

# ŠKODA Magazín

Magazín pre zákazníkov a priaznivcov značky ŠKODA

1. vydanie 2020



## ŠKODA SUPERB iV

ŽIVOT S NOVOU ENERGIU





# PRÍĎTE SI PO INTERNET DO AUTA

teraz zadarmo u predajcov ŠKODA



ŠKODA  
SIMPLY CLEVER



## MAJTE NEUSTÁLE AKTUÁLNE INFORMÁCIE O DOPRAVE

Získajte internet do auta rýchlo a pohodlne. Stačí navštíviť svojho predajcu ŠKODA, kde dostanete SIM kartu pre svoje vozidlo\*. Vybavte si internet bez nutnosti navštíviť mobilného operátora a po mesiaci používania zadarmo sa sami rozhodnete, či chcete v službe dáť pokračovať. Vo vozidlách s infotainment online vďaka internetu získate **nonstop aktuálne informácie o dopravnej situácii, čerpacích staniach, počasi, parkovacích miestach, aktualizácie máp** a mnoho ďalších výhod.

\* Na jedno VIN číslo je možné registrovať len jednu SIM kartu.

skoda-auto.sk

Kombinovaná spotreba a emisie CO<sub>2</sub> automobilu ŠKODA OCTAVIA:  
4,3 – 6,6 l/100 km, 106 – 194 g/km. Ilustračné foto.



## Milí čitatelia,

značka ŠKODA prežíva jedno zo svojich najprelomovejších období. V roku 2019 predstavila až 3 novinky, ktoré vzbudili okamžitý záujem. Ide o modely SCALA, KAMIQ a OCTAVIA. Spĺňajú to, čo je pre našu značku typické – skvelý priestor, najmodernejšie technológie a už ikonické SIMPLY CLEVER riešenia. Rovnako dôležitá je pre nás vysoká bezpečnosť. A tú potvrdili aj výsledky testov NCAP, kde všetky tri vozidlá získali maximálny počet hviezd.

Rok 2019 bol pre značku ŠKODA významný ešte z jedného dôvodu, a tým je vstup do éry elektromobility. Na trh sme uviedli 2 elektromobily – plne elektrické CITIGO® iV a plug-in hybrid našej vlajkovej lode SUPERB iV. Elektromobilita bude jednou z nosných tém aj v roku 2020. Nie lenže predstavíme naše prvé elektrické SUV, ktoré vychádza z konceptu VISION iV. Zároveň prinesieme ešte viac možností ekologických pohonov v rámci nového modelu OCTAVIA. Ten bude k dispozícii aj vo verzii plug-in hybrid či mild hybrid. Do roku 2022 plánujeme zákazníkom priniesť až 10 elektrifikovaných modelov. Tieto vozidlá si nachádzajú pomaly svoje miesto už aj medzi Slovákmi. Už pre nás nie sú len vozidlami, ktoré ponúkajú nízke prevádzkové náklady. Sú pre nás aj ekologickou alternatívou, pretože lokálne podporujú bezemisnú prevádzku.

A aj keď je elektromobilita len na začiatku a čaká nás všetkých v najbližších rokoch množstvo výziev, je to spôsob, ako podporiť trvalú udržateľnosť nielen u nás doma. Slováci sú známi tým, že radi skúšajú a využívajú nové technológie a vychytávky. A elektromobil do tejto kategórie bezpochyby patrí. A preto verím, že ich na cestách budeme čoraz častejšie stretávať aj u nás.

Želám vám príjemné čítanie.



Lenka Kalafut Lendacká  
PR manažérka, ŠKODA AUTO Slovensko

## Obsah

- 04 Zaujímavosti
- 06 Nová ŠKODA OCTAVIA
- 20 Rozhovor s Orgonášovcami
- 24 SCALA v Taliansku
- 32 ŠKODA Connect
- 34 ŠKODA KAMIQ nielen do mesta
- 36 SCALA a KAMIQ MONTE CARLO
- 38 Náčelník SUPERB SCOUT
- 44 Nový elektromobil CITIGO® iV
- 48 Prvý plug-in hybrid ŠKODA SUPERB iV
- 52 Technický vývoj ŠKODA AUTO
- 58 Keď cyklistika spája
- 60 ŠKODA Slovakia Motorsport má titul



48



24



06

ŠKODA MAGAZÍN, časopis pre zákazníkov a priaznivcov značky ŠKODA. 1. vydanie 2020. Vyšlo v náklade 45 000 výtlačkov.

Šéfredaktorka: Lenka Kalafut Lendacká, lenka.lendacka@skoda-auto.sk. Vydavateľ: ŠKODA AUTO Slovensko s.r.o., Sabinovská 6, 821 02 Bratislava, Slovensko.

Výrobu zabezpečuje MullenLowe GGG s.r.o. Registrácia 3785/2009 ŠKODA Magazin 2009. Všetky práva vyhradené.



# ŠKODA OCTAVIA ZAŽILA SVOJE ANTRÉ V PRAHE



Jednou z najočakávanejších novinek roku 2019 bol rozhodne nový model ŠKODA OCTAVIA. Kde inde ako v českej Prahe, svojej domovskej krajine, mohla značka ŠKODA uskutočniť svetovú premiéru tejto českej ikony. 11. novembra za prítomnosti až 700 divákov, medzi ktorými boli aj mnohí významní hostia, predstavila ŠKODA už štvrtú generáciu modelu OCTAVIA. Priamy prenos z Národnej galérie v Prahe pritom sledovali desiatkytisíce divákov vďaka online prenosu. Bestseller značky ŠKODA prišiel



na pódium v sprievode skladby „Opus OCTAVIA“, ktorú špeciálne na túto príležitosť zložil jazzový hudobník Jesse Milliner. Česká filharmónia a huslové trio Time for Three zahrli skladbu v priamom prenose. Dych berúca šou trvala viac ako polhodinu a hostia aj diváci mali možnosť vidieť nielen 6 rôznych prevedení nového modelu, ale pokochať sa i pohľadom na vystavené historické kúsky. ŠKODA OCTAVIA totiž zároveň oslavovala aj svoje 60. výročie.

## FELICIA OSLÁVILA ŠTVRTSTOROČNICU

Pred 25 rokmi, 17. októbra 1994, sa v meste Mladá Boleslav rozbehla sériová výroba modelu ŠKODA FELICIA. Bol to prvý model ŠKODA vyvinutý po vstupe koncernu Volkswagen. Ten vznikol komplexnou evolúciou predchodcu s využitím 1 187 nových dielov. ŠKODA FELICIA vo verziách hatchback, kombi, pick-up, van plus a fun ponúkla modernú techniku aj dizajn, veľký vnútorný priestor a atraktívny pomer cena/úžitková hodnota.

Prvá sériová ŠKODA FELICIA zišla z výrobnéj linky presne o 10.20 hod. O deväť dní neskôr, 26. októbra 1994, sa trojica nových hatchbackov vo farbe českej trikolóry predstavila verejnosti. Vtedajší pražský primátor ich na Karlovom moste pokrstil vodou z Vltavy.

Typové označenie FELICIA odkazovalo na ikonické otvorené vozidlo z prelomu 50. a 60. rokov, ako aj na latinský výraz pre pocit šťastia: Felicitas. Základnou pohonnou jednotkou modelu FELICIA sa stal zážihový motor s objemom 1 289 cm<sup>3</sup> vo výkonových variantoch 40 kW a 50 kW. V priebehu roka 1995 ponuku rozšíril výkonnejší benzínový štvorvalec 1,6 MPI/55 kW a naftová jednotka 1,9 D/47 kW.

V júni 1995 pribudla k základným hatchbackom ešte pristrannejšia verzia FELICIA COMBI, od augusta 1995 vznikalo v závode Kvasiny tiež prevedenie PICK-UP a FELICIA Van Plus. Štyritisíc vozidiel na voľný čas ŠKODA FELICIA Fun zaujalo nielen žltým odtieňom karosérie, ale aj variabilným usporiadaním interiéru (išlo o 2+2 miestny pick-up).

V júni 2001 sa pôsobivá kariéra automobilov ŠKODA FELICIA úspešne završila, celkom vzniklo 1 401 489 exemplárov. Následníkom sa stal mimoriadne vydatený model ŠKODA FABIA, vyrábaný od roku 1999.



# NOVÁ LAKOVŇA JE EŠTE EKOLOGICKEJŠIA



Sedemposchodová budova novej lakovne je novou dominantou automobilky ŠKODA AUTO. Týči sa do výšky 35 metrov, rozkladá sa na ploche troch futbalových ihrísk a pri príjazde do Mladé Boleslavi ju určite neprehliadnete. Supermoderná, vysoko ekologická lakovňa sa stala pýchou mladoboleslavskej automobilky a nepochybne patrí medzi technologicky najvyspelejšie a najekologickejšie prevádzky svojho druhu na európskom kontinente. Úctyhodná je rovnako jej výrobná kapacita – ročne sa tu bude lakovať až 170-tisíc karosérií celkovo v 17 rôznych farebných odtieňoch. O kvalitu produkcie sa stará 650 zamestnancov a 66 robotov. Sedemposchodová budova obsahuje kompletnú technológiu na aplikovanie všetkých potrebných vrstiev na „holú“ plechovú karosériu. Vrstiev je celkovo päť.

Táto moderná lakovňa používa takmer výhradne vodou riediteľné materiály (okrem laku). Pri procese nevzniká takmer žiadny odpadový lakový kal. Navyše, moderné technológie umožňujú znížiť spotrebu energií pri sušení laku o 20 %. Emisie prchavých látok (volatile organic compounds) z procesu lakovania sa podarilo znížiť o 36 %.



## AKTIVITY KONCERNU VOLKSWAGEN V INDII SA ZJEDNOTILI

### ŠKODA | VOLKSWAGEN

ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited

Tri dcérske spoločnosti, zaoberajúce sa výrobou a predajom osobných vozidiel – Volkswagen India Private Limited (VWIPL), Volkswagen Group Sales India Private Limited (NSC) a ŠKODA AUTO India Private Limited (SAIPL) sa zjednotili. Zlúčenie týchto subjektov do novo vzniknutej spoločnosti s názvom ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited (SA-

VWIPL) je dôležitým míľnikom projektu INDIA 2.0. Na indickom trhu vedie aktivity koncernu Volkswagen práve spoločnosť ŠKODA. Nový subjekt bude obsluhovať široké spektrum trhových a zákazníckych segmentov. Každá zo značiek si zachová svoju vlastnú identitu aj predajnú sieť vrátane implementácie vlastných aktivít v oblasti starostlivosti o zákazníkov. Budú však spoločne na indickom subkontinente presadzovať jednotnú víziu a stratégiu. Už budúci rok predstaví spoločnosť ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited na autosalóne Auto Expo v Dillí prvé dizajnové štúdie modelového portfólia z projektu INDIA 2.0.

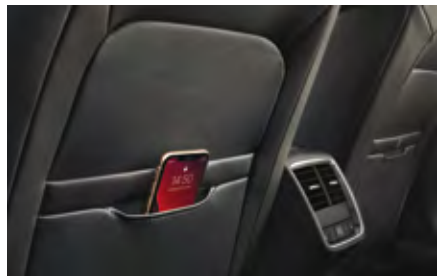


# DEMONŠTRÁCIA PO KRO KU

ŠKODA OCTAVIA je väčšia, priestrannjšia, má emotívnejší vzhľad a prepracovanejší interiér s najmodernejšími funkciami konektivity. Je univerzálnejším vozidlom ako kedykoľvek predtým, pripravená na budúce výzvy aj z hľadiska motorizácií. V ponuke po novom nechýba ani plug-in hybridný pohon. Nová OCTAVIA nadväzuje na viac ako 6,5 milióna predaných vozidiel predchádzajúcich generácií a určite aj do budúcnosti ešte posilní svoje postavenie najúspešnejšieho modelu značky ŠKODA.







OCTAVIA je doslova plná rôznych Simply Clever riešení. Jedným z nich je aj praktický držiak na telefóny pre cestujúcich na zadných sedadlách vytvorený na vrecku na zadnej strane predných operadiel.



Zadné sedadlá poskytujú nadštandardný vnútorný priestor.



Spracovaním jednotlivých detailov mieri nová OCTAVIA vyššie ako jej predchádzajúce generácie.

Ročne sa vyrobí okolo štyristotisíc kusov vozidiel ŠKODA OCTAVIA. Takáto veľká zákaznícka základňa kladie na každú novú generáciu značné nároky. Na rozdiel od maloobjemových modelov, kde sa výrobcovia môžu zamerať na jednu konkrétnu vlastnosť, ktorú určitá skupina zákazníkov preferuje, pri automobiloch, ako je ŠKODA OCTAVIA, je potrebné dokonale obstáť v čo možno najväčšom spektre vlastností. Práve táto univerzálnosť prechádza naprieč

všetkými generáciami tohto modelu značky ŠKODA, najzreteľnejšia je ale práve v novodobých verziách vyrábaných od roku 1996.

Nová generácia modelu ŠKODA OCTAVIA ďalej rozvíja ponímanie svojich predchodcov a je navrhnutá tak, aby dokázala naplniť rozmanité požiadavky, ktoré na ňu kladú rôzne skupiny zákazníkov. Aj preto sa hneď pri svojej pražskej premiére predstavila v oboch karosárskych verziách – liftback a kombi. Už na prvý pohľad je zrejme, že okrem praktic-

kých aspektov sa viac sústreďuje na osobitosť vzhľadu a kvalitu prevedenia interiéru.

#### NADČASOVÝ OSOBITÝ DIZAJN

Nová ŠKODA OCTAVIA je oproti svojmu predchodcovi dlhšia približne o dva centimetre a súčasne aj širšia. Pri zachovaní vyvážených proporcií pôsobí reprezentatívnejším dojmom. Toto vnímanie podporuje aj dômyselné riešenie bokov s výraznou bočnou líniou vedúcou od predných svetlometov až k zadnej časti, smerom dozadu stúpajúci prelis v spodnej časti dverí. Predná časť odkazuje na svoj pôvod prostredníctvom masky chladiča, no nízke svetlomety, ktoré sú s maskou spojené do jedného celku, vytvárajú výraz celkovej sústreďenosti. Štandardne sú tvorené LED svetelnými zdrojmi a charakteristickou grafikou poukazujú na vysokú kvalitu. Novinkou štvrtej generácie modelového radu OCTAVIA môžu byť voliteľne dodávané Matrix-LED svetlomety, ktoré ponúkajú široké možnosti adaptability prevádzky pred vozidlom.

Zadná časť dokonale ladi s ostatnými prvkami dizajnu a pôsobí neobyčajne moderným dojmom. Hladké plochy, jednoznačne ohraničené ostrými líniami spolu s trojrozmerné riešenými svetlami, plynule prechádzajú až na boky vozidla a jednoduchým veľkým nápisom ŠKODA zaujmú na prvý pohľad. Jedným z chytrých riešení, podobne ako pri modeli SUPERB, je použitie rovnakých zadných svetiel pre obe karosárske verzie.



Plynule klesajúca línia strechy dodáva modelu OCTAVIA neagresívny športový náboj. Charakteristická je výrazná hrana na veku batožinového priestoru.



*Nová prístrojová doska je navrhnutá formou horizontálne usporiadaných vrstiev odlišujúcich sa funkciami, ale aj vzhľadom a použitými materiálmi.*





Prvýkrát je vo vozidle ŠKODA k dispozícii head-up displej, vždy kombinovaný s virtuálnym kokpitom.

## MAXIMÁLNY VNÚTORNÝ PRIESTOR

Hoci sa nová OCTAVIA svojimi vonkajšími rozmermi zväčšila skôr symbolicky, vďaka novej konštrukcii karosérie ponúka vnútri viac priestoru. Napríklad na zadných sedadlách je v pozdĺžnom smere o 5 mm viac miesta na kolená. Súčasne došlo k zväčšeniu batožinového priestoru, a to o 30 litrov pri prevedení OCTAVIA COMBI (na 640 litrov) a o 10 litrov na 600 litrov pri modeli OCTAVIA.

Vnútri okrem priestoru zaujme predovšetkým nová prístrojová doska navrhnutá



Na ovládanie automatickej prevodovky DSG sa používa minimalizovaný elektronický ovládač umiestnený medzi sedadlami.

formou horizontálne usporiadaných funkčných vrstiev. Tieto vrstvy sa líšia nielen vizuálne svojím prevedením, ale aj funkciami. Vyčnieva z nich len vysoko umiestnený centrálny displej. Presunutie ovládania klimatizácie pod hlavný displej do tenkého pásika umožnilo „vyčistiť“ stredový panel a čiastočne aj stredovú konzolu. Pri modeloch vybavených automatickou prevodovkou zaujme prevedenie jej ovládania, ktoré je navrhnuté ako malá páčka a umiestnené medzi sedadlami.

Nezameniteľným prvkom palubnej dosky je dvojramenný volant, na želanie vyhrievaný.

Vo verzii s novo navrhnutými multifunkčnými tlačidlami umožňuje obsluhovať až 14 rôznych funkcií vozidla. Analógové prístroje s multifunkčným displejom nahradila štvrtá generácia virtuálneho kokpitu, ktorý je vybavený farebným displejom s uhlopriečkou 10,25 palca. Jeho špecialitou je upravená grafika, spôsob ovládania a aj úplne prepracované štyri základné, ďalej prispôsobiteľné zobrazenia Basic, Classic, Navigácia a Asistenčné systémy.

Pre zákazníkov sú pripravené tiež najmodernejšie služby a funkcie využívajúce pripojenie vozidla prostredníctvom serverov automobilky k informáciám z okolitého sveta. Karta eSIM vo vozidle ŠKODA OCTAVIA umožňuje prístup k mobilným online službám ŠKODA Connect, kam patrí aj služba eCall, ktorá pri nehode automaticky uskutoční tiesňové volanie.

## KOMFORT, ASISTENCIA, BEZPEČNOSŤ

ŠKODA OCTAVIA značne posúva ponuku v oblasti špičkových komfortných prvkov a asistenčných systémov, vďaka ktorým sa radí na samotný vrchol vo svojom segmente,

v mnohých prípadoch sa vyrovná aj vozidlám o triedu vyššie. Novinkou, a to dokonca pre celý modelový rad ŠKODA, je head-up displej alebo ergonomické sedadlá s certifikáciou. Praktickým a príjemným doplnkom je systém bezklúčového odomykania KESSY, ktorý je možné teraz používať na všetky štvoro dvere, ale napríklad aj elektromechanická ručná brzda či trojzónová klimatizácia s oddelenými zónami pre oboch cestujúcich vpredu a zadný priestor.

Tradične silnou stránkou sú aj asistenčné systémy, pri ktorých v mnohých prípadoch zaniká rozdiel medzi komfortnou a bezpečnostnou funkciou. To platí napríklad pre prediktívny adaptívny tempomat, ktorý je súčasťou komplexného systému Travel Assist. Okrem schopnosti regulovať rýchlosť jazdy podľa vozidla idúceho vpredu, a to aj pri jazde pomalými rýchlosťami v kolónach, je tempomat prepojený s navigačným systémom a dokáže tak upravovať rýchlosť aj podľa priebehu trasy. Spomalí napríklad pred zákrutou, kruhovým objazdom alebo príchodom do obce. Pri odbočovaní vľavo má vodič pomocníka v podobe funkcie upozorňujúcej na vozidlo



Nová OCTAVIA je vozidlo s umelou inteligenciou. Nie je potrebné poznať všetky konkrétne funkcie, stačí iba vedieť, čo treba na komfortný pobyt vo vozidle. Napríklad „je potrebné odmraziť okná“, „je mi zima na nohy“ alebo „chcel by som čerstvý vzduch“. OCTAVIA sa o všetko postará.

*Tradične silnou stránkou sú asistenčné systémy, pri ktorých v mnohých prípadoch zanikajú rozdiely medzi komfortnou a bezpečnostnou funkciou.*







OCTAVIA môže mať novú trojzónovú klimatizáciu s oddelenou reguláciou pre zadnú časť. Samozrejmosťou sú USB-C porty určené na nabíjanie rôznych zariadení.



ŠKODA OCTAVIA COMBI disponuje v základnom usporiadaní rekordnými 640 l batožiny, čo je o 10 l viac ako v predchádzajúcej generácii.

približujúce sa v protismere a schopnosti zastaviť v krízovej situácii. Tým sa predchádza situáciám, že sa nejaký automobil vodičovi „schová“ za predný stĺpik.

Vyspelá senzorika tvorená radarom vpredu, kamerovým systémom, zadnými radarmi a ultrazvukovými čidlami parkovacieho systému ponúka mnoho praktických a komfortných funkcií. Patrí medzi ne napríklad automatické zaparkovanie a vyparkovanie, prednárazový brzdový systém s rozpoznávaním chodcov a cyklistov alebo monitorovanie mŕtveho uhla vonkajších spätných zrkadiel. Nová ŠKODA OCTAVIA patrí v tejto kategórii ku svetovej špičke a spoločne so systémom až deviatich airbagov poskytuje aj špičkovú ochranu posádky v prípade nehody.

SIMPLY CLEVER VÝBAVA

OCTAVIA by nebola tým správnym vozidlom ŠKODA, ak by už k známym, premysleným

a praktickým prvkom Simply Clever nepridala ďalšie. Novinkou je napríklad komfortné plniace hrdlo nádrže pre aditívum AdBlue pri vznetrových motoroch, ktoré má väčší priemer a kapacitu aj na pištoľ určenú pre nákladné automobily. Praktické sú aj novo navrhnuté vrecká na zadných stranách predných sedadiel, ktoré umožnia pohodlné uloženie napríklad telefónov cestujúcich vzadu.

Nový sieťový program SigmaQuick v batožinovom priestore poskytuje lepšie a pohodlnejšie využitie. Vozidlo ŠKODA OCTAVIA COMBI ponúka automatické odistenie roletového krytu. Multifunkčné vrecko pod krytom batožinového priestoru, ktoré je možné flexibilne použiť napríklad na odloženie kabáta, je dostupné aj pre verziu liftback. Detskú poistku zadných dverí možno elektricky ovládať z pohodlia vozidla. Novým prvkom je odkladacia priehradka v predných dverách s dáždnikom alebo metličkou.



ŠTANDARDNÉ AJ ALTERNATÍVNE POHONY

O tom, že nová ŠKODA OCTAVIA je moderným vozidlom smerujúcim do budúcnosti, svedčí aj ponuka pohonných jednotiek. Pripravené budú nielen konvenčné zážihové a vznetrové motory, v tomto prípade dôsledne upravené podľa špecifikácií Evo, ale aj alternatívne pohony. Z nich zaujmú predovšetkým dve mild hybridné verzie e-TEC aj plug-in hybridné prevedenie OCTAVIA iV. Ponuku štandardne doplní aj plynové prevedenie G-TEC, ktoré stále ponúka vynikajúci pomer obstarávacích a prevádzkových nákladov kombinovaných s reálnou flexibilitou prevádzky. Kompletný prehľad motorov, prevodoviek a druhov pohonu novej generácie ŠKODA OCTAVIA je uvedený v priloženej tabuľke technických údajov. Z nej je jasné, že spomínaná univerzálnosť tohto modelového radu a jej potreba vyhovieť rôznym skupinám veľkého množstva zákazníkov na rôznych trhoch sa prejavuje značnou šírkou ponuky na strane pohonných jednotiek. Výkonové spektrum pokrýva rozpätie od 81 do 150 kW (110 až 204 k).

V budúcnosti sa ponuka motorov rozšíri hlavne smerom hore, a to o športovo ladené prevedenie OCTAVIA RS.

Značnú voľnosť poskytuje nová OCTAVIA svojim majiteľom aj v oblasti voľby podvozkov. V tomto prípade sú k dispozícii štyri možnosti. Okrem štandardného nastavenia, ktoré je optimálnym kompromisom pre rôzne druhy ciest a ich povrchy, je k dispozícii aj o 15 mm znížený športový podvozok. Naopak ten, kto vyžaduje aj lepšiu priechodnosť terénom, má pripravený podvozok na zlé cesty so zvýšenou svetelnou výškou o 15 mm oproti štandardnému podvozku. Štvrtou voľbou je podvozok s aktívnymi tlmičmi DCC s rôznymi možnosťami nastavenia v rámci komplexného systému voľby jazdných režimov Driving Mode Select.

OCTAVIA S DÁVKOU EMÓCIÍ NAVYŠE

Štvrtá novodobá ŠKODA OCTAVIA je v duchu svojich najlepších tradícií dokonale pripravená vstúpiť na trh a ponúknuť priestor a vlastnosti plnohodnotného automobilu strednej triedy.



Navyše je okorenená najmodernejšími motormi, špičkovou úrovňou bezpečnosti a konektivitou na úrovni doby s možnosťou aktualizácie. Nová OCTAVIA súčasne prichádza s ešte nepoznanými emóciami vychádzajúcimi nielen z jej výrazného a pritom stále elegantného vzhľadu, ale predovšetkým z pôsobivo riešeného praktického interiéru s neopakovateľnou atmosférou danou novou úrovňou spracovania, osvetlenia a použitých materiálov. OCTAVIA sa tak stáva demonštráciou technického pokroku celej automobilky ŠKODA. ■

PONÚKANÉ MOTORY

| Zážihové       |                |         |
|----------------|----------------|---------|
| 1,0 TSI        | 81 kW (110 k)  | MT      |
| 1,5 TSI        | 110 kW (150 k) | MT      |
| 2,0 TSI        | 140 kW (190 k) | DSG 4x4 |
| Vznetové       |                |         |
| 2,0 TDI        | 85 kW (115 k)  | MT/DSG  |
| 2,0 TDI        | 100 kW (150 k) | MT/DSG* |
| 2,0 TDI        | 147 kW (200 k) | DSG 4x4 |
| CNG            |                |         |
| 1,5 TSI G-TEC  | 96 kW (130 k)  | MT/DSG  |
| Mild hybrid    |                |         |
| 1,0 TSI e-TEC  | 81 kW (110 k)  | DSG     |
| 1,5 TSI e-TEC  | 110 kW (150 k) | DSG     |
| Plug-in hybrid |                |         |
| 1,4 TSI iV     | 150 kW (204 k) | DSG     |

\* S pohonom predných alebo všetkých štyroch kolies. Ponuka motorov sa bude postupne rozširovať.



# Z DOBREJ RODINY



OCTAVIA je bestsellerom značky ŠKODA. Už na sklonku 50. rokov bola spoľahlivým, pohodlným aj praktickým vozidlom. Vyvážala sa do desiatok krajín sveta a úspešná bola aj v motoristickom športe.

**P**o svojom comebacku v roku 1996 sa stala jedným z najpredávanejších automobilov v ČR aj v rámci Európy, vysokou úžitkovou hodnotou pritom výrazne presiahla rozsah svojej triedy. Úspech modelového radu OCTAVIA je dôkazom kompetencie jednej z najstarších a doteraz aktívnych automobiliek na svete. V roku 1959 uplynulo od založenia mladoboleslavskej továrne 64 rokov, pôvodné plzenské strojárne Škoda slávili rovnú stovku. „Oktávkou“ vyvrcholila úspešná vývojová línia vozidla s pevným, ale pritom ľahkým rámom podvozka a nezávislým zavesením všetkých kolies. Preto dostala ľubozvučné a v rôznych kultúrnych prostrediach pozitívne prijímané typové označenie OCTAVIA. Jeho základ tvorí latinská číslovka octo, teda osem, respektíve octava – ôsma. Z nej vzniklo v antike ženské meno Octávia, od stredoveku používané skôr ako Octavia. Išlo o ôsmy mladoboleslavský model zo zoštatnenej automobilky v októbri 1945, alternatívne vysvetlenie odkazuje na pozíciu modelu POPULAR vo vývojovom rade so začiatkom v roku 1934.

Priamym predchodcom bol „medzityp ľudového vozidla“ – ŠKODA 440 „Spartak“ vyrábaný od 24. októbra 1955. OCTAVIA dostala hlavne modernejší podvozok s novou prednou nápravou, priečne poleptické listové pero ustúpilo dvojici vinutých pružín s teleskopickými tlmičmi a skrutným stabilizátorom. Zlepšila sa ovládateľnosť aj komfort jazdy.

Novinku OCTAVIA poháňal osvedčený radový štvorvalec s objemom 1 089 cm<sup>3</sup>, ktorý pri otáčkach 4 200 disponoval výkonom 40 koní (29 kW). Silnejšia verzia OCTAVIA Super, nástupkyňa Š 445, poskytovala 45 k (33 kW). Vozidlá jazdili rýchlosťou 110 – 115 km/h so spotrebou do 8 litrov na 100 kilometrov. Základná OCTAVIA vážila 920 kg





V rokoch 1961 až 1963 zvíťazili vozidlá ŠKODA OCTAVIA trikrát v triede do 1 300 cm<sup>3</sup> na slávnej Rallye Monte Carlo.

a dokázala odviezť 350 kg, štvorčlenná posádka mohla so sebou vziať asi 360 l batožiny.

**VIAC AKO LEN DÔKLADNÝ FACELIFT**

Nosná štruktúra aj hlavné výlisky karosérie pochádzali z Š 440, nová maska chladiča niesla oválnu mriežku s jemným rebrovaním z lešteného hliníkového plechu a priečnu chrómovú lištu s logom ŠKODA. Typové označenie OCTAVIA zdobilo oba predné blatníky aj zadné čelo. V lepšie utesnenom a odhlučnenom interieri sa vynímala moderná prístrojová doska s novým volantom. Prvá OCTAVIA zišla z mladoboleslavskej linky 7. januára 1959, v prvom roku vzniklo vyše 36-tisíc kusov, z toho 9,5 tisíca bolo výkonnejších modelov „Super“. Občania Československa vtedy zarábali priemerne

1 324 korún mesačne, mimochodom pracovalo sa aj v sobotu, ale len šesť hodín. Nová OCTAVIA stála 28 590 korún a OCTAVIA Super 38 500 korún, boli však k dispozícii iba s poukazom, ktorý bol obvykle spojený s množstvom pečiatok, čakaním a vinkulovaním zálohy. Osobné automobily sa stali luxusom, v krajine s 13,5 milióna obyvateľov ich jazdilo iba 200-tisíc.

**OCTAVIA PRE CELÝ SVET**

Asi tretina produkcie modelov OCTAVIA zamierila v roku 1959 k zahraničným zákazníkom. Číslom jeden sa stalo Belgicko s 2 700 kusmi predaných vozidiel. O dva roky neskôr už AZNP vyviezlo 28 626 vozidiel z celkovo 46 750 vyrobených kusov do 68 štátov. K hlavným odbera-



Dobový prospekt.



Na podvozok modelu OCTAVIA Super sa na Novom Zélande montovali vozidlá TREKKA.

telom patrilo Finsko s viac ako 4 000 kusmi automobilov, ďalej NDR, Poľsko, Belgicko, Nórsko, Veľká Británia, Maďarsko a Holandsko.

Čo sa týka športovej lahôdky, modelu OCTAVIA Touring Sport, najviac kusov – až 111 vtedy odobrali Švédci. Ku vzdialenejším destináciám patrila Austrália, Mongolsko či Guinea (po 50 kusov), vtedajšia Rodézia, Venezuela, Pakistan či India s tromi desiatkami predaných vozidiel a tiež tucet modelov OCTAVIA bolo dodaných do Japonska. Ich trh sa iba začínal otvárať importérom, škodovky v Nippone zastupovala rovnaká firma ako prestížnu značku Bentley či Rolls-Royce.

V šesťdesiatom prvom roku osviežil vzhľad radu OCTAVIA facelift, ktorý priniesol okrem iného aj zadné svetlá v tvare slzičky na blatníkoch, vozidlá boli o dva kone výkonnejšie a o 5 km/h rýchlejšie. ŠKODA OCTAVIA hlavne vo výkonnejšom prevedení s dvomi karburátormi Touring Sport/TS 1200 vtedy dosahovala mnoho úspechov na tratiach náročných súťaží.

V sobotu 11. apríla 1964 opustila mladoboleslavskú výrobnú linku sivá OCTAVIA Super, posledná zo 147 769 populárnych dvojverých vozidiel vyrobených počas uplynulých piatich rokov. V druhej pobočke – v závode Kvasiny pokračovala ešte praktickejšia verzia OCTAVIA COMBI, ktorá bola v ponuke od júla 1961. Zadné dvojkrídlové dvere boli vodorovne členené. Dolná časť na úrovni podlahy nadviazala na ložnú plochu batožinového priestoru so základnou dĺžkou 965 mm a ob-



Novodobá generácia modelu ŠKODA OCTAVIA sa predstavila v roku 1996 a najskôr v prevedení liftback.

jemom 690 l. Samotné kombi, v zahraničí predávané pre nás v prakticky neznámych verziách so zaslepeným tretím alebo aj druhým párom bočných okien, dospelo do finále 21. 12. 1971. Hlavný výrobný program značky už siedmy rok predstavovali osobné automobily s motorom s pohonom zadných kolies a samonosnou karosériou ako ŠKODA 1000 MB a jej nástupkyňa Š 100.

**NOVODOBÁ HISTÓRIA**

Koniec éry „všetko vzadu“ nastal v roku 1990, opraty prevzali vozidlá ŠKODA s motorom naprieč, poháňajúcim predné kolesá. Hatchback FAVORIT, kombi FORMAN a verzia PICK-UP pochádzali z vlastného vývoja. Nastupujúci rad FELICIA využíval niektoré komponenty zdieľané v rámci koncernu Volkswagen. Ešte významnejší krok vpred však predstavovala prvá novodobá generácia legendy OCTAVIA. Išlo o výsledok komplexného vývoja zahájeného v roku 1992. Základ tvorila podvozková platforma PQ34, ktorú OCTAVIA dostala ako prvá pred VW Golf IV, Audi A3 a ďalšími vozidlami. Nadčasový elegantný dizajn karosérie liftback, navrhnutý tímom interných štylistov pod vedením Dirka van Braeckela, vtlačil nezameniteľnú pečat karosérii, ktorá bola prvýkrát skonštruovaná s využitím technológie CAD. Jej konštrukciu viedol v Česane Bohumil Drbohlav. Rozmerné výklopné dvere batožinového priestoru, zasahujúce až do strechy, umožnili výborný prístup k priestoru pre 528 až 1 328 litrov nákladu.

*Modely OCTAVIA sú v súčasnosti celosvetovo najpredávanejšími vozidlami automobilky ŠKODA AUTO.*

Sériová výroba bola spustená 3. septembra 1996 spolu s otvorením novej výrobnéj linky. V prvom roku si mohli zákazníci vybrať medzi dvoma zážihovými štvorvalcami a jedným turbodieselom. Základ tvoril motor 1,6 MPI/55 kW (75 k), náročnejších motoristov oslovila 1,8 20 V/92 kW (125 k) s piatimi ventilmi v každom zo štyroch valcov. Moderný turbodiesel s priamym vstrekova-

ním 1,9 TDI/66 kW (90 k) lákal pôsobivým ťahom od nízkych otáčok aj normovanou spotrebou iba 5,1 l nafty na 100 km. Neskôr prišli ďalšie agregáty, ako 1,8 20 V Turbo/110 kW (150 k) alebo atmosféricky plnený diesel 1,9 SDI/50 kW (68 k). Vo februári 1998 sa k prvým zákazníkom vydala veľmi elegantná novodobá OCTAVIA COMBI s kapacitou batožinového priestoru 548 až 1 512 l.



ŠKODA OCTAVIA COMBI sa vyrábala v závode Kvasiny až do roku 1971.



Športovo ladená OCTAVIA RS sa začala vyrábať na prelome rokov 2000/2001 a jej zážihový prepliňovaný motor s objemom 1,8 litra disponoval výkonom 180 k. Auto zrýchlovalo z 0 na 100 km/h za 7,9 s a dosahovalo rýchlosť 235 km/h.





## Do dnešných dní sa vyrobilo viac ako 6,5 milióna vozidiel ŠKODA OCTAVIA všetkých generácií.

### DRUHÁ NOVODOBÁ GENERÁCIA

V roku 2004 síce štafetu prevzala OCTAVIA II, ale stále žiadaný výbehový model pokračoval pod označením OCTAVIA TOUR ďalších šiest rokov. Celkovo vzniklo 973 071 liftbackov a 472 492 kombi. Druhá novodobá generácia OCTAVIA ponúkla nielen viac priestoru pre posádku a batožinu (560 až 1 350 l), ale aj bohatšiu výbavu, napríklad automatickú dvojzónovú klimatizáciu alebo dažďové či parkovacie senzory. Ovládateľnosť vozidla, a teda aj jeho aktívnu bezpečnosť zlepšilo použitie viacprvkovej zadnej nápravy s presnejším vedením kolies. Zážihové motory 1,4 MPI/55 kW (75 k) a 1,6 MPI/75 kW (102 k) s viacbodovým vstrekom benzínu do sania doplnili jednotky s priamym vstrekom 1,6 FSI/85 kW (115 k)

a 2,0 FSI/110 kW (150 k). Alternatívou k priamo radeným päť- a šesťstupňovým prevodovkám bol šesťstupňový dvojspojkový automat DSG.

Vďaka širokému spektru motorizácií aj prevedení, ako bol outdoorový SCOUT vychádzajúci zo základnej verzie kombi s pohonom 4x4, sa OCTAVIA so stále atraktívnym pomerom cena/výkon stala najpredávanejším modelom značky s okrídleným šípom v znaku. V roku 2006 prebehla menší model FABIA.

### TRETIA GENERÁCIA NOVEJ DOBY

Výroba modelového radu OCTAVIA II pokračovala s tradičným priezviskom TOUR a skončila v roku 2015 s celkovou bilanciou 1 849 416 kusov. Už v polovici decembra 2012 pritom

bola v hlavnom výrobnom závode značky ŠKODA v Mladej Boleslavi zahájená výroba tretej generácie bestselleru. Aj napriek množstvu nových bezpečnostných a komfortných prvkov vrátane moderného infotainmentu a asistenčných systémov sa hmotnosť automobilu medzigeneračne znížila až o 102 kg (podľa prevedenia).

V marci 2013 pribudla k verzii liftback so základnou kapacitou 590 l batožinového priestoru o 20 l veľkorysejšia verzia kombi. Po sklopení zadných sedadiel ponúkala k dispozícii 1 740 l, variabilitu umocnilo aj praktické dvojité dno podlahy. Novo vyvinuté motory vykazovali až o 17 % nižšiu spotrebu. Išlo o štyri zážihové a štyri vznetrové pohonné jednotky. V júni 2014 sa k prvým zákazníkom dostala verzia G-TEC, primárne spaľujúca stlačený zemný plyn. Protipólom základného litrového trojvalca sa stala viac než dvojnásobne výkonnejšia OCTAVIA RS 230, ktorá typovým označením odkazovala na počet koní pod kapotou a jazdila rýchlosťou až 250 km/h.

Aj OCTAVIA III prešla faceliftom, na prvý pohľad rozpoznateľným podľa štvorice samostatných predných svetlometov. Podstatnejšou zmenou, zavedenou v druhej polovici roka 2018, bolo osadenie filtra pevných častíc do všetkých zážihových motorov.

ŠKODA OCTAVIA dlhodobo patrí k najpredávanejším automobilom na Slovensku aj v rámci Európy. Okrem hlavného mladoboleslavského závodu sa montuje aj v Číne, Indii, Rusku, Kazachstane alebo Alžírsku. V roku 2018, teda šesť rokov po svojej premiére, dosiahla výrobný rekord – takmer 290-tisíc kusov za rok. Odchádza teda na vrchole síl a na dvere už klope jej nástupca s interným označením „A8“. ■



# ODDYCH

ROZHOVOR | CESTOVANIE | ŠKODA CONNECT



**20 — HANKA A JOZEF ORGONÁŠOVCI** | Manželia, ktorí prešli svet krížom-krážom

**24 — DVA TÝŽDNE SLOBODY SO ŠKODA SCALA** | SCALA precestovala Taliansko

**32 — BYŤ ONLINE JE BEZPEČNÉ AJ EFEKTÍVNE** | Internet na cestách so ŠKODA Connect



# HANKA A JOZEF ORGONÁŠOVCI:



PRI CESTOVANÍ NEZÁLEŽÍ  
NA TOM KDE SI, ALE S KÝM....!

Precestovali spolu viac ako 50 krajín. Manželia Hanka a Jozef Orgonášovci prešli svet krížom-krážom. Šikovne vedia popri práci z bežných 20 dní dovolenky vyťažiť až 55 dní voľna, nakúpiť lacné letenky alebo pobaliť veci do auta a vyraziť za dobrodružstvom. Učarovalo im Peru, India, Maldivy, Island, ale aj talianske Toskánsko. Na svojich cestách zažili veselé, ale aj ťažké chvíle, no cestovanie sa im vrylo pod kožu.



## Ako ste sa dostali k cestovaniu?

Hneď ako sme sa dali dokopy, zistili sme, že cestovanie bude patriť medzi tie záľuby, ktoré máme spoločné. Prvýkrát sme sa spolu vydali na „testovaciu“ cestu do Číny, s batohmi na chrbte – plní očakávaní, ako nám spolu bude v krajine, ktorú sme dovtedy vôbec nepoznali. A asi sme si len potvrdili, že nám je spolu dobre nielen doma, ale aj na cestách. Nadarmo sa nehovorí, že nezáleží na tom kde si, ale s kým...

## O svoje cestovateľské zážitky sa delíte s ľuďmi na nete a sociálnych sieťach.

### Prečo ste sa rozhodli založiť cestovateľský blog?

Založiť blog ([www.cestujemespolu.com/@cestujemespolu](http://www.cestujemespolu.com/@cestujemespolu) na Instagrame) bolo vlastne pragmatické rozhodnutie, ale vtedy sme ešte vôbec nevedeli, že nás raz budú sledovať tisíce ľudí. Začiatkom roka 2016 sme sa vydali na 4-mesačnú cestu okolo sveta (mesiac sme potom ešte cestovali aj okolo Slovenska) a vedeli sme, že okrem fotiek by sme radi svoje zážitky ešte niekde spísali len tak, pre seba, na pamiatku – tak sme si založili blog. Zároveň je to veľmi praktické, keď sa vás kamaráti či rodina spýtajú, ako sa máte a kde sa práve nachádzate – iba im pošlete odkaz, kde si môžu všetko prečítať

a cestovať tak trochu s vami. Po návrate sme si našli bežnú prácu, neprestali sme však cestovať ani blogovať.

## Ako sa dá lacno cestovať? Existujú nejaké pravidlá alebo zaručené tipy?

Nedávno sme všetci Slováci slávili 30. výročie novembrovej revolúcie a aj keď síce nepatríme do generácie tých, ktorí štrngali na námestí, sme veľmi povďační našim rodičom, že oni tam za nás stáli. A čím viac cestujeme, tým viac si uvedomujeme, aké je to dôležité pre nás samých (rúcanie mýtov, ktoré počúvame v médiách, hoaxy z ďalekých krajín valiace sa na vás z mnohých strán, učenie sa tolerancii a rešpektu). Zároveň žijeme v dobe, kedy cestovať azda nebolo jednoduchšie a lacnejšie.

Slovensko má skvelú polohu na spoznávanie celej Európy, sme obklopení medzinárodnými letiskami, nízkonákladovky rozlietali mnoho destinácií, ktoré boli iba pred pár rokmi cenovo nedostupné. A je jedno, či je pre vás cestovanie symbolom oddychu na pláži s drinkom v ruke alebo s batohom na chrbte niekde na túre – každý z nás dnes môže slobodne cestovať. A práve tipy & triky, ako si booknuť letenku za zážitkom, ktorý máte na vašom cestovateľskom zozname, ako z bež-

ných 20 dní dovolenky vyťažiť až 55 dní voľna, ako si spraviť už aj mobilom fotky, ktoré si môžete doma vytlačiť – všetkým týmto sa snažíme inšpirovať ľudí na našom blogu, že aj pri bežnej práci sa dá plnohodnotne cestovať.

## Sledujete online portály leteckých spoločností? Alebo kde vyhľadáвате lacné letenky?

Sledovali sme desiatky stránok, odoberali kopu newsletterov, ale potom sme si povedali, že by to chcelo niečo jednoduchšie. Preto sme u nás na stránke vytvorili agregátor lacných leteniek (<https://www.cestujemespolu.com/letenky/>), ktorý zbiera z desiatok zdrojov automaticky stovky akciových leteniek. Každý si tu nájde svoju destináciu.

## Koľko vás stála najlacnejšia letenka?

Presne 0,04 eura za dvoch. Bolo to tak trochu šťastie pri príchode jednej nízkonákladovky do Viedne. Akcia mala platiť od polnoci, ale stránky leteckej spoločnosti boli také preťažené, že sa ani nenačítali. Pár hodín sme to trpezlivo skúšali, omylom sme tieto letenky bookli dvakrát – ale veľmi nás to nemrzelo, keďže výsledná suma bola 8 centov.



**Koľko krajín ste spolu navštívili?**

Dnes je to cez 50 krajín na piatich kontinentoch. Ale toto číslo neberieme ako smerodajné – pre nás je dôležitejšie, koľko ľudí náš príbeh inšpiroval, aby sa taktiež vydali spoznávať. Či je to cesta karavanom do Chorvátska, lov polárnej žiary na Islande či učiť sa surfovať na brehoch Maroka. Ak by sme mali možnosť zaviesť na školách povinný predmet, bolo by to práve cestovanie. To, čo vidíme dnes medzi mladšou generáciou (rasizmus, xenofóbia, netolerantnosť k inakosti), toto všetko cestovanie pomôže prekonať. Vždy sa z ciest vrátime s uistením, že svet je omnoho krajšie miesto plné pozitívnejších ľudí než to, ako to vidíme cez médiá.

**Ktorá krajina na vás najviac zapôsobilá? Čím?**

My sme asi ešte nemali miesto, na ktoré by sme sa nevrátili a príbeh, ktorý by sme si nezapakovali. Priznávame, že ísť znova do Gibraltaru by sa nám už nechcelo, to je ideálna destinácia typu jedenkrát a dosť. Ale je jasné, že máme svojich favoritov – historické Peru a výstup na Machu Picchu bol zážitkom berúcim dych, ktorý v nás dodnes vyvoláva extrémne pozitívne emócie. India bola azda najintenzívnejšie miesto, ktoré sme navštívili – kultúrny šok, neskutočne dobrá pouličná kuchyňa, pokora a chudoba. Maldivy sú prenádherné miesto, ktoré si vie paradoxne dovoliť navštíviť každý Slovák. No a často sa v našich myšlienkach vraciame k Islandu. Na jednej strane neskutočná príroda, ku ktorej majú domáci obrovský rešpekt, na druhej strane intenzita zážitkov, ktorú sme nečakali – jeden deň pozorujete veľryby, na druhý sa kúpete v prírodnom horúcom prameni pod mliečnou dráhou, na tretí sledujete nad vašimi hlavami polárnu žiaru – skákali sme od radosti, keď sme tento prírodný úkaz zazreli.

**Nosíte si z ciest aj suveníry?**

V tomto sme klasici – magnetky.

**Ktorú destináciu odporúčate navštíviť v lete, v zime a hocikedy?**

Neexistuje zlé počasie, len zle oblečený turista. Čoraz viac cestujeme mimo sezóny – je tu menej cestovateľov, destináciu tak máte viac „pre seba“ a ceny sú výrazne nižšie. V septembri sme sa vrátili z dvojtzýdňového tripu so ŠKODA SCALA po Taliansku. Učarovalo nám najmä Toskánsko, ale aj temperamentnejší Neapol a pobrežie Amalfi stálo za to. Slovensko má skvelú polohu na kratšie tripy a predĺžené vikendy, netreba byť leniví a zostávať cez víkend doma. Tip na zimu? Maroko, ktoré je plné



nečakaných chutí. A tip na leto? Trip po škandinávskych krajinách.

**Stali sa vám aj vtipné príhody?**

Nestalo sa nám nikdy nič zlé (klop-klop). Máme veľmi milú spomienku po príchode do Nepálu. Hľadali sme si ubytovanie v blízkosti Pokhary a objavili sme cez appku hotelík, ktorý nemal žiadne recenzie, čo nám v tom momente akosi neprekážalo. Keď nás však domáci taxikár vyhodil niekoľko kilometrov za mestom na poli, kde býky obrábali pôdu a cesta sa už veľmi nedala nazvať cestou, s úsmevom sme na seba pozreli, či sme správne. Zrazu sme v diaľke objavili pár domčekov, z ktorých sa vykľul neskutočný eko-rezort, ktorý práve otvorili.

Majiteľ hotela sa musel trochu nudiť, keďže sme boli jeho jedinými hosťami. Dal nám mezonetový domček s jacuzzi – čo po mesiaci strávenom v Indii bolo pre nás niečo ako malý

raj, a rozhodol, že večer s ním musíme ísť na večeru do mesta. Nebol nijak velavravný, preto nás prekvapilo aj miesto, kam nás vzal – lokálna krčma, do ktorej prišli jeho kamoši – cudzí ľudia, ktorí nám s veľkou zanietenosťou porozprávali všetko o ich milej krajine.

**Bola aj situácia, keď ste si nevedeli dať rady?**

Raz sme boli psychicky naozaj na dne, v indickej Patne. Vlak nám meškal, takže sme prišli neskoro v noci. Ubytovanie žiadne, minuli sme dáta na mobile, Wi-Fi nikde, batéria v mobile aj powerbanku došla a odmietli nám predat akýkoľvek lístok na vlak na najbližšie dni, autobusové spojenia nejazdili a nám o pár dní odlietal prípoj z Kalkaty do Thajska. Ak by sme ho nestihli, zručil by sa nám plán na najbližší mesiac



nášho cestovania. O druhej ráno sa nám nejak podarilo zohnať predraženú zatuchnutú izbu so švábmi, hneď ako sa rozvidnelo sme išli uprosiť vedúceho vlakovej stanice, či nám nevie nejako pomôcť a museli sme rukou písať list, kde sme ho úctivo žiadali o vydanie lístkov z turistickej kvóty. Nakoniec sa nám 2 miesta vo vlaku podarilo zohnať a keď sme nasadli, boli sme skutočne radi, že Patnu už nikdy neuvidíme.

**Často cestujete autom. Aké výhody to má oproti využívaniu lietadla?**

Tým, že cestujeme dvaja (onedlho traja), môžeme do auta nabalit čokoľvek, čo nám napadne – od stanu až po spoločenské hry či kopy jedla. Pri cestovaní lietadlom sa síce vieme zbalit aj na dva týždne do príručnej batožiny, auto vám však dáva neskutočný komfort. A zároveň sloboďu – môžete meniť plán cesty, nechať sa unášať aktuálnou náladou, zostať tam, kde sa

vám zapáči. Práve pri nedávnom talianskom tripe sme nikdy deň vopred netušili, kde budeme spať. A vďaka tipom od domácich sme spoznali miesta, o ktorých sme netušili.

**Očakávate prírastok do rodiny. Ako by malo vyzerat ideálne rodinné auto?**

My sme vcelku nenároční ľudia, ale príchodom synčeka to bude chcieť trochu zväčšiť kufor. Obidvaja ako šoféri oceňujeme komfortné sedadlá, kvalitné odhlučnenie a dobrý multimediálny systém – radi totiž na cestách počúvame hudbu a najrôznejšie podcasty. Výkon je pre nás druhoradý, za to nízka spotreba poteší rodinný rozpočet. A dvojzónová klimatizácia tiež nie je na zahodenie.

**Aký je váš tip na krásny výlet autom na pár dní?**

Naštartujte v piatok po práci auto a vydajte sa



do vinárskych oblastí na Južnej Morave u našich českých susedov (Lednice, Mikulov, Bulhary, Pavlov) – krásna príroda, ubytovanie u domácich, žiadne sterilné hotelové služby, stovky kilometrov cyklociest a domáce vinárne, kde má starostlivosť o zákazníka úplne iný rozmer.

Podobná oblasť je aj u našich rakúskych susedov (Burgenland), to je raj pre bikerov. Ak vám nevadí dlhšie šoférovanie, odbehnite si na predĺžený víkend do talianskej dedinky Chioggia – kúsok pod Benátkami je miesto, ktorému sa hovorí aj „chudobné Benátky“ – je tu iba pár mostíkov a kanálov, zato však rádovo menej turistov, vynikajúca talianska kuchyňa s čerstvými rybami priamo od domácich rybárov, ale aj obrovská pláž pre deti. Kempov je tu asi tucet, takže si na svoje prídu aj milovníci stanovačiek. ■





# DVA TÝŽDNE SLOBODY SO ŠKODA SCALA

Zamkli sme, zhasli, nič nezabudli? S týmito myšlienkami schádzame dole po schodoch, nabalení, akoby sme šli na niekoľkomesačnú expedíciu :) Nechýba dron, fotovýzbroj, hry na dlhé večery, plný košík jedla... Pošťastilo sa mi zaparkovať hneď pri vchode – hádzeme všetko do kufra, dotankujeme do plna a vydávame sa na náš 14-dňový trip po Taliansku.



Po mestách a dedinkách je spotreba naftáka (1,6 TDI so 115 koňmi) jednoznačne pod 5 litrov, na dlhej rovine pod Benátkami sa pri konštantnej 90-ke dostávame na 2,7! Medialink máme prepojený s Androidom aj iPhonom a už pri nakladaní som sa pousmial, lebo som vedel, že všetky tie sieťky v kufri určite využijeme. Za to však škrabku vo veku palivovej nádrže v septembri v Taliansku asi ťažko :) Na cestu sme chceli byť pripravení, nechýba celá fototechnika, ale aj stan, kempingové variče a ďalšie veci, ktoré sme ani nevyužili :) Kufor s objemom 467 litrov nemáme šancu naplniť, vo svojej triede je ŠKODA SCALA slušne dominantná.

Talianske Trieste je našou prvou zastávkou na ochutnanie talianskych chutí, nechýba prvý Aperol Spritz v lokálnom bare, no nás to ťahá viac na juh. Viac tam, kde veľa turistov nechodí, mimo diaľnic, po starých cestičkách. Kým sa tam však vydáme, niektorí followeri nám odporúčali San Maríno. Najmenej navštevovaná európska krajina, v ktorej je na ploche iba niečo cez 60 km<sup>2</sup> zaregistrovaných viac áut ako obyvateľov. San Maríno je taký malíčký štátik (tretí najmenší v Európe), že jeho domáci športovci nikdy nevyhrali ani jeden kvalifikačný futbalový zápas, nemajú jedinu medailu z olympijských hier, no napriek tomu patria pri prepočte HDP na obyvateľa do desiatky najbohatších krajín sveta. Celé územie tohto (v skutočnosti) mesta na kopci s úžasnými výhľadmi je duty-free zónou. Za inšpiráciu však stojí čosi iné – vo vláde majú viac žien v pomere k mužom ako kdekoľvek inde vo svete. Tomuto tleskame!

Perfektný začiatok tripu, konečne však od báčame na vytúžené (ne)cestičky, ktoré si naplno užívajú aj adaptívne tlmíče. Umbria je krajom, kde rastú historické olivovníky staré aj 2 500 rokov. Ide o jediný región Talianska, ktorý nemá more, pričom jeho subtropická klíma je ideálna na pestovanie vína, ale aj čiernej hľuzovky, najdrahšej huby na svete, ktorú hľadajú špeciálne vycvičené... prasiatka :) Hlavným mestom tejto oblasti je Perugia (v októbri sa tu koná svetoznámy festival čokolády), plná histórie a chutných kaviarní. Vyťahnite z auta nejaký snack, otvorte víno (platí pre spolucestujúcich) a sadnite si na kamenné schody pri fontáne Maggiore. V Perugii je všetko doslova na jednom námestí, sídli tu aj najstaršia univerzita založená v roku 1308.

Kým sa dostaneme do blázniveho Neapola, nedá nám neodparkovať to v Assisi – malebnom mestečku preslávenom ako rodisko sv. Františka z Assisi. Pútnické miesto je stvorené



Plán cesty – úprimne? Žiaden. Trip po Taliansku sme mali v hlavách už dávno, tušili sme, že chceme ísť mimo sezóny, bez stresu a tak trochu bez plánu. Prvé, čo sme spravili po prechode hraníc – spárovali sme mobilný telefón s mutlimediálnym systémom a pustili si pár cestovateľských peciek :) Jožo šoféruje, Hanka zatiaľ hľadá prvé ubytovanie – na tomto tripe sme nemali ubytko jasné viac ako 24 hodín vopred. A to je presne to, čo cestovanie autom ponúka. Slobodu, možnosť odbočiť, kde sa nám to zapáči, zmeniť plán podľa toho, čo nám domáci odporúčia. Nie ste obmedzení príručnou batožinou a ak máte radi prírodu, stanovačku s autom si spravíte takmer kdekoľvek.

Prvých 500 km za nami, na SCALE mi vyhovuje nižší športovejší posed, dostatok miesta pre všetkých pasažierov a najmä ten dojazd – 1 200 km na nádrž som nikdy nezažil.







Sme dvaja bežní ľudia, bežne zamestnaní ľudia, ktorí milujú cestovať. Hanka a Jožo – teší nás :) Pred pár rokmi sme dali výpoveď v práci a vydali sa na 4 mesiace cestovať okolo sveta. Vrátili sme sa späť na Slovensko, aj do našich prác, no cestovanie nás neprestavilo baviť. Založili sme si blog a dnes nás na oboch sociálnych sieťach (Facebook a Instagram) sleduje takmer 60 000 ľudí.

na párhodinovú prechádzku. Zo zatiaľ celkom pokojného roadtripu sa po niekoľkých dňoch ocitáme v ošumelom, uletenom a divokom Neapole, kde pravidlá cestnej premávky tak trochu neplatia. Tretie najväčšie miesto Ta-

lianska (po Ríme a Miláne) má jedno z najväčších historických centier na svete! Medzi tromi veľkými hradmi (Castel Nuovo, Castel dell'Ovo a Castel Sant'Elmo) stojí v historickom centre až 448 kostolov.

Ide zároveň o najľudnatejšiu oblasť Talianska, kde každý pozná Slovákov – ono, vlastne jedného, Hamšíka. Futbal je tu druhým náboženstvom, pizza tým tretím :) „Vidieť Neapol a zomrieť“ (Vedi Napoli e poi muori) – hovorí slávne príslovie... jasné, že nesúhlasíme, ale ísť okolo a nenavštíviť Neapol by bolo hriechom. V roku 1830 tu bola otvorená prvá neformálna pizzeria (Antica Pizzeria Port'Alba). Máme pre vás skvelý tip – vyhladajte pizzeriu L'Antica Da Michele. Spoznáte ju jednoducho, desiatky ľudí posedávajúcich vonku a užívajúc si skvelú pizzu, pričom ďalšie desiatky závistlivo čakajú na tú svoju. Ak vám nevadí zobrať si pizzu do ruky, môžete sa predbehnúť (všetci ostatní čakajú na usadenie) a za 5 eur budete po chvíli prežívať niečo, o čom ste netušili, že môže byť také dobré :) Prosím, neobjednávajte si k pizzi kečup... Taliani nevedia po anglicky a azda ani žiadnu inú reč ako tú svoju. Ich „body-language“ (neskutočná gestikulácia) je však dobrou pomôckou a nestane sa vám, že by ste sa nedorozumeli. Okolie Neapola mnohí označujú za špinavé, my za temperamentné.

Obaja sme plážové typy, milujeme teplo a more. Od legendárneho pobrežia Amalfí sú to ani nie 2 hodinky cesty, radi by sme však ešte vybehli na Vezuv. Keď sopka vybuchla naposledy (1944), pohltila niekoľko dedín vo svojom okolí. Dnes si domáci užívajú už 75

rokov pokoja, no nikto netuší, kedy sa Vesuvio znova prebudí. Štatistickí hovoria, že to bude niekde za najbližších 100 až 1 000 rokov – pekný odhad, čo povieť? Z výšky 1 270 m n. m. je krásny výhľad na okolie a zatiaľ máme šťastie na počasie. Najlepšia časť nášho tripu sa práve začína!

Amalfí – ani nie 50 km pás úzkych cestičiek pri pobreží s výhľadmi, pri ktorých vám bude pravidelne padať sánka. Azúrovo sfarbené more plné pohupujúcich sa plachetníc, jedno z najdrahších ubytovaní v Taliansku (ide o poriadne vychytenú oblasť) a zápchy od rána do večera. Prvých 10 km sme išli 2 hodiny, potom sme si už zvykli a zápchu si užívali. Obojsmerné cesty sú však také úzke, že sme mali riadne malú dušičku, či SCALU vrátime v pôvodnom stave bez škrabancov (našťastie sa to podarilo). Od Sorrenta (kde nájdete pohodové verejné pláže pre rodinný oddych) až po Salerno (najlepšia zmrzlina plnená v sladkej brioške a Chrám sv. Matúša s barokovou kryptou, ktorá nám svojou krásou vyrazila dych) je jedna veľká, klukatá cesta zapustená v skale. Ubytovanie sme si bookli v mestečku Agerola u domácich, až neskôr sme si všimli, že o pár kilometrov vedľa je dedinka s príznačným názvom – Scala :)

Nevedeli sme, čo všetko v rámci 2-týždňového roadtripu stihneme pobehať, sme však



už za polovicou a je čas vydať sa domov, smer sever. A tu nám je jasné, že diaľnice budeme obchádzať okľukou, pretože nás čaká Toskánsko – oblasť, v ktorej máte pocit, že všetko naokolo je ako namalované na obrázku. Vysoké cyprušteky, lokálne agroturistické ubytovania, nízke tehlové budovy a neskutočná kuchyňa. Západy a východy slnka robia z Toskánska azda najfotogenickejšiu časť celej krajiny. San Gimignano je síce jedna z najvyhladávanejších historických dedín, ak sa však ubytujete kdekoľvek vedľa a prídete sem večer, budete mať mestečko takmer iba pre seba. Nesmiete vynechať návštevu najlepšej zmrzlínárne na svete (a tento titul sme jej nevymysleli my) – Gelateria Dondolino. Musíme priznať, že slovo „zmrzlina“ nabralo v našom živote nový rozmer :) Feudálne mestčká na kopcoch, opustené farmy pod nimi, zvlnené lány a polia hrajú spolu farebnú hru, na ktorú sme sa nevedeli vynadívať.

Cestou domov nám chýba už iba jediné miesto, na ktoré sa musíme vrátiť, pretože má pre nás dvoch výnimočné miesto v našich srdciach. Chioggia alebo ako ju domáci volajú – „chudobné Benátky“. Neveľké mesto ležiace geograficky pod Benátkami je obľúbeným letoviskom Talianov, zároveň však málo poznaným miestom turistov. Je tu síce iba pár kanálov a cez nich iba niekoľko mostov, za to však atmosféra, ktorá sa nedá zameniť – vôňa čerstvo vylovených rýb a taká neskutočná pohoda od obyvateľov, že už stačí jediné... zobrať si do ruky drink a užívať si ten ruch na hlavnej ulici. V Chioggii sme boli prvýkrát pred 3 rokmi a práve predĺžený víkend na tomto mieste bol ten náš zásadný :) Sme teda trocha neobjektívni, ale rozhodne toto miesto musíte navštíviť aj vy!

Prechádzame hranice, parkujeme a vykladáme. Prešli sme vyše 3 000 kilometrov, každý deň bola ŠKODA SCALA naším útočiskom, v ktorom sme našli svoju pohodu. Dva týždne je na takýto roadtrip tak akurát, ak niekto rád viac leňoší, odporúčame buď pár dní pridať, alebo trocha skrátiť itinerár. A koľko takýto dvojtýždňový trip stojí? So všetkými nákladmi (ubytovanie, nafta, parkovanie, diaľničné známky, jedlo a pitie, vstupné či suveníry) nás to vyšlo na 771 eur na osobu. Málo či veľa? Dajte nám vedieť!

PS: Každú zastávku na našom tripe sme zdokumentovali aj do storiiek, ktoré sme uložili do tzv. Highlights na našom Instagrame – tak nás followujte a inšpirujte sa. ■

(@cestujemespolu)





# ZÁKRUTY A KOPCE!



Do Rumunska prichádzame po diaľnici so ŠKODA KODIAQ RS. Hraničná kontrola je len symbolická. Čakáme približne 10 minút, no na hodinách pribudne hodina. Rumunsko sa nachádza v inom časovom pásme.

## VITAJTE V DRAKULOVEJ TRANSYLVÁNII

Vysoký hrad na kopci, hustý les, netopiere a upír. Typický stereotyp Transylvánie. Nie však úplne pravdivý. Rumunská Transylvánia je miestom, kde si na svoje prídu vodiči, turisti aj milovníci umenia.

Do Rumunska prichádzame po diaľnici so ŠKODA KODIAQ RS. Hraničná kontrola je len symbolická. Čakáme približne 10 minút, no na hodinách pribudne hodina. Rumunsko sa nachádza v inom časovom pásme. Prvé kilometre na rumunských cestách sú prekvapivé. Víta nás nová diaľnica A1. Mierime do historického mesta Sibiu.

Diaľnica je takmer úplne prázdna. Kde sú všetci? O niekoľko kilometrov na to dostávame odpoveď. Všetci sú na ceste prvej triedy 68A, na ktorú sa napojí nedokončená diaľnica. Vraciame sa do 90. rokov. Zničená dvojprúdovka je plná áut. Vo vyjazdených kolajach sa hore prudkými stúpaniami plazia kamióny a za nimi dlhé rady áut. Predbiehanie je pre dobrodruhov.

### SIBIU – BRÁNA NA TRANSFAGARASANSKÝ PRIESMYK

Do Sibiu prichádzame so súmrakom. Mesto má vynikajúcu nočnú atmosféru. Chvíľu si pripadáme ako v Salzburgu alebo inom rakúskom meste. Vývoj Sibiu výrazne ovplyvnili práve Nemci. Nemecký názov mesta je Hermannstadt.

Niečo nám v ňom však príjemne lichotí. Prichádzame na to až po chvíli. Mesto nie je preplnené. Námestím neprúdia davy. V reštauráciách a v baroch sú voľné miesta. Napriek tomu mesto nie je prázdne.

Sibiu sa pre nás stáva východiskovým bodom pre cestu na Transfagarasanský priesmyk. Dostať sa naň netrvá dlho. Po niekoľko minútovej ceste sa dostávame pod vysoké hory. Sme na legendárnej ceste s označením 7C.

### NEKONEČNÝ SLED ZÁKRUT

Cesta sa veľmi rýchlo začína dvíhať a kľukatíť. Teraz prichádza chvíľa pre KODIAQ RS. V športovom režime spevní svoj postoj a začína hltáť jednu zákrutu za druhou. Po niekoľkých minútach sa však otvárajú výhľady berúce dych. Doprava sa zhusťuje, tempo jazdy klesá.

Teplota uprostred horúceho leta klesá na 14 stupňov. Niekoľkokrát zastavujeme. Radi by sme to urobili aj na vrchole, no nie je kde. Víta nás preplnené parkovisko a parkovanie „voľným štýlom“ na kraji legendárnej cesty. Cesta, ktorú dal postaviť diktátor Nicolae Ceausescu, nevedie cez žiadne sedlo. Rumuni prerazili







*Cesta sa veľmi rýchlo začína dvíhať  
a kľukatiť. ŠKODA KODIAQ RS  
v športovom režime spevní svoj postoj  
a začína hltat' jednu zákrutu za druhou.*

tunel priamo pod vrcholom kopca.

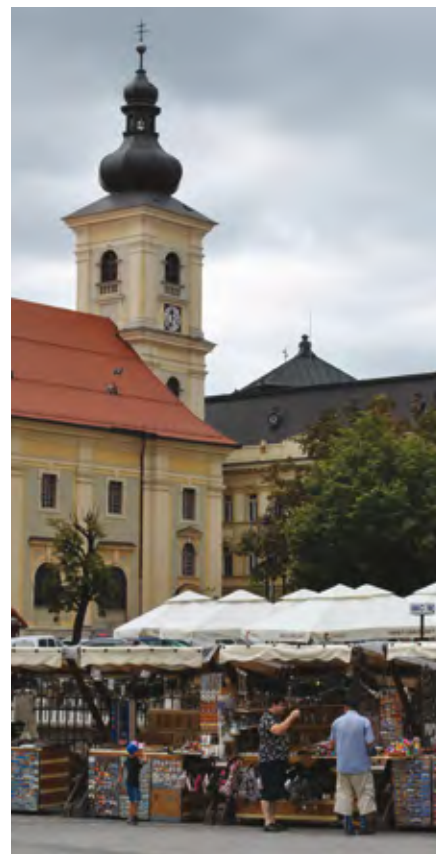
Po prechode tunela začína klesanie. Máme pocit, že nekonečný sled zákrut trvá hodiny. Keď sa dostávame k priehrade Vidraru, autora tohto textu a vodiča v jednej osobe začínajú bolieť ruky. Medzičasom sme sa dostali do stáda oviec, ktoré pastier bez problémov hnal po serpentinách smerom nahor. O niekoľko kilometrov ďalej sme pri ceste videli sedieť medveď. Tri kusy. Uprostred bieleho dňa, asi 300 metrov od fungujúcej reštaurácie.

Priehradný múr vodnej plochy Vidraru je vysoký 160 metrov. Parkovisko pri ňom je bez nádejne plné. Aj tu, rovnako ako na mnohých iných miestach po celom Rumunsku, sú prítomné stánky, v ktorých kúpíte všetko. Od vyrezávaných varešiek až po plážovú loptu.

#### VYFRÉZOVANÁ ŠACHOVNICA

Rumuni sa pustili do rekonštrukcií svojich ciest, ktoré sú na mnohých miestach preťažené a preplnené. Starý asfalt frézujú na mnohých miestach. Kde netreba sfrezovať asfalt z celej šírky, tam postačí lokálne odstránenie starého asfaltu. Vďaka tomu cesty miestami pripomínajú šachovnicu.

Jednou z dominánt Rumunska sú Karpaty. Slovenské horské cesty, ako napríklad Donovaly, Šturec a Čertovica, blednú závišťou. Rumunské sú omnoho dlhšie a miestami stále v zlom stave. V noci sa horské stúpania medzi mestami Pitesti a Brašov stávajú svedkami dopravných šou, v ktorých vystupujú nákladné autá, psy a vodiči snažiaci sa predbiehať v prudkých serpentinách.



V tejto krajine v obciach síce platí maximálna povolená rýchlosť 50 km/h, no nikto ju nedodržiava. Početné rekonštrukcie si navyše vyžadujú dočasné semaforey a premávku len v jednom z jazdných pruhov.

#### SRDCE TRANSYLVÁNIE

Pravým srdcom Transylvánie sú okrem Sibiu aj mestá Brašov s hradom Bran a rodisko grófa Drakulu Sighișoara. Kým na hrade Bran si počkáte niekoľko minút v rade na lístky, dom, v ktorom sa Drakula narodil, si takmer ani nevšimnete. Rumuni sa ešte len učia, ako správne zaujať turistov.

Myslíme si, že krajinu čaká v najbližších rokoch turistický rozmach. Vďaka jej veľkosti a prudkým svahom Karpát však v Rumunsku bude ešte dlhý čas možné nájsť autentické oblasti, ktoré ostanú pred masovým turizmom skryté a ochránené. Ak hľadáte romantické výhľady, pokoj a skvelú turistiku, Fagaraš je to správne miesto. Kombinácia krásnej prírody a tajomstvom opradenej histórie vás určite chytí za srdce. ■





# BYŤ ONLINE JE BEZPEČNÉ AJ EFEKTÍVNE

Skvelé riešenie! S dátovou kartou ŠKODA SIM teraz môžu mať vodiči na cestách neustále k dispozícii aktuálne mapy, informácie o doprave, čerpacích staniach, parkovacích miestach, ale aj núdzové volanie pomoci v prípade nehody. Stačí navštíviť niektorého z predajcov ŠKODA, u ktorých sa dá služba ŠKODA SIM aktivovať, a vyskúšať na mesiac zadarmo.

A ako na to? Šoféri si službu ŠKODA SIM môžu zaobstaráť jednoducho u vybraných autorizovaných predajcov ŠKODA po celom Slovensku. Navyše ju môžu bezplatne otestovať. Showroomy totiž ponúkajú pre milovníkov technológií aktívny systém ŠKODA Connect s 1 GB dát na 30 dní úplne zadarmo.

## SLUŽBY CARE CONNECT A INFOTAINMENT ONLINE

Vďaka ŠKODA SIM sa vylepší zážitok z jazdy a vodičom i posádke pribudne viacero praktických vymožeností. ŠKODA SIM karta je určená pre služby Care Connect a Infotainment Online. Pripojením infotainment systému k internetu získá posádka auta možnosť používať širokú ponuku online služieb vrátane dopravných informácií, spravodajstva, informácií o parkovacích miestach či predpovede počasia.

Balík Care Connect ponúka dva druhy služieb: Proaktívny servis a Vzdialený prístup. Vďaka Vzdialenému prístupu má vodič na diaľku prístup k základným funkciám svojho auta,

ako sú dáta o jazde, zisťovanie stavu vozidla, hlásenia o prekročení rýchlosti či ovládanie nezávislého kúrenia. Proaktívny servis prináša zdravotnú kartu vozidla a plánovanie servisu. Starostlivosť o auto a jeho servisovanie je tak vždy pod kontrolou. Vďaka Núdzovému volaniu v prípade nehody dokáže vozidlo samo automaticky privolať pomoc. Dá sa to urobiť aj manuálne, a to stlačením tlačidla na stropnom paneli. Je dôležité si balík Care Connect najskôr aktivovať. S tým radi pomôžu zamestnanci každého autorizovaného predajného miesta.

## PRE KTORÉ VOZIDLÁ JE SLUŽBA URČENÁ?

Ponuka ŠKODA SIM – internet do vozidla platí pre vozidlá so službou Care Connect alebo Infotainment Online. To, či auto takouto službou disponuje, môžete preveriť u vybraného autorizovaného partnera ŠKODA podľa VIN čísla. V autách s navigačným zariadením Amundsen, ktoré nedisponujú pripraveným slotom na SIM kartu, pomôže CarStick 4G. Pri modeloch SCALA a KAMIQ nemusíte už nič riešiť. Tie sú totiž aj na slovenskom trhu vybavené SIM kartou priamo z výroby. ■

Viac informácií nájdete na  
[www.skoda-auto.sk](http://www.skoda-auto.sk)

## INFOTAINMENT ONLINE

- Dopravné informácie online
- Informácie o čerpacích staniach
- Predpovede počasia
- Parkovacie miesta
- Správy cez kanály RSS
- Aktualizácie máp online (s navigáciou Columbus)
- Vlastné cieľové body
- Import cieľových bodov
- Import trasy
- Vyhľadávanie cieľových bodov online

## CARE CONNECT

### Proaktívne služby:

- Automatické aj manuálne ohlásenie nehody
- Volania pri poruche
- Infolinka
- Zdravotná karta vozidla
- Plánovanie servisu

### Vzdialený prístup:

- Zisťovanie stavu vozidla
- Dáta o jazde (km, čas, spotreba)
- Hlásenia o opustení oblasti
- Hlásenia o prekročení rýchlosti
- Hlásenia alarmu online
- Posledná parkovacia pozícia
- Trúbenie a blikanie
- Ovládanie nezávislého kúrenia

# MODELY

KAMIQ | MONTE CARLO | SUPERB SCOUT



34 — SKVELÝ PARTÁK NIELEN DO MESTA | KAMIQ – nový člen SUV rodiny ŠKODA

36 — VIAC ŠTÝLU | Deriváty ŠKODA SCALA a KAMIQ MONTE CARLO

38 — NÁČELNÍK | Otestovali sme za vás ŠKODA SUPERB SCOUT





# SKVELÝ PARŤÁK



# NIELEN DO MESTA

ŠKODA KAMIQ bola na Slovensku uvedená do predaja len nedávno. Už teraz však vieme, že tento najmenší člen ŠKODA SUV rodiny sa nezaujmu báť rozhodne nemusí. Na kompaktnom pôdoryse ponúka priestranný a pohodlný interiér, primeraný batožinový priestor, výbornú manévrovateľnosť v meste a bohatú výbavu. Možno práve pre vás to bude ideálne auto na každý deň.

Značka ŠKODA sa vydala zaujímavou cestou. Na zoznam priani si napísala očakávania a reálne každodenné potreby potenciálneho zákazníka a vznikol KAMIQ. Ak sa do auta posadíte, zistíte, že vám sadne ako oblek ušitý na mieru. Vyšší podvozok spolu s vyššie ukotvenými sedadlami sa postarajú o pohodlné nastupovanie aj výborný výhľad z miesta vodiča. Vyššie ukotvené sedadlá prinášajú ešte jednu zásadnú výhodu a tou je miesto a pohodlie na zadných sedadlách. Sedáky zadných sedadiel majú ideálny sklon aj dĺžku, vďaka čomu sa v nich budete pohodlne cítiť aj na dlhých cestách. Piate dvere ukrývajú batožinový priestor s objemom 400 l. Karoséria ako celok pôsobí veľmi kompaktné, minimálny zadný previs vodič určite ocení pri pozdĺžnom parkovaní.

## PREHLADNOSŤ JE ZÁKLAD BEZPEČNOSTI

V navrhovaní interiérov patria konštruktéri značky ŠKODA k špičke. Všetky ovládacie a informatívne prvky majú ideálne umiestnenie aj veľkosť, ovládať ich možno aj periférne. Napriek tomu pôsobí interiér moderne. Svoj podiel na tom majú aj kvalitné materiály a príkladné dielenské vypracovanie, ktoré je nielen vidieť, ale hlavne (ne)počuť. Tradične výborne je na tom KAMIQ aj z pohľadu počtu, veľkosti aj rozmiestnenia odkladacích priečinkov a tiež počtu napájacích konektorov. KAMIQ dostal napríklad aj moderný digitálny prístrojový panel. Z bohatého výberu konfigurácií si vyberie skutočne každý, aj zástanca „ručičkovej“ klasiky.

## TICHO SÚČASŤOU KOMFORTU

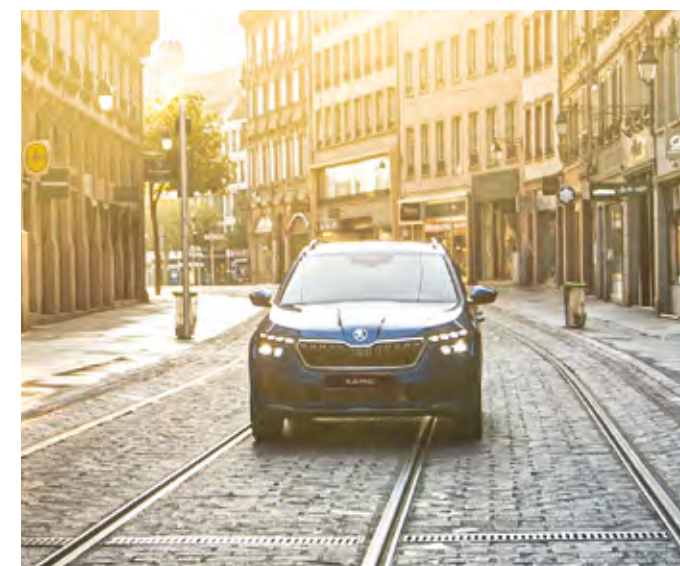
Detailná práca s naladením podvozka s vyššou svetlou výškou sa vyplatila. KAMIQ v porovnaní s modelom SCALA v ničom nezaostáva. S prehľadom a pokojom zvláda zaplátané cesty, bez protestov sa dá vyzvať aj na emotívnejšie prejazdy cez zákruty. Plusom, ktorý sa vám bude páčiť, je veľmi dobré odhlučnenie kabíny. Lebo ticho je spolu s naladením podvozka a kvalitnými sedadlami základným predpokladom cestovného pohodlia. Odhlučnenie karosérie aj podvozka je na tento segment trhu výborné.

## BOHATÝ VÝBER S FAVORITOM

ŠKODA svojim modelom tradične dopraje širokú paletu motorov a prevodoviek a tejto filozofii zostáva verná aj v prípade modelu KAMIQ. Ktorý si vybrať? Naším favoritom je kombinácia motora 1,0 TSI (85 kW/115 k) a dvojspojkového automatu DSG. K modernému autu, ktoré strávi väčšiu časť v meste, sa totiž výborne hodí. Ak táto kombinácia počas posúvania v kolónach spolupracuje s inteligentným tempomatom, je šoférovanie nielen komfortné, ale aj bezpečné. Motor a prevodovka sú dobre zladené, prevodovka pri želaní športovejšej jazdy s preradovaním rýchlostných stupňov neváha. Výsledkom je komfortná jazda s výbornou priemernou spotrebou paliva. Prijemnou nadstavbou je možnosť voľby jazdného režimu, ktorá v reakciách motora ponúka zaujímavé alternatívy.

ŠKODA KAMIQ má talent zaujať komplexnosťou plnenia požiadaviek modernej rodiny. K spomenutým vlastnostiam pridáva rozumne vyskladanú výbavu, ktorú možno rozširovať z bohatého zoznamu príplatkov. ■

*Text: Peter Lacena*





# VIAC ŠTÝLU



ŠKODA rozšírila svoju ponuku emotívne ladených verzií MONTE CARLO do modelových radov SCALA a KAMIQ. Vyznačujú sa svojším vzhľadom nielen exteriéru, ale aj špeciálnou výbavou a prevedením vnútorného priestoru.

Modely MONTE CARLO sú súčasťou ponuky automobilky ŠKODA AUTO už od roku 2011. Priebežne boli k dispozícii pre modelové rady FABIA, YETI, CITIGO, RAPID a ďalšie. Ich špecialitou bolo atraktívne dizajnové prevedenie a predovšetkým celkové zladenie jednotlivých úprav. Teraz sa ponuka týchto atraktívnych a obľúbených variantov rozšírila na modely ŠKODA SCALA a KAMIQ.

Pri pohľade na modely MONTE CARLO zaujme predovšetkým ich športový štýl. Stavili na kombináciu čiernych doplnkov s jednou z dvanástich ponúkaných farieb karosérie. Lesklý čierny je napríklad rámik masky chladiča, kryty vonkajších spätných zrkadiel, bočné prahy a difúzor v spodnej časti zadného nárazníka. Všetko vhodne ladí so 17" kolesami z ľahkej zli-

tiny s dizajnom určeným výhradne pre modely MONTE CARLO. Nenápadným, ale pritom veľmi efektným doplnkom sú taktiež lesklé čierne nápisy ŠKODA vzadu a rovnako prevedenie označenia modelu. Charakteristickým doplnkom je plaketa MONTE CARLO umiestnená na predných blatníkoch. Čierne je aj panoramatické strešné okno, štandardne dodávané pre oba modely. Zatiaľ čo KAMIQ zaujme aj lesklými čiernymi strešnými nosičmi, SCALA má štandardne zadné okno pretiahnuté až medzi zadné svetlá.

Športový štýl modelu MONTE CARLO je takisto jasne viditeľný aj vnútri, dokonca je viditeľnejší, ako to bolo pri týchto variantoch v minulosti. Najvýraznejšími prvkami vnútorného priestoru sú športové sedadlá s výraznejším tvarom. Pre deriváty MONTE CARLO sú



upravené typické pruhy na sedadlách, kde je na čalúnenie použitá atraktívna kombinácia látok a umelej kože s karbónovým dizajnom. Charakteristická je čierno-červená farebná kombinácia, prichádzajúca aj s ďalšími prvkami upraveného interiéru. Pozornosti neunikne

vyslovene športový volant, čalúnený mäkkou perforovanou kožou, doplnený červeným prešívaním, ktorý sa dá nájsť aj na manžete radiacej páky a ručnej brzde.

Karbónový dekor, symbol sveta automobilových pretekov, je použitý na obloženie palubnej dosky a dopĺňa chrómované ozdobné lišty prechádzajúce okolo ventilácie až do dverí. Na želanie môžu byť tieto lišty červené a doplnené ambientným osvetlením rovnakej farby, ktoré má v štandardnom prevedení neutrálnu bielu farbu. Vnútorný priestor ladený do čiernej tak získava nezameniteľnú športovú atmosféru.

Výbava modelov SCALA a KAMIQ MONTE CARLO je skutočne veľmi bohatá, obsahuje okrem iného aj také položky ako napríklad FULL LED kompletnú svetelnú techniku, sys-



18" kolesá z ľahkej zliatiny VEGA sú pre model SCALA MONTE CARLO voliteľnou výbavou.



Pre modely MONTE CARLO sú charakteristické lesklé čierne doplnky, ktoré pôsobia ladia hlavne so svetlejšími lakmi karosérie.

tém bezkľúčového prístupu KESSY, systém SmartLink s bezdrôtovým pripojením, dvojzónovú automatickú klimatizáciu CLIMATRONIC, asistent udržiavania jazdného pruhu (LANE ASSIST). Modely MONTE CARLO sú ale navrhnuté tak, že poskytujú značnú voľnosť v oblasti individualizácie. Okrem spomínaných 12 štandardne ponúkaných farieb je napríklad možné zvoliť si až 18" kolesá a vybrať si z rozsiahlej ponuky voliteľnej výbavy. Samozrejme, toto prevedenie je pripravené so všetkými dostupnými kombináciami motorov a prevodoviek.

Modely SCALA a KAMIQ MONTE CARLO sú vítaným rozšírením ponuky týchto modelových radov. Pridávajú viac športovej sviežosti, samozrejme bez obmedzenia každodennej praktickosti a komfortu. Navyše, stále ide o milé pripomenutie úspechu, ktorý ŠKODA dosiahla v priebehu svojej histórie na slávnej Rallye Monte Carlo. ■



Športové sedadlá s originálnou farebnou kombináciou sú hlavnou špecialitou interiéru.



# NÁČELNÍK



ŠKODA SUPERB SCOUT 2,0 TSI AP 4x4 – otestovali sme za vás

## ZÁKERNÝ TEST V TERÉNE

Ak máte záujem práve o túto verziu, bude vás zaujímať aj pohyb v teréne, prechodnosť na ne-spevnenej ceste, prípadne v hlbšom snehu.

Počas nášho testu sme snehovú nádielku nemali možnosť vyskúšať, nuž aspoň sme po pri nespevnených cestách preverili offroadové kvality nového Scouta v hlbokom piesku. Vedomý si nielen schopností auta, ale aj toho, že neďaleko je nám k dispozícii odtahová služba, som sa po predchádzajúcej pešej ohliadke pustil do terénu, ktorého prechodnosť, trúfam si tvrdiť, ani len nenapadne majiteľov nového Scouta skúšať. Už len to, ako sa symbolicky zdvihnutý SUPERB vyrovnal s hlbokým pieskom aj pri provokovanej, úmyselne nevhodne zvolenej pomalejšej jazde, si zasluhuje skutočný aplauz. Myslím si, že úvodná fotka hovorí za všetko.

Ako je toto vôbec možné? Svoju úlohu nepochybne zohrali aj veľmi kvalitné zimné pneumatiky, ale podstatou úspechu je vynikajúce nastavenie podvozka a jeho elektroniky. V menu voľby jazdného režimu Driving Mode Select pribudol režim Offroad, ktorý v našom prípade doplnil príplatkový adaptívny podvozok DCC, teda tlmiče s nastaviteľnou tuhosťou. Režim Offroad špecificky upravuje nastavenie odozvy akceleračného systému jazdnej stability.

## SILNÉ MOTORIZÁCIE POD KAPOTOU

Ďalším podstatným prvkom úspechu v teréne je výkonný motor. SUPERB SCOUT sa dodáva výlučne v dvoch najsilnejších motorizáciách, teda s naftovým motorom 2,0 TDI s výkonom 190 koní a silou 400 Nm alebo, ako to bolo v našom prípade, so špičkovým benzínovým



**P**rezradím vám malé tajomstvo. Model SUPERB vôbec nepotreboval modelové osvieženie, no napriek tomu som veľmi rád, že sa to po tri a pol roku od uvedenia prvej generácie uskutočnilo. Skutočne príjemné sú malé vizuálne zmeny exteriéru a interiéru s veľkým účinkom, doplnenie nových technológií, ďalších asistenčných systémov a nových prvkov výbavy zvyšujúcich bezpečnosť a pohodlie posádky. Pre mňa osobne je však podstatnou novinkou modernizácie zavedenie výbavy Scout. Konečne!

## ČO ROBÍ SCOUTA SCOUTOM

Každá automobilka má svoju vlajkovú loď a napriek aktuálne veľkej obľube kategórie SUV je

ňou pre automobilku ŠKODA stále model SUPERB. A práve Scout rozširuje dôvody, pre ktoré je SUPERB vrcholom ponuky.

Model Scout ponúka česká automobilka výlučne v karosárskej verzii kombi. O dobrodružnejší vzhľad sa postarali štandardne dodávané osemnáštpalcové kolesá Braga, paket na zlé cesty obsahujúci kryt pohonného ústrojenstva, zvýšená svetlá výška o 15 mm, pohon všetkých kolies a plasty chrániace podbehy, prahy a sporné časti dverí. Špecificky sú tvarované aj predné a zadné nárazníky, vďaka novému prednému nárazníku je celková dĺžka Scouta 4 863 milimetrov, teda o 1 milimeter viac ako v bežnej verzii.





motorom 2,0 TSI s výkonom 272 k pri 5 500 až 6 500 otáčkach za minútu a hodnotou krútiaceho momentu 350 Nm, ktorá je dostupná od 2 000 až do 5 400 otáčok za minútu. V spojení s pohonom všetkých kolies a automatickou sedemstupňovou prevodovkou má vodič nielen zjednodušený pohyb v náročnejšom teréne, ale predovšetkým je pohonné ústrojenstvo maximálne komfortné na bežné jazdenie... po cestných komunikáciách.

DOKONALÝ KOMFORT NA CESTÁCH

Preferovanými trasami pri používaní nového Scouta budú určite spevnené cesty. Viac ako skvelá hodnota zrýchlenia z 0 na 100 km/h za 5,7 sekundy, ktorá pri štarte z križovatky prekvapí majiteľa nejedného auta, hoci aj prémiovej značky, je dôležitá správa o komforte. SUPERB SCOUT obúvajúci 18-palcové kolesá poskytuje takmer dokonalý komfort aj na slovenských cestách. Spolu s mimoriadne pohodlnými, veľkoryso dimenzovanými sedadlami predurčuje Scouta nielen na dlhé cesty, ale aj každodenné cestovanie v dopravných špičkách.

ROZUMNÁ SPOTREBA

Vzhľadom na jazdné výkony a spôsob využívania (veľmi svižné presuny mimo mesta, hlboký piesok a veľký podiel mestskej premávky) je celková spotreba 9,8 litra na 100 km počas takmer 1 000 km testu... akceptovateľná. Hodnota minimálnej spotreby dosiahnutá na okresných cestách pri adaptívnom prediktívnom tempomate nastavenom na maximálnu povolenú rýchlosť a vyjadrená číslom 6,9 litra na 100 km je veľmi príjemná. Ak by vás však



ŠKODA SUPERB SCOUT je ideálne, reprezentatívne auto vhodné pre ľudí, ktorí žijú aktívny a športom naplnený život. V exkluzívnej oranžovej metalíze Tangerine navyše vzbudzuje pozornosť ako náčelníkova čelenka z pier. Obrazne povedané, SUPERB SCOUT s najsilnejšou benzínovou motorizáciou je skutočnou vľajkovou loďou automobilky, a nielen náčelníkom všetkých modelov Scout, ale aj všetkých SUPERB.

tieto čísla mali vyrušovať, nepochybne bude lepšou voľbou druhá, naftová motorizácia.

SVIŽNÁ JAZDA MU PRISTANE

Rovnako ako skutočný terén, aj svižnú jazdu na kľukatých cestách zažije Scout len zriedka, no aj v tomto prípade je príjemné vedieť, že ju zvládne s prehľadom. Nielen vďaka výkonu, ale aj zásluhou agilných jazdných vlastností a zatáčaniu, ktoré podporuje dlhý zadný previs najmä pri úmyselnom prudkom brzdení s vytočeným volantom.

Už len z rýchlika spomenieme veľmi dobrý

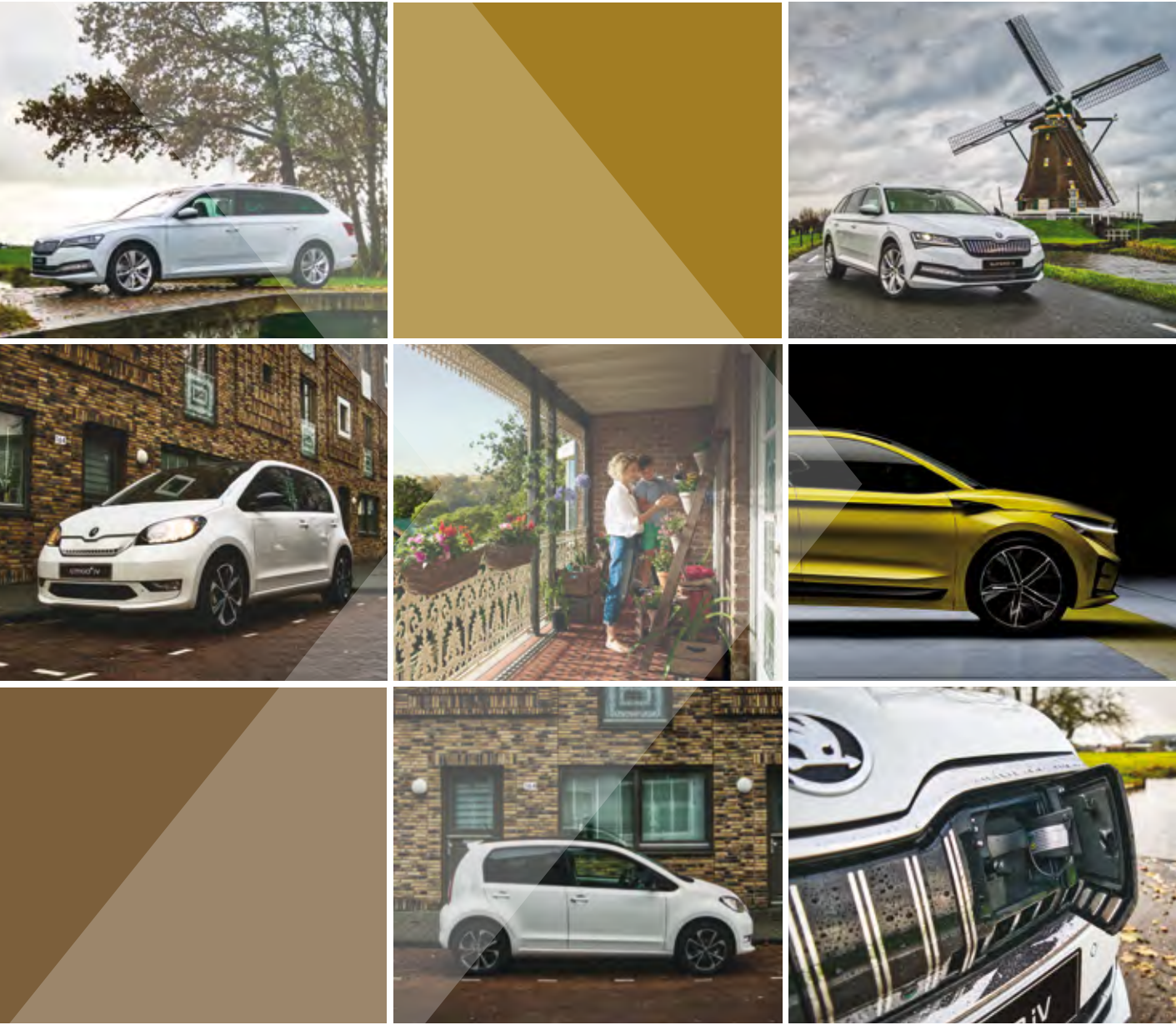
virtuálny prístrojový panel, výbornú 9,2-palcovú obrazovku multimediálneho navigačného systému Columbus a špecifický dekor imitujúci drevený obklad. Verím, že nemusím pripomínať gigantický batožinový priestor, ktorého základná hodnota začína na vynikajúcich 660 litroch a končí na stahovákych 1 950 litroch. ■

Text: Miro Vílím, Foto: Pavol Gemeiner



# ELEKTRO

HYBRID | CITIGO<sup>e</sup> iV | SUPERB iV



42 — NIE JE ELEKTROMOBIL AKO ELEKTROMOBIL | Poznáte rôzne druhy hybridných pohonov?

44 — NENÁPADNÝ ELEKTROMOBIL RÚCA PREDISUDKY | Nový mestský elektromobil CITIGO<sup>e</sup> iV

48 — POJAZDNÁ OÁZA POKOJA | Prvý plug-in hybrid ŠKODA SUPERB iV



# NIE JE ELEKTROMOBIL



# AKO ELEKTROMOBIL

Téma elektromobilov je na Slovensku čoraz aktuálnejšia a ľudia si začínajú uvedomovať ich nepopierateľné výhody, akými sú nízke náklady na prevádzku, servisovanie, ale aj ich pozitíva voči životnému prostrediu, a to je primárne lokálna bezemisná jazda. Avšak sú rôzne druhy elektromobilov a skratiek ako HEV, PHEV, BEV, FCEV je naozaj viac než dosť. Tak ako sa v nich vyznať a aké sú medzi nimi rozdiely? To základné rozdelenie vám ponúkame práve teraz.

Elektromobil, (skrátene EV – z anglického Electric Vehicle) je veľmi rozsiahly pojem. V tom najširšom zmysle označuje akékoľvek vozidlo, ktoré v rámci pohonu používa elektrinu. Primárne ich môžeme rozdeliť na elektromobily na batérie (BEV – z anglického Battery Electric Vehicles), hybridné elektromobily (HEV – z anglického Hybrid Electric Vehicles) a elektromobily s palivovými článkami, dnes takmer výhradne na vodík (FCEV – z anglického Fuel Cell Electric Vehicles).

Elektromobily na batérie (BEV) ako pohon využívajú len elektromotor(y), elektrickú energiu získavajú primárne z dobíjajúcich staníc a uchovávajú ju v batériách. Takýto typ elektromobilu je práve CITIGO® iV. Hybridné elektromobily sa od BEV líšia tým, že sa v nich okrem elektromotora nachádza aj spaľovací motor. Do tejto skupiny patrí SUPERB iV.

Elektromobil na vodíkový pohon (FCEV) má, rovnako ako BEV, len elektromotor. Rozdiel je však v spôsobe uchovania, resp. získavania elektriny. Väčšia časť trakčnej batérie je u FCEV nahradená nádržou na vodík a sústavou palivových článkov, v ktorých sa vodík vďaka chemickej reakcii mení na elektrinu a vodnú paru. Znie to ako veľmi slubné rieše-

nie, avšak kvôli konštrukčnej zložitosti a výrobným nákladom zatiaľ zostáva vodík skôr vzdialenou budúcnosťou.

Hybridné elektromobily (HEV) môžeme ďalej deliť ešte dvoma spôsobmi. Ten prvý spôsob delí HEV podľa usporiadania hnacieho ústrojenstva na:

| VÝHODY A NEVÝHODY PLUG-IN HYBRIDOV: |          |
|-------------------------------------|----------|
| VÝHODY                              | NEVÝHODY |
| +                                   | +        |
| +                                   | +        |
| +                                   | +        |
| +                                   | +        |

### SÉRIOVÝ HYBRID

Elektromotor a spaľovací motor sú vždy uložené za sebou. Tento typ hybridu je vždy poháňaný len elektrickým motorom a spaľovací motor slúži len na dobíjanie batérie. Jeho silnou stránkou je vysoká účinnosť pri jazde v meste a predovšetkým jazda štýlom stop-and-go. Pri takejto jazde dosahuje spaľovací motor u konvenčných (bežných) vozidiel nízku efektivitu.

### SÉRIOVÝ/PARALELNÝ HYBRID

Podľa potreby vie prepínať medzi sériovým a paralelným režimom a kombinuje tak výhody oboch možností. Vďaka tomu môže byť poháňaný len elektromotorom alebo len spaľovacím motorom, poprípade ich kombináciou.

Hybridné elektromobily však vieme deliť aj podľa stupňa hybridizácie, a to na micro, mild, full a plug-in hybridy.

### MILD HYBRID

Už má síce elektromotor, no na pohon kolies počas celej jazdy využíva ešte stále spaľovací motor. Elektromotor pri prevádzke vypomáha spaľovaciemu motoru, napr. pri rozjazde alebo pri zrýchľovaní. Býva ešte doplnený o pomocný akumulátor s väčšou kapacitou elektrickej energie, vďaka čomu disponuje vyššou schopnosťou rekuperácie. Tá napomáha k ďalšiemu zníženiu spotreby paliva, a tým sa znižujú aj emisie CO<sub>2</sub>.

### FULL HYBRID

Je plne hybridný automobil. To znamená, že dokáže jazdiť len na elektrický pohon, pokiaľ mu to kapacita batérie dovolí.

### PARALELNÝ HYBRID

Zásadný rozdiel v porovnaní so sériovým hybridom je v tom, že vozidlo môže poháňať priamo spaľovací motor. Paralelný hybrid je teda poháňaný buď len čisto spaľovacím motorom, alebo len elektrickým motorom či ich kombináciou. V porovnaní so sériovým hybridom je efektívnejší pri vyšších rýchlostiach. Vtedy dokáže v prípade potreby využiť výkonný potenciál, čo poskytuje práve kombinácia oboch motorov.

### MICRO HYBRID

Od bežných áut so spaľovacím motorom sa líši len v tom, že má systém Start/Stop a funkciu rekuperácie brzdnéj energie. Tú micro hybrid využíva na dobíjanie 12 V akumulátora, čo v konečnom dôsledku vedie ku zníženiu spotreby paliva spaľovacieho motora. To prirodzene znamená, že sa znížia aj emisie CO<sub>2</sub>. (V súčasnosti to znie ako samozrejmosť, ale pred pár rokmi to bola ešte veľká téma.)

### PLUG-IN HYBRID

V technickom základe ide o full hybrid, ktorý je však doplnený ďalšou technikou. Hlavný rozdiel je, že trakčná batéria full hybridu sa dobíja len rekuperáciou pri brzdení alebo spaľovacím motorom. Plug-in hybrid (PHEV – z anglického Plug-in Hybrid Electric Vehicle) umožňuje zväčšenú trakčnú batériu nabíjať aj zo zásuvky či nabíjačky. Vďaka tomuto systému dnes plug-in hybridné vozidlá dokážu poskytnúť čisto elektrický dojazd aj do 50 km, a to bez toho, aby sa musel naštartovať spaľovací motor. Hlavne v centrách miest, kde je lokálne bezemisná jazda žiadaná, to je neoceniteľná prednosť. Nemenej dôležité je to, že takýto typ pohonu značne znižuje aj celkovú spotrebu paliva, a tým prináša efekt zníženej produkcie CO<sub>2</sub>. Zo všetkých hybridných technológií spomenu-tých vyššie je preto plug-in hybrid tým najekologickejšim variantom. A práve túto kategóriu reprezentuje vlajková loď značky ŠKODA, model SUPERB iV.







# NENÁPADNÝ ELEKTROMOBIL RÚCA PREDSDUDKY

Môže sa vôbec prvé e-auto automobilky podariť? ŠKODA stavila na netradičný recept, dopriala pozornosť zabehnutému mestskému autíčku a spravila z neho CITIGO<sup>e</sup> iV, ktoré ma príjemne šokovalo.

Elektrický pohon mnohí motoristi zatracujú, ekologická duša však CITIGU vdýchla nový život. Hodíte na neho pohľad a okamžite vás zaujme svojím nadčasovým vzhľadom. Je nádhorne jednoduché, snaží sa byť predovšetkým funkčné a z malého pôdorysu získava nevidaný vnútorný priestor. Znie to šialene, dizajn tohto autíčka má však už dnes 8 rokov a mne sa zdá, že za ten čas nezostalo ani o jeden deň.

Minimalizmus a orientácia na funkčnosť sú hlavnou devízou prvého elektromobilu ŠKODA nielen navonok, ale aj v jeho kabíne. Pred vodičom sa nachádza stará dobrá analógová prístrojovka, ktorá zobrazuje nielen aktuálnu rýchlosť, ale aj stav nabitia batérie, či dokonca otáčky elektromotora. Nenapadá mi žiadne iné e-auto, ktoré by ponúkalo túto vychytávku. Prekvapilo ma tu vyhrievanie čelného skla, ktoré bežne vidím iba v autách s výrazne vyššou cenovkou. Skvelým doplnkom je aj dvojstupňové vyhrievanie predných sedadiel či automatická klimatizácia. CITIGO<sup>e</sup> iV má len niečo viac než 3,5 metra, parkovanie s ním je úplne jednoduché. Napriek tomu mi tu v úzkych uličkách Haagu pomáhali graficky parádne zobrazené cúvacie senzory. Centrálny displej rádia Swing nie je dotykový, no práca s ním je vďaka tomu jednoduchá a intuitívna ako za starých čias – všetko rýchlo ovládajte po pamäti. CITIGO<sup>e</sup> iV tým opäť ukazuje, že sa zameriava predovšetkým na funkčnosť, nie prvoplánové marketingové vychytávky.

Vďaka slušnému dojazdu môžete mestské autíčko bez problémov zobrať aj na dlhší výlet, kde by vám zdanlivo mohla chýbať navigácia. Nie, nebude. Sympatický elektromobil ponúka zabudovaný držiak na smartfón aj so šikovne umiestneným USB konektorom, vďaka ktorému viete auto jednoducho pripojiť s telefónom a zobrazovať si nielen navigáciu, ale napríklad aj aktuálne údaje o vozidle. Tie môžete mimo toho sledovať napríklad na palubnom počítači, ktorý pekne dopĺňa prístrojovku s analógovými budíkmi.

O CITIGO<sup>e</sup> iV napriek prvotným predsudkom premýšľam aj ako o elektromobile pre rodinku. Vodič s výškou 180 cm si tu sadne sám za seba úplne presne, kolenami sa bude jemne dotýkať šoférskeho kresla. Pre deti však vzadu bude miesta viac než dosť. Ak treba odviezť väčšie predmety, nebude to problém. Napriek drobným rozmerom ponúka CITIGO<sup>e</sup> iV kufr s objemom 250 litrov, ktorý sa dá jednoducho sklopením operadiel sedadiel druhého radu zväčšiť až na 923 litrov.





Pred prvou jazdou s elektrickým CITIGOM som si do detailu študoval jeho parametre. Zaujímalo ma, aké bude jeho reálne zrýchlenie. Jeho elektromotor ponúka výkon 61 kW (83 k) a 212 Nm, z 0 na 100 km/h má podľa papierov zrýchliť v priebehu 12,3 sekundy, čo pre vodiča zvyknutého na dynamický jazdný štýl nie je

práve vysnívaný ideál. Realita ma presvedčila, že tak ako iné elektromobily, aj CITIGO® iV dokáže na semaforoch ponížiť nejedno spalovacie auto. Šprint z 0 na mestských 50 je totiž nečakané svižný. Trojcifernú rýchlosť bude milé autíčko aj tak dosahovať len výnimočne, jeho teri-  
tóriom sú najmä ulice mesta či okrsky.

Flexibilita motora pri zrýchľovaní na 50 km/h je kľúčová, aj v rušných uliciach Haagu mi nechýbalo sebavedomie pri rýchlych rozjazdoch na komplikovaných križovatkách. Vedel som, že keď to budem potrebovať, CITIGO® iV z miesta vystrelí ako malý katapult. Okrem zrýchlenia ma veľmi potešil výborne naladený podvozok, ktorý bol komfortný aj na mačacích hlavách historického centra holandskej metropoly. To sa v tejto veľkostnej kategórii často nevidí. A čo dojazd? Aj pri využívaní všetkého komfortu – vyhrievania sedadiel, klimatizácie či rádia – a dynamickej jazdy v meste ho reálne odhadujem na 230 km, čo je skvelý údaj. Navyše, ak budete potrebovať dobiť baterky, nebude to trvať dlho. Na rýchlonabíjačke stačí zastávka na jednu kávu a koláč a dojazd stúpne o niekoľko desiatok kilometrov. Ak bude akumulátor s kapacitou 36,8 kWh kompletne vybitý, na rýchlonabíjačke dosiahnete 100-percentný dojazd do hodiny. Ku elektromobilu patrí domáci wallbox, vďaka ktorému batériu z nuly doplna nabijete v priebehu 4 hodín a 15 minút. Aj keď po dlhom dni domov prídete až v noci, vaše auto už skoro ráno bude pripravené na ďalšie výzvy a zážitky.

Zabúdať netreba ani na možnosť rekuperácie elektrickej energie. ŠKODA je známa tým, že nad svojimi autami premýšľa, aj mňa však prekvapilo, do akej miery. Agilný elektromobil disponuje štyrmi úrovňami rekuperácie elektrickej energie. V praxi to znamená, že hneď ako uvoľníte plynový pedál, elektromotor začne kolesám klásť odpor, a tým zbierať prebytočnú kinetickú energiu, ktorá sa premení na elektrinu využiteľnú na ďalšiu jazdu. Tento geniálny princíp sa uplatňuje pri elektromobiloch i hybridoch už roky, potešilo ma však, že v prípade CITIGO® iV si môžete jednoducho vybrať, či chcete rekuperáciu úplne vypnúť alebo si želáte jej úroveň nastaviť na slabú, strednú či intenzívnu. Najmä s najsilnejšou sa v meste jazdí skvele. Vodič s trochou cviku vie auto ovládať prakticky iba jedným pedálom, inteligentný elektromobil totiž brzdí sám. Pre bezpečnosť dokonca v prípade najsilnejšej rekuperácie zasvecuje i brzdové svetlá. Mňa CITIGO® iV príjemne prekvapilo, ak budete mať šancu, určite si ho vyskúšajte. Pochopíte, že bezemisná jazda v absolútnom tichu má svoje čaro a začnete sa na prvý elektromobil pozeráť tak ako ja – s úsmevom na perách. ■

Text a foto: Filip Kadlecík  
IG: #filip.kadlecik

# V ŠKODA AUTO SA STARÁME O PROSTREDIE, V KTOROM ŽIJEME

Iba ťažko môžeme ignorovať skutočnosť, že v dnešnom prepojenom svete treba prebrať na seba zodpovednosť za prostredie, v ktorom žijeme. Preto je naším cieľom v rámci stratégie GreenFuture podporovať trvalo udržateľnú výrobu svojich vozidiel. Chceme prinášať autá, ktoré sú nielen bezpečné, praktické a pohodlné, ale čoraz šetrnejšie k životnému prostrediu.

## ZNIŽUJEME MNOŽSTVO ODPADU AJ POUŽITÝCH ZDROJOV

Technologické inovácie nám umožňujú v priebehu celého vývoja minimalizovať spotrebu paliva a emisií výfukových plynov. Šetrne sa správame k životnému prostrediu aj počas celého výrobného procesu. Významnú pozornosť venujeme aj tomu, ako končia naše vozidlá a ich súčiastky, keď doslúžia svojim majiteľom. Práve vtedy treba zabezpečiť spracovanie starého vozidla a jeho súčiastok, aby neohrozovali životné prostredie. Množstvo materiálu totiž môže byť použité pri výrobe nových výrobkov. Táto recyklácia významne pomáha nielen znížiť objem odpadu, ale zároveň spotrebu surovinných zdrojov, čím chránime prírodu hneď dvakrát.

## AKO POMÁHA RECYKLÁCIA VYRÁBAŤ AUTÁ

Vďaka používaným materiálom dokáže ŠKODA AUTO recyklovať až 85 % z hmotnosti vozidla. Väčšina výroby prebieha s využitím ropy, dreva alebo železnej rudy. Odpady dokážu tieto zdroje čiastočne alebo dokonca úplne nahradiť. Snažíme sa, aby využiteľný odpad nekončil na skládkach, ale aby sme ho dokázali efektívne spracovať. Podarilo sa nám napríklad nájsť partnera, ktorý dokáže staré pneumatiky nielen recyklovať, ale na 100 % materiálovo využiť vo vlastnej výrobe. Zodpovedný prístup ŠKODA AUTO k životnému prostrediu tak pomáha vdýchnuť druhý život výrobkom z odpadu.

Ak teda budete vyradovať svoje staré vozidlo z evidencie, informujte sa o možnostiach bezplatného odovzdania na ekologické spracovanie u autorizovaných predajných a servisných partnerov ŠKODA alebo na webovej stránke [www.skoda-auto.sk/imp/rozsirena-zodpovednost-vyrobcu](http://www.skoda-auto.sk/imp/rozsirena-zodpovednost-vyrobcu). Okrem toho, že vám vystavia doklad o ekologickej likvidácii potrebný pre políciu, pomôžete nám postarať sa napríklad o staré pneumatiky, elektroniku alebo štartovacie a prenosné batérie. Z opotrebovaných pneumatík tak môžu byť ďalej vyrábané gumové dlaždice na detské ihriská alebo gumoasfalt. Na skládky poputuje vďaka tomu minimálne množstvo ďalšej nevyužiteľných odpadov. ■







# POJAZDNÁ OÁZA POKOJA

Prvý plug-in hybrid automobilu ŠKODA je rovno zásahom do čierneho. SUPERB iV kombinuje to najlepšie zo sveta elektromobilov s poctivým spaľovacím motorom. Ako však obstojí v popoludňajšej kolóne či na diaľnici?



Vyznať sa dnes v označeniach elektrifikovaných áut nie je jednoduché. Máme hybridy, mild-hybridy či plug-in hybridy (PHEV). V škále medzi spaľovacím vozidlom a elektromobilom majú práve automobily typu PHEV najbližšie k e-autu. Na elektrický pohon prejdú desiatky kilometrov a vy ich môžete dobíjať presne tak, ako klasické elektromobily. Vtipom však je, že aj keď sa im vybi-je batéria, stále fungujú ako bežný hybrid a naďalej znižujú spotrebu benzínového auta. Geniálne riešenie, PHEV je rozhodne ten variant, ktorý sa mne zo všetkých hybridných vozidiel pozdáva najviac. Preto som presvedčený o tom, že ŠKODA sa uvedením modelu SUPERB iV rozhodla pre správnu technológiu.

Plug-in hybridná vlajková loď sľubuje, že na jedno nabitie batérie dokáže v čisto elektrickom režime prejsť 60 kilometrov bez jediného zapnutia spaľovacieho motora. Bude to

šesť desiatok kilometrov v absolútnom tichu, ktoré je obrovskou devízou plug-in hybridu. Pri nižších rýchlostiach občas počuť len umelo generovaný zvuk, ktorý chodcov upozorní na prichádzajúce vozidlo. Inak však excelentne odhlučnený SUPERB v kombinácii s elektrickým pohonom vytvára oázu pokoja, v ktorej sa vám niekedy nebude chcieť počúvať ani len hudbu. Uvoľnenú atmosféru v kabíne ešte umocňuje vynikajúci nastaviteľný podvozok, ktorý pekne filtroval aj väčšie nedokonalosti ciest v okolí Amsterdamu.

Elektrifikovaná vlajková loď nerobí žiadne kompromisy ani na úrovni dizajnu či ponúkanej výbavy. Práve naopak, štandardom tu je nezávislé klimatizovanie kabíny nastaviteľné cez smartfón pomocou aplikácie. Potešilo ma tiež zistenie, že iV bude ponúkané aj ako dynamický Sportline či luxusný L&K. Konkurencia sa občas snaží hybridy nasilu odlíšiť od zvyšku

svojej flotily, ŠKODA si však zachováva svoju typickú eleganciu. Báť sa nemusíte ani toho, že by batéria „zabila“ povestnú praktickú stránku vlajkovej lode, kombi ponúka kufror s objemom 510 litrov, liftback zasa 485 litrov.

Za volantom SUPERB iV panuje pokoj, to ale neznamená, že som si jazdu s ním nevy- chutnal. Hlavnú porciu výkonu tu zabezpečuje známy motor 1,4 TSI, elektromobil mu však dodáva ďalších extra 85 kW (116 k) a 330 Nm. Systémový výkon dvojice dosahuje 160 kW (218 k) a 400 Nm. Ak aktuálne nemáte chuť jazdiť úsporne a ekologicky, nemusíte. Môžete využiť, že pohonné ústrojenstvo vie pracovať v režime Sport, kedy elektromotor silou dopu- je spaľovací štvorvalec a auto má rýchle reakcie na povel plynového pedála. Pomalé karmióny na okrese pre vás nebudú prekážkou, ale spríjemnením cesty, ktoré SUPERB iV zdolá bez toho, aby sa zapotil.





Je skvelé, že plug-in hybridná vlajková loď vodiča neobmedzuje ani pri dynamickej jazde, jej hlavnou doménou však predsa len bude najmä efektivita. V tej exceluje, o čom ma SUPERB iV presvedčil v podmienkach, ktoré sú denným chlebíčkom aj pre mnoho automobilov na Slovensku. Z mestskej kolóny som sa presunul na diaľnicu, kde som najskôr cestoval tempom približne 110 km/h, potom prišla ďalšia kolóna a po jej rozpustení som už frčal štandardnou stotridsiatkou. Cesta v podvečernej špičke bola dlhá 47 kilometrov a trvala mi bezmála hodinu.

Príjemne ma prekvapilo, keď na jej konci na digitálnej prístrojovke svietil údaj o priemernej spotrebe na úrovni 2,9 l benzínu na 100 kilometrov. Toto nebola ideálna laboratórna situácia, ale plná záťaž auta so všetkým komfortom, ktorý by som pri jazde vo vlajkovej lodi očakával. Adaptívny tempomat ma cez kolónu previezol prakticky bez môjho zásahu, vozidlo samo rozhodovalo, kedy pôjde na elektrinu a kedy prepne na benzín, popritom ma hriala kožená sedačka a cestu mi spríjemňoval infotainment najnovšej generácie. SUPERB iV išiel na elektrinu prevažne do rýchlosti 110 km/h, príležitostne však benzínovú jednaštvorku vypínal aj pri stotridsiatke. V takýchto podmienkach dokáže prvý plug-in hybrid automobilu ŠKODA čisto v elektrickom móde prejsť 40 kilometrov, čo je viac než použiteľný údaj. Najmä s ohľadom na to, že doma ho na 100 % dobijete prinajhoršom za 5 hodín. Desiatky kilometrov elektrického dojazdu teda budete mať k dispozícii každý jeden deň. ■

Text a foto: Filip Kadlecík  
IG: #filip.kadlecik



# RELAX

ČESANA | CYKLISTIKA | RELY



**52 — GENIUS LOCI, GÉNIUS INVCNIE** | Ako súvisí práčovňa bavlny s výrobou motorov ŠKODA?

**58 — KEĎ CYKLISTIKA SPÁJA** | Máme za sebou 6. ročník ŠKODA BIKE OPEN TOUR

**60 — WE ARE THE CHAMPIONS** | ŠKODA Slovakia Motorsport obhájila titul majstra Slovenska v rely



# GENIUS LOCI, GÉNÍUS INVENCIE

Pred 225 rokmi získal Johann Josef Leitenberger práčovňu bavlny v Josefovom Dole a tento rok je to už 120 rokov, čo v Mladej Boleslavi vyrábajú spaľovacie motory. Ako to spolu súvisí?

Pripomenula nám to slávnosť v Technickom vývoji ŠKODA AUTO, ktorú inicioval Ing. Martin Hrdlička, Ph.D., MBA, vedúci vývoja agregátu a podvozka. Ideálna príležitosť na priblíženie tunajšieho genius loci a technickej invencie tých, ktorí tu pracovali a pracujú.

## ČESANA

Tiež vám niekedy víťalo hlavou, čo sa skrýva za výrazom česana a čo je Česana s veľkým „Č“? Začalo to rodinou Litohorských v Telči, známych farbením látok. Keď ich kolobeh života zavial

do nemeckého prostredia severných Čiech, stali sa z nich Leitenbergerovci. Od polovice 18. storočia sa venovali farbeniu látok a česaniu bavlnenej priadze v textilkách – česanách. Jednu z nich začali od konca 18. storočia prevádzkovať aj v Josefovom Dole pri Mladej Boleslavi. Získal ju Johann Josef Leitenberger a patrila k najmodernejším v Európe. V 80. rokoch 19. storočia sa tu ročne vyrobilo 17 miliónov metrov látky. Vtedy tam mal na starosti parné stroje Alsasan Ing. Louis Baffrey. Z Francúzska si priviezol myšlienku na vozidlo poháňané parným strojom. Pravdepodobne sa inšpiroval automobilom fir-

my Dion, Bouton et Trépardoux z roku 1883. Vo februári 1886 dokončil výkresovú dokumentáciu, ktorá je dodnes uložená v archíve NTM.

Baffreya vystriedal v Josefovom Dole ďalší Alsasan, Alphonse Welter. Ten podľa návrhov svojho predchodcu v roku 1888 vozidlo postavil. Štvorkolesový automobil mal vertikálny kotol a dvojité posúvačový dvojvalec, s ktorým dosahoval rýchlosť 15 km/h. Duchovnými otcami vozidla boli síce Francúzi, ale vzniklo v česane pri Mladej Boleslavi. Dost na to, aby sme si to pripomenuli. Alphonse Welter sa v Čechách usadil, neskôr sa zoznámil s páni Laurinom a Klementom. Smutná správa na záver: v roku 1902 bolo parné vozidlo rozobrané a zlikvidované. Preto nás na viac ako polstoročie prestáva česana zaujímať.

## MOTOROVÉ OPOJENIE

Prvý motocykel L&K Slavia predstavil Václav Klement 18. novembra 1899 na Bubenskej dráhe v Prahe, dnes je na týchto miestach Strossmayerovo námestie. Cesta k motocyklu trvala od polovice roka 1898, kedy Klement priviezol

z Paríža vrtošivý stroj, praktický bicykel s pomocným motorom na riadidlách, ktorý remienkom poháňal predné koleso. Ovládal sa páčkami na motore, takže jazdec jednou rukou riadil a druhou zápasil nielen s prívodom benzínu, ale predovšetkým so žiarovým zapáľovaním – platínovou trubičkou, permanentne nahrievanou horákom, ktorý pri jazde pravidelne zhasínal. Keď pri skúškach praskla Laurinovi za jazdy pneumatika na prednom kolese, nemohol pustiť riadenie a stroj zastaviť. Skončilo to v prachu na ceste, odkiaľ sa Laurin zbieral chudobnejší o jeden zub.

Táto skúsenosť viedla továreň k stavbe rámu okolo motora, pohonu zadného kolesa a sústredeniu sa na ovládacie prvky na riadidlách, aby na ne jazdec pohodlne došiel. Nevedeli si ale poradiť s elektromagnetickým zapáľovačom. Na to bol vtedy odborník Robert Bosch. Svoje aparáty však ponúkal za 80 mariek za kus. Tolko?! V auguste 1899 sa ho Klement listom pýtal, či by pri odbere 50 ks cenu neznižil. Neznižil, odpísal Bosch. V Mladej Boleslavi teda vyriešili magnetoelektrický zapáľo-

vač počas niekoľkých týždňov vlastnými silami. Pre nás je dôležité, že si už v roku 1899 trúfli vyrobiť 50 motocyklov. Keď sa pred časom v zahraničí objavil staručký jednovalec L&K, nadšený zberateľ Libor Marčík neváhal a šiel si poň. Má na boku vyrazené číslo 16. Je to spoľahlivo najstarší mladoboleslavský motor.

## NIČ NIE JE NEMOŽNÉ

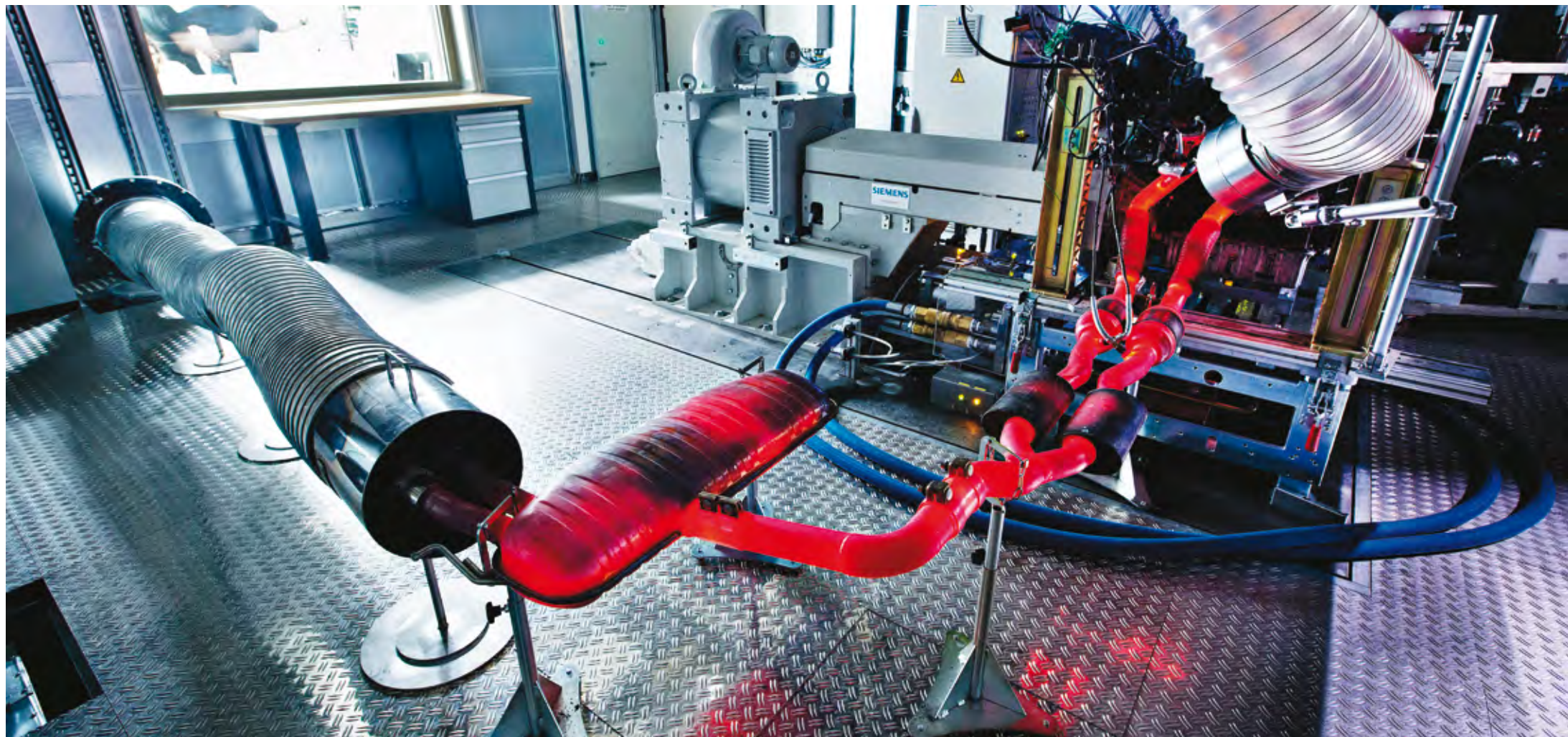
Čo sa týka motocyklov, v roku 1904 uviedla firma L&K niekoľko vidlicových dvojvalcových modelov, typ CCRW bol dokonca chladený kvapalinou. V tom istom roku predstavila motocykel CCCC s radovým štvorvalcom, vytvorený zo štyroch zvarných jednovalcov. Delia sa tak o prvenstvo s belgickou FN, ktorá svoj štvorvalec vyvinula v tom istom roku, ale predstavila ho v roku 1905.

Rok 1905 bol pre firmu L&K zlomový. Predovšetkým sa chystala na preteky o Medzinárodný pohár vo Francúzsku, druhý ročník neoficiálnych motocyklových majstrovstiev sveta. Preteky vyhral Václav Vondřich na dvojvalcovom špeciále s objemom 693 cm³. Na 270 km

dlhšej trati dosiahol priemernú rýchlosť 76,25 km/h (!) asi preto, že motocykel mal len malú pásovú brzdu na zadnom kolese...

V decembri 1905 predstavila firma svoj prvý automobil Voiturette A, ľahké dvojsedadlové otvorené vozidlo, ktoré dosahovalo rýchlosť až 40 km/h. Nasledovali štvorvalcové motory a v roku 1907 radový osemvalec FF, prvý v Európe. Tvorili ho dva štvorvalce na spoločnej skrini. Vznikli dva, pričom jeden zabudovali do vozidla, s ktorým podnikli úspešnú propagačnú cestu do Paríža.

Aby získali finančné prostriedky na ďalší rozvoj, páni Václav Klement a Václav Laurin previedli v roku 1907 svoju firmu na akciovú spoločnosť. Budúcnosť mal zaistiť novo angažovaný konštruktér a pretekár Ing. Otto Hieronimus. Do automobilky nastúpil 15. decembra toho istého roku. Pripomeňme si aspoň dva momenty z jeho pôsobenia. Prvý bol pretekársky FCR z roku 1909, špeciál postavený v dvoch exemplároch s objemom 5,6 l. Pre tvar kapoty (a možno aj jazdné vlastnosti) sa mu hovorilo rakva.



Leitenbergerova kartónka v Josefovom Dole.







Ing. Petr Hrdlička so svojím synom Martinom sa nechali zvečniť pri motore pre model ŠKODA FAVORIT.

Druhý sa týkal leteckého motora. Počas svojho pobytu v Mladej Boleslavi si Hieronimus zaobstaral lietadlo Blériot. Na začiatku jari 1910 predviedol Klementovi a správnej rade let a šéfa presvedčil, aby odsúhlasil výrobu leteckého motora, ktorý navrhol. Prvý z troch typov EL vznikol 12. júla 1907, ďalšie dva v tom istom roku. Všetky tri postavil František Krutský, jeden z najspoľahlivejších továrenských mechanikov. Motory EL si kúpili Ing. Hieronimus, Alexander gróf Kolowrat a barón Redlich. Ešte k „Hierovi“: Oficiálne sa so svojim Blériotom s motorom Anzani vniesol v Chuchli 1. apríla 1910. Ing. Jan Kašpar 16. apríla v tom istom roku, bol teda až druhý, no v každom prípade prvý Čech.

Mladoboleslavské motory vytŕčajú z radu, sú to stacionárne vznetrové jednovalce. Vyrábali sa od roku 1909 s licenciou holandskej továrne Jan Brons s výkonom 4, 7, 10, 16 a 18 k. Tieto statické jednovalce slúžili ako zdroj pohonu všade tam, kam ešte nezaviedli elektrické vedenie. O potrebe vznetrových jednovalcov svedčí skutočnosť, že na ich výrobu postavili v Mladej Boleslavi halu „bronzák“. Dnes je tam expozícia ŠKODA Múzea.

Treba spomenúť aj licenčný posúvačový motor so systémom Knight. Keď firma L&K kúpila v roku 1912 menšiu libereckú automobilku RAF, prevzala aj jej produkciu ventilových motorov.

Obdobie od prvej svetovej vojny sa vyznačovalo mimoriadnou rozmanitosťou typov hnacích jednotiek, ale za cenu veľmi obmedzených sérií, často v jednotkách kusov. Bolo to síce pôsobivé, ale málo efektívne.

### CESTA NAHOR

Európa zostala po Veľkej vojne rozvrátená, hlavne ekonomicky. Československo sa dostalo na predvojnovú hospodársku úroveň až v roku 1924. Kto mohol na začiatku 20. rokov rozmýšľať nad automobilom? Firmu L&K zachránila výroba motorových pluhov, ktoré exportovala hlavne do Francúzska, ale aj severnej Afriky, dokonca aj do Južnej Ameriky. Vyrábalo sa okolo 600 kusov. Ďalšou výhrou bola štátna zákazka na letecké motory 12 Cc s francúzskou licenciou Lorraine Dietrich. Trojradové, kvapalinou chladené dvanásťvalce do tvaru písmena „W“ vyžadovali precíznu výrobu s dôrazom na presnosť. Za ich kvalitu bol zodpovedný už známy František Krutský.

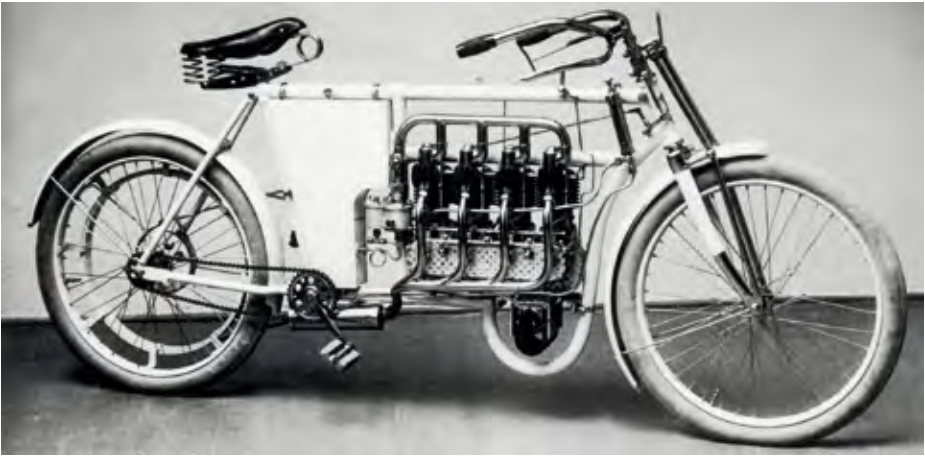
Rozsiahly požiar továrne v roku 1924, viditeľný až v Prahe, urýchlil rozhodnutie spojiť sa



Motocyklový motor Typ 1 1/4 hp s objemom 211 cm³ z roku 1899 s výrobným číslom 161. Továrňou súčasne predstavila aj slabší motor Typ 1 1/4 hp.

v roku 1925 so silným partnerom – plzenskou Škodou. Bol to najväčší domáci strojársky podnik, o triedu väčší ako L&K. Koncern najprv investoval do technológie – v roku 1927 stála v Mladej Boleslavi nová karosáreň, po nej nasledovala mechanická budova. Do čela automobilky prišiel nový riaditeľ Ing. Karel Hrdlička. Značke v tom čase patrilo až tretie miesto na rebríčku domácich výrobcov za Pragou a Tatrou. Na konci 20. rokov mala síce spomedzi konkurencie najmodernejšiu výrobnú technológiu, ale aj hospodársku krízu na krku. Pre automobilový priemysel to nebola vhodná chvíľa.

Z motorov stojí za zmienku štvorvalec a šesťvalec 4R, resp. 6R. Predstavujú snahu o unifikáciu, obidva motory so spaľovacím priestorom Ricardo (preto „R“) mali rovnaké rozmery, teda aj piesty, ojnice a ventily. Vozidlá oboch typov



Prvá verzia štvorvalca CCCC (1904) so štyrmi kľukovými hriadeľmi s objemom 735 cm³ a výkonom 5 k.

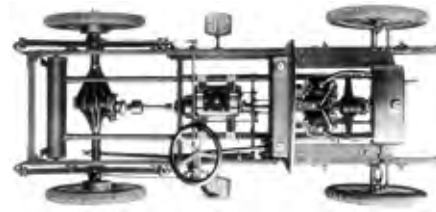


Václav Vondřích v cieľ francúzskych pretekov o Medzinárodný pohár, Dourdan, 1905. Jeho dvojvalec mal objem 693 cm³. V cieľi bol 9 minút pred druhým a 30 minút pred tretím jazdcom.

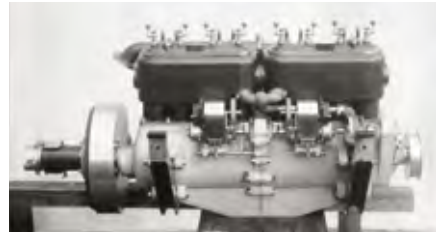
mali spoločné prevodovky, nápravy, riadenie aj ďalšie časti. Bolo to však málo platné, čo sa týka predajov. Dvojliter aj trojliter neprišli vo vhodnej chvíli, o slovo sa hlásila kríza. Situácia sa zmenila, keď sa po rokoch pôsobenia v USA vrátil Ing. Josef Zubatý. Doma sa objavil v marci 1932. Riaditeľ Hrdlička ho angažoval a poveril prípravou ľudového automobilu. Aby projekt utajil, a snáď aj zabránil vplyvu Škodovky, zriadil Zubatému kanceláriu v pražskej Avii, ktorá patrila Škode. Zubatý sa poponáhlal: „Už skôr popisovaná malá Škodovka 1000 ccm, nazvaná podľa svojho konštruktéra „Zubatinka“, sa pripravuje na výrobu a v roku 1933 príde na trh,“ napísala Motor Revue v č. 10 zo dňa 18. septembra 1932. Bol to typ ŠKODA 420 STANDARD na prvý pohľad nijako nevybočujúci z vtedajšej produkcie. Kúžlo štvorvalca s výkonom 20 k sa ukrýva-



Radový štvorvalec s objemom 5 672 cm³ a výkonom 100 k s ventilovým rozvodom OHC pre závodný špeciál FCR. Dôvodom nevidaného zdvíhu boli vtedajšie medzinárodné predpisy pre jednotlivé kategórie, jeden z nich obmedzoval vrtanie na ø 85 mm.



Prvý automobilový motor pre Voiturette A, ktorý bol predstavený na sklonku roku 1905. Vidlicový, kvapalinou chladený dvojvalec s objemom 1 005 cm³ a výkonom 7 k.



Prvý európsky radový osemvalec vznikol v Mladej Boleslavi v roku 1907. Typ FF s objemom 4 877 cm³ a výkonom 45 k tvoria dva štvorvalce na spoločnom kľukovom hriadeľi.

## Prvý osobný automobil vyrobila mladoboleslavská automobilka v roku 1905. Dnes ich má na konte viac ako 22 miliónov.

lo pod karosériou vďaka modernému podvozku, ktorý tvoril centrálny rám, vpredu rozvidlený na uloženie motora. Vďaka tomu bola hmotnosť vozidla 750 kg, o štvrt tony (!) menej ako prakticky zhodný predchádzajúci typ ŠKODA 422. Kultiváciou štyristo dvadsiatky sa zrodil slávny typ ŠKODA POPULAR. Prešiel mnohými vývojovými stupňami, ktoré sa odohrávali hlavne

pod kapotou. Typ 418 – POPULAR (1934) bol spodový štvorvalec 0,9 l, zatiaľ čo POPULAR 1100 OHV (1938) bol vrchový štvorvalec 1,1 l. Zmeny sa netýkali len ventilového rozvodu, vrtania a zdvíhu, ale aj konštrukcie motora. Bol to zásah do čierneho. Modely POPULAR vyniesli automobilku na vrchol výrobných štatistík domácich značiek a ďalej sa im len vzdalovala.







DO NOVÝCH ČIAS

Ako vieme, druhá polovica 40. rokov mala v Československu dramatický priebeh. Veľké spory sa odvíjali okolo budúceho výrobného programu našich automobiliek. K slovu sa hlásila automobilka Jawa so svojim počas vojny tajne pripravovaným typom Minor, Aero podobne ponúkalo typy Pony a Rekord, Tatra verila svojmu typu T 57. Že na ministerstvách a nových generálnych riaditeľstvách rozhodli v prospech Škodovky, bola do veľkej miery zásluha modelu POPULAR, z ktorého teraz ostalo len číselné označenie ŠKODA 1101.

Na sklonku 50. rokov bolo kľúčové vládne rozhodnutie pripraviť zásadne nový ľudový automobil a zvýšiť výrobu osobných vozidiel z desiatok na stovky denne. Súčasne s vývojom sa začala budovať nová automobilka. Na jar 1964 bola úloha splnená. Československo malo model ŠKODA 1000 MB, vtedy špičkovú výrobnú technológiu a v litrovej triede skvelé vozidlo so samostatnou karosériou a podareným štvorvalcom vzadu.



V Česane postavili v roku 1958 štyri motory ŠKODA 1100 OHC s výkonom 92 k pre dva spidery a dve kupé.

Z ČESANY DO ČESANY

Textilné továrne v údolí Jizery pribúdali smerom k Mladej Boleslavi. Tú pod mestom kúpil v roku 1854 Franz Hiller. Ďalší majiteľ, Ignác Klinger, ju rozšíril na práčovňu česanej priadze – česanu. Na začiatku 20. storočia tam pracovalo 1 500 robotníkov a fungovala aj krátko po druhej svetovej vojne, kedy prevádzku vzápätí zastavili. Až v polovici roku 1951 vypratali starú technológiu a 4. apríla v tom istom roku továreň prevzala automobilka. Zriadila v nej odlúčený medzisklad klampiarskej a rámovej dielne. Snáď už v roku 1953 tu bola prvá kancelária vývoja. Až v roku 1963 prišlo rozhodnutie dostávať tu v troch etapách do roku 1968 vývojové oddelenie. Poznámkou „objekt Česana leží v asanačnom pásme mesta a je určený na dožitie“ nesvedčila o tom, že by vývoju prisudzovali veľký význam. Investičný zámer mieni, život mení. Česana stúpila na cene pri vývoji modelu ŠKODA FAVORIT a zásadne sa zmenila po vstupe Volkswagenu do automobilky v roku 1991. V areáli pôvodnej Česany vzniklo nové centrum, ktoré vzápätí prestalo stačiť. Budovy vývoja



Od roku 2012 bolo vyrobených vyše 2,5 milióna motorov radu EA 211.

TECHNICKÝ VÝVOJ ŠKODA AUTO

rástli na druhom brehu Jizery. Najprv Technologické centrum v decembri 2008, Motorové centrum s plochou takmer 18 000 m², kde zahájili prevádzku v novembri 2013, najnovšie Emisné centrum otvorené v roku 2017.

Ale to sme predbehli. Po vstupe VW do automobilky ŠKODA sa Česana stala symbolom budúcnosti firmy s jej vlastným vývojom vrátane motorov.

MEDZNÍK

Na konci 80. rokov už boli osobné automobily s motorom vzadu passé. Najlepšie to samozrejme vedeli v automobilke. Ale v období budovania socializmu nemohli o zmene rozhodovať. Čakať museli na príkaz zhora. Prišiel v hodine dvanástej, v decembri 1982. Znel takto: Vyvinúť a zaviesť do výroby automobil s moderným konceptom s motorom vpred a pohonom predných kolies. Čo sa týka motora, kto by odolal pustiť sa do úplne nového agregátu? Ing. Petr Hrdlička, CSc., zodpovedný za vývoj nového typu, odolal. Musel. Poznajúc rozpočty, technológiu a reálne možnosti výroby, zvolil jedinú možnú reálnu cestu. Súčasný motor sa bude krok po kroku kultivovať tak, aby splnil aktuálne predpisy. Tak sa v roku 1987 staronový štvorvalec objavil pod kapotou hatchbacku ŠKODA FAVORIT. Bolo to správne rozhodnutie? Odpoveďou bude samotné konštatovanie, že posledný motor tohto typu sa montoval v roku 2003 do modelu ŠKODA FABIA.

EA 211

ŠKODA FAVORIT bol natoľko vydarený typ, že prilákal koncern Volkswagen do Mladej Boleslavi. Vo veľkej miere sa o to zaslúžil motor. Pod krídlami VW sa Česana zapojila do vývoja nových koncernových motorov, ktoré vznikali vo Wolfsburgu. Podiel škodoväckých technikov sa zvyšoval, ako sa postupne osvedčovali. Ich najlepšou sériovou vizitkou sú trojvalcové a štvorvalcové motory EA 211, ktoré sa dostali do série v decembri 2012. Do mája 2019 sa ich vyrobilo 2,5 milióna, a to nielen v Mladej Boleslavi (2 400 jednotiek denne), ale aj v Brazílii, Rusku a na troch miestach v Číne.

Na začiatku je drobný motocyklový jednovalec s výrobným číslom 16 z roku 1899. Je dôkazom, že v Mladej Boleslavi začali vyrábať motorové vozidlá na konci 19. storočia a bez prerušenia sa vyrábajú dodnes. Na svete nie je mnoho automobiliek, ktoré sa môžu pochváliť podobne dlhou tradíciou. ■

EKOLÓGIA



EFEKTÍVNEJŠIE  
PREVÁDZKY  
AJ RECYKLÁCIA

ŠKODA AUTO napreduje v oblasti znižovania dosahu výroby vozidiel na životné prostredie vďaka inováciám a novým technológiám. V Mladej Boleslavi sa otvorila nová lakovňa, ktorá ušetrí vďaka unikátnej technológii sušenia 20 % energie. Moderný lak znižuje ekologickú záťaž počas nástreku a presnejšie lakovanie znižuje množstvo rozpúšťadiel aj odpadu, čím sa viac ako o tretinu znížia emisie organických látok. Významná pozornosť sa venuje tomu, ako končia vozidlá a ich súčiastky po tom, čo doslúžia svojim majiteľom. Práve vtedy je potrebné zabezpečiť, aby staré vozidlo či jeho súčiastky boli spracované tak, aby neohrozovali životné prostredie. Vďaka používaným materiálom dokáže ŠKODA AUTO recyklovať 85 % z hmotnosti vozidla. Staré pneumatiky napríklad nachádzajú svoje miesto ako gumové dlaždice na detských ihriskách.

ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

# NA BUDÚCNOSTI NÁM ZÁLEŽÍ

ŠKODA AUTO je spoločnosť, ktorej záleží na životnom prostredí. O ekológii nielen hovorí, ale aktívne pracuje na tom, aby aj ďalšie generácie mohli žiť v trvalo udržateľnom prostredí. V rámci programu GreenFactory si dala za cieľ znížiť vplyv výroby automobilov do roku 2025 na polovicu v porovnaní s rokom 2010. Popri zefektívňovaní prevádzok či zvyšovaní recyklácie materiálov si na Slovensku našli svoje miesto aj zelené cyklopreteky a vysádzanie stromovej aleje v Petržalke.

Nová stromová alej v bratislavskej Petržalke je výsledkom spolupráce ŠKODA AUTO Slovensko a oddelenia životného prostredia hlavného mesta. Na Starohájskej ulici v Petržalke sa zrealizovala výsadba 20 veľkých dlhovekých stromov – platana javorolistého a 39 menších drevín, ako sú nádherne kvitnúci judášovec strukový, čremcha obyčajná či muchovník lamarckov s jedlými plodmi. Počas vegetačných dní pribudnú k rastlinám zavlažovacie vaky, vďaka čomu budú vedieť bezpečne prekonať prvé roky rastu. Starostlivosť o alej bude v réžii Magistrátu hlavného mesta SR Bratislava.

ŠKODA AUTO Slovensko však neprispela na projekt len finančne. V Petržalke priložili ruku k dielu aj jej zamestnanci. Spoločne s pracovníkmi magistrátu alej vysadili. Popri sadení stromov zároveň vyčistili okolie a priľahlý lesík, aby tak ľuďom spríjemnili cestu vo frekventovanej časti sídliska.

ŠKODA AUTO Slovensko sa rozhodla podporiť výsadbu stromov v meste, pretože v lete dokážu znížiť teplotu o viac ako päť stupňov Celzia. Tento efekt sa prejavuje nielen na úrovni mesta alebo štvrte, ale dokonca aj na jednotlivých sídliskách – tie so stromami sú výrazne chladnejšie ako sídliská bez nich. Stromy tienia chodníky, cesty a budovy, čím zabraňujú akumulácii tepla a okrem toho uvoľňujú z listov osviežujúcu vlhkosť. Výsadba stromov v meste preto prináša priamy efekt a úľavu počas horúcich letných dní aj nocí.

Výsádzanie aleje v Petržalke však nie je jednorazovou aktivitou. ŠKODA AUTO Slovensko plánuje v podobných aktivitách pokračovať aj v roku 2020. Pretože na budúcnosti záleží. ■





# KEĎ CYKLISTIKA SPÁJA

Seriál ŠKODA BIKE OPEN TOUR sa počas svojej existencie vypracoval na prestížne a najvýznamnejšie preteky pre MTB bajkerov z radov profesionálov, amatérov i hobby cyklistov na Slovensku. Za sebou má už šesť úspešných ročníkov a značka ŠKODA sa snaží zakaždým posunúť latku ešte o čosi vyššie. Nebolo tomu inak ani počas posledného ročníka. Do pretekov priniesla nielen nové trate či kategórie, ale aj zelenší prístup.

Aj šiesty ročník bol v prvom rade o ľuďoch. Skalní pretekári, ale aj úplní nováčikovia mali možnosť postaviť sa na štart až päťkrát. Neodradil ich dážď, blato, dokonca ani sneh. Profesionálni aj hobby cyklisti si počas 5 mesiacov zmerali sily a užili si nielen krásnu prírodu a jedinečné výhľady, ale aj profesionálne zázemie a množstvo sprievodného programu.

Na svoje si počas šiestej sezóny prišli aj rodiny s deťmi, pre ktoré bola pripravená špeciálna trasa FAMILY. Na štart sa tak mohli postaviť aj rodinné tandemy a chuť profesionálnych pretekov si rodičia s deťmi užívali spoločne. Viac ako 3 800 pretekárov všetkých vekových skupín si mali možnosť zmerať sily v rôznych kategóriách a na rozmanitých tra-

sách vo Svätom Jure, Hronseku, v Levočských vrchoch, Rajeckých Tepliciach a nakoniec v Nízkych Tatrách. Na pretekoch nechýbali profesionáli, hobby cyklisti, rodiny s deťmi ani skvelí fanúšikovia, ktorí vytvárali úžasnú atmosféru. Po troch upršaných a náročných pretekoch v blate aj dažďa vykuklo konečne slniečko. V Rajeckých Tepliciach napríklad čakali fanúšikovia svojich favoritov priamo v bazéne.

## PRETEKY PRE VEĽKÝCH AJ MALÝCH

Podujatia boli otvorené pre všetkých fanúšikov horskej cyklistiky. Prihlásiť sa mohli nielen profesionálni cyklisti a amatéri, ale aj hobby bajkeri. K dispozícii boli rôzne vekové aj výkonnostné kategórie.



Najmladší účastník tohtoročnej série pretekov mal pritom iba 8 rokov, najstarší 68 rokov, čo dokazuje, že tieto preteky sú naozaj pre všetkých náruživých bajkerov. Rodiny s deťmi si mohli užiť novú trať ŠKODA FAMILY, čo využilo spolu takmer 400 cyklistov. Mladí pretekári tak zažili atmosféru skutočných profesionálnych pretekov na vlastnej koži. Okrem slovenských cyklistov nechýbali ani naši najbližší susedia z Česka, Poľska, Rakúska, Ukrajiny či Maďarska. V Nízkych Tatrách si prišli zmerať sily aj hostia z Holandska či Estónska.

## ZELENE PRETEKY

Tento rok však nešlo iba o športové výkony, organizátori stavili na ekologický prístup počas všetkých pretekov. Plastový jednorazový riad nahradili jeho kompostovateľné či porcelánové verzie, igelitky uvoľnili miesto plátenným vekom, letáky boli vytlačené na recyklovanom papieri a pribudli nádoby na separovaný odpad. Potešili aj náučné hry pre deti aj dospelých. Úžasne z tohto pohľadu dopadli tretie preteky v Levoči, ktoré vďaka snahe organizátorov a spolupráci návštevníkov skončili iba s 5-litrovým vrecúškom neseparovateľného odpadu! ŠKODA BIKE OPEN TOUR tak ukázala nielen nový trend na takýchto podujatiach, ale aj to, že ľudia naozaj oceňujú zelenší prístup a ochotne spolupracujú. ■

## ŠKODA BIKE OPEN TOUR 2020

V roku 2020 prebehne siedmy ročník série, ktorá začne už v apríli. Rovnako ako tento rok bude v popredí ekologický prístup a rodinná atmosféra. Opäť nebude chýbať profesionálny servis pre bajkerov počas celých pretekov a pre návštevníkov sprievodné podujatia, občerstvenie a súťaže. Pokiaľ radi bicyklujete a zároveň si chcete užiť skvelý čas s rodinou, neváhajte. Viac informácií o 7. ročníku ŠKODA BIKE OPEN TOUR sa už čoskoro dozvieme na stránkach [www.sbot.sk](http://www.sbot.sk).







# WE ARE THE CHAMPIONS

ŠKODA Slovakia Motorsport obhájila titul majstra Slovenska v rely.





Hovori sa, že je ťažšie prvenstvo obhájiť, ako ho získať. O tom vie svoje aj posádka ŠKODA Slovakia Motorsport – Martin Koči a Radovan Mozner ml. Na majstrovstvách Slovenska v rely 2019 až do posledných pretekov súťažné posádky držali fanúšikov v napätí, kto sa stane víťazom. Boj o prvé miesto zvädzali predovšetkým slovenský tím ŠKODA Slovakia Motorsport s Martinom Kočim a Radovanom Moznerom na závodnej Fabii R5 a poľský tím súťažiaci rovnako na Fabii R5 s Grzegorzom Grzybom

a Jakubom Wróbelom. Napínavý duel sa niesol naprieč celou súťažou, no víťazom sa po úspešnom zakončení dvoj etapového 45. ročníka Rallye Košice napokon stal zaslúžene tím ŠKODA Slovakia Motorsport. Martin Koči obhájil titul majstra Slovenska v rely už po druhý raz a spolu s tímom ŠKODA Slovakia Motorsport tak opäť potvrdili svoju dominanciu na slovenských tratiach. Za ostatných desať rokov sa totiž až šesťkrát víťazom šampionátu stala posádka sedľajúca špeciál ŠKODA Fabia S2000 alebo R5.



**7 PRETEKOV**  
Kalendár slovenského rely šampionátu tvorilo 7 pretekov, pričom organizátori vytvorili skvelý mix atraktívnych a pre fanúšikov dobre známych rely lokácií, do ktorých zaradili aj dve české – Agrotec Petronas Rallye Hustopeče a Valašskú rallye. Už uplynulý ročník majstrovstiev Slovenska v rely obohatilo aj Rallye Veľký Krtíš, ktoré sa do kalendára vrátilo takmer po tridsiatich rokoch. Mladí jazdci si tak vyskúšali historickú trať, ktorú doposiaľ nemali možnosť v rámci šampionátu odjazdiť.

### SLOVENSKO-POĽSKÝ SÚBOJ

Počas celej sezóny si víťazstvá a cenné body striedavo pripisovali predovšetkým dve posádky – Grzyb s Wróbelom na Fabii R5 a Koči s Moznerom takisto na Fabii R5. Ak cesta k majstrovským oslavám bola počas roka trnistá, tak o záverečnej súťaži to platí dvojnásobne. Súboj posádok odštartoval na Valašskej Rallye ValMez v marci a pokračoval víťazstvom Kočiho a slovenskej posádky ŠKODA Slovakia Motorsport na Rallye Tatry. Koči a Mozner tu obhájili minuloročné prvenstvo a spod Tatier si odniesli maximálny bodový zisk do domáceho šampionátu. Slovenskému tímu však šťastie neprialo na nadchádzajúcich pretekoch v českých Hustopečiach, kde sa absolútnym víťazom stal Poliak Grzegorz Grzyb. Víťazné ťaženie poľskej dvojice Grzyb – Wróbel pokračovalo aj v Prešove, kde domáci Koči s Moznerom obsadili druhé miesto s chýbajúcimi 6,6 sekundami na absolútne prvenstvo. Slováci tu za Poliakmi zaostávali o dvadsať bodov.

Po krátkej prestávke koncom augusta nasledovala DeutschMann Rallye Trebišov, kde dvojicu Koči – Mozner delilo od víťazstva opäť iba 1,5 sekundy. Posádka tímu ŠKODA Slovakia Motorsport tu vyhrala päť zo sied-

mich rýchlostných skúšok, no ani to nestačilo na to, aby stáli na stupni víťazov. Košickej dvojici víťazstvo ukradli neočakávané problémy s pneumatikami. Martin s Radovanom sa však nevzdali a na septembrové preteky vo Veľkom Krtíši sa dôkladne pripravili, vďaka čomu aj obsadili cennú prvú priečku. Posádka tímu ŠKODA Slovakia Motorsport tu zaznamenala 7 najrýchlejších časov na ôsmich odjazdených rýchlostných skúškach a získala tak cenné body do finále šampionátu.

Práve až finále v podobe 45. ročníka Rallye Košice rozhodlo o víťazovi šampionátu, ktorým sa stala posádka Koči – Mozner ml. tímu ŠKODA Slovakia Motorsport. Tá ešte pred samotnými pretekmi štartovala z celkového druhého miesta so stratou 20 bodov na poľský tím.

### TESNÝ SÚBOJ NA ZÁVER

O všetkom rozhodlo finále v Košiciach. Divácky atraktívne preteky prilákali množstvo fanúšikov, ktorí si prišli na svoje. Nechýbala dramatická zápletká v podobe defektov a do poslednej chvíle nebolo jasné, kto získa vytúžený majstrovský titul. Keď si k tomu prirátame teplé počasie, víkend v metropole východu hádam ani nemohol

byť krajší. Napínavý víkend vyvrcholil pre posádku tímu ŠKODA Slovakia Motorsport v priebehu druhého dňa pretekov. Koči s Moznerom ovládli nielen druhú etapu, ale triumfovali aj v absolútnom poradí 45. Rallye Košice, do ktorého sa započítaval súčet časov z oboch dní. Martin s Radom vyhrali deväť z jedenástich rýchlostných skúšok košickej rely, čo im prinieslo dostatok cenných bodov.

V cieľi už zaslúžene oslavovali šampanským oba tábory. Martin Koči s Radom Moznerom ml. i Poliáci Grzegorz Grzyb a Jakub Wróbel po celý rok predvádzali maximálne nasadenie a súboje na európskej úrovni. ŠKODA Slovakia Motorsport po oslavách nezháľala, práve naopak. Tím sa chystá na náročnú prípravu na nadchádzajúce majstrovstvá, ktoré odštartujú už na jar 2020. Ambície sú viac než jasné. Vydať zo seba maximum a zabojovať o titul majstra Európy. Celý tím ŠKODA Slovakia Motorsport má všetky predpoklady na to, aby sa z úspechu tešil opäť. Viac informácií nájdete na <http://skodaslovakiamotorsport.sk/>. Zároveň si môžete vychutnať motoršport zblízka aj vďaka IG: #m\_koci. ■



# 7 KROKOV, AKO SI KÚPIŤ RALLYE AUTO

Kúpa auta je vždy zážitok plný vzrušenia a emócií. A čo potom, keď ide o závodný špeciál za milióny! Neobyčajnou kúpou vás prevedie Toni Gardemeister, bývalý jazdec ŠKODA Motorsport a majiteľ súkromného pretekárskeho tímu TGS, ktorý prevzal vôbec prvé vozidlo ŠKODA FABIA R5 evo pre zákaznícky tím.

Aké to je, prevziať si kľúčik od vozidla ŠKODA FABIA R5 evo, ktorých jazdí po celom svete len niekoľko desiatok? Tak predovšetkým, k rallye špeciálu žiaden kľúčik nie je. Zvyčajne ho netreba zamykať a štartovanie prebieha inak ako pri bežnom aute – najprv sa zapnú páčky napájania a zapalovanie a potom sa stlačí štartovacie tlačidlo, pričom sa ešte čaká na správny tlak oleja v motore. Zato ale dostanete zrýchlenie z ríše superšportov na akomkoľvek povrchu, takmer nezničiteľné auto a zákaznícku starostlivosť,

akú by vám mohli závidieť aj klienti najluxusnejších značiek. Odlišností je ale omnoho viac. Z predchádzajúcej verzie vozidla FABIA R5 sa za štyri roky predalo necelých 280 kusov. Vo svete motoršportu je to úctyhodné číslo a ŠKODA FABIA R5 sa vo svojej triede stala bestsellerom. Prevzatie takéhoto auta je pre každého človeka výnimočným okamihom. Okrem toho je veľa vecí úplne inak, ako pri aute pre „bežných smrteľníkov“. Celý proces nákupu sa dá rozdeliť do nasledujúcich siedmich etáp. ■

## Krok 1: Testovacia jazda

Pre veľkú časť vodičov je testovacia jazda najdôležitejším kritériom pri rozhodovaní o kúpe vozidla. Rallye auto sa však bežne vyskúšať nedá – rozhoduje jeho povest a výkony na súťažiach. Výnimkou bolo predstavenie vozidla FABIA R5 evo vybraným zákazníkom, ktorí sa s ním mohli zoznámiť priamo na pretekárskom okruhu. „Jazdite, prosím, opatrne“ pri tejto príležitosti rozhodne nepočuli a vozidlo si mohli vyskúšať naozaj naplno, s plynom až na podlahe alebo pri jazde v šmyku. Aj títo zákazníci si však vozidlo najprv objednali, až potom vyskúšali.



## TONI GARDEMEISTER



Finský pretekár jazdil na majstrovstvách sveta za značku ŠKODA v rokoch 2002 až 2004. Podľa svojich slov dodnes spomína predovšetkým na vozidlo OCTAVIA WRC, s ktorým dosiahol množstvo dobrých umiestnení. „To auto mám naozaj rád, aj keď nebolo najrýchlejšie. Bolo spoľahlivé a hlavne sa mi dobre šoférovalo. Správalo sa možno trochu lenivo, ale mne to vyhovovalo a rozumeli sme si. Na rýchlych rallye bola OCTAVIA WRC skutočne výborná. Obzvlášť spomínam na švédsku rallye v roku 2003. Nakoniec sme do cieľa dorazili ôsmi, ale bojovali sme s Carlosom Sainzom, Colinom McRaeom a podobnými jazdcami, niektorých sme aj porazili a nestratili sme na nich veľa času. Dodnes sa mi OCTAVIA WRC s asfaltovým nastavením veľmi páči,“ hovorí Gardemeister. Po poslednej plnohodnotnej pretekárskej sezóne vo WRC v roku 2008 hľadal cestu, ako by mohol ďalej pretekať, a podarilo sa mu zohnať veľkého sponzora. Ďalšiu sezónu jazdil v seriáli IRC a následne začal premýšľať, či by nemohol svoje skúsenosti využiť aj obchodne. Okolo svojho vozidla FABIA S2000 postupne vybudoval tím TGS Worldwide, ktorý začal rýchlo rásť. V roku 2015 už jeho služby využívali Teemu Suninen, Kalle Rovanperä a mnoho ďalších jazdcov. Sám Gardemeister vlastní tri rallye vozidlá a o niekoľko ďalších sa stará. „Keď som vyberal prvé auto pre svoj tím, ŠKODA FABIA S2000 vtedy bola najrýchlejšia a veľmi spoľahlivá. A spoľahlivosť je pre súkromný tím ešte dôležitejšia ako rýchlosť,“ dodáva. V poslednej dobe sa tím Toniho Gardemeistera opiera o vozidlá ŠKODA FABIA R5 a po novom aj o vylepšenú verziu FABIA R5 evo.



## Krok 2: Objednávka

ŠKODA FABIA R5 sa predáva na jedinom mieste na svete. V sídle ŠKODA Motorsport v Mladej Boleslavi, necelú hodinu jazdy od českej metropoly Praha. V ponuke je jedna jediná verzia, a to v asfaltovej a šotolinovej špecifikácii. Nákupná cena sa vyrovná 20 bežným automobily ŠKODA FABIA. Aj napriek tomu je do konca roka bežnejšie vypredaná! Platí sa výhradne vopred, s ponukou „výhodného operatívneho lízingu“ určite nepočítajte.



## Krok 5: Odovzdanie

Až teraz je vozidlo pripravené pre šťastného majiteľa. Býva pravidlom, že spolu s ním je pripravená aj veľká zásielka náhradných dielov. ŠKODA FABIA R5 je síce preslávená svojou spoľahlivosťou a odolnosťou, ale pri rallye automobile sa nárazníky alebo poloski považujú za spotrebný materiál.



## Krok 3: Výroba

Každé auto sa skladá ručne v nových priestoroch ŠKODA Motorsport a jeho dokončenie trvá niekoľko týždňov. Základom je upravená karoséria bežného vozidla ŠKODA FABIA, ktorá je výrazne vystužená a doplnená o špičkové závodné komponenty od výrobcov z celého sveta. Napríklad motory si však ŠKODA AUTO vyrába sama a každú jednotku dôkladne testuje na motorovej brzde, či spĺňa prísne výkonnostné kritériá. Farba vozidla sa odvíja od požiadaviek zákazníkov, väčšina z nich si však vyberie bielu, ktorá je najlepším podkladom na polep.



## Krok 6: Nastavenie

Špecifickým pre súťažné špeciály je odlišné nastavenie pre každú rallye, predovšetkým podvozka. Technici ŠKODA Motorsport všetkým majiteľom poskytujú odporúčania na nastavenie v rôznych podmienkach a v prípade záujmu sú pripravení poradiť aj priamo na rallye. Nakoniec si ale svoje auto musí každý jazdec vyskúšať a „doladiť“ podľa vlastných preferencií. „Sadnúť a jazdiť“ v tomto prípade k víťazstvu nestačí.



## Krok 4: Zátazová skúška

Každý majiteľ nového auta vie, že prvých 1 000 až 1 500 kilometrov by nemal vytáčať motor na viac ako 60 %. V prípade pretekárskeho vozidla by to však znamenalo niekoľko prehratých pretekov. Ešte pred odovzdaním automobilu novému majiteľovi sa tak FABIA R5 evo dôkladne testuje vo vysokej záťaži na uzatvorenom polygónu automobilky ŠKODA. Skúša sa plná akcelerácia na jednotlivých rýchlostných stupňoch až do obmedzovača alebo prudkého brzdenia.



## Krok 7: Prvé preteky

Nové rodinné auto je rodinný poklad, ale FABIA R5 evo existuje preto, aby jazdila na hrane technických aj fyzikálnych možností. Až po prvom rozbitom nárazníku a zničenej súprave pneumatík je naozaj zabehnutá. Preto ale dostáva lepšiu starostlivosť ako väčšina garážových „lešteniek“. Po každých pretekoch je dokonale vyčistená a upravená do pôvodného stavu.





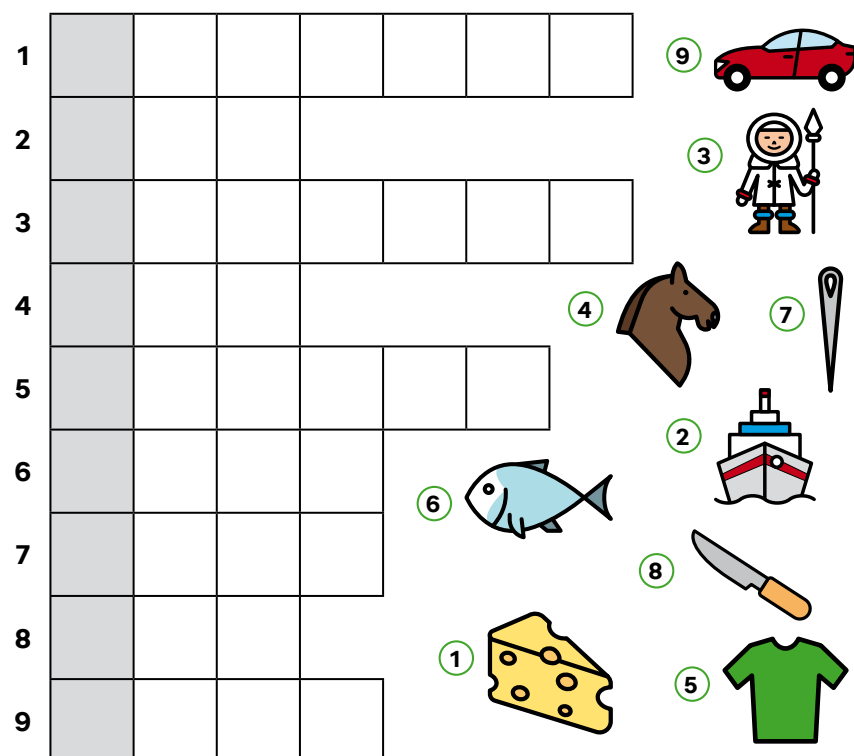
# Deti, podte sa hrať!

Odpovedz na otázky, rozlúšti tajomstvo ukryté v tajničke a môžeš vyhrať super hračky značky ŠKODA. Okrem toho sa dozvieš veľa zaujímavostí o elektrických autách budúcnosti.

## 1. VYPLŇ TAJNIČKU

Čo poháňa auto ŠKODA VISION iV?

Vyplň tajničku a odpoveď nájdeš v prvom stĺpci.



## Pošli a vyhraj!

Vyriešil si túto otázku? Na troch šťastlivcov, ktorí správne odpovedia na súťažnú otázku, čakajú pekné darčeky od ŠKODA AUTO Slovensko. Pošli vystrihnutý ústrižok s označenou správnou odpoveďou a svojím menom do 28. 2. 2020 na adresu ŠKODA AUTO Slovensko, s.r.o., Sabinovská 6, 821 02 Bratislava. Obálku označ textom ŠKODA Magazin.

Meno .....

Adresa .....

Mesto ..... PSČ .....

Tel. číslo ..... Podpis .....

Vaše osobné údaje budú spracúvané v súlade s platnou legislatívou Slovenskej republiky. Viac informácií nájdete na [www.skoda-auto.sk/ostatne/sutaze-hlasovania](http://www.skoda-auto.sk/ostatne/sutaze-hlasovania).

### Zoznam malých výhercov z minulého čísla magazínu:

Teo K., Golianovo ■ Matias V., Žilina ■ Zuzana B., Poltár

## 2. POZNÁŠ ODPOVEĎ?

Kde sa v aute skladuje elektrina?

- ☐ v nádrži  
☐ v kolesách  
☐ v batérii

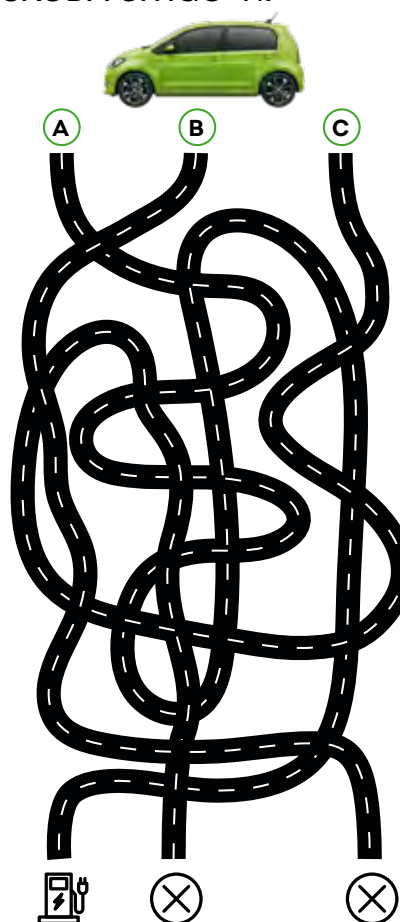
## 3. POZNÁŠ ODPOVEĎ?

Ako sa nazýva prvý elektromobil značky ŠKODA?

- ☐ SUPERB  
☐ CITIGO<sup>e</sup> iV  
☐ FABIA

## 4. LABYRINT

Nájd cestu k nabíjačke na náš prvý elektromobil ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV.



★★★★★

**Paradis** Beachcomber  
Golf Resort & Spa  
Maurícius

Výnimočný, luxusný rezort na jedinečnom mieste ostrova Maurícius, na poloostrove Le Morne. Získa si Vás svojou eleganciou a živou atmosférou. Perfektné miesto pre rodinnú dovolenku, ako aj oddych pre páry. Osviežte sa v úžasnej modrej lagúne, vydajte sa na romantickú prechádzku po dlhej piesočnatej pláži, alebo si zahrajte golf na osemnásť jamkovom ihrisku. Čakajú Vás taktiež nezabudnuteľné gurmánske zážitky v 8 špičkových reštauráciách.



**DELUXEA**  
★★★★★  
CESTOVNÁ KANCELÁRIA  
od roku 1995

- Zaisťujeme luxusnú dovolenku
- V hoteloch sme bývali
- Dáme Vám osobné rady
- Zájazdy pripravujeme na mieru

**-15%**

Zľava 15% pri objednaní minimálne 35 dní pred zahájením pobytu

**Naše špecialistky na Maurícius.**  
Precestovali sme svet. Poradíme Vám.  
V hoteloch sme bývali.



**Marica Verešová**  
+421 948 040 574



**Eva Mitošinková**  
+421 948 797 694



**Katarina Hutníková**  
+421 948 759 074

[www.DELUXEA.sk](http://www.DELUXEA.sk)

Bratislava Miletičova 5 – Praha Na Příkopě 392/9 – Brno Vídeňská 546/55 – **Večerný a víkendový online servis**



# ODHAĽUJEME ŽIAR **iV**Ú BUDÚCNOŠŤ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



## ELEKTRO = ŠKODA **iV**

Elektromobilita je najhorúcejšou témou dneška a značka ŠKODA má v tomto smere veľkú víziu. V roku 2025 bude každé štvrté vozidlo ŠKODA plug-in hybrid alebo plne elektrické, no už dnes si môžete objednať prvé dva elektrické modely – plug-in hybrid **ŠKODA SUPERB iV** a plne elektrickú **ŠKODA CITIGO<sup>e</sup> iV**.

**ŠKODA**  
**iV**

**ŽiVOT S NOVOU ENERGIOU**

[skoda-auto.sk](http://skoda-auto.sk)