



ŠKODA Magazín

Magazín pro zákazníky a příznivce značky ŠKODA

LÉTO 2014



ŠKODA VisionC

Více než pouhá představa

ŠKODA Octavia Scout

Univerzálnější a odvážnější charakter ve stylovém balení.

S Yeti do Maroka

Dobrodružství za volantem modernizovaného SUV ŠKODA Yeti.

Tour de France

Pohled do zákulisí nejnáročnějšího cyklistického závodu světa.

Historie

50 let ŠKODA 1000 MB. Představujeme vůz, který změnil celou společnost.





ŠKODA Finance
od ŠkoFINu



NA JEDNOM SE SHODNETE

**GARANČE
NEJLEPŠÍ
NABÍDKY
od ŠkoFINu**



SUPERB COMBI AMBITION

2,0 TDI / 103 kW

9 249 Kč

MĚSÍČNĚ S POJIŠTĚNÍM



OCTAVIA AMBITION

1,6 TDI / 77 kW

6 399 Kč

MĚSÍČNĚ S POJIŠTĚNÍM



RAPID SPACEBACK FRESH ACTIVE

1,2 TSI / 63 kW

4 349 Kč

MĚSÍČNĚ S POJIŠTĚNÍM



FABIA TOUR ACTIVE

1,2 TSI / 63 kW

3 499 Kč

MĚSÍČNĚ S POJIŠTĚNÍM

Každý má vlastní názor na to, jaký má být ideální vůz, ale na jednom se shodnete všichni: ŠkoFIN nabízí zaručeně nejlepší podmínky při nákupu nového či ojetého vozu. Přesvědčte se sami.

Přineste nám jakoukoliv nabídku úvěru od banky nebo jiné finanční instituce a my ji dokážeme překonat.

Vyzkoušejte si nás na www.skofin.cz

Vzorový příklad úvěru na vůz ŠKODA Rapid Spaceback Fresh Active 1,2 TSI / 63 kW v ceně 284 900 Kč: splátka předem 71 225 Kč (25 %), výše úvěru 213 675 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 270 945 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 293 169 Kč, RPSN vč. pojištění 13,491 %, Délka úvěru 48 měsíců, zůstatková hodnota 85 470 Kč, měsíční splátka úvěru 3 864 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 4 327 Kč, úroková sazba 9,25 % p. a. ŠKODA Pojištění Standard obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry klienta jsou věk 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN a druhou stranou závazkový vztah. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní. Všechny splátky jsou kalkulovány z cen vozů platných k 1. 4. 2014.

Vážení přátelé značky ŠKODA,

rok 2014 je v polovině a z pohledu společnosti ŠKODA AUTO je již nyní zřejmé, že bude patřit k nejlepším v její historii. Není přitom řeč pouze o počtu prodaných vozů, ale o mnohem širším pohledu na celou společnost. Kreativita, touha po stavbě co možná nejlepších automobilů a samozřejmě i snaha nabídnout našim klientům ty nejlepší podmínky pro koupi a následně i samotné provozování našich vozů – to vše je našim motorem na cestě k cíli, kterým je spokojený zákazník. Nejlépe naši strategii popisuje nový šéf prodejní organizace ŠKODA AUTO Česká republika, pan Luboš Vlček v rozhovoru na začátku nového vydání časopisu ŠKODA Magazín. Dále představujeme naši novinku poloviny letošního roku, již je ŠKODA Octavia Scout. Nová generace tohoto oblíbeného modelu sází na širokou paletu svých vlastností, kterou jistě osloví zájemce o co možná nejuniverzálnější automobily, pro jejichž popis se často používá slovo crossover.

Zůstaňme ještě na okamžik u modelové řady Octavia. V ní jsme kromě Scoutu uvedli na trh také verzi G-TEC, uzpůsobenou pro provoz na stlačený zemní plyn (CNG). Není pochyb o tom, že toto alternativní palivo má celou řadu podstatných výhod, mezi něž patří především velmi nízké provozní náklady. Vždy vytváříme automobily, které mají pro zákazníka nějakou přidanou hodnotu. To neplatí pouze pro nové modelové řady, ale také pro akční nabídky či speciální provedení stávajících vozů. Příkladem v tomto směru je určitě rodina modelů Monte Carlo, které jsou kořenem nabídky většiny našich modelových řad a přinášejí výraznější sportovní vzhled a specifickou výbavu odkazující na naše úspěchy na tratích automobilových soutěží.

ŠKODA AUTO má na českém automobilovém trhu dominantní postavení především kvůli atraktivní nabídce kvalitních produktů. A právě s tím souvisí i náš nejnovější produkt ŠKODA Bez starostí. Pro privátní zákazníky jsme připravili inovativní program pro pořízení nového vozu s nulovou akontací a fixními měsíčními splátkami. Tato speciální forma operativního leasingu pro soukromé osoby jistě bude pro mnoho zákazníků atraktivní formou pro zajištění vlastní individuální mobility.

Nové vydání časopisu ŠKODA Magazín otevírá druhou polovinu letošního roku. Doufám, že chvíle strávené nad jeho stránkami pro vás budou inspirací a zajímavým výletem do světa značky ŠKODA, který zanedlouho obohatí jedna významná novinka. Než se tak stane, popřeji vám hezké léto, bezpečnou jízdu a mnoho příjemných zážitků za volanty automobilů ŠKODA.



Václav Koucký
Marketing a strategie ŠKODA AUTO Česká republika

➤ Prezidentská návštěva

AUTOMOBILKA ŠKODA AUTO PŘIVÍTALA NA ZAČÁTKU KVĚTNA VZÁCNOU NÁVŠTĚVU, PREZIDENTA ČESKÉ REPUBLIKY MILOŠE ZEMANA A PREZIDENTA SPOLKOVÉ REPUBLIKY NĚMECKO JOACHIMA GAUCKA.



Oba prezidenti se setkali s předsedou představenstva společnosti, Prof. Dr. h.c. Winfriedem Vahlandem, a předsedou podnikové rady Odborů KOVO MB Jaroslavem Povšíkem, poté diskutovali také se studenty ŠKODA AUTO Vysoké školy a žáky Středního odborného učiliště ŠKODA AUTO. Součástí návštěvy byla i společná prohlídka hlavního výrobního závodu a ŠKODA Muzea v Mladé Boleslavi. Winfried Vahland při této příležitosti řekl: „Značka ŠKODA se v posledních 23 letech

v alianci s koncernem Volkswagen skvěle rozvíjela a jako mezinárodní masový výrobce se etablovala na více než sto trzích po celém světě. Razantní vzestup podniku vychází ze společného konání Čechů a Němců, založeného na důvěře a angažovanosti. Naše spojení je ukázkovým příkladem dobrého ekonomického a lidského soužití obou našich zemí. Těsná spolupráce nám dává potřebnou rozhodnost, s níž budeme i v příštích letech psát další kapitoly úspěšné historie značky ŠKODA.“

Třímilionový motor 1,2 HTP

Nedávno vyrobila ŠKODA AUTO v pořadí již třímilionový motor 1,2 HTP. Tento oblíbený zážehový tříválec, který vyniká nízkou hmotností, mimořádnou výkonností a vysokou hospodárností, se montuje nejen do modelů ŠKODA Fabia, Roomster a Rapid, ale i do koncernových vozů SEAT a Volkswagen. Jeho produkce byla zahájena v roce 2001 v Mladé Boleslavi. Malé jubileum rovněž zaznamenala převodovka

MQ/SQ 100 (Citigo), již se smontovalo již půl milionu kusů. V příštích letech hodlá ŠKODA AUTO rozšiřovat produkci motorů a převodovek. Za tímto účelem staví automobilka nové Centrum pro testování motorů ve vývojovém středisku ŠKODA. Jen do tohoto centra investuje ŠKODA AUTO společně s koncernem Volkswagen více než 34 milionů euro. V současnosti se jedná o nejvyšší investici do vývoje v rámci České republiky.



ŠKODA AUTO – významný sponzor české kultury

Automobilka ŠKODA AUTO je jedním z nejvýznamnějších sponzorů kultury v České republice. Již 15 let podporuje Národní divadlo a více než 20 let Českou filharmonii. Spolehlivé kulturní partnerství s oběma renomovanými institucemi potvrdila ŠKODA AUTO i tím, že poskytla Janu Burianovi, řediteli Národního divadla, a Davidu Marečkovi, generálnímu řediteli České filharmonie, k dispozici reprezentativní vozy

ŠKODA Superb. Slavnostní předání vozidel se uskutečnilo na jevišti Státní opery v Praze. ŠKODA AUTO navíc patří mezi dlouholeté partnery Mezinárodního festivalu Smetanova Litomyšl, Národního muzea, Národního technického muzea a Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež ve Zlíně. V loňském roce byla ŠKODA AUTO sponzorem výstavy fotografií World Press Photo v ČR.

Vynikající reprezentace v Minsku

Letošní 78. Mistrovství světa v ledním hokeji skončilo triumfem ruských hráčů, o vynikající reprezentaci se v Minsku ovšem postarala i automobilka ŠKODA AUTO, která byla tradičně hlavním sponzorem šampionátu. Po celou dobu trvání MS měli organizátoři a účastníci MS k dispozici exkluzivní flotilu 46 modelů ŠKODA Octavia a Superb a další vozy byly vystaveny přímo ve sportovních halách Minsk Arena a Cizovka Arena a na letišti v Minsku. Značka ŠKODA byla navíc neustále viditelná v halách a na

televizních obrazkách díky prominentnímu umístění loga na ledové ploše a na mantinelech. Velké logo ŠKODA na středovém kruhu je už dlouho vnímáno jako symbol Mistrovství světa v ledním hokeji IIHF. ŠKODA podporuje Mistrovství světa v ledním hokeji již od roku 1992 a od roku 1993 je automobilka oficiálním hlavním sponzorem. Je to nejdelší hlavní sponzorství v historii sportovních mistrovství světa – oficiálně uznané zápisem do Guinnessovy knihy rekordů.



ŠKODA Rapid Spaceback získala cenu Red Dot

Prestížní cenu Red Dot za vynikající design opět získala ŠKODA AUTO, a to již posedmé v historii světově uznávané ankety Red Dot Design Award. Tentokrát se o tento triumf zasloužil kompaktní model ŠKODA Rapid Spaceback, který čtyřicetičlennou odbornou komisí oslovil zejména svými ladnými tvary a vyváženým

vzhledem. „Velice nás těší, že je výrazný a nezaměnitelný vzhled modelů značky ŠKODA tak úspěšný. Cena Red Dot je pro designéry totéž, co Oscar pro filmaře,“ řekl šéfdesignér ŠKODA AUTO Jozef Kabaň. „S modelem ŠKODA Rapid Spaceback nabízíme našim zákazníkům inovativní a chytrý vůz s vynikajícím designem.“

80 let výroby automobilů v Kvasinách

Pobočný závod ŠKODA AUTO v Kvasinách letos slaví významné jubileum. V roce 1934 zde byla vyrobená první karoserie pro vůz Jawa 700 a byl položen základ budoucí automobilové produkce, která je spojena se značkou ŠKODA. V průběhu let se v Kvasinách montovaly různé modely s okřídleným šípem ve znaku, mimo jiné i legendární vozy ŠKODA 450/Felicia či ŠKODA 110 R Coupé. Součástí výrobního programu automobilky byly rovněž užitkové vozy, z nichž nejúspěšnější byl model ŠKODA Pickup. V současnosti patří závod v Kvasinách mezi nejmodernější v Evropě a jeho výrobní kapacity se neustále zvyšují.





ŠKODA

Vzali jsme na sebe odpovědnost lídra trhu

O současné modelové a obchodní strategii značky ŠKODA na českém trhu jsme hovořili s Lubošem Vlčkem (47), šéfem prodejní organizace ŠKODA AUTO Česká republika. Tento muž je odpovědný za roční prodej téměř 60 000 vozů a více než 250 prodejních a servisních míst.

V globálním měřítku dnes ŠKODA AUTO patří mezi nejdynamičtější se rozvíjející automobilky, o čemž svědčí nejen její současné prodejní úspěchy, ale i velmi zdařilá modelová strategie. Jen v loňském roce jste veřejnosti představili osm nových či kompletně přepracovaných modelů. Nedávny autosalon v Ženevě naznačil, že modelová ofenziva značky ŠKODA zdárně pokračuje, z čehož vyplývá i první otázka. Jaké novinky chystáte v nejbližší době pro české zákazníky?

Modelová ofenziva pokračuje i v letošním roce a my jsme za to velmi rádi. Aktuálně připravujeme uvedení několika nových modelů a derivátů. Prvním z nich je Octavia G-TEC, která reprezentuje další krok vstříc klíčovému trhu fleetových zákazníků a hospodárné mobility. Následně přijde na trh Octavia ve vrcholné specifikaci Laurin&Klement. Jsme také velmi rádi, že se nám úspěšně daří pokračovat ve strategii modelů Monte Carlo, v jejímž rámci letos uvedeme na trh Citigo, Rapid Spaceback a Yeti. Největší očekávání všech našich zákazníků samozřejmě budí nová generace modelu Fabia, která se připravuje ke vstupu na trh na přelomu letošního a nadcházejícího roku.

Co osobně očekáváte od nového ekologického modelu ŠKODA Octavia G-TEC s alternativním pohonem na zemní plyn?

Očekávání jsou vysoká. Octavia je moderní vůz, který je již dnes velmi oblíben nejen v rámci privátní sféry, ale také u fleetové rodiny zákazníků. Technologii G-TEC chceme zákazníkům, kteří svůj vůz využívají s vysokou frekvencí, nabídnout model, který je ekologic-

ký a v neposlední řadě velmi výhodný z hlediska provozních nákladů.

Nové modely ŠKODA těží ze své nadčasové elegance, vyspělé konstrukce a praktičnosti s moderními „Simply Clever“ prvky. Pro mnohé domácí zákazníky je však při koupi vozu stále rozhodující pořizovací cena. Připravujete nějaké nové formy financování, které by ještě více přiblížily vaše produkty soukromé a firemní klientele?

Všichni bychom si měli dobře uvědomit, že vůz není jen o pořizovací ceně. Pořizovací cena v sobě samozřejmě zahrnuje užitnou hodnotu, všechny technologie, které nabízíme, i kvalitu produktu jako takového a my si

za ní stojíme, protože našim produktům věříme. Volba vozu je a čím dál tím více bude o nákladech na mobilitu, kterou si zákazník pořizuje především. A my budeme čím dál tím více akcentovat právě tyto náklady, které je nutno významně zohlednit u privátní i korporátní klientely. Jedním z nástrojů, který našim zákazníkům otevře dosud nevídané možnosti bezproblémové individuální mobility, je i nová forma operativního leasingu s nulovou akontací pro privátní klientelu ‚ŠKODA Bez starostí‘. Chtěli bychom i soukromým zákazníkům nabídnout velmi moderní finanční produkt, který byl dosud obvyklý především v korporátní sféře. Dostupnou mobilitu za velice férovou cenu. Inovativní leasingový program ‚ŠKODA Bez starostí‘ nabízíme pro modely Citigo, ►





Rapid, Rapid Spaceback, Yeti, Octavia a Octavia Combi.

Myslíte si, že produkt ‚ŠKODA Bez starostí‘ může uspět na českém trhu, kde touha vozidlo vlastnit je hluboce zakořeněna?

Jsme přesvědčeni, že ano, byť si samozřejmě uvědomujeme, že bude nutné zákazníkům dobře vysvětlit, v čem spočívají hlavní výhody tohoto řešení jejich individuální mobility, které je v západní Evropě stále rozšířenější. Pro spoustu lidí a životních situací je mnohem vhodnější objednat si službu, která jim zajistí, že mohou bez starostí využívat nový moderní a bezpečný vůz, než si automobil pořizovat do vlastnictví, mít v něm vázané finanční prostředky či jej s navýšením splácet a starat se o jeho průběžnou údržbu či následný prodej. Tento produkt je smysluplný především pro

novou nastupující generaci mladých řidičů, kteří si své osobní finance řídí operativně dle svých aktuálních možností a také dle aktuálních potřeb a bez nutnosti jednorázového finančního výdaje. ‚ŠKODA Bez starostí‘ nabízí další z variant, jak financovat nový vůz, a věříme, že si své zákazníky najde.

Jak operativní leasing pro retail souvisí se snahou automobilek omladit vozový park v České republice?

Vozový park osobních automobilů v Česku je s průměrným stářím vozu přes 14 let jeden z nejstarších v rámci EU a dlouhou dobu vykazuje negativní trend dalšího stárnutí. Každá automobilka by měla svým dílem přispět k tomu, aby se tento nelichotivý trend obrátil. ŠKODA AUTO na sebe vzala zodpovědnost lídra trhu a s inovativním produktem ‚ŠKODA

Bez starostí‘ se snaží učinit užívání nového, moderního, ekologického a bezpečného vozu dostupné co možná nejširší skupině českých obyvatel.

Na podzim představíte zcela novou generaci modelové řady Fabia a Fabia Combi. Mohl byste již teď ve stručnosti říci, čím budou tyto modely výjimečné?

Nová Fabia nabídne zcela nový koncept ve špičkové kvalitě, nadčasový design, tradičně výraznou praktičnost celého vozu, bohatou výbavu, širokou škálu doplňkových služeb a samozřejmě jedinečný poměr cena/užitná hodnota.

Stávající i budoucí majitelé vozů ŠKODA od vás jistě očekávají naprosto profesionální péči v oblasti prodejních a poprodejních služeb. A v současné době, kdy



se na českém trhu zvyšuje konkurenční boj jednotlivých značek, očekávají možná i něco navíc. Jak byste z tohoto pohledu hodnotil úroveň vaší prodejní sítě?

Co se týče spokojenosti zákazníků, patří ŠKODA AUTO k předním hráčům na trhu. Ale pokud budu zcela otevřený, není v této oblasti naše práce zdaleka u konce. Nároky zákazníků totiž neustále rostou. Což je samozřejmě dobře, jelikož nás to posouvá stále kupředu. Jedním z našich prioritních cílů je zákazníky udržet, a nejlepším loajaltním programem je špičková péče a maximální vstřícnost. Jak jsem již zmiňoval, nejzásadnějším aspektem napříč všemi zákaznickými skupinami se stane mobilita bez starostí, která bude čím dál tím víc vyžadována. Proto se právě dokonalá péče o zákazníka v předprodejních, prodejních i poprodejních službách stane primárním ukazatelem úspěšnosti značky ŠKODA.

V posledních měsících jste v České republice otevřeli několik prodejních a servisních center ŠKODA AUTO nové generace. Mohl byste říci, zda počítáte s komplexní modernizací prodejní sítě, a případně v jakém časovém horizontu?

Projekt ŠKODA Distribuční strategie je v plném běhu a není tajemstvím, že nejpozději do roku 2015 bude celá distribuční síť značky ŠKODA, tedy všichni naši smluvní partneři, v novém hávu. Nejde ale jen o to, jak bude distribuční síť vypadat navenek. V rámci tohoto kroku se zaměřujeme na posílení a vylepšení procesů uvnitř showroomů a servisů. To zásadně souvisí se zlepšováním spokojenosti zákazníků a úrovně služeb, které můžeme a chceme našim zákazníkům nabídnout.

Na vašich webových stránkách www.skoda-auto.cz je k dispozici unikátní 3D konfigurátor, který by měl vašim potenciálním zákazníkům usnadnit výběr



jakéhokoliv nového modelu dle individuálních přání a finančních možností. Jaké jsou hlavní přednosti této webové aplikace pro klienty i vaše prodejce?

Naše nabídka výrazně expanduje, aktuálně máme sedmáct modelů a derivátů. V rámci strategie modelové ofenzivy budeme i nadále přivádět na trh nové produkty. Chceme zákazníkům předvádět a vysvětlovat novinky pomocí atraktivních, komplexních a srozumitelných prostředků a kanálů. Hledat způsoby, jak budeme i nadále schopni jasně vysvětlit komplexitu celé naší nabídky. Jsme přesvědčeni, že možnosti 3D konfigurátoru tyto potřeby pokrývají. Jde o moderní aplikaci, díky níž nabízíme a vysvětlujeme produkt i doprovodné služby, jako jsou financování, leasing, servisní balíčky, nabídka příslušenství atd. Také jsme schopni skutečně do detailu zodpovědět zá-

kazníkům veškeré jejich otázky, které jsou díky geometrickému nárůstu komplexity naší nabídky modelů a výbav více než na místě.

3D konfigurátor není jedinou zajímavou aplikací, kterou dnes nabízíte. S jakým ohlaselem se setkaly například mobilní aplikace ŠKODA Manual a ŠKODA Service pro tablety a chytré telefony? Počítáte s tím, že byste tyto aplikace ještě rozšířili?

Ano, budeme pokračovat v digitalizaci prodejního a servisního kanálu, protože je to skvělá cesta do budoucna. Doba papíru a zasilání oběžníků je pryč. Zákaznické očekávání se definitivně posunulo do digitální sféry, proto musíme i nadále pracovat efektivně a moderně.

Renomé značky ŠKODA se po více než dvaceti letech, které uplynuly od spojení mladoboleslavské automobilky s koncernem Volkswagen, radikálně změnilo. Jak dnes vlastně vnímají čeští zákazníci Škodovku a co nejvíce oceňují na vašich vozech?

Je pravda, že vnímání značky a produktu se výrazně obměňuje, bez ustání intenzivně pracujeme na posunu ve vnímání značky. ŠKODA je vnímána jako moderní, inovativní značka, která má výrazně rozvinutou schopnost kvalitní péče o zákazníka a nabízí zákazníkům chytrá řešení. Tyto „klíčové hodnoty značky“ se promítají do našich produktů, služeb a celkové kultury, kterou našim zákazníkům nabízíme.

Jaké osobní pracovní cíle jste si stanovil pro letošní rok?

Byl bych velmi rád, kdyby se nám s týmem ŠKODA AUTO Česká republika podařilo dále významně posílit pozici značky na trhu. Úspěšně uvést nově přicházející modely, podpořit profitabilitu našich prodejních a servisních partnerů a samozřejmě ještě zvýšit spokojenost našich zákazníků, co by základní součástí naší politiky. ■



AUTO >

MODELY | ORIGINÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ | NOVINKY



12 ŠKODA OCTAVIA SCOUT

Ve stylu moderních crossoverů je ŠKODA Octavia Scout připravena v odvážném designu přijmout všechny výzvy moderní doby.



22 ŠKODA ORIGINÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ

Seznamte se s nejnovějšími produkty pro zvýšení komfortu a bezpečnosti na cestách, navrženými s vysokými kvalitativními standardy ŠKODA AUTO.



POMÁHÁME VÁM PROŽÍT BEZSTAROSTNOU DOVOLENOU

Více informací o akci na www.ceskapojistovna.cz



**NADSTANDARDNÍ ASISTENCE
K POVINNÉMU RUČENÍ**



- Vysoký limit plnění 75 000 Kč na 1 pojistnou událost
- Rychlá pomoc pro případ nehody, poruchy, odcizení vozidla, ale i defektu pneumatiky, vybití baterie či nedostatku paliva

www.ceskapojistovna.cz ➤ infolinka **841 114 114**

 **europ
assistance**
you live we care



**ČESKÁ
POJIŠŤOVNA**

Pomáháme vám jít dál

Připraven na neočekávané



Vyžadujete-li prostornost, komfort a prestiž modelu ŠKODA Octavia Combi a přitom chcete i více terénní nezávislosti, je ideálním vozem nová ŠKODA Octavia Scout. Tento automobil, který zasahuje do segmentu moderních crossoverů, si snadno zamilujete i kvůli jeho nezaměnitelnému stylu.



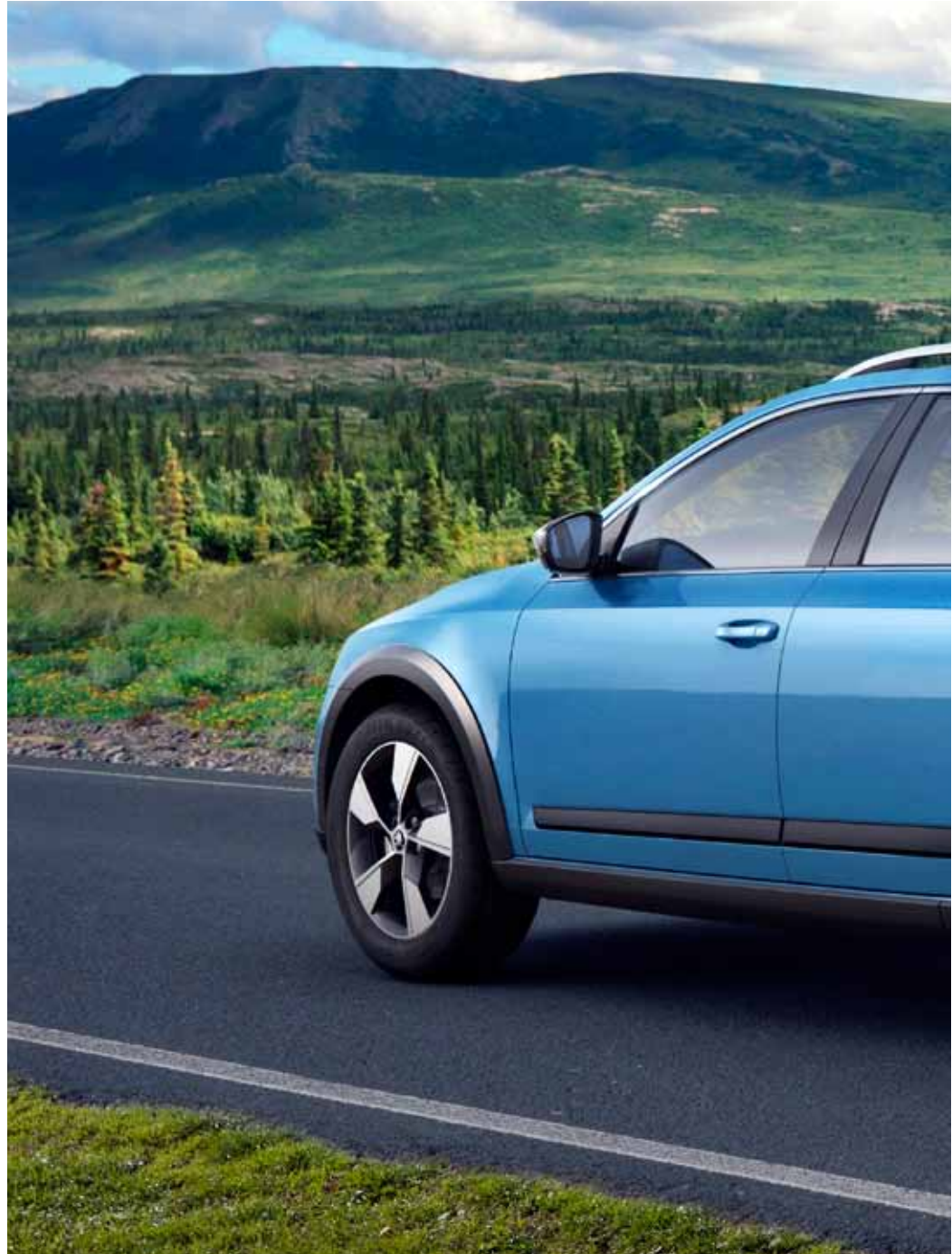
O druhé generaci modelu ŠKODA Octavia Scout lze s klidným svědomím prohlásit, že jde o nejuniverzálnější automobil v nabídce své značky. Když se na něj totiž podíváme poněkud z nadhledu, vidíme crossover, který je schopen naplnit neobyčejně široké spektrum požadavků. Když je potřeba, je to pohodlný a úsporný vůz pro cestování na dlouhé vzdálenosti, současně se však dokáže proměnit v prostorný a nesmírně praktický rodinný automobil. Když na to přijde, je to elegantní reprezentativní vozidlo, jemuž nechybí určitá, velmi pečlivě odměřená dávka dobrodružnosti. Současně ale nelze opomenout ani jeho reálné schopnosti při jízdě v terénu, které jsou dané světlou výškou 171 mm, ochrannými prvky spodní části vozu a v neposlední řadě i aktivním pohonem 4x4.

Ostatně, výše zmíněné vlastnosti byly ve své době vlastní také vůbec první generaci modelu Octavia Scout, která se prodávala v letech 2007 až 2013 a svým jedinečným charakterem oslovila více než 53 tisíc zákazníků po celém světě. Jistě není bez zajímavosti, že právě verze Scout tvořila přibližně osm procent prodeje vozu Octavia Combi.

VZHLED, KTERÝ NA SEBE UPOZORNÍ

Základem modelu ŠKODA Octavia Scout je Octavia v provedení Combi. Její základní tvary s vyváženými proporcemi a ostře řezanými, avšak nikoliv agresivními rysy jsou ideálním základem pro provedení Scout. Designérský tým značky ŠKODA doplnil karoserii plastovými ochrannými lemy blatníků a prahů, které přecházejí až do nárazníků vpředu i vzadu. Podobně jako je tomu u modelu Octavia RS, i v případě typu Octavia Scout má přední nárazník výraznější tvarování, tentokrát s charakteristickým prolisem pod světlomety a maskou chladiče. Právě tento prvek ve spojení s hranatými otvory pro mlhová světla a nepřehlédnutelně stylizovaným ochranným prvkem ve střední části v matně stříbrné barvě zajistí, že provedení Scout je jasně a na první pohled rozpoznatelné. Podobný popis jako pro přední část platí také pro zad.

Vše doplňují standardně dodávaná 17palcová kola z lehkých slitin, obouvající pneumatiky o rozměrech 225/50. Připravena jsou v několika designech a vždy dokonale vyplňují robustnější blatníky. Díky tomu z Octavie Scout vyzařuje pevný postoj na silnici. Světlá výška, zvětšená oproti standardním verzím o 33 mm, je další vlastností, která automobil okamžitě identifikuje a současně prozrazuje, že jde o vůz vybavený pohonem všech kol a určený



do ještě náročnějších podmínek, než jsou silnice a případně polní cesty.

INTERIÉR, KTERÝ POHLADÍ

ŠKODA Octavia Scout je navržena tak, aby potěšila nejen při pohledu zvenčí, ale také uvnitř.



Octavia Scout svoji posádku vítá stylově, speciálními prahovými lištami.

Scout je svěbytným modelem v nabídce modelové řady ŠKODA Octavia, takže se posádce hrdě připomíná například prostřednictvím prahových lišt, tříramenným volantem či hlavicí řadicí páky, na nichž jsou umístěné nápisy Scout. Skutečnost, že je Octavia Scout navržena jako



Silný motor 2.0 TDI (135 kW/184 k) je spojen s převodovkou DSG.



„Rozšířené blatníky a 17palcová kola dodávají Octavii Scout „pevný“ postoj na silnici!“

„terénní“ varianta, má za následek použití specifických potahových materiálů a jejich barev. Zejména spojení hnědé spodní části přístrojové desky a hnědých látkových sedadel, která mohou být čalouněna i kombinací kůže a jemné alcantary, je neobyčejně příjemné a útulné.

Samozřejmostí je pro vůz ŠKODA Octavia Scout výjimečná vnitřní prostornost, která je typickým znakem nejnovější generace modelu Octavia. Ve srovnání s předchůdcem došlo ke zvětšení vnitřního prostoru doslova ve všech směrech. To platí také pro velikost zavazadlového prostoru, který má základní objem 610 l a lze jej sklopením asymetricky dělených zadních sedadel zvětšit až na 1740 l. Když se sklopí i sedadlo spolujezdce, lze uvnitř vozu převážet předměty nebo sportovní vybavení s délkou téměř tři metry. ►



Tříramenný volant s nápisem Scout a hnědá spodní část přístrojové desky jsou navrženy speciálně pro model Octavia Scout.



Přední nárazník spolu s plastovými lemy blatníků a zvětšenou světlou výškou dodávají Octavii Scout charakter moderního crossoveru.

Univerzálnost modelu Octavia Scout se neprojevuje pouze jeho terénními schopnostmi, ale také chytře vymyšlenými detaily, jejichž praktičnost oceníte až při skutečném každodenním používání. Řeč je v tomto směru například o oboustranném koberci na dně zavazadlového prostoru, který je z jedné strany pogumovaný, zmínit musíme i unikátní držáky zavazadel v prostoru pro náklad nebo škrabku na led ve víčku palivové nádrže. Pořádek uvnitř vozu pomůže zajistit rovněž schránka pod sedadlem řidiče, určená pro reflexní vestu, nebo koš na odpadky integrovaný v kapsách v předních dveřích.

SKVĚLÁ TECHNIKA STANDARDEM

Všechny vozy ŠKODA Octavia Scout jsou vybavené aktivním pohonem všech kol s nejnovější generací elektronicky řízené spojky Haldex. Její činnost je propojena s ostatními



systémy podvozku, stejně tak jako s elektronickými řídicími jednotkami motoru a převodovky. Systém proto dokáže bleskově a v závislosti na aktuálních jízdních podmínkách měnit rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravou.

Nedílnou součástí systému pohonu všech kol však není pouze aktivní rozdělování točivého motoru mezi nápravami, chytrá a bleskově fungující elektronika dokáže cílenými brzdými zásahy na jednotlivých kolech zajistit i ideální distribuci síly motoru mezi pravou a levou stranou automobilu, a to jak vpředu, tak vzadu.

Pohon všech kol nejnovější generace proto již není pouze pověstnou berličkou v případě jízdy po kluzkém povrchu nebo v terénu, v současnosti je systémem, který účinně ovlivňuje dynamiku automobilu i při jízdě v zatáčkách, stejně tak jako zvyšuje obratnost a potěšení řidiče z dokonalé kontroly nad vozem.

Pohon všech kol je v případě vozu ŠKODA Octavia Scout spojen s víceprvkovou zadní nápravou, která je připravena po celé dráze odpružení kol zajistit optimální polohu pneumatiky vůči povrchu pod koly. Pohyby zadních kol jsou navíc vzájemně zcela nezávislé, což se projevuje nejen větší stabilitou a komfortem při jízdě na méně kvalitním povrchu, ale také v extrémních situacích, jež mohou nastat při jízdě terénem.

Právě v tomto prostředí nová generace Octavia Scout zaujme svými schopnostmi. Zvětšená světlá výška dosahuje 171 mm. Spolu se změněným designem předního a zadního

nárazníku se vyznačuje nájezdovým úhlem vpředu 16,7 a vzadu 13,8 stupně. Součástí standardní výbavy je i paket pro špatné cesty se zvýšenou ochranou spodní části vozu.

Na základě zkušeností s předchozí generací přichází Octavia Scout číslo dvě při uvedení do prodeje s trojicí motorů. Základem nabídky je osvědčený vznětový čtyřválec 2.0 TDI s výkonem 110 kW/150 k, který je standardně spojen s šestistupňovou manuální převodovkou. Vrchol nabídky však nově patří speciálně vyladěné verzi 2.0 TDI pocházející z Octavie RS – disponuje nejvyšším výkonem 135 kW/(184 k) a točivým momentem 380 N.m. Samozřejmostí je v tomto případě šestistupňová dvouspojková automaticky řadící převodovka DSG. Příznivci zážehových motorů vyznačujících se sportovnější a kultivovanější charakteristikou jistě ocení přeplňovaný čtyřválec 1.8 TSI, spojený taktéž s dvouspojkovou převodovkou DSG. Jeho nejvyšší výkon činí 132 kW/180 k.

ŠKODA Octavia Scout je opět velmi promyšleně navržený vůz, který posunuje tradičně silné stránky typu Octavia Combi na zcela novou úroveň. Otevírá prostor nejen pro jízdu mimo zpevněné silnice, ale současně přivádí i větší dávku osobitosti a charakteru. Nový model ŠKODA Octavia Scout lze považovat za moderní crossover, pro který je typické spojování vlastností automobilů několika segmentů. V tomto případě se podařilo opět vytvořit zcela výjimečný automobil, který je připraven poradit si se všemi neočekávatelnými situacemi rozmanitého života aktivních lidí. ■



3x ŠKODA Octavia Scout				
Motor	Převodovka	Výkon	0-100 km/h	Spotřeba paliva
2.0 TDI	DSG	135 kW/184 k	7,8 s	5,4 l/100 km
2.0 TDI	6M	110 kW/150 k	9,1 s	4,9 l/100 km
1.8 TSI	DSG	132 kW/180 k	7,8 s	7,1 l/100 km

Rodina se rozrůstá

ŠKODA AUTO rozšířila nabídku sportovně laděných modelů Monte Carlo. Nyní už má pět členů, kromě již známé Fabie a Fabie Combi se dostalo i na městské Citigo, praktický Rapid Spaceback a model Yeti.

Tři nové členové rodiny Monte Carlo připomínají úspěšný odkaz na závodní historii značky, která se začala psát již před 113 lety. Verze Monte Carlo zaujmou milovníky individuálně upravených vozů, jež svým majitelům nabízejí kromě již známých vlastností i něco navíc.

CITIGO MONTE CARLO

Nejmenší Citigo Monte Carlo je novou variantou městského vozu s mimořádně dynamickým vzhle-

dem. Na první pohled zaujmou černá 15" kola v designu Auriga, na přání je možné vůz vybavit i 16" koly Serpens. Jízdní vlastnosti dále podporuje sportovní podvozek snížený o 15 mm. Celkový efekt dotvářejí i další prvky, které spojuje černé lakování. V této barvě je nejen rámeček masky chladiče, široký otvor pro přístup vzduchu a přední spoiler, ale také vnější zpětná zrcátka, střešní spoiler a výrazný zadní difuzor. Příslušnost k rodině Monte Carlo vyjad-

řují i designové prvky na bocích a víku zavazadelníku či tmavě tónovaná skla. Ani interiér a jeho výbava, vycházející ze stupně Ambition, nezůstávají pozadu: volant je potažený kůží s červeným obšitím, které zdobí rovněž manžetu řadicí páky. Kůži najdete i na madlu ruční brzdy a hlavici řadicí páky. Tělo obejmou sportovní sedadla ve specifické černo-červené kombinaci s šedými podélnými pruhy. Model Citigo Monte Carlo je nabízen s motorem 1.0 MPI (55 kW). Cena modelu činí 256 900 Kč v případě třídveřového modelu a 266 900 Kč v případě pětidveřového. Připraveny jsou

čtyři výrazné barvy: červená Tornado, bílá Candy, stříbrná Brilliant a černá Deep. Z příplatků zmiňme například efektní panoramatické střešní okno za 15 200 Kč.

RAPID SPACEBACK MONTE CARLO

Pod názvem Rapid Spaceback Monte Carlo se skrývá dynamický hatchback, který je zvenku charakterizován masivním použitím černě lakovaných dílů. Rámeček masky chladiče, otvor pro přístup vzduchu do nárazníku a černé hlavní i mlhové světlomety jasně prezentují sílu a odhodlanost modelu. Z boku jsou patrné černé

„Verze Monte Carlo zaujmou milovníky individualistických vozů!“



nástavce prahů. Paket StylePLUS celkový efekt ještě dokreslí – obsahuje černě lakovaná vnější zrcátka, panoramatickou střechu s černým spoilerem, zatmavené zadní světlíky či černý zadní difuzor. Pod podběhy se skrývají černá 16" kola z lehkých slitin, na přání dokonce 17". Interiér je pojatý ve sportovním duchu: ani zde nechybí kožené doplňky s červeným prošíváním v místech, kde má řidič nejbližší kontakt s vozem – tedy na volantu, řadicí páce či ruční brzdě. Zaujmu také sportovní sedadla nebo dekorativní lišta s karbonovým vzorem a pedály z ušlechtilé oceli. Stejně jako v případě Citigo, i zde je celý interiér laděn do černé barvy s kontrastními prvky a logy Monte Carlo. Rapid Spaceback Monte Carlo se začne prodávat koncem letošního roku.

YETI MONTE CARLO

V podobném duchu je vytvořen rovněž model Yeti Monte Carlo:

mezi černě lakovanými doplňky je viditelný zejména výrazný spoiler. Pod podběhy jsou 17" černá kola. Efekt dotvářejí nejen zatmavená okna, ale zejména černě lakované prvky karoserie. Na zádi najdeme černý difuzor. Interiér nezklame: nechybí výrazná sportovní sedadla potažená látkou s šedými podélnými pruhy či pedály z ušlechtilé oceli. Kožené doplňky s kontrastním prošíváním pokrývají všechny zásadní části interiéru. Yeti Monte Carlo lze objednat se všemi motory vyjma základní vznětové jednotky 1.6 TDI (77 kW) v sedmi různých barvách od bílé Candy po černou Magic. Základní verze 1.4 TSI (90 kW) je nabízena za 499 900 Kč, silnější 1.8 TSI 4x4 (118 kW) s dvouspojkovou převodovkou pořídíte za 690 900 Kč. Verze 2.0 TDI (81 kW) stojí 531 900 Kč, silnější naftová varianta s výkonem 103 kW, pohonem všech kol a dvouspojkovou převodovkou pak 701 900 Kč. Ze



zajímavých doplňkových prvků pro Yeti Monte Carlo zmiňme například výhodný paket Monte Carlo Plus v hodnotě 38 700 Kč, který

přináší signalizaci parkování vzadu, automatickou klimatizaci Climatronic nebo vyhřívání předních sedadel. ■





Mladistvá invence

Wörthersee je posvátné místo milovníků tuningu. K jezeru v podhůří rakouských Alp se jich každoročně koncem května sjedou tisíce. Už několikátou sezonu zde nechyběla ani expozice značky ŠKODA. Hlavní hvězdou letos byly speciální studie Citijet a Yeti Xtreme.

Miniaturní modrý kabriolet má zajímavou historii. Postavili ho studenti učňovského střediska ŠKODA AUTO v rámci výuky. Tento kapesní roadster stavělo čtrnáct chlapců a dvě dívky pod dohledem šef-designéra značky ŠKODA Jozefa Kabaně. Cílem celého projektu bylo posílit nejen kreativitu, ale také odbornost žáků, kteří mohou na tomto projektu projevit vlastní nadšení a nápady. „Je skvělé sledovat, s jakým nasazením a vášní se naši žáci pustili do práce. ŠKODA Citijet je unikátní designová studie plná emocí, která při své

premiéře u jezera Wörthersee jistě přitáhne pozornost návštěvníků,” dodává Bohdan Wojnar, člen představenstva společnosti ŠKODA AUTO za oblast lidských zdrojů. Pro přestavbu si jako základ vybrali třídveřové Citigo poháněné silnějším provedením tříválcového zážehového motoru 1,0 litru, které má výkon 55 kW. Interiér vychází z provedení Citigo Sport. Exteriér oživují speciálně navržené doplňky, některé z nich vyrobili vlastnoručně sami studenti, například spoilery a přitlačné křídlo na zádi. Chybět nesmí fešná koncovka

výfuku, kůží potažený volant a hlavice řadicí páky pětistupňové manuální převodovky. Kabriolet přišel o střechu a zadní sedadla, na jejich místo namontovali výkonnou třísetwattovou audiosoustavu, jakou mívají tuningové speciály. Aparatura je doplněna modrým LED osvětlením, které reaguje na rytmus produkované hudby. Samonosná karoserie po odříznutí střechy přišla o potřebnou tuhost, uční tedy do zadní části implementovali zpevňující trubkový rám. Nad hlavy dvoučlenné posádky pak přidali zajímavě tvarovaný oblouk, který

řidiče a spolujezdce ochrání v případě převrácení vozu. Parádní dvoubarevné modro-bílé lakování doplňují šestnáctipalcová hliníková kola. Auto má navíc modře podsvícený a lehce snížený podvozek. Modrá barva je vidět i v mlhovkách. Na malém kabrioletu, který si školou povinní tvůrci pojmenovali Citijet, se pracovalo od podzimu loňského roku. Vyvrcholením prací bylo představení tohoto jedinečného prototypu na obřím tuningovém srazu u korutanského jezera Wörthersee. K pátému největšímu rakouskému jezeru se sjíždějí od



Koncept ŠKODA Citijet, určený pro tuningový sraz u rakouského jezera Wörthersee, postavil tým učňovského střediska ŠKODA AUTO.

roku 1982 milovníci slavného Volkswagenu Golf GTI. Svou velikostí patří tuningový sraz u Wörthersee k největším a nejvýznamnějším akcím svého druhu na světě, letos se konal již po třicáté.

V posledních letech se na tomto sraze objevují i další značky koncernu Volkswagen. ŠKODA AUTO vozí k Wörthersee u města Reifnitz svoji oficiální expozici od roku 2010 a každý rok představí originální koncept. Loni byl hvězdou přístřešený dvoubarevný Rapid Sport, letos ŠKODA Citijet a extrémní Yeti Xtreme.

KOMPLEXNÍ VZDĚLÁVACÍ SYSTÉM

Učňovským projektem Citijet ŠKODA AUTO potvrzuje vysokou úroveň svého odborného vzdělávání. Ve ŠKODA AUTO Středním odborném učilišti strojírenském absolvují žáci tři- nebo čtyřleté vzdělání v technických oborech, zakončené výučním listem nebo

maturitou. V současné době učiliště nabízí 13 učebních a studijních oborů, nejoblíbenější jsou tříleté obory automechanik, autoelektrikář a elektrikář. Ze čtyřletých oborů je zájem zejména o obor průmyslový logistik. Učiliště nabízí také nástavbové a dálkové studium. Vzděláváním mladých lidí přebírá automobilka už po dlouhá léta také společenskou odpovědnost.

Jen v loňském roce nastoupilo na firemní učiliště 280 mladých lidí. Studium je bezplatné. Práce, vykonaná v rámci výuky, je navíc finančně ohodnocená. Po ukončení studia dostanou všichni žáci a žákyně nabídku pracovního místa ve společnosti ŠKODA AUTO. Domácí automobilka provozuje v Mladé Boleslavi své vlastní učiliště již od roku 1927, od té doby se zde vyučilo zhruba 21 500 žáků. V současné době se tu na svou budoucí profesi připravuje téměř 1000 žáků a žáků. ŠKODA AUTO tak má zajištěn přísun kvalitní a odborně připravené pracovní síly. ■

ŠKODA YETI XTREME

Pro sraz GTI u jezera Wörthersee připravila ŠKODA extrémní studii modelu Yeti v rallyovém stylu. Na automobilu s matně šedou karoserií, doplněnou zářivě žluto-zelenými doplňky, zaujme především mnoho detailů obvyklých zejména u soutěžních speciálů. Výrazné ostře řezané blatníky ukrývají velká kola a pneumatiky, charakteristický je také velký nasávací otvor v přídi. Samozřejmostí jsou velké koncovky výfuku, které na tuningovém srazu nemohou chybět. Čtveřice samostatných sedadel Recaro se čtyřbodovými pásy, sportovní volant, karbonové výplně dveří nebo držák na iPad – to všechno jsou doplňky interiéru s nově řešenou střední částí přístrojové desky. ŠKODA Yeti Xtreme jistě bude svým nezaměnitelným stylem zajímavou inspirací pro individualizaci SUV modelu značky ŠKODA, který je k dispozici ve dvou odlišných verzích: Yeti a Yeti Outdoor.





Jen si vybrat

ŠKODA nabízí širokou paletu originálního příslušenství, díky které získá váš vůz jedinečný vzhled a charakter. Vybrat si můžete z designových doplňků, mnoha různých kol z lehkých slitin, dekorací či praktických prvků, jež ještě zvýší využitelnost vašeho vozu. Abychom nastínili možnosti individualizace, připravili jsme pro vás výběr několika zajímavostí.

ŠKODA CITIGO



EFEKTNÍ KOLA AURIGA

Nejmenší model značky získá dravější vizáž díky efektním 15" diskům z lehkých slitin v designu Auriga a v černé metalické barvě. Jsou určeny pro pneumatiky 185/55 R15.

Cena (1 ks): 2515 Kč

KOLA Z LEHKÝCH SLITIN SERPENS

Pokud toužíte po ještě výraznějším zviditelnění vašeho městského vozu, doporučujeme kola z lehkých slitin Serpens, vyvedená taktéž v černé metalíze. 16" disky jsou určeny pro pneumatiky 185/50 R16.

Cena (1 ks): 3084 Kč

ŠKODA SUPERB



PAKET OUTDOOR

Paket Outdoor dodává modelu ŠKODA Superb Combi více robustnosti a suverenity při jízdě mimo zpevněné cesty. Obsahuje plastové lemy blatníků a prahů, boční ochranné lišty, spoiler předního nárazníku, ochrannou lištu nákladové hrany a difuzor v zadním nárazníku.

ŠKODA FABIA



SPORTOVNÍ KOLA GIGARO

Sportovní švih dodají modelu Fabia kola z lehkých slitin Gigaro o rozměru 7J x 17" v černo-stříbrném provedení s leštěným povrchem. Jsou určena pro vozy Fabia se styling kitem a sportovním podvozkem.

Cena (1 ks): 3735 Kč

RAPID/RAPID SPACEBACK



JASNĚ DEFINOVANÉ

Přitažlivým prvkem, viditelným při každém otevření dveří modelu Rapid, je čtyřdílná sada ochranných a zároveň dekorativních prahových lišt s vložkou z ušlechtilé oceli.

Cena: 1485 Kč



BAREVNÝ KOŽENÝ PAKET

Způsob, jak docílit v interiéru modelů Rapid a Rapid Spaceback jedinečné atmosféry, je určitě zakoupení barevného koženého balení. Kvalitní červenou kůži najdete na volantu, hlavici řídicí páky a rukojeti ruční brzdy.

Volant s červenou kůží: 3617 Kč
Madlo řídicí páky s červenou kůží: 830 Kč
Madlo ruční brzdy s červenou kůží: 1168 Kč

ŠKODA OCTAVIA

SPORT LOOK PAKET

Model Octavia lze doplnit efektním Sport Look paketem. Jeho součástí je spoiler na víku zavazadlového prostoru, který má, stejně jako kryty vnějších zpětných zrcátek a spoiler na přední, leskle černou povrchovou úpravu. Cepek doplňují dekorativní fólie s karbonovou texturou na bočích a víku zavazadlového prostoru.

Cena: 12 900 Kč



VELKÁ KOLA TURINI

O sportovní vzhled a vylepšení jízdních vlastností modelu Octavia se postarají 18" kola z lehkých slitin Turini v efektní černé matné metalíze. Jsou určena pro pneumatiky 225/40 R18.

Cena (1 ks): 4251 Kč



SPOILER 5. DVEŘÍ

Přitažlivým doplňkem pro Octavii liftback je sportovní spoiler pátých dveří, vyrobený z moderního, odolného a lehkého materiálu. Je dodáván v přípravě pro lakování.

Cena: 2653 Kč



PRO LEPŠÍ ŘÍZENÍ

Multifunkční volant čalouněný kůží s horní červenou částí dokonale padne každému do ruky. Do stejného stylu lze sladit také madlo ruční brzdy a hlavici řídicí páky.

Cena: 4072 Kč

ŠKODA YETI

PAKET SPORT LOOK

Dynamičtější a sportovněji vzhled dodá modelu Yeti paket Sport. Dravější vzhled zajišťují zejména spoilery předního a zadního nárazníku. Boční kryty prahů chrání karoserii před odletujícími kamením a spolu s dekorativní lištou předního nárazníku dokreslují celkový efekt vozu. Jednotlivé produkty balení lze zakoupit i samostatně.



KOLA Z LEHKÝCH SLITIN BLOSSOM

Vylepšit vzhled modernizovaného modelu ŠKODA Yeti se jistě podaří díky příslušenství v podobě 17" kol z lehkých slitin zvaných Blossom. Přicházejí v černém lesklém/stříbrném lakování pro pneumatiky 225/50 R17.

Cena (1 ks): 4342 Kč



Štěstí přeje připraveným

Letní prázdniny klepou na dveře a s nimi sezona dovolených. Přestože obliba letecké dopravy vzrůstá, cesta automobilem do prázdninové destinace zůstává pro většinu Čechů stále volbou číslo jedna. Jak se připravit a co všechno udělat, aby se z takové cesty nestala noční můra?

Staré pořekadlo tvrdí, že „šťěstí přeje připraveným“. S přípravami na dlouhé cestování je tedy vhodné začít již s dostatečným předstihem. Kromě samotných plánů by měl být jako první na řadě dopravní prostředek. Ten by měl být sice ve výborném technickém stavu po celý rok, ale i tak by měl být před dlouhými cestami vždy důkladně zkontrolován a připraven na očekávané vyšší zatížení.

Některé úkony, jako například kontrolu pneumatik, zvládne hravě každý, jiné oblasti, jako je podvozek včetně brzdové soustavy, je vhodné svěřit do péče profesionálům z autorizovaných servisů ŠKODA AUTO, kteří prověří a v případě nedostatků dají do pořádku nejen všechny systémy, ovlivňující bezpečnost silničního provozu a spolehlivost automobilu, ale mohou také realizovat odbornou montáž potřebného originálního příslušenství.

Pneumatiky patří mezi nejdůležitější a zároveň řidiči nejvíce opomíjenou součást vybavy automobilu. Podle různých průzkumů vyráží až 70 procent řidičů na dovolenou s podhuštěnými

mi nebo příliš sjetými pneumatikami. Špatný stav pneumatik zvyšuje spotřebu paliva, zkracuje životnost pneumatiky, zhoršuje ovladatelnost a jízdní vlastnosti vozu a může se stát příčinou nehody s velmi vážnými následky. Pravidelná kontrola a údržba, případně investice do nových pneumatik, není tedy žádným mrháním času nebo prostředky.

U pneumatik kontrolujeme míru opotřebení, případná poškození a tlak vzduchu. Cesta na dovolenou s plně obsazeným a naloženým vozem, zpravidla s rychlou jízdou po dálnici, představuje vyšší než obvyklé zatížení, pro které výrobce doporučuje vyšší hodnoty tlaku vzduchu v pneumatikách. Doporučované hodnoty tlaku vzduchu naleznete v návodu k obsluze. Zkontrolujte také tlak vzduchu v náhradním kole, je-li jím vůz vybaven, případně sadu pro opravu poškozené pneumatiky.

Dalším kontrolním bodem by mělo být doplnění nádobky systému ostříkovačů. Dobrý výhled by měl mít řidič všemi směry, což zajistí důkladné umytí vozidla a pečlivé očištění ▶







všech skel a zpětných zrcátek. Povinnou výbavu vozidla rozšířte o položky, které jsou na rozdíl od České republiky vyžadovány v tranzitních a cílových zemích. Přestože to nemusí být povinné, hodit se může tažné lano, startovací kabely, reflexní vesty a teplé oblečení a deky pro všechny členy posádky. Noci mohou být i v létě velmi chladné, například v horách, a případná porucha nebo jiný problém může představovat i zdržení na několik hodin. Stejně tak doporučujeme přibalit zásobní balení kapaliny do ostřikovačů, motorového oleje a destilované vody a nezapomenout na kontrolu vnějšího a vnitřního osvětlení vozidla včetně náhradních žárovek. Dojde-li k nějakým problémům během cesty, oceníte zajisté i pracovní rukavice.

Zejména u starších vozidel a u vozidel s nepravděpodobnou servisní historií je důležitá kontrola poháněcího ústrojí, podvozku a brzd. U brzdové soustavy nezapomenout kromě stavu kotoučů a brzdových destiček na stav brzdové kapaliny, případně její výměnu, což platí i pro motorový olej a chladicí kapalinu.

Při prázdninovém cestování nalezne skvěle uplatnění celá řada artiklů z nabídky ŠKODA Originálního příslušenství. Přestože vozy ŠKODA patří svým vnitřním prostorem ve svých příslušných segmentech mezi největší, mohou se hodit k přepravě většího množství zavazadel nebo méně skladných předmětů, především sportovního náčiní, například jízdní kola, systémy na míru vyrobených střešních nosičů a střešních boxů. Jízdní kola lze přepravovat také na nosičích, které se připevní k tažnému zařízení. I samotná tažná zařízení, například pro jízdu s obytným přívěsem, si můžete vybrat přesně pro daný model. V nabídce jsou pevná nebo odnímatelná tažná zařízení. Přehlednou



organizaci zavazadel a jejich bezpečné zajištění proti nežádoucímu pohybu mají na starosti různé upínací prvky a přepážky. Poškození a znečištění zavazadlového prostoru zabrání plastová vana se zvýšeným okrajem, zatímco pořádek na palubě i při dlouhotrvající jízdě pomůže udržet odpadkový koš. Čerstvé občerstvení uchová i ve velkém parnu praktický termobox. Speciálně navržené a pečlivě testované dětské sedačky pro nejmenší cestující jsou zárukou bezpečnosti a pohodlí.

V rámci příprav na cestu si naplánujte přesnou trasu a vytiskněte si itinerář. Máte-li navigační systém, nezapomeňte si aktualizovat, případně doplnit mapové podklady. Nejvhodnější trasu můžete vytyčit za pomoci internetových plánovačů – speciální verzi pro motoristy, která vám vypočte i náklady na palivo po zadání spotřeby a ceny paliva, naleznete na webu ŠKODA AUTO (<http://www.skoda-auto.cz/mini-apps/new-routeplanner>). V závislosti na použitém plánovači si můžete vybírat optimální varianty podle různých kritérií (nejrychlejší, nejlevnější, nejkratší, bez úseků placených dálnic, apod.). Navzdory výhodám navigačních systémů a elektronického vedení k cíli nemusí být od věci mít na cestě po ruce také klasický autoatlas, samozřejmě pokud možno co nejaktuálnější.

Pro maximální bezpečnost jízdy platí dvě základní pravidla: nespíchat a nepřepínat své síly. Dopřejte si tedy dostatek času včetně rezerv pro případné dopravní zácpy, objíždky a jiné nepředvídatelné komplikace. Naplánujte si přestávky k odpočinku, při hodně dlouhém cestování se střídejte za volantem, je-li to možné. Cestujete-li s dětmi, připravte si pro ně program a zábavu – může to být poslech audioknih, rozhlasových her, hudby, sledování videí, hraní her, ale třeba i zastávky na místech s možností návštěvy zajímavých atrakcí. Berete-li s sebou na dovolenou domácího mazlíčka, pamatujte i na jeho potřeby, od vody, přes venčení až po odpočinek. Pro tělesné blaho lidské části posádky doporučujeme jen lehkou stravu bohatou na zeleninu a ovoce v kombinaci s neperlivými, neslazenými nápoji.

Je-li to možné, zvolte si pro své cestování termín, kdy bývá nejmenší intenzita provozu. Informujte se o termínech prázdnin a svátků v zemích, jimiž budete projíždět. Obecně bývají nejméně vytiženy silnice uprostřed pracovního týdne. Také zvažte pro a proti jízdu ve dne a v noci. Intenzita silniční dopravy v noci výrazně klesá a také panují příjemnější teploty, na druhou stranu výrazně roste riziko nehody z důvodu horší viditelnosti a únavy. Spánku nejnázne podléháme mezi druhou a pátou ranní hodinou.

Kromě takových samozřejmostí, jako je dostatečná finanční hotovost nebo dobré cestovní pojištění (včetně pojištění zavazadel), se v případech nouze osvědčují také přehledné návody, jak postupovat v případě nehody nebo poruchy, včetně důležitých telefonních čísel (úřady, české ambasády, apod.). Předpokladem k rychlému a úspěšnému řešení problémů je nabitý telefon a aktivní roaming. Jedete-li půjčeným nebo firemním vozidlem, je vhodné mít potvrzení majitele vozidla, že vám vozidlo na zahraniční cestu zapůjčil.

Abyste na cestě nezůstali stát s prázdnou nádrží, je dobré si předem naplánovat doplňování paliva. Ne všude je totiž tak hustá síť čerpacích stanic s 24hodinovou otevírací dobou jako u nás. Také počítejte s vyšší než obvyklou spotřebou paliva – zejména bude-li váš vůz plně vytižen a pojedete vyššími rychlostmi. Na spotřebu má kromě jízdního stylu (předvídaným řízením, citlivým ovládním pedálu plynu a rozumným řazením lze výrazně ušetřit, aniž byste jeli v průměru pomaleji) velký vliv také tlak vzduchu v pneumatikách, otevřená okna nebo přeprava nákladu na střeše či za vozem, resp. jízda s přívěsem. ■

RELAX

CESTOVÁNÍ | ADRENALIN | SPORT



34 TOUR DE FRANCE A ŠKODA

Dlouhodobé partnerství mezi pořadatelem nejslavnějšího cyklistického závodu světa a ŠKODA AUTO bylo prodlouženo až do roku 2018.



40 ZA OPONOU SOUTĚŽÍ

Účast v nejvyšších sférách automobilových soutěží je náročná na logistiku, techniku a v neposlední řadě i na nadšení pro vítězství každého člena týmu.



Yeti a nevěřící Tomáš

S Tomášem se známe roky a oba jsme už docela dost staří na to, abychom jen tak tlachali o věcech, které stejně nemáme v plánu uskutečnit nebo víme, že s nimi stejně nic neuděláme. Ztrácet čas s hlavami v oblacích je pro oba z nás jev velmi neobvyklý a osobně si myslím, že jde o jeden z pilířů našeho přátelství.

Hodně často se spolu bavíme o autech, protože k nim oba máme více než blízko, a i tentokrát se rozmluva neúčastnila ani jedna z našich partnerek. Toho večera jsme se

s kamarádem bavili o modernizovaném voze ŠKODA Yeti a nějak jsme se nedokázali shodnout. Já tvrdil, že jde o jeden z nejlepších vozů ŠKODA své doby, a pro svá tvrzení tasil pádné argumenty, Tomáš na mé poznámky reagoval trochu přehliživě. Právě když jsem se ho snažil o své pravdě přesvědčit, zrodil se nápad vzít Yeti a podniknout s ním pořádnou cestu. Třeba rovnou do Afriky.

Kdybych dokázal přemýšlet a kombinovat stejně rychle jako v momentě, kdy jsme se s kamarádem napevno domluvili, že vyrazíme

za surfem na Západní Saharu, asi bych byl velmi úspěšný a bohatý člověk. Plánování všeho důležitého proběhlo ráz na ráz a 4. ledna jsem seděl v nastartovaném voze ŠKODA Yeti 2.0 TDI 4x4 Laurin & Klement před Tomášovým domem.

Před cestou jsem v garáži vyndal zadní sedadla, jejichž promyšlenost a nízká hmotnost mě nikdy nepřestanou fascinovat, a místo nich jsem vložil molitanovou matraci. Tomáš se mi nejprve smál, protože si nedokázal představit, že by při svých 188 cm a 100 kg vzadu

Asi se shodneme na tom, že nejlepší nápady vznikají v hospodě u piva mezi dobrými přáteli. Naprosto stejný scénář měl náš pološílený nápad dojet co nejrychleji s automobilem ŠKODA Yeti na Západní Saharu a zpět. Dlouholeté jablko sváru mezi Mauritánií, Španělskem a Marockým královstvím se někde mezi čtvrtým a pátým kouskem zdálo jako úplně nejzajímavější destinace pro sněžného muže. Tohle byla jízda...



dokázal nocovat, nicméně šlo pouze o jeden z Tomášových předpokladů, které cestou do Afriky musel přehodnotit.

V ZAJETÍ KRUHOVÝCH OBJEZDŮ

Itinerář jsme měli velmi jednoduchý. Co nejrychlejší přesun do španělské Asturie, kde se natrvalo usídlil náš společný kamarád, a odtud po třech dnech vyrazit směr Afrika, respektive Maroko a Západní Sahara. Kromě surfingu v Atlantském oceánu a lehčího off-roadingu jsme si mysleli také na trochu snowboardingu,

kterému je Asturie svými okolními kopci nakloněna. Chtěli jsme toho za necelých čtrnáct dní stihnout co nejvíc.

S boxem se surfem na střeše jsme chtěli nechtěli museli myslet také na spotřebu. Takovou porci kilometrů na jednu nádrž neujedete a pohon všech kol a zimní pneumatiky rozhodně spotřebu nesníží. Znáte to, každá desetinka se počítá a plazit se v aerodynamickém pytlíku za kamionem, na to nebyl čas a ani chuť.

Tempomat jsme tedy nelítostně nastavili na 140 km/h a prostě čekali, co nám palubní počí-

tač naservíruje za údaj. Navzdory vysoké rychlosti, půl metru výšky navíc, relativně syrovému motoru a pohonu všech kol se spotřeba pevně usadila na 7,6 l/100 km. Stav Tomáš vs. Yeti byl rázem 0:1, protože jsme čekali o dost víc.

Jet Německem směrem na francouzské hranice je hodně rychlá a pohodová záležitost. Člověk je ještě plný elánu. Situace se mění ve chvíli, kdy dáte sbohem rychlostně neomezeným dálnicím a vjedete na uzení Galského kohouta. Tady začíná, no, jak to jen říct slušně, asi nejnepříjemnější část evropské etapy a je ▶



úplně jedno, jaké máte auto. Těch kilometrů je prostě moc.

Jistě, Francii lze v poklidu projet křížem krá-
žem po dálnicích, ovšem za poplatky, které za
cestu tam a zpátky zaplatíte, si koupíte téměř
tři plné nádrže, a uznejte sami, že tohle je
cena, kterou nelze akceptovat. S Tomášem
jsme oba tuto nejlevnější trasu k oceánu ab-
solvovali již několikrát, takže jsme přesně vě-
děli, do čeho jdeme.

Základem úspěchu je Francii absolvovat
v době, kdy většina tamějších řidičů sedí
doma u sklenky dobrého červeného. Vyhnete
se hustému provozu ve vesnicích, kterých je
na cestě k Biskajskému zálivu více než mrt-
vých much na předním nárazníku dálkového
kamionu, a otravnému poskakování od jedno-

ho kruhového objezdu k druhému. Tento typ
křižovatky je vážně skvělý, ale Francie je jedi-
nou zemí v Evropě, kde tomu tak není. Za kla-
sickou hlavní silnici byste si po několika stov-
kách kilometrů nechali strhnout nehet, to mi
věřte.

TÉMĚŘ PRÁZDNÉ ŠPANĚLSKÉ DÁLNIČE

Potřebný čas se dá ušetřit jedním způsobem.
Prvních 200 km od hranic je opravdu nesku-
tečně otravných a je to jediná sekce, kde do-
poručuji Francouzům zaplatit, získáte nejmé-
ně tři hodiny času k dobru. Požadovaných
22 eur obětujte, vyplatí se to. S Tomášem jsme
si užívali cestovního komfortu kožených seda-
del a špičkového audia.

Vysoký točivý moment dvoulitrového TDI
nám dovoval komfort průjezdu vesnic na
pětku, někdy i šestku. Manipulace s řadicí pá-
kou byla minimální a s Tomášem jsme podřa-
zovali jen ve chvíli, kdy jsme potřebovali před-
jet otravné kamiony, jejichž řidiči volili jako my
levnější alternativu. Takže ve finále jsme si
z francouzských okresek udělali vlastní dálnici.

Pakliže německé dálnice řadíte v žebříčku
kvality vysoko, pak vězte, že Španělsko, pře-
devším cesta do Bilbao, je naprostý řidičský
ráj. Dálniční úsek AP-8 vedoucí do Bilbao je
sice také zpoplatněn, nicméně jedná se o ně-
kolik málo eur a hlavně, tříproudá tepna ve-
doucí nedaleko baskického pobřeží je asi ne-
zábavnějším dálničním úsekem, jakým jsem
kdy jel. Nulový provoz, zapříčiněný především
brzkými ranními hodinami a také faktem, že
recesí sužovaní Španělé (podobně jako Fran-
couzi) po placených silničních prostě nejezdí,
umožnil velmi svižnou a především zábavnou
jízdu. Kdo z vás zná okruh Laguna Seca, včet-
ně legendární zatáčky Corkscrew, ten si hradě
dokáže představit, o čem tady mluvím. Průjez-
dy táhlými zatáčkami, kdy jste si z jednoho
pruhu mohli najíždět k druhému okraji vozov-
ky, prudká dálniční klesání a stoupání (takové
úseky jinde nenajdete) se na AP-8 vyskytují
velmi často a odhalily další z předností vozu
ŠKODA Yeti – ohromnou chuť měnit směr jízdy



Nejvyšší výbava Laurin & Klement svoji posádku
doslova hýčká komfortní výbavou.



Yeti se nezalekne ani středně těžkého terénu. Brod
pro něj neznamená překážku.

,V Asturii se pár desítek kilometrů od oceánu rozprostírají velehory, přesahující výšku 2500 m n. m.!



s téměř nulovými náklony karoserie. Tomáš byl natolik nadšený, že později v průběhu cesty jsme několikrát probírali možnost, že by si Yeti v budoucnu pořídil. Game, set, match! Yeti tehle zápas s mým kamarádem vyhrál ještě dřív, než jsme ujeli čtvrtinu z plánovaných kilometrů. Říkal jsem mu to...

ASTURIE JE NÁDHERNÝ KUS ZEMĚ

Náš společný kamarád se usadil v malebném městečku Ribadesella, ležícím asi 80 km východně od Gijonu. Na vchodové dveře jsme klepali přesně 22 hodin poté, co jsme vyrazili z České republiky. Občasné zastávky na cigaretu a toaletu jsme v nejtěžších momentech prokládali spánkem v našem pánském budoáru v zadní části. Tomáš se na zadní matraci bez problémů vešel a ještě si u toho slastně pochrupeval. Pro vaši představu, byli jsme jen o čtyři hodiny pomalejší, než odhadl plánovač trasy, jenž však cestu nasměroval čistě po dálnicích!

Ve Španělském království jsem navštívil mnoho lokalit. Byl jsem v Baskicku, Galicii, Andalusii, Kastilii, Katalánsku, Valencii, ale musím říct, že Asturie mě uhranula nejvíc. Pár desítek kilometrů od oceánu, který je brutálně studený i v letních dnech, se rozprostírají velehory, s přehledem přesahující nadmořskou výšku 2500 metrů. Na rozdíl od Alp jsou Kantabrijské hory, respektive jejich nejznámější



,V Maroku není velké množství silnic, ale pobřeží je dobře protkané. Okresní silnice nemají žádné krajnice a jsou poměrně úzké!

část Picos de Europa (Vrcholy Evropy) odlišné tím, že na nejvyšší vrcholky stoupáte přímo od hladiny oceánu. O to víc vám pak jejich majestátnost vyrazí dech, stejně jako silničky, po kterých se na ně šplháte. Na snowboarding tu sice nebyl sníh, letos byla bídná zima ve většině Evropy, ale to vůbec nevadilo. Podmínky

pro surfování byly naštěstí více než skvělé. Nejen severní pobřeží Španělska, ale také Portugalsko a Irsko v době naší cesty navštívil jeden z nejsilnějších příbojů za posledních deset let a některé zprávy hlásily vlny vysoké přes sedm metrů. Atlantik se zase jednou ukázal v plné síle. ►





Při hledání nejlepších scenerií pro fotografování jsme s Tomášem mnohdy zavítali do míst, kde bychom se bez pohonu 4X4 nechytali. Několikrát jsme měli štěstí, především při jízdě po pláži, a pátá generace mezinápravové spojky Haldex nás podržela. Šestistupňový manuál neměl z našich radovánek velkou radost, ale i tak to byla neuvěřitelná zábava. Tomáš se hned z kraje cesty přesvědčil, že i když Yeti není ryzí off-road, v terénu zvládne věci, které zůstanou pro drtivou většinu majitelů navždy tajemstvím. Další bod navíc.

PRÁZDNÉ DÁLNIČE A DIVOKÝ TANGER

Tři dny ve Španělsku utekly jako voda a my museli dál, abychom splnili vytyčený cíl. Západní Sahara byla ještě hodně daleko. První etapou bylo dojet na trajekt do Algercias. Cesta dolů na jih vede celá po dálnicích a 95 % z nich je zdarma a opět úplně prázdných. Člověk se cítí, jako by je postavili pouze pro vás. Možná jsme měli jen štěstí, ale sami uznejte, potkat za téměř tisíc kilometrů jen několik málo desítek aut je prostě zvláštní.

Ve srovnání s pohodovou Asturií je život „dole“ jako den a noc. Shon, špína a stres jsou všudypřítomné aspekty tamějšího života. Než se člověk vůbec na trajekt dostane, zažije hodně nechtěného vzrušení. Málokdo mluví anglicky a přítomní Marokánci, jakmile spatří cizince v nablýskaném novém autě, dělají ktrmelce, jen aby vám mohli nabídnout své „asistenční“ služby.

Pakliže do Afriky jedete vlastním vozem, máte o poznání jednodušší situaci, než když nejste jeho majiteli. Maročané jsou přísnější než učitel Hnízdo a pořízení s nimi není jednoduché. Hlídkají všechno, ale vysazení jsou především na nelegální dovoz aut. Než se dostanete z přístavu ven, musíte vyplnit velké množství nejružnějších formulářů v arabštině a francouzštině. Doporučuji se o všech náležitostech předem informovat na marockém velvyslanectví, ochotně vám poradí. A rozhodně si nastudujte základní francouzská slovíčka, upotřebíte je!

My jsme byli propuštěni asi po půl hodině prověřování a kontroly a ihned se vydali hledat nějaké ubytování. Sever Maroka mi připomínal Marseille a zdejší neznámá atmosféra ve mně zrovna klid nevyvolávala. Takže jsme napojili



„Pobřeží Atlantiku je skutečně drsné a bez pohonu 4x4 bychom se na nejkrásnější místa asi nikdy nedostali!“



Kaouky. Zde jsme se rozhodli zřídit základnu, protože odtud to bylo asi jen 250 km na Západní Saharu a věřte, že řízení už jsme měli tak akorát dost. Digitální tachometr našeho Yeti ukazoval dalších 2000 km navíc – na jeden zátah. I s cestou na trajektu nám cesta trvala 36 hodin.

S Tomášem jsme při hledání nejlepších vln sjezdili okolí města Essaouira křížem krážem a občas jsme se dostali do vypjatých situací. Jednou jsme museli asi tři kilometry couvat v soutěsce a děkovali bohu technických vymožeností, že máme parkovací senzory s couvací kamerou. Yetiho jsme vzali také na písek, do dun. Poměrně riskantní podnik jsme zaštitili místním off-roadovým průvodcem, který nás měl jistit ve chvíli, kdy to prostě nepůjde podle našich plánů. Ben, jak si nechal říkat, jen nevěřícně koukal, co si Yeti dovolí v prostředí, které by mu alespoň podle jména mělo být úplně cizí.

Bohužel, Ben, jakožto znalec místních poměrů, nám cestu na Západní Saharu nedoporučil. Anglicky mluvil velmi špatně, ale tohle sdělení jsme s Tomášem pochopili hodně jasně. Dodnes nevím, proč nás od cesty tak odrazil, ale uposlechli jsme. Všechno špatné je pro něco dobré a my jsme nakonec udělali moudré rozhodnutí a zůstali v Sidi Kaouky, kde jsme si užili pár klidných dnů bez volantu a nabrali síly na cestu zpátky.

120 MOTOHODIN ZA VOLANTEM

S vozem ŠKODA Yeti jsme za nějaké dva týdny ujeli necelých deset tisíc kilometrů a za volantem jsme strávili 120 motohodin. V autě jsme nejen jeli, ale také žili. Zažili jsme dálnice, šotolinu, písek, kameny, prostě všemožné typy povrchů a ani jednou jsme nelitovali, že jsme jeli právě s modelem Yeti, a to ani když jsme na konci počítali náklady na cestu. Výsledná spotřeba 7,8 l/100 km je vzhledem k povaze a výšce vozu hodně dobrý výsledek. Ale ještě lepší vysvědčení pro Yeti je to, že Tomáš jejímu kouzlu naplno podlehl – od března mu v garáži parkuje ve stříbrné barvě a s motorem 2.0 TDI! ■



Čekání na tu správnou vlnu má také své zvláštní kouzlo.

stádo 140 koní (litr nafty vycházel asi na 21 korun) a rozhodli se, že přenocujeme jinde, trochu dál od Tangeru. Přesné místo jsme neznali, řídili jsme se podle stupně únavy.

První stovky kilometrů na marockém území probíhaly po zpoplatněné dálnici. Maročané ale nejsou tak „hamižní“ jako Francouzi, takže se to dalo snést. Svištěli jsme tempomatovou rychlostí 130 km/h a kochali se místní krajinou, která ještě vykazovala vysokou přítomnost chlorofylu. Yeti ukázkově kopíroval terén s poslušností profesionálního vojáka.

V Maroku není velké množství silnic, ale pobřeží je dobře protkané. Okresní silnice nemají žádné krajnice a jsou poměrně úzké. Mají však jednu výhodu – vedou rovinatou krajinou bez stromů a jsou většinou prázdné. Když už se stalo, že jsme se dostali do hustšího provozu, díky nadřazenosti, kterou nám dovozoval točivý moment 320 N.m, jsme snadno předjížděli všechny přítomné. Yeti měl v tamním provozu navrch snad ve všech ohledech.

Co jsme ale netušili, bylo to, že v Maroku je policejní hlídka na každém rohu, především pak na vjezdu a výjezdu z města. Také rychlost se tu hodně měří, ovšem solidárnost místních nás vždy ochránila. Policie nás zastavila něko-

likrát a vždy odůvodněně. Kromě jedné pokuty za přejetou stopku jsme vždy vyvázli s ústní domluvou, úsměvem a konstatováním, že máme hezké auto.

AŽ NA SAHARU JSME SE NEPODÍVALI...

Čím dál jsme se prokousávali na jih, tím více se zmenšovala hustota silniční sítě a vozovky se zužovaly. I kvalita už značně pokulhávala, nicméně to řešily šotolino-kamenité krajnice, kam se uhybá při setkání například s autobusem nebo přetíženým kamionem.

V průvodci Lonely Planet jsem vypátral, že surfařský ráj se nachází v oblasti u města Essaouira, respektive asi 30 km od něj v Sidi



Nezastavení na stopce může mít v Maroku vážné následky.

Stá první Tour de France

ŠKODA AUTO nebude ani letos chybět na startu Tour de France a její partnerství s organizátorem nejslavnějšího cyklistického závodu světa bude trvat minimálně do roku 2018.

Sto první ročník Tour de France startuje v anglickém Leedsu v sobotu 5. července. Konec organizátoři naplánovali na neděli 27. července 2014 – a během této doby absolvují jezdcí trasu vedoucí přes poklidné anglické vrchy i španělské vysoké hory. Připraveno je 21 etap dlouhých 3656 kilometrů – devět rovinatých, pět kopcovitých, šest horských a pět s dojezdy na vrchol. V plánu je také průjezd devíti historickými městy: již zmiňovaným Leedssem, Harrogate, Yorkem, Sheffieldem, Cambridge, Ypres, Oyonnax, Risoulem a Maubourguet Pays du Val d'Adour. Stará dobrá Anglie hostí první tři etapy, konkrétně Leeds-Harrogate, York-Sheffield, Cambridge-Londýn. Tour de France ale zavítá kromě

Francie také na chvíli do Belgie a Španělska. Slavnostní finále pak propukne jako každoročně na Champs-Élysées v Paříži.

Trasa nebyla vybrána jen tak, má odkazovat na smutné výročí: právě před sto lety vypukla první světová válka. Na trase se proto objeví i místa jako Ypres nebo Verdun, kde během první světové války padlo za deset měsíců na 700 tisíc vojáků na obou stranách. Šlo o jeden z největších a nejkrvavějších střetů na západní frontě, který se také označuje jako verdunský mlýnek na maso.

STOLETÁ DÁMA

Tour de France je bezesporu jednou z největších sportovních akcí roku. Loňský ročník přímo na trati sledovalo okolo dvanácti milionů diváků. U televize pak sedělo ►



„Každoročně lemují trat
slavné Tour de France
miliony diváků!“





KOLO PRO ŽIVOT POKRAČUJE

Pokud patříte k fandům cyklistiky, ale na Tour de France se nechystáte a sezení před televizí vám nestačí, na čerstvý vzduch můžete vyrazit v dalším ročníku Kola pro život. Jde o největší seriál závodů na horských kolech, který má připravený bohatý doprovodný program pro celou rodinu. I letos je přichystaná finálová hra, jejíž vítěz získá automobil ŠKODA Rapid Spaceback. Jak tento vůz získat? Stačí alespoň jednou odstartovat v některém ze závodů a tipnout si odpověď na finálovou otázku, která zní: „Jaký bude celkový součet ujetých kilometrů, dosažený všemi závodníky startujícími v seriálu Kolo pro život 2014 na trase B? Vzdálenosti pro výpočet jsou uvedeny v herním řádu. Do součtu se započítávají pouze ti jezdci, kteří závod řádně dokončili a jsou uvedeni v oficiálních výsledcích ve středu ve 24:00 hodin v týdnu po závodě.“ Za každý start je jeden tipovací hlas, takže čím více startů, tím větší šance vyhrát auto. Po každém závodě se na krátký čas součet časů z posledního závodu zveřejní na stránkách www.kolopro.cz. Kromě zajímavého čtení je to o důvod víc, proč pravidelně sledovat stránky www.kolopro.cz. A kdy vyrazit na závod? Například 26. 7. se startuje v Praze ve Velké Chuchli na dostihovém závodišti, trasa bude mířit na hrad Karlštejn a zpátky. Uzavírka přihlášek je 21. července.



neuvěřitelných 1,4 miliardy cyklistických fandů. Žlutý trikot loni připadl devětatřicetiletému Britovi Chrisu Froomovi (stáj Sky Procykling), Čech Roman Kreuziger hájící barvy v dánském týmu Saxo-Tinkoff dojel čtvrtý, a vylepšil tak svoje i české nejlepší pořadí. Loni poprvé jezdci objížďeli také Vítězný oblouk, který v Paříži připomíná Napoleonovo vítězství u Slavkova.

Celá trasa letošní Tour de France by měla sedět spíše vrchařům, časovka organizátoři připravili pouze jednu. Sportovci budou muset zvládnout stoupání ve Vogézách, Alpách a Pyrenejích, čekají je i výšlapy na Hautacam vysoký 1560 metrů a Tourmalet s 2115 metry. Drsnou horskou etapou bude úsek mezi Mylhúzami a La Planche, úzké silničky vydlážděné kostkami zase překvapí mezi Ypres a Arenbergem Porte du Hainaut. „Ukažte mi jezdce, který má rád kostky,“ prohlásil nespokojeně o 5. etapě na kočičích hlavách podle zpravodajského serveru

iDnes.cz Chris Froom. „Moc se mi to nelíbí, je to loterie. Snadno tam dojde k pádům a defektům.

Mechanické problémy by však o vítězství na Tour rozhodovat neměly.“

Češi by na Tour de France mohli v letošním ročníku startovat i startovat čtyři. Zatím se nejvíce mluví o Romanu Kreuzigerovi a Zdeňku Štybarovi, jehož nominovala stáj Omega Pharma. V úvahu přicházejí i Leopold König a Jan Bárta z týmu NettApp, který získal divokou kartu.

ŠKODA AUTO NA TRATI

V březnu byla na Ženevském autosalonu podepsána nová partnerská smlouva s pořádací agenturou Tour de France Amaury Sport Organization (zkratka ASO) a ŠKODA AUTO na následujících 5 let (2014–2018). Smlouva obsahuje jak partnerství s Tour de France, tak i se španělskou Vuelto. Jako každý rok poskytne ŠKODA AUTO organizátorovi, společnosti ASO, na dvě stovky vozů.



Ve vozech ŠKODA budou jezdit také partneři nebo novináři – celková přichystaná flotila vozů ŠKODA dosahuje počtu 300. I letos se během celého závodu na místě o automobily stará osmičlenný servisní tým, díky němuž budou vozy ve stoprocentním stavu. ŠKODA se ukáže i v reklamním karavanu, který projíždí trasu před samotným pelotonem.

Automobilka ŠKODA AUTO je oficiálním partnerem Tour de France a sponzorem bílého trikotu (určený pro jezdce, kteří v době závodu ještě nedovršili 25 let) od roku 2004. Vozy ŠKODA za deset let na Tour de France najezdily okolo 28 milionů kilometrů, na jeden závod připadá pro dvě stovky zúčastněných vozů okolo 2,8 milionu najetých

kilometrů. A ke cti všem vozidlům je fakt, že se ani jedno za celou dobu neporouchalo.

„ŠKODA byla za těch uplynulých deset let vždy silným a spolehlivým partnerem pro mezinárodní cyklistické události. Osobně je pro mě ŠKODA při závodě nejenom autem, je také mojí kancelář a místem, kde přes den trávím většinu času,“ komentoval prodlouženou spolupráci Christian Prudhomme z ASO a také ředitel Tour de France. „Jsme moc rádi, že jsme se domluvili na dalších pět let.“

A navíc, sponzorství cyklistiky má pro společnost ŠKODA AUTO také další význam: v roce 1895 to byla právě továrna na jízdní kola, se kterými zahájili svoji slávu pánové Laurin a Klement. ■



Kolem trati nejslavnějšího cyklistického závodu jsou fanoušci z celé Evropy.

SHERLOG® SecurityCar

SHERLOG®
Security

Najděte jeden rozdíl

Auto se zabezpečením SHERLOG
se Vám nikdy neztratí!

www.sherlog.cz



**JEDEN MÁ
SHERLOG**



**DRUHÝ NEMÁ
AUTO**

ŠKODA MTB 27 ELITE

Horské kolo MTB 27 Elite zaujme nejen svým designem, ale také karbonovým rámem (a celkovou hmotností 10,5 kg) či koly o velikosti 27,5 palce.

Hmotnost 10,5 kg; **rám** Carbon MTB Race; **vidlice** Rock Shox 30 Gold TK Tapered + PopLock; **počet rychlostí** 20; **velikost rámu** 17,5" (M); **cena** 39 990 Kč



Jednou stopou

Jízdní kola v designu ŠKODA se postupně stala stabilní součástí sortimentu ŠKODA Originálního příslušenství. Nelze se divit, vždyť výroba jízdních kol nepřímo navazuje na zakladatele společnosti, V. Laurina a V. Klementa, kteří v roce 1895 začínali právě s jejich produkcí. Současná kolekce je již dvanáctou v řadě a jde o ucelenou nabídku jízdních kol nejrůznějších kategorií včetně všech potřebných doplňků.



ŠKODA ROAD

Model Road, určený pro jízdu na zpevněném povrchu, potěší zejména nízkou hmotností (8,5 kg), tuhým rámem a rychlým a přesným řazením.

Hmotnost 8,5 kg; **rám** Aluminium X6 Ultralite; **vidlice** Carbon UD; **brzdy** Tektro R312/R312; **počet rychlostí** 20; **velikost rámu** 540 mm (M), 560 mm (L); **cena** 29 990 Kč



ŠKODA MTB 27+/29+

Kvalitní horské kolo MTB je nabízeno ve dvou variantách, nyní i s ráfky o velikosti 27,5". Specifikace a cena jsou pro oba modely stejné, pouze 27+ je o 0,1 kg lehčí než 29+.

Hmotnost 11,4 kg; **rám** Aluminium X6 Ultralite; **vidlice** Rock Shox 30 Gold TK Tapered + PopLock; **počet rychlostí** 20; **velikost rámu** 15,5" (S), 17,5" (M), 19" (L), 21" (XL); **cena** 33 990 Kč



ŠKODA MTB LADY

Dámské kolo vyniká nejen atraktivním designem a stavbou rámu přizpůsobenou pro ženy, ale také moderními koly o velikosti 27,5".

Hmotnost 14,1 kg; **rám** Aluminium 6061.T6 double butted; **vidlice** SR Suntour XCR LO; **počet rychlostí** 27; **velikost rámu** 16" (S), 18" (M); **cena** 19 990 Kč



ŠKODA MTB 27/29

Horské kolo MTB 27/29 je určeno pro cyklisty, kteří si vyjedou občas, ale chtějí moderní kolo. I zde je možnost dvou variant a velikostí ráfků, novinkou jsou kola o průměru 27,5".

Hmotnost 14,1 kg; **rám** Aluminium 6061.T6 double butted; **vidlice** SR Suntour XCR LO; **počet rychlostí** 27; **velikost rámu** 16" (S), 18" (M), 20" (L); **cena** 19 990 Kč



ŠKODA RACING 20/24

Pod názvem Racing 20/24 se skrývá dětské jízdní kolo ve dvou specifikacích. Menší 20 s výškou rámu 11" je pro menší děti, větší 24 s výškou rámu 13" pak pro ty, kteří ještě nedorostli na velká kola.

Hmotnost 9,8/12,2 kg; **rám** Aluminium 6061.T6; **vidlice** pevná/SR Suntour XCT 24; **brzdy** Tektro 855 Alloy; **ráfky** Weinmann ZAC 32H; **počet rychlostí** 6/21; **velikost rámu** 20 x 11"/24 x 13"; **cena** 5990/6990 Kč



ŠKODA CROSS

Crossové jízdní kolo se svěžím designem je vhodné pro všechny, kteří se rádi projedou jak po silnici, tak po polních a lesních cestách.

Hmotnost 13,5 kg; **rám** Aluminium 6061.T6 hydroforming; **vidlice** SR Suntour NEX HLO; **počet rychlostí** 27; **velikost rámu** 16,5" (S), 19" (L), 21" (XL); **cena** 13 990 Kč

Doplňky

ŠKODA a cyklistika není pouze Tour de France, jízdní kola nebo jejich nosiče. Za pozornost stojí i nabídka dalšího příslušenství, které jistě osloví každého amatérského, ale i náročnějšího cyklistu. Všechny produkty jsou vyrobené s vysokými kvalitativními standardy značky ŠKODA a vyznačují se i prvotřídní funkcí. Z velmi široké nabídky vybíráme trojici příkladů. Všechny doplňky lze zakoupit i přes internet na eshop.skoda-auto.cz.

HELMA AVIAX FASHION



Důkladně testovaná cyklistická helma Aviax, vyráběná přímým vstříkáváním pěny do skořepiny, se vyznačuje výjimečnou pevností a nízkou hmotností. Aerodynamicky optimalizovaná helma s 24 větracími otvory má hmotnost přibližně 270 g. **Cena:** 615 Kč

CYKLISTICKÁ LÁHEV (0,55 A 0,75 L)

Cyklistické láhve s objemem 0,5 a 0,75 litru jsou produktem značky Fiume a jsou doplněné šedým nápisem ŠKODA, který vhodně ladí s designem každého z nabízených jízdních kol. **Cena:** 69 Kč (0,55 l) a 73 Kč (0,75 l)



DRES TOUR DE FRANCE

Díky spolupráci značky ŠKODA a Tour de France vznikl tento originální cyklistický dres. Dres vyrábí značka Nike a nese loga ŠKODA a Tour de France. Je vyroben ze 100% polyesteru, který je prodyšný, účinně saje pot a snadno se pere. **Cena:** 2014 Kč



Za oponou

Automobilové rallye patří k nejnáročnějším motoristickým disciplínám nejen pro samotné sportovce, kteří sedí v soutěžním automobilu, ale i pro celý tým. Lesk a sláva ale samozřejmě padají na závodníky, a přitom v pozadí stojí stovky lidí, bez nichž by se úspěch nikdy nedostavil.

Soutěžní auto se řítí rychlostní zkouškou, diváci bouřlivě povzbuzují posádku. Jen málokdo si v tu chvíli uvědomí, že k tomu, aby se auto vůbec dalo do pohybu a objevilo se na daném místě, musely týdný a měsíce před soutěží velmi tvrdě pracovat stovky lidí. Pojďme si říci něco o těchto lidech za oponou, o kterých mnohdy z motoristických nadšenců ani neví. Na úplném začátku všeho bývá usnesení managementu automobilky, který se rozhodne, že motoristický sport a automobilové soutěže jsou v danou chvíli ideální výkladní skříň technické vyspělosti a dokáží světu prezentovat značku a konkrétní vybraný model automobilu v těžkých podmínkách rallye. To berme pro tento případ jako startovací bod.

Ještě před tím, než mechanici továrního týmu vezmou do ruky první díl karoserie nebo motoru soutěžního vozu, probíhá návrh a modelace v počítačových programech. Dnešní technika dovoluje nasimulovat obrovské množství dat a faktorů ovlivňujících návrh dané součásti, ale bez skutečného testování v reálných podmínkách se ani dnes stále neobejdeme. Na počátku je ale samozřejmě konstruktér s programem, jenž navrhuje, počítá a skládá dohromady části soutěžního vozu, které dodá samotná automobilka a které přijdou od externích dodavatelů.

VÝVOJ A TESTY

V našem zrychleném popisu činnosti továrního týmu se nyní můžeme posunout přes klíčovou fázi vývoje trvající mnohdy mnoho měsíců do momentu, kdy na pečlivě utajené dílně továrního týmu stojí zkompletovaný prototyp soutěžního vozu, který čeká první testování. Automobilky vždy počátek testování pečlivě

utajují a mnohdy k prvním testům zvolí dosti odlehle části světa. Nezřídka se k prvním testům využívají i neosídlené oblasti kolem polárního kruhu, nebo se testovací tým přesune na jiný kontinent, prostě tak, aby v počátku vývoje tovární tým ve zcela utajených podmínkách měl dostatek času a prostoru k prvním testům. Tovární týmy automobilek v době testování používají samostatný tým mechaniků a techniků, který se nazývá testovacím, a který může působit zcela nezávisle na mateřském továrním týmu.

V počátečním stadiu vývoje i během dalšího testování může být využíván rovněž specializovaný testovací jezdec, který se pak v sestavě továrního týmu pro závody ani nakonec nemusí objevit. Není tedy potřeba ten zcela nejrychlejší jezdec, jenž následně uspěje se soutěžním vozem v reálné rallye, ale jezdec, který dokáže předat co nejvíce informací o voze a který má ten největší cit pro nastavování jednotlivých částí vozu a na jejich sladění.

PŘEDSOUTĚŽNÍ REALITA

Pomalu se dostáváme z fáze ukončení testů a k ostrému nasazení soutěžního vozu. Nezřídka ještě před ním dojde ke zkoušce automobilu například v roli předjezdce na některé z reálných soutěží. Nic nedokáže podmínky samotné rallye nasimulovat tak jako opravdová soutěž, a právě i zde se dají přímo porovnat výkony soupeřů za reálných podmínek.

Dlouho předtím, než vůz dorazí do místa konání soutěže, musí specialisté na logistiku naplánovat přepravu kompletního vybavení soutěžního týmu do místa konání. Není to vůbec nic jednoduchého. Ansámbl továrního týmu představuje desítky osob a tuny materiálů. Propočítat se musí přepravní možnosti





a musí být přesně připraven materiál včetně náhradních dílů, které bude tým během soutěže potřebovat. Na vzdálené a zámořské soutěže musí být propočítány možnosti uložení materiálu do přepravních kontejnerů, které se přepravují lodí či letecky. Logistický tým řeší kromě jiného všechny přepravy, trajekty, dokumenty nutné pro silniční či námořní přepravu, a v neposlední řadě i ubytování celého týmu v místě dané soutěže. Podle místa konání konkrétní rallye, často v předstihu mnoha dnů, vyráží tovární tým do dané lokality. Zpravidla se v místě konání rallye v týdnu před soutěží testuje ve skutečných podmínkách rallye.

Mezi rychlostními zkouškami je na nutné servisní úkony pouze omezený čas. Každý z členů týmu má proto své přesně dané úkoly.

Co ale konkrétně znamená označení členové týmu? Zjednodušeně řečeno lze členy továrního týmu rozdělit na mechaniky, kteří se starají o technickou stránku soutěžních aut a o materiál jako takový, a na doprovod a podporu. Na každém soutěžním voze pracuje během rallye několik mechaniků. Zpravidla je jich kolem pěti až šesti na jedno auto, ale k tomu mohou být ještě další specialisté, kteří se například starají jen o data stažená z telemetrie soutěžních vozů, v týmu může být samostatný specialista na elektroniku, tlumiče, diferenciály a převodovku, specialista na motory, atd. Samozřejmě, každý z těchto mechaniků pracujících na autě má svou činnost přesně určenou. Kromě toho tito lidé mají na starost i práci na voze, který je určený pro seznamovací jízdy, a samozřejmě pečují o materiál a vybavení týmu, stavějí servisní zázemí a podobně. Je také nepředstavitelné, aby v servisním ►



Oslavy vítězné soutěže jsou pro celý tým odměnou. Ihned je však potřeba vše sbalit a připravit na další soutěžní víkend.

zázemí stály například kamiony špinavé po dlouhé cestě, a tak je v servisní zóně často k vidění obrázky, kdy mechanici něco umývají či leští.

SLADĚNÍ ROZMANITÝCH PROFESÍ

Daleko méně viditelná je činnost členů továrního týmu, kteří se starají o doprovod a podporu. Zde najdeme kupříkladu členy týmu, kteří připravují stravování pro celý tým a posádky. A věřte, že to není nic jednoduchého. Mechanici potřebují stravu, jež bude vydatná a dodá dostatek energie pro fyzicky pracující chlapy, kdežto stravování posádky musí být přesně nutričně vyvážené, ale přitom lehké tak, aby posádku při velmi ostré jízdě obsah žaludku nezatěžoval. Na vše dohlíží specialista na výživu. Ten má většinou na starost i fyzickou přípravu členů továrních týmů. Bdí nad životosprávou a posádku naordinguje, kdy má jít spát, kdy má vstát, co mohou a co nesmějí sníst a kolik toho mají vypít. Fyzioterapeut je připraven kdykoliv rozmasírovat unavené svalstvo a dodat energii po náročném dni stráveném v nepohodlném a nárazu zmítaném soutěžním voze.

Samostatnou kapitolu by si zasloužil tým lidí starajících se o předpověď počasí, jež může mnohdy negativně ovlivnit celý výkon týmu. Tým může využívat služeb meteorologa, který

podle aktuálních informací včetně té z radaru předpovídá počasí v místech, kde se bude v nejbližších hodinách závodit. K tomu tým využívá často velmi početnou skupinu osob. Ta je rozmístěná přímo na rychlostních zkouškách a dokáže v daný okamžik přesně popsat, jaká je na místě situace. Z toho se pak dotváří obraz o aktuálním počasí a jeho předpovědi, což následně vede k volbě pneumatik pro danou sekci.

VÝZNAM KOMUNIKACE

Byť by všechno v továrním týmu fungovalo jako po másle a tým šel od vítězství k vítězství, to samotné by nestačilo bez toho, aby o těchto úspěších dokázal někdo fundovaně informovat. V každém týmu tedy existuje několik osob, které mají na starosti mediální výstupy na veřejnost. Připravují tiskové zprávy, organizují tiskové konference a během soutěže rozhovory posádky s novináři, zajišťují informování fanoušků na sociálních sítích, jako jsou Facebook, Twitter a podobně, bez kterých by dnes na mediálním poli nebylo možné vůbec fungovat. Okamžitě po dojetí do cíle musí být připravena tisková zpráva, která se rozesílá na nejrůznější tiskové agentury, do novin a časopisů a v neposlední řadě na desítky internetových serverů.

Na závěr našeho popisu fungování zákulisí továrního týmu ŠKODA Motorsport musíme samozřejmě zmínit jeho vedení. Šéf továrního týmu či hlavní manažer, tedy osoba, k níž se scházejí všechny nitky, za které je třeba během samotné soutěže, ale i při vývoji nového vozu a jeho testování tahat. Je to skutečný dirigent, jenž má na starosti pořádně početný orchestr, který musí ladit stejně jako ta nejlepší filharmonie. Jedině pak je možné na poli nesmírně náročných automobilových soutěží uspět. Každý článek v tomto složitém soukolí musí přesně zapadat mezi ty ostatní a špatný výkon jedince může ovlivnit výsledek snažení celého týmu. Práce těchto často méně viditelných lidí je tedy nesmírně zodpovědná a i oni si zaslouží vaši pozornost a uznání ve chvíli, kdy tleskáte soutěžnímu vozu s posádkou na cílové rampě. ■



Jsou chvíle, kdy se i z posádky stanou mechanici. Myslí se ale na vše, takže například výměnu kola jezdec a navigátor trénují.

TREND >

TECHNIKA | KVALITA | SERVIS



50 MODELÝ ŠKODA NA ZEMNÍ PLYN

ŠKODA AUTO připravila modely uzpůsobené pro pohon na zemní plyn. Tato technologie je k dispozici v modelech Citigo a Octavia s dovětkem G-TEC.



50 PEČEŤ KVALITY

Důkladné testování nových vozů před zahájením výroby je nezbytné. ŠKODA AUTO má tyto procedury velmi propracované.



VisionC: Superstar





Nové škodovky budou nádherné. Dokazuje to nejnovější prototyp VisionC, který naznačuje podobu chystaných modelů. Tým šéfdesignéra ŠKODA AUTO Jozefa Kabaně na něm pracoval rok.



Jozef Kabaň si libuje v čistých a skvěle vyvážených tvarech a proporcích. Každá linka je jasně vedená, detaily jsou provedené vkusně a se smyslem pro čistotu a jemnost. Ladné, majestátní čtyřdveřové kupé VisionC je jeho vrcholným dílem.

Nezaměnitelná trojúhelníková světlá z diod, propojená svítící linkou s maskou chladiče, jsou výrazným poznávacím znakem vozu. Díky pokročilé LED technologii, která umožňuje doslova kouzla s velikostí a umístěním světlometů, vyhlíží VisionC přímo úžasně. Není důvod, aby takové světlomety neměl sériový vůz ŠKODA. Však také Jozef Kabaň zdrazňuje, že VisionC – i přesto, že je to čistokrevný „show-car“ – stavěli tak, aby splňoval předpisy a požadavky na sériový vůz.



Výrazným materiálem používaným v interiéru je český křišťál.

Přední partie se líbí nejvíc. Masky a světlá jsou umístěné hodně nízko, to přidává na agresivitu. Kapota je mohutná, vysoko klenuhá, aby pod ní byl prostor pro deformační zónu nad motorem, jak to dnes vyžadují předpisy na bezpečnost při střetu s chodcem. Protože zabíhá daleko do boků a pnou se na ní výrazné prolisy, nepůsobí zbytečně mohutně. K tomu přidejte doširoka rozkročená velká kola. To vše dohromady vytváří dojem, že před vámi stojí sebevědomé a krásné auto.

Kabaňův tým přidal ještě šperky v podobě lamel masky chladiče a loga vyvedeného z českého křišťálu – to je materiál, který mají designéři společnosti ŠKODA AUTO obzvláště rádi. ŠKODA VisionC je ale hlavně výrazem sebevědomí značky a současně také důkazem



Zadní sedadla konceptu jsou navržena jako samostatná místa.



toho, že technické kvality a praktičnost mohou jít ruku v ruce s estetickými hodnotami.

Nejnovější koncept značky ŠKODA, který byl hvězdou letošního autosalonu v Ženevě, je totiž mohutné čtyřdveřové kupé. Dnes velmi módní karoserii dynamicky tvarovaného sedanu s ladnou splývavou záďí oblékají vznešená auta prémiových značek. „Tato studie zahajuje další fázi dynamického rozvoje modelového portfolia a designu značky ŠKODA, který probíhá několik posledních let,“ vysvětluje Bernd Abel, mluvčí společnosti ŠKODA AUTO.

Příkrčená a dynamicky napjatá linka střechy jemně klesá k zadním partiím zářivě zeleného konceptu. Víko zavazadlového prostoru s výraznými konturami, šikmými prolisy typickými pro moderní vozy ŠKODA a sdružené svítily odkazující na přední světlomety doslova fascinují. Jozef Kabaň dodržel i tradiční písmeno C, které v sobě mají už dlouhé roky schované všechna koncová světla moderních vozů značky ŠKODA. V případě konceptu VisionC je netradičně dvoudílné, jeho spodní část totiž tvoří odrazky v nárazníku. Jozef Kabaň ještě prozrazuje, že právě tyto partie daly designérům nejvíce práce.



Čisté a přitom nesmírně působivé řešení zádi je mistrovským dílem celého designérského týmu.

Automobily ŠKODA umějí být elegantní a zároveň i praktické. Studie VisionC to podtrhuje. Výklopné víko zádi se otevře včetně obřího zadního okna a odhalí obrovitý prostor pro zavazadla. Rozmařilostí, kterou si čisto-krevný koncept může dovolit, je zase čtyřmístné uspořádání interiéru, jež by v případě sériového automobilu bylo nemyslitelné. V zadních křeslech si tedy pohoví cestující

stejně jako vpředu. Sedí se tu hezky nízko, jako ve skutečném sportovním voze.

INTERIÉR BUDOUCNOSTI

Při otvírání vyskočí do plochy dveří zapuštěná klika. Jozef Kabaň upozorňuje, že toto elegantní a sofistikované řešení sice působí efektně, ale u sériových vozů se hned tak rychle neobjeví. Designér vysvětluje, že ►

„Studie VisionC má strhující boční profil s nesmírně působivou prosklenou plochou a dynamickou linií střechy!“





klasické provedení je bezpečnější v případě nehody, kdy posádce pomáhá někdo zvenčí. Dveře, jejichž okna se obejdou bez rámu, se otevrou a člověka přivítá království designové čistoty a luxusu. Místo přístrojového štítu je umístěný obrovský displej plný přehledné a skvěle vypadající grafiky. Je zřejmé, že klasickým mechanickým přístrojům zvoní hrana. Uprostřed přístrojové desky je umístěný tablet multimediálního centra, ovladače klimatizace jsou situované na separátním skleněném panelu. Celé řešení přední části interiéru při veškeré své modernosti a pokrokovosti ctí vytříbený styl stávajících vozů ŠKODA.

Po usednutí do nádherných, výrazně tvarovaných sedadel stačí pouze přiložit prst na čtečku otisků. Automobily budoucnosti podle tohoto jedinečného podpisu poznají svého řidiče a okamžitě přenastaví sedadlo a další systémy.

Pak už stačí jen nastartovat zeleným tlačítkem motor, křišťálovou soškou, která je voličem automatické převodovky, zařadit jízdní režim a vyrazit. Prototyp v ceně přesahující milion eur má pod kapotou ekologickou pohonnou jednotku. Jedná se o zážehový přeplňovaný čtyřválec 1.4 TSI upravený na spalování zemního plynu.

Zářivě zelená barva je libůstkou Jozefa Kabaně, mnohé v Ženevě překvapila, důležité však je, že přitáhla pozornost. Šéfdesignér značky ŠKODA přiznává, že jeho tým chtěl barvou vozu trochu zaprovokovat, zároveň však chtěl podtrhnout ekologii tohoto konceptu. A zelenou má ostatně ŠKODA AUTO rovněž ve znaku. VisionC vypadá dobře i v jiných barvách. Dokazuje to i druhý kus – hliněný model bez interiéru a motoru – který byl postaven pro potřeby různých prezentací, ten oblékl konvenčnější stříbrnou metalizu.

„Čtyřdveřové kupé VisionC naznačuje designové pojetí nové Fabie, která se představí letos, a také nové generace modelu Superb. Mám přitom na mysli hlavně podobu Superbu,“ prohlásil pro české novináře na autosalonu v Pekingu šéf představenstva společnosti ŠKODA AUTO Winfried Vahland, který následně své prohlášení doplnil: „Nová generace vlajkové lodi značky ŠKODA se představí oficiálně příští rok v březnu na autosalonu v Ženevě.“

ŠKODA VisionC je designérský koncept určený především pro okouzlení veřejnosti na různých autosalonech, prezentacích a výstavách. V letošním roce má hodně napilno, doslova totiž obletí celý svět a není pochyb, že by jej skalní příznivci značky ŠKODA nejradyji viděli ve své garáži. VisionC totiž aspiruje na titul Nejkrásnější vůz nesoucí emblém značky ŠKODA všech dob. ■



Spojení minulosti a budoucnosti. Vedle nejnovějšího konceptu ŠKODA VisionC stojí ŠKODA Popular Sport „Monte Carlo“ z roku 1935.

3D Car Configurátor ŠKODA AUTO s financováním a pojištěním od ŠkoFINu

S vedoucím obchodu a marketingu společnosti ŠkoFIN Petrem Abrahámkem jsme hovořili o novinkách firmy. O výhodách nového 3D Car Configurátoru a nového ŠKODA Pojištění.

Prodejní organizace ŠKODA AUTO Česká republika je první subjekt v rámci koncernu Volkswagen, který na svých webových stránkách nabízí 3D Car Configurátor se značkovým financováním a pojištěním. Jaké jsou přednosti tohoto unikátního on-line projektu, který vznikl ve spolupráci s vaší společností ŠkoFIN?

Největší předností 3D Car Configurátoru je bezesporu to, že si klient při sestavování své konfigurace modelu značky ŠKODA může sám nastavit parametry financování. Podle svých preferencí, finančních možností a potřeb si může změnit kdykoliv během konfigurace výši akontace a délku splácení, navíc se mu ihned kromě celkové ceny vozu zobrazuje i výše měsíční splátky včetně ŠKODA pojištění. Při specifikaci výbavy na přání, jako jsou xenonové světlomety či kola z lehké slitiny, klient ihned vidí u jednotlivého doplňku měsíční splátku, která reflektuje jeho zvolené parametry financování. Jednoduše řečeno, má-li k dispozici určitou částku, kterou mohou měsíčně investovat do financování vozu, mohou si na tomto 3D Car Configurátoru snadno a rychle naspesifikovat svůj automobil s maximální možnou výbavou. Tato služba je první na světě v rámci 3D Car Configurátoru ŠKODA AUTO v České republice, nikdo jiný ji zatím nemá! Vámi vybraná konfigurace vozu včetně nabídky financování a pojištění je automaticky uložena v databázi 3D Car Configurátoru pod autentickým číslem ID konfigurace a s QR kódem a slouží pro účely předsvěření financování vozu od ŠkoFINu. Konfiguraci – kartu vozu – si pochopitelně můžete i vytisknout a konzultovat ji se značkovým prodejcem. U nejnovějších dealerů ŠKODA AUTO si můžete s prodejcem nakonfigurovat vůz na tabletu a přímo na showroomu si prohlédnout případnou standardní a příplatkovou výbavu.

Nedávno jste vytvořili společně s Allianz pojišťovnou nový pojistný produkt ŠKODA Pojištění pro nové a zánovní vozy ŠKODA. Jaké skýtá zákazníkům výhody?

Předně bych chtěl zdůraznit, že ŠKODA Pojištění lze uzavřít jak při koupi automobilu v hotovosti,



tak i při jeho financování prostřednictvím naší společnosti. V současné době každá nabídka financování od ŠkoFINu na vozy ŠKODA zahrnuje ŠKODA Pojištění, a to je také součástí již zmíněného 3D Car Configurátoru. ŠKODA Pojištění je velmi komplexní a jeho rozsah a přednosti lze jen těžko srovnávat s klasickými pojistnými produkty na českém trhu. Díky konceptu Domovského servisu zajišťuje kvalitní, rychlé, flexibilní a cenově výhodné řešení pojistné události v síti autorizovaných servisů ŠKODA AUTO a poskytuje řidiči maximální komfort při nenadálé pojistné události. ŠKODA Pojištění nabízíme ve dvou variantách Standard a Plus a jeho součástí je pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s limity až sto milionů korun, havarijní pojištění All Risks, pojištění všech skel vozu včetně střešního a například i úrazové pojištění řidiče s roční rentou. Pojištění Plus zahrnuje navíc přímou likvidaci škodné události a pojištění GAP, které vás v případě odcizení vozidla či totální škody ochrání před finanční ztrátou způsobenou poklesem časové hodnoty vozidla. Příjemným benefitem pro obě varianty pojištění Standard a Plus je bezplatné zapůjčení náhradního vozu po dobu opravy či v případě odcizení vašeho automobilu. Máte-li sjednané pojištění Plus a probíhá-li oprava ve vašem Domovském servisu, máte náhradní vozidlo k dispozici po dobu až 20 dní. V případě krádeže máte u obou variant pojištění náhradní vůz k dispozici po dobu 60 dní. Finančně velmi výhodné je rovněž zrychlený systém přidělování bonusů za bezškodný průběh, padesátiprocentní slevu z pojistného klient získá již s pětiletou bezškodnou historií, přičemž běžná doba pro získání takové

slevy je v současné době v České republice deset let. U varianty Plus také nemá první škodná událost vliv na bonus.

Co si můžeme představit pod pojmem Domovský servis?

Domovský servis je jakýkoliv autorizovaný servis ŠKODA AUTO, který si klient svobodně vybere při sjednání ŠKODA Pojištění. Většinou se jedná o autorizovaného dealera, kde si klient vůz zakoupil. Při pojistné události má klient nárok na odtah do Domovského servisu zdarma a autorizovaný servis automaticky přebírá veškeré povinnosti spojené s likvidací škody na jeho voze. Další motivací pro řidiče, aby využívali Domovský servis, je snížená sazba minimální spoluúčasti u havarijního pojištění ve výši 1, 5 či 10 % ve srovnání s 5, 10 a 15 % v případě, že vozidlo je opravováno v jiném servisu. Domovský servis mimo jiné nabízí i garanci opravy novými originálními díly ŠKODA, a klienti se tedy nemusí obávat takzvané amortizace.

Obligátní otázka na závěr. V čem se skrývá tajemství úspěchu společnosti ŠkoFIN, která na českém trhu působí již více než dvacet let?

Tajemství úspěchu naší společnosti vychází ze tří základních aspektů, prvním z nich je naše ucelená nabídka financování, speciálně připravená pro vozy koncernu Volkswagen, a s tím spojený systém, s nímž operujeme na zdejšímu trhu, druhým aspektem je bezesporu dlouholeté pozitivní vnímání ŠkoFINu coby perspektivní a zcela transparentní finanční společnosti, a třetím aspektem je provázanost s koncernem Volkswagen. To jsou tři základní pilíře, které ŠkoFIN posouvají na první příčku v rámci leasingových společností v České republice. Základem úspěchu naší společnosti je také naše velmi seriózní chování vůči klientům, kdy proaktivně a rychle reagujeme na jejich přání a požadavky. Úvěr jsme schopni schválit do patnácti minut, a pakliže má zákazník představu, jaké auto chce, a je-li tento vůz na skladě obchodníka značky, pak s ním může do hodiny vyjet na silnici! ■

Palivo budoucnosti: CNG

Trvale udržitelný rozvoj a ochrana životního prostředí jsou hlavními prvky současné strategie automobilky ŠKODA AUTO, jejíž součástí je i výroba modelů s pohonem na stlačený zemní plyn.



Průhled modelem Octavia G-TEC: červeně je označena nádrž na benzín a modře obě nádrže na CNG.

Zemní plyn má ze všech uhlovodíkových paliv nej-příznivější ekologickou bilanci a vzhledem k dlouhodobé daňové podpoře je provozně nej-výhodnější i po ekonomické stránce. Složení zemního plynu bývá různé v závislosti na jeho původu a následném zpracování, vždy je však převažující složkou metan. Při spalování zemního plynu vzniká na základě relativně jednoduchého chemického složení, v porovnání s ostatními uhlovodíkovými palivy, nejmenší množství CO_2 na jednotku uvolněné energie. Při použití CNG ve spalovacím motoru jsou výfukové plyny prosty

celé řady škodlivin, přítomných ve spalinách motorů na naftu a benzín, a další nežádoucí látky se v nich vyskytují v mnohem menším množství. V porovnání s podobně výkonnými zážehovými agregáty mají motory na CNG zhruba o čtvrtinu nižší emise CO_2 a v případě mnohem škodlivějších uhlovodíků a NO_x jsou emise dokonce nižší až o 80 %.

Tuto skutečnost zohledňuje daňová legislativa dlouhodobým zvýhodněním zemního plynu minimální výší spotřební daně a osvobozením od silniční daně. Díky tomu je provoz vozidel na CNG až o 50 % levnější ve srovnání s kon-

venčními palivy. Této výhody si začínají ve stále větší míře všimnout především provozovatelé velkých vozových parků, ale také běžní motoristé. V loňském roce vzrostla spotřeba zemního plynu v automobilové dopravě v ČR o 44 % a za uplynulých pět let se ztrojnásobila. Ke konci prvního čtvrtletí 2014 bylo v České republice registrováno více než 7000 vozidel na CNG, převážně osobních, a jen v roce 2013 jich přibýlo zhruba 2000. S tímto trendem drží krok výstavba plnicích stanic CNG. Na jaře 2014 jich bylo v provozu více než 60 a v letošním i příštím roce k nim přibude dalších několik desítek.

S rostoucí poptávkou po mobilitě na CNG počítá také automobilka ŠKODA AUTO, která nabízí tento alternativní pohon již ve dvou modelových řadách: Citigo a Octavia, vždy ve dvou karosářských variantách. Již na podzim 2012 se na trhu objevil malý městský vůz Citigo G-TEC, který své neuvěřitelné schopnosti v oblasti hospodárnosti prokázal v létě 2013 rekordní jízdou napříč Evropou. Gerhard Plattner, mistr světa v úsporné jízdě, absolvoval více než 2600 kilometrů z italské Vícenzy do švédského Stockholmu za pět dní, přičemž za zemní plyn vydal pouhých 81,24 eura.

Průměrná spotřeba vyšla na 2,39 kg/100 km, tedy ještě méně než normovaných 2,9 kg/100 km. Při průměrné ceně CNG na českém trhu 25,76 Kč/kg to znamená náklady na palivo ve výši necelých 62 haléřů na kilometr. Citigo G-TEC s motorem o výkonu 50 kW/68 koní přitom není žádnou brzdou silničního provozu, neboť dokáže zrychlit z 0 na 100 km/h za 16,3 s a jet nejvyšší rychlostí 164 km/h. Obě nádrže na zemní plyn pojmu celkem 72 litrů, resp. 12 kg CNG. Větší z obou nádrží je umístěna za zadní nápravou v prostoru, v němž se u konvenčních verzí nachází prohlubeň pro náhradní kolo. Menší nádrž je v bezprostředním sousedství desetilitrové rezervní nádrže na benzin. Dojezd vozu činí 620 km (400 km na plyn, 220 km na benzin). K hospodárnosti přispívá paket Green tec se systémem Start-Stop, rekuperací kinetické energie a pneumatikami se sníženým valivým odporem.

Třídveřová i pětidveřová verze modelu Citigo G-TEC poskytuje zavazadlový prostor o objemu 213 až 913 litrů, tedy jen nepatrně menší než konvenční modely.

Čerstvou novinku u prodejců ŠKODA AUTO představují modely Octavia G-TEC a Octavia Combi G-TEC vybavené navíc již zmíněným ekologickým paketem Green tec. Pohon těchto nejhospodárnějších a nejekologičtějších Octavií všech dob obstarává přeplňovaný zážehový motor 1.4 TSI G-TEC, který splňuje emisní normu EU 6, jež vstoupí v platnost v září letošního roku. Dalším zajímavým faktem je, že Octavia G-TEC je již v základní verzi vybavena čtyřprvkovou zadní nápravou, která je jinak vyhrazena pouze modelům s výkonnějšími motory či pohonem všech kol. Moderní čtyřválec Bi-Fuel poskytuje nejvyšší výkon 81 kW/110 k a maximální točivý moment 200 N.m. Ve spojení s šestistupňovou mechanickou převodovkou má řidič k dispozici dostatek hncí



Rozsvícená zelená kontrolka v ukazateli množství plynu v nádržích indikuje u modelů Octavia G-TEC a Octavia Combi G-TEC režim, kdy vůz spaluje CNG.

síly ke zvládnutí sprintu z 0 na 100 km/h za 10,9 s a k dosažení nejvyšší rychlosti 195 km/h. Stejně jako Citigo G-TEC má i Octavia na zemní plyn dvě nádrže na CNG (97 l, resp. 15 kg). Nádrž na benzin je však plnohodnotná s objemem 50 litrů, takže celkový dojezd může být až 1330 km (410 km CNG + 920 km benzin). S kombinovanou spotřebou paliva pouhých 3,5 kg/100 km se náklady na kilometr pohybují kolem 90 haléřů.

Přepínání mezi palivy je opět automatické, přednostně se spaluje zemní plyn. Aktuální stav obou paliv v nádržích je zobrazován na přístrojové desce. Ukazatel CNG je součástí otáčkoměru a ukazatel benzínu se nachází v polí rychloměru. Nové modely ŠKODA Octavia G-TEC a Octavia Combi G-TEC se mohou navíc pochlubit plnou zárukou výrobce a nesmírně zajímavou pořizovací cenou s rychlou návratností investice. ■

Rychloplnicí vysokotlaká stanice zvládne plyn do nádrží Octavie G-TEC natankovat za 3 minuty.



„Porovnáme-li vlastnosti zemního plynu s konvenčními ropnými palivy, vyvstává otázka: Proč ještě nafta nebo benzin?“



Prověřeno. Do šroubku!

Vývoj nového automobilu je nesmírně komplexním procesem, jehož nedílnou součástí je také intenzivní testování všech komponentů. Jedině tak má zákazník jistotu, že jeho vůz je připraven bezchybně fungovat ve všech myslitelných i nepředvídatelných situacích po celou dobu své životnosti.

Dálnice, horská silnice, sníh, led, -40 °C až +50 °C, 3000 m nad mořem, vlhkost, prach, kyselé deště nebo různé zvyky řidičů v jednotlivých zemích. To byl jen výčet proměnlivých podmínek, v nichž musí každý vyrobený vůz ŠKODA poskytnout především potřebnou míru bezpečnosti, ale současně také komfort, spolehlivost a v neposlední řadě i dlouhou životnost. S tak rozmanitými podmínkami se nemusí potýkat žádný jiný předmět každodenní spotřeby.

To vše jsou okolnosti, které kromě různých předpisů kladou na konstruktéry automobilů mimořádně vysoké nároky. Když řekneme, že se v moderní automobilce testuje neustále, není to žádná nadsázka. To platí jak pro životnostní a funkční testy v laboratorních podmínkách, případně na nejrůznějších simulátorech či v klimatických komorách, tak současně i pro zkoušky reálných vozů v reálných prostředích. Nejrůznější testování provází nejen vznik nových modelů, ale současně se provádí

i na jednotlivých komponentech, a také na originálním příslušenství. Zcela zásadní jsou testy tzv. životně důležitých komponentů, které jsou základem pro jízdní bezpečnost.

CESTY ZA MRAZEM I HORKEM

V současné době již není možné plánovat uvedení nové modelové řady podle ročních období a podle toho, aby se stihly provést letní či zimní testy na jednom místě, ale v jiném čase. Premiéry nových vozů jsou pevně dané,



Zimní testy nejčastěji probíhají v severských zemích Evropy, ale často také na Novém Zélandu.

Kromě podvozků se testuje také účinnost topení nebo pevnost různých plastových dílů. Testované procedury se neustále rozšiřují a zdokonalují podle zkušeností z jednotlivých trhů. Příkladem je ruský trh, který je specifický mimořádně nízkými teplotami, takže právě zde se realizoval třeba test na schránku před spolujezdcem, která se nesmí sama otevřít ani po několikadenním stání v teplotách nižších než tři desítky stupňů Celsia pod nulou.

Naopak v horkém prostředí musí nákladné a ručně vyráběné předprodukční prototypy, maskované různými stupni kamufláže, absolvovat náročné zkoušky chlazení a případně i klimatizace. Pomalá jízda do kopce s plně zatíženým vozem a přívěsem naloženým na maximální povolené hodnoty je extrémní zkouškou nejen pro zmiňovanou chladicí soustavu, ale kvůli řídkému vzduchu také pro turbodmychadla, která jsou nedílnou součástí moderních přeplňovaných motorů TSI a TDI. V prostředí řídkého vzduchu se turbodmychadla točí mnohem rychleji než v malých nadmořských výškách, a tak jsou na ně kladené extrémně vysoké nároky. A těm samozřejmě musí dostát. To samé platí třeba pro případ, kdy se takto intenzivně zatěžovaný automobil okamžitě po této jízdě zaparkuje na poušti těsně před rozpáleným kamenem, nebo se s ním zajede do malé vyhřáté garáže.

HORSKÉ SILNICE

Mimořádná pozornost se při testování nových vozů věnuje i brzdové soustavě. Mnoho testů se absolvuje například na horské silnici Grossglockner v rakouských Alpách, kde musí brzdy absorbovat bez přerušení obrovské množství energie dané nadmořskou výškou více než

dva a půl kilometru nad mořem. Brzdy jsou samozřejmě zatěžovány plně naloženým vozem. Vzhledem k tomu, že v jedné modelové řadě jsou v závislosti na pohonné jednotce použité různé typy brzdových systémů, testy procházejí všechny. Pro to, aby dostaly zelenou pro výrobu, musí všechny interní předpisy, které jsou samozřejmě mnohem přísnější než závazná legislativa, absolvovat bez zaváhání. Jistě není bez zajímavosti, že v souvislosti s brzdami se provádějí také takzvané hlukové testy. Ty jsou navrženy k tomu, aby ověřily, že brzdová soustava při své činnosti při různém namáhání a ve všech úrovních opotřebení pracuje tiše, bez toho, aby rušila posádku nebo okolí.

Náročné horské silnice se využívají rovněž k dalším testům, mezi které patří například i jemné ladění stabilizačních systémů ESP, a to zejména jejich regulace při projíždění zatáček o 180 stupňů. Možná jste si všimli, že moderní vozy ŠKODA v těchto vracečkách, jež jsou svými vlastnostmi velmi specifické, řidiče tolik neomezují například ubráním výkonu motoru, jak tomu často bývá u vozů některých jiných značek, které si s jemným naladěním a testováním tolik „nevyhrají“ ▶

stejně tak jako doba vyčleněná pro jejich vznik, který od počátku do náběhu výroby trvá obvykle čtyři roky. Testy nových vozů se proto provádějí doslova po celém světě, takže například zimní testy probíhají, i když je v našich končinách léto nebo naopak. Vývojoví pracovníci a testovací jezdci jsou proto mnoho dní v roce na cestách.

Například zimní testy se neprovádějí pouze v severských zemích Evropy, kde jsou pro ně v zimním období na zamrzlých jezerech ideální podmínky a k dispozici je veškerá infrastruktura, ale za zimními testy se jezdí například na náhorní plošinu na Novém Zélandu. V nízkých teplotách se testuje například naladění regulačních systémů podvozku (především stabilizační systém ESP). Probíhají testy rozjezdu a brzdění na površích s rozdílnou přílnavostí na pravé a levé straně vozu, a to jak v prázdném, tak naloženém stavu. To vše je přitom potřeba provést pro všechny verze motorů, podvozků, stejně tak jako například pneumatik.



Rakouský Grossglockner je tradičním místem pro testy brzdových soustav.



Na italském vysokorychlostním okruhu Nardo lze trvale udržovat rychlost až 240 km/h.

NENAHRADITELNÁ NORDSCHLEIFE

Pro samotné ladění podvozku a dalších systémů, stejně tak jako ideální zátěžový test se používá Severní smyčka (Nordschleife) okruhu Nürburgring. Právě tato více než 21 kilometrů dlouhá náročná trať nabízí zcela mimořádný repertoár povrchů, zatáček, nerovností, ale i rovinek. Vedoucí vývoje agregátů a podvozků ve společnosti ŠKODA AUTO, Dr. Martin Hrdlička, význam tohoto okruhu pro testování shrnul jasně: „Když nějaký automobil funguje zde, tak bude fungovat i na všech ostatních silnicích světa.“ I to je ostatně důvod, proč zde ŠKODA AUTO testuje nejen své sportovně laděné modely RS, ale i všechny ostatní verze. Během jízd na Nordschleife se sbírá přibližně dva až dva a půl tisíce nejrůznějších dat o chování vozu. Pověštinou maskované prototypy jsou napěchované měřicí elektronikou, která umožňuje následné detailní vyhodnocení doslova každého pohybu vozu. Kromě jízdy po okruhu v německém pohorí Eifel se u každého nového vozu provádějí i vysokorychlostní testy. Na ty inženýři značky ŠKODA vyrážejí na specializované polygony a okruhy. Mezi ně patří i vysokorychlostní klopený okruh Nardo v jižní Itálii s délkou 12,5 km, na němž lze dlouhodobě jezdit rychlostmi až 240 km/h. Vozy ŠKODA se testují také na rozsáhlém polygonu Ehra-Lessien, který je majetkem koncernu Volkswagen.

Během testů se zničí několik stovek předprodukčních prototypů v cenách několika milionů korun. Samostatnou kapitolou předseriového testování jsou i nárazové bezpečnostní testy. Standardy, kterým musí jednotlivé automobily vyhovět, jsou v případě značky

ŠKODA opět mnohem vyšší než legislativní nároky, protože jedině tak je zaručena dokonalá ochrana posádky.

KAŽDÁ ČÁST VOZU JE DŮLEŽITÁ

Kromě testů zaměřených na životnost, jízdní vlastnosti a bezpečnost tvoří významnou skupinu testování také další, pro méně znalé zdánlivě méně důležité zkoušky. Patří mezi ně například příslušenství motorů, které je pro vozy ŠKODA specifické. Jednou z těchto částí je například sání, jež musí spolehlivě fungovat v prašném prostředí nebo při jízdě v dešti. Specialitou bylo například ladění sacího systému na základě poznatků indických řidičů, kteří se často potýkají s průjezdem vrstvami vody přesahujícími několik desítek centimetrů. Zatímco Evropané v těchto podmínkách jezdí

spíše pomalu a snaží se, aby vodu co možná nejméně rozstříkali, Indové ze strachu před tím, aby se jim nedostala voda do výfuku, projíždějí vodou většinou naplno. Aby se jim při tomto způsobu překonávání vodních překážek nedostala voda do sání a následně do motoru, čímž ho úplně zničí, mají vozy ŠKODA speciálně vyřešené nasávání.

Také výfukové soustavy je třeba pro správnou funkčnost pečlivě vyvinout s ohledem na akustiku, přenášené vibrace, optimální uložení, tepelné odstínění nebo pro účinný odvod kondenzované vody, která působí vysokou korozi, a která by mohla při velkých mrazech výfuk třeba ucpat.

Příklady, jak se vozy ŠKODA ladí a testují, aby spolehlivě svým zákazníkům fungovaly, by bylo ještě mnohem více. Ve společnosti ŠKODA AUTO se navíc na zdokonalování testovacích procedur neustále pracuje. Ostatně, vedení koncernu Volkswagen potvrdilo schopnosti vývojového centra Česana v Mladé Boleslavi tím, že schválilo investici nejdříve na stavbu testovacího centra a následně také na nové centrum vývoje motorů v těsné blízkosti řeky Jizery. V tomto novém komplexu, jehož provoz byl spuštěn letos na jaře, je kromě jiného patnáct testovacích stolic pro hnací agregáty. Právě zde se nachází vývojové centrum koncernu Volkswagen pro zážehové motory MPI pro celý svět.

Propracované testovací procedury, nejmodernější technické zázemí a především nenahraditelné zkušenosti vývojových inženýrů společnosti ŠKODA AUTO jsou zárukou prvotřídní funkčnosti a současně dlouhé životnosti a bezpečnosti všech vozů ŠKODA. Důsledným testováním prošel doslova každý jejich šroubek. ■



Zkoušky motorů na motorových brzdách se ve vývojových centrech provádějí neustále.



56 50 LET LEGENDY ŠKODA 1000 MB

Ve své době revoluční ŠKODA 1000 MB oslavuje v letošním roce 50. výročí. Představujeme vývojové prototypy i nerealizované karosářské verze.



62 IQLANDIA LÁKÁ NEJEN NA ROBOTA

ŠKODA AUTO podporuje centrum vědy a zábavy IQLANDIA v Liberci. Jeho hlavním lákadlem je humanoidní robot a unikátní 3D planetárium.





50 LET

**Před padesáti lety,
na jaře 1964, debutovala
ŠKODA 1000 MB
s motorem vzadu
a samonosnou karoserií.
Během času se „embéčko“
stalo automobilovou
legendou.**

Projekt prvního českého velkosériově vyráběného automobilu se rodil od poloviny padesátých let. Na počátku byla myšlenka malého lidového vozu. V únoru 1957 byla v Mladé Boleslavi zvolena koncepce s kapalinou chlazeným čtyřválcovým motorem za zadní nápravou, o rok později bylo rozhodnuto vyvinout plně čtyřmístný automobil se čtyřdveřovou samonosnou karoserií čtyřmetrové délky. V létě 1958 bylo odsouhlaseno základní tvarové řešení vozidla, které navrhl konstruktér karoserií Jan Žáček.

To už se projekt jmenoval NOV, tedy „nový osobní vůz“. Na jaře 1959 vyjely první tři prototypy s označením Š 990, v roce 1960 následovaly další, jež na předních blatnicích nesly nápis Favorit. Toto pojmenování však později v tichosti zmizelo ze scény. V roce 1961 vyjelo na silnici pět desítek zkušebních vozů NOV, které do léta 1962 najezdily více než 1,5 milionu kilometrů a potvrdily, že nový automobil bude po nevelkých úpravách zralý k sériové výrobě. V této fázi se také změnila před vozů, světlomety byly lehce zapuštěny do blatníků.

Zkoušky prototypů probíhaly nejen v tuzemsku, včetně oborové a vojenské zkušebny, ale i v zahraničí – např. na dálnicích ve ►





Nahoře: První prototyp Š 990 z jara 1959 měl výrazně klenuté čelní okno. **Vlevo:** ŠKODA 1000 MB s volantem vpravo v Londýně na podzim roku 1964. **Dole:** Prototyp NOV ročníku 1960 s nápisem Favorit na předním blatníku. **Zcela dole:** „Emběčko“ se vyznačovalo sympatickými tvary a osobitým šarmem.



Typickými prvky „emběčka“ byly zadní svítilny a klenuté zadní okno

východním Německu, na cestách i necestách v Sovětském svazu, v drsných zimních i letních podmínkách.

Souběžně v Mladé Boleslavi vyrůstal zcela nový výrobní závod s kapacitou přes 100 tisíc automobilů ročně. Během první poloviny šedesátých let se podařilo uskutečnit investici, jež v tehdejším Československu – ale i v zemích východního bloku – neměla obdoby. Podílelo se na ní přes 300 dodavatelů, mezi nimiž figurovalo 134 zahraničních firem ze čtrnácti zemí, včetně francouzských, anglických, italských, rakouských a dalších.

Díky tomu začala v roce 1964 v Mladé Boleslavi fungovat jedna z nejmodernějších automobilů v tehdejší Evropě, včetně té západní. Využívala řadu pokrokových technologických postupů, ŠKODA byla např. první evropskou automobilkou, která zavedla výrobu bloků motorů přesným tlakovým litím z hliníkové slitiny.

Automobil, pojmenovaný ŠKODA 1000 MB (číslo prozrazovalo objemovou třídu motoru, zkratka MB rodiště vozu), byl v Mladé Boleslavi předveden novinářům a prominentním hostům o prvním jarním dni roku 1964, výroba se pozvolna začala rozbíhat v dubnu a květnu. V září a říjnu 1964 se „emběčko“ představilo veřejnosti na strojírenském veletrhu v Brně a na autosalonech v Paříži a Londýně.

Pro londýnskou přehlídku bylo koncem léta 1964 zhotoveno prvních deset vozů ŠKODA 1000 MB s pravostranným řízením, sériová výroba této verze však začala až v únoru 1965.

Zatímco od dubna do prosince 1964 továrnu opustilo jen málo přes 18 tisíc „emběček“, v roce 1965 už to bylo 63,5 tisíce vozů a v roce 1966 více než 78 tisíc.

ŠKODA 1000 MB měla čtyřdveřovou samonosnou karoserii s nosným skeletem, jehož součástí byla i střeška kabiny. Vnější panely karoserie byly ke skeletu přišroubovány. Všechna

čtyři kola byla nezávisle zavěšena a odpružena vinutými pružinami, brzdy byly bubnové vpředu i vzadu. V přední vozu byla instalována palivová nádrž o objemu 32 l, náhradní kolo a 220 l prostoru pro zavazadla, dalších 120 l zavazadel se vešlo za zadní sedadla.

Pohon zadních kol obstarával podélně za zadní nápravou uložený řadový čtyřválec OHV o objemu 988 cm³ a výkonu 37 koní (27 kW), spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Vůz s rozvorem 2400 mm byl dlouhý 4170 mm, široký 1620 mm a vysoký 1390 mm, vykazoval pohotovostní hmotnost 755 kg. Na pneumatikách 155 – 14 dosahoval největší rychlosti 120 km/h a průměrně spotřeboval 7 až 8 l benzínu na 100 km.

Počátkem roku 1966 byl výkon motoru zvýšen na 43 koní (32 kW) a vozy dostaly nově tvarovanou zúženou masku. Od jara 1966 se vyráběly sedany ŠKODA 1000 MB De Luxe s bohatší výbavou, které se navenek odlišova-



ly lesklou prahovou lištou a decentnější obdélníkovou mřížkou pro vstup vzduchu na zadním blatníku. Standardní sedany tuto mřížku dostaly až v lednu 1967.

V březnu 1966 měla premiéru na autosalonu v Ženevě ŠKODA 1000 MBX De Luxe s dvoudveřovou karosérií bez středních sloupků a dvoukarburátorovým motorem 988 cm³ vyladěným na 46 koní (34 kW). Jezdila rychlostí až 130 km/h, její sériová výroba se však – kvůli potížím s nedostatečnou tuhostí karoserie – začala rozbíhat až na podzim téhož roku. Od října 1966 se motor se dvěma karburátory montoval i do sedanů ŠKODA 1000 MBG De Luxe, jež v některých západoevropských zemích nesly označení Super.

V lednu 1967 dostalo „embéčko“ zesílenou podlahu a přední nápravu, jeho užitečná hmotnost byla z původních 350 kg zvýšena na 375 kg a původně čtyřmístný vůz mohl ►

ROADSTER A KOMBI

Původní projekt NOV počítal s více karosářskými variantami nové škodovky s motorem vzadu. Vedle sedanu v provedení Airable s otvorem ve stropě krytým otvírací textilní střeškou, jež měla v horkých dnech (a zemích) nahradit klimatizaci, to byl zejména dvoudveřový otevřený roadster sportovního střihu. V letech 1960 a 1961 vznikly dva prototypy roadsteru, první s volantem vlevo a dvoukarburátorovým motorem, druhý s pravostranným řízením a standardním čtyřválcem. Druhý exemplář už měl



Prototyp roadsteru Š 991 z roku 1960 s dvoukarburátorovým motorem.



Pětidveřové kombi s ležatým motorem v zádi vzniklo v roce 1963.

novější tvar přidě se světlometry lehce zapuštěnými do blatníků. Vývoj roadsteru byl předčasně ukončen kvůli nedostatečné tuhosti otevřené karoserie. Na jaře 1963 se zrodil i prototyp pětidveřového kombi s ležatým řadovým čtyřválcem odvozeným od standardního motoru „embéčka“. Kombi vzniklo přestavbou z jednoho ze sedanů ze zkušební padesátkusové série vozů NOV, z něhož převzalo starší před s delšími předními blatníky i lomené nárazníky. Potíže s chlazením ležatého motoru, ale také nedostatek vývojových a výrobních kapacit vystavily kombi červenou kartu.



Dvoudveřový model ŠKODA 1000 MBX De Luxe v provedení z roku 1968.



Interiér „emběčka“ byl na svou dobu velmi elegantní.



V modelovém roce 1969 nahradila masku vodorovná lišta z plastu.

být nově otypován jako pětimístný. Změna se týkala i dvoudveřového modelu MBX.

V květnu 1967 byla v dílnách firmy Motor Industries International Ltd. v novozélandském Aucklandu zahájena montáž vozů ŠKODA 1000 MB, dodávaných z mateřské automobilky v rozloženém stavu v lodních bednách. Do jara 1968 tam odešlo celkem 1270 rozložených vozů a Nový Zéland byl jedinou zemí, kde se „emběčka“ montovala.

V září 1967 byla na brněnském veletrhu představena ŠKODA 1100 MB De Luxe, sedan

vybavený čtyřválcem převrtaným na 1107 cm³. Motor osazený jedním karburátorem dával největší výkon 47 koní (34,5 kW), od listopadu 1967 se v menších počtech montoval i do dvoudveřových vozů ŠKODA 1100 MBX De Luxe.

„Emběčka“ modelového roku 1968, vyráběná od září 1967, se od svých starších sourozenců na první pohled odlišovala absencí malé bílo-červené svítilny na zadním sloupku kabiny, místo ní vozy dostaly na přední blatník, těsně před dveře, oranžový blikač.

V úterý 5. prosince 1967 oslavili v Mladé Boleslavi výrobu čtvrtmiliontého „emběčka“, továrnu v té době opouštělo kolem 400 vozů denně a celková produkce roku 1967 překročila 96 tisíc automobilů.

V prvním pololetí roku 1968 byla ukončena výroba vozů s dvoukarburátorovým motorem 988 cm³, nejprve zmizel ze scény dvoudveřový model ŠKODA 1000 MBX De Luxe, po něm i sedan MBG.

Novinkou určenou na export do západoevropských zemí byl úsporný sedan ŠKODA 1000 MBT alias Tourist, představený v lednu 1968 na autosalonu v Bruselu. Měl skromnější výbavu, obešel se bez masky a svislých členů na náraznících, po mechanické stránce však plně odpovídal standardnímu litrovému „emběčku“. Na západoněmeckém trhu se prodával pod označením ŠKODA Moldau.

Od konce července 1968 se vyráběly vozy řady MB modelového ročníku 1969. Čtyřdveřové sedany dostaly nově tvarovanou střechu bez dřívějšího podélného výstupku, široký zadní sloupek a vyšší zadní okno. Dvoudveřový model ŠKODA 1000 MBX, vyráběný jen v malých počtech, si zachoval původní tvar střechy i silně klenuté zadní okno, stejně jako sedan však do modelového roku 1969 vstoupil s nově pojatou příďí. Tu místo dřívější masky zdobila vodorovná lišta z plastu s nápisem ŠKODA, po stranách na lištu navazovaly zkrácené oranžové blikače.

Celkem bylo vyrobeno 443 tisíc „emběček“ a poslední vůz opustil výrobní linku počátkem srpna 1969. Více než polovina z tohoto počtu byla vyvezena do zahraničí, zejména do tehdejší Německé demokratické republiky (48 tisíc vozů), do Jugoslávie (31 tisíc), Rakouska (15 tisíc), Spolkové republiky Německo (14 tisíc) a Maďarska (12 tisíc).

V tuzemsku sehrála ŠKODA 1000 MB významnou roli v rozvoji individuálního motorismu a svým dílem přispěla i ke změně životního stylu statisíců rodin. Patří jí za to dík. ■



Standardní sedan ročníku 1969 se širokým zadním sloupkem kabiny.

Počty vyrobených vozů řady MB

Typ	Počet vozů	Období
ŠKODA 1000 MB Standard	350 174	(1964–69)
ŠKODA 1000 MB De Luxe	51 606	(1966–69)
ŠKODA 1000 MBG De Luxe	3 278	(1966–68)
ŠKODA 1000 MBT Tourist	13 091	(1968–69)
ŠKODA 1000 MBX De Luxe	1 403	(1966–68)
ŠKODA 1100 MB De Luxe	22 490	(1967–69)
ŠKODA 1100 MBX De Luxe	1 114	(1967–69)
Celkem	443 156	(1964–69)

Construct patří ke Škodovce již 20 let

Česko, Slovensko, Rusko, Ukrajina, Chorvatsko, Německo, ale i Malajsie nebo Dominikánská republika. Nejen po tamních ulicích jezdí vozy vybavené mechanickým zabezpečením vozidel proti krádeži Construct, které vyrobily „zlaté české ručičky“.

První mechanické zabezpečení Construct bylo vyrobeno v roce 1991 na vůz ŠKODA Favorit. Byl to jednoduchý, přesto velmi účinný systém, jehož základní principy jsou dodnes zachovány. Svými kvalitami a rychle rostoucím podílem na trhu přesvědčil Construct v roce 1994 vedení České pojišťovny, které v té době chtělo snížit plnění z důvodu krádeží vozidel svých klientů, a po náročných zkouškách i největšího výrobce automobilů v České republice, ŠKODA AUTO, o vhodnosti použití této ochrany vozidla. Již tři

roky po zahájení výroby bylo mechanické zabezpečení Construct zařazeno mezi originální příslušenství pro všechny modely značky ŠKODA a tuto pozici si udrželo dodnes. Od té doby se stal Construct synonymem mechanického zabezpečení motorových vozidel v České republice a uchránil stovky vozů ŠKODA před zloději.

Právě letos, v roce 20. výročí schválení produktu mechanického zabezpečení Construct jako originálního příslušenství pro vozy značky ŠKODA, vyrobila společnost již 2 000 000 kusů



zabezpečení Construct. Jubilejním kusem bylo zabezpečení na modely ŠKODA Roomster a Fabia.

Pro schválení zabezpečení na nový model ŠKODA je třeba splnit mnoho přísných kritérií. Již dva roky před uvedením nového modelu ŠKODA na trh probíhá vývoj nového zabezpečení Construct. Zpočátku probíhá spolupráce především mezi vývojovými centry, kde se po vytvoření technické a cenové nabídky rozvíjí náročný proces.

Nejprve je nutné vytvořit technické řešení mechanického zabezpečení podle konstrukčních parametrů modelu vozidla za pomoci CAD a 3D modelování. Poté následuje ověření, zda nedochází ke kolizím jednotlivých dílů vozidla. Vyroběné prototypy musí splnit životnostní, cyklační a korozní zkoušky. Kusy z ověřovací série procházejí zkouškami již při opravdovém provozu v automobilu, včetně zkoušky odolnosti při napadení dle příslušné

bezpečnostní třídy. Ověřuje se také kvalita materiálu a jeho zpracování. Produkt musí projít schválením v systému ŠKODA AUTO Beon a také konstrukční a procesní Fmeu, což jsou postupy z oblasti řízení kvality ISO 9001. Po splnění všech těchto zásadních technických podmínek je třeba ještě vyřešit způsob balení, značení a požadavky na tiskové materiály. Po konečném schválení oddělením kvality je možné začít dodávat mechanické zabezpečení Construct do sítě ŠKODA AUTO pod hlavičkou ŠKODA Originální příslušenství.

Invence, zkušenosti a profesní čest vložená do vývoje a výroby se projevuje v každém kusu mechanického zabezpečení Construct. Věříme, že majitelé vozů ŠKODA budou oceňovat spolehlivost tohoto zařízení ještě dalších 20 let. ■

„Oceňujeme dlouholeté a profesionální partnerství se společností Construct, která je dodavatelem mechanického zabezpečení vozů ŠKODA do sortimentu Originálního příslušenství. Mechanické zabezpečení řazení je pro nás z pohledu prodejních výsledků stále jedním z nejdůležitějších produktů i díky tomu, že je našimi zákazníky stále chápáno jako kvalitní a ověřená možnost, jak chránit svůj vůz. Stejně jako ostatní produkty z nabídky ŠKODA Originálního příslušenství i mechanické zabezpečení řazení prochází vývojem a náročnými technickými a kvalitativními zkouškami v rámci ŠKODA AUTO. Při jeho montáži zůstává zachována záruka zakoupeného vozidla, což je další z benefitů partnerství mezi ŠKODA AUTO a společností Construct, které ocení především náš zákazník,“ říká Ing. Jan Zderadička, vedoucí oddělení Příslušenství a program Originální díly.



CONSTRUCT
VÍCE NEŽ MECHANICKÉ ZABEZPEČENÍ VOZIDEL





Humanoidní robot Thespian budí mezi návštěvníky značný zájem.

Liberecká iQLANDIA láká tisíce návštěvníků

V Liberci v březnu otevřelo brány nové centrum vědy a zábavy iQLANDIA. Zve k návštěvě nejen děti, ale i jejich dospělý doprovod. Prohlédnout si mohou třeba jediného humanoidního robota Thespiana v České republice, 3D planetárium a zkusit si, jak se operuje laparoskopicky.

Jen za první měsíc od otevření si expozici na vlastní oči přišlo prohlédnout na 16 tisíc návštěvníků a na 120 školních výletů. Nejvíce se lidé zajímají o 3D planetárium, humanoidního robota Thespiana, který centrum přišel na dva miliony korun, simulátor zeměřesení, ale i možnost vyzkoušet si laparoskopickou operaci nanečisto. „Návštěvnost centra je zatím nad naše očekávání, což je skvělé. První měsíc byl zatěžkávací zkouškou jak pro nás, tak pro jednotlivé expozice, museli jsme vycílit nedostatky, které ukázal až samotný provoz centra, a jsem rád, že s námi návštěv-

níci měli trpělivost,” komentoval první týdný fungování Pavel Coufal, ředitel centra.

Výstavba a vybavení deseti tisíc metrů čtverečních plochy iQLANDIE přišly na necelých 400 milionů korun. Nejdražší expozicí je 3D planetárium za 17 milionů a Vodní svět za 16 milionů. Očekávaný počet návštěvníků se blíží číslu 300 tisíc ročně. Významným partnerem projektu je také ŠKODA AUTO. „Partneři jsou pro provoz centra naprosto nezbytní. Science centrum je všude na světě instituce nezisková a do velké míry spolufinancovaná z veřejných zdrojů a právě ►

partnery. I my potřebujeme ročně sehnat částku v řádech milionů na dofinancování provozu," říká Pavel Coufal. Projekt byl také financován z evropského programu Výzkum a vývoj pro inovaci.

Z MATČINA LŮNA A VESMÍR NA DOSAH

A co všechno můžete v iQLANDII vidět? Na samém vrcholu iQLANDIE je 3D planetárium, které poodhaluje zázraky noční oblohy a tajy sluneční soustavy nebo vývoj života na Zemi a patří ke světové špičce. Projekční software má v databázi na tisíce astronomických objektů a umožňuje například připadat si ztracen v černé díře.

Sexmisie, expozice přístupná od 12 let a jen v doprovodu rodičů, budí trochu jiné emoce. I tady jde o tajemství vzniku lidského života. Názorně, zábavně, a přitom citlivě odpovídá na všechny otázky kolem dospívání a sexu. Výprava začíná v relaxační zóně „matčina lůna“, ukazuje vývoj jedince od narození až do pohlavní dospělosti, přibližuje zásady zdravého a kvalitního sexu, ale i to, jak se vyvíjela sexualita v průběhu historie. Sekce byla při-



pravena ve spolupráci se sexuology a dětskými psychology.

Člověk aneb Cesta do hlubin lidského těla je zase nejrozsáhlejší výstavou iQLANDIE. Vysvětluje, jak lidské tělo dohromady funguje, a dokonce návštěvníkům umožňuje si člověka sestavit jako stavebnici. Právě tady je domov humanoidního robota Thespiana. Ve vodním světě pak tryská voda až do výšky tři a půl me-

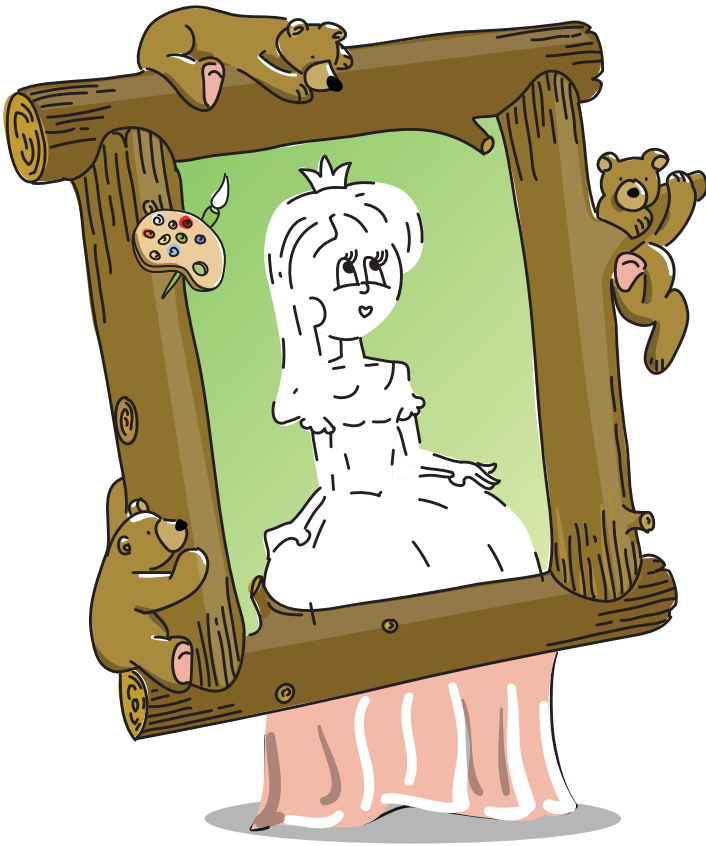
tru, je zde také interaktivní vodní stěna, plno speciálních bazének, mlýnků nebo malých přehrad. Další expozice Živly láká na blesky a oheň, jinde se můžete více dozvědět o nanotechnologiích, kosmonautice nebo o vzniku a průběhu zemětřesení.

Otevřeno je v iQLANDII po celý týden (v některých měsících mimo pondělí) a základní vstupné přijde na 230 korun na osobu. ■

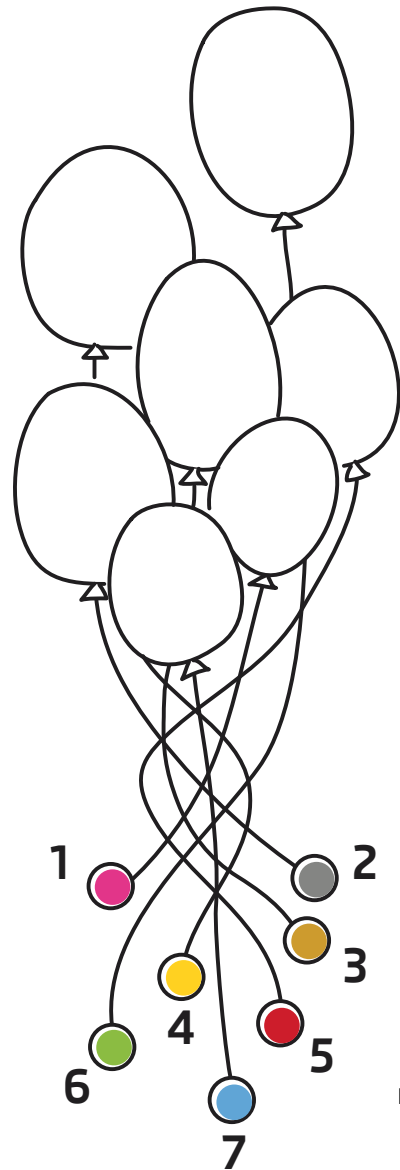


Jednou z atrakcí 3D planetária v iQLANDII je pásma o dobývání vesmíru.

ŠKODA hrou



Vybarvi si princeznu.



Vybarvi balonky stejnými barvami, jaké mají kolečka na druhém konci provázku.

Najdi 6 rozdílů.



Čas prázdnin a dovolených je přímo stvořený pro luštění křížovek. Připravili jsme pro vás jednu speciální a doufáme, že nad ní strávíte příjemnou chvíli.

POMŮCKA: ADAT, TUAREG, TULI	SKLADIŠTĚ	1. DÍL TAJENKY	OPEN LOOP (zkratka)	ŘÍMSKÝMI ČÍSLY 549	TALISMAN		ČESKÝ ZPĚVÁK	0,4 HEKTARU	MARDI (zkratka)	DRUH LÉKAŘE		3. DÍL TAJENKY	NA KTERÉ MÍSTO	TÁTA (knižně)	UMYVADLO	ŠTÍHLÁ PALMA
SOULAD						ŘECKÉ PÍSMENO					VZDĚLÁVACÍ INSTITUTE					
PERSKÝ KOBEREC						DOBYTČÍ NÁPOJ					ASJSKÝ STÁT					
						TĚTÍ					POHŘEBNÍ HOSTINA					
INICIÁLY HEREČKY ZEDNÍČKOVÉ			STROPNÍ SVÍTLIDLO						PÁDOVÁ OTÁZKA					PŘEDLOŽKA		
			TROUBIT (dětsky)						HERPES					KARETNÍ OHláSENÍ		
JEDNÁNÍ				POHYB VZDUCHEM									PROUD			
				ZAŠÍVAT									ETIOPSKÉ SÍDLO			
LOK							SOUSTAVA PŘÍSTROJŮ									
							SET									
	USEKNOUT					KARETNÍ HRA										FILMOVÁ HVĚZDA
	VÝZVA					KARIBSKÝ STÁT										LETADLA
ISLÁMSKÝ OBYČEJ					RÁMOVÁ PILA						DIVADELNÍ DEKORACE					
					HUDEBNÍ ZNAČKA						TÁBOŘIŠTĚ					
ZNOJ				DLOUHÁ CHVÍLE										CHEMICKÁ ZNAČKA TELLURU		
				VE SVĚM BYTĚ										VAL		
INICIÁLY HEREČKY VEJMĚLKOVÉ			ČAS					SILNÝ PROVAZ					KŘÍŽENÝ VELBLOUD			
			ČÁST NOHY					DVEŘNÍ ZÁVĚS					ČESKÝ DRAMATIK			
DŘINA							BOMBA						HMOTNOST OBALU			
							FINTA						HESLO			
	BEZHRBÝ VELBLOUD					LÁTKA Z LYKA										2. DÍL TAJENKY
	BUBÍNKOVÝ REVOLVER					SMĚS EXHALACÍ					KAP					VOJENSKÁ PRODEJNA
											KALABA					
MOŘSKÝ LOSOS					LESNÍ ZVÍŘE						GLAZURA					
					ŽILNÍ TEKUTINA						SPOJOVACÍ ZÁKOP					
OSOBNÍ ZÁJMENO					MIH									DVOJICE		
					VONNÝ POLOKEŘ									PSOVITÁ SELMA		
INICIÁLY HERCE ONDRĚJE								PÁŽE							ZNAČKA MILIMETRU	
								LIHOVINA							RUMIŠTNÍ ROSTLINA	
AFRICKÝ KOČOVNÍK							NAFTA						FRANCOVKA			
							OCHOTNĚ						OBILNINA			
	SVETOVÝ KONGRES SLOVÁKOV (zkratka)	HROB (knižně)				HORNINA						ZŘÍČENINA U PRAHY				
		USAZENINA				CUCAT						SLOŇÍ ŘEZÁKY				KRÁLOVNA VÍL
EVROPAN					FRANSKÝ KUPEC						RYCHLE					
					KOREJSKÁ DYNASTIE						CHEMICKÁ ZNAČKA ASTATU					
PŘÍTEL								CHVALTE BOHA								
SJETI PO LANU								MYTICKÝ KRASAVEC					ČESKÉ MĚSTO			



CONSTRUCT

VÍCE NEŽ MECHANICKÉ ZABEZPEČENÍ VOZIDEL

JIŽ 20 LET ORIGINÁLNÍ PŘÍSLUŠENSTVÍ VOZŮ ŠKODA



Zvolte ověřenou kvalitu, stejně jako již 2 000 000 spokojených majitelů ochráněných vozů mechanickým zabezpečením Construct.

Jediná jistota pro váš vůz.

www.construct.cz



JSTE V AUTOSERVISU ČASTĚJI NEŽ ?

PRÁVĚ PRO VÁS MÁME NOVÉ AUTO.

ŠKODA Bez starostí

Nové auto bez akontace, bez starostí, ihned.

Užijte si radost z nového auta a starosti nechte na nás. S novou inovativní službou ŠKODA Bez starostí teď můžete mít nový vůz každé 2 roky. S nulovou akontací a bez dlouhého čekání nyní platíte jen fixní měsíční částku. Stačí si vybrat některý z 9 modelů ŠKODA. Třeba nový vůz ŠKODA Rapid Fresh 1,2 TSI 63 kW za 5 899 Kč měsíčně s kompletním pojištěním, servisem a sadou zimních pneumatik včetně přezutí v ceně. Seznamte se s kompletní nabídkou ŠKODA Bez starostí na skoda-auto.cz/bezstarosti nebo navštivte svého autorizovaného prodejce ŠKODA.

skoda-auto.cz/bezstarosti



/skodacz



/skodacz



/skodacz



ŠKODA Finance
od ŠkoFINu