



# ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

PODZIM 2013

## Přesně na míru ŠKODA Rapid Spaceback



### Veteránské rally

Jízda s historickými klenoty po různých koutech Evropy.

### Pohon všech kol

Jaké je tajemství pohonu všech kol vozů ŠKODA.

### ŠKODA Octavia RS

Nejrychlejší škodovka všech dob z různých pohledů.

### Rozhovor

Jiří Ježek oslnil svět cyklistiky na legendární Tour de France.





# VÝJIMEČNÉ FINANCOVÁNÍ PRO VÝJIMEČNÝ MODEL

V novém Rapidu Spaceback se snoubí originalita a výjimečnost, se kterými jde ruku v ruce bezkonkurenční nabídka na jeho financování se ŠKODA Finance od ŠkoFINu.

Stačí otočit klíčkem a můžete odjet s nízkým úrokem, prodlouženou zárukou a i zimními komplety navíc. To vše bez jakýchkoliv poplatků za uzavření nebo vedení smlouvy. Navíc získáte bezkonkurenční sazby pojištění vozidla s možností uznání bonusů za dosavadní bezeškodní průběh.

**Využijte všechny výhody, které vám originální financování vozů ŠKODA Finance nabízí:**



úvěr s nízkým úročením



prodloužená záruka na 4 roky nebo 60 000 km a zimní komplety jako bonus při financování na 36 měsíců a více



bez poplatků za uzavření a vedení smlouvy



rychlé sjednání (do 30 minut)



balíček pojištění za zvýhodněné sazby s možností uplatnění bonusů za bezeškodní průběh

**Více informací: [www.skofin.cz](http://www.skofin.cz), tel. 800 100 800**

# Vážení čtenáři,

značka ŠKODA zažívá nejlepší období ve své více než stoleté historii. Modelová ofenziva spolu s expanzí na většině trhů, kde jsme aktivní, nám dává jasný příslib do budoucna. Jen v letošním roce jsme představili novou generaci modelu ŠKODA Octavia a ŠKODA Octavia Combi, zahájili jsme výrobu modernizovaných modelů ŠKODA Superb a za prvními zákazníky vyjela naše novinka – ŠKODA Rapid Spaceback, jež pro nás znamená vstup do segmentu hatchbacků nižší střední třídy. A to stále není vše, protože přelom roku se nese ve znamení důkladně modernizovaného modelu ŠKODA Yeti, který přijíždí hned ve dvou designových variantách. To jsou některé z témat pro podzimní vydání časopisu ŠKODA Magazin, který jsme pro Vás graficky oživil.

Kromě toho jsme samozřejmě nezapomněli ani na svět motorsportu, kde jsme byli i v sezóně 2013 velmi úspěšní. S tím přímo souvisí také nová ŠKODA Octavia RS, nejrychlejší Octavia všech dob, kterou jsme představili hned na třech místech – v anglickém Goodwoodu, na Barum Rally a následně také na jedné z nejkrásnějších silnic světa – na rumunském průsmyku Transfagarasan. Více se o modelu, který dokonale spojuje sportovní charakter, prostor, funkčnost a bezpečnost, dočtete uvnitř magazínu.

Dalším tématem tohoto vydání je cyklistika. ŠKODA AUTO byla i v letošním roce partnerem hlavních cyklistických závodů – Tour de France, italského Gira d'Italia, španělské Vuelty a v neposlední řadě i Mistrovství světa v cyklistice či našeho domácího Kola pro život.

Že už je toho dost? Pro nás ne. Přinášíme další zajímavé reportáže. Jednou z nich jsou veteránské rally, kterých se ŠKODA Classic letos zúčastnila, dočíst se ale můžete také o tom, jak se jezdí nejoblíbenější česká soutěž v hospodárné jízdě Economy Run nebo jaký byl letošní ročník Designbloku.

ŠKODA AUTO vždy myslí v první řadě na své zákazníky. I proto připravujeme zajímavé nabídky nejen na nové automobily, ale současně využíváme nejmodernějších digitálních technologií k usnadnění výběru automobilu nebo zajištění jeho servisu. Novinkou v této oblasti je Elektronická servisní knížka, kterou, na rozdíl od té standardní papírové, nelze ztratit, nebo s údaji jakkoliv manipulovat. Díky tomu bude kromě vyššího pohodlí pro majitele vozů ŠKODA i užitečným nástrojem pro dosažení vyšší ceny při prodeji ojetého vozu, čímž dále vylepší již tak výborné „celkové náklady vlastnictví“ (TCO), kterých naše vozy dosahují.

Protože ve ŠKODA Magazin je připraveno ještě mnohem více zajímavého čtení, nebudu Vás od něj déle zdržovat a popřeji Vám příjemné chvíle strávené nad jeho stránkami. Zároveň Vám přeji příjemné prožití svátků vánočních a úspěšný start do roku 2014, ve kterém Vám opět přineseme celou řadu novinek.



Václav Koucký  
Marketing a strategie  
ŠKODA AUTO Česká republika

## Čtyřmiliónová Octavia

První generace modelu ŠKODA Octavia se představila v roce 1996 a od té doby si udržuje pozici nejprodávanějšího modelu značky. V době vzniku byla Octavia zároveň prvním kompletně nově vyvinutým modelem, který vzešel ze spolupráce automobilky ŠKODA AUTO a koncernu Volkswagen. „Čtyři miliony vyrobených Octavií – působivé číslo představující skvělý úspěch tohoto modelu i celé značky,“ řekl při příležitosti výroby jubilejní

Octavie předseda představenstva společnosti ŠKODA AUTO prof. Dr. h.c. Winfried Vahland. „Jakožto srdce značky Octavia rozhodujícím způsobem ovlivnila vynikající vývoj značky ŠKODA a učinila automobilku tím, čím dnes je: mezinárodně úspěšným výrobcem, zastoupeným na více než 100 trzích světa. Se třetí generací v tomto úspěchu pokračujeme. Nová ŠKODA Octavia je se svými typickými geny opět trefou do černého,“ dodává Vahland.



## John Haugland na návštěvě v ČR

Na krátkou návštěvu Prahy a Mladé Boleslavi zavítal bývalý vynikající soutěžní jezdec John Haugland, který se proslavil především za volantem továrních vozů ŠKODA. Dnes již sedmašedesátiletý Nor si na okruhu v Sosnové vyzkoušel legendární

vůz ŠKODA 130 RS a na jeho přednášku v mladoboleslavském ŠKODA muzeu přišlo několik stovek nadšených fanoušků a příznivců motoristického sportu. John Haugland neztratil nic ze svého příslovečného humoru a jezdeckého umění.



## ➤ Svěží design a technické inovace

ŠKODA SUPERB JE JEŠTĚ LÉPE PŘIPRAVENA NA ROLI PRESTIŽNÍHO MANAŽERSKÉHO VOZU.

Modernizované modely ŠKODA Superb a ŠKODA Superb Combi nabízejí elegantní, reprezentativní design a celou řadu konstrukčních zlepšení, která přispívají k hospodárnosti a komfortu cestování. Víta novinkou u pětidveřové verze je jednodušší ovládání systému

TwinDoor pomocí jednoho tlačítka. V interiéru zaujme především nový design multifunkčního volantu či nové dekory přístrojové desky. Zákazníci mají na výběr mimo jiné čtyři vyspělé audiosystémy, plně automatickou dvouzónovou klimatizaci či vyhřívaná přední i zadní sedadla. Poprvé se v mo-

delové řadě Superb objevuje druhá generace parkovacího asistentu. Jeho výhodou je, že kromě zaparkování/vyparkování rovnoběžně s okrajem vozovky umožňuje také parkování kolmo ke krajnici. Nabídku pohonných jednotek pro nové modely ŠKODA Superb a ŠKODA Superb Combi tvoří čtyři

zážehové a tři vznětové motory s výkony od 77 kW (105 k) až po 191 kW (260 k). Novinkou nabídky je kombinace motoru 2,0 TDI/125 kW (170 k) s pohonem všech kol a převodovkou DSG, stejně tak jako spojení motoru 2,0 TDI/103 kW (140 k), pohonu všech kol a šestistupňové manuální převodovky.



# ŠKODA Pneugarance: klid na cestách

Ani vysoce kvalitní pneumatiky nejsou zcela odolné proti nástrahám, které na vás mohou čekat na cestách. Ať už jde o hřebíky nebo ostré obrubníky a kameny, poškození pneumatiky bývá většinou natolik rozsáhlé, že je potřeba pořídit si novou. A právě proto, aby pro vás zničená pneuma-

ka již nepředstavovala finanční ztrátu, vám přinášíme program ŠKODA Pneugarance. Garanci na pneumatiku automaticky získáte pouze při koupi kompletního zimního kola u autorizovaného obchodního partnera ŠKODA nebo na ŠKODA E-shop. Garance je poskytována jednotlivě, tedy bez ohledu na po-

čet zakoupených kol. Vztahuje se na neopravitelná poškození vzniklá při běžném provozu, včetně najetí na obrubník. Pokud máte platnou doživotní Záruku mobility, můžete využít i odtah do nejbližšího autorizovaného servisu ŠKODA. S programem ŠKODA Pneugarance získáte slevu až 70 % z ceny

nové pneumatiky. Výše slevy (stejně jako doba platnosti záruky) závisí na hloubce zbytkového dezénu, přičemž limitem jsou 4 mm. Poškození pneumatiky vám už tedy nemusí zkazit náladu. Garanci můžete uplatnit u kteréhokoli autorizovaného partnera ŠKODA v rámci České republiky.



## AutoDesign Prague 2013



Jozef Kabaň byl hlavním řečníkem konference AutoDesign Prague 2013.

Za účasti předních světových i domácích designérů se na konci září uskutečnil již třetí ročník mezinárodní konference o automobilovém designu AutoDesign Prague. Letošní ročník se netradičně odehrál v kulisách nově zrekonstruovaného mlado-boleslavského ŠKODA Muzea. Hlavní řečník konference Jozef Kabaň, šéf designu ŠKODA AUTO,

ve svém hodinovém bloku představil nejen vlastní vizi automobilového designu, ale mluvil také o lidech, kteří ho na jeho cestě inspirovali a motivovali. V souvislosti s designem značky ŠKODA se dotkl i důležitosti spojení výroby s místem jeho původu. „Chceme, aby člověk, jenž naše auto uvidí třeba na druhém konci světa, poznal, že jej navrhovali lidé, kteří odněkud pocházejí, a nenavrhují pouze anonymní, dobře vypadající produkt,“ přibližoval tvarové spojení ostrých hran nových škodovek s tradičním českým křišťálem. „Letos jsme opět zaznamenali řadu pozitivních ohlasů a jsme rádi, že se nám i díky podpoře partnerů opět podařilo přivítat v České republice významné designéry a hosty z celého světa,“ shrnuje letošní ročník Radek Laube, šéfredaktor časopisu AutoDesign&Styling, který byl pořadatelem akce.

## Rodný list pro veterány ŠKODA

Vlastníte-li historický vůz značky ŠKODA, můžete se nyní obrátit na podnikový archiv v Mladé Boleslavi a nechat si vystavit rodný list svého automobilu. Tento certifikát poskytuje informace o historii a o všech archivovaných údajích k příslušnému vozu. Při rešerších využívá archiv svého rozsáhlého fondu historických evidenčních knih vozů a motorů. Lze tak kupříkladu zjistit čísla podvozku a označení motoru, ale často i původní barvu při prodeji nebo dokonce i jméno prvního majitele. Každý certifikát získá sériové číslo, je podepsán vedoucím archivu a je vystaven na jméno žadatele. Další informace získáte přímo v archivu ŠKODA AUTO, T +420 326 831 133, e-mail archiv@skoda-auto.cz



# Výhody financování se ŠkoFINem

Nová auta jsou čím dál dostupnější. Jak si pořídit nové auto co nejvýhodněji?



Ceny nových automobilů se stále snižují. Za posledních pět let klesly o více než pětinu. Obecně však panuje mezi lidmi obava se zadlužit. Doba je nejistá, lidé mají strach o práci. Určitou roli hrají i špatné zkušenosti s nekorektními finančními institucemi a nedůvěra v nápadně výhodné nabídky. Každý raději spoří doma do slamníku a chce auto koupit za hotové.

## ROZHODNUTÍ

Když je třeba si koupit nový vůz, měl by si zájemce nejprve srovnat v hlavě, komu bude auto sloužit a kolik najezdí průměrně za rok kilometrů. Důležité je ale odpovědět si i na méně časté otázky, například jakou dobu auto chci využívat a jestli je pro mě vlastnictví vozu důležité, nebo mi stačí jej užívat jako službu.

### Musíte mít jasno

- Na co se bude auto používat (pro rodinu a nákupy, nebo i do firmy)?
- Kolik kilometrů ročně v průměru najedeme?
- Jak dlouho chceme nové auto používat?
- Jaké budou náklady na jeho provoz (pojištění, servis, výměna pneumatik apod.)?

## NA DŘEVO, NEBO NA SPLÁTKY?

Sebrat ze stolu rodinné úspory a zaplatit auto najednou je jednoduché řešení, nepočítá ale s nenadálými komplikacemi. Nulová finanční rezerva se může ukázat jako velmi problematická v situaci, kdy přijde ztráta zaměstnání, vážná nemoc nebo jiná pohroma. Financování, tedy pořízení auta na splátky, má řadu výhod. Třeba v tom, že se hrají měsíčně suma v předem jasné výši (tady je důležité sledovat, co všechno jednotlivá splátka obsahuje a co v ní naopak

není). Doma nebo v bance je tak vždy nějaká suma peněz na horší časy. Právě tohle se může ukázat jako rozhodující v nečekané situaci.

Když financování, kam se obrátit a jak na to? Vždy je lepší se podívat na několik nabídek a srovnávat.

### Porovnávejte

- Seznamte se s více nabídkami
- Sledujte úrok a RPSN
- Mějte se na pozoru před nápadně nízkými měsíčními splátkami
- Ptejte se, kolik přeplatíte
- Zajímejte se o dobu splácení a fakt, zda jsou v kalkulaci i poplatky a jak jsou vysoké
- Zjistěte si, kolik bude stát povinné ručení a havarijní pojištění
- Hleďte, zda je k dispozici pojištění proti nemožnosti splácet nebo pro případ odcizení nebo zničení auta
- Informujte se, co by se stalo, kdybyste se dostal do potíží a nemohl splácet

Zajímavá je i řeč čísel. „Například ŠKODA Rapid si na úvěr pořídilo více než 50 % zákazníků. Právě značkové financování může pro zákazníka znamenat nejlepší řešení,“ říká Lukáš Cankař, vedoucí marketingu a produktu ve ŠkoFINu.

### Co umí značkové financování?

- Nízké úroky díky spolupráci výrobce či dovozce dané značky a finančních služeb. Některé akční nabídky mají úročení už od 0 % (průměrná úroková sazba dle ČNB je u bankovních bezúčelových úvěrů 14 %)
- Výhodnější pojištění díky objemovým slevám
- Další benefity jako sleva na auto, speciální výbava zdarma apod.
- Financování schválené do 15 minut, díky online spojení
- Odjezd s novým autem do hodiny, pokud je vůz skladem
- Široká dealerská síť ŠKODA AUTO (přes 220 prodejních míst dostupných šest dnů v týdnu)

## ÚVĚR, NEBO LEASING?

Zbývá si tedy vybrat, jak konkrétně bude smlouva vypadat. Koncový zákazník nejčastěji volí formu úvěru. Operativní leasing je nejčastěji využíván korporátními zákazníky.

Pro úvěr jasně mluví hlavně to, že od počátku platnosti smlouvy je majitelem vozu zákazník. To je pro řadu lidí lákavé, proto je úvěr aktuálně nejžádanější. Pro firmy a OSVČ je zase zajímavý nárok na odpočet DPH a v době trvání smlouvy i možnost do nákladů uplatnit úrokovou část splátky. Naopak výhodou operativního leasingu, který je stále oblíbenější v západní Evropě, je skutečnost, že zákazník vůz využívá jen jako službu, není jeho majitelem a po skončení smlouvy vůz vrátí – zákazník prakticky jen jezdí a nemusí se starat o provoz vozidla. Součástí smlouvy totiž bývají doprovodné služby, které zahrnují pojištění, servis, výměnu pneumatik apod. O všechno se stará správce vozového parku.

## ŽÁDNÉ BEZESNÉ NOCI

Finanční společnosti nabízejí kvalitní havarijní pojištění a povinné ručení u renomovaných pojišťoven. Nabídka financování navíc zpravidla zahrnuje ještě další pojistné produkty, které chrání před nečekanými změnami. Pojištění pro případ neschopnosti splácet pomůže v případě nemoci či ztráty zaměstnání. GAP je zase pojištění vozu do plné pořizovací ceny – znamená vyšší míru ochrany pro případ krádeže či havárie. A navíc je tu individuální přístup poskytovatele – vždy se hledá optimální řešení odpovídající konkrétní situaci. Nabízí se tak odklad splátek nebo prodloužení doby financování. Špatná finanční situace tak nemusí být nutně důvodem k předčasnému ukončení smlouvy. To je dobré volit jen v případě obměny auta za novější model. ■

# AUTO >

MODELY | ORIGINÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ | NOVINKY



## 10 ŠKODA RAPID SPACEBACK

Druhá verze modelu ŠKODA Rapid má charakter a vlastní styl. To vše doplňuje silnými stránkami typickými pro všechny vozy ŠKODA.



## 22 ŠKODA ORIGINÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ

S příchodem modelu ŠKODA Rapid Spaceback na trh je k dispozici i neobyčejně rozsáhlá nabídka několika kolekcí originálního příslušenství.





# Rekordní modelová ofenziva

Podzimní frankfurtský autosalon představil další novinky ve výrobním programu značky ŠKODA. Kromě modelu ŠKODA Rapid Spaceback zde oslavila premiéru také modernizovaná verze modelu ŠKODA Yeti, která se nabízí hned ve dvou variantách.

V uplynulých dvou letech jsme nahradili nebo důkladně přepracovali podstatnou část naší modelové palety, a navíc jsme nabídku rozšířili z pěti modelů na sedm. Takovou ofenzivu značka ŠKODA ještě nezažila, řekl prof. Dr. h.c. Winfried Vahland, předseda představenstva ŠKODA AUTO, při příležitosti frankfurtského autosalonu. Nové modely, stejně tak jako rozšiřování nabídky těch stávajících, jsou cestou ke splnění cíle spočívajícího v roční produkci 1,5 milionu automobilů značky ŠKODA do roku 2018.

Expozice značky ŠKODA ve Frankfurtu měla dva hlavní účinkující. Hlavní pozornost na sebe samozřejmě strhával model ŠKODA Rapid Spaceback, který představujeme na následujících stránkách. V jeho těsné blízkosti stály výrazně

přepracované modely ŠKODA Yeti. Množné číslo jsme v předchozí větě použili zcela záměrně, protože nyní jsou připravena dvě designově odlišná provedení. Verze jednoduše označená ŠKODA Yeti je uhlazenější a laděná v rytmu velkoměsta. K ní přibyl ŠKODA Yeti Outdoor, který zaujme mnoha prvky ze světa terénních automobilů, posilujícími právě tuto stránku jinak

všestranně zaměřeného modelu segmentu kompaktních SUV. Nové provedení vozu ŠKODA Yeti přijíždí s výrazně upravenou přední částí, která nyní lépe zapadá mezi ostatní modely značky ŠKODA. Zadní část ožívají nově pojaté koncové svítily v typickém designu značky ŠKODA s jemně zakomponovanými světelnými trubnicemi ve tvaru písmene C.



ŠKODA Rapid Spaceback s panoramatickou střešou a prodlouženým zadním oknem.



Pro model ŠKODA Yeti je připravena paleta omlazených pohonných jednotek, čtyři spalují naftu, tři benzin a pokrývají výkonové spektrum od 77 do 125 kW. Pro některé motory na přání a pro 1.4 TSI standardně je připraven paket Green tec snižující spotřebu paliva, jehož součástí je funkce Start-Stop, systém rekuperační kinetické energie a pneumatiky se sníženým valivým odporem. Významným rozšířením nabídky hnacích ústrojí je spojení nejvýkonnějšího vznětového motoru 2.0 TDI s dvouspojčkovou převodovkou DSG a pohonem všech kol.

ŠKODA Yeti je pověstná univerzálností svého interiéru, která je zajištěna především originálně variabilními zadními sedadly VarioFlex. Velké množství odkládacích schránek, zavazadlový prostor, který může mít v pětimístném uspořádání až 510 l, stejně tak jako zvýšená pozice sedadel - to jsou známé přednosti. Modernizace však s sebou přináší i některé nové prvky, na něž se hodí slogan Simply Clever. Jde o oboustranné koberce, vyjímatelnou svítilnu v zavazadlovém prostoru, držák reflexní vesty pod sedadlem nebo odpadkový koš ve dveřních kapsách. Novinkou je též zadní parkovací kamera. ■



ŠKODA Yeti v provedení Outdoor zaujme kromě jiného i novým řešením přední části.





# Přesně na míru



ŠKODA Rapid Spaceback je druhou karosářskou verzí své modelové řady. Je to automobil, který přináší mimořádný vnitřní prostor, promyšlené detaily a možnosti individualizace. S širokou nabídkou motorů a v neposlední řadě i zdokonaleným podvozkem a atraktivním vzhledem je automobilem ušitým na míru velmi široké skupině zákazníků. Patříte mezi ně i vy?

Kvalitní zpracování a hodnotné materiály jsou standardem všech provedení modelu ŠKODA Rapid Spaceback.



ŠKODA AUTO rozšiřuje svou nabídku v silném tržním segmentu kompaktních. S modelem Rapid Spaceback vstoupila mezi hatchbacky nižší střední třídy, které jsou z dlouhodobého pohledu v Evropě nejprodávanějším typem osobního automobilu. A není pochyb o tom, že tento vstup do nového tržního segmentu je velmi promyšleným krokem. Nyní má totiž značka ŠKODA velmi ucelenou nabídku automobilů s různým charakterem. Ve srovnání s výchozím modelem ŠKODA Rapid je Rapid Spaceback o 179 mm kratší, takže jeho délka činí 4304 mm. Tím vhodně vyplňuje prostor nad modelem ŠKODA Fabia, který je s délkou čtyři metry kompaktnější. Design vozu ŠKODA Rapid Spaceback je nejnovějším

ztělesněním aktuálního designérského stylu své značky, který navrhl šéfdesignér Jozef Kabaň. Automobil zaujme především vyváženými proporcemi s jasně definovanými plochami a jednoznačně vedenými linkami. Celková jednolitost modelu Rapid Spaceback působí velmi kompaktním a homogenním dojmem. Mírně klínovitá linie spolu s řešením zadní části navíc působí i nevtíravě sportovním dojmem, který automobil opticky oživuje. Zatímco při pohledu zepředu automobilu nechybí sebevědomý postoj, zezadu je patrné pevné rozkročení, které zdůrazňují horizontálně vedené linie a dominantní svítilny ve tvaru písmene C. Na víku zavazadlového prostoru nechybějí ani typické šikmé prolisy, jejichž cílem je evokovat původ

vozu značky ŠKODA. Jaká vás napadne spojitost? Kubismus? Dost možná, máme však ještě jedno vodítko: představte si, jak vypadá česká vlajka...

ŠKODA Rapid Spaceback míří na mladší klientelu, než provedení liftback. I to je důvod, proč může být vybavena unikátní panoramatickou střechou, která je mnohem více než pouhým otvorem ve střeše. Kromě toho, že odkrývá nad hlavami posádky plochu o rozměrech 1210 x 780 mm a je největší prosklenou střechou v nabídce značky ŠKODA, má také neodmyslitelný estetický význam. Svoji lesklou černou barvou totiž automobilu dodává stylovější výraz, který je dále podtržen i řešením víka zavazadlového prostoru. Jeho prosklení plynule navazuje na střechu a pokračuje o přibližně deset centimetrů níže než ve standardním provedení. Celek působí nebývale atraktivním dojmem, který vynikne ve spojení s nově navrženými koly, jež mohou mít průměr až 17 palců. Na pomyslném pomezí mezi přitažlivým vzhledem a bezpečností jsou nově dodávané xenonové světlomety, které se do nabídky i standardního modelu ŠKODA Rapid dostávají s příchodem typu Rapid Spaceback. ŠKODA v tomto případě použila nejnovější generaci xenonových světlometů, která je dostupnější a lehčí než běžná řešení. Xenonové světlo- ▶



Pod předními sedadly je prostor na uložení bezpečnostní vesty.



Držáky nápojů v zadní loketní opěrce. Za ní je otvor pro převoz dlouhých předmětů.

„Pocit volnosti a útulnosti interiéru umocňuje panoramatické střešní okno, zhotovené ze zatmaveného skla s nižší světelnou a tepelnou propustností!“



metry se pro Rapid Spaceback dodávají společně s mlhovými světlými doplněnými odbočovací funkcí Corner a vyznačují se světelným tokem 2000 lumenů a samozřejmě i charakteristicky bílým světlem a jasnějším přechodem mezi osvětleným a neosvětleným prostorem. To vše zvyšuje bezpečnost při jízdě v noci.

### VÍCE STYLU TAKÉ UVNITŘ

Asi nepřekvapí, že také ŠKODA Rapid Spaceback je navržena tak, aby ve svém segmentu nabídla jednu z nejlepších prostorností. Na rozvoru 2602 mm je postaven interiér s dostatkem místa pro všechny cestující. O nabídce místa vpředu nemůže být pochyb, zadní část však také zaujme svým komfortním objemem. Na zadních sedadlech je například před kolena 64 mm, pro hlavy cestujících je na těchto místech připraveno celých 980 mm, což je nejen rekord v daném segmentu, ale také větší hodnota, než kterou disponuje sesterské provedení liftback.

Spaceback za sebou nechává soupeře rovněž vlastnostmi zavazadlového prostoru. Již samotný objem 415 l takřka nezná přemožitele, avšak připravena je celá řada Simply Clever ře-

šení. Mezi ně určitě patří dvojitá podlaha prostoru pro náklad, která tento prostor rozděluje na dvě části a vyrovnává podlahu s nakládací hranou, a případně také se sklopenými zadními sedadly. Když je potřeba celý objem, lze tuto mezipodlahu jednoduchým grímem spustit do nejnižší polohy a využít celou výšku 841 mm. Pokud by ani to nestačilo, není nic

„Spolu s uvedením hatchbacku Spaceback se do modelové řady Rapid dostává hned několik novinek.“

snažšího než vyjmout krycí plato zavazadlového prostoru a uložit jej ve svislé poloze na připravené místo těsně za opěradly zadních sedadel.

I když prostý objem vnitřního prostoru je velmi důležitý, praktičnost automobilu je dána

i schopností, jak jej dokáže co možná nejučinněji využít. I v tomto směru má ŠKODA Rapid Spaceback připravenou celou řadu chytrých řešení. Kromě oboustranného koberce na podlaže zavazadlového prostoru, nejrůznějších háčků nebo pružné ohrádky a síťového programu jsou připraveny také tradiční doplňky v podobě škrabky na led ve víčku palivové nádrže, nádoby na odpadky určené pro kapsy ve dveřích nebo držáku mobilních telefonů, který zapadne do držáků na nápoje. Těchto zdánlivých maličkostí je ještě mnohem více, ale vzhledem k jejich množství bude asi lepší jít je prozkoumat přímo k některému z prodejců značky ŠKODA.

Spolu s uvedením hatchbacku Spaceback se do modelové řady Rapid dostává hned několik novinek. Jednou z nich jsou nové tříramenné volanty, ale také nově navržené dekorační lišty a v závislosti na výbavě dostalo několik ovládacích prvků chromované rámečky. Aktualizovaná byla též nabídka čalounění a dalších detailů uvnitř vozu. Rapid Spaceback díky tomu do celé modelové řady Rapid přinesl mnoho novinek, díky nimž působí ještě kvalitnějším a hodnotnějším dojmem než dříve.



## TECHNIKA POD LUPOU

Podvozek modelů Rapid se vyznačuje robustností a velmi pečlivým nalaďením. ŠKODA AUTO se dále zaměřila na jízdní projev celé modelové řady ŠKODA Rapid a vybavila jej nově nastaveným podvozkem, který k tradičnímu komfortu a schopnosti izolovat posádku od nerovností vozovky přidává i více potěšení z jízdy. Nový jízdní projev není dán pouze samotným nastavením podvozku, ale také aplikací nové generace elektromechanického posilovače řízení, který přináší nejen více zpětné vazby, ale také vyžaduje méně energie a je lehčí. Nezáleží na tom, který z motorů je pod kapotou vozu ŠKODA Rapid Spaceback, s každým z nich automobil dodá svému řidiči při jízdě jistotu a všechny jízdní situace zvládá s naprostou samozřejmostí a suverenitou.

Základem nabídky pro Rapid Spaceback je zážehový tříválec 1,2 MPI, nabízející největší výkon 55 kW. Rapid Spaceback s tímto motorem váží pouhých 1130 kg, takže dynamika je na odpovídající úrovni. Přeci jen více potěšení při řízení poskytne jedna z verzí přeplňovaného zážehového čtyřváce 1,2 TSI. Připraveny jsou výkony 63 a 77 kW, z nichž ten výkonnější je



Zavazadlový prostor se základním objemem 415 l lze snadno variabilně rozšiřovat postupným sklápěním opěradel zadních sedadel. Kryt prostoru pro náklad je možné uložit ve svislé poloze za zadní sedadla.

spojen se šestistupňovou manuální převodovkou. Naopak méně výkonné provedení překvapuje spotřebou paliva, která v kombinovaném cyklu činí pouhých 5,1 l/100 km. Na vrcholu na-

bídky je situován motor 1,4 TSI s výkonem 90 kW, který svoji pozici nejvýkonnější verze potvrzuje spojením se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou DSG. S ním je Rapid ▶





Součástí sériové výbavy jsou hlavové airbagy pro přední i zadní sedadla.



Sklo je ve spojení s panoramatickým střešním oknem protaženo o přibližně 10 centimetrů níže.



Pod uzamykatelným víčkem nádrže je umístěna praktická škrabka na led.

Spaceback schopen akcelarovat z klidu na 100 km/h během pouhých 9,4 s.

Novinkou nabídky, která našla cestu také do Rapidu se splývavou zádí, je základní verze vznětového motoru 1,6 TDI s výkonem 66 kW. Tento motor vykazuje kombinovanou spotřebu jen 4,4 l/100 km a na přání jej lze spojit s automaticky řadící dvouspojkovou převodovkou DSG. Pro maximální úspornost ŠKODA vyvinula Rapid Spaceback v provedení GreenLine. I pod jeho kapotou se nachází výše uvedený vznětový motor, avšak součástí výbavy je systém Start-Stop, aktivně řízený alternátor schopný rekuperovat část kinetické energie při zpomalování a také pneumatiky se sníženým

valivým odporem. Verze GreenLine má rovněž zakryté otvory v masce chladiče, speciální kryty kol a na přání i střešní spoiler – všechny tyto modifikace zmenšují aerodynamický odpor. Výsledkem úprav je snížení spotřeby paliva v kombinovaném cyklu na 3,8 l/100 km, což znamená produkci CO<sub>2</sub> ve výši jen 99 g/km. Nabídku vznětových pohonných jednotek uzavírá čtyřválec 1,6 TDI s výkonem 77 kW. S výjimkou základního provedení 1,2 MPI mohou být všechny nabízené verze vozu ŠKODA Rapid Spaceback na přání vybaveny paketem Green tec, jehož součástí je funkce Start-Stop, systém rekuperace kinetické energie a pneumatiky se sníženým valivým odporem. Kombinovaná spotřeba s ním klesne podle konkrétní verze v rozmezí od 0,2 do 0,5 l/100 km.

ŠKODA Rapid Spaceback je z mnoha pohledů velmi nevěšdním modelem svého segmentu. Svými vlastnostmi je připraven atraktivní formou oslovit velmi široké spektrum zákazníků a pro značku ŠKODA je dalším z milníků její historie. ■

## Základní údaje

Délka x šířka x výška	4304 x 1706 x 1459 mm
Rozvor náprav	2602 mm
Zavazadlový prostor	415 až 1380 l
Hmotnost od	1130 kg

## Motory ŠKODA Rapid Spaceback

Typ	Výkon	0-100 km/h	Spotřeba paliva
1,2 MPI	55 kW	13,8 s	5,8 l/100 km
1,2 TSI	63 kW	11,7 s	5,1 l/100 km
1,2 TSI	77 kW	10,2 s	5,4 l/100 km
1,4 TSI	90 kW	9,4 s	5,8 l/100 km
1,6 TDI	66 kW	11,9 s	4,4* l/100 km
1,6 TDI	77 kW	10,3 s	4,4 l/100 km

\* v provedení GreenLine kombinovaná spotřeba 3,8 l/100 km





„Nová ŠKODA Rapid Spaceback  
je pro značku dalším milníkem  
její historie!“



# Rapid SPORT



Mladoboleslavská automobilka představila v rámci letošního ročníku legendárního setkání majitelů Volkswagenů GTI u rakouského jezera Wörthersee několik velmi zajímavých modelů. Největší pozornost na sebe poutala designová studie ŠKODA Rapid SPORT, která zde slavila světovou premiéru.

Řekne-li se Wörthersee, snad každý skalní motorista si ihned vybaví dnes již kultovní akci koncernu Volkswagen, které se každoročně zúčastní statisíce příznivců tuningu. Letošní, v pořadí již 32. ročník tuningového srazu měl opět neopakovatelnou atmosféru, a navíc přinesl naprosto strhující expozici ŠKODA AUTO, jejímž



zlatým hřebem byla velmi působivá designová studie ŠKODA Rapid SPORT, která naznačuje nejen budoucí potenciál modelové řady Rapid, ale také samotné filozofie designu mladoboleslavské automobilky. Vůz nalakovaný v barvách červená Corrida a šedá Steel již na první pohled vyzařuje zdravou agresivitu, kterou podtrhují mohutně dimenzované blatníky, masivní prahy a osobitě tvarovaná 19palcová kola z lehké slitiny. Příklad s efektní černou mřížkou chladiče a integrovanými nízkoenergetickými xenonovými světlomety, které jsou nyní nabízeny i u sériových modelů Rapid, je ve spodní části zakončena velkoplošným otvorem pro přívod chladicího vzduchu a spoilerem ve stylu závodních okruhových speciálů. Zadní partie vozu se rovněž nese ve sportovním duchu, vévodí jí odvážně stylizovaný nárazník a dvě naprosto nepřehlédnutelné lichoběžníkové koncovky výfuku. Spodní část karoserie tvoří obvodový karbonový rám. Interiér studie ŠKODA Rapid SPORT zaujme především sportovním volantem, anatomicky tvarovanými sedadly Recaro a osvět-

lenými prahovými lištami. Opravdu impozantní automobil si v expozici ŠKODA AUTO se zájmem prohlédli i předseda představenstva koncernu Volkswagen Prof. Dr. Martin Winterkorn a šéf dozorčí rady Dr. Ferdinand Piëch. Kromě studie Rapid SPORT mohli všichni

účastníci akce obdivovat i model ŠKODA Octavia Combi se sportovním paketem, vozy ŠKODA Fabia RS Motorsport a Citigo Motorsport či soutěžní vůz ŠKODA Fabia S2000. Tolik exponátů ŠKODA AUTO ještě nikdy u jezera Wörthersee nepředstavila. ■



# StylePLUS a Fabiobraní

Zajímavých nabídek je portfolio značky ŠKODA plné. Některé jsou ale navrženy tak, aby se jim nedalo odolat. Řeč je o akčních modelech, kterých je připraveno pro jednotlivé modely hned několik.

Nadále je k dispozici zajímavá nabídka modelů Fresh. Ať už se jedná o modely ŠKODA Roomster, Rapid, Rapid Spaceback nebo Yeti, vždy je standardem bohatá výbava za zajímavou cenu. ŠKODA AUTO však má pro české zákazníky připraveno ještě několik dalších lákadel, pro něž jsou navrženy i atraktivní možnosti v oblasti financování.

## STYLEPLUS: ŠKODA RAPID A RAPID SPACEBACK

Pro obě karosářské verze vozu ŠKODA Rapid je k dispozici velmi atraktivní paket StylePLUS. Jak je už z jeho označení jasné, je zaměřen nejen na individualisticky stylový vzhled, ale přináší i něco navíc. Oním přídatkem je rozšířená komfortní a bezpečnostní výbava. Budme konkrétnější. Samozřejmě jsou 17palcová dvoubarevná kola RAY, lesklé černé kryty vnějších zpětných zrcátek a paket Dynamic. Uvnitř nechybí rádio s přehrávačem CD a MP3, zatmavená okna v zadní části, tříramenný kožený volant s ovládním rádia, velký displej palubního počítače MaxiDOT, mlhové světlomety s funkcí Corner nebo xenonové světlomety.

Stylový výraz modelu Rapid dokresluje lesklý černý spoiler na víku zavazadlového prostoru a lišta se stejnou úpravou ve spodní části předního nárazníku. Nezměnitelný efekt vytvářejí také dekorativní lišty ve spodní části dveří a víka prostoru pro zavazadla. Naopak Rapid Spaceback v provedení StylePLUS doslova okouzluje panoramatickou střechou s černě tónovaným prodlouženým zadním oknem. S tímto jedinečným prvkem ladí zatmavené mlhové světlomety a zadní svítilny.

## GLX A SLX: ŠKODA FABIA A FABIA COMBI

Označení GLX a SLX se v nabídce značky ŠKODA objevovala již v minulosti a vždy byla synonymem pro bohatou výbavu. Bylo by možné říci, že se historie opakuje. ŠKODA Fabia a Fabia Combi v provedení GLX vychází z výbavového stupně Active a navíc přináší klimatizaci, centrální zamykání, elektrické ovládání oken vpředu, rádio BLUES, zatmavená skla v zadní části, černé vnitřní části světlometů a mlhovek nebo 15palcová kola s celoplošnými kryty. Samozřejmě součástí

výbavy je také rozšířená záruka na 4 roky nebo do ujetí 60 000 km. Pro modely GLX je dále připravena i další doplňková výbava, kterou lze objednat na přání (palubní počítač MFA, elektricky ovládaná a vyhřívaná zpětná zrcátka nebo černé střešní nosiče pro provedení Fabia Combi).

Výše postavené jsou akční modely Fabia SLX a Fabia Combi SLX. Rozšíření výbavy je u nich podobné jako v případě modelů GLX, ovšem s tím rozdílem, že vychází z provedení Ambition, jehož úroveň výbavy je vyšší. Specialitou modelů SLX je kromě jiného malý kožený paket s tříramenným volantem nebo kola z lehkých slitin. Provedení GLX a SLX jsou nabízena ve spojení s výkonnými zážehovými motory, konkrétně se čtyřválcí 1.4 nebo 1.2 TSI o výkonu 63 kW. ■

Více informací je k dispozici na [www.skoda-auto.cz/chci-vuz-skoda/akcni-nabidka](http://www.skoda-auto.cz/chci-vuz-skoda/akcni-nabidka)



Bohatá výbava akčních modelů ŠKODA Rapid StylePLUS je samozřejmostí.





Designové doplňky akčních modelů ŠKODA Rapid (na fotografii dole) a Rapid Spaceback zaujmou na první pohled.



# Splňte si všechny své sny

ŠKODA Rapid Spaceback je vůz mnoha tváří. Odvážný design výrazně převyšuje zavedené standardy, prostorný a chytře řešený interiér nabízí prostor a pohodlí pro pět osob, precizně odladěný podvozek se nezalekne ani vyloženě sportovní jízdy. Že chcete víc? Žádný problém, i pro model ŠKODA Rapid Spaceback je připravena široká paleta z programu ŠKODA Originálního příslušenství.



Každý je jiný. Někdo chce ze svého vozu dostat to nejlepší po designové stránce, jiný po praktické. Tyto dva přístupy se mnohdy vzájemně vylučují, nikoliv však u značky ŠKODA, která vyznává filozofii Simply Clever. V praxi to znamená, že nejen u Spacebacku, ale i u všech ostatních modelů nabídky dokáže mladoboleslavská automobilka plnohodnotně uspokojit všechna přání svých zákazníků.

A je jedno, z jaké oblasti vaše požadavky pocházejí. Široký sortiment ŠKODA Originálního příslušenství vám nabídne takřka neomezené možnosti, jak zásadním způsobem automobil vylepšit jak po praktické stránce, tak i stránce designové. Ať už si svůj Rapid Spaceback vylepšíte sportovním koženým paketem z červené kůže (dostupný od roku 2014) nebo

stylovou lištou předního spoileru, případně pro lepší přepravní kapacitu zvolíte kvalitní střešní nosiče či praktický síťový program, vždy si můžete být jisti, že všechny produkty z nabídky ŠKODA Originálního příslušenství jsou vašemu vozu ušité na míru.

### SPORT A DESIGN

ŠKODA Motorsport představuje na poli soutěžních továrních týmů velkého hráče. A přestože Rapid Spaceback sám o sobě vykazuje sportovní rysy, jeho slavný závodní rodokmen lze zvýraznit. Stačí se podívat do nabídky ŠKODA Originálního příslušenství, kde si najdete větší dávku sportovního stylu jak pro exteriér, tak i interiéru.

Každý dobře ví, že kola mají na vzhledu automobilu zásadní podíl. A právě kola jsou ob-

lastí, kde si můžete vybírat skutečně dle libosti. Paleta kol z lehkých slitin sahá od 15- po 17palcová. Především unikátní 17palcová kola Ray a Savio Rapidu Spacebacku hodně sluší.

Když ke stylovým kolům přidáte ještě takové záležitosti, jako třeba chromovanou lištu předního nárazníku (v nabídce je také lesklá černá alternativa) nebo dekorativní prahové lišty s hliníkovou vložkou (k máni taktéž v černém provedení) či stylový spoiler pátých dveří, zlepšující aerodynamiku, sportovní geny modelu Rapid Spaceback ještě výrazněji vyplují na povrch.

Stejně jako všechny ostatní modely značky ŠKODA je i Rapid Spaceback vozem, který je schopen svého řidiče potěšit svými jízdními vlastnostmi. Každý, kdo rád řídí, potvrdí, že pro maximální kontrolu nad vozem je potřeba, ►



Efektivní 17palcová kola Savio.



Jedna z široké nabídky dětských sedaček. Praktická je podložka pod ní.



Svěží atmosféru se sportovním nádechem do interiéru přinesou prvky čalouněné červenou kůží.

aby volant padl správně do ruky a řadicí páka, stejně jako ruční brzda, nekouzala z dlaně.

Ti z vás, kteří berou řízení skutečně vážně, mohou na seznamu výbavy na přání zaškrtnout malý kožený sportovní paket, jenž obsahuje tříramenný sportovní volant obšitý kůží v kombinaci černá/červená, koženou hlavici řadicí páky z červené kůže a madlo ruční brzdy, které je taktéž obšité červenou kůží. Sportovní atmosféru mohou podtrhnout kryty pedálů z ušlechtilé kartáčované oceli.

### KDYŽ PRAKTIČNOST HRAJE PRIM

Nemáte sportovní ambice? Chcete spíše neúnavného dříče? I takovou tvář ŠKODA Rapid Spaceback nabízí. Jeho chytře řešený variabilní vnitřní prostor lze ještě více přizpůsobit vašim náročným požadavkům. Jako názorný příklad poslouží autokoberce. ŠKODA Originální příslušenství nabízí jak gumové pro zimní období, tak i luxusní, tkané s logem Rapid pro větší útulnost.

Hodně lidí tráví ve svém voze opravdu hodně času, a automobil tak mnohdy supluje pojízdnou kancelář. Proto ŠKODA Originální příslušenství nabízí termoelektrický chladicí box s objemem 20 litrů nebo třeba vyjímatelný odpadkový koš, díky němuž nebudete muset po každé z cest pracně sbírat nahromaděné obaly od bonbonů a svačin.

Přiznejme si to, zavazadlový prostor často supluje jakési skladiště, stejně jako musí přijmout roli místa, kam se odkládá vše špinavé. Důsledkem bývají šmouhy nebo skvrny, ne-



Máte letní či zimní kola uložena doma? Potom jistě oceníte tato praktická a stylová pouzdra.

mluvě o poškrábaném zadním nárazníku, který při nakládání utrhá šrám vždy jako první. Řešení? Pořádek, jak má být, zajistí propracovaný síťový program, který nejen udrží věci na svém místě, ale také účinně zvyšuje bezpečnost posádky. Čistotu naopak garantují omyvatelné gumové vložky, nárazník s jistotou ochrání průhledná ochranná fólie. Velmi praktická je plastová vana do zavazadlového prostoru se zvýšenými okraji, která dovolí bez následků převézt například zablácenou sportovní obuv.

### PRAKTIČNOST A BEZPEČNOST NA DRUHOU

Že je Rapid Spaceback především rodinným vozem, a to i přes jeho sportovní rysy, netřeba zdůrazňovat. Proto ŠKODA Originální příslušenství klade vysoký důraz na jeho praktické

využití. Mezi volitelné prvky zvyšující jeho přepravní kapacitu, a tím pádem i praktičnost, patří různé nástavce na střešní nosiče. Jedním z nich je uzamykatelný nosič jízdních kol, objednat lze také zavazadlový koš s upínací sítí a popruhy nebo uzamykatelný nosič lyží a snowboardů. Praktický je též zabezpečený nosič lyží nebo snowboardů či 380litrový originální střešní box ŠKODA. Všechny tyto nosiče a přepravníky jsou samozřejmě homologované a důkladně testované.

Ale co by to bylo za rodinný vůz bez chytře řešených dětských sedaček? ŠKODA Originální příslušenství jich nabízí rovnou šest, v hmotnostní kategorii 0+ až 36 kg, přičemž dvě sedačky jsou vybaveny úchyty ISOFIX.

ŠKODA AUTO myslí na své zákazníky ve všech ohledech. Ať už to je komfort, bezpečí nebo jejich životní styl, vždy je připravené řešení ušité přímo na míru. Když jste zapálení do cyklistiky, určitě budete nadšeni z kolekce, kterou si ŠKODA AUTO připravila pro milovníky jízdy na kole. Už jste někdy slyšeli o výrobci automobilů, který nabízí jedenáct typů špičkových jízdních kol, včetně jednoho elektrického? Ani jste nemohli, protože nikdo není tak aktivním sponzorem cyklistiky jako právě ŠKODA AUTO. Ostatně, nejen o bohaté nabídce jízdních kol a originálního cyklistického příslušenství se přesvědčte sami na [eshop.skoda-auto.com](http://eshop.skoda-auto.com). ■



Zavazadlový prostor lze od interiéru oddělit pevnou mříží, která se osvědčí například při převozu zvířat.



Praktický kryt horní hrany zadního nárazníku. Připravena je také průhledná fólie.





# RELAX

CESTOVÁNÍ | ADRENALIN | SPORT



## 30 ROZHOVOR JIŘÍ JEŽEK

Handicapovaný cyklista Jiří Ježek se rozpovídal o svých pocitech, které prožíval při letošním startu v časovce na Tour de France.



## 36 OBHAJOBA TITULU

ŠKODA úspěšně bojuje rovněž v Asijsko-pacifickém rallyovém mistrovství. ŠKODA Fabia Super 2000 v letošním roce získala tituly v jezdcích i značkách.





Chris Froome během svého letošního vítězného tažení na Tour de France.



Vozy ŠKODA jsou tradičním doprovodem pro světové cyklistické závody.



Závodí se za každého počasí...

# Světová cyklistika

Giro d'Italia, Tour de France, Vuelta España či UCI mistrovství světa v silniční cyklistice. Tady všude jsou vidět nejen na startu, v cíli i v čele pelotonu vozy ŠKODA, které jsou připravené k dispozici pořadatelům.

ŠKODA AUTO podporuje hned několik závodů, které patří k tomu nejlepšímu, co se dá nejen v silniční cyklistice vidět. Které stojí za to neminout a případně se na něj zajet příští rok podívat? Nejdůležitější závody v cyklistice jsou Giro d'Italia, Tour de France, Vuelta España a také UCI mistrovství světa v silniční cyklistice, pořádané v letošním roce v italské Florencii.

## GIRO D'ITALIA

Giro d'Italia 2013 se počítala už jako 96. ročník slavného závodu. Startovalo se v Neapoli, cíl potom byl ve městě Brescia. Cyklisté absolvovali celkem 3405 km ve 21 etapách a vítězství si odnesl Ital Vincenzo Nibali, kterému se říká díky rychlé jízdě „Žralok silnic“, anebo jen „Žralok“. Giro d'Italia je druhý nejstarší, a říká se, že také nejtěžší etapový cyklistický závod na světě. Jezdí se už přes sto let, první ročník proběhl v roce 1909. Úplně prvním vítězem byl Luigi Ganna přezdívaný El Luisin či také Luisson. Profesí byl zedník a díky náročné fyzické práci měl svalnatou sportovní postavu, navíc musel do práce každý den dojíždět – jak jinak než na kole. První Giro se jelo na trase Milán – San Remo a na Luigioho se usmálo štěstí. Díky závodu vydělal tolik peněz, že si mohl postavit dům a oženit se.

Ze začátku přitom během závodu nešlo přímo o cyklistiku: Giro totiž vzniklo jako nástroj propagace pro sportovní noviny La Gazzetta dello Sporto. Giro se v Itálii – s přesahem do přilehlých zemí – koná každoročně od konce

května do začátku června (celkem přes dvacet dnů i s pauzou na oddych), výjimkou byla jen období obou světových válek. Trasa se pokaždé mění, skladba etap je ale podobná: objevují se v ní dvě časovky, horský úsek nebo hornatý terén. Vedoucí cyklista pak závodí v růžovém dresu, italsky se mu říká maglia rosa. Absolutní vítěz s nejkratším časem pak v cíli obdrží trofej: jde o měděnou spirálu, která se točí donekonečna a jsou na ní napsána jména všech předchozích vítězů Gira. Nejúspěšnější závodníky historie jsou Italové Alfredo Binda a Fausto Coppi, kteří spolu s Belgičanem Eddym Merckxem zajeli nejlepší čas celkem pětkrát.

## TOUR DE FRANCE

Francouzský tradiční červený závod je o pouhých šest let starší než jeho italský kolega z velké trojky, kterou doplňuje už jen španělská Vuelta. Poprvé si diváci u tratě mohli zamávat v roce 1903, letos je to tedy 110 let od založení Tour de France. Co do počtu závodů se však letos slavila rovná stovka, protože stejně jako v případě Gira, ani závod Tour de France neprobíhal přes obě světové války. Zatímco dámy v korzetech omdlávaly, do kopce i z kopce to první do Paříže stihl Maurice Garin, původním povoláním kominík. Vyhrál i následující ročník, pak se přišlo na to, že závodník podvádí, a trofeje musel odevzdat.

Na rozdíl od racionální výživy dnešních sportovců se o Garinovi říká, že například během jednoho 24hodinového nonstop závodu přežil (jízda probíhala v mrazivém únoru ►





a závodníci odpadávali jako mouchy) jen díky: mnoha litrům silného červeného vína, čaje a horké čokolády, mixu šampaňského a kávy, 45 kotletám, osmi vařeným vejčím, dvěma kilům rýže a ústřicím.

První ročník Tour de France se podobně jako Giro snažil zejména podporovat prodeje sportovního deníku. Jak vzpomínal na první vítězství Garin ve svých poznámkách? „Byl jsem hladový, měl jsem žízeň, chtělo se mi spát. Trpěl jsem! Mezi Lyonem a Marseille jsem plakal.“

Nebylo to nic jednoduchého, dostat se v prvních ročnících až na konec. Cyklisté se běžně strkali a shazovali z kola. Traduje se také mnoho povídek: Garin měl údajně jet kus cesty vlakem, další cyklisté vytahovali na kolegy na trati zbraň, někteří skončili otrávení fanoušky svých rivalů. Na základě mnoha stížností odebrala nakonec Francouzská cykli-

stická federace tituly třem nejúspěšnějším účastníkům, včetně Garina. Za co přesně se neví, neboť dokumentace případu zmizela spolu s ostatními písemnostmi Unie v roce 1940 při převozu na útěku před Němci. Ví se ale, že v roce 1904 dokonce skončil Garin na nějakou dobu ve vězení.

Od dob Garinova závodění uplynulo více než sto let. Současní vítězové nosí žlutý trikot, nejvíce ročníků vyhráli domácí jezdci z Francie, za nimi stojí Belgičané a Španělé. Poslední dva ročníky ale patří Britům: loňský siru Bradleymu Wigginsovi a letošní jubilejní osmadvacetiletému Chrisovi Froomovi.

Stejně jako v minulých letech, i letos se za nejlepší časy v Paříži rozdávaly trofeje z českého křišťálového skla. Za jejich podobou stojí designéři ŠKODA AUTO, která závod letos podporovala už desátým rokem. Každá trofej pro letošní rok byla šedesát centimetrů vyso-

ká a vážila čtyři kilogramy. Kromě trofejí z designérských dílen ŠKODA AUTO se na Tour de France podílela flotila 250 vozidel, včetně nových typů ŠKODA Octavia Combi a ŠKODA Superb. Červená ŠKODA Superb navíc jede na neexkluzivnějším místě: v čele peletonu.

#### VUELTA A ESPAÑA ČI LA VUELTA

Třetí z nejslavnějších závodů se každoročně jezdí – jak už název vypovídá – ve Španělsku. První ročník proběhl v roce 1935. Obvykle trvá tři týdny a trasa se každý rok mění. Kus trasy ale vždy vede přes Pyreneje a končí se ve španělském hlavním městě Madridu. Vedoucí závodník s nejlepším časem závodí v červeném dresu. Letošní ročník vyhrál nejstarší jezdec v historii (a to platí pro všechny tři hlavní závody) a zároveň první Američan: Chris Horner.

Úplně první historický ročník byl ve znamení velkého souboje mezi Belgičanem Gustaafem



Deloorem a domácím Marianem Cañardem, který nakonec dopadl ve prospěch Belgičana. Deloor vyhrál i v roce následujícím a dodnes si drží jedno nej: nejdelší zajetý vítězný čas 150:07:54. La Vuelta tehdy měla 22 etap a měřila 4407 km. Letošní ročník měl například 21 etap – sedmou Almendralejo – Mairena del Aljarafe se povedlo nejrychleji projet českému cyklistovi Zdeňkovi Štybarovi. Pěťadvacetiletý český závodník Leopold König (v současnosti závodí za německou stáj Team NetApp-Endura) pak skončil v celkovém pořadí na 9. místě, což byl nejlepší český výsledek v historii.

#### UCI MISTROVSTVÍ SVĚTA

K velké trojce závodu musíme ještě přiřadit jeden důležitý: mistrovství světa. Pořádá ho Mezinárodní cyklistická unie. Mistrovství probíhá v silniční i dráhové cyklistice, cyklokrosu, horských kolech a kolové. Vítěz celý rok může

pyšně jezdit v duhovém trikotu. První MS v cyklistice, tedy první závod, který by mohl nést toto označení, proběhl v roce 1893. Účastnily se ho státy: Velká Británie, Belgie, Kanada, Nizozemí, Francie, Německo a Itálie. Ještě dva roky jezdili i amatéři, v roce 1985 pak na trať vyrazili první profici. Vítězství v mistrovství pak jezdce nominuje na olympijské hry. Na první moderní olympiádu mohli diváci vyrazit v roce 1896 a hned byla jejich součástí také cyklistika. Mezi mnohými vítězi a vítěžkami, kteří za dlouhá léta titul obdrželi, zmiňme jednu aktuální. Letošnímu závodnímu v cyklotrialu v Jihoafrické republice kralovala mladá devatenáctiletá slovenská závodnice Tatiana Janičková. Teď se může pochlubit duhovým dresem a zlatou medailí, je také na úplném vrcholu žebříčku. Trialu se věnuje od devíti let, mezi závodnicemi UCI přešla už v patnácti letech, od té doby stačila posbírat tři medaile na MS.

Snad nejsledovanějším MS je to v silniční cyklistice. To letošní na konci září vyhrál Portugalce Rui Alberto da Costa. Šlo o extrémně obtížný závod, ve kterém nejlepší z Čechů – Zdeněk Štybar – skončil na 26. místě. Rui Alberto da Costa porazil svého španělského konkurenta v podstatě až skoro v cílové rovince, tam teprve přespurtoval Španěl Joaquima Rodríguez. Španělům tak nakonec připadla stříbrná a zlatá medaile.

„Bylo to peklo,“ napsal například o zážitcích českých cyklistů z ultra těžkého závodu zpravodajský server iDnes.cz. Zdeněk Štybar se držel mezi favority, až téměř do konce vyčerpávajícího závodu stále jel na medaili. O pozici přišel až během posledního výšlapu na Fiesole. Za zmínku určitě stojí výkon Jana Bárty, který se držel mezi nejlepšími jezdci až do 47. kilometru před cílem. Tam mu ale bohužel došly síly. ■



# Když hezky fouká do zad

O Jiřím Ježkovi se mluví jako o nejúspěšnějším handicapovaném cyklistovi historie. „Letošní sezona byla skvělá!“ říká s nadšením sportovec, kterému se před několika málo měsíci splnil sen: projel si v barvách týmu ŠKODA časovku Tour de France.

**„Třiačtyřicet minut a jedenáct vteřin“ ... co se vám vybaví, když vidíte tento čas?**

To byl jeden z nejkrásnějších momentů méj sportovní kariéry! To mohu říct o účasti v časovce Tour de France i teď s odstupem času. Bylo to nádherné, nezapomenutelné. Chci i touto cestou poděkovat společnosti ŠKODA AUTO a všem, kteří mi pomohli, za tuhle fantastickou chvíli!

**Před opatstvím Mont-Saint-Michel jste se prý začal usmívat. Vzpomínáte si, na co jste přítom myslel?**

Jo, usmíval jsem se, to je pravda. Jel jsem naplno, ale stejně se mi na tváři objevil úsměv.

Plně jsem si uvědomil, kde jsem, co mohu zažívat, a jaký to má ve světě ohlas. Byl jsem první handicapovaný cyklista, který dostal takovou příležitost. Čekal jsem, že to bude „velké“, ale ta atmosféra, ti úžasní diváci po trati, to přijetí, kterého se mi dostalo. Prostě nádhera!

**Nakonec se ukázalo, že jste uspěl v konkurenci nejlepších cyklistů světa. Porazil jste hned několik jezdců z pelotonu. Je to dobrý pocit?**

O to nešlo. Spoustu let závodím se „zdravými“, mnoho ze závodníků jedoucích na Tour de France znám z předchozích společných startů. A také vím, jak přes svůj handicap dokážu jet

rychle. Ale věřte, že mým cílem nebylo porazit někoho z oficiálních závodníků. Jel jsem do Francie, abych si vychutnal tu jedinečnou možnost, a abych zanechal co nejlepší dojem. A to se mi snad podařilo – díky všem lidem z mého týmu.

**Je nějaký další sen, který byste si rád ze seznamu nesplněných přání odškrtnl?**

Vyhrál jsem šest zlatých na paralympijských hrách, jsem šestinásobným mistrem světa, vyhrál jsem všechny tři dosavadní seriály světového poháru, měl jsem možnost startovat na Tour de France... Můžu mít tu drzost, ještě vůbec něco chtít?

**Píše se o vás jako o nejúspěšnějším handicapovaném cyklistovi historie. Byla to třeba tak trochu vaše vysněná meta?**

Nevím, nikdy jsem takhle neuvažoval. Chtěl jsem být co nejlepší, ale že to dojde až tak daleko, o tom jsem si nikdy netroufal ani snít. Samozřejmě, že za to vděčím hlavně všem těm úžasným lidem, kteří mi pomáhali a pomáhají.

**Na čem jste začínal jako malý kluk? Byla to s kolem láska na první pohled? Vyrázil jste už coby předškolák třeba na normálním „dospěláckém“ kole?**

Pamatuji si na malé oranžové kolo, ke kterému jsem měl samozřejmě postranní kolečka. A jako asi každý jsem se jich chtěl co nejdříve zbavit. Poprvé se mi to povedlo u nás v pražských Dejvicích. Máma pracovala jako správkyně dejvické sokolovny, takže jsem mohl zkusit jezdit přes zimu na parketách a hned další jaro jsem už vyjel jako frajer.

**Vzpomínáte, jaká byla nejkrásnější krajina, kterou jste kdy projel na kole?**

Každá krajina je krásná, když vás kolo baví, když je hezky a fouká do zad. Cyklistika je úžasná právě v tom, že na kole můžu vnímat každou zemi, každý kraj. Díky sportu jsem procestoval celý svět a mohu říci, že každá země jinak voní, zní tam jiná hudba, lidé různým způsobem řídí auta. A samozřejmě, každá krajina má své kouzlo. Líbí se mi jak třeba holandské roviny s pasoucími se ovci a s větrnými mlýny, tak pravá kanadská divočina, rakouské Alpy, francouzské vinice a zámky na Loiře, australské pláže na Gold Coast. Nebo ten nejideálnější cyklistický ostrov – Mallorca. Ovšem

stejně nakonec vždycky uznám, že nejkrásnější je u nás.

**Jsou nějaké cyklistické trasy, které byste rád doporučil? Jak v České republice, tak třeba v zahraničí?**

Opravdu mi věřte, že všude je hezky, všude si cyklistiku člověk může užít. Jen je potřeba znát klidnější silnice, nebo cyklostezky. Bydlím v Praze, takže nejčastěji vyrazím na Karlštejnsko, Křivoklátsko, nebo do rovin okolo Mělníka. Ale fajn je to i třeba na Moravě ve vinařských oblastech, v Beskydech, na Vysočině. A tím výčet zdaleka nekončí.

**Dá se vůbec trénovat na cyklostezkách? Jaké největší chyby my amatéři při jízdě děláme? Je nějaké chování, které vás třeba štve, nebo vám přijde bezohledné?**

Tak zaprvé, na cyklostezkách se NETRÉNUJE! To je to nejhorší, co vidím, když po nějaké cyklostezce jedu. Když vidím, s prominutím, magora, který s maximálním vypětím dupe do pedálů mezi bruslaři, pejskaři a maminkami s kočárky, jímá mě hrůza a nejradši bych dotyčného poslal k zemi. Dřív, než sestřelí někoho jiného. Když chce někdo trénovat, ať si najde klidnou silnici a tam ať se vyřadí do stoty.

**Dodržujete nějakou speciální dietu, když se chystáte na závod? Na svém webu píšete, že nejraději máte buchty a koláče od manželky. Na ně se vám dobře závodí?**

Každý profesionální sportovec musí vědět, co si může dovolit. Samozřejmě že musím dbát na životosprávu a kdybych popisoval svůj systém stravování a pitný režim, tak to zabere



**JIŘÍ JEŽEK** (NAROZEN 1974)

Profesionální český handicapovaný cyklista. Závodí zejména v silničních a dráhových závodech. Je nejúspěšnějším paralympijským cyklistou historie: získal mimo jiné několik zlatých medailí z paralympijských her, například z Londýna v roce 2012 nebo z Pekingu z roku 2008. S manželkou Soňou bydlí v Praze. Když zrovna nesedí na kole, zajímá se o film, hudbu, literaturu, golf nebo ekonomiku. O nohu pod kolenem přišel v roce 1985 při autonehodě. Více informací o Jiřím Ježkoví najdete na adrese [www.jirijezeck.cz](http://www.jirijezeck.cz).

několik stránek. Ale věřte, že jsou dny, kdy si vychutnám i ty buchty. Nejsem stroj, takže nějaké pivo, víno, nebo třeba manželčiny buchty si odpírat nehodlám.

**Co plánujete na letošní podzim a zimu?**

Letošní sezona byla skvělá! Dlouhá, náročná, ale skvělá. Získal jsem potřetí v řadě celkové vítězství v seriálu světového poháru a dvě stříbrné medaile z mistrovství světa. Navíc ten nádherný bonus v podobě zážitku z Tour de France... Cyklistika mě neuvěřitelně baví! Takže pár dní si odpočinu a pak hned co nejdřív začnu trénovat na další sezonu. Už teď se na ni těším. ■



Jiří Ježek používá ke svým cestám vůz ŠKODA Octavia Combi, který s rezervou převeze i jeho závodní vybavení.

# Každá kapka se počítá

Při „chlapských“ rozhovorech mezi kamarády občas zaslechnete tak nehorázný nesmysl, že nemáte ani sílu se dotyčnému vysmát do očí. Prostě jen nevěřičně kroutíte hlavou. Ale pozor, až vám někdo někdy bude tvrdit, že se svojí Fabií 1.2 HTP jezdí za 2,6 l/100 km, věřte mu. Jde to! Letošní Economy Run to potvrdil.

Závody ve spotřebě nejsou zrovna masově rozšířenou zábavou. V televizi se o nich na rozdíl od jiných automobilových soutěží nevyvíjí, v časopisech se tu a tam dočtete, jak testovací jezdec té či oné automobilky ujel s právě představovaným modelem stovky, někdy i tisíce kilometrů na jednu nádrž.

Avšak pozor, Economy Run je při dnešní ceně pohonných hmot stále oblíbenější kratochvílí mnoha běžných řidičů po celém světě. Někteří tak činí, protože je k tomu nutí okolnosti, jiní vynárají úspornou jízdu jednoduše proto, že je to baví. Radost jim dělá neustále se zvyšující hodnota dojezdu na jednu nádrž a pochopitelně také ušetřené peníze.

Člověk moderního typu je povaha soutěživá, však to sami znáte. Takřka nic neudělá větší radost, než když jste v něčem dobří, nebo lépe řečeno: lepší než

ostatní. Není tedy divu, že i vyznavači úsporné jízdy pořádají svá vlastní klání, kde se nezápolí o desetiny vteřiny, nýbrž desetiny litru. A jedním takovým podnikem, pořádaným na území České republiky, je soutěž ŠKODA Economy Run.

## HON NA CO<sub>2</sub>

Tohoto závodu se mohou zúčastnit pouze majitelé vozů ŠKODA. Letos se jich na startu sešla celá paleta sahající od krásně udržovaného modelu Favorit, přes typy Felicia, Fabia, Octavia všech generací až po malé Citigo v obou motorizacích. Trasa, po které se jelo, začínala v Servisním tréninkovém centru ŠKODA AUTO v Kosmonosech a vedla přes výrobní závod mladoboleslavské automobilky v Kvasínách, kde byl také etapový cíl, zpět do Servisního tréninkového centra. ►



Dotankování před startem je nedílnou součástí každé soutěže typu Economy Run.





Vítězové a jejich ŠKODA Fabia 1,2 HTP, s níž dosáhli průměrné spotřeby 2,6 l/100 km.



Start soutěže probíhal před školícím a servisním centrem společnosti ŠKODA AUTO, která byla jejím hlavním partnerem.



Plombování motorového prostoru zabraňující úpravám je jednou z podmínek soutěže.



Na 65 startujících posádek, včetně té naší, čekalo 309 nevyzpytatelných a náročných kilometrů. Já osobně nejsem přeborníkem v úsporné jízdě a nikdy jsem se takového závodu neúčastnil, ale když jsem usedl do modelu Citigo s litrovým tříválcem o výkonu 55 kW, který vykazuje kombinovanou spotřebu 4,7 l/100 km, okamžitě jsem upravil svůj obvyklý jízdny styl. Chtěl jsem zkrátka změřit své síly se všemi účastníky, kteří se před začátkem závodu tvářili stejně odhodlaně a soustředěně, jako zápasníci v ringu. Všichni do soutěže nastupovali s obrovským nasazením.

Economy Run 2013 se hodnotil celkem v pěti třídách, které se lišily zdvihovým objemem a typem paliva. Vedle naší novinářské kategorie „Media“ byly opět vypsané také kategorie „Historic“ nebo „Handy“. Výsledky určuje množství emisí CO<sub>2</sub>, které se vypočítává z dosažené spotřeby automobilu. Kromě toho se hodnotí i průměrná rychlost a rozdíl mezi skutečnou a normovanou spotřebou. Dokončí-li některé posádky závod se stejnou spotřebou a shodnou hodnotou emisí CO<sub>2</sub>, rozhoduje vyšší průměrná rychlost, resp. větší zdvihový objem motoru.

## NA TRATI

Před startem jsme jako ostatní přifoukli pneumatiky a čekali, až na nás přijde řada. V hlavě jsem měl přesně seřazené všechny poučky o jízdě na spotřebu, co znám, a byl si celkem jistý v kramflecích. Ještě jsme povypínali vše, co se dalo, a vydali jsme se trať. Při jízdě na co nejmenší spotřebu musíte dodržovat několik základních pravidel. Nesmírně důležité je, kromě dobře nafouknutých pneumatik, včasné řadit (k tomu nám naštěstí pomáhal standardně dodávaný indikátor optimálního přeřazení), správně využívat setrvačnosti vozu, jezdit kon-

stantní rychlostí a hlavně to nejdůležitější: předvídat. Faktor předvídání je obzvláště důležitý, protože právě zde se dá ušetřit nejvíce. Například při příjíždění k semaforu, během předjíždění cyklisty nebo pomalých vozidel, na frekventované silnici a podobně.

Co jsme však s navigátorem nepředvídali, byla navigační chyba hned na první odbočce. Jen si to považte, na úplně první odbočce, kdy všichni ostatní účastníci vidí, že jedete špatně. Jsem rád, že k nám jejich smích nedolehl. Chybu v navigaci jsme odhalili záhy, ovšem i tak jsme

najeli nejméně o deset kilometrů více. A ty nám samozřejmě nikdo odečítat nehodlal, v cíli se totiž započítává daná vzdálenost na trasu a ne počet reálně najetých kilometrů. Naštěstí jsme v tom nebyli sami.

Náš závodní stroj byl vybaven pětistupňovou přímo řazenou převodovkou, tudíž šance na slušné umístění pořad existovala, jen jsem do toho jako řidič musel dát vše. ŠKODA Citigo je natolik dobře zpřevodovaná, že jsem prakticky neřadil. Pátý rychlostní stupeň má dostatečně dlouhý převodový poměr na pohodlné a tiché dálniční cestování, nicméně ani rychlost 50 km/h ho nedonutí k protestům. Díky této nesporné výhodě jsme se s plynulostí samočinné převodovky blížili ke Kvasinám, kde nás čekal oběd.

### STÍHACÍ JÍZDA

Jenže Economy Run není jen o co možná nejplynulejší a nejekonomičtější jízdě, ale také o časovém limitu. Takže přibližně osmdesát kilometrů před cílem bylo jasné, že nestíháme. Pravá noha šla tedy nedobrovolně na podlahu a ambice na přední příčce se zmenšily na pouhé dojetí v časovém limitu.

Zpět do Kosmonos naše zelená ŠKODA Citigo přijela asi 14 sekund před jeho vypršením. Jak by řekl Rosenheim z Obecné školy – bylo to „vo fous“.



Následné dotankování ukázalo, že i přes naše „kufrování“ v úvodu a následné nahánění času v druhé polovině závodu jsme jeli se spotřebou 3,6 l/100 km. Fantazie, naděje na skvělé umístění žila, vidina toho, jak přebíráme jednu z cen pro vítěze, rozjasňovala naše mysl. Optimismus vydržel pouze do chvíle, než digitální tabule ukázala, že námi dosažená průměrná spotřeba patří pouze do lepšího průměru a stačí na průběžné 13. místo.

Neumíte si představit naše výrazy, když jsme na prvním místě spatřili ještě o dva deciletry větší zážehový tříválec ve voze ŠKODA Fabia, jehož průměrná spotřeba měla hodnotu 2,6 l/100 km! Jak to dokázal, doteď nevíme, v tom musí být nějaká kouzla nebo minimálně dokonalá znalost svého vozu a možná i tratě...

32. ročník ŠKODA Economy Run byla zábava a skvělá zkušenost. Nyní se vydávám trénovat na příští sezonu, vždyť snaha o nízkou spotřebu je neobyčejným dobrodružstvím. ■



Zaplombovaná víčka nádrže zabraňují doplňování paliva během soutěže.

SHERLOG® R PLUS

SHERLOG®  
Security

# Vaše auto zůstane vaše

aktivní rádiový vyhledávací systém  
ukradených vozidel

- ✓ **98% ÚSPĚŠNOST  
NALEZENÍ VOZIDLA**
- ✓ **VOZIDLO VRÁTÍME OBVYKLE  
DO 2 HODIN**

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

**AKČNÍ  
CENOVÁ NABÍDKA  
DO 31. 12. 2013**





# ŠKODA má další tituly!

Vedle světových a evropských šampionátů se jezdí ještě jeden zajímavý rallyový šampionát, ve kterém ŠKODA v letošní sezoně vybojovala tituly v jezdcích i značkách.



**A**sijsko-pacifické rallyové mistrovství se jezdí od roku 1988 a jestliže v minulosti hrály prim především produkční vozy skupiny N, v posledních letech vládu přebírají auta specifikace S2000. A není proto divu, že ŠKODA Fabia Super 2000 udává krok...

ŠKODA se do bojů o korunu v asijsko-pacifickém šampionátu výrazněji zapojila v loň-

ském roce při poslední soutěži sezony, kdy podpořila indicko-australský tým MRF závodící s Fabiemi Super 2000, jehož barvy hájil rychlý a všestranný Gaurav Gill, ale především bývalý účastník šampionátu WRC, zkušený Chris Atkinson. Tým MRF loni závodil s podporou indického zastoupení značky ŠKODA a největším soupeřem mladoboleslavských

Fabií S2000 byly tovární Prototy Satria Neo Super 2000, pilotované dalšími piloty se zkušenostmi z mistrovství světa, Alisterem McRaeem a Per-Gunnarrem Anderssonem.

ŠKODA díky týmu MRF do své premiérové sezony v asijsko-pacifickém šampionátu vstoupila ve velkém stylu, Chris Atkinson vyhrál úvodní Rally of Whangarei, na následující ▶

## ASIAN-PACIFIC RALLY CHAMPIONSHIP

Na přelomu 80. a 90. let se asijsko-pacifický šampionát těšil velké oblibě týmů účastníků se mistrovství světa a mezi šampiony bychom našli například i Carlose Sainze (1990). Japonské automobilky Mazda, Toyota, Mitsubishi a Subaru nasazovaly tovární týmy a na listině vítězů jednotlivých soutěží z této doby jsou jména jako Juha Kankkunen, Didier Auriol, Colin McRae, Tommi Mäkinen, Richard Burns a Ari Vatanen. Na konci 90. let se ale začaly tovární týmy z mistrovství stahovat, nebo nasazovaly vozy s lokálními posádkami. Po roce 2000 se v asijsko-pacifickém šampionátu objevovaly jen vozy skupiny N a všichni účastníci byli soukromníky. Boom vozů specifikace S2000 ke konci minulého desetiletí ale do regionálního mistrovství opět přilákal automobilky s továrními týmy a vozy skupiny N a vozy s atmosférickými motory o objemu dva litry spolu přímo bojují o body. V současnosti šampionát obsahuje soutěže na Novém Zélandu, v Nové Kaledonii, Austrálii, Malajsií, Japonsku, Číně a Thajsku. V minulosti do něho spadaly i soutěže v Indii a Indonésii.

Rally Nové Kaledonie si ŠKODA dokonce připsala double – zvítězil Ind Gaurav Gill a Chris Atkinson skončil druhý. A když Atkinson vyhrál i třetí podnik sezony, stal se rázem největším kandidátem na titul. Alister McRae s Protonem sice ještě kontroval dvojici prvenství ve druhé polovině sezony, ale Australanovi už stačila dvě druhá místa na získání titulu!

V letošní sezoně už jel tým MRF s plnou podporou ŠKODA Motorsportu a také letos měl velice dobře rozjeté. Po prvních čtyřech soutěžích patřila pilotům Fabii S2000 první dvě místa v průběžném pořadí. Gaurav Gill klasifikaci jezdců vedl, když se mu podařilo vybojovat vítězství v Rally Nové Kaledonie,

Esapekka Lappi vyhrál hned dvě soutěže (Rally of Whangarei a Rally of Queensland), ale také dvě soutěže nedokončil. A když Gill vyhrál i japonskou Rally Hokkaido, chyběl k titulu jen krůček. Ten pak učinil první den při Čínské rally, stačilo jen první etapu dokončit, jelikož Michael Young, který jediný mohl pilota značky ŠKODA ohrozit, v soutěži nestartoval. To se Gillovi podařilo a oslavy mohly naplno propuknout. Úspěšný rok ŠKODA završila také titulem ve značkách.

Výsledky Fabii S2000 v náročných soutěžích asijsko-pacifického regionu jsou skvělou vizitkou a prezentací značky na velkých zajímavých trzích, především pak v Číně a Austrálii. ■

## GAURAV GILL \*2. PROSINCE 1981

Gaurav Gill začal svou závodnickou kariéru jako hodně mladý a původně na dvou kolech. Velkou oporou mu v jeho prvních závodnických krůčcích byl jeho strýc Dicky Gill, on stál i za jeho přechodem na čtyři kola. Gaurav projevuje velký talent a schopnost se adaptovat na jakýkoli závodní stroj. Začal vyhrávat automobilové soutěže na národní úrovni, byl několikrát motokárovým šampionem a dokonce vyhrával i na okruzích, kde jezdil série Formula Maruti a Formula Chevrolet Rolon. Když mu v roce 2000 bylo 18 let, vyhrál Indickou rally, a stal se tak nejmladším vítězem automobilové soutěže v Indii. Objevil se i v několika soutěžích mistrovství světa, v roce 2009 si v Portugalské rally dokonce připsal mistrovské body a stal se prvním Indem, kterému se ve WRC podařilo bodovat. V letošní sezoně Gaurav Gill jel s plnou tovární podporou mladoboleslavské automobilky a získal titul, který je jeho největším úspěchem!



## Kalendář 2013

18.–19. května	International Rally of Whangarei
14.–16. června	Rally de Nouvelle-Calédonie
13.–14. července	International Rally of Queensland
24.–25. srpna	Malaysian Rally
28.–29. září	Rally Hokkaido
2.–3. listopadu	China Rally



Tovární tým ŠKODA-MRF po vítězství v Čínské rally v roce 2013.



Gaurav Gill se svým vozem ŠKODA Fabia Super 2000 na cestě k jezdeckému titulu.



**CONSTRUCT**

VÍCE NEŽ MECHANICKÉ ZABEZPEČENÍ VOZIDEL

# CONSTRUCT VARIO



Revoluční řešení v zabezpečení vozidel proti krádeži.  
Systém blokuje řadící páku v kombinaci se zámek kapoty.

**Zabezpečte si kvalitně váš vůz.**

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

# Historické škodovky oslnily Evropu

Tým ŠKODA Classic má za sebou velmi náročnou a úspěšnou veteránskou sezonu, jejímž vrcholem byl nejen věhlasný Festival rychlosti v Goodwoodu, ale i renomované jízdy historických vozů Silvretta Classic či Hamburg-Berlin-Klassik.









Veteránské klenoty mladoboleslavské automobilky se letos zúčastnily celkem deseti významných akcí a během nich najely více než 11 000 kilometrů. Za jejich volanty se objevili i známí čeští novináři, kteří nám nyní přiblíží atmosféru čtyř veteránských rally.

## SILVRETTA CLASSIC

Voni jako všechny staré škodovky. Navíc má parádní patinu a šrámy ostřílené cestovatelky, však projela Ameriku od Panamy po Aljašku. Zdatná harcovnice v bojových barvách je teď ozdobou veteránských závodů. Na jednom z nejslavnějších v Evropě, při kterém automo-

biloví dědečci brázdí alpská stoupání, dělala velkou parádu. ŠKODA 1000 MB Rally vyrazila ze škodovského muzea do rakouského údolí Montafon společně s vzácnou červenou „plackou“ ŠKODA 1100 OHC.

Silvretta, to je závod gentlemanů, jde tu o čas, ale ne ten nejrychlejší. Letos se slavný závod jel po šestnácté. Rozhoduje přesnost, trpělivost a souhra. Zvykat si na sebe a sehrát se šlo hladce posádce tvořené zástupcem Škodovky Vítězslavem Kodymem a redaktorem iDNES.cz a MF DNES Františkem Dvořákem. A protože se za volantem a itinerářem střídali, osahávali si i řízení skoro padesátileté babičky oba. Šlo jim to dobře, se čtyřladvacá-

tým místem ve své kategorii a 97. celkově byli spokojeni. V jedné etapě byli dokonce devátí celkově.

Posádka placky tvořená technikem ŠKODY Jozefem Bartoňem za volantem a novinářem Nikitou Gudkovem s itinerářem a stopkami byla ještě lepší. Jedno z nejvzácnějších aut startovního pole, které je dokonce národní technickou památkou, dojelo po víc než 660 kilometrech na 75. místě.

Když v emběčku probudíte soutěživého ducha, šplhá do kopců s překvapivým elánem a vervou. Původní motor nahradili mechanici z muzea silnějším s výkonem devadesát koní a přidali pětistupňovou převodovku. Stačil půlden „rozdýchávacího“ aklimatizačního tréninku v alpských stoupáních a tisícovka jela s nebyvalým elánem. Však ji pak bylo „o život“ zkrotit. V klesáních totiž malé kotouče brzd vadly hodně rychle. Škodováci jsou dnes světovou špičkou v ladění brzd a jejich chlazení, důraz na péči o ně začal u favorita. To je ale prosím pravnuk tisícovky.

A tak bylo třeba vzpomenout na správné řidičské návyky. Podřazovat, brzdit motorem, myslet dopředu a být opatrný. Jenže copak to jde, když vás pět kilometrů před cílem, do kterého jedete tak akorát na čas, brzdí loudavý dodávkař? To pak i opatrný klička začne zkoušet, jak v těch klikaticích předjíždět.

ŠKODA 1000 MB se vodí zlehka. V ostrých zatáčkách, které nejsou moc do kopce, dokážete držet krok s mnohem silnějšími a modernějšími auty. Zadní pohon a motor vzadu řidiči ve vykržování oblouků pomohou, jen se nebát.

Hydraulicky ovládaná spojka vyžaduje po 150 kilometrech na plný plyn a po častém řazení jemnější zacházení, jak se ostatně vůči automobilové babičce sluší.

Je to souboj o centimetry a setiny sekundy. Musíte přesně dodržet časy průjezdu jednotlivými

## KLENOTY Z MLADÉ BOLESLAVI NA VETERÁNSKÝCH RALLY



### ŠKODA 1100 OHC

Škodovská „placka“ 1100 OHC. Unikát, který vznikl ve čtyřech exemplářích, závodil v padesátých a šedesátých letech. Do dnešních dob přežily ze čtyř kusů jen dva roadstery s laminátovou karosérií na trubkovém rámu, obě hliníková kupé byla zničena při nehodách. Jeden spider „opečkovává“ ve svých sbírkách ŠKODA muzeum, druhý britské zastoupení značky. O pohon pouze 550 kilogramového, dvoumístného, 388 centimetrů dlouhého stroje se stará vodou chlazený řadový čtyřválec o objemu 1089 cm<sup>3</sup>, osazený dvěma karburátory Weber. Motor, se kterým červená placka uhání téměř 200 km/h, vychází původně z vozu ŠKODA 440 (Spartak), je ale výrazně přepracovaný.



### Laurin&Klement 300

Zástupcem raných dvacátých let je dvoumístný sportovní vůz Laurin&Klement 300. Pod dlouhou kapotou žluté lakovaného vozu z roku 1923 se ukrývá čtyřválcový motor o objemu 4,7 litru a výkonu padesát koňských sil.



vými úseky, na které je etapa každého dne rozdělena. Potřeba jsou aspoň dvojce stopky a strategická porada večer před každou etapou. V každém úseku je daný rychlostní průměr, který máte dodržet, a do toho ještě speciální úkoly. Třeba couvání na přesný čas, nebo průjezd několika do sebe vloženými úseky různými rychlostmi. To pak visí navigátor se stopkami z okna a hledá předek auta, aby spustil stopky a odměřil přesně osmnáct sekund, za které je třeba projet bez zastavení stopadesátimetrový úsek.

Vychází to na třicetikilometrovou rychlost, jenže držte ji s autem, kterému se ručka tachometru třese a řidič nechce trápit po závod-

ním dni unavenou spojkou šnečím tempem. Navíc musíte myslet na to, že tisícovka má ještě vpředu tu fešáckou rallystickou rampu s přidavnými světly, takže fotobuňkou projíždí o třicet centimetrů dřív.

Ale o vítězství tu nejde, i když jsou ve hře unikátní hodinky a uznalý potlesk publika. Gentlemani závodí pro čest, natáhnou kožené řidičské rukavice, pochválí soupeři auto – naše babička třeba okouzllila tovární tým Toyoty – a vyrazí za neopakovatelnými scenériemi Silvretty.

Za tři dny najedou automobiloví dědečci v ráži v běžném provozu přes 660 kilometrů. To alpské údolí na hranicích se Švýcarskem

a Lichtenštejnskem je pro ně neopakovatelnou kulisou, doplněnou o skvělé diváky. Měl by tam aspoň jednou vyrazit každý opravdový milovník aut. Startovní pole je vybrané, většinu zájemců musí pořadatelé Silvretty odmítat, dvojice škodovek byla tedy v té nejlepší společnosti.

Se závodním polem jede křížem krážem alpským masivem ještě hejno dalších veteránů, sportáků, youngtimerů, karavanů, motorkářů... Být součástí toho procesí je oslava automobilismu. A jedna z nejstarších značek světa na ní nesmí chybět.

*František Dvořák  
redaktor iDNES.cz a MF DNES*



#### ŠKODA 1101 Roadster

Poválečnou éru značky reprezentuje otevřený vůz ŠKODA 1101 Roadster, známější pod jménem Tudor. Vůz z roku 1948 pohání čtyřválcový motor o objemu 1089 cm<sup>3</sup>. V letech 1946 až 1952 vyrobila ŠKODA více než 80 000 Tudorů.



#### ŠKODA Felicia

Rané „Swinging Sixties“ reprezentuje kabriolet ŠKODA Felicia z roku 1961, jehož vzniklo zhruba 15 000 kusů, a to se skládací i pevnou střechou. Maximální rychlost kabrioletu, vážícího 930 kg, činí 130 km/h. Vůz pohání čtyřválec o výkonu 50 k a objemu 1,1 l.



#### ŠKODA 1000 MB Rally

Nejsportovnějším členem škodovacké pětice je ŠKODA 1000 MB Rally z roku 1968. Tento vůz se již účastnil různých dálkových jízd, například Rally Londýn-Mexiko v roce 1995. Čtyřválec byl speciálně upraven a podává výkon 90 k ze zdvihového objemu 1,3 l.

## SCHLOSS BENSBERG CLASSICS

Pouhých pět ročníků stačilo k tomu, aby se veteránská rally a soutěž elegance Schloss Bensberg Classics stala jednou z nejužnavnějších. Tým ŠKODA Classic byl u toho a někdejší ŠKODA 1100 OHC přitahovala pohledy snad všech účastníků.

Jak vůbec může být auto z roku 1958 tak rychlé? A ten zvuk je prostě paráda. Při každém přeházení mi výfuk zabručí do pravého ucha. Vždyť je jeho koncovka přímo pod zadnicí spolujezdce. Tak rád bych zažil pořádné svezení s někdejším okruhovým speciálem na závodní trati. Přes devadesát koní výkonu dokázalo ručně stavěný unikát o hmotnosti jen 550 kg rozehýbat až na neuvěřitelných 200 km/h. Ještě dnes prý dokáže pelášit podobnými rychlostmi. Ale kdo by trápil muzejní exponát, když na světě existuje jen ve dvou exemplářích.

O rychlost na veteránských akcích vůbec nejde. A právě jsme na jedné z nejkrásnějších v celé Evropě, Schloss Bensberg Classics, startuje i končí na zámku Bensberg nedaleko německého Kolína nad Rýnem. Tým ŠKODY tady



Jednoduchá přístrojová deska vozu ŠKODA 1100 OHC, ukrývající se pod nízkým čelním štítkem, nezapře závodní automobil. Věvodí jí klasický bíle podbarvený „škodoväcký“ rychloměr. Tříramenný volant lze, podobně jako u současných vozů formule 1, jednoduše sejmout.

není žádným nováčkem, dokonce se účastní od začátku a daří se mu. Nezkazím to letos v roli navigátora?

„Jen si užijte auto i trat,“ snaží se mě před startem uklidnit šéf komunikace ŠKODA AUTO Peik von Bestenbostel. Jenže zatímco on už na této soutěži sbíral úspěchy, já se teprve

„A škodověnka si jen bručí. Chvillemi tak hlasitě, až na sebe musíme křičet. Ale i to patří k atmosféře.“



snažím chápat ovládání stopek s trojitým ciferníkem a itinerář.

Konkurence je veliká. Za tým ŠKODA Classic vyrazil zkušený matador veteránských rally a sedminásobný vítěz sportovních soutěží Matthias Kahle s vozem 130 RS. S Porsche 356 zase jede legendární jezdec Jacky Ickx. A za volant jedničkového Golfu GTI usedl další zkušený závodník: Hans-Joachim Stuck, přezdívaný pro famózní dovednosti na mokřem okruhu Rainmaster. Doufáme, že dnes nám je nebude dokazovat – vždyť auto nemá střechu, a dokonce ani pořádné čelní okno. S obavami tak pozorujeme déšť před startem a servisní nám do vozů balí nepromokavé overaly.

Už je tady start. Vyrážíme z rampy a hned v první zatáčce přichází měřený úsek. Tohle zvládneme. Po pár odbočkách zbývá čas na kochání se krajinou. Trať Schloss Bensberg Classics láká na dechberoucí zatáčky v lukách, převýšení a malebné německé vesničky. Prostě paráda. A škodověnka si jen bručí. Chvillemi tedy tak hlasitě, až na sebe musíme s řidičem křičet. Ale i to patří k atmosféře.

Zakrátko přicházejí další zkoušky: měřený úsek od praporek k praporek máme zdotat za osm vteřin. Ani víc, ani míň. Důležité je i to, jestli start a cíl oznamuje kabel spínaný přejetí kol, nebo optická závora. Roli hrají milimetry – takže i rozdíl mezi stykovou plochou předních pneumatik a nejčelnější partii vozu.

Jenže pak to přichází! Těsně na konci měřeného úseku zbývají sotva centimetry k proutnutí cílové čáry a motor zčistajasna utichá. Pastorek na startéru nechce zaskočit, nezbyvá než roztlačení na zpátečku z kopce. To se nám nepovede a hned nabíráme dvakrát po pěti stech trestných bodů.

Ztrátu se nám nedaří dohnat až do konce soutěže a končíme na šestapadesátém místě z dvaadvadesáti. Zkušenost z českých soutěží jako by nebyla. V Německu rozhodovaly milimetry a sekundy. Ve čtyřech etapách jsme nasbírali 2518 trestných bodů. Vítěz Christian Kramer s „Rackem“ Mercedes-Benz 300 SL C jich měl jen 341.

Lehké zklamání v týmu je znát – škodováci jsou zvyklí na lepší výsledky. Jenže já jsem si svůj sen splnil. Jízdu jsem si užil a mohl jsem absolvovat bezmála dvě stovky soutěžních kilometrů v kabině jedinečného unikátu ŠKODA 1100 OHC. Našel jsem svůj nejoblíbenější exponát v muzeu ŠKODA AUTO. A pokud to bude možné, sem tam ho půjdu pohlídat.

*Petr Slováček*

*redaktor Světa motorů*



Laurin&Klement 300 skýtal při rally Sachsen Classic opravdu velkolepou podívanou a patřil mezi nejzajímavější vozy startovního pole.

## SACHSEN CLASSIC

Zážitky z jízdy s vozem ŠKODA Tudor byly úžasné. A to nejen proto, že jsem jel historickou rally poprvé. Atmosféra je naprosto nezaměnitelná, zvláště v Sasku, kde je dlouhá tradice výroby aut a lidé mají i k těm starším vřelý vztah. Vůbec jsem nečekal, že budou sedět podél trasy a leckdy hurónsky zdravit každý veterán. Perfektní práci odvedli také organizátoři, německý auto motor und sport připravil nejen atraktivní program, ale udělal soutěž i patřičně náročnou, rozhodně se nejelo jen pro parádu.

Denně se na etapách najezdily stovky kilometrů, v měřených úsecích jsme zase museli jet co nejpřesněji, trestný bod dostanete už za odchytku 0,01 s! Realita takové rally pak vypadá následovně: stres na startu měřeného úseku, hlasité odpočítávání do konce, někdy dost divoká práce s plynem a spojkou a pak více méně shodou okolností časomíra ukáže odchytku 0,17 s, taková dvě řekněme mrknutí okem. Dřív, než se zaradujete, vám oznámí, že jste v téhle měřené části trasy skončili na hezkém patnáctém místě...

O to nadšenější jsme spolu s vítězslavem Kodymem ze ŠKODA AUTO byli, když jsme po

třídenní rally dojeli na pro nás zcela nepředstavitelném 23. místě. V poli čítajícím přes 180 vozů, z nichž valná většina byla tu mladších, tu výkonnějších (a za volantem leckdy jistě nebyl takový zelenáč jako já), chutnal tento výsledek skoro jako výhra – zvláště když se nám podařilo v jednom z měřených výsledků být první. Pravda, byl to ten z jednodušších, ale projeli jsme jej s odchytkou 0,00 s. O tom, jak byla soutěž vyrovnaná, svědčí i fakt, že stejného výsledku dosáhly další tři posádky.

Upřímně řečeno, ono o ty sekundy, desetinky a setinky vlastně ani tolik nejde. Hlavní je radost z účasti v takovém závodě a zážitek



Historické vozy ŠKODA se v plné parádě předvedly i na známém závodním okruhu Sachsenring.

z jízdy s unikátním pamětníkem. „Náš“ Tudor jel spolehlivě, lehce se ovládal a určitě i jemu a statečnému 1,1litrovému, byť jen 32koňovému motůrku vděčíme za to, že jsme si Sachsen Classic užili. A že jsme nakonec porazili i řadu mladších a mnohonásobně svižnějších aut.

Protože jakkoli v tomto „závodě“ mnohem více než jindy platí ohrané „Hlavní není vyhrát, ale zúčastnit se“, stejně máte nakonec radost, když jsou v cíli před vámi jen dva starší modely. Uznejte sami, není to zážitek, porazit s Tudorem třeba Porsche 911?

*Michael Kudela  
šéfredaktor auto motor a sport*



Posádka Tudoru zdraví nadšené davy milovníků historických vozů.



Vozy týmu ŠKODA Classic na startu soutěže v hamburském přístavu.

## HAMBURG-BERLIN-KLASSIK

Zatímco sběratelé starých aut s plechovými šperky především obchodují, v poslední době roste počet těch, kteří si nějakého toho historika pořídí hlavně pro ježdění a radost svou i okolí. A nemusí jít hned o zámožné specialisty na ortodoxní předválečnou techniku, nostalgické kvality už oficiálně získávají i mladší kousky. Klidně takové, kterými jsme třeba před 15 lety běžně jezdili a v bazarech poté bývaly pohrdavě přehlíženy i za těch pár korun, co tehdy stály. Všechny ty sierry, ascony či škodovky stovky, které unikly vysokým pecím, se dnes budí k druhému životu.

Jeho krásnou část prožila výprava osmi škodovek z let 1930–1978. V září se vydaly na šestý ročník věhlasné veteránské rally Hamburg-Berlin-Klassik, v níž během tří dnů nasoutěžily celkem 707 kilometrů v šesti etapách přes čtyři národní parky a turisty zatím nepřeplněnou Meklenburskou jezerní

plošinu. Tři mediální hvězdy, žlutý Tudor 1101 Cabrio, tyrkysová Felicia Cabrio a především 1000 MB Rally v autentických „válečných“ barvách i výstroji, vyslalo na akci přímo tovární muzeum, dalších pět, mezi nimiž vynikala předválečná šestiválcová limuzína 645, automobilka podpořila. A vyplatilo se, protože legendární ŠKODA 130 RS v rukách bývalého rallyového mága Matthiase Kahleho nasbírala ze všech 171 klasifikovaných automobilů nejméně trestných bodů a stala se celkovým vítězem! Zazářil ale i žlutý Tudor, který se umístil na stále velmi slušném 65. místě, budil obrovskou pozornost a objektivy si jej všimaly více než všech 15 porsche i dalších skvostů. A závodní „emběčko“, veterán hned tří dálkových maratonů (Londýn-Sydney, Londýn-Mexiko a Londýn-Panama), zase budilo masové nadšení u přihlízejících, bývalí východní Němci si totiž model ŠKODA 1000 MB dobře pamatují. Pranic nevadilo, že skončila až

v druhé polovině výsledkové listiny. Cena se ovšem udělovala i největším smolařům, jimž se jejich hillman během závodu porouchal hned třikrát...

V historických rally nejde o rychlost, ale o přesnost. Kdo je nejméně penalizován, vítězí, a vůbec k tomu nepotřebuje silný stroj, spíše naopak, ovladatelní a mrštní drobcí se zpravidla umísťovali lépe než obří koráby. A těch se sešla spousta. Nechyběly lagondy, aston martiny, rolls-royce, bentleye či dokonce jeden facel vega. Nás, narozené v bývalém východním bloku, pak těšilo, že kromě početného hejna škodovek startoval i nádherně zrenovovaný Polský Fiat 125p a dokonce i žigulík VAZ 21011.

Pro každou etapu byl stanoven čas průjezdu, nejvíce trestů ale přišlo v měřených úsecích, které bylo třeba projet s přesností na setiny sekundy. Dodržovat se ale musela i další pravidla, doprovodný vůz například nesměl do měřeného úseku.

Lesk ovšem dodala rovněž účast celebrit německého, ale i mezinárodního významu. V jednotlivých posádkách tak zasedli například legendární závodníci Hans-Joachim Stuck a Leopold, princ Bavorský, či čtyřnásobná mistryně světa a olympijská vítězka v krasobruslení Katarina Wittová. A jak se chovali? V souladu s velmi uvolněnou celkovou atmosférou. V zaprášeném saku se srdečně dávali do hovoru s neznámými soupeři a chválili je za sportovní výkony. A na závěrečné formální slavnosti se pak proměnili zpět v dokonale oblečené a vychované gentlemany, ovšem jiskru v oku neztratili... ■

**Ladislav Čermák**

*redaktor magazínu Auto Tip Klassik*



ŠKODA Felicia patřila k nejhezčím vozům veteránské rally Hamburg-Berlin-Klassik.

# TREND >

TECHNIKA | KVALITA | SERVIS



## 48 SERVIS JAKO V BAVLNCE

Novinky v oblasti servisu a péče o zákazníka značky ŠKODA přináší mnoho aplikací, které usnadní každému majiteli péči o jeho vůz.



## 52 POHON 4x4 DO DETAILU

Představujeme detaily aktivního pohonu všech kol, který v posledních letech prošel intenzivním vývojem. V čem spočívá jeho tajemství?



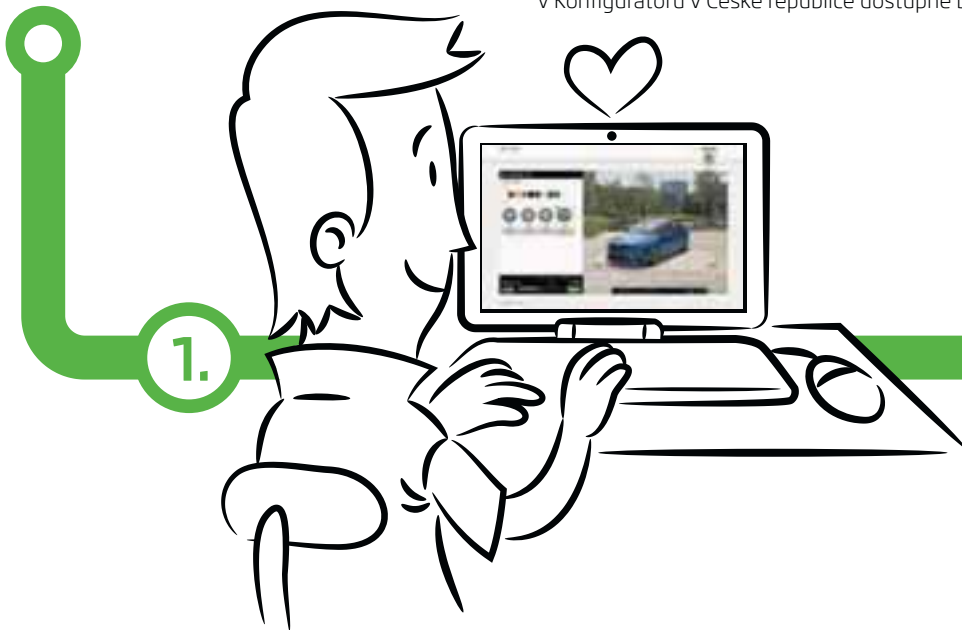
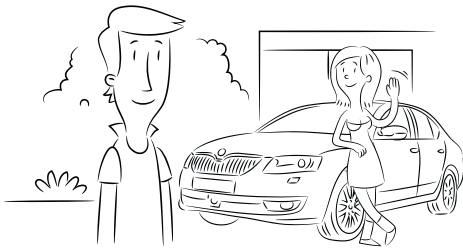
# Digitální servis ŠKODA

Digitální servis ŠKODA je program zaměřený na využití moderních komunikačních nástrojů pro efektivní a atraktivní komunikaci mezi značkou ŠKODA, respektive její servisní sítí a jejími zákazníky. Jedná se mimo jiné o integraci ŠKODA Care produktů do Konfiguratoru nových vozů, dále pak do mobilních aplikací ŠKODA Service a ŠKODA Manual a v neposlední řadě i do nové Elektronické servisní knížky. Na následujících čtyřech stranách vám jejich význam přiblížíme formou krátkého příběhu našeho Jussiho.

## 1. Konfigurator nových vozů

Jussi se vrací z práce. Na ulici prochází kolem nového vozu Octavia 3, ve kterém sedí krásná slečna. Slečna se na Jussiho usměje a zamává na něho. Doma se mu tento zážitek okamžitě vybaví - krásná slečna v ještě krásnějším voze. Zapne svůj počítač a otevírá webovou prezentaci ŠKODA AUTO. Zaujme ho Konfigurator nových vozů a aplikaci si hned vyzkouší. V krátkém a přehledném uživatelském rozhraní si sestaví svůj vůz snů a rozhodne se navštívit dealerství ŠKODA.

- ŠKODA Care produkty lze přidat ke konfiguraci stejným způsobem jako jakýkoliv jiný prvek výbavy
- ŠKODA Care produkty, mezi něž patří Doživotní záruka mobility, Prodloužená záruka, ŠKODA Předplacený servis a ŠKODA pojištění, jsou pro zákazníka viditelné již během konfigurace nového vozu
- Produkty Předplacený servis a ŠKODA Pojištění budou v Konfiguratoru v České republice dostupné během roku 2014



• 6. krok konfigurace tvoří přehled všech ŠKODA Care produktů dostupných pro vybraný vůz.

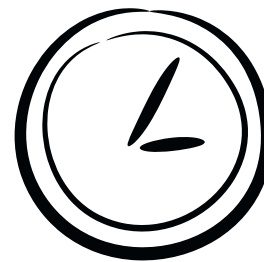


• Pokud je vybraný servisní produkt dostupný ve více variantách, jsou zde přehledně prezentovány.



• Vybrané ŠKODA Care produkty jsou samozřejmě součástí shrnutí konfigurace. S tou se již můžete vydat k vašemu prodejci ŠKODA.

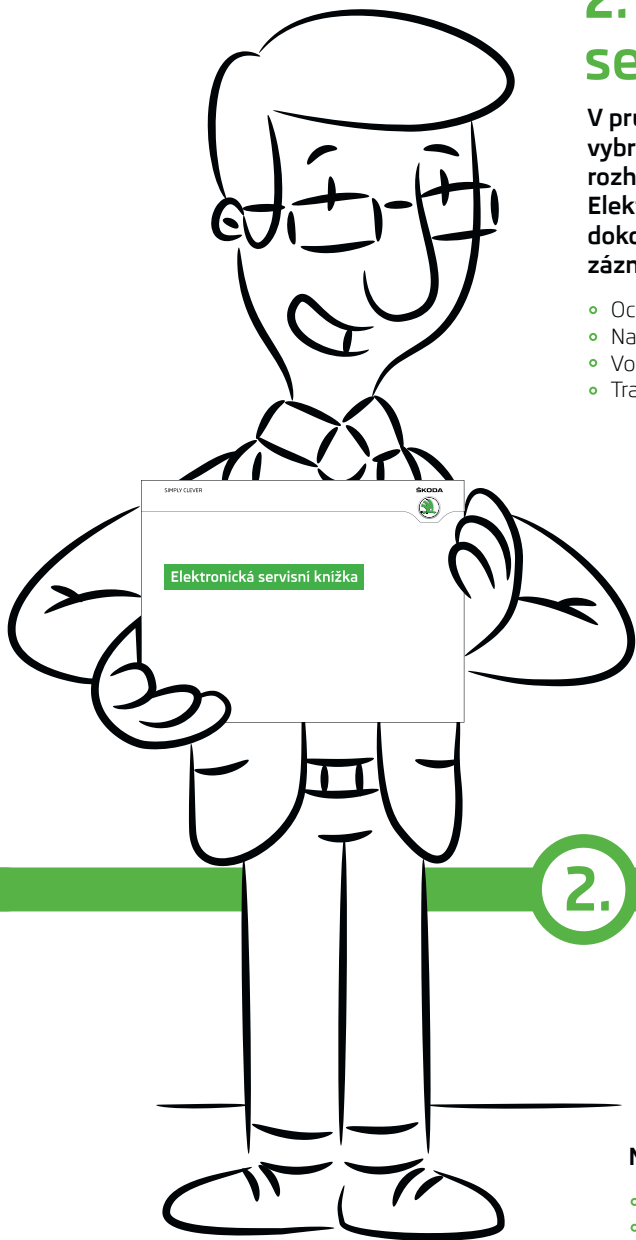




## 2. Elektronická servisní knížka

V průběhu návštěvy dealerství prezentuje prodejní poradce Jussimu vybraný vůz ŠKODA Octavia 3 a nabídne mu testovací jízdu. Jussi je již rozhodnut - koupí si tento nový vůz. Při převzetí je mu prezentována Elektronická servisní knížka, jež nahrazuje dosavadní papírovou. Je dokonalejší mimo jiné v tom, že obsahuje přesné a nemanipulovatelné záznamy o servisních prohlídkách.

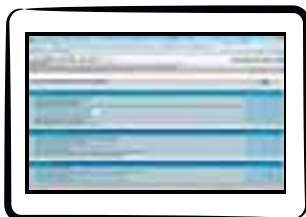
- Ochrana proti ztrátě nebo poškození záznamů
- Na vyžádání zákazník obdrží tištěnou nebo elektronickou podobu servisní knížky
- Vozidlo může být servisováno v jakémkoliv odborném servisu i v zahraničí
- Transparentnost servisní historie při koupi či prodeji ojetého vozu



2.

### Nejčastější pozitivní ohlasy servisních poradců:

- Vidím doporučení k opravě zaznamenané jiným servisním partnerem.
- Zákazníkovi mohu potvrzení o provedené servisní prohlídce odeslat i e-mailem.
- Záznamy v Elektronické servisní knížce jsou vždy zobrazeny v jazyce uživatele.



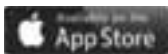
• Záznamy Elektronické servisní knížky vznikají ve firemním informačním systému značky ŠKODA, který obsahuje mj. takzvané „tabulky údržby“ - detailní seznam kontrol relevantních pro daný vůz.



• Záznamy z Elektronické servisní knížky jsou bezpečně a bez možnosti následné manipulace datově uloženy. Lze je však na přání zákazníka vytisknout.



• Součástí palubní literatury je proto i obálka, kam si zákazník může vytištěné záznamy z Elektronické servisní knížky zakládat.



## 3. ŠKODA Manual

Jussi je nadšený uživatel elektronických zařízení, proto uvítal aplikaci ŠKODA Manual, kterou si může prohlížet ve svém tabletu. Aplikace je určena pro uživatele tabletů se systémem Android a iOS, kteří se zajímají o vozidla ŠKODA nebo už nějaké vlastní. Aplikace obsahuje kompletní verzi elektronického manuálu pro všechny současné modely ŠKODA.

Hlavními funkcemi této aplikace jsou:

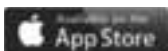
- Jednoduchá navigace obsahem
- Přehledné čtení obsahu
- Plnotextové vyhledávání v celém manuálu
- Záložky pro rychlý přístup na oblíbené kapitoly

Globální aplikace ŠKODA Manual je nyní lokalizována do 30 jazyků a má přes 7500 uživatelů.



3.

4.

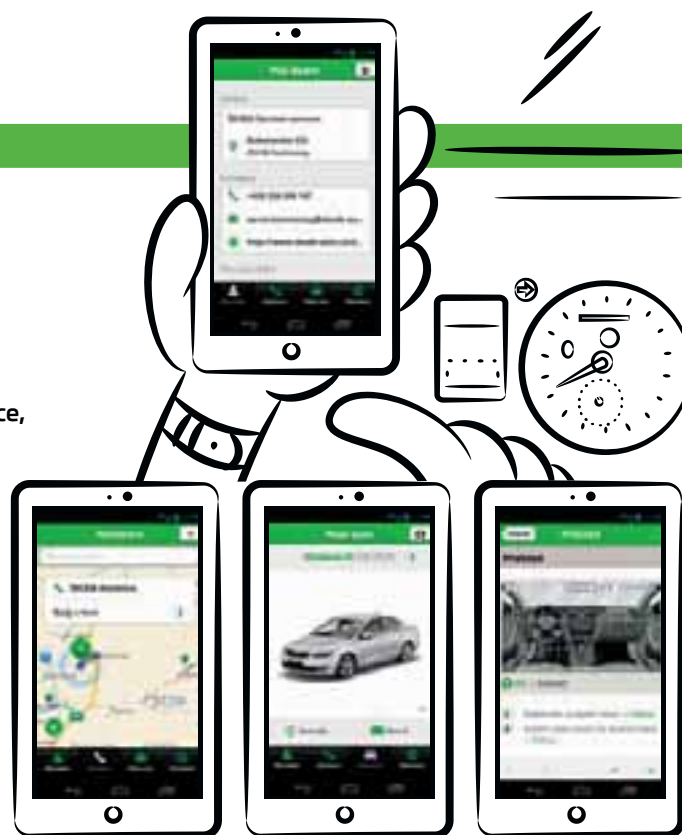


## 4. ŠKODA Service

Jussiho životní styl vyžaduje časté cestování. Jednou, během návratu ze zimní dovolené, se na palubní desce rozsvítí oranžová kontrolka. Jussi na svém smartphonu spustí aplikaci ŠKODA Service, zjistí význam kontrolky a vyhledá nejbližší autorizovaný servis.

V aplikaci naleznete užitečné informace a funkce ve třech hlavních kategoriích:

- **Můj dealer** dává možnost vybrat si oblíbený servis, který je možné přes aplikaci jednoduše kontaktovat. Samozřejmostí je zobrazení otevíracích hodin a nabízených služeb.
- **Asistence** pomáhá s kontaktováním Asistenční služby nebo vybraného dealera. Funkce Vyhledávání dealera napomáhá k nalezení servisu podle současné pozice. Pro kritické situace je možné využít funkci „Rady v tísni“, kde se nachází stručně popsaná první pomoc, kontakty na záchranné složky atd.
- **Moje Auto** umožňuje výběr vozu v dostupných variantách. Nedílnou součástí této kategorie je přehledné zobrazení kontrolky, které se vyskytují ve vozech ŠKODA.



Aplikace ŠKODA Service je rozšířena ve 22 zemích světa, přeložena do 15 jazyků a má přes 33 000 uživatelů.

## 5. ŠKODA Portable Check-In

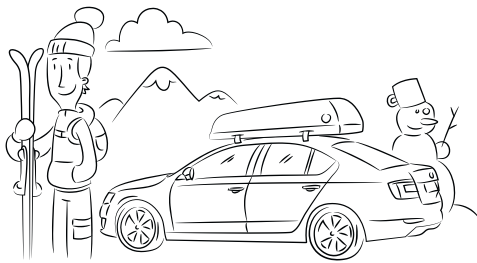
O dva roky později.

Jussi jede na podzimní servisní prohlídku. Servisní poradce s tabletem v ruce používá aplikaci ŠKODA Portable Check-In. Proběhne vstupní prohlídka vozu.

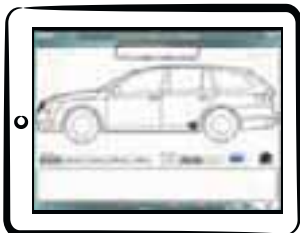
Aplikace, která podporuje proces příjmu vozidla do servisu, je určena pro autorizované servisní partnery ŠKODA.

Hlavní výhody aplikace jsou:

- Servisní poradce má v tabletu kompletní informace o zákazníkovi a servisní historii vozidla
- Aplikace vede servisního poradce procesem příjmu dle doporučeného scénáře a zároveň umožňuje flexibilně reagovat na průběh kontaktu se zákazníkem
- Data jsou vhodným způsobem vizualizována
- Data vložená během procesu příjmu jsou synchronizována s dealerským systémem a využita pro další průběh zakázky
- Přesné nabídky pro konkrétní vůz a potřeby zákazníka, přesný odhad ceny
- Kratší doba vyřízení příjmacího procesu



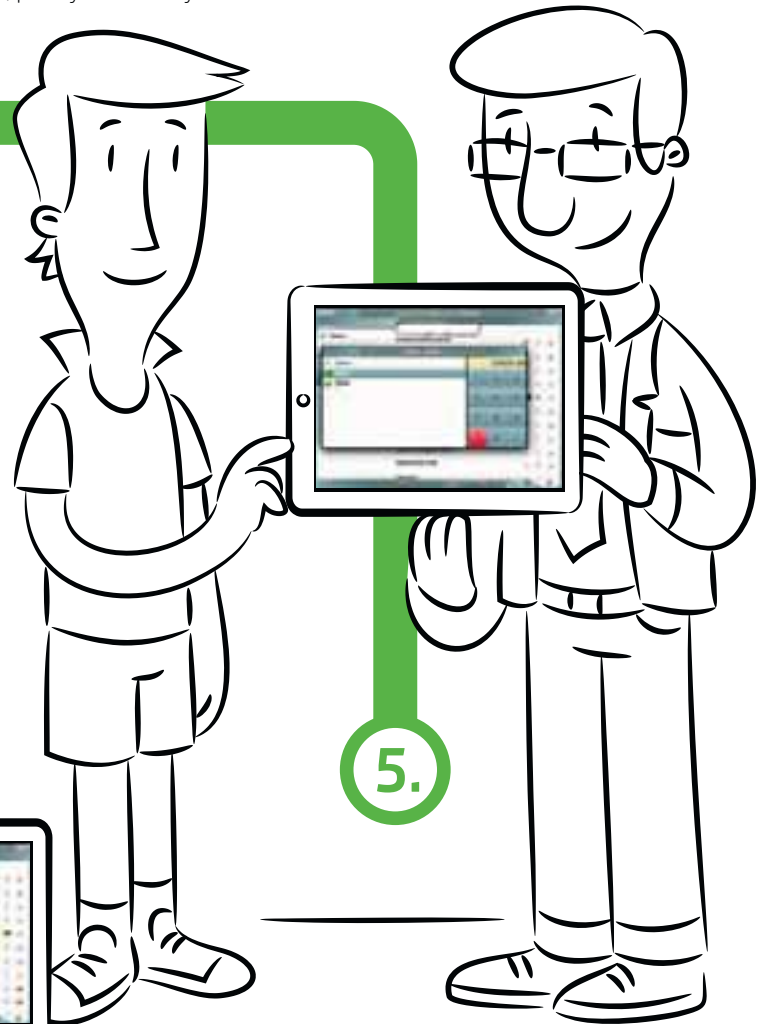
- Servisní poradce v aplikaci vidí seznam zákazníků objednaných na dnešní den.



- Záznam o stavu exteriéru vozidla je proveden pomocí intuitivních grafických prvků. Lze také přímo pořídít fotodokumentaci.



- Servisní poradce postupuje podle předdefinované sady kontrol a dokumentuje stav vozu a přání zákazníka.



## Připravujeme

Vývoj produktů Digitálního servisu ŠKODA není zdaleka u konce... S rostoucím počtem uživatelů se naopak začínají množit výborné nápady, jak naše produkty dále rozvíjet a vylepšovat.

Už nyní ve ŠKODA AUTO pracujeme na dalších verzích mobilních aplikací Service a Manual, které uživatelům zpřístupní další užitečné funkce a informace o jeho vozidle.

Stejně tak rozvíjíme naši aplikaci pro příjem vozu do servisu. Její třetí verze bude ve značné míře reagovat nejen na zpětnou vazbu od uživatelů současné verze v ČR a SR, ale včleníme do ní i požadavky značky ŠKODA na průběh a kvalitu procesu příjmu. Navíc tento nástroj nabízíme i dalším trhům a značkám koncernu Volkswagen.

Také téma Elektronické servisní knížky posouváme společně s kolegy z ostatních koncernových značek směrem k webu a mobilním zařízením. Výsledky této práce ukážeme příští rok.

Digitální svět nabízí neuvěřitelný prostor pro realizaci nápadů, jak značku ŠKODA ještě více přiblížit našim zákazníkům. Naším cílem přitom není tvořit samoúčelné hračky, ale nástroje s přidanou hodnotou. A myslím, že se nám to daří.

Za tým Digitální servis ŠKODA... Pavel Hurt



# Inteligentní 4x4

V červnu 2013 se u českých prodejců objevila třetí generace oblíbených vozů Octavia Combi 4x4. Srdcem pohonu všech kol je nová mezinápravová spojka Haldex páté generace, která nalezne uplatnění rovněž v modernizované řadě Yeti.

**N**ež se zaměříme na konstrukční novinky a praktické přínosy nového systému Haldex, vydejme se na malou historickou exkurzi. Mezinápravová spojka patří mezi nejjednodušší způsoby, jak realizovat pohon všech kol. Koncern Volkswagen vsadil již v 80. letech na tento jednoduchý princip, aby mohl nabízet vozy s pohonem všech kol i v cenově dostupnějších segmentech. Tehdy Volkswagen používal mezinápravovou viskózní spojku.

Na rozdíl v otáčkách předních

a zadních kol byla odkázána také první generace mezinápravové spojky Haldex, kterou si nechal v roce 1998 patentovat švédský konstruktér Sigvard Johansson. Ještě v témže roce debutovala tato technika v modelu Volkswagen Golf 4MOTION a od té doby je tento systém neodmyslitelnou součástí konstrukce mnoha koncernových vozů s pohonem všech kol, včetně typu Škoda Octavia Combi 4x4, jejíž první generace se objevila na scéně již v roce 1999. Na rozdíl od viskózní spojky stačila

k aktivaci již velmi malá diference v otáčkách kol, protože lamely byly přitlačovány k sobě hydraulickým tlakem, které vytvářelo na základě rozdílu v otáčkách příslušné čerpadlo. Výhodou byly především mnohem rychlejší reakce spojky a možnost jejího elektronického řízení.

## DALŠÍ VÝVOJ

V roce 2002 byla představena druhá generace systému Haldex, která byla vylepšena elektromagneticky ovládanými regulačními

ventily, senzorem tlaku a samozřejmě ještě pokročilejším elektronickým řízením. Další zdokonalení přišlo s třetí generací o dva roky později (např. malé elektrické čerpadlo připravilo systém k provozu ihned po spuštění motoru), nicméně k zásadnějším změnám došlo až v roce 2007, kdy se začala vyrábět čtvrtá generace mezinápravové spojky Haldex. U tohoto systému již nebyl potřebný tlak k sepnutí lamel spojky generován rozdílem v otáčkách kol přední a zadní nápravy, nýbrž nezávisle



elektrickým čerpadlem. Pro ještě rychlejší reakce spojky přidali konstruktéři zásobník hydraulického tlaku. Ve všech systémech Haldex ovládá elektronická řídicí jednotka tlak působící na lamely, a tím i velikost točivého momentu, přenášeného na zadní nápravu, prostřednictvím příslušných regulačních ventilů.

### JEDNODUŠŠÍ A RYCHLEJŠÍ

Elektrohydraulicky ovládaná mezinápravová vícelamelová spojka Haldex 5. generace je ve vozech ŠKODA umístěna u zadní nápravy v jedné skříni spolu s rozvodovkou a zadním diferenciálem. Konstrukce aktuální páté generace systému Haldex byla zjednodušena ze čtyř na tři základní konstrukční části: hydraulický systém s elektrickým čerpadlem a odstředivým regulátorem, hydraulicky ovládanou vícelamelovou spojku a elektronickou řídicí jednotku. Zjednodušený systém s optimalizovanou hmotností a kompaktnějšími rozměry

se tedy obejde bez zásobníku tlaku oleje, elektromagnetického ventilu a filtru a na změny jízdních podmínek reaguje během několika milisekund. Tlak oleje působící na lamely spojky nově reguluje odstředivý ventil, integrovaný do elektricky poháněného axiálního šestipístkového čerpadla oleje. V porovnání se spojkou Haldex 4. generace, používanou v předchozí generaci vozů Octavia Combi 4x4, je novinka o 1,4 kg lehčí (váží cca 6,6 kg bez olejové náplně).

Stejně jako u všech předchozích systémů s mezinápravovou spojkou Haldex jsou za běžných provozních podmínek poháněna primárně přední kola, přičemž nepatrná část točivého momentu, v závislosti na kalibraci systému, je vždy přenášena i na zadní kola. Toto řešení snižuje vzhledem k nižším třecím ztrátám spotřebu paliva. V případě potřeby je pohon zadních kol plně připojen během několika milisekund, tak-

že ztráta trakce je takřka vyloučena. Aby byl dostupný točivý moment motoru co nejefektivněji využíván k pohonu vozidla, propočítává řídicí jednotka nepřetržitě ideální točivý moment pro přední a zadní nápravu na základě rozmanitých vstupních dat, mezi něž patří kromě točivého momentu a otáček motoru také otáčky kol a úhel natočení volantu. Potřebného poměru rozdělení hnací síly je následně dosahováno regulací hydraulického tlaku, který působí na sadu spojkových lamel.

Čím větší točivý moment je nutné přenést na zadní kola, tím větší je přitlačná síla. Systém přitom disponuje jistou „předvídativostí“, aby zabránil prokluzu kol i při rychlém rozjezdu nebo prudké akceleraci. V těchto situacích dochází k většímu dynamickému zatížení zadní nápravy, která automaticky dostává větší podíl hnací síly. Při rychlé jízdě se podíl přenosu menší části točivého momentu dozadu na ►

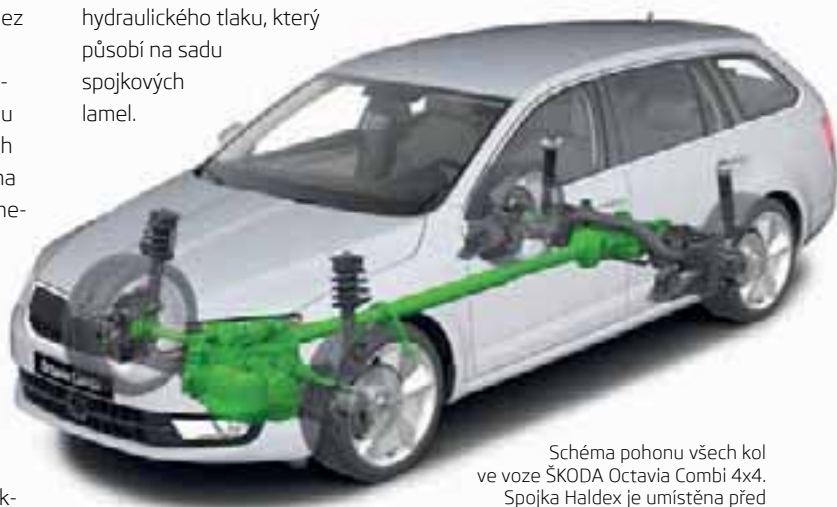
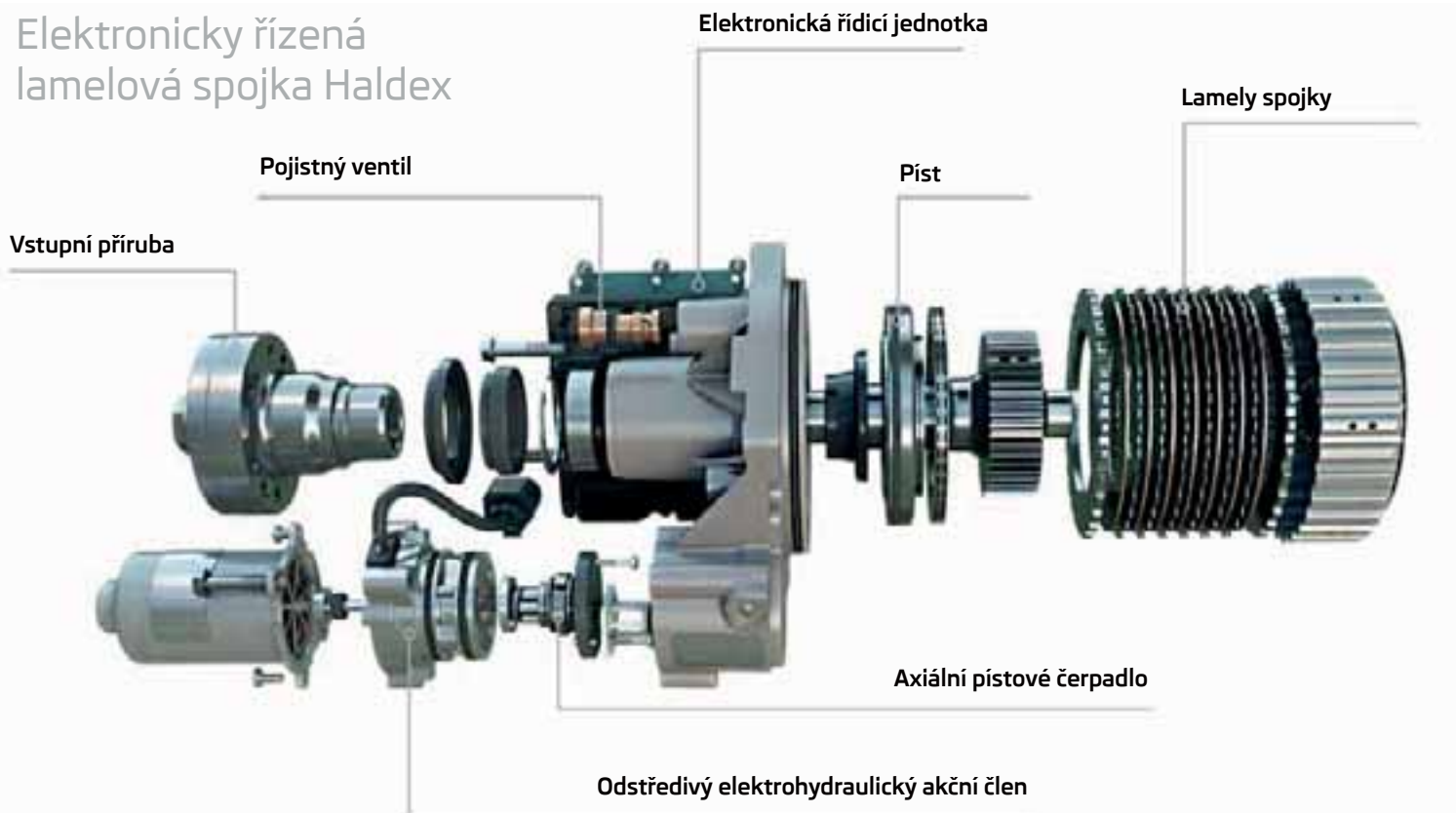


Schéma pohonu všech kol ve voze ŠKODA Octavia Combi 4x4. Spojka Haldex je umístěna před zadním diferenciálem.

## Elektronicky řízená lamelová spojka Haldex



stabilizaci vozidla. Naopak při parkování a manévrování je přenos hnací síly na zadní kola minimalizován. Mezinápravová spojka Haldex pracuje rovněž při couvání, samozřejmě s patřičně upravenou charakteristikou.

Řídicí jednotka používá základní software pro řízení vnitřních funkcí spojky Haldex (např. kompenzace různé viskozity oleje v důsledku změn provozní teploty, ovládní ventilu a čerpadla, komunikace

po datové sběrnici CAN, diagnostický systém, detekce vnitřních poruch a řízení paměti). Aplicační software komunikuje prostřednictvím datové sběrnice s ostatními aktivními systémy vozidla (ABS/TCS/ESC atd.), aktivuje strategii nouzového provozu a detekuje poruchy příchozích signálů.

### DOKÁŽE SE PŘIZPŮSOBIT

U jednotlivých modelů se liší kalibrace spojky Haldex v závislosti

na požadovaných vlastnostech, a to včetně velikosti točivého momentu přenášeného na zadní kola za optimálních jízdních podmínek bez potřeby pohonu všech kol. V případě zásahu ABS dochází k rozpojení spojky Haldex a samozřejmostí je i spolupráce se stabilizačním systémem ESP a jeho rozmanitými funkcemi. Spojka je odpojena rovněž při poruše některé ze svých součástí, a vůz je pak poháněn pouze koly přední nápravy. Elektronická řídicí jednotka pracuje s algoritmem, který detekuje rozdíly v průměru pneumatik s měnícím se opotřebením a tlakem vzduchu a na základě toho upravuje činnost spojky. Systém je připraven i na jízdu s poškozenou pneumatikou run-flat nebo s náhradním kolem pro nouzový dojezd.

Sériově dodávaným doplňkem systému pohonu všech kol třetí generace typu Octavia Combi 4x4 je elektronická uzávěrka diferenciálu EDS, která působí na přední i zadní nápravě. Zatímco spojka Haldex reguluje tok hnací síly mezi

přední a zadní nápravou, EDS má na starosti distribuci hnací síly mezi levými a pravými koly stejné nápravy. EDS podporuje plynulý a komfortní rozjezd na různém povrchu pod jednotlivými koly, zvyšuje trakci na povrchu se sníženou adhezí, například na zasněženém povrchu ve stoupání, a optimalizuje chování vozu při rozjezdu a akceleraci.

Pokud se některé kolo protočí, systém EDS ho cíleně přibrzdí. Tím je zajištěn přenos hnací síly na kolo s lepší přilnavostí. Vítaným vedlejším účinkem je snížení opotřebení pneumatik. Elektronická uzávěrka diferenciálu pracuje při nižších rychlostech.

Sečteno a podtrženo, systém pohonu všech kol v nové generaci vozů Octavia Combi 4x4 a modernizované modelové řadě Yeti patří v současné době k nejmodernějším a nejefektivnějším řešením na trhu. Pro zákazníky je zárukou optimální jízdní dynamiky s vynikající trakcí, maximální úrovně aktivní bezpečnosti a ještě nižší spotřeby paliva než u předchůdce. ■





## 56 ŠKODA OCTAVIA RS

ŠKODA Octavia RS měla svoji premiéru v anglickém Goodwoodu, ale představila se také na rumunské silnici Transfagarasan.



## 62 DESIGNBLOK 13

Setkání designérů bylo v letošním roce opět pestřejší než v minulosti. Jaké jsou nejnovější trendy?



# Rychlost v genech

Řídkým horským vzduchem ve výšce téměř dva tisíce metrů nad mořem se ŠKODA Octavia RS žene k další zatáčce při své cestě na vrchol rumunského průsmyku Transfagarasan. Její podvozek žehlí všechny nerovnosti a přitom je zdrojem neobyčejných řídičských vášní. Nová generace ŠKODA Octavia RS se zkrátka zatraceně povedla.









Nahoře: Interiér s výborně tvarovanými sedadly a volantem. Vlevo: Pro Octavii RS je připraveno 5 designů kol o průměrech 17 až 19 palců. Dole: Octavia Combi RS na rumunském průsmyku Transfagarasan.



Podvozek je tak dobře naladěný, že limity budete aktivně vyhledávat a těšit se z nich.

když celý svět je plný kompromisů, tak nalezení toho správného poměru všech ingrediencí není snadnou záležitostí. Ve světě automobilů to platí dvojnásob. Zřejmě každý by chtěl vlastnit automobil, který je pohodlný, rychlý, prostorný, bezpečný, úsporný a disponující ještě mnoha dalšími skvělými vlastnostmi. Každá modelová řada a dokonce i každá jednotlivá motorizace v nabídce značky ŠKODA má vlastní specifický mix vlastností. Zdá se však, že nová ŠKODA Octavia RS v zážehovém provedení TSI i vznětovém TDI do tohoto pohledu na svět automobilů příliš nezapadá. Ptáte se proč? Jednoduše proto, že je kompromisem, který snad ani za kompromis považovat nelze. Takřka ve všech svých oblastech svému řidiči a posádce přináší to nejlepší.

ŠKODA Octavia RS je mnohem více než pouhou nejvýkonnější variantou své modelové řady. Je to verze, která prošla rozsáhlým

samostatným vývojem – ostatně i proto se představila oproti standardním modelům se zpožděním. Pomyslným tahounem všech změn je u každého sportovního modelu motor. Octavia RS přichází hned ve dvou verzích, z nichž každá míří na poněkud jinou skupinu zákazníků. Pro zdolávání velkých porcí kilometrů vysokými rychlostmi je navržena vznětová verze 2,0 TDI s největším výkonem 135 kW a točivým momentem 380 Nm. Naopak pro ryze sportovní svezení je připraven přeplňovaný zážehový čtyřválec 2,0 TSI, který dává všanc výkon 162 kW a točivý moment 350 Nm. S tímto motorem je Octavia RS schopna z klidu na 100 km/h zrychlit během pouhých 6,8 sekund a dosáhnout nejvyšší rychlosti 248 km/h. Při pohledu do minulosti je jasné, že před námi stojí nejrychlejší Octavia všech dob.

Rozdělení modelu Octavia RS na „benzin“ a „diesel“ však nestačí, protože každý z těchto

motorů může být spojen kromě standardně dodávané šestistupňové manuální převodovky i s automaticky řídicí dvouspojkovou převodovkou DSG, která je připravena dodat nový druh jízdních zážitků. Komu by ani tato nadstandardní variabilita nestačila, ten může svoji Octavii RS zvolit buď v provedení limuzína, nebo Combi. Celkem je tedy připraveno ne méně než osm různých verzí.

Vystihnout charakter modelu ŠKODA Octavia RS není kvůli šířce její nabídky zcela snadné, je tudíž zřejmé, že je tento vůz připraven vyhovět i velmi rozličným nárokům. Již po prvních kilometrech strávených za volantem je ale zřejmé, že spojitost je mezi všemi osmi verzemi zřejmá.

Poznáte ji podle toho, jak se vůz na silnici chová. Může to být na hladké dálnici nebo hrbolaté horské cestě Transfagarasan přes pohory Fagaraš, kterou proslavil známý britský televizní pořad Top Gear. Vždy je jasně patrné,



že podvozek tohoto modelu je neskutečný. Z pohledu sportovně zaměřeného řidiče je připraven nabídnout dostatečně rychlé reakce na pohyby volantu a snadno se řídí i v situacích, kdy se pneumatiky blíží k limitům své přilnavosti. Nebo ještě lépe řečeno, podvozek je tak dobře naladěný, že tyto limity budete

sami aktivně vyhledávat a těšit se z pohybu na nich.

Vypělý podvozek s účinně sladěnými pružinami, tlumiči a stabilizátory je schopen například i při ostrém brzdění do zatáček nebo při přechodu z jedné zatáčky do druhé držet karoserii automobilu jistě pod kontrolou, a tím

dovolí zcela přirozeně a bez náznaků protestu automobil nasměrovat přesně tam, kam je potřeba. Pocit suverenity ve všech situacích dodává také posílená brzdová soustava.

A víte, co je na tomto podmanivém chování to nejlepší? Že ho Octavia RS nabízí při zachování potřebného pohodlí, kterého je při ▶



## NOVÁ OCTAVIA RS V GOODWOODU

Festival rychlosti v Goodwoodu je pojem. Kdo má rád auta, touží se sem podívat alespoň jednou za život. Na každý ročník přijede kolem 185 tisíc diváků, aby na vlastní oči viděli největší legendy světového automobilismu od dědečků, jako je třeba Patent-Wagen Karla Benze, až po nejnovější formuli, s níž Sebastien Vettel vyhrává Velké ceny formule 1. K vidění zde letos byly i legendy z Mladé Boleslavi, jako 1100 Sport z roku 1949, rudý závodní prototyp 1100 OHC z padesátých let, ostřílená rally zbraň 130 RS nebo Škoda Popular Monte Carlo. Největší zájem ovšem budila absolutní novinka: třetí generace modelu ŠKODA Octavia RS.

Její představení na Festivalu rychlosti nebylo vybráno náhodou. Nové RS je totiž nejrychlejší sériově vyráběnou škodovkou všech dob. A nejen to. Octavia RS ještě nikdy nebyla tak rychlá a dynamická a současně tak prostorná, praktická, bezpečná a komfortní jako dnes. Osobně jí poželhal i pořadatel festivalu lord March. V rámci prezentace Octavie RS v Goodwoodu se představil také Jan Kopecký se svojí Fabií Super 2000. Byl zde však pouze na skok, protože druhý den se vrátil zpět do Česka a vyhrál Rally Bohemia. Dokázal, že se ŠKODA nemá ani ve světě rychlých vozů za co stydět.



## Ing. MARTIN HRDLIČKA, PH.D., O MODELU ŠKODA OCTAVIA RS

### Co všechno se u podvozku modelu RS oproti standardním verzím změnilo?

Změn je opravdu hodně a byl by to dlouhý výčet. Zmínil bych především progresivní řízení s proměnným převodem, větší odklony zadních kol a nové tlumiče, pružiny i stabilizátory, které přinesly snížení světlé výšky o 15 mm. Používáme také větší kola, poprvé u Octavie s průměrem až 19 palců, a rovněž zvětšené 17palcové brzdy s větším hlavním brzdovým válcem a červeně lakovanými třmeny. K dispozici je možnost volby sportovnější charakteristiky posilovače řízení a stabilizační systém ESC s režimem Sport. Mnoho změn je samozřejmě také v interiéru.

### Jaké jsou rozdíly mezi naladěním verzi TSI a TDI a liftback a Combi?

Rozdíl je v naladěním tlumičů zadní nápravy mezi verzemi Combi a liftback. Rozdílné zatížení náprav, ovlivněné také množstvím výbavy, se projeví použitím různých pružin přední i zadní nápravy.

### Co vy osobně máte na Octavii RS nejraději?

Především sílu a energii, kterou dokáže vyvinout. Verze RS ji nejen bytostně vyznačuje, ale hlavně jí v sobě prostě má. Je radost s ní jezdit!

každodenním ježdění na silnicích a cestách všeho druhu potřeba.

Stejně jako všechny modely značky ŠKODA, je také Octavia RS vybavena stabilizačním systémem ESC. Jde však o speciální verzi tohoto systému, která disponuje kromě jiného i funkcí XDS, jež zvyšuje účinnost akcelerace ve výjezdu ze zatáček pomocí brzdové soustavy. Pro náruživější řidiče je navíc připraven i speciální režim stabilizačního systému ESC Sport, který posunuje jeho zásah a dovoluje i mírný skluz kol. Pro další zvýšení emocí z jízdy je před řadičím pákou nebo voličem samočinné převodovky umístěno tlačítko RS MODE. S jeho pomocí dojde k nastavení ostřejšího projevu motoru, případně převodovky DSG, je-li ve výbavě, a současně také k aktivaci zvukového generátoru, který dodá do interiéru Octavie RS jadrnější zvuk.

Jízdní projev modelu Octavia RS je tak podmanivý, že na sebe strhává snad více pozornosti než vzhled vozu nebo provedení interiéru. Z vnějšího pohledu nelze přehlédnout především ostře řezaný nárazník, který sice jasně poukazuje na ukrytý dynamický potenciál, ale současně není přehnaně okázalý. Černé vnitřní plochy světlometů mohou působivě ladit s černým lemem masky chladiče a černými kryty vnějších zpětných zrcátek, jež se dodávají na přání. Stejně sebevědomě působí také zadní část, které dominuje dvojice koncovek výfuku se stylizovaným difuzorem a tenkou červenou odrazovou lištou vedoucí po celé šířce vozu. Standardem jsou 17palcová kola specifického vzhledu, avšak kdo si troufá, může zvolit ráfky s průměrem dokonce 19 palců a s expresivním designem.



Jednoduchým stiskem tlačítka lze změnit charakteristiku motoru a případně i převodovky.

Uvnitř model ŠKODA Octavia RS svoji posádku hýčká sportovními sedadly s vynikajícím tvarováním i pro cesty na dlouhé vzdálenosti. Skvěle do rukou padne kůží čalouněný volant s logem RS i specifická hlavice řadičích páky. Hliníkové pedály a speciálně navržené dekorativní lišty a přístroje dotvářejí sportovní atmosféru interiéru.

ŠKODA Octavia RS má rychlost v genech. Přitom ale zůstává prostorným, praktickým a pohodlným vozem pro chvíle, kdy si nebudete chtít užívat nabízeného potenciálu. Vše navíc uzavírá i skutečně bohatá výbava a vrozená úspornost. ■



Rumunský průsmyk Transfagarasan je ideálním místem, kde lze poznávat schopnosti nového modelu ŠKODA Octavia RS.

# Jan Kopecký a Octavia RS

Rychle a zábavně na závody? Proč ne!



Pohodlný interiér, výkonný motor a dostatečně velký kufr. To jsou tři základní požadavky, které má na své civilní auto Jan Kopecný. Pilot továrního týmu Škoda Motorsport ročně při cestách na závody a testy soutěžního speciálu ŠKODA Fabia Super 2000 najede desítky tisíc kilometrů, a i na nich vyžaduje dynamiku a pohodlí. Po svezení v novém modelu ŠKODA Octavia RS má čerstvý držitel titulu evropského šampióna v automobilových soutěžích jasno – nejrychlejší Octavia všech dob dokonale splňuje všechny jeho požadavky a jako bonus přidává řídičskou zábavu.

Tomu se říká dokonalé seznámení se s technikou – Jan Kopecný si novou Octavii RS vyzkoušel na trati legendárního závodu do vrchu při letošním Festivalu rychlosti v britském Goodwoodu. O pár dní později nejnovější přírůstek do modelové řady Octavia pro změnu proháněl v zatáčkách slavné rumunské horské silnice Transfagarasan. A všude tam letošní mistr Evropy v rally šlapal nabroušenému modelu ŠKODA Octavia pořádně na krk. Jak po tom všem hodnotí výsledek několikaletého vývoje technického oddělení mladoboleslavské automobilky?

„Neuvěřitelně rychlé auto!“ odpovídá česká soutěžácká ikona bez váhání. „Největší dojem zanechává perfektní sladění podvozku, motoru, brzd a elektronických systémů stability. Především systém XDS umí výrazně potlačit nedotáčivost, což je nejvíce poznat na kluzkém povrchu,“ doplňuje Kopecný, podle kterého je Octavia RS zábavné, ale přitom bezpečné auto s dobře čitelným podvozkem. „Je vidět, že velkou změnou prošla kinematika zadní nápravy, která dostala větší odklony. Auto je díky tomu velmi agilní a má velkou chuť po zatáčkách.“

„Nejmilejším překvapením je ovšem zachování jízdního komfortu. I na velkých 19palcových kolech z kolekce ŠKODA Originální příslušenství se Octavia RS chová velmi dobře na rozbitém povrchu. Při přejezdu výmolů nikam neodskakuje a stále drží stopu. Tlumiče dokáží filtrovat nerovnosti, ale zároveň poskytují i dostatek tuhosti. Tak si představuji ideální auto, použitelné pro každodenní ježdění i sportovní jízdu,“ prozrazuje Jan Kopecný, jehož favoritem je zážehová varianta TSI spojená s manuální převodovkou.

„Ale vůbec bych se nezlobil, kdyby mi doma v garáži parkoval třeba i diesel s dvouspojkovou převodovkou DSG,“ usmívá se Jan Kopecný. A barva? Octavii RS prý sluší všechny! ■





# Navrhnout si vlastní Spaceback

Na říjnové přehlídce toho nejlepšího z českého a světového designu Designblok nechyběla ani ŠKODA AUTO. Zájemci se mohli podívat na práci designérů z Mladé Boleslavi a sami si sestavit auto snů.

**D**esignblok, největší přehlídka designu ve střední Evropě, se letos rozprostřel po obrovské ploše bývalého nákladového nádraží Žižkov. Svoje místo tam měla i výstava designu ŠKODA AUTO. Mezi jejími návštěvníky pak často byly slyšet otázky jako: „Jaký chcete motor, potahy, vzhled interiéru? Líbí se vám nadstandardní výbava a sportovní kola? A jak navržený model vypadá ve 3D?“ Návštěvníci Designbloku se totiž mohli jak seznámit s designéry značky ŠKODA a zkusit si navrhnout nové auto na papíře, tak si rovněž sestavit vlastní model na unikátním 3D konfiguratorem. Podobný je k dispozici na internetových stránkách ŠKODA AUTO, ten na Designbloku měl ale další vychytané funkce a přes 3D brýle umožňoval prohlédnout si vybrané auto v prostoru.

Konfigurator ovládala hosteska přes tablet a v několika tazích prstem přes jeho obrazovku se na velkoplošné 3D televizi začala rýsovat červená ŠKODA Rapid Spaceback. My jsme mu na 3D konfiguratoru vybrali výbavu typu Elegance, motor 1.6 TDI, béžový interiér Stone a panoramatickou střechu. Aby pěkně vynikl, doplnila asistentka zelený les jako pozadí. „V současné době jsou v České republice jen tři takovéto konfiguratory,“ říká průvodkyně designového studia ŠKODA AUTO. Nejčastěji se u něj během prohlídky Designbloku zastaví studenti uměleckých škol, kteří si nejen zkusí navrhout vůz, ale zajímavý je také proces, jak vizáž nového automobilu vůbec vzniká.

## Z BLOKU DO REALITY

Nad návrhem nového modelu se ve druhé části výstavy střídali dva mladí návrháři z Mladé Bo-



V expozici značky ŠKODA jste mohli poznat jednotlivé finisy jejího nového designérského stylu.

leslavi, kteří patří do mnohonárodnostního týmu hlavního designéra Jozefa Kabaně. „Jaká bude největší novinka? Chystáme do několika let velké změny! Něco, co zákazníci velmi překvapí,“ slibuje do budoucna designér z Ukrajiny. Jeho kolega z Francie mezitím rychle skicuje vůz ŠKODA Rapid. Stůl, na kterém pracoval na Designbloku, prý přesně odpovídal tomu, jaký má v ateliéru v Mladé Boleslavi. Jsou na něm položené látky na potahy, různé typy řadicích pák, vzorníky barev, blok s tužkou a samozřejmě počítač s velkým monitorem.

Kromě prostor v Superstudiu na Žižkově se s modely ŠKODA setkávali lidé i v ulici Na Příkopě. Expozice dostala podtitul: Spaceback – Proč se držet při zemi a oživila ji různá umělecká představení.

## DESIGNBLOK JIŽ POPATNÁCTÉ

O Designbloku se mluví jako o největší designové akci ve střední Evropě. První ročník proběhl v roce 1999 a jako každý rok, i letos se hlavní stan nacházel v netradičních prostorech. Hlavní Superstudio, místo určené pro prezentaci novinek výrobců a firem mezinárodního i českého designu, bylo na Nákladovém nádraží Žižkov na Praze 3. Na několika patrech industriálního prostoru i v přistavných vagoncích si lidé mohli prohlédnout novinky z nabídky interiérů, světel a doplňků, stejně jako designérské školy, hlavní výstavu Designbloku Ikony a mnoho dalšího. Proč si organizátoři přehlídky Designblok vybrali právě tento prostor? „Unikátní funkcionalistická stavba Karla Caivase a Vladimíra Weisse z let 1931 až 1934 byla letos zapsána do seznamu národních památek. Sice stále slouží především pro skladové hospodářství, pomalu se ►



Designblok 2013 svým rozsahem překonal předchozí ročníky. Letos bylo hlavním místem jeho konání Nákladové nádraží Žižkov. Expozice se však objevovaly také v centru Prahy.



ale začíná otevírat značně odlišné budoucnosti," vysvětlují organizátoři.

A podle nich jsou to právě atributy jako výjimečná lokalita v širším centru, dobrá dopravní dostupnost, velkolepé developerské vize a nepřehlédnutelný charakter budov, které dávají Nákladovému nádraží Žižkov šanci stát se v budoucnu zajímavým společensko-kulturním centrem, tak, jak známe přerod opuštěných industriálních prostor například z Berlína, Londýna či Rotterdamu. „Superstudio bude v rámci areálu Nákladového nádraží Žižkov umístěno hned v několika jeho sekcích, v bývalých skladech několika výškových úrovní. Instalace výrobců a kurátorské výstavy prolínající se celým areálem navíc doplní několik prezentací umístěných přímo na železničních vagoncích i stylové kavárny a bary. Pohyb lidí bude v rámci areálu usměrněn mimo běžné dopravní trasy, a to do architektonicky nejzajímavější vnitřní části kolejíště a nástupiště,“ popisují výstavní prostor organizátoři Designbloku.

Druhým stěžejním prostorem bylo Openstudio v Kafkově domě na Praze 1, kde se představovaly designérské koncepty, prototypy a také tu byla laboratoř současného designu. Openstudio Kafkův dům u Staroměstského náměstí se věnovalo zejména designérům, módním návrhářům a designérům šperků. K vidění tu byly například krásné šperky porostlé krystaly českého šperkařského dua Zorya.

Letošní novinkou byl Art House, zcela ojedinělý nový koncept letošního ročníku v Colloredo-Mansfeldském paláci, kde se objevily zejména nekomerční projekty vybrané kurátory Designbloku. Ke zhlédnutí tu byly i výstavy na pomezí designu a umění a také hlavní zahraniční hvězdy letošního Designbloku. A protože k designu neodmyslitelně patří i móda, centrum módních přehlídek se usídlilo v kostele sv. Šimona a Judy na Starém městě. Po celé Praze se pak také objevilo více než 50 instalací.

Jako každoročně, i letos se udílela Cena šéfredaktorů Designbloku. Cenu za nejlepší firmní prezentaci získala Fatra, česká firma, která se zabývá zpracováním plastů a na Designbloku ji zastupovala nafukovací zvířátka podle předlohy od předních výtvarníků. Nejlepší prezentaci designéra a designérského studia pak předvedly deForm, což je projekt dvou studentů z pražské VŠUP, Václava Mlynáře a Jakuba Pollága. Cenu za nejlepší prezentaci školního ateliéru v letošním roce získal ateliér skla Vysoké školy uměleckoprůmyslové v Praze. ■



Dopřejte svým  
nejbližším pocit bezpečí.

Přezujte na zimní pneumatiky  
Continental včas.



Hloubka dezénu menší než 4 mm snižuje vhodnost pneumatiky pro použití v zimě.

Brzdění se správnou hloubkou dezénu.\*

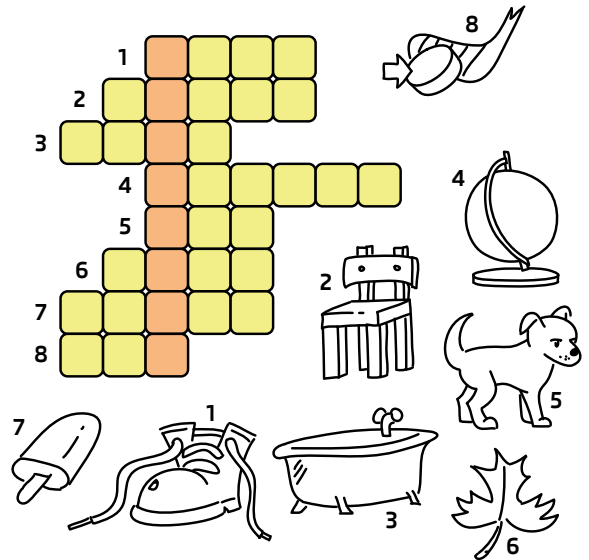
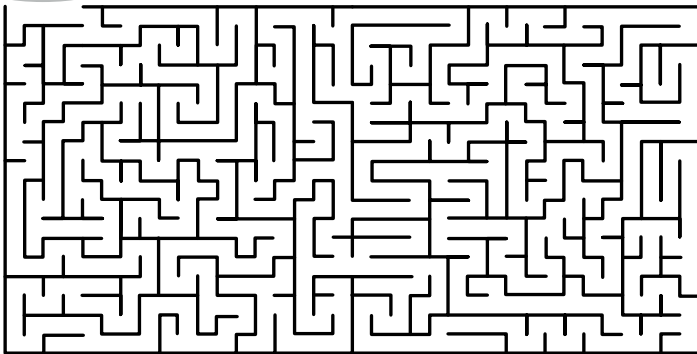


\* Zobrazené brzděné dráhy jsou založené na standardních vozidlech. Grafika je pouze ilustrativní. Brzděná dráha vozidla závisí na jeho stáří, brzdách a použitých pneumatikách, stejně jako na povrchu, po kterém se vozidlo pohybuje. Údaje nejsou zamýšleny jako reprezentativní pro všechna vozidla.  
(Zdroj: Continental AG)

# Ahoj, holky a kluci!

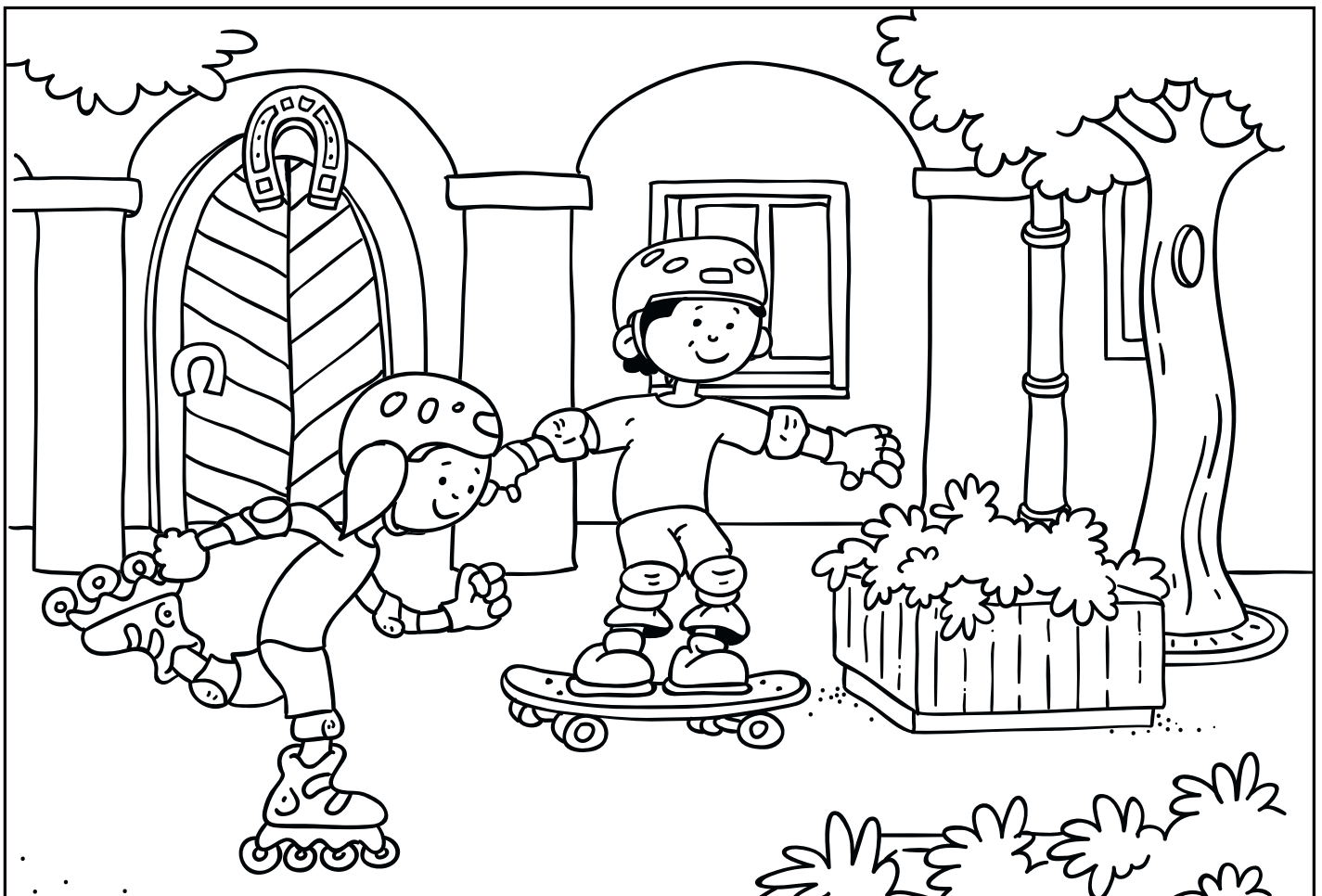


Najdi cestu ke kostičce.



Vylušti křížovku.

Vybarvi si obrázek.



(Vylúštení křížovky: BINGPINK)

# SÍLA VÝKONU SVOBODA ŘÍZENÍ



## AŽ O 60% SILNĚJŠÍ OLEJOVÝ FILM NEŽ U PŘEDNÍHO KONKURENČNÍHO VÝROBKU\*

Castrol EDGE Professional LongLife III 5W-30 s technologií *Fluid Strength Technology*<sup>™</sup> byl vyroben ve spolupráci se společností ŠKODA. Jeho jedinečná adaptivní síla snižuje kontakt kovových součástí motoru za různých jízdních podmínek. Castrol EDGE Professional - snižuje tření a optimalizuje výkon motoru.




IT'S MORE THAN JUST OIL.

\*Testován oproti přednímu konkurenčnímu výrobku 5W-30





# PROČ SE DRŽET PŘI ZEMI?

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> vozu Rapid Spaceback: 3,8–5,8 l/100 km, 99–134 g/km 

Vyobrazený model je pouze ilustrativní a může obsahovat prvky volitelné výbavy.

## Nová ŠKODA Rapid Spaceback

Nová ŠKODA Rapid Spaceback Vám umožní vystoupit z řady. Jen se raději připravte na zvýšenou pozornost svého okolí. To bude stejně jako Vy ohromeno dynamickým designem, moderními technologiemi, šetrností k životnímu prostředí i působivou panoramatickou střešou. Díky ní se každá Vaše jízda stane inspirativním prostorovým zážitkem, který Vás posune vždy o kousek výš. Navštivte od října svého autorizovaného prodejce vozů ŠKODA a uvidíte sami.

Rapid Spaceback již od 269 900 Kč se **ŠKODA Finance od ŠkoFINu**, s prodlouženou zárukou na 4 roky/60 000 km a třeba i sadou 4 zimních kompletů zdarma.

Vzorová kalkulace modelu Rapid Spaceback Fresh:

Cena vozu 269 900 Kč, délka financování 60 měsíců, splátka předem 94 465 Kč (35 %), výše úvěru 175 435 Kč, pravidelná měsíční splátka úvěru 2 978 Kč, RPSN 15,9 %, úrok 9,5 %, nerovnoměrná poslední splátka 53 980 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 3 546 Kč, celkové platby úvěru vč. pojištění 266 710 Kč. Pojištění obsahuje havarijní pojištění a povinné ručení (5% spoluúčast, bez zabezpečení) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (48 měsíců).

[mujrapid.cz](http://mujrapid.cz)  
[skoda-auto.cz](http://skoda-auto.cz)



/skodacz



/skodacz



/skodacz

Stáhněte si interaktivní katalog do svého iPhoneu nebo iPadu.



K dispozici v App Store