŠKODA AUTO sbírají od běžných uživatelů. „Ptáme se jich, jak by řešili to a to, zkusíme různé situace. Čím víc dat máme, tím lepší Laura je,“ říká Ondřej Cinkl. Laura proto rozumí jak spisovnému, tak i nespisovnému projevu nebo různým dialektům. „Nestačí ale jen dobře porozumět promluvě, musíme také vědět, co dělat dál, a předvídat, jaké další kroky bude chtít uživatel udělat při komunikaci s Laurou. Na to klademe při vývoji také velký důraz,“ doplňuje Ondřej Cinkl.





MS V HOKEJI

# Hokejový grál ve zlatých kanadských rukách

Po dvouleté pauze si hokejoví fanoušci konečně přišli zase na své. Světový šampionát se i díky podpoře ŠKODA AUTO odehrál na přelomu května a června v lotyšské Rize. Na trůn pro mistry světa usedli po sedmadvacáté zlatí Kanadáné. Pro český tým bylo nepřekonatelnou překážkou čtvrtfinále.

Loni se museli všichni příznivci bojů mezi mantinely smířit s faktem, že se poprvé od roku 1988 šampionát neuskuteční. Zatímco ale před desítkami let ustupovala organizace mistrovství olympijskému turnaji, před rokem byl důvodem zmařených nadějí švýcarských pořadatelů koronavirus.

I letošní MS pak prošlo porodními bolestmi, když Mezinárodní hokejová federace IIHF v zimě z bezpečnostních důvodů odebrala spolupořadatelství Minsku, který byl zmítán protesty proti výsledku prezidentských voleb, a celý turnaj se přesunul do Lotyšska. Kvůli pokračující pandemii proběhl šampionát v uzavřené bublině a základní skupiny se musely odehrát bez diváků. Až na vyřazovací boje mohl do hlediště striktně omezený počet fanoušků.

Organizátoři měli poprvé v historii k dispozici plně elektrifikovaný vozový park. O dopravu se během šampionátu postaralo k plné spokojenosti všech uživatelů pětadvacet vozů ENYAQ iV, které dohromady v lotyšské metropoli najezdily téměř sto tisíc kilometrů. ŠKODA AUTO byla hlavním partnerem MS už po devětatřicáté v řadě a opět posunula svůj vlastní zápis v Guinnessově knize rekordů v kategorii „nejdelší hlavní sponzoring v historii sportovních mistrovství světa“.

První elektrický vůz z Mladé Boleslavi nechyběl ani při tradiční prezentaci v ochozech stadionů. Partnerství s hokejovým šampionátem už bezmála tři desetiletí věrně kopíruje vývoj automobilky. Vůbec prvními vozy, které byly na MS k vidění, byly modely FAVORIT



## Trofej z dílny ŠKODA Design

Potřetí za sebou byl nejužitečnější hráč turnaje dekorován trofejí z dílny ŠKODA Design a jeho vedoucího Petera Olaha. Pozoruhodný křišťálový pohár s jasně tvarovanými plochami, harmonickými proporcemi a výraznými liniemi kombinuje dynamiku ledního hokeje s emotivním designem současných modelů ŠKODA. Trofej o výšce 35 centimetrů, šířce 22 centimetrů a váze 5 kilogramů letos nad hlavu zdvihl Kanadán Andrew Mangiapane.

ENYAQ iV

## O dopravu se během MS postaralo pětadvacet vozů ENYAQ iV, které dohromady v Rize najezdily téměř sto tisíc kilometrů.



a FORMAN v roce 1992. Následovaly: OCTAVIA, SUPERB, ROOMSTER, později SUV modely KODIAQ a KAROQ. V roce 2019 byly u ledové plochy představeny plug-in hybrid SUPERB iV a elektromobil CITIGO iV.

### Šampionát plný šoků

Zatímco trofej pro kanadského šikulu obstaraly šikovné ruce českých sklářů, hokejky v rukách českých hráčů příliš neposlouchaly. Tým trenéra Filipa Pešána po vlažném vystoupení nedokázal projít čtvrtfinálovou pastí a potřeť ze čtyř posledních MS musel skousnout umístění na sedmé příčce.

Zdáleka to ale nebyl jen český tým, kdo se musel smířit s nepovedeným vystoupením. Poprvé od roku 1992, kdy byla na šampionátu zavedena vyřazovací část, nepostoupili do play-off Švédové. Obrovská vlna kritiky se v úvodu turnaje snesla na pozdější šampiony z Kanady. Hráči z kolébky hokeje totiž prohráli úvodní tři zápasy a vymodlený postup do čtvrtfinále jim zajistila až výhra Němců nad Lotyšskem v posledním utkání skupiny.

Poté už ale Kanadáné nezaváhali. Ve finále nakonec rozsmutnili i Finy a udělali za svým neuvěřitelným tažením zlatou tečku.



## Fanboards: Vizuální podpora

Díky ŠKODA AUTO tribuny během MS úplnou prázdnotou nezely. V obou řízkých arénách totiž hokejisté měli vizuální podporu díky tzv. fanboards, které nesly autentické portréty hokejových fanoušků. Zajímavé novinky nakonec využilo bezmála šestnáct tisíc příznivců, kteří tak alespoň symbolicky fandili přímo na místě.



## MOTORSPORT

# Vůně oleje a spáleného benzinu, chuť velkých vítězství

Mladoboleslavská automobilka je na poli motorsportu aktivní od roku 1901. Vše začalo motocykly značky Laurin & Klement, pokračovalo celou řadou ikonických modelů ŠKODA až do současnosti, kdy je hvězdou FABIA Rally2 evo, která je ve své kategorii jedním z neúspěšnějších soutěžních vozů několika posledních sezon. Je to 120 let vzrušující historie plné adrenalinu, potu, dřiny, velkých vítězství a nezapomenutelných okamžiků.

Že je propagace vlastních produktů za pomoci motorsportu důležitá, věděli už pánové Václav Laurin a Václav Klement. Jejich společnost se nejprve zabývala opravováním a výrobou bicyklů. V roce 1899 začali s výrobou motocyklů a jen o dva roky později stál jejich stroj L&K s továrním jezdcem Narcisem Podsedníčkem v sedle na startu 1 200 km dlouhého závodu z Paříže do Berlína. Podsedníček dorazil do Berlína jako první motocyklista, ale v době, kdy už byla oficiální časomíra ukončena. Nebyl proto klasifikován, byť byl oslavován jako morální vítěz. V prodeji motocyklů i vítězstvím v neoficiálním mistrovství světa motorových dvoukolek ve francouzském Dourdanu dosáhli Laurin s Klementem maxima, přesto oba zakladatelé společnosti viděli budoucnost ve strojích na čtyřech kolech, a tak v roce 1905 ukončili výrobu motocyklů a vrhli se na automobily. A závodění bylo opět nedílnou součástí jejich strategie. Například v roce 1908 stokoňovým čtyřválcem osazený model Laurin & Klement FCS v anglickém Brooklandsu stanovil rychlostní rekord své třídy s hodnotou

118,72 km/h. V roce 1910 a následujících čtyřech letech tyto vozy získaly zlaté medaile ve slavném závodě Alpenfahrt a v roce 1912 se vůz Laurin & Klement poprvé objevil na startu Rallye Monte Carlo.

## Vytrvalostní závody, soutěže i formule

Mladoboleslavský výrobce pokračoval ve svém angažmá v motorsportu i poté, co se v roce 1925 jeho strategickým partnerem stala Akciová společnost, dříve Škodovy závody, se sídlem v Plzni. Automobily nesly jméno ŠKODA a díky možnostem velkého koncernu se u nich začala objevovat pokroková technická řešení, jako například nezávislé zavěšení kol nebo tvary karoserie optimalizované s ohledem na co nejlepší aerodynamiku.

ŠKODA se s různými vozy účastnila nejrůznějších typů závodů. A úspěšně. V roce 1936 například model POPULAR SPORT skončil druhý ve své kategorii v náročné, 4 000 km dlouhé Rallye Monte Carlo. V roce 1948 zase ŠKODA 1101 obsadila první tři místa ve své třídě ve čtyřadvacetihodinovce ve Spa-Francorchamps. A právě z vozu ŠKODA 1101 vycházející ŠKODA SPORT se v roce 1950 zúčastnila čtyřadvacetihodinovky v Le Mans. ŠKODA SUPERSPORT s kompresorem přepiňovaným motorem v roce 1953 dosáhla rychlosti 197,8 km/h a stala se nejrychlejším českým automobilem té doby. A ze stejného období rozhodně nesmíme opomenout ani nádherný a ve své éře

## REKORD

## V roce 1908 stokoňovým čtyřválcem osazený model Laurin & Klement FCS stanovil rychlostní rekord své třídy s hodnotou 118,72 km/h.





prakticky neporazitelný vůz ŠKODA 1100 OHC, což bylo dvoudmístné auto s otevřenou karoserií ze sklolaminátu.

Na konci 50. let ŠKODA připravila nový soutěžní vůz ŠKODA OCTAVIA TOURING SPORT s výkonnějším motorem, který sbíral jeden úspěch za druhým. S finskou posádkou Esko Keinänen a Rainer Eklund vyhrála svoji třídu a skončila šestá v absolutním pořadí Rallye Monte Carlo 1961. Svou třídu pak OCTAVIA TS ovládla i v následujících dvou ročnících slavné soutěže.

V 60. letech došlo ke střídání stráží a na scéně se objevila ŠKODA 1000 MB, první auto s motorem vzadu a pohonem zadních kol. Tato koncepce se stala pro vozy ŠKODA typickou a měl ji ikonický model 130 RS. „Stotřicítka“ je bezesporu jednou z největších hvězd celé stovacetileté historie ŠKODA Motorsportu. V roce 1977 zvítězila ve své třídě v Rallye Monte Carlo, v letech 1978, 1979 a 1981 opanovala svoji třídu a proboujvala se do první desítky absolutního pořadí v drsné a nebývale náročné Rallye Akropolis. A v neposlední řadě v roce 1981 získala titul mistra Evropy v hodnocení značek v evropském šampionátu cestovních vozů. Jména jako Bobek, Horsák, Žid, Brunclík, Vojtěch, Enge, Šenkýř, Michl a další jsou nesmazatelně zapsaná v archivech okruhového závodění.

Po skončení homologace 130 RS přišla ŠKODA se závodním vozem postaveným na novějším modelu a podle předpisů pro skupinu B. ŠKODA 130 LR zvítězila v letech 1985 a 1986 ve své třídě v britské RAC Rally, dokonce byla připravena i další evoluce vozu, ale zánik skupiny B stál za tím, že se po roce 1988 už na tratích rychlostních zkoušek neobjevila.

### Od vozu FAVORIT skupiny A po model FABIA Rally2 evo

Další etapa působení automobilky ŠKODA v motorsportu je datována od roku 1989, kdy se na startu rallye objevila ŠKODA FAVORIT 136L postavená dle předpisů skupiny A. V roce 1991 v Rallye Monte Carlo vyhráli Pavel Sibera s Petrem Grosseem hned napoprvé svoji třídu a vítězství zopakovali i v následujících třech ročnících. S modelem FAVORIT se ŠKODA naplno vrátila do mistrovství světa, když v sezoně



↑ ŠKODA OCTAVIA TS existovala ve dvou variantách – TS s motorem o objemu 1 089 cm<sup>3</sup> s výkonem 50 koní a TS 1200 s motorem o objemu 1 221 cm<sup>3</sup> a výkonem 55 koní

### NEJLEPŠÍ VÝSLEDEK

## Největší úspěch pro vůz OCTAVIA WRC vyjel Armin Schwarz, když v dlouhé, náročné a nevyzpytatelné Safari Rallye v Keni skončil třetí.



1994 absolutně vyhrála kategorii F2 Cup určenou pro vozy s pohonem jedné nápravy a s atmosférickým motorem o objemu do 2,0 litru. FAVORIT byl následně vystřídán novějším modelem FELICIA, u něhož ŠKODA využila možnosti postavit tzv. kit, tedy vůz s větším množstvím úprav ve srovnání se sériovým vozem. FELICIA KIT CAR už měla motor o objemu 1,5 litru a opět to byli Pavel Sibera s Petrem Grosseem, kdo v roce 1996 přivedli tento vůz k vítězství ve třídě v Rallye Monte Carlo, o rok později pak vítězství zopakovala posádka Emil Triner a Julius Gál. Vůbec k největšímu úspěchu vůz ŠKODA FELICIA KIT CAR dovedl legendární Stig Blomqvist, který obsadil třetí místo v absolutním pořadí v RAC Rally 1996.



↑ Je tomu 85 let, co se roadster ŠKODA POPULAR SPORT s posádkou Zdeněk Pohl – Jaroslav Hausmann zúčastnila Rallye Monte Carlo. Startovala tehdy z Atén a cestou do Monaka urazila 3 852 km



ŠKODA v polovině 90. let postavila ještě i „kit car“ vycházející z první generace modelu OCTAVIA, ale to vše už jen směřovalo k roku 1999, kdy ŠKODA vstoupila mezi světovou elitu s vozem WRC postaveným na bázi modelu OCTAVIA – přeplňovaný dvoulitrový motor, pohon všech kol s aktivními prvky transmisí, agresivní bodykit a velká jména světového rallyesportu za volantem mladoboleslavského vozu. Největší úspěch pro vůz OCTAVIA WRC vyjel Armin Schwarz, když v dlouhé, náročné a nevyzpytatelné Safari Rallye v Keni skončil třetí. OCTAVIA WRC byla velice oblíbená u privátních týmů a úspěšně závodila v mnoha národních šampionátech.

V roce 2003 byla OCTAVIA WRC nahrazena menším a modernějším vozem ŠKODA FABIA WRC. V roce 2005 s ní byl velice blízko velkému úspěchu fenomenální Colin McRae, dlouhou dobu se držel na stupních vítězů Rally Australia a vypadalo to, že druhé místo by mu nemělo uniknout. Problémy při výměně spojky v servisu před závěrečnou sekcí ovšem znamenaly konec v soutěži a naděje na skvělé umístění se rozplynuly jako prach z australské šotoliny nad tratěmi rychlostních zkoušek. FABIA WRC závodila až do roku 2007 a ŠKODA Motorsport následně začal pracovat na voze určeném pro nově vyřazenou třídu Super 2000.

Nová ŠKODA FABIA se v roce 2009 stala základem vozu, který doslova udělal díru do světa. Auto s točivým atmosférickým dvoulitrem o výkonu zhruba 280 koní, pohonem všech kol a notně rozšířenou karoserií bylo ve své třídě nepřekonatelné. V letech 2010 a 2012 získali Andreas Mikkelsen a Ola Fløene dva tituly v International Rally Championship (IRC), Juho Hänninen v roce 2011 přidal další titul v IRC a zároveň i titul mistra světa v S-WRC. Tituly mistrů Evropy s vozem FABIA SUPER 2000 postupně získali Juho Hänninen – Mikko Markkula (2012), Jan Kopecký – Pavel Dresler (2013) a Esapekka Lappi – Janne Ferm (2014). Vůz ŠKODA FABIA SUPER 2000 pilotovali také vítězové v asijsko-pacifickém poháru v letech 2012–2014. Celkem to bylo 50 různých národních a mezinárodních šampionátů

## Formule 3

Všichni znají úspěšný model 130 RS, ale málokdo ví, že ŠKODA měla vlastní monopost kategorie formule 3, která už od svého vzniku v 60. letech slouží jako jeden z významných mezistupňů v cestě do F1. Důležitý fakt je, že F3 se jezdila i v zemích východního bloku za tzv. železnou oponou. Impulzem k vývoji vlastního monopostu F3 byla pro automobilku ŠKODA změna technických předpisů od roku 1964, které určovaly maximální objem motoru OHV na jeden litr. ŠKODA použila čtyřválec z modelu 1000 MB, který byl uložen vzadu za jezdcem a po úpravách disponoval výkonem 90 koní. Při hmotnosti pouhých 410 kg byl tento vůz schopen dosahovat maximální rychlosti 210 km/h. S monopostem F3 vyhrál v roce 1968 Miroslav Fousek, tovární pilot mladoboleslavské automobilky, východoevropské mistrovství F3. V roce 1966 byl v závodě ŠKODA ve Vrchlabí postaven monopost Lucia F3, který byl osazen stejným motorem, ovšem vůz měl odlišnou konstrukci podvozku. V letech 1966–1969 byl používán v závodech mistrovství Československa.





↑ **ŠKODA FABIA Rally2 evo je velice oblíbené, rychlé a spolehlivé závodní náčiní**

po celém světě a ŠKODA Motorsport tak zažila své do té doby vůbec nejúspěšnější období. Projekt FABIA SUPER 2000 byl úspěšný i komerčně a položil dobré základy pro další etapu klientského motorsportu, do níž ŠKODA vstoupila modelem FABIA R5.

Skupina R5 nahradila SUPER 2000 a přinesla nový koncept vozů s motory 1.6 turbo, pohonem všech kol a lépe kontrolovatelnými provozními náklady. FABIA R5 navázala na úspěchy svého předchůdce a posunula je ještě dál. Buď přímo piloti továrního týmu, nebo piloti zákaznických týmů sbírali jedno vítězství za druhým a ŠKODA FABIA R5 se brzy stala etalonem své kategorie. Vždyť piloti továrního týmu v letech 2016–2019 opanovali světový šampionát WRC2 vypsaný pro vozy skupiny R5, a to jak v hodnocení jezdců, tak v hodnocení značek. Mistry světa se ve WRC postupně stali tovární piloti ŠKODA Motorsportu Esapekka Lappi, Pontus Tidemand, Jan Kopecký a Kalle Rovanperä, který v roce 2019 už seděl za volantem aktualizovaného provedení FABIA R5 evo a připsal si titul ve WRC2 Pro. Navíc pilot privátního týmu Pierre-Louis Loubet vybojoval titul v kategorii WRC2. K tomu je třeba přičíst nespočet titulů v národních a regionálních šampionátech.

Od roku 2020 je skupina R5 v nové struktuře FIA přejmenována na Rally2 a s tím koresponduje i změna jména ŠKODA FABIA Rally2 evo. ŠKODA Motorsport se vydal novou cestou a místo účasti vlastního továrního týmu více podpořil týmy zákaznické. Titul mezi jezdci jen velice těsně až v závěrečné soutěži covidem-19 pozna-



## Oslava speciální edicí modelu OCTAVIA RS

Po modelech SCALA a KAMIQ přichází na trh oslavná edice 120 let Motorsport také ve spojení se sportovně laděným vozem ŠKODA OCTAVIA RS. Zájemci mohou vybírat z obou karosářských variant – liftback a kombi – a tří pohonných jednotek – zážehové, vznětové i hybridní. Dostanou pak auto doplněné atraktivními černými doplňky karoserie, jako jsou atraktivní černá leštěná 19" kola Altair nebo černé koncovky výfuku. Edice 120 let Motorsport v rámci standardní výbavy nabízí i elektricky nastavitelná sportovní sedadla s masážní funkcí, balíček asistované jízdy, audio systém Canton a adaptivní podvozek DCC, který posouvá svezení na vyšší úroveň a zároveň dovoluje široké možnosti přizpůsobení individuálním potřebám řidiče.

menané sezony na Monze unikl Pontusi Tidemandovi, tým Toksport WRT však na titul v hodnocení týmů dosáhl.

Do letošní sezony vstoupila ŠKODA FABIA Rally2 evo vítězně díky Andreasi Mikkelsenovi a jeho triumfu na Rallye Monte Carlo ve WRC2. Po pěti odjetých soutěžích Mikkelsen vede průběžné pořadí WRC2 a třetí místo patří dalšímu pilotovi s vozem ŠKODA Marcu Bulaciovovi, přičemž oba jedou za tým Toksport WRT, podporovaný automobilkou ŠKODA. Ve WRC3 kategorii, která je věnovaná soukromým posádkám, je Kajetan Kajetanovicz v průběžném celkovém hodnocení druhý.

# ŠKODA PLUS

## MĚNÍME MINUSY OJETÝCH VOZŮ NA PLUSY



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> vozu  
ŠKODA SCALA: 5,2–6,0 l/100 km, 97,5–136,7 g/km



Nabídka více než 5 500 vozů



Výhodné značkové financování



Široká síť více než 150 prodejen



50 000 spokojených zákazníků

## Vybírejte z široké nabídky prověřených ojetých vozů online nebo v prodejnách ŠKODA Plus.

Zvolte si pro výběr svého nového automobilu program prověřených ojetých vozů **ŠKODA Plus**. Kromě garance najetých kilometrů a technického stavu můžete navíc získat také nejlepší nabídku značkového pojištění a financování nebo výkupní bonus za svůj stávající vůz. Více informací o programu najdete na [skodaplus.cz](https://skodaplus.cz) nebo ve více než 150 prodejnách ŠKODA Plus, kde vám rádi poradíme osobně, online či telefonicky.





CYKLISTIKA

# Peklem k nesmrtnosti

Krásná i drsná, nabíjející i k smrti vyčerpávající. Tři týdny pekla v sedle, které ty nejlepší dovedou mezi nesmrtelné. To je Tour de France, jejíž 108. ročník odstartoval v bretaňském Brestu 26. června. Peloton tradičně nebude chybět v Alpách ani Pyrenejích a triumfální gejziry šampaňského pokropí majitele žlutého trikotu pod pařížským Vítězným obloukem 18. července.





## Tradice i budoucnost ruku v ruce

Už osmnáctý rok je značka ŠKODA AUTO neodmyslitelně připoutána k Tour de France. Pro českou automobilku je spojení se Starou dámou historickou paralelou k samotným počátkům společnosti. Zakladatel Václav Laurin a Václav Klement začali v roce 1895 v Mladé Boleslavi s výrobou jízdních kol. Dávno předtím, než přišly první vozy. Úzké spojení značky s cyklistikou přitom překračuje rámec běžného sponzoringu a společnost přímo na Tour de France odhaluje budoucnost automotiv: Při loňském ročníku závodu měla světovou premiéru nová ŠKODA ENYAQ iV, která svým povedeným zpracováním rozčeřila vody segmentu elektromobilů.

## L'Etape – otisk Tour na českém asfaltu

Téměř třicet let k Tour de France neodmyslitelně patří jednodenní závod pro veřejnost L'Etape, který dává amatérům jedinečnou šanci nasát zblízka atmosféru Staré dámy. Populární gran fondo, na jehož startu bývá tradičně na patnáct tisíc jezdců, se jezdí na území Francie, letos se ale vůbec poprvé odehraje také v České republice. L'Etape Czech Republic by Tour de France dá každému bez ohledu na výkonnost šanci cítit se na den Pogačarem, Saganem nebo Van der Poelem. Závod se jede 28. srpna 2021 na distancích 130 a 90 km, start i cíl je na pražském Strahově. Trasa po uzavřených silnicích dá účastníkům šanci poznat krásu cyklistiky na Křivoklátsku, Berounsku a v Českém krasu.

Říká se, že největšími sportovními podniky jsou olympijské hry a mistrovství světa ve fotbale. Kdo ale nahlédne pod pokličku Tour, ten se začne přiklánět k názoru ambasadora ŠKODA We Love Cycling a bývalé hvězdy profipelotonu Andyho Schlecka. „Olympiáda i fotbal se konají jednou za čtyři roky. Tour ale na tři týdny opanuje celý svět rok co rok. Stojím si za tím, že větší sportovní akce není,“ tvrdí rozhodně vítěz Staré dámy z roku 2010.

V loňském roce poznamenaném nástupem pandemie koronaviru to byla symbolicky právě Tour de France, která zvedla prapor lidstva a vyzvala k návratu do života. Zatímco ostatní velké podniky včetně olympijských her v Tokiu po jarní erupci onemocnění covid-19 zvolily buď zrušení, nebo odložení o rok, cyklistická ikona dokázala s dvouměsíčním odkladem odstartovat. A svět tak ani v době nejvážnější krize za poslední desítky let nepřišel o triumfální finiš na Champs-Élysées.

Navíc to byl právě loňský ročník, který přinesl jednu z největších senzací v historii. Během celého závodu totiž vystupoval v roli hlavního favorita Slovinců Primož Roglič, v předposlední etapě ale přišel šok. Lídr nezvládl horskou časovku s cílem na ikonické Planině krásných dívek. V brutálním kopci byl na umření a otevřel tak cestu k vítězství svému hlavnímu vyzyvateli a krajanovi Tadeji Pogačarovi. Slovinský zázrak se v jednadeceti letech stal druhým nejmladším vítězem nejslavnějšího cyklistického závodu planety (po Henrim Cornetovi v roce 1904).

A loňský epický zvrat byl tou nejlepší pozvánkou na letošní ročník, protože v pelotonu opět nechybí jak obhájce Pogačar, tak po odvetě lačnicí Roglič. Největší nebezpečí v boji o žlutý trikot by pak pro slovinskou dvojici měli představovat Geraint Thomas, Richard Carapaz, Miguel López, Alejandro Valverde či Nairo Quintana. Milovníci dramatických spurtů se pak opět mohou těšit na souboje Petera Sagana, Wouta van Aerta, Caleba Ewana či 36letého veterána Marka Cavendishe, který se po tříleté pauze dostal na Tour jako náhradník za zraněného obhájce zeleného trikotu Sama Bennetta. České barvy bude v pelotonu hájit Petr Vakoč.

### 1. etapa (Brest–Landerneau, 187 km)

Krajina jako z pohlednice, jezdce ale nečeká hned na úvod žádná rekreace. Atlantský vítr a závěrečný tříkilometrový kopec s až 14% sklonem nohy pořádně prověří.



### 20. etapa (Libourne – Saint-Émilion, časovka 31 km)

Stejně jako loni, i letos si závodníci v předvečer příjezdu do Paříže stříhnou soubor s chronometrem. Tentokrát se poletí s větrem o závod na rovině a ztracené sekundy mohou někoho zatraceně mrzet.

### 18. etapa (Pau – Luz Ardiden, 130 km)

Královská etapa celého ročníku se dvěma stoupáními nejvyšší kategorie na Col du Tourmalet a Luz Ardiden. Právě tady mohou akcie adeptů na celkový triumf buď vyletět, nebo naopak shořet.

### 15. etapa (Céret – Andorre-La-Vieille, 192 km)

Peloton se v této etapě pořádně zakousne do Pyrenejí. Závodníci čekají hned čtyři kategorizovaná stoupání a závěrečný technický sjezd do cíle.

### 11. etapa (Sorgues–Malaucène, 199 km)

Po pěti letech se trasa Tour vrací na ikonický vrchol Mont Ventoux a peloton se přes temeno „Obra Provence“ přehoupne během etapy dokonce hned dvakrát.

## Pět etap, které byste si neměli nechat ujít



## Pět momentů Tour k neuvěření



1

### Běžící Froome

Horké chvíle si prožila britská legenda Tour Chris Froome v roce 2016 při souboji o třetí celkový triumf. V proslulém stoupaní na Mont Ventoux se ale přimotal do pádu, a protože v blízkosti nebyl týmový doprovodný vůz, pustil se k vrcholu po svých. Po chvíli Froome dostal náhradní kolo od jiného týmu, nepasovaly mu ale kufrý do nášlapů, tak jej odhodil na okraj silnice a běžel dál. Nakonec se dočkal bicyklu od týmu Sky, do cíle ale dojel se ztrátou. Jury závodu nakonec časy s ohledem na okolnosti srovnala a Froome udržel žlutý trikot, s nímž dojel až do Paříže.

2

### Voigt na dětském kole

V roce 2010 se během 16. etapy postaral o pozdvižení německý cyklista Jens Voigt. V zatáčce při rychlém sjezdu z Col de Peyresourde se majitel dvou etapových vavřínů z Tour náhle poroučel k zemi, drsný pád jej ale nezastavil. Protože ale nebyl poblíž doprovodný vůz, půjčil si Voigt dětské kolo od jednoho z diváků, kteří u silnice povzbuzovali peloton. Improvizace v poněkud komické pozici trvala celých šestnáct kilometrů, než se dočkal regulérní náhrady.

3

### Armstrong v poli

Můžeme si o něm myslet, co chceme, jisté ale je, že Lance Armstrong zanechal na Tour nesmazatelnou stopu. V roce 2003 navíc Američanovy galusky vyoraly viditelnou brázdou v poli vedle silnice, kam Armstrong stačil na poslední chvíli uniknout, aby se vyhnul srážce se soupeřem, který v ostré zatáčce nečekaně spadl. Armstrong nakonec ještě musel z kola seskočit, aby přešel příkop a mohl pokračovat.

4

### Krvavý horor Thora Hushovda

Norský cyklista Thor Hushovd se ujal po vítězství v prologu ročníku 2006 žlutého trikotu, hned v následující etapě si ale prožil skutečné peklo. Nejenže o maillot jaune přišel, v cíli se ale navíc zhroutil a z jeho pravé paže se řinuly proudy krve. Později se ukázalo, že hluboké řezné zranění způsobil náhodný kontakt s kartonovým vějířem diváka vedle trati. Vyhlášený spurter putoval vrtulníkem do nemocnice na šití, do pelotonu se ale vrátil, aby nakonec ozdobil závod triumfem v poslední etapě na Champs-Élysées.

5

### Legenda podváděla v autě i ve vlaku

Dnešní Tour je příkladem dokonalosti organizace, v dřevních dobách tomu tak ale zdaleka nebylo. A pro pořadatele bylo nadmíru obtížné uhlídat, aby všichni jezdcí z pelotonu hráli féru. Ke kolosálnímu skandálu došlo hned při druhém ročníku v roce 1904, při němž vítěz vůbec první Staré dámy Maurice Garin neváhal využít k získání konkurenční výhody auto, a dokonce i vlak. Když podvody vyšly najevo, byl Garin zbaven druhého celkového triumfu a vítězem se stal Henri Cornet.

# NOVÁ ŠKODA OCTAVIA

## Moje volba



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



VIRTUÁLNÍ PEDÁL  
5. DVEŘÍ

VIRTUÁLNÍ KOKPIT  
přívětivější ovládání

NOVÁ GENERACE INFOTAINMENTU  
s 10" obrazovkou a inovativní dotykovou lištou

## 100% DIGITÁLNÍ, PLNĚ KOMFORTNÍ



Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> vozů ŠKODA OCTAVIA LIMO: 1,0-7,3 l/100 km, 21,0-166,7 g/km

novaoctavia.cz

f /skodacz

yt /skodacz

tw /skodacz

ig /skodacr



# VE DVOU SE TO LÉPE TÁHNE



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Cenové  
zvýhodnění



Benefitní program  
pro zaměstnance



Individuální nabídka  
financování

**Pořídte si alespoň 2 vozy během 12 měsíců a staňte se našim velkoodběratelem.**

Spolehněte se na vozy s nejvyšším hodnocením bezpečnosti od nezávislé organizace Euro NCAP a získajte zvýhodněné podmínky jejich nákupu, nabídku financování šitou na míru nebo třeba benefitní program pro své zaměstnance. Vybírat můžete ze široké nabídky vozů, včetně ekonomicky výhodných derivátů G-TEC. Více informací o nabídce naleznete na [skoda-auto.cz](https://skoda-auto.cz).

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



Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> vozu ŠKODA SCALA:  
5,2–6,0 l (5,5–5,8 m<sup>3</sup> CNG) /100 km, 98,5–136,4 g/km



/skodacz



/skodacr



/skodacz



/skodacz