

SKODA

1 2025

Magazín

Pro zákazníky a příznivce značky Škoda



6

**Škoda Elroq:
Nový přírůstek
do rodiny**

22

**Testujeme:
Škoda Kodiaq
a Octavia RS**

36

**130 let značky
Škoda**

Nabitá zážitky



Ilustrativní fotografie

* Vzorový příklad úvěru na vůz Škoda Enyaq Coupe 60 Selection 150kW v ceně 1 075 000 Kč, při financování se Škoda Financial Services v ceně 1 075 000 Kč, splátka předem 430 000 Kč (40 %), výše úvěru 645 000 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 738 400 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 806 704 Kč, RPSN vč. pojištění 7762 %, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 430 000 Kč, měsíční splátka úvěru 6 425 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 7 900 Kč, úroková sazba p. a. 4,30 %. Součástí finanční služby je pojištění od Allianz pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahrnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusu za bezesroční průběh dosavadního pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 15 000 Kč). Další parametry jsou: výše klienta max. 46 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb. občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností SkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

****Platí při financování Chytře se Škoda Financial Services**

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Enyaq Coupé: 14,7–16,3 kWh/100 km, 0–0 g/km

 /skodacz

 /skodacr

 /skodacr

 /skodacz



Jiří Maláček,
vedoucí Škoda Auto pro český trh

Škoda Elroq – nový přírůstek do rodiny i modelové řady

Každý má na nové auto jiné požadavky. Někdo hledá stroj, se kterým bude projíždět zatačky na hranici možností a užívat si burácení motoru, jiný zase spolehlivého parťáka pro každý den. Ideálně takového, který neprobudí dítě v autosedačce, když konečně usne. Přesně v takové situaci se ocitli také Iva s Petrem.



Johan Mádr: Víc než na rychlost sázím na pohodlí

Populárního moderátora Snídaně s Novou a od loňského roku také ambasadora značky Škoda Johana Mádra můžete na silnici potkat za volantem modelu Kodiaq iV. Jaké jsou jeho zkušenosti s plug-in hybridním pohonem? A co považuje za největší nešvar na českých vozovkách?



S modely Škoda Kodiaq a Octavia RS přímo do centra Rallye Šumava

Vášeň k rallye se často dědí z generace na generaci, stejně jako v případě Zdeňka Nacházela a jeho syna Zdeňka juniora. Společně s nimi jsme se vydali na 59. ročník Rallye Šumava do okolí Klatov – a zároveň otestovali dvě ryzí sportovní srdcovky značky Škoda: Kodiaq RS a Octavia RS.

130 let značky Škoda – výstava Rétromobile

Vozy s okřídleným šípem ve znaku a jejich „rodové“ předchůdce vidají lidé na silnicích v Česku i po celém světě už téměř pět generací. Takové výročí si žádá velkolepou oslavu. Šestnáct významných exponátů se představilo na prestižní výstavě Rétromobile v Paříži; nyní je rozsáhlá výstava k vidění ve Škoda Muzeu v Mladé Boleslavi.



Obsah

Obsah

- 6 Škoda Elroq: nový přírůstek do rodiny i modelové řady
- 14 Aktuality ze světa Škoda Auto
- 18 Rozhovor: Johan Mádr
- 22 Testujeme: Škoda Kodiaq RS a Octavia RS
- 30 Rallye Šumava Klatovy: napětí od startu do cíle
- 32 Škoda eRally Cup
- 33 Škoda na MS v rally: Sardynie a Řecko
- 34 Škoda Superb Sportline
- 36 130 let značky Škoda
- 42 Škoda Auto a podpora vzdělávání
- 44 Barvy aut: trendy minulosti i současnosti
- 45 Hudba v autě: jak ovlivňuje styl jízdy
- 46 Rozhovor: Jiří Maláček
- 50 Hrdinové Tour de France v hlavní roli
- 54 Do pekla a zpět: Bradley Wiggins a jeho příběh
- 56 Škoda Plus: prověřené ojeté vozy z podhůří Krkonoš
- 62 Léto na cestách s chytrými doplňky
- 63 Tipy na dárky od Škodovky
- 64 Elektromobily ve firemních flotilách

Tiráž

Škoda Magazín – časopis pro zákazníky a příznivce značky Škoda

Vydání 1/2025, vychází 2× ročně.

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

Kontakt: skoda.magazin@skoda-auto.cz

Magazín v elektronické podobě a více informací získáte na www.skoda-auto.cz.

Produkce a grafické zpracování: Corporate Publishing s.r.o.,
U Golfu 565, 109 00 Praha 10, www.copu.cz

Vedení redakce: Michaela Sklenářová, Martin Frei

Redakce: Pavel Novotný, Petr Christov, Tomáš Schwarz,
Petra Škeříková

Client Service Manager: Markéta Klimentová

Foto: archiv Škoda Auto, Kateřina Habrunová a IIHF

Registrace MK ČR: E19225, ISSN: 1802-2561

© Škoda Magazín. Všechna práva vyhrazena.

Volně neprodejné.

Najdete nás také na sociálních sítích



Test

Škoda Elroq

Nový přírůstek do rodiny
i modelové řady

Foto: Kateřina Habrunová

Každý má na nové auto jiné požadavky. Někdo hledá stroj, se kterým bude projíždět zatáčky na hranici možností a užívat si burácení motoru, jiný zase spolehlivého parťáka pro každý den. Ideálně takového, který neprobudí dítě v autosedačce, když konečně usne. Přesně v takové situaci se ocitli také Iva s Petrem. Za poslední měsíce se toho v jejich životě změnilo opravdu hodně.

Škoda Elroq: Kombinovaná spotřeba: 15,2–17,3 kWh/100 km, kombinované emise CO₂: 0–0 g/km. Informace o spotřebě a emisích CO₂ zobrazené v rozsazích, závisí na zvolené výbavě vozidla.





1 Elroq je prvním autem, ve kterém se Stella svezla

Narodila se jim dcera Stella a téměř současně k nim domů přibyl i další „přírůstek“ v podobě nejnovějšího zástupce elektromobilů Škoda – modelu Elroq. Zatímco Stella našla své místo v kolébce, Elroq zaparkoval před domem na vesnici kousek za Prahou, připravený kdykoli vyrazit do města, na nákup nebo za přírodou. Bez emisí, bez hluku, bez stresu. Elektromobil zvolil mladý pár i kvůli vlastní fotovoltaike, která výrazně pomáhá ekonomice celého provozu.

Kompaktní zvenku, prostorný uvnitř

Elroq je postavený na platformě MEB, kterou sdílí s většími sourozenci z rodiny Enyaq. Rozměrově ale odpovídá zhruba modelu Karoq. Přes délku pod 4,5 metru najdete uvnitř dostatek prostoru na zadních sedadlech. Bez problémů se sem vejdou třeba i Petrovi kamarádi z fotbalu. Zadní sedadla jsou navíc vyhřívaná a díky téměř rovné střeše je tu i dost prostoru nad hlavou. Zavazadlový prostor pojme solidních 470 litrů, což bohatě stačí na kočárek, nákup i přebalovací tašku. Po sklopení sedadel se objem zvětší až na 1 580 litrů. Nezapomnělo se ani na praktické detaily v duchu Simply Clever, například

Technika

Elroq je postavený na platformě MEB stejně jako větší sourozenec Enyaq. Oproti němu má kompaktnější rozměry, přitom nabízí až překvapivý vnitřní prostor.

nabíjecí kabel lze pohodlně uložit do sítě pod krytem zavazadlového prostoru – žádné motání mezi taškami.

Chytré detaily pro každý den

O tom, že je tenhle elektromobil jako stvořený pro každodenní rodinný život, svědčí také interiér. Pod středovým tunelem najdete prostornou osvětlenou schránku, kam rychle odložíte vše od vlhčených ubrousků po krabičku s obědem do práce. Stejně tak mezi zadními sedadly najdete úložný prostor.

Kdo někdy po delším výletě s dětmi uklízel papírky od bonbonů, ten tenhle univerzální držák nápojů, který se dá využít i jako odpadkový koš, jistě ocení. Zadní strany předních sedadel ukrývají šikovní kapsy na mobil. Ty přijdou vhod třeba na dětskou hračku nebo „pohotovostní“ sušenky.

Palubní desce pak dominuje infotainment s 13" displejem, doplněný o šestici fyzických tlačítek pro snazší ovládání. Celý interiér je čalouněný příjemnými udržitelnými materiály. Jde konkrétně o Recytitan, vyrobený z recyklovaných PET lahví, a TechnoFil, který



2 První společné selfie – Elroq prostě patří do rodiny



3 Na zadních sedadlech je dostatek prostoru pro nohy i nad hlavou

Pohon a dojezd

Elroq je dostupný ve čtyřech výkonových verzích – 50, 60, 85 a RS. Základní model Elroq 50, pro který se rozhodli také Iva s Petrem, s pohonem zadních kol, v sobě ukrývá baterii o kapacitě 55 kWh a elektromotor o výkonu 125 kW. Dojezd činí až 377 km podle metodiky WLTP. Verze Elroq 60, také s pohonem zadních kol, má baterii s kapacitou 63 kWh a nabízí dojezd až 430 kilometrů.

Výkonnější modely Elroq 85 a Elroq RS dostávají největší baterii s bruto kapacitou 82 kWh, resp. 84 kWh pro verzi RS. Elroq 85 má jeden elektromotor o výkonu 210 kW, umístěný na zadní nápravě. Varianta RS, dostupná pouze ve sportovně laděné verzi, je navíc vybavena druhým elektromotorem vpředu a nabízí standardně pohon všech kol s celkovým výkonem 250 kW.



Dynamické i uklidňující barvy s nádechem nostalgie

Iva s Petrem se rozhodli pro odstín zelená Timiano, který možná trochu připomíná pistáciové vozy Fabia z přelomu milénia. Také skvěle dokresluje pohodu a pocit bezpečí, které Elroq svým majitelům spoustou detailů dodává. Na výběr je ale také třeba stříbrná Brilliant nebo šedá Steel, se kterými Elroq rozhodně neudělá ostudu ani ve firemních flotilách. Fanouškům výraznějších barev pak Elroq nabízí živou modrou Energy, tmavě červenou Velvet nebo černou Magic. Pro Elroq RS je vyhrazený divoký odstín zelená Mamba, známý i z modelu Octavia RS.

Asistenti

Také základní varianta Essence 50 nabízí moderní asistenty, jako je asistent jízdy v pruzích nebo hlídání slepých úhlů.

pochází z vyřazených rybářských sítí a starých koberců. „Mám z toho dobrý pocit, protože aspoň trochu pomáháme planetě. A materiály se navíc zdají být dobře omyvatelné,“ doplňuje Iva.

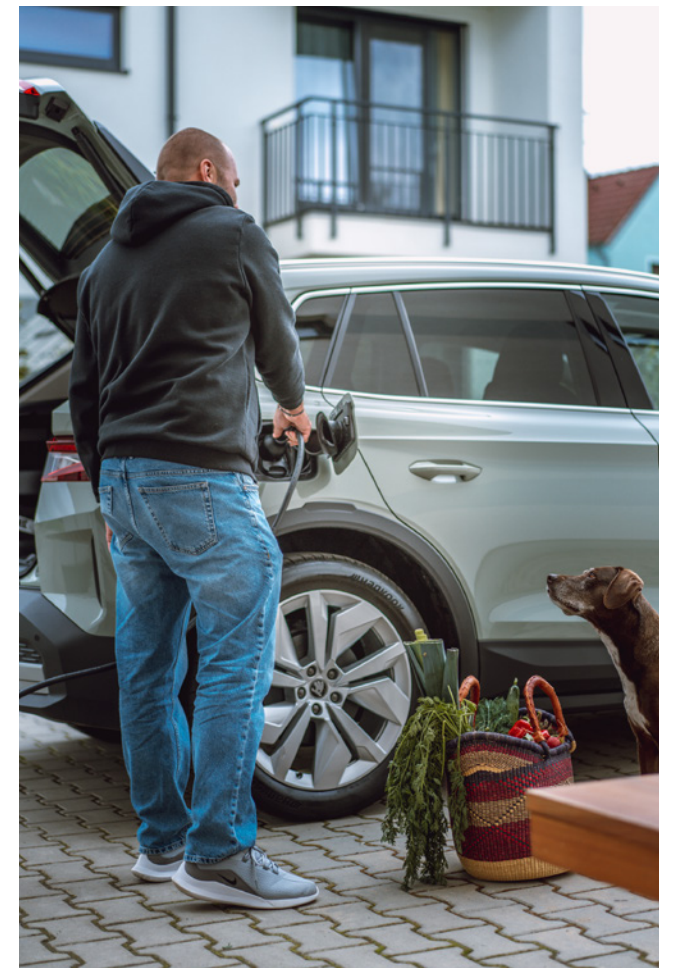
Klimatizace nabízí režimy jako „zahřát nohy“ nebo „čerstvý vzduch“, což přijde vhod hlavně ve chvílích, kdy spěcháte ze školky do práce a už zkrátka nemáte kapacitu ladit nastavení ventilace. Pro ovládání dalších funkcí si navíc v infotainmentu můžete vytvořit praktické zkratky.

Asistenti pro větší pohodu

Asi nikoho nepřekvapí, že je Elroq doslova nabitý moderní technikou, o kterou nejsou ochuzeni ani majitelé základní verze. Petr měl před Škodou Elroq možnost vyzkoušet si celou řadu aut, a jak říká, příjemně ho překvapilo, že asistenční systémy (například udržování jízdního pruhu) nejsou nastavené nijak agresivně. Do řízení prudce nezasahují, spíše nenápadně pomáhají. Největší komfort dodává modelu Elroq prediktivní tempomat právě v kombinaci s adaptivním vedením v jízdním pruhu. Díky němu lze auto na dálnici ovládat téměř jen páčkou pod volantem. Díky aplikaci MyŠkoda si můžete auto vychladit nebo předejít na správnou teplotu klidně z kuchyně ještě před odjezdem.



Domácí fotovoltaika pomáhá ekonomice provozu



Aplikace

S aplikací MyŠkoda máte přehled o nabíjení a snadno nastavíte i vnitřní teplotu.

Automatické parkování

Jednou z funkcí, které dělají z modelu Elroq ideální městský vůz, je pokročilá asistence při parkování. Díky uloženému parkovacímu manévru si vůz dokáže zapamatovat oblíbená parkovací místa například doma před domem nebo v práci a při příjezdu je automaticky rozpozná. Parkovací manévr pak Elroq zvládne zcela samostatně. Ve stísněném prostoru zase oceníte parkování na dálku: Řidič nemusí být uvnitř vozu – stačí stát opodál s mobilem v ruce a přes aplikaci MyŠkoda proces spustit. Prakticky to znamená, že můžete nejprve v klidu vystoupit, vyložit dítě nebo nákup, a teprve poté nechat auto zaparkovat. Režim navíc funguje i v opačném směru. Auto lze na dálku „vysunout“ z parkovacího místa a přistavit si ho přesně tam, kam potřebujete. „Novou funkci jsem zatím zkoušela v centru města. Baví mě, že si můžu nejprve vyndat všechny věci a už mimo auto s dítětem v ruce Elroq pomocí aplikace posunout na parkovací místo. Kdo má děti, určitě potvrdí, že kolem auta s nimi zkrátka potřebujete víc prostoru,“ dodává Iva.



Bez velkého přemýšlení. Ve voze Elroq se rychle zabydlí v podstatě kdokoli



Komfort ve městě i na výletě

Podvozek Škody Elroq klade důraz na komfort. Neznamená to ale, že by bylo auto houpavé nebo nestabilní. Svou roli v tom hraje i volba pneumatik. Standardně se montují 19palcová kola s profilem 235/55. Také u moderních aut zkrátka stále platí, že vyšší pneumatika lépe pohlcuje nerovnosti. „Ve srovnání s naším předchozím autem mi Elroq připadá jako gauč na kolech. Malá v něm spí snad líp než doma,“ dodává Petr. K rodinné pohodě přispívají i vyšší nájezdový úhel vpředu a široké černé „oplastování“ zadního nárazníku. Díky němu Elroq bez problémů zvládne zaparkovat u obrubníku i prodírat se džunglí parkovišť v nákupních centrech. I po několika letech provozu tak pravděpodobně neztratí nic ze své elegance.

Poměr cena/výkon vyhrává

Škoda Elroq se svou cenovou politikou cílí na široké spektrum zákazníků. Od těch, kdo hledají dostupnou cestu do světa elektromobility, třeba jako Iva s Petrem, až po náročnější řidiče toužící po prémiové výbavě a maximálním dojezdu. Základní varianta Elroq 50 začíná pod hranicí 800 000 Kč, čímž se stává jedním z cenově nejdostupnějších elektromobilů ve své třídě. Vyšší verze Elroq 60 a Elroq 85 přinášejí delší dojezd a bohatší výbavu, přičemž ceny postupně narůstají až ke sportovní variantě Elroq RS, kterou můžete mít od 1 269 000 Kč.

Kompaktní, ale sebevědomý

Podle šéfdesignéra značky Škoda Olivera Stefaniho je Elroq navržený jako kompaktní SUV, které působí sebevědomě, ale zároveň přívětivě. Vychází z nového designového jazyka Modern Solid a kombinuje technický vzhled s přirozenou empatií. Cílem bylo vytvořit vůz, který si lidé snadno oblíbí nejen pro jeho funkčnost, ale i celkové vyznění. Alespoň v případě Ivy a Petra se tento cíl povedlo splnit na jedničku. Jak říká Iva: „Elroq je trochu jako interiér od švédského designéra. Neprovokuje, nedráždí – z jeho designu vyzařuje hlavně jistota a klid.“



Škoda Enyaq RS nepřehlédnete

Elegantní, a přitom sebevědomě dravá, taková je nová Škoda Enyaq RS. Specifické nárazníky, designový jazyk Modern Solid, černá maska Tech-Deck Face či černá loga na kapotě zdůrazňují sebevědomý styl modelu RS. Sportovní naladění vozu zase podtrhuje střešní spoiler s integrovaným žebrováním, který elegantně zvyšuje aerodynamickou účinnost.

Red Dot Awards

Nová, plně elektrická Škoda Elroq a její design neslaví úspěchy pouze u zákazníků, ale oslovily i mezinárodní porotu 70. ročníku prestižní soutěže Red Dot Award v kategorii vynikajícího produktového designu. Model Škoda Elroq RS odborníky přesvědčil propracovaným designovým jazykem Modern Solid i schopností nápaditě interpretovat klíčové designové prvky značky a zkombinovat je s novými nápady a vizuálními akcenty, jako je například černá maska Tech-Deck Face. Vítězství pro nový Elroq RS znamená celkově již osmnácté ocenění Red Dot Award pro některý z modelů Škoda. Naposledy toto prestižní ocenění získala v roce 2022 Škoda Fabia čtvrté generace a o rok dříve Škoda Enyaq.



Hodinky k oslavě výročí

V rámci oslav 130 let od založení firmy Laurin & Klement přichází Škoda Auto s limitovanou sérií náramkových hodinek Laurin & Klement 130 Limited Edition. Za jejich návrhem a vznikem stojí česká manufaktura Prokop & Brož. Unikátní hodinky jsou poctou řemeslné zručnosti a svým čistě mechanickým charakterem navazují na dobu, kdy i automobily byly plně mechanické. Klasický design je inspirovaný palubním chronografem historického vozu Laurin & Klement BSC z roku 1908. Jeho zvláštností je například vteřinovka umístěná nahoře u číslice 12. Hodinek bude vyrobeno 130 kusů – z toho 30 bude mít pouzdro z osmnáctikarátového zlata a 100 z nerezové oceli. Hodinky bude možné zakoupit na stránkách www.prokop-broz.cz.



Milan Design Week

Automobilka Škoda Auto přivezla na Milan Design Week nejen své nejnovější a nejsportovnější kompaktní SUV Škoda Elroq RS, ale také řadu neotřelých designově-stylových překvapení. Ve spolupráci s návrháři tradiční české obuvnické firmy Botas přišli škodováčtí designéři například s konceptem jedinečné obuvi ve stylu designového jazyka Modern Solid. Netradičně laděné obutí navíc využívá udržitelné materiály, s nimiž automobilka pracuje v interiérech svých vozů. V rámci spolupráce designérů obou firem vzniklo také několik modelů sportovních bot, které lze pořídit i na e-shopu Škoda nebo Botas.

Škoda Elroq Respectline

Již popáté se společnost Škoda aktivně hlásí k Evropskému měsíci rozmanitosti – tentokrát v podobě unikátně pojatého konceptu modelu Škoda Elroq Respectline. Pestrý, duhově laděný design interiéru i exteriéru vozu připomíná význam ochrany lidských práv a spravedlivého a rovného zacházení s každým jednotlivcem. Maska Tech-Deck vozu Elroq Respectline je vybavena LED duhovým osvětlením s animací. Duha je všeobecně uznávána jako symbol komunity LGBT+, zároveň ale připomíná pestrost lidské společnosti a význam každého člověka. Hlavní vizuální motiv v podobě stylizovaného „háčku“ z písmene „Š“ je navíc poctou českému původu a bohatému historickému dědictví automobilky Škoda Auto, která si letos připomíná 130. výročí vzniku.



Zdravotní klaun a Kodiaq iV

Organizace Zdravotní klaun, která již čtvrt století pomáhá zejména dětským pacientům po celé České republice, získala od společnosti nový vůz do své flotily. Elektromobil Škoda Kodiaq iV ovšem není vozem obyčejným – originální vizuál vozu vzešel z optimistického obrázku sedmileté Emmy Siderasové, vítězky již čtvrtého ročníku výtvarné soutěže Auto pro Zdravotního klauna, do níž se zapojily desítky dětí ze všech krajů Česka. Vedle nového vozu si organizace na mezinárodním Zlín Film Festivalu převzala také šek v hodnotě milion korun. Částka, která pomůže financovat další aktivity neziskové organizace, je tak dalším krokem v její úspěšné, více než dvacetileté spolupráci se společností Škoda Auto.



Moderní závod ve Vietnamu

Po necelých dvou letech od vstupu na vietnamský trh zahájila Škoda Auto – ve spolupráci s regionálním partnerem a investorem, společností Thanh Cong Group – provoz v nově vybudovaném montážním závodě u města Ha Long na severu země.

Moderní továrna disponuje špičkovým vybavením z hlediska výrobních postupů i použitých technologií a zaměřila se na montáž modelů Kushaq a Slavia, určených pro asijský trh. Plánovaná roční kapacita závodu je 120 000 vozů, které se budou montovat z plně rozložených sad připravených v logistickém centru výrobního závodu Škoda Auto v indickém Púňě. Součástí areálu je i téměř 2 km dlouhý polygon s různými povrchy, které věrně simulují okolní podmínky.



Syntetické palivo HVO

Symbolicky na Den Země, 22. dubna 2025, oznámila Škoda Auto přechod na vysoce kvalitní biopalivo pokročilé generace. HVO (hydrogenizovaný rostlinný olej) nepochází z ropy ani neobsahuje složky ze zemědělských plodin, ale vyrábí se z odpadních zdrojů. Díky svému vysokému cetanovému číslu zlepšuje účinnost spalování a snižuje emise škodlivin, zejména pevných částic. Škoda Auto bude HVO využívat jako prvotní náplň do nových naftových vozů a také pro tankování nákladních vozidel zajišťujících interní logistiku v rámci automobilky. Užívání HVO paliva se tak stává dalším z řady opatření pro dekarbonizaci, jež Škoda Auto realizuje s cílem výrazně snížit uhlíkovou stopu svých podnikatelských aktivit.

Škoda Kamiq a Škoda Karoq

Akční modely 130 let



se zvýhodněním až
112 400 Kč*



Předplacený servis
na 5 let nebo 60 000 km



Prodloužená záruka
na 5 let nebo 60 000 km

Vydejte se s námi na cestu k novým milníkům s **Akčními modely Škoda Kamiq a Škoda Karoq 130 let nebo 130 let Premium**. Pořídte si je nyní s atraktivní výbavou **již od 504 900 Kč**, díky které se Vaše jízda stane ještě radostnější. Nyní je navíc můžete mít v balíčku s předplaceným servisem na 5 let nebo 60 000 km a prodlouženou zárukou na 5 let nebo 60 000 km za zvýhodněnou cenu 5 400 Kč. Více informací Vám rádi sdělíme osobně, nebo nás kontaktujte telefonicky či online.

*Cenové zvýhodnění akčního modelu je kalkulováno z DMOC prvků mimořádné výbavy zahrnutých do výbavy akčního modelu a při využití retailové nabídky Předplaceného servisu na 5 let/60 000 km a Prodloužené záruky na 5 let/60 000 km za zvýhodněných 5 400 Kč.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Kamiq: 5,4–6,0 l/100 km; 121–136 g/km
Škoda Karoq: 4,9–6,5 l/100 km; 130–156 g/km

ilustrativní fotografie,
obsahuje prvky příplatkové výbavy



Ambasador

Johan Mádr: Víc než na rychlost sázím na pohodlí

Populárního moderátora Snídaně s Novou a od loňského roku také ambasadora značky Škoda Johana Mádra můžete na silnici potkat za volantem modelu Kodiaq iV. Jaké jsou jeho zkušenosti s plug-in hybridním pohonem? A co považuje za největší nešvar na českých vozovkách?

Lidé vás dnes znají především jako moderátora, ale vaše první role na televizních obrazovkách byla herecká. Jak jste se dostal do ansámblu nekonečného seriálu Ulice? Trochu náhoda a trochu klika. Byl jsem tehdy na castingu, který mě zavedl do Ulice. První casting a pro mě obrovská zkušenost. A určitě by se dalo říct, že šlo o zásadní zkušenost, která mě dovedla až k moderování.

Lákalo by vás herectví i teď? Máte nějaký nesplněný herecký sen? S kým byste se rád ocítl „na place“? Trochu asi ano. Ale u moderování, a zejména v přímém přenosu, to je větší fofr. Navíc se vždy stane něco trochu nevyzpytatelného, což mám rád. Herecký sen? Kdybych mohl úplně snít, tak by to byl Robin Williams, ale to už se nesplní. Tak třeba Tom Hardy nebo Ricky Gervais? Ale po pravdě, stejně bych s nimi asi radši dělal rozhovor, než točil film.

V současnosti většinu profesního života věnujete moderování. Kdy vás poprvé napadlo to zkusit? Podle mě někdy na základní škole. Vždy mě bavilo zjišťovat informace od chytřejších lidí, než jsem já. A v tom mám velkou výhodu, že to je opravdu velká masa lidí. (smích)

Snídaní s Novou moderujete ve dvojici s Ondřejem Havlem už více než tři roky. Stane se z člověka po takové praxi v živém vysílání dokonalý profík? Může vás ještě něco překvapit? Dokonalost neexistuje. Každé vysílání je jiné, každý host přináší něco nového. Já mám vždycky v hlavě, co diváka může v daném tématu nejvíce zajímat a co se mu nejvíce hodí z toho všeho vědět. Často nás hodně limituje čas, takže se musí jít rovnou k jádru věci. A jasně, k překvapení může dojít kdykoliv. Ale jak jsem naznačoval, leckdy z toho může vzniknout něco zajímavého.

Johan představil novou Škodu Octavia



Příležitostně se také věnujete přednáškám na téma, jak vystupovat na veřejnosti. Jak důležité téma to podle vás je?

Myslím, že mluvení patří k možná nejpodceňovanějším věcem v našem životě. Umět se vyjádřit, mluvit srozumitelně, zajímavě a zároveň zůstat autentický – to je dovednost, kterou dnes potřebujeme skoro všichni. Takže za mě jde o jedno z nejdůležitějších témat vůbec.

Jako ambasador značky Škoda – jak byste charakterizoval sám sebe jako řidiče?

Snažím se jezdit v klidu. A nenadávat! To mi sice dá občas zabrat, ale pracuji na tom. Mám rád plynulou jízdu, ale taky vím, kdy si to můžu trochu víc užít. Rozhodně ale nejsem typ, který se někam žene za každou cenu první.

Loni jste oslavil třicítku. Změnil se po kulatinách, které jsou pro mnohé symbolickou tečkou za nespoutaným mládím, nějak váš přístup k řízení?

Možná trochu jo. Po třicítce už víc než na rychlost sázím na pohodlí. *(smích)*

**Od loňského podzimu coby ambasador značky Škoda jezdíte ve voze Kodiaq s plug-in hybridním pohonem. Jaké jsou vaše dosa-
vadní zkušenosti s tímto typem motoru?**

Vím, že toto téma vyvolává dost vášně. Já ale tenhle motor při debatách s kamarády bráním. Za mě je to nejlepší z obou světů právě v hybridu. Dojezd na elektro mi stačí na většinu cest, a když jedu dál a nechci řešit nabíjení, mám spalovák.

Když odhlédneme od pohonného ústrojí: Jak jste se sžil s největším SUV značky Škoda? Není tajemstvím, že jste aktivní chalupář – jsou parametry vozu ideální i pro tento koníček?

Naprosto! „Kóda“ už převážel dvoumetrové dveře, sklo do sprchového koutu... Prostě všechno, u čeho jsem si myslel, že budu potřebovat dodávku. Podle mě je to auto ideální kompromis mezi nákladákem a osobákem. *(smích)*

Styl

Mám rád plynulou jízdu, ale taky vím, kdy si to můžu trochu víc užít.



Jaké bylo vlastně vaše první auto?

Škoda Felicia. Ale nevím, jestli můžu říct, že byla moje. Půjčoval jsem si ji od rodičů. To auto vydrželo všechno, i moje první trénování rozjezdů do kopce. Chudák spojka.

V rámci spolupráce jste navštívil i Škoda Muzeum. Jaké období vývoje aut z Mladé Boleslavi je vašemu srdci nejbližší?

Asi období okolo zmiňované Felicie, které mě naplňuje nostalgií. Je to auto, se kterým jsem jezdil na první rande. Sice už v té době mělo něco odžito a ta tmavě zelená taky nebyla úplně top barva na balení holek... Ale díky těmto zkušenostem můžu dnes spolehlivě ocenit ten obrovský kus cesty, který Škodovka od té doby urazila.

V seriálu Ulice jste ztvárnil postavu grázlíka Richarda Webera, který tragicky zahyne při autonehodě při řízení pod vlivem alkoholu cestou na chatu... Jak vnímáte dění na českých silnicích třeba při pátečních odjezdech na chalupu? Co považujete za největší nešvar českých řidičů?

Nemám rád takové to agresivní troubení. Občas vidím, jak někdo úplně zbytečně troubí na někoho, komu se nedaří zaparkovat. To si vždycky říkám, že tím toho člověka akorát ještě víc rozhodí. Takže kdybych měl zmínit jednu věc – kterou bych chtěl i u sebe ve větší míře –, je to víc ohleduplnosti.

Kolik najezdíte ročně kilometrů?

Teď víc kvůli cestám na chalupu a na Moravu za rodinou mojí přítelkyně. Tipuju okolo 15 000 kilometrů za rok.

Máte jako řidič cestu svého srdce?

Mám. Cesty u nás v Orlických horách. Vždycky když tam jedu, tak si přijdu jako pan doktor z filmu Vesničko má středisková a jenom se kochám. Ale naštěstí ne tak moc jako pan doktor. *(smích)*

S modely Škoda Kodiaq a Octavia RS přímo do centra Rallye Šumava

Když máte řízení v genech

Rally, to je hlavně komunita, která drží při sobě. Členství v ní se pak předává po generace. Důkazem jsou i Zdeněk Nacházal se svým synem Zdeňkem juniorem, se kterými jsme se vydali na 59. ročník Rallye Šumava do okolí Klatov. Každý ze Zdeňků vyrážel z jiného konce středních Čech, a proto jel každý svým vozem. Kodiaq RS otce a Octavia RS syna se tak za sebe zařadily až v polovině cesty.

Foto: Kateřina Habrunová

Škoda Octavia RS: Kombinovaná spotřeba: 6,7–7,1 l/100 km, kombinované emise CO₂: 153–161 g/km. Informace o spotřebě a emisích CO₂, zobrazené v rozsazích, závisí na zvolené výbavě vozidla. Škoda Kodiaq RS: Kombinovaná spotřeba: 8,2–8,5 l/100 km, kombinované emise CO₂: 187–193 g/km. Informace o spotřebě a emisích CO₂, zobrazené v rozsazích, závisí na zvolené výbavě vozidla.



Pohodlí s jistotou v zatáčkách

Oba Zdeňkové pracují v rodinné firmě, která se zabývá distribu-
cí olejů a maziv pro průmysl. Práce je tak hlavně pro staršího ze
sympatického dua spojená také s ročním nájezdem více než 50 000
kilometrů. Zároveň jsou oba vášniví řidiči. Ostatně tradici přesných
průjezdů zatáček a dynamické, a přitom plynulé jízdy zavedl už otec
staršího z obou Zdeňků, pan Nacházal nejstarší. „Už jako malý jsem
tátovi koukal pod ruce. Naučil mě předvídat, a zároveň se nezpoma-
lovat, když to není třeba,“ vzpomíná Zdeněk na doby, kdy na začátku
90. let plnil roli rodinného vozu model Škoda 130.

Dobrý řidič podle něj není nutně ten, kdo se pohybuje
za rychlostním limitem, ale spíš ten, kdo dokáže plynule rych-
lost udržovat. Na své auto tak měl jasné požadavky: Musí být
komfortní a od rána do odpoledne zvládnout občas převézt
i pár vzorků nebo katalogů pro zákazníky; odpoledne pak musí
pojmout rodinný nákup a o víkendu obzvlášť ho musí bavit řídit.
Roli praktického automobilového chameleona se proto rozhodl
svěřit modelu Kodiaq RS. „Podvozek je pro mě základ – potře-
buju, aby auto na silnici sedělo. Verzi RS jsem si vybral hlavně
kvůli stavitelným tlumičům DCC. Nejvíc mi vyhovuje individuální
režim, kdy si můžu podvozek nastavit na sportovní tuhost, pohon
ale nechat v režimu komfort,“ dodává Zdeněk. Na Škodě Kodiaq
oceňuje také funkci Lane Assist a adaptivní tempomat, který
dělá z tohoto modelu ideální dálniční polykač kilometrů. „Když se
neženu, drží se spotřeba pod devíti litry, což je na tak velký koráb
skvělá hodnota,“ dodává Zdeněk.

Výkon, který znamená zábavu i odpovědnost

Mladší z dvojice přesedlal do Škody Octavia RS téměř rovnou z au-
toškoly a ze začátku měl ze svého nového auta respekt. „Řidičské
zkušenosti jsem získával postupně na různých starších autech ve
firmě i rodině a při řízení dodávky. Po škole jsem nastoupil k tátovi
do firmy. Čeká mě taky ježdění po zákaznících po celé republice.
Když proto přišel čas výběru prvního auta, které budu využívat pro
práci i v soukromí, rozhodli jsme se s tátou jít do něčeho pořádné-
ho. K 265 koním výkonu jsem ale ze začátku přistupoval opatrně,“
upřesňuje Zdeněk mladší.

Výhodou modelu Octavia pro něj je, že je perfektně před-
vidatelná, a pokud člověk výrazně nešlape na plyn, je to zkrátka
příjemné, pohodlné auto s pružným benzínovým motorem a hladce
řadicím automatem. Svůj plný potenciál pak ukáže až po přepnutí
do režimu sport, kdy podvozek výrazně ztuhne a převodovka pouští
motor do vyšších otáček. V tu chvíli přijde vhod i možnost řazení
pádly pod volantem, který perfektně padne do ruky i díky kombinaci
perforované a hladké kůže.

Motorsport jako rodinná tradice

Na rally jezdí otec se synem pravidelně. Plánování se ujal starší
z dvojice, který vyrazil s precizně připraveným rozpisem a mapou
jednotlivých rychlostních zkoušek. V tomhle prostředí se Zdeněk
cítí jako ryba ve vodě. Ostatně kdysi se sám rally účastnil v roli jak
řidiče, tak i spolujezdce. „Rally jsou emoce a závody, které můžete
vnímat všemi smysly. Druh auta poznáte už podle zvuku. Když slyším
cvakání sekvenční převodovky nebo vytí diferenciálů, mám pořád



Octavia RS a červená barva Velvet si skvěle rozumí



Krátká pauza a ladění další trasy. Kdo zná okolí Klatov jako Zdeňkové, nepotřebuje ani navigaci

Výkon

Octavia RS 2,0 TSI
přináší výkon 195 kW
a zrychlí z 0 na
100 km/h za
6,4 sekundy (liftback).

ještě husí kůži,“ doplňuje. Zdeněk junior pak zažil svůj první závod
ještě v kočárku.

Letošní souboj slavných jmen

Rallye Šumava opět přilákala elitu české rally scény. Na startu se
objevila známá jména v čele s Janem Kopeckým, který zůstává věrný
vozu Škoda Fabia RS Rally2, a Václavem Pechem, který letos pře-
sedlal z Fordu Focus WRC do Citroënu C3 Rally2. O přední příčky
bojovali také Filip Mareš, Adam Březík, Erik Cais, Filip Kohn nebo
rakouský jezdec Simon Wagner.

Letošní sezona slibovala vyrovnané souboje – mnozí jezdci
totiž měnili techniku i spolujezdce. V loňském roce získal titul Domi-
nik Střiteský, letos se ale soustředí hlavně na evropský šampionát
a v domácích závodech se ukáže jen napůl. Před ním dominoval Jan
Kopecký, který získal tři tituly v řadě, a ještě před ním sbíral úspěchy
zminěný Václav Pech, osminásobný mistr republiky. Právě jízdu
takových mistrů si oba Zdeňkové pochvalují nejvíc. „Tohle je prostě

o třídu výš, stoprocentní soustředění, minimální brzda a auto řízené
plynem,“ pochvaluje si Zdeněk starší.

V průmyslovém areálu v Klatovech na chvíli všichni přese-
dáme do vozu Kodiaq a po cestě k první „erzetě“ se Zdeněk starší
chlubí další předností svého auta. „Jednoznačně sedačky a volant.
Baví mě, že v nich klidně můžu vyrazit na školení do Belgie a nebolí
mě z nich záda, zároveň mě podrží v zatáčkách. Jasně, je tu pano-
ramatické okno a obšití palubní desky alcantarou autu sluší, tohle
je ale ten největší benefit,“ dodává Zdeněk právě ve chvíli, kdy si
přesně najíždí do jedné ze zatáček. Jako automobilového staro-
milce Zdeňka těší i precizní naladění podvozku a řízení, které na
poměry velkých SUV není přeposilované. „Ještě před pár lety bych
ho snesl o kousek tužší, jsem zkrátka petrolhead. Na Škodě Kodiaq
mě ale baví ta univerzálnost. Je jenom na mně, jestli z něj jedním
klikem na displeji udělám rodinné, nebo sportovně laděné auto,“
dodává Zdeněk starší.

K první „vločce“ se jede po polní cestě, kterou Kodiaq suve-
rěnně přepluje až k první pásce. Kvůli nehodě je ale tahle „erzeta“
po chvíli zrušena, a tak se přesouváme rovnou na další stanoviště.



Nedalo jim to a museli zastavit. Při přejezdu mezi „erzetami“ Zdeňkové narazili na účastníky Historic Vltava Rallye, kteří právě
čekali na přesun ke startu. Fanoušci motorsportu jsou zkrátka bezprostřední, takže nebylo divu, že se hned dali do řeči. Během
pár minut stihli probrat všechno – od počasí a správného zahřívání pneumatik až po historii ikonického speciálu Škoda 130 LR

Tentokrát opět jede za vozem Kodiaq i červená Octavia, kterou řídí Zdeněk junior.

Moderní vychytávky a perfektní zvuk na palubě

Zdeněk Nacházel mladší je oproti tátovi přece jen větší fanoušek moderních technologií, a tak hned nezapomene zmínit široké možnosti nastavení virtuálního kokpitu nebo třeba kvalitní audiosystém Canton. „Táta má v autě rád spíš klid nebo poslouchá devadesátkovou klasiku. Pro mě je zvuk v autě důležitější, je to jedno z mála míst, kde si můžu jet svůj playlist klidně stokrát dokola a mít z toho zážitek,“ dodává Zdeněk mladší. Přes týden plní Octavia i v jeho případě roli „obchodnického auta“, proto se i jemu hodí solidní zavazadelník o objemu 600 litrů. „Menší objednávky můžu zákazníkovi dovézt přímo na jednání, protože ale zatím neplánuju rodinu, šel jsem do liftbacku. I tak už jsem v autě několikrát přespal, když jsme jeli na vodu – jde to,“ dodává Zdeněk mladší.

Oproti modelu Kodiaq je Octavia ještě o něco dynamičtější, menší odpor vzduchu i hmotnost dělají své. Oba vozy

pohání stejný benzinový čtyřválec 2,0 TSI o výkonu 195 kW. „Model Octavia cítíte pod zadkem o chlup líp a něco si oproti tátovi dovolím projet rychleji. Tu schopnost přeletět polňačku mu ale někdy tiše závidím. Na druhou stranu mám nižší spotřebu už proto, že Octavia má pohon jen předních kol. Když se nehoním, jezdím za něco mezi sedmi a osmi litry na sto,“ upřesňuje Zdeněk mladší. Se svým vozem Octavia plánuje vyrazit i na okruh, aby měl auto ještě lépe v ruce. „Pořád jsem určitě nevyužil její plný potenciál a rád bych si vyzkoušel, kde má moje auto hranice,“ dodává. Zdeněk starší se usmívá: „I když syn nemá za volantem odjetý ten můj skoro milion kilometrů, řidičsky mu věřím a nebojím se s ním. Že by existovalo něco jako řidičské geny?“

Zážitek s vůní benzínu

Blíží se čas oběda a hrana kufrů obou aut poslouží jako improvizovaná lavice pro poobědvání další stálice – rallyové klobásy. Za několik minut ale vůni grilů vystřídá vůně nespáleného benzínu z bohaté



Vozy RS při příjezdu k Rallye Šumava a plánování trasy k rychlostním zkouškám



Technika

Kodiaq RS nabízí vždy pohon 4×4. Primárně jsou poháněna přední kola, v řádu milisekund ale elektronika dokáže připojit zadní nápravu.

směsi v třicet let starých karburátorech. Součástí Rallye Šumava je totiž i závod Historic Vltava Rallye. „Tohle má duši, neskutečná nostalgie,“ pochvaluje si hlavně Zdeněk starší.

S blížícím se večerem se postupně přesouváme až do servisní zóny a Zdeněk starší s sebou celou dobu nese záhadnou stočenou karimatku. „Mám v ní plakát od týmu Trojan/Vodička, který mi visí v garáži přes 20 let, nechám si ho podepsat,“ říká Zdeněk a za pár minut se opravdu chlubí plakátem podepsaným přímo ve stanu postaveném kolem vozu Fabia R5. Cestou zpátky k autům se zdraví snad s každý druhým kolemjdoucím. „Rally je skvělá komunita lidí. Stojíte u erzety a prostě se s někým dáte do řeči. Je jedno, kdo čím přijel. Tady je to na pohodu a s úsměvem, to miluju,“ zmiňuje Zdeněk starší.

Tím náš výlet pomalu končí a obě sportovně laděné verze vozů Škoda míří zpět směrem střední Čechy. Zítra čeká Kodiaq cesta do hobbymarketu pro mulčovací kůru, kterou 910litrový kufr bez problémů pojme – zahrada si prostě žádá svoje. Zdeněk mladší pak v pondělí se Škodou Octavia vyráží směr Dráždany k jednomu z dodavatelů. Přesně pro tu univerzálnost a neomezené možnosti využití si ostatně otec a syn oba modely RS vybrali.



Zdeňkové si vychutnávají atmosféru závodu a sledují průjezdy soutěžních vozů u rychlostní zkoušky



Škoda a motorsport – spojení, které funguje

30. léta

Popular obstál v ledové výzvě

V meziválečné éře se vozy Škoda pravidelně účastnily populárních soutěží jako Zbraslav–Jíloviště nebo Alpská jízda. Skutečným testem ale byla Rallye Monte Carlo 1936, kde model Škoda Popular prokázal svou spolehlivost a odolnost i v nejnáročnějších podmínkách. Úspěch na této slavné zimní rally potvrdil, že český výrobce je plně konkurenceschopný i v náročných evropských podmínkách.



Dnes

Fabia RS Rally2 jako symbol vyspělosti

Současná Fabia RS Rally2 navazuje na odkaz předchůdců a potvrzuje dominanci Škoda Motorsport v rallyových soutěžích. Vůz těží z dlouholetého vývoje a ze zkušeností jezdců i inženýrů a nabízí špičkovou kombinaci výkonu, ovladatelnosti a spolehlivosti.

1905

Dourdan a první velké vítězství



motocyklistických klubů (FICM). Jeho stroj, model L&K CCR, zvládl pět náročných kol na 54 km dlouhém okruhu, který obsahoval i úseky, kde bylo nutné motocykl tlačit s vypnutým motorem.

Vondřich, známý jako „Cestující kovář“ díky své brašně s nářadím, si vybojoval vítězství s více než osmiminutovým náskokem. Tento triumf zvýšil renomé značky nejen mezi závodníky, ale i u odborné veřejnosti. Nedlouho poté, 29. října 1905, představila firma Laurin & Klement svůj první automobil – model Voiturette A, čímž začala nová kapitola v její historii.

V červnu roku 1905 se jméno Laurin & Klement nesmazatelně zapsalo do historie mezinárodního motorsportu. Václav Vondřich, jeden z prvních továrních jezdců značky, ovládl prestižní závod motocyklů ve francouzském Dourdanu, pořádaný tehdejší Mezinárodní federací

70. léta

130 RS – ikona z východu

V 70. letech vtrhl do rallyového světa vůz, který se stal legendou: Škoda 130 RS. Lehké kupé s pohonem zadních kol si vysloužilo přezdívku „Porsche východu“ díky své výkonnosti a technickému zpracování. Nezapomenutelným milníkem se stal rok 1977, kdy 130 RS ovládla svou třídu na Rallye Monte Carlo a dokázala, že špičkové soutěžní vozy vznikají i za železnou oponou.



2015

Fabia R5 přepisuje dějiny

Škoda Fabia R5, představená v roce 2015, je jedním z nejúspěšnějších vozů kategorie R5/Rally2. Stroj z dílen Škoda Motorsport, postavený na základech modelu Fabia třetí generace, pohání 1,6litrový přeplňovaný čtyřválec s výkonem až 290 koní a točivým momentem 425 Nm, doplněný o pětistupňovou sekvenční převodovku a pohon všech kol.

Do roku 2022 bylo vyrobeno přes 450 vozů, které vyhrály více než 1 700 soutěží, včetně čtyř vítězství na Rallye Monte Carlo. Mezi největší úspěchy patří tituly ve WRC2 pro Esapekku Lappiho (2016), Pontuse Tidemanda (2017), Jana Kopeckého (2018) a Kalleho Rovanperu (2019).





Mistrovství ČR

Rallye Šumava Klatovy

Napětí od startu do cíle

Šestidílný seriál mistrovství ČR v automobilových soutěžích odstartoval tradičně koncem dubna v Klatovech. Ani tentokrát nechyběly na startu letošního 59. ročníku Rallye Šumava Klatovy dealerské týmy Škoda s vozy Škoda Fabia RS Rally2.

Adrenalin na šumavských šotolinách

Tuzemský rallyový šampionát přichází v sezóně 2025 s jednou důležitou a očekávanou změnou – jeho pořadatel Autoklub ČR jej totiž po mnoha letech vypsal jako otevřený a umožnil tak účast i jezdcům s jinou než českou licenci. Konkurence na českých tratích tak znatelně narostla a posílila též prestiž českého mistrovského seriálu.

Tať nejstarší české automobilové soutěže, která se jela poprvé již v roce 1964, letos měřila 502 km, na nichž bylo vypsáno 12 rychlostních zkoušek v celkové délce 141 km. První závodní víkend otevřel páteční odpolední shakedown a vše vyvrcholilo závěrečnými čtyřmi měřeními etapami v neděli 27. dubna.

Ve startovní listině se objevily i čtyři z pěti dealerských týmů Škoda. Chyběl pouze Dominik Strítěský z pražského Auto Podbabská Škoda PSG Teamu, který dal spolu se svým novým spolujezdcem Igorem Bacigálem přednost přípravě na Maďarskou rally, která je (jako součást evropského mistrovství FIA ERC 2025) jejich hlavním letošním cílem.

Premiérově se naopak mezi stálé účastníky mistrovství ČR zapojil talentovaný Filip Kohn, jenž s britským spolujezdcem Rossem Whittockem usedl za volant soutěžního speciálu Škoda Fabia RS Rally2 v barvách nově vytvořeného AUTOspektrum Škoda Teamu.

Boj o každíčku vteřinu až do samého cíle

Rychlé a technicky náročné tratě rychlostních zkoušek v okolí Klatov a Sušice vystavily hned v úvodu závodní sezóny všechny posádky tvrdým zkouškám, což ocenili především diváci, kteří se skvěle bavili vypjatými souboji během celého víkendu. O celkovém pořadí totiž nebylo jasno až do posledních vteřin – boj o první místo nakonec rozhodla pouhá jedna desetina vteřiny!

Skvělý výkon v náročných šumavských podmínkách předvedl desetinásobný český mistr Jan Kopecký v barvách Agrotec Škoda Rally Teamu. Na šotolinových horských cestách se společně s novým navigátorem Jiřím Hovorkou až do závěrečné rychlost-

Novinka

59. ročník nejstaršího tuzemského závodu přinesl vítanou novinku – na šumavských tratích mohli letos poprvé soutěžit jezdci se zahraniční licenci.

ní zkoušky rvali o umístění na stupních vítězů. Nakonec se jim v úvodním podniku sezóny podařilo vybojovat v náročné konkurenci výborné třetí místo, když se jim díky dokonalé souhře a bezchybné jízdě v závěrečných pasážích podařilo do cíle dorazit s náskokem 2,6 vteřiny na nejbližší pronásledovatele.

V cíli se ovšem neztratil ani nováček v českém šampionátu, dvaadvacetiletý příbramský jezdec Filip Kohn, který nakonec bral velmi dobré sedmé místo. Do TOP 10 se pak konečným devátým místem vešel i Věroslav Cvrček se svým novým spolujezdcem Petrem Těšínským z turnovského Kontakt Škoda Teamu.

Jedinou dealerskou posádkou značky Škoda, která se do cíle nepodívala, tak byla dvojice Adam Březík / Ondřej Krajča (Samohýl Škoda Team). Ti po jezdecké chybě vypadli ze hry již v úvodních kilometrech soutěže, jež letos závodníky vůbec nešetřila.

První závodní víkend šestidílného seriálu, do nějž se zapojilo celkem 61 soutěžních posádek, přinesl jak řadu skvělých soubojů, tak jasný důkaz o rostoucí konkurenci ve startovním poli, v níž se závodní speciály značky Škoda rozhodně neztrácejí.

Škoda eRally Cup je cestou za volant skutečného závodního vozu

V roce 2025 pokračuje pátým ročníkem seriál virtuálních závodů Škoda eRally Cup – oficiální esportový projekt značky Škoda. Nejúspěšnější hráči se na konci roku zúčastní finálového rozstřelu, jehož vítěz si vyzkouší řízení skutečného závodního speciálu Škoda Fabia Rally2!

Automobilový esport se těší velké oblibě napříč všemi věkovými skupinami. V Čechách mezi nejznámější projekty již léta patří značkový seriál Škoda eRally Cup. Ten se letos skládá ze čtyř samostatných turnajů – vždy rozdělených na kvalifikační on-line část (hráči hrají z domova) a finálové live eventy, kde se osmička nejrychlejších utkává proti sobě na stejném místě a ve stejný čas za volanty identických profesionálních simulátorů Škoda RallySim.

Tři jezdci s nejvyšším počtem bodů v celoročním hodnocení postoupí do speciálního eventu, kde se posadí za volant vozu Škoda Octavia RS. Co budou muset předvést, to je zatím tajemství, ale jedno je jisté už teď – vítěz tohoto finálového kola dostane možnost testovat skutečný soutěžní speciál Škoda Fabia Rally2 a pod dozorem zkušeného závodníka Jána Kundláka poznávat jeho ovládání a schopnosti.

Kalendář Škoda eRally Cupu zahrnuje reálné světové rally. Závodí se s vozem Škoda Fabia RS Rally2. Jeho nastavení je velmi podobné jako u skutečného speciálu z dílen Škoda Motorsport a hráči si jej mohou nadále upravovat. A ještě jednu věc má Škoda eRally Cup společnou s reálnou rally – i když jde o hru, zásadní nehoda zde téměř vždy znamená konec závodu bez možnosti restartu. Více informací o projektu je k dispozici na oficiálních stránkách www.skoda-erallycup.cz



Dvojí svět Jána Kundláka

Ján Kundlák je hvězdou českého motorsportu – velmi dobře zvládá jak skutečnou, tak i virtuální rally. Závodí se speciálem Škoda Fabia Rally2 a zároveň je ambasadorem Škoda eRally Cupu. Nově je i ústřední postavou seriálu „Dvojí svět Jána Kundláka“, ve kterém TV pořad Český motorsport mapuje jeho sportovní kariéru. Janko se věnuje i mentoringu mladých esportových jezdců a aktivní práci s generací Z, které chce svými zkušenostmi pomoci do reálného motorsportu. V servisním zázemí jeho týmu Rallypossible je možné si na simulátoru Škoda RallySim vyzkoušet pocity účastníka Škoda eRally Cupu.



Stupně vítězů pro Škodu Fabia RS Rally2: Sardinie a Řecko

Úspěšné tažení vozů Škoda v mistrovství světa v rally pokračovalo na dvou slavných tratích. Na Sardinii posádky s vozy Fabia dojely první a třetí, na řecké Rally Acropolis šlo o druhé místo.

Finové blízko výhry

Emil Lindholm, mistr světa kategorie WRC2 z roku 2022, se spolujezdkyní Reetou Hämäläinénovou od začátku svojí kategorií dominovali a do vedení šli již po první etapě. Díky čtyřem nejrychlejšími časům kategorie WRC2 na šesti pátečních rychlostních zkouškách dojela jejich Škoda Fabia RS Rally2 do večerního servisu s náskokem 16,3 sekundy. V sobotu posádka náskok ještě zvýšila a první místo se zdálo na dosah.

Nečekaný zvrat

Ve 14. etapě však Lindholm nezvládl zatáčku a skončil mimo trať, čímž posádka vypadla ze hry. Zároveň další dva vozy postihly defekty, a tak se ve vedení nečekaně ocitla Fabia RS Rally2 italské posádky Roberto Daprà–Luca Guglielmetti. Navzdory horké chvilce, kdy se jejich vůz na rychlostní zkoušce roztočil, dojel teprve 24letý Daprà jako první, zatímco bronz ozdobil vůz Fabia Martina Prokopa a Michala Ernsta. Druhá skončila polská posádka Kajetanowicz–Szczeplaniak s Toyotou.

Náročná Akropole

Kamenité horské cesty středního Řecka si vybraly daň v mnoha defektech, které znovu zamíchaly pořadím. Martin Prokop navzdory zkušenostem z Dakaru postupně klesl na šesté místo, Emil Lindholm skončil sedmý. V první desítce ovšem dojelo pět vozů Škoda Fabia RS Rally2, když stříbro vybojovalo duo Gus Green-smith–Jonas Anderson. První byli Oliver Solberg a Elliott Edmondson s Toyotou, třetí Yohan Rossel a Arnaud Dunand s Citroënem.

Vychutnejte si dynamickou jízdu se čtvrtou generací modelu Superb Sportline

Škoda Superb Sportline čtvrté generace poskytne řidičům skvělé zážitky ze svižné jízdy, ale zaujme i nekompromisním designem, trendy detaily a nebývalou kombinací komfortu a jízdních vlastností.

Ať už se podíváte na Superb Sportline v provedení liftback, či kombi, vždy narazíte na podmanivé detaily, jež činí tento vůz jedinečným. Tón a styl tohoto modelu udávají především černé doplňky v podobě rámečků masky chladiče, linky ve spodní mřížce nárazníku, rámečků oken, krytů vnějších zpětných zrcátek či k pohlazení svádějícího zadního spojleru u liftbacku. Osobitost mu dodávají také nepřehlédnutelná sportovní kola o průměru 18 nebo 19 palců.

Sportovního ducha ovšem nezapře ani elegantní, do černé barvy laděný interiér, jemuž vévodí nově koncipovaný tříramenný volant s plakétou Sportline. Pro nezapomenutelný prožitek z dynamické jízdy jsou tu i dokonale tvarovaná přední sedadla s integrovanými opěrkami hlavy, jež poskytují pevnou oporu v ostřejších zatáčkách, a přitom stále nabízejí maximální komfort. Komu by ovšem ani tohle nestačilo, může si vybrat ortopedicky optimalizovaná sedadla s certifikací AGR.

Tradičně obrovský prostor a pohodlí na cestách nabízejí také zadní sedadla. Kdo by ale chtěl v tomhle autě sedět vzhledu, že? Velkorysý je samozřejmě rovněž zavazadlový prostor, který ve verzi kombi pojme až 690 litrů nákladu.

Nová generace modelu Superb Sportline získala navíc o 15 milimetrů snížený podvozek a progresivní řízení, což výrazně přispívá k lepšímu ovládnutí při dynamické jízdě. Vylepšená aerodynamika vozu rovněž napomáhá komfortnější jízdě – pasažéři nepochybně ocení menší hluk uvnitř vozu a řidiči pak nižší spotřebu.

Sportline se dodává se všemi motory dostupnými pro modelovou řadu Superb. Dynamický vrchol nabídky představuje čtyřválec 2,0 TSI o výkonu 195 kW, standardně spojený s pohonem všech kol.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Superb Sportline: 7–181 g/km, 0,3–7,9 l/100 km. Superb Combi Sportline: 8–184 g/km, 0,3–8,1 l/100 km. Informace o spotřebě a emisích CO₂ zobrazené v rozsazích, závisí na zvolené výbavě vozidla.



iV

Superb Sportline myslí i na ovzduší. Dostupný je totiž i ve variantě iV s plug-in hybridním pohonem. Díky baterii s kapacitou 25,7 kWh ujede více než 100 kilometrů na elektřinu, tedy bez lokálních emisí. Po vybití baterie se o pohon stará účinný a hospodárný motor 1,5 TSI.



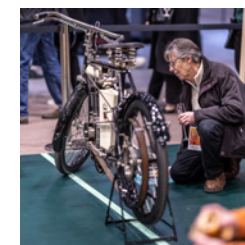
130 let značky Škoda

Historie

Výstava Rétromobile představila automobilové milníky



Vozy s okřídleným šípem ve znaku a jejich „rodové“ předchůdce vídají lidé na silnicích v Česku i po celém světě už téměř pět generací. Takové výročí si žádá velkolepou oslavu. Značka Škoda ve spolupráci s francouzským importérem představila na prestižní výstavě klasických vozů Rétromobile šestnáct exponátů, které mapují více než půldruhého století její historie. Každý z vystavených vozů je nejen technickým milníkem, ale také nositelem zajímavého lidského příběhu. Výstava Rétromobile se koná nepřetržitě od roku 1976, tradičně v prostorách Paris Expo Porte de Versailles, konferenčního centra mezi bulvárem Lefebvre a bulvárem Périphérique. Kromě samotné expozice je s akcí tradičně spojena i aukce historických vozidel.



Exponáty na Rétromobile a příběhy, které za nimi stojí

Motocykl L&K Slavia B a Václav Klement

Motocykl se vzduchem chlazeným jednoválcem o objemu 240 cm³ a výkonu necelých dvou koní dosahoval rychlosti až 40 km/h – dnes skromné, tehdy revoluční. I díky tomu se mohl zúčastnit vůbec prvního motoristického závodu v historii značky. Tovární jezdec Narcis Podsedníček tehdy dorazil jako první v náročném závodě z Paříže do Berlína. Do oficiálních výsledků se ale nezapsal – do cíle dorazil ve tři ráno, kdy na místě chyběl soutěžní komisař. Ani později se mu vítězství nepodařilo doložit, přestože se odvolával na svědectví strážníka.

Co všechno dokáže spustit jedna nevyřízená reklamace

Václav Klement, původně knihkupec, se k výrobě dopravních prostředků odhodlal poté, co mu německý výrobce odmítl uznat reklamaci jízdního kola – stížnost totiž napsal česky. Výsledkem bylo, že společně s konstruktérem Václavem Laurinem založil značku Laurin & Klement. Firma se od výroby kol rychle posunula k motocyklům a později i automobilům. Klement jako manažer úspěšně vedl podnik i během první světové války. V té době například zajistil, že většina zaměstnanců nemusela narukovat, protože firma přešla na zbrojní výrobu.



Narcis Podsedníček a jeho závodní stroj

Voiturette A a Václav Laurin

Slovo Voiturette pochází z francouzštiny a znamená „malý vůz“. Kdy si označovalo celou samostatnou kategorii automobilů – podobně jako dnes třeba SUV.

První spalovací motory Laurin & Klement se na trhu objevily v roce 1899 jako přídatné jednotky k jízdním kolům. Z těchto motorových bicyklů však brzy vznikly první motocykly. V roce 1905 se v prestižním vídeňském týdeníku Allgemeine Automobil-Zeitung objevily fotografie prvního automobilu značky – Voiturette A. V tu dobu firma zároveň ukončila výrobu jízdních kol, aby uvolnila výrobní kapacity pro nový automobil. V lednu 1906 vůz získal oficiální povolení k provozu a v dubnu debutoval na pražském autosalonu.

Voiturette A nabízel na svou dobu skvělý poměr cena/výkon a technicky vyspělé řešení. Byl také vůbec prvním sériově vyráběným automobilem v Čechách a prvním vozem vyrobeným v Mladé Boleslavi. S motorem o výkonu 5,2 kW (7 koní) dosahoval rychlosti až 40 km/h. Spotřeba se tehdy udávala v kilogramech (přibližně 4 kg/100 km), hlavně proto, že ještě neexistovala jednotná norma pro vlastnosti automobilového benzínu. Litř paliva ze dvou zdrojů mival jinou hustotu i vlastnosti. Na litř paliva tak motor Voiturette A mohl „šlapat“ v závislosti na jeho původu rozdílnou dobu.

První z boleslavských automobilových fachmanů

Václav Laurin byl technickým mozkiem slavné dvojice. Původně vyučený zámečnický vynikal nejen vizí a nápady, ale i mimořádnou manuální zručností. Stal se konstruktérem celých vozů a ve firmě působil jako technický ředitel do spojení s plzeňskými Škodovými závody v roce 1925.

L&K Škoda 110 a Karel Hrdlička

Nenechte se zmást, nejde o slavnou „stodesítku“, která nahradila kultovní „emběčko“, ale o jejího podstatně staršího předchůdce. Výroba začala v roce 1925, nejprve pod značkou Laurin & Klement, později pod značkou Škoda. Jde tak o první „škodovku“, která kdy sjela z linky boleslavského závodu. Vůz měl na svou dobu moderní koncepci s řadovým čtyřválcem umístěným vpředu a pohonem zadních kol a zvládl překonat hranici 80 km/h. Celkem se vyrobilo 2 985 kusů.

Počátky slavného rodu

Karel Hrdlička byl nejstarším ze slavného rodu technických fachmanů a srdcařů, kteří ve Škoda Auto působí dodnes. Původně začínal jako úředník v plzeňské zbrojovce, která byla součástí Škodových závodů. Postupně se vypracoval až na ředitele boleslavského závodu.



Škoda 1000 MB – začátek éry s motorem vzadu

Když v roce 1964 představila Škoda model 1000 MB, znamenalo to radikální odklon od předchozí konstrukční filozofie. První velkosériově vyráběný československý vůz se samonosnou karoserií, motorem vzadu a pohonem zadních kol přinesl nejen moderní techniku, ale i zásadní posun v dostupnosti automobilu pro široké vrstvy obyvatelstva. Výroba probíhala v nově vybudovaném moderním závodě v Mladé Boleslavi, který byl na svou dobu jedním z nejvyspělejších v celé Evropě.

Díky jednodušší a levnější výrobě vzniklo za pouhých pět let přes 441 000 vozů, tedy více než dvakrát tolik než u předchůdce, modelu Octavia.

Platforma modelu, který si vysloužil lidový název „emběčko“, se stala základem pro celou řadu dalších vozů: Škoda 100/110 a později 105/120/130, které během následujících dvou desetiletí doslova motorizovaly Československo. Spousta z nás ještě dnes pozná „stovku“ nebo „stodvacítku“ třeba podle zvuku motoru nebo charakteristického cvakání dovírání dveří.

Modely s motorem vzadu nahradil až koncem 80. let Favorit. Zajímavostí je, že poslední varianty klasické „stodvacítky“, označované nejčastěji jako 136 GL, už měly motor právě z modelu Favorit.



Škoda Popular a Rapid – vítězové nad krizí i konkurencí

Když svět před 90 lety svírala hospodářská krize, Škoda odpovíděla promyšlenou inovací. V roce 1934 uvedla na trh model Popular s cenou pouhých 17 800 korun. Právě ten se stal základem pro jeden z největších úspěchů značky. Už v roce 1936 se Škoda vrátila na pozici největšího československého výrobce a exportéra automobilů, kterou si udržuje dodnes. Modely Popular a Rapid si rychle získaly důvěru zákazníků a tvořily až 95 % veškerých prodejů doma i v zahraničí. Například v roce 1938 šel téměř každý třetí vůz na export. Mezi slavné majitele patřil například spisovatel Karel Čapek, národní fotbalový tým v čele s Františkem Pláničkou nebo firma Baťa.

Za úspěchem nestála jen cenová dostupnost, ale i mimořádná technická kvalita. Originální koncepce s tuhým páteřovým rámem a zároveň nezávislým zavěšením všech kol nabízela výbornou ovladatelnost a jízdní komfort. V době, kdy se stále velká část vozů spoléhala na tuhé nápravy s podélnými listovými péry, byly Popular a Rapid (případně později Favorit a Superb) jedny z mála aut, která řidiči mohli přesně řídit – a na silnici „neplavaly“. Díky průběžným modernizacím si tato konstrukce udržela konkurenceschopnost i v pozdějších generacích vozů, jako byla Škoda 440 „Spartak“ nebo první Octavia, a vydržela téměř tři desetiletí, než ji v 60. letech nahradil model 1000 MB se samonosnou karoserií.



Škoda 110 Super Sport a Upír z Feratu

Věřili byste, že pod sklolaminátovou karoserií najdete technický základ sportovnější verze legendární „stovky“? Prototyp Škoda 110 Super Sport klame tělem – málokdo by čekal, že pod jeho kapotou najdete pouhou dvanáctistovku, i když v ostré rallye úpravě. Vývoj probíhal mezi lety 1969 a 1971. O rok později si jediný vyrobený exemplář, tehdy ještě v bílé barvě, odbyl premiéru na autosalonu v Bruselu.

Československý Batmobile?

V roce 1981 prošel prototyp zásadní proměnou pod taktovkou výtvarníka Theodora Pištěka. Karoserie byla přelakována na černou s červenými linkami, vůz získal nově tvarované přední i zadní partie a původní výklopná světla nahradily dvě pevné svítelníky v obdélníkových krytech s mřížkou mezi nimi. V této podobě se automobil stal hvězdou československého hororu Upír z Feratu.



Škoda 1201 STW

Na základech modelu Popular vznikl i první opravdový český kombi – to byla Škoda 1201 STW, lidově přezdívaná „stejšn“. Od roku 1956 do roku 1961 se ve Vrchlabí a Mladé Boleslavi vyrobilo celkem 13 188 kusů.



Škoda Favorit a Petr Hrdlička

Je až neuvěřitelné, jak velký skok může pro automobilku znamenat vývoj jediného modelu. Favorit vznikl za socialistického režimu, který inovacím zrovna nepřál. Konstrukteři však věděli, že dosavadní koncepce s motorem vzadu z konce 60. let je neudržitelná. Znamenala nejen horší praktičnost, ale i spoustu hluku a vibrací, což vedlo ke ztrátě konkurenceschopnosti v západní Evropě. Bylo tedy jasné, že Favorit bude nutné postavit na zcela nových základech.

Po vzoru západních vozů vsadil tým Petra Hrdličky na koncepci s motorem vpředu a pohonem předních kol. Design navrhlo slavné italské studio Bertone. Kompletně přepracovaný motor v pozdějších verzích poprvé dostal elektronicky řízené nepřímé vstříkávání a katalyzátor.

Podvozek prokázal, že ani omezené podmínky posledních let neubraly konstruktérům na dovednostech. Podařilo se jim přesně vyladit poměr mezi komfortem, ovladatelností a směrovou stabilitou. Favorit si tak poradil jak se západními dálnicemi, tak s rozbitými československými okreskami.

Ani uvnitř nezůstal pozadu – palubní deska byla z jednoho kusu materiálu, sedadla měla v základu boční vedení i opěrky hlavy. Řídit Favorit zkrátka bez problémů zvládne i dnešní řidič nebo řidička.

Favorit měl ale i historický význam. Jeho kvality přesvědčily vedení koncernu Volkswagen ke vstupu do automobilky Škoda. Byl to model, který značku Škoda vrátil na exportní trhy. Už ne jako levnou východní alternativu, ale jako plnohodnotného konkurenta.

Otec přelomového modelu

Petr Hrdlička, který nedávno oslavil devadesáté narozeniny, je právem označován za otce modelu Favorit. Právě jeho zásluhou se zadání podařilo splnit. V 80. letech totiž problém nebyl v nedostatku nápadů, ale v ochotě režimu je realizovat. Postavit v té době konkurenceschopné, moderní auto se v zemích RVHP nepovedlo téměř nikomu jinému.

V době svého působení v Mladé Boleslavi se Petr Hrdlička ukázal jako schopný manažer, obratný vyjednávač a technický vizionář. Dokázal motivovat spolupracovníky a zároveň u tehdejší politické reprezentace prosadit potřebné investice. Zasadil se také o spolupráci s italským studiem Stile Bertone – a tím pádem také o to, že Favorit dosáhl úrovně západoevropských vozů i po stránce designu. Důsledně také tlačil na změny u dodavatelů, kteří museli opustit rutinu výroby dílů pro řadu 120 a přejít na novější technologie.

Právě technická kompetence Škoda Auto zaujala i manažery koncernu Volkswagen a přiměla je ke kapitálovému vstupu do české automobilky. Škoda se tak pro Volkswagen nestala jen montovnou jednoho modelu, jak si to představoval konkurenční zájemce Renault, ale respektovaným technickým partnerem. Jak později řekl šéf Volkswagenu Carl Horst Hahn: „Škodu jsme považovali za perlu Východu.“

Rod Hrdličků ve Škoda Auto působí dodnes. Syn Petra Hrdličky, Martin, vede vývoj podvozků a agregátů. Pod jeho taktovkou se v Mladé Boleslavi dnes vyvíjejí nejen podvozky všech modelů Škoda, ale také spalovací motory řady EA211 pro celý koncern Volkswagen.

Škoda Auto podporuje vzdělávání nejen mladých

Rozvoj technického vzdělávání si Škoda Auto stanovila jako pevnou součást strategie sociální udržitelnosti. Její cíle plní vlastní vzdělávací instituce: Škoda Academy se středním odborným učilištěm a programy pro další vzdělávání zaměstnanců a vysoká škola, která si letos připomíná už 25 let existence. Obě dlouhodobě spolupracují s desítkami českých i zahraničních univerzit, ale také středních a základních škol.

Škoda Academy udává trend

Škoda Academy oslavila už 12. výročí svého založení. Za tu dobu vybudovala výjimečnou vzdělávací komunitu, která se postupně transformuje a přechází na e-mobilitu a digitalizaci. Umožňuje tak našim zaměstnancům rozvíjet nové dovednosti, čímž přispívá k zajištění budoucnosti společnosti Škoda Auto a zvýšení její konkurenceschopnosti v dynamicky se měnícím světě. V jednotlivých kurzech Škoda Academy nejde jen o předávání technických znalostí, ale také o provázání odborných a sociálních dovedností. Prostřednictvím platformy Degreed nabízí vhodný vzdělávací nástroj, jehož obsahem jsou rekvalifikace, zvyšování odbornosti, možnosti osobního rozvoje a opatření v oblasti firemní kultury.

Odborné učiliště Škoda Auto se stalo fakultní školou

Střední odborné učiliště strojírenské Škoda Auto je nově fakultní školou Fakulty mechatroniky, informatiky a mezioborových studií Technické univerzity v Liberci. Tato unikátní spolupráce zintenzivní výměnu odborných znalostí mezi oběma institucemi, přinese jim mnohé příležitosti a v neposlední řadě umožní talentovaným studentům pokračovat ve studiu přímo na univerzitě. „Udělení titulu fakultní škola je oceněním vysoké úrovně vzdělávání na naší střední škole i kompetencí pedagogů a přednášejících expertů působících ve Škoda Auto. Úspěšní studenti, kteří splní požadavky a absolvují technické obory s maturitou, mohou díky tomu zahájit studium na univerzitě bez přijímacích zkoušek. Nová spolupráce usnadní studentům přístup ke špičkovému vzdělání a zajistí lepší uplatnění v praxi,“ uvedl Peter Podprocký, vedoucí Škoda Academy.



Otevřeno i pro dívky

Jako každoročně proběhla i letos v dubnu v učilišti Škoda Academy akce Girls Day. Jejím cílem je zvyšovat podíl dívek v odborném vzdělávání a poukázat na jeho perspektivy. Škola zde prezentuje možnosti studia technických oborů a představuje prostředí školy i firmy pomocí připravených aktivit a interaktivních her. Účastnice se také setkávají se současnými žákyněmi učiliště. Největší zájem mají dívky o obor Provoz a ekonomika dopravy (Průmyslový logistik), Operátor logistiky a Autolakýrník. Žákyně se vzdělávají v nově vybudovaných učebnách vybavených nejmodernější technikou.

Škoda Auto Vysoká škola: Spojení techniky a ekonomie

Škoda Auto Vysoká škola, založená v roce 2000, patří mezi přední soukromé vysoké školy. Jako první v ČR získala institucionální akreditaci, která potvrzuje vysokou úroveň vzdělávání i výzkumu. Škola nabízí bakalářské a magisterské programy propojující technické a ekonomické obory s důrazem na praxi – studenti absolvují stáže u předních firem doma i v zahraničí. Výuka probíhá v češtině i angličtině, v Mladé Boleslavi a Praze. Moderní vzdělávací centrum Na Hejdovce propojuje teorii s praxí pomocí špičkových technologií.

Do servisu ve dne v noci



Díky Škodaboxu teď vyřešíte návštěvu servisu kdykoli

Využijte naše chytré řešení Škodabox. Třeba pro předání klíčů od vozu do nebo ze servisu. Děláme pro vás svět servisu ještě pohodlnější.

Barvy aut vždy odrážely ducha doby – současným prodejům ale dlouhodobě vévodí šedá

Barva auta je odjakživa věcí osobního vkusu, podléhá ale i módním trendům. První sériově vyráběná auta byla černá hlavně proto, že šlo o nejlevnější a nejrychleji schnoucí pigment. Po druhé světové válce se do nabídky ve větší míře dostávaly odstíny zelené – zkrátka proto, že výrobcům zbyla barva z produkce vojenských letadel. Zhruba od 60. let se barevná paleta začala postupně rozrůstat o pastelové tóny, podobné těm, jaké se objevovaly v tehdejší módě. První sériově dodávaný metalický lak v Česku pak měla Škoda Favorit.

Devadesátky – odvaha od laku až po výplně dveří

Devadesátá léta byla barevná a tak trochu divoká. Odpovídaly tomu i barvy aut. Velkou popularitu si získaly speciální edice vozů Škoda Favorit a Felicia. Zajímavostí byla třeba edice Mystery v zelené a fialové metalíze, se kterou ladilo i čalounění interiéru. Pomyslnou královnou odvážnosti se ale stala Škoda Felicia Fun, u níž se zářivě žlutá barva propsala téměř do každého detailu.

Nultá léta – metalízy a pistácie

V nultých letech se vkus řidičů trochu umírnil. Ještě více vzrostla obliba metalických laků. Oblíbená byla například barva Bordeaux Red Metallic, kterou nabízela první generace modelu Octavia. Samostatnou kategorií byl pastelový pistáciový odstín, který neslo přibližně 7 500 vozů Škoda Fabia.

Současnost

V posledních letech vedou v oblíbenosti odstíny šedé – tvoří přibližně 25 % prodejů. Stabiliní, 23% podíl si již několik let drží bílá, zejména u fleetových vozů. Těsně za ní následují černá a modrá s podílem kolem 14 % na celkových prodejkch. Větší než 10% podíl má ještě stříbrná barva, nejméně se pak prodává vozů ve žlutých odstínech.

Jak nezapadnout v šedi

Šedou najdete v nabídce každého modelu značky Škoda. Pokud ale nechcete jít cestou většiny, mohly by se vám líbit některé z těchto výraznějších odstínů:



◀ **Zelená Timiano – Škoda Elroq.**
Nenápadná, a přesto jiná. Odstín inspirovaný přírodou



⬆ **Žlutá Dragon Skin – Superb Sportline.**
Jak podtrhnout ostrý zátah motoru? Co třeba výraznou barvou?

Metalíza Zlatá Bronx – Kodiaq.
Inspirací byly i cihlové fasády domů ve známé newyorské čtvrti



Víte, že?

Barva auta může mít vliv i na bezpečnost. Za nejbezpečnější jsou považovány barvy, které tvoří výrazný kontrast s okolím – například bílá, červená nebo žlutá.

Rychlý beat = těžká noha – jak dokáže hudba v autě ovlivnit styl jízdy?

Mít v autě možnost pustit si hudbu už většina z nás vnímá jako samozřejmost. První autorádia integrovaná do palubní desky se v autech objevila už v 50. letech, trvalo ale ještě dlouhou dobu, než se stala základní výbavou.



Tipy na „nejbezpečnější“ skladby za volant

- **Stairway to Heaven**
Led Zeppelin
- **Under the Bridge**
Red Hot Chili Peppers
- **God's Plan**
Drake
- **Africa**
Toto
- **Location**
Khalid

Vozy Škoda až do konce 80. let vyjížděly z továrny ve většině případů bez rádia, což se změnilo až s modelem Favorit. Od té doby si mohou uživatelé zpříjemnit cestu poslechem hudby. Jak to může ovlivnit styl jízdy?

Rozhodující je rytmus

Podle vědců z univerzit v São Paulu, Oxford Brookes a Parmě hraje klíčovou roli tempo skladby. Čím více se hudba blíží přirozenému rytmu lidského srdce, tím lépe se řidič dokáže na jízdu soustředit. Cokoliv výrazně pod 60 až 80 tepů za minutu by ho naopak mohlo uspávat a „zpomalovat“, zatímco hudba s tempem výrazně nad touto hranicí může soustředění narušit a vyvolat pocity agrese.

Kromě dynamiky je důležitá i pravidelnost rytmu. Vědci se shodují, že žánry s nepravidelným nebo často se měnícím rytmem, jako třeba hip-hop nebo

heavy metal, mohou v řidičích vyvolávat neklid a vést ke zbrklým a nepředvídatelným reakcím.

Zajímavá je také podvědomá reakce na podcasty a mluvené slovo obecně. To, jaké emoce podcast v posluchači vyvolává, se podle odborníků téměř přímo odráží ve stylu jízdy. Řidič rozčilený kvůli zpravodajské kauze bývá prokazatelně podrážděnější. Oproti hudbě navíc podcasty často nutí řidiče více přemýšlet, což může odvádět pozornost od řízení.

Oblíbená vs. doporučená skladba

Podle výzkumu izraelské Ben Gurionovy univerzity hraje roli v udržení pozornosti i vztah řidiče ke skladbě, kterou právě poslouchá. Oblíbenou písničku vnímá intenzivněji a neslouží mu jen jako podkres – právě „prožívání“ oblíbeného hitu může vést ke snížené pozornosti.

Hlasitost a brzdná dráha

Největším rizikem je příliš hlasitá hudba. Kromě toho, že řidič může přeslechnout například houkající sanitku, má hlasitost hudby přímý vliv i na reakční dobu. Kritická hranice je 90 decibelů (odpovídá zhruba hluku projíždějícího vlaku) – pokud někdo v autě poslouchá hudbu hlasitěji, jeho reakční doba se může prodloužit až o pětinu. Naopak melodická hudba s pravidelným rytmem a hlasitostí kolem 55 decibelů dokáže pozornost řidiče podpořit.

Věděli jste, že?

Všechny současné systémy ozvučení Škoda mají funkci GALA, která automaticky upravuje hlasitost a zvuk podle rychlosti auta. Při pomalejší jízdě zvýrazní basy, při vyšších rychlostech zase tlumí výšky. Díky tomu lépe potlačuje hluk motoru, aerodynamický hluk i zvuk od kol.

Exkluzivně

Na dobré cestě

S vedoucím Škoda Auto pro český trh Jiřím Maláčkem o historických kořenech a odvaze průkopníků, přechodu k elektromobilitě, prodeji aut i služeb na internetu, zvycích českého zákazníka i o nejbližší budoucnosti.

S jakými emocemi prožíváte výročí 130 let automobilky Škoda Auto?

S velkou hrdostí a zároveň respektem. Všichni si můžeme znovu a v detailu připomenout, že jde o dílo budované po generace, které naši předkové začali ve skromných podmínkách a rozvíjeli krok za krokem. Nesmírně obdivuji osobnosti, které stály u klíčových rozhodnutí, ať to byl první motocykl v roce 1899, velkosériová výroba ve třicátých letech nebo vývoj modelu Favorit v letech osmdesátých. Vždy u toho byli lidé, kteří se nespokojili s tím, co už tu je. Měli vyšší cíle a dokázali přijmout odpovědnost za jejich splnění. Posledních více než třicet let se zázemím a podporou koncernu Volkswagen nás posunulo na zcela jinou úroveň. Škoda je dnes respektovaná značka s širokou nabídkou modelů i systémů pohonu, výrazným designem a ambicí stát se třetím největším výrobcem v Evropě. O tom se zakladatelům firmy Laurin a Klement nejspíš ani nesnilo.

Vidíte v této historii něco inspirujícího pro dnešek?

Jen omezeně, protože nežijeme v minulosti a čelíme úplně jiným výzvám. Za našimi největšími úspěchy ale stály podnikavost, silná technická kompetence a skvělí lidé. Věřím, že s touto „trojnožkou“ budeme úspěšní i v budoucnu.

Jak úspěšná je značka Škoda v současnosti na domácím trhu?

Musím předeslat, že jde o velmi důležitý trh a že to není jen o prestiži. V roce 2024 jsme zde zaregistrovali přes 78 000 vozů,

což dělá z Česka globálně druhý největší trh pro značku Škoda. Úspěch na domácí půdě má pro nás tedy velký význam. Jsme velmi hrdí na pozici jedničky, kterou se nám daří dlouhodobě udržovat a která signalizuje velkou důvěru českých zákazníků. Tržní podíl přesahuje jednu třetinu, přičemž Fabia, Scala, Kamiq, Octavia, Karoq, Superb i Kodiaq jsou nejprodávější modely svých tříd. Škoda Octavia je nejprodávějším vozem v Česku vůbec.

K elektromobilitě se čeští zákazníci dlouho stavěli zdrženlivě. Začíná se to měnit?

Jednoznačně ano, protože nový Elroq naplňuje právě ta očekávání, která jsme do něj vkládali. Snížil cenu téměř na úroveň masově prodáváného auta se spalovacím motorem, otevřel cestu k elektromobilitě mnohem širšímu okruhu zákazníků a tím posunul celou hru o úroveň výš. Pro způsob, jakým lidé elektromobily vnímají, je totiž důležité, aby získaly větší podíl na trhu a zbavily se nádechu něčeho výstředního. Modelu Elroq se to rozhodně daří. Za prvních pět měsíců letošního roku jde s velkým náskokem o nejprodávější elektromobil v Česku. S modelem Enyaq dávají dohromady 37 procent všech registrací elektromobilů, takže podíl značky Škoda je v elektromobilech dokonce vyšší než na českém trhu jako celku.

Co dalšího lze pro rozvoj elektromobility v Česku udělat?

Jdeme vstříc zákazníkům, kteří dosud neměli možnost si elektromobil vyzkoušet. Je pro nás důležité, aby se s ním sžili a vyzkoušeli



jeho vlastnosti ještě dříve, než budou sami uvažovat o jeho koupi. Proto jsme spustili program Škoda Explore, ve kterém si zájemce může on-line zamluvit zápůjčku elektromobilu u nejbližšího autorizovaného prodejce přes víkend, na týden nebo až na 15 dní, aby měl čas vůz vyzkoušet v podmínkách, které důvěrně zná. Testovací jízdy jsou navrženy tak, aby byly cenově dostupné pro každého. Mimoto dlouhodobě věnujeme velké úsilí na podporu rozvoje dobíjecí infrastruktury. Jako jeden ze signatářů Memoranda o spolupráci v rozvoji elektromobility poskytujeme informace a spolupracujeme se státní správou v odborných otázkách výstavby nabíjecích stanic.

Většina registrací v Česku připadá na firemní vozy. Je dnes těžké si získat soukromou klientelu?

To není ve vzájemném protikladu. My jsme na jedné straně největším českým zprostředkovatelem firemních flotil a na straně druhé i nejoblíbenější značkou soukromých zákazníků. Registrace v soukromém sektoru nám za letošní první pololetí stouply téměř o 60 procent. Mám velkou radost, že kromě modelů Scala a Kamiq na tom měly velký podíl i Octavia a Kodiaq. Rozhodující je komplexní produktová nabídka, ze které si každý vybere, a profesionalita prodejců, kteří dokážou vyjít vstříc různým zákaznickým potřebám. Soukromá klientela pouští do výběru vozu více emocí, větší roli hraje design nebo subjektivní dojmy. Soukromí zákazníci také častěji volí vozy kategorie SUV. Ve firmách mají dosud převahu klasické typy karoserií a výběr se více opírá o čísla a provozní náklady.

Testování

Díky programu Škoda Explore mohou zákazníci sami vyzkoušet, jak elektromobil v běžném provozu funguje.

Jak důležitý je pro značku Škoda prodej ojetých vozů?

Velmi důležitý, přispívá ke komplexnosti našich služeb i komfortu zákazníka, protože vše kolem auta vyřídí u jednoho dealera. Z druhé strany to platí stejně – dealer auto prodal jako nové a staral se o něj v rámci údržby a servisu, takže přesně ví, co prodává, a nabídne zájemci o ojetý vůz vyšší kvalitu. Díky tomu můžeme v certifikovaném programu Škoda Plus nabízet výhradně vozy s doložitelným původem a servisní historií. V roce 2024 naši dealeri prodali více než 53 000 ojetých vozů. Není žádný program jiné značky, který by se tomu blížil. Také profesionalita prodeje je na stejné úrovni jako u nových vozů, prodejci musejí absolvovat náročná školení. Program Škoda Plus funguje už patnáct let, prodali jsme v něm přes půl milionu vozů a soustavným tlakem na kvalitu se nám daří kultivovat český trh s ojetými vozy.

Stále častěji se mluví o internetovém prodeji, o tom, že dealerství v dnešní podobě nebude třeba. Jak daleko je tento trend v Česku?

Na prvním místě je zákazník. Dealerství jsou tváří značky, je to místo, kam můžete kdykoli přijít a kde se o vás vždycky postarají. Je to místo, kde jde o vás jako zákazníka. Proto žádný ústup od současného prodejního modelu neplánujeme. Je pravda, že dnes si lidé častěji vybírají na internetu, vyzkoušejí konfigurátor a k prodejci přicházejí s přesnější představou. Ale prohlídku „živého“ auta, zkušební jízdu i zážitek spojený s návštěvou autosalonu lze těžko něčím nahradit a čeští zákazníci se v tomto ohledu chovají konzervativně. Ještě výraznější to je u ojetých aut, kde si zákazník

vybere na internetu podle ceny, výbavy nebo barvy, ale potřebuje se přesvědčit o fyzickém stavu vozu. U servisních služeb potřebujeme dostat k dealerovi především auto, zákazníkům to dokážeme díky digitalizaci služeb velmi zjednodušit.

V čem konkrétně?

Do servisu se můžete objednat on-line. Všechny modely Škoda uvedené od roku 2019 jsou připravené na služby Škoda Connect a lze s nimi spárovat mobilní aplikaci MyŠkoda, do které se ukládají provozní data. Když tedy zvolíte službu Objednat do servisu, odešlou se zvolenému partnerovi i ujeté kilometry, od kterých se odvíjí rozsah prohlídky. Stejně tak si můžete online objednat vyzvednutí vozu doma nebo naopak zanechat klíče mimo pracovní dobu servisu v zabezpečené schránce – takzvaném Škodaboxu. Služby Škoda Connect mimoto přinášejí zákazníkům více komfortu i na každodenní bázi. Funkce PayToFuel usnadňuje platbu za tankování, pomocí funkce PayToPark v aplikaci MyŠkoda nebo přímo v infotainmentu vozidla lze platit parkovné na ulicích pětaticeti českých měst.

Jaké produktové novinky chystá Škoda Auto na nejbližší dobu?

Příští rok uvedeme na trh dva důležité modely: menší elektrický městský crossover Epiq, který posune dostupnost elektromobility o další „patro“ níž, a velké SUV na bázi studie Vision 7S. Na další překvapení nám dejte trochu času, téměř celou modelovou řadu jsme v posledních 18 měsících obměnili nebo přepracovali, takže teď nabízí jen to nejlepší a nejmodernější.





L'Etape



V hlavní roli hrdinové Tour de France

Ve velkém stylu slaví cyklistický závod L'Etape Czech Republic by Tour de France svůj pátý ročník. Organizátoři i díky významné podpoře Škoda Auto přilákali do pelotonu populárního podniku pro amatérské závodníky hned dva vítěze Staré dámy: Bradleyho Wigginsa a Andyho Schlecka. Vedle řady novinek pro letošní rok už intenzivně chystají podobu příštího ročníku, kdy podnik čekají velké změny.

Tuzemská L'Etape má letos stejně jako v minulém roce dva díly – červnovou kopcovitou etapu se startem v Praze a srpnovou horskou etapu, jejímž domovem jsou po loňské premiéře opět Prachatice. A zatímco loni naplnil roli největší hvězdy dvojnásobný vítěz Tour de France Alberto Contador, letos se mohou účastníci závodu potkat hned se dvěma šampiony z minulosti.

Bradley Wiggins ovládl Starou dámu jako první Brit v historii v roce 2012 a jako ambasador Škoda WeLoveCycling.cz figuruje ve startovní listině kopcovité etapy. Andy Schleck, který se oblékl do žlutého trikotu pro celkového vítěze pod Vítězným obloukem o dva roky dříve, je ambasadorem horské etapy.

„O účast Bradleyho Wigginsa jsme usilovali už přede dvěma lety, ale za poměrně známých okolností a vlivem jeho problémů se to nepodařilo. Za to, že se to povedlo letos, patří velký dík i Škoda Auto, která nám opět moc pomohla. Andy Schleck se Škodovkou spolupracuje dlouhodobě, na L'Etape jel už kopcovitou etapu v roce 2022 a nebyl problém jej přemluvit, aby dorazil do Prachatic. Jediný zádrhel byl, že se horská etapa kryje s L'Etape by Tour de France Femmes avec Zwift, kde měl plnit roli ambasadora Škoda WeLoveCycling.cz, ale vše se nakonec vyřešilo tak, že jeho reprezentativní povinnosti ve Francii převzal další z ambasadorů Zdeněk Štybar,“ řekl Škoda Magazínu šéf projektu L'Etape Czech Republic by Tour de France Přemysl Novák.

Elita

Dva vítězové Tour de France v jednom pelotonu – výjimečný ročník.



130 let: od jízdního kola po čistě elektrické vozy

Škoda Auto je s Tour de France spojená již 22 let jako hlavní sponzor, mladoboleslavská automobilka pochopitelně nechybí ani při tuzemské L'Etape. Organizátoři mají k dispozici šestnáct aut včetně ředitelského vozu, který jede v čele závodu. Při letošním ročníku se flotila skládá z vozů Enyaq, Kodiaq, Superb a Octavia a reprezentuje tak celou škálu pohonných jednotek současné produkce – od čistě elektrických vozů po auta se spalovacím motorem. Ve vesničce na pražském Strahově byly navíc vystavené další vozy spolu s replikou jízdního kola Slavia, jehož výrobou odstartovala před 130 lety v Mladé Boleslavi značka Laurin & Klement, předchůdce značky Škoda.

Karavana Škoda před pelotonem

Součástí L'Etape Czech Republic je tradičně bohatý doprovodný program, významnou novinkou letošních závodů je premiérová roční jízda. „Jde o nezávodní jízdu po uzavřených silnicích pro rodiče a děti, ať už v sedačkách, či na vlastních kolech, případně pro lidi na elektrokolech. Trasa měří pět až šest kilometrů a účastníci vyrazí na trať ráno před hlavním závodem. Užijí si tak elektrizující atmosféru na startu, a po dojezdu do cíle také dostanou medaili,“ prozradil Přemysl Novák.

Atmosféru Tour de France navíc podtrhuje i procesí alegorických vozů v duchu tradice Staré dámy. Karavana pod taktovkou značky Škoda vyráží s časovým odstupem před pelotonem a na trase hlasitě avizuje divákům brzký příjezd závodníků.

Pořadatelé i v letošním roce očekávají na startu okolo čtyř tisíc účastníků, kteří si nenechají ujít jedinečnou možnost absolvovat náročnou trasu na bezpečné, uzavřené trati. Tři tisícovky na startu v Praze a tisíc v Prachaticích. Na obou místech přitom půjde o derniéru.

Kopcovitá etapa měla zatím při všech pěti ročnících start i cíl na Strahově a trasa zavedla závodníky do malebných zákoutí Křivoklátska a jeho vyhlášených stoupání. „Na Strahově se ale chystají velké stavební úpravy – kromě plánované rekonstrukce stadionu Evžena Rošického se bude budovat tramvajová trať a točna. Mohli jsme posunout start na nedaleký park Ladrónka, ale vzali jsme to jako příležitost a už od loňského podzimu jednáme o podobě trasy pro rok 2026 na jih od Prahy v Posázaví a Povltaví. Věříme, že navážeme na pět úspěšných let na Křivoklátsku a představíme účastníkům další pěkné kopce,“ podotkl Přemysl Novák.

Strahov během pěti let obsloužil na třináct tisíc závodníků, přesné místo startu příštího ročníku kopcovité etapy zatím jisté není. „To je největší výzva. Zatím nepadlo žádné rozhodnutí. Není jednoduché obhospodařit tři tisíce lidí s parkováním; podobné místo jako Strahov se v rámci širšího centra hledá těžko. Budeme asi muset přijmout nějaké kompromisy, současně bychom se ale nechtěli stěhovat úplně na periferii. Hledáme místo s geniem loci a je několik variant, které intenzivně řešíme,“ uvedl Novák.

Unikátní průjezd Českým Krumlovem

Stěhování čeká i druhý závod v rámci L'Etape. „Náš původní záměr byl, aby se horská etapa konala každý rok jinde. Nicméně Prachatice nás loni tak nadchly – krajinou, ale také přístupem místních úřadů –, že nám bylo líto místo po pouhém jednom ročníku opustit. Letos v srpnu tedy jedeme v jižních Čechách znovu a připravili jsme řadu změn. Největším lákadlem bude unikátní průjezd historickým centrem Českého Krumlova, zapsaným na seznam světového dědictví UNESCO,“ přiblížil Přemysl Novák s tím, že v případě horské etapy nemusí jít jen o změnu adresy. „Je dost možné, že závod bude v jiné podobě. Stále uvažujeme o tom, že bychom uzavřeli profilový trojlístek, a chtěli bychom uspořádat i rovinatou etapu,“ dodal.

L'Étape du Tour de France se poprvé konala ve Francii v roce 1993, kdy během volného dne Staré dámy dostaly tisíce nadšených

#Nesesedneš

Letošním motivem L'Etape Czech Republic by Tour de France je hashtag #NESESEDNEŠ. Prosté, ale jednoduché sdělení individuální výzvy pro každého cyklistu. A současně výstižné připomenutí doby, během níž se cyklistice v životě věnujeme. „Cyklistika je sport provázející nás od dětského věku až po seniorský. Skvěle propojuje generace včetně lidí v důchodovém věku. A právě senioři jsou mnohdy opomíjenou skupinou, kterou bychom rádi do aktivit L'Etape Czech Republic zapojili. Často zrovna starší generace tvoří páteř organizačních týmů fanouškovských míst v jednotlivých obcích. Proto jsme rozjeli spolupráci s nadací Krása pomoci,“ podotýká Přemysl Novák ke spojení s organizací zaměřující se na důstojné a plnohodnotné stáří.

příznivců cyklistiky možnost okusit na vlastní kůži trasu nejslavnějšího etapového závodu planety. V současnosti se zpravidla na trať královské etapy vydává na patnáct tisíc účastníků a letos poprvé se L'Etape pojede i v rámci ženské Tour de France Femmes.

Projekt se v průběhu let rozšířil napříč kontinenty a dnes se pod záštitou pořadatele Tour de France, společnosti A.S.O., pořádá ve více než třiceti zemích světa. K tuzemské L'Etape Czech Republic by Tour de France patří kromě dvou závodů i vyjížďky v jednotlivých regionech či cyklistické akce v podobě tréninkových kempů nebo zájezdů na velké zahraniční závody v čele s Tour de France.

L'Etape Czech Republic by Tour de France

Kopcovitá etapa

21. června 2025
Praha – Praha

Dlouhá trasa:

139 km / 1 900+ výškových metrů, vrchařský segment: Sýkořice, Poteplí, Spiritka, sprinterský segment: Žilina

Střední trasa:

97 km / 1 000+ výškových metrů, vrchařský segment: Poteplí, Spiritka, sprinterský segment: Žilina

Krátká trasa:

66 km / 600+ výškových metrů, vrchařský segment: Poteplí, Spiritka

Horská etapa

2. srpna 2025
Prachatice – Prachatice

Trasa:

110 km / 2 200+ výškových metrů, vrchařský segment: Klet, Libín, Oseký

SKODA
Service

Až na **5 let**
máte vystaráno



Škoda Předplacený servis Vám ulehčí život

Předplatte si servis až na 5 let nebo do zvoleného kilometrového nájezdu a nebojte se nečekaných výdajů. Službu si jednoduše objednejte u nás s koupí nového vozu či do první servisní prohlídky.

Příběh

Do pekla a zpět. Kolo mě zachránilo, říká legendární Bradley Wiggins

Prožil chvíle absolutní slávy a obdivu. První britský vítěz Tour de France a olympijský vítěz na dráze i na silnici Bradley Wiggins se stal ikonou světové cyklistiky. Po konci aktivní kariéry ale prožil pád až na samotné dno a dnes je příkladem toho, že každý zaslouží druhou šanci. Příznivci cyklistiky se letos mohli potkat s legendárním závodníkem přímo v pelotonu při kopcovité etapě L'Etape Czech Republic by Tour de France, kde plnil roli ambasadora v dresu Škoda WeLoveCycling.cz.

Úspěchy ve sportovním životopise Bradleyho Wiggins pomalu nelze ani spočítat, výčet zlatých medailí napříč disciplínami je ohromující. Biografie držitele Řádu britského impéria je ale mnohovrstevnatá a jen dokazuje, jak tenká je hranice mezi úspěchem a selháním a jak složitý může být pro elitního sportovce návrat k životu po ukončení aktivní kariéry.

„Když jsem byl na vrcholu slávy, hrál jsem postavu, kterou všichni očekávali. Ve skutečnosti jsem netušil, kým jsem. Bylo mi šestatřicet, když jsem začal vést normální život. Cyklistika zmizela, zůstal obyčejný Bradley Wiggins,“ vzpomíná legendární Wiggo na momenty, kdy se jeho život začal po posledním olympijském zlatu lámat.

Vděk Armstrongovi

Nejen Británie, ale doslova celý svět mu ležely u nohou. Pofidérní přátelství, večírky s celebritami... Pak ale stačilo pár měsíců a Wiggins čekal pád z piedestalu až na samotné dno, při němž přišel prakticky o všechno. Lidsky i finančně. „Když můj cyklistický příběh skončil, bojoval jsem s depresemi. Stal jsem se závislým na alkoholu, žil na hraně jako bezdomovec, později přišel kokain,“ říká dnes otevřeně a přiznává, že pomýšlel i na dobrovolný odchod ze života. „Měl jsem v hlavě pěkné svinstvo,“ krčí rameny.

O tom, s jakými démony se potýká, dlouho nemělo ponětí ani jeho nejbližší okolí. S alkoholem a drogami měl přitom problémy i Wigginsův otec, který zemřel v pouhých 55 letech a s nímž měl legendární závodník velmi komplikovaný vztah. V dětství byl navíc obětí sexuálního zneužívání ze strany trenéra. „Nebyl jsem tím, kým jsem chtěl být. Můj sklon k závislosti zmírňoval bolest, se kterou jsem žil,“ přemítá v současnosti nad temnými momenty svého života.

Ty vrcholily v době, kdy se měl přede dvěma lety stát ambasadorem L'Etape v České republice. Po podepsání kontraktu v zimních měsících se Praha na jaře chystala na přilet legendy.

Jenže Wiggins do letadla z Londýna nenastoupil. „Nikdy jsme se oficiálně nedozvěděli důvod odstoupení od smlouvy,“ vzpomíná šéf projektu L'Etape Czech Republic Přemysl Novák.

Špatná karta v příběhu slavného závodníka se ale nakonec začala obracet. Paradoxně s pomoci záporného hrdiny. Do dění totiž vstoupil Lance Armstrong, nejprve oslavovaná legenda Tour de France a po přiznání dopingové minulosti zapovězený vyvrhel, jehož jméno bylo z historie Grande Boucle navždy vymazáno. Právě on dotlačil Wiggins do intenzivní terapie a uhradil veškerou léčbu. „Řekl mi, že si musím vyřešit traumata z dětství. Jeho osobnost je pro cyklistiku polarizující, ale jestli má někdo zásluhu na tom, že

Restart

Naučil jsem se radovat ze dnů, jako byl ten u vás v České republice. Radovat se z jízdy na kole, mluvit s lidmi.



jsem naživu, tak rozhodně on. Uvědomil jsem si, že ubližuji spoustě lidí kolem sebe,“ neskrývá vděčnost Wiggins.

Dnes ukazuje, jak důležité je se v životě nevzdat. Odrazit se ode dna Wigginsovi pomohla opět cyklistika, o níž přitom před pár lety spontánně prohlásil, jak ji nenávidí. Natáčí podcast o historii cyklistiky, v pořadu Lance Armstronga The Move se chystá komentovat Tour de France. Angažuje se v juniorském týmu, působí jako motivační řečník a na nezájem publika si rozhodně nemůže stěžovat. „Všechno jsem si utřídl a přijal odpovědnost za svůj život,“ říká přesvědčivě.

Urovnat přitom musel i svou majetkovou situaci. Během kariéry sice vydělal v přepočtu čtyři sta milionů korun, nakonec ale o všechno přišel. „Lituji, že jsem se svým finančním záležitos-tem nevěnoval dostatečně. Vydělal jsem spoustu peněz, ale lidé kolem toho zneužili. Dokonale mě oškubali,“ říká Wiggins s hořkým úsměvem. Nároky exekutorů urovnal nakonec až soud. „Odpovědní lidé nesou následky svých činů,“ říká dnes s vědomím, že nejde o planou frázi.

Na kole se zase raduje

A druhou šanci dostal i od organizátorů L'Etape Czech Republic by Tour de France. „Zkusili jsme sira Wiggins oslovit, protože druhou šanci si zaslouží každý. Reakce byla pozitivní, jednání rychlá a korektní. Není pochyb, že Bradley Wiggins je velice inspirativní osobnost,“ má jasno Přemysl Novák.

„Díky projektům, jako je L'Etape, jsem znovu našel lásku k cyklistice, pomohlo mi to psychicky. Naučil jsem se radovat ze dnů, jako byl ten u vás v České republice. Radovat se z jízdy na kole, mluvit s lidmi. Když jsem závodil, nemluvil jsem s nikým, byl jsem sám. Když jela skupina, já šlapal sám. Teď mě těší ta společen-ská stránka cyklistiky. Pro letošní léto jsem se uvrátil do spousty eventů. Je fajn být zpět,“ uvědomuje si Wiggins.

Bradley Wiggins

45 let

Úspěchy v silniční cyklistice: vítěz Tour de France 2012, vítěz časovky na LOH v Londýně 2012, mistr světa z časovky v roce 2014. Úspěchy na dráze: olympijské zlato ve stíhačce (2004 a 2008) a týmové stíhačce (2008 a 2016), mistr světa ve stíhačce (2003, 2007, 2008), týmové stíhačce (2007, 2008) i madisonu (2008, 2016). Držitel ocenění Vélo d'Or pro nejlepšího cyklistu planety (2012) a nositel Řádu britského impéria.



Prověřené ojeté vozy z podhůří Krkonoš

Foto: Kateřina Habrunová

Nové auto si člověk nekupuje každý den, o to důležitější je, jak se při tom cítí. Ditta Dvořáčková strávila za volantem celý svůj profesní život a řízení ji baví dodnes. Začínala se Škodou Favorit, po které následovala řada služebních vozů Octavia. V posledních letech se Ditta věnuje vlastnímu podnikání, a tak přišel čas pořídit si konečně auto přesně podle svého gusta.

Pro svého nového pojiždného partáka, který musí zvládat každodenní provoz po městě i přesuny na dovolené, se rozhodla vyrazit do Autostylu Trutnov. Na zdejší nabídku vozů Škoda Plus vsadila díky doporučení známých, kteří si tu auto do rodiny koupili nedávno. Cíl byl jasný – pořídit maximálně dvouletý vůz s cenou do 800 000 Kč. Podmínkou byla také automatická převodovka a silnější motor. „Nejsem zrovna závodník, ale mám ráda k dispozici dostatek výkonu k předjíždění v každé situaci; ve slabších autech se zkrátka necítím bezpečně,“ dodává Ditta.

Unikátní prostory a uvolněná atmosféra

Autostyl najdete v malebném údolí a od běžného autosalonu ho poznáte na první pohled. Oddělení s ojetými vozy Škoda Plus vybudovali majitelé v prostorách bývalé textilky a je třeba uznat, že industriální prostor původně z roku 1850 perfektně naleštěným vozům sluší. Pro manipulaci slouží speciální točna a nákladní výtah. Jinak by se vozy do uliček původně určených pro pletací stroje jednoduše nevešly. „Prostor má svá specifika, není ale sterilní a o to nám šlo především,“ dodává Tomáš Novotný, který v Autostylu působí jako prodejce.

Naprostá většina prověřených ročních vozů pochází přímo ze zdejších operativních leasingů. Vozy sem jezdily pravidelně na

servis a před prodejem navíc procházejí ještě jednou důkladnou prohlídkou. „Ke každému vozu dostane zákazník podrobný protokol se záznamy jeho servisní historie i do detailů vyznačených kosmetických vad. Pečlivě zapisujeme také hodnoty laku na jednotlivých dílech, aby měl zákazník o autě dokonalý přehled,“ dodává Tomáš Novotný.

Po vstupu do autosalonu, který připomíná spíš galerii moderního umění, se Ditty okamžitě ujal. „Setkáváme se v zásadě se dvěma typy zákazníků. Jedni si jdou pro konkrétní auto, mají o něm načteno a vědí, co chtějí, často dorazí i s vlastním mechanikem. V tom případě je hlavně nezdržujeme a umožníme jim, aby si vybraný vůz co nejpodrobněji ‚proklepli‘. Druhá část lidí si chce nechat poradit nebo se alespoň ujistit ve své představě. S nimi začínáme výběr většinou u počítače a dobré kávy,“ vysvětluje Tomáš. A dodává, že mu jde hlavně o to, aby se zákazníci necítili pod tlakem. „Máme tu křesla, ve kterých můžete klidně dvě hodiny sedět a pečlivě si pročíst všechny specifikace. Praxe je jasná – jsme vždy k dispozici, nikdy ale nestojíme zákazníkově za zády,“ dodává. Rádi tu zákazníkům také vysvětlují všechny moderní prvky vozů, které za poslední roky zaznamenaly extrémní posun. Vyhřívaná sedadla, parkovací asistenti nebo třeba zrcadlení telefonu jsou dnes docela běžné. „Ne každý je takový technický nadšenec jako třeba já, to ale neznamená, že se s novými systémy rychle nesžije. Baví mě zákazníkům ukazovat, jak mohou využít možnosti svého nového auta naplno,“ dodává Tomáš Novotný.



Praktický parťák pro každý den

První výběr probíhal u počítače, kde Tomáš provedl Dittu širokou nabídkou skladových vozů. Požadavky byly jasné – převážně městský provoz, zároveň ale komfortní svezení na dalších cestách, vyšší posed, a hlavně barva, která rozsvítí šedé českých silnic. Nakonec padla volba na Karoq s motorem 1,5 TSI ve výbavě Sportline a oranžové metalíze Phoenix. Ditta bude jezdit většinou po městě a s nájedem do 20 000 km ročně by naftový motor nedával ekonomicky smysl. Kvůli převážně městskému provozu se také nakonec nerozhodla pro verzi s pohonem 4x4. Zároveň má ale poslední evoluce populárního „tésečka“ dostatek výkonu i pro alpské serpentiny, do kterých se vůz v zimě jistě podívá při cestě na hory. Sedmistupňová automatická převodovka pak udrží motor v příjemně nízkých otáčkách i na dálnici za Mnichovem. Zavazadelník o objemu 521 (po sklopení sedadel 1 630) litrů pak odveze každodenní nákup i nálož lyžařského vybavení.

Dalším trumfem vozu Karoq je zvýšený podvozek pro snadné vystupování v kombinaci s kompaktními rozměry (na délku má 4 382 mm). „Ve vyšším autě se cítím bezpečně, ale šoférovat, a hlavně parkovat velká SUV je pro mě zbytečný stres. Takže Karoq má pro mě přesně ideální velikost,“ dodává Ditta.

Profesionalita

S důvěrou se svěřila do rukou profesionálů, kteří vybrali to nejvhodnější auto.

Testovací jízda podrobně a do detailu

Po krátké prohlídce vozu už Karoq sjíždí výtahem na parkoviště, kde ho čeká testovací jízda. Ta je v Autostylu skutečně pestrá – zapomeňte na pár kilometrů po rovině. Ditta si Karoq vyzkoušela v centru Trutnova i na klikatých cestách směrem k Hrádečku a chalupě Václava Havla. Cesta zpět k Autostylu pak vedla přes úsek, kde měla možnost si auto vyzkoušet i v rychlostech okolo 90 km/h. Tady se ukázala další přednost vozu Karoq a tou je i přes vyšší světlou výšku skvělá aerodynamika a s ní spojené odhlučnění. Ani ve vyšších rychlostech tak Dittu nebude rušit okolní vítr. Aerodynamika má na svědomí i to, že u auta, které za poslední měsíc zažilo jen předváděcí jízdy, při kterých si každý rád otestuje dynamiku, byla dlouhodobá spotřeba kolem 6,5 litru.

První, co Dittu po vyjetí zaujalo, byl posed. Sedadla verze Sportline s integrovanými opěrkami a dodatečným bočním vedením zkrátka obejmou a nepustí, i když lečjaká zatáčka nad Trutnovem slušně „utahovala“. „V tomhle jsem řidička ze staré školy, volant ráda držím oběma rukama a opěradlo mám ráda téměř kolmo. Jedině tak mám auto bezpečně v ruce – ležet za volantem mi vždy bylo proti srsti. Překvapilo mě, jak rychle jsem si v modelu Karoq našla ideální pozici,“

komentuje Ditta. Příjemným bonusem pak byl ve výbavě Sportline virtuální kokpit s možností promítat navigaci přímo mezi přístroje. Tuhle technickou vychytávku sice Ditta na svém původním seznamu přání neměla, skvěle ale sedí k jejímu stylu řízení. V klidu, pohodě, a hlavně soustředěně bez sklouzávání pohledem mimo zorné pole.

Vyšší posez i stabilita v zatáčkách

O víkendech Ditta často vyráží na výlety ve čtyřech s přáteli a rodinou. Proto ji zajímal i prostor na zadních sedadlech. Příjemně ji překvapilo, kolik místa je tam na nohy i nad hlavou, a třešničkou na dortu pak bylo, že i zadní sedadla jsou vyhřívaná. Ditta se vzadu nutně chtěla také sama svézt, zajímal ji hlavně výhled – už proto, že se jejím kamarádkám v některých autech dělá vzadu špatně.

Horské silnice kolem Trutnova nejsou vždy v ideálním stavu, což je ale pro testovací jízdu spíše plus. Ditta tak měla možnost otestovat komfort vybraného modelu. Karoq není na současné poměry nikterak těžké auto (1 930 kg), a navíc má díky své výšce delší chod odpružení. Do výtluků tak kola netlačí nikterak velká váha a mají také dostatečný prostor se po vyjetí z díry „zasunout do karoserie“,



Na doporučení přátel se Ditta rozhodla pro návštěvu trutnovského autostylu



Autostyl sídlí v bývalé textilce – místo showroomu připomíná moderní galerii



Pro Dittu byl důležitý každý detail – od laku až po historii vozu



Testovací jízda po horských cestách? Ideální prověrka



Ditta předala své požadavky – prodejce navrhl ideální vůz



Velký kufr byl samozřejmost – a Karoq nezklamal



Zásadní bylo pohodlí, výkon i přehledný kokpit



Finální rozhodnutí proběhlo v klidu – s kávou a bez nátlaku



Prodejce před předáním přihlašuje vůz na nového majitele



Papíry vyřízené, klíče v ruce – může se jet

aniž by nadzvedávala celé auto i s posádkou. Zároveň je podvozek dostatečně tuhý a ani na vlnité okresce neplave. Jak řekla Ditta: „Nejsem technik, ale i když sedím výš, nemám pocit, že řídím parník.“

Po návratu do Autostylu si pak Ditta ještě zkusila parkování. V poměrně úzkém prostoru areálu Škoda Plus ocenila pomoc 360stupňových kamer. Při vjíždění pod přístřešek pak měla možnost alespoň částečně vyzkoušet LED Matrix světlomety, které Karoq získal po faceliftu v roce 2024. Dvanáct samostatných LED segmentů dotváří výbavu modelu Karoq jako bezpečného partáka pro každý den.

Rozhodnutí rozumem i emocemi

Bylo znát, že jízda Škodou Karoq udělala na Dittu dobrý dojem. Rozhodla se proto nechat si na něj zpracovat nabídku financování. „Zákazníkům vždy nabízíme více možností od platby převodem až po financování s Volkswagen Financial Services. K vytištěné nabídce – například záznam o servisu a podrobný protokol o technickém stavu. Zákazník pak má čas si vše v klidu doma pročíst, vůz mu dokážeme nezávazně rezervovat na 24 hodin,“ upřesňuje Tomáš

Novotný s tím, že si zakládá na tom, aby zákazníka nikdy do nákupu netlačil.

Z dokumentů vyplývá, že testovaný Karoq byl poprvé zaregistrován v únoru 2024 a má prodlouženou tovární záruku až do roku 2029. Má původní lak, je nebouraný a má najeto něco málo přes 17 000 km. I to byly důvody, proč se Ditta nakonec pro Karoq rozhodla, a tak hned druhý den do Autostylu zavolala. „Srdce říkalo ano už včera, jsem ale pragmatik, a proto jsem ocenila možnost se na rozhodnutí ještě vyspat. Karoq nakonec vyhrál i po rozumné stránce. Obzvlášť v podobě ročního vozu se zárukou jde o skvělý poměr cena/výkon,“ komentuje svou volbu Ditta, která nakonec zvolila financování na 48 měsíců. Za čtyři roky bude mít Karoq pravděpodobně najeto něco kolem 100 000 km. Stále tedy půjde o atraktivní ojeté auto a je jen na Dittě, jestli se rozhodne si Karoq ponechat a doplatit i poslední nerovnoměrnou splátku, nebo ho prodat.

Druhý den odpoledne došlo na předání vozu. K vozu Ditta získává sadu zimních pneumatik ze Škoda Originálního příslušenství a Karoq před předáním prochází finálním čištěním. „Také u vozů z programu Škoda Plus je cílem, abyste z nich měli pocit opravdu nového auta, od doteku plastů až po vůni,“ uzavírá Tomáš Novotný při předávání klíčů. Přejeme hodně šťastných kilometrů!

Financování vozu

Pořizovací cena vozu včetně DPH: 798 999,99 Kč | Specifikace: Škoda Karoq 1,5 TSI Sportline 110 – kW DSG

Akontace	RPSN	Počet splátek	Splátka	Poslední navýšená splátka
319 600 Kč (40 %)	14,55 %	48	9 353,39 Kč	239 700 Kč

*Jedná se o ilustrační, nezávazný příklad financování od VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES.

SKODA Handy



Žijte naplno a bez bariér s programem Škoda Handy

Objevujte na své životní cestě stále nové možnosti a využijte benefity programu Škoda Handy. Držitelům průkazů ZTP a ZTP/P nabízíme vozy za zvýhodněnou cenu včetně jejich úprav na míru. Pomůžeme Vám také s žádostí o státní příspěvek a zajistíme pro Vás i přednostní servis nebo výhodnější ceny náhradních dílů a příslušenství. Se zájmem o předváděcí jízdu či zapůjčení vozu se speciální úpravou, pro ruční řízení, se na nás neváhejte obrátit v autorizovaných centrech Škoda Handy.



SKODA Financial Services

Léto na cestách s chytrými doplňky

Co by to bylo za léto bez pořádného cestování? Ať už vyrazíte na dlouhou cestu k moři, nebo třeba jenom pár kilometrů za město, nepochybně oceníte nejen spolehlivý vůz, ale také dobrou společnost. Vozy Škoda vám nabídnou řadu chytrých doplňků, s nimiž bude vaše letní putování ještě zábavnější.



Piknik sbalený do auta

Jedním z tradičních letních potěšení na cestách je třeba společné stolování pod širým nebem. Abyste si takovou snídani v trávě nebo pohodový piknik s přáteli mohli vychutnat naplno, bude se vám hodit praktický termoelektrický box, který pojme až 15 litrů pochutin a lze ho snadno připevnit na některé ze zadních sedadel všech modelů vozů Škoda.

Využití přitom najde jak jako chladnička, která zvládne držet teplotu až 20 stupňů pod úroveň venkovní teploty, tak naopak jako termobox, v němž si jídlo ohřejete klidně na 65 stupňů.

Interiér elegantního boxu je vybaven přihrádkou na drobné potraviny i spolehlivými držáky na dvě lahve s nápoji. Zapojíte ho snadno do 12V zásuvky uvnitř vozu a díky zabudovanému snímači napětí se při jeho provozu nemusíte obávat nežádoucího vybití autobaterie.

S kávou cesta lépe ubíhá

K dobrému pikniku přirozeně patří též dobrá káva, kterou si můžete pomoci přenosného kávovaru vyrobit klidně cestou. Příruční kávovar, který na první pohled vypadá jako stylová termoska, stačí umístit do přihrádky na nápoje, zapojit do 12V zásuvky, naplnit vodou a vložit kapsli s kávou (využít přitom lze všechny kapsle kompatibilní s kávovary

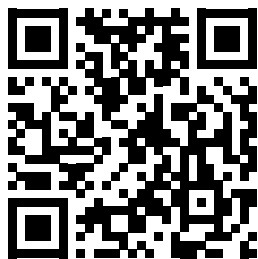
značky Nespresso). Přístroj sám už si pohlídá nastavení optimálního tlaku i teploty a přesné dávkování. Voňavou kávu si můžete vychutnat třeba v hrnku s odnímatelnou silikonovou podložkou a logem Škoda.

Zábava na cestách

Při delších přesunech přijde ovšem někdy vhod také trocha multimediální zábavy, kterou si malí i větší cestující na zadních sedadlech mohou skvěle užít díky šikovým držákům multimediálních zařízení Smart Holder připevněným k opěradlům předních sedadel. Uchyceným tabletem či telefonem můžete jednoduše otáčet kolem své osy a zároveň je vyklápět do všech směrů až do úhlu 30 stupňů.

Dárky (nejen) na léto

Značka Škoda je symbolem nejen pro pohodlné a bezpečné svezení v rozsáhlé modelové řadě vozů. Podívejte se na produkty na e-shopu a vybírejte z bohatého sortimentu doplňků pro váš vůz, naší cyklistické řady i rozsáhlé nabídky dávků a vybavení přímo pro vás. Z letošní letní kolekce jsme pro vás vybrali pár tipů.



eshop.skoda-auto.cz



1	2	3	4
Univerzální parták na výlety	Pro děti na cesty i na doma	Přes den nabít, večer rozsvítit	Pro spokojené mazlíčky
Cyklistická dobrodružství i další aktivity, při nichž se hodí mít po ruce větrovku a svačinu. To vše perfektně zvládne cyklistický batoh o objemu 8 litrů s logem Škoda a reflexními prvky. Vedle hlavní kapsy, do níž lze umístit i hydrovak, má batoh přední malou kapsu na zip s přihrádkami na drobnosti. Optimální pozici na zádech zajistíte pomocí prsního a bederního popruhu.	Kreativní sešit je novinkou letošního roku pro všechny malé cestovatele. Obsahuje různé úkoly – omalovánky, hledání rozdílů, samolepkové puzzle, obrázkové sudoku, pexeso a řadu dalších – a zábavnou formou rozvíjí dětské pozorovací schopnosti, postřeh či koordinaci oka a ruky. Určeno pro děti od 3 let.	Povedený doplněk pro vaše outdoorová dobrodružství představuje skládací lampa se solárním panelem, třemi úrovněmi jasu a dotykovým ovládáním. Svítílno je vybavena skládacím silikonovým kuzelem, odnímatelnou rukojetí a očky po stranách pro zavěšení. Lampu lze nabíjet pomocí solárního panelu nebo běžného kabelu s USB-C konektorem.	Ideální dárek pro všechny, jejichž spolujezdci mají víc než dvě nohy. Dvě silikonové skládací misky z hygienicky nezávadného materiálu o objemu 700 ml v textilním obalu se vyplatí mít po ruce na dlouhých cestách, aby váš čtyřnohý přítel netrpěl žízní a hladem. Lehce omyvatelné, každou misku snadno oddělíte od textilní části pomocí suchého zipu.

E-mobilita

Elektromobily ve firemní flotile: Snížení provozních nákladů i posílení image

Po počátečních krůčcích, kdy si elektromobily nejčastěji pořizovali jednotlivci s osobním zájmem o techniku, se elektromobilita postupně rozšiřuje i do firemních flotil. Pokud o nákupu elektromobilů do firemního vozového parku uvažujete, měli byste podniknout následující kroky.

Součástí prvotních úvah by rozhodně měla být důkladná analýza stávajícího vozového parku. Ta by se měla soustředit jednak na aktuální vozy ve fleetu, jejich stáří, spotřebu paliva i náklady na údržbu. Rovněž by měla určit vzorce toho, jak se stávající vozový park využívá – průměrný denní nájezd, ale rovněž profil tras a rytmus přestávek, které lze využít k nabíjení.

Jak poté vybrat vhodný elektromobil? Připravte se na důkladné zvážení několika faktorů. Pro většinu uživatelů je jistě nejdůležitější dojezdová vzdálenost – zohledněte proto průměrnou denní vzdálenost a potřebu dojezdu vašich firemních vozů. Od něj se odvíjí volba přiměřené kapacity akumulátoru. Dnešní elektromobily

nabízejí dojezd přes 500 kilometrů, ne každý firemní vůz ho však využije. V řadě případů stačí některá z méně výkonných a cenově příznivějších variant. Je však třeba vycházet z reálné spotřeby energie v daných podmínkách a zaměřit se na vše, co ji může ovlivnit. Například volbu tepelného čerpadla pro hospodárnější provoz v zimě.

Spolehlivé servisní zázemí

Dalším důležitým faktorem je servisní síť a zajištěná dodávka náhradních dílů. Pokud vaše služební vozy jezdí po celé republice, je výhodou mít kvalifikovanou pomoc vždy poblíže. Škoda Auto tuto podmínku splňuje zdaleka nejlépe, protože servisních míst má v Česku více než 220.

Klíčovým faktorem je nabíjecí infrastruktura. Situace je odlišná u vozidel, která pravidelně parkují několik hodin denně v areálu firmy. V závislosti na podmínkách dodavatele energií zde lze instalovat wallboxy a nabíjet „na svém“, což je vždy levnější. Ve veřejné síti přibývá rychlonabíječek, které šetří čas na delších cestách, ale energii dodávají za vyšší cenu. Druhou možností jsou standardní nabíječky, které mohou být vhodnější pro pomalé nabíjení přes noc. U některých z nich však může být zpoplatněný čas připojení.

Proto je potřeba provozní náklady sledovat a vyhodnocovat. Uživatelé služebních elektromobilů by měli dostat školení, jak s ním efektivně zacházet, a lze je také zapojit do motivačních soutěží o nejnižší spotřebu apod. Důležité je také naslouchat zpětné vazbě od řidičů, z nichž mnozí se budou s elektromobilem teprve seznamovat a sžívat.

Nakonec jsou tu hlediska právní a daňová. Tedy například odpisy, zdanitelný příjem zaměstnance při poskytnutí služebního vozu k soukromým účelům nebo budování nabíjecích stanic z hlediska stavební legislativy. Elektromobilita tedy otevírá firemním flotilám nové příležitosti, ale přináší také nové výzvy, s nimiž je dobře se seznámit v předstihu.



Elektromobil je pro firemní provoz ideální varianta

Aleš Poděbrad, jednatel společnosti Casua

Jak vznikla spolupráce vaší společnosti se Škoda Auto?

Začínali jsme v roce 1990 s kolegou Olegem Hamanem, on jako architekt, já jako stavební inženýr. Postupně jsme se rozrůstali a v momentě, kdy u nás pracovalo víc než 45 zaměstnanců, vznikla potřeba rozšířit vozový park. Ke Škoda Auto jsme měli blízko díky tomu, že jsme historicky projektovali několik showroomů pro prodejce servisu a podmínek operativního leasingu je spolupráce pro naši firmu neskutečně výhodná.

Kolik vozů Škoda bychom našli ve vozovém parku vaší společnosti?

Když nepočítám starší vozy odkoupené po skončení operativního leasingu, tak jen v loňském roce jsme rozšířili náš vozový park o další čtyři auta střední a vyšší kategorie. Letos dokoupíme ještě dva referentské vozy a dva další přibudou příští rok pro nové jednatele, kteří nahradí nás, zakladatele.

Jak velký roční nájezd ve firmě máte?

Na jedno auto zhruba 15 000 kilometrů. U manažerských vozů asi trochu větší než u referentských vozů.

Architektonická a projekční kancelář Casua ve svých dílech akcentuje ohled na udržitelnost, hodně se inspiřujete ve Skandinávii. Je to pro vás téma i při úvahách o vozovém parku?

Je to zcela zásadní téma. A naše inspirace Skandinávií nekončí jen u udržitelné architektury. Už před čtyřmi pěti lety jsme měli obrovský zájem o pořízení elektrického modelu Citigo, který nám přišel pro naše firemní účely hodně povedený a cenově dostupný, bohužel ale přestal být k dispozici. Elektromobilita nám určitě dává smysl a myslíme na ni nejen v našich návrzích, ale počítáme s tím, že se zcela přirozeně stane i součástí naší flotily. Pro běžný denní provoz ve firmě je to zcela ideální varianta.

Program

Škoda Auto nabízí firmám zvýhodněné podmínky při nákupu nových vozidel již od dvou odebraných aut ročně. A to u kteréhokoli z našich autorizovaných prodejců.



E-mobilitu vnímáme jako důležitou součást budoucnosti dopravy

Denisa Lindrová, asistentka vedení

Vozy Škoda jsou součástí vaší firemní flotily už od roku 2017. Jaký byl impuls k navázání spolupráce s mladoboleslavskou automobilkou? Impulsem byla potřeba spolehlivých služebních vozů pro náš obchodní tým. Jako česká firma jsme hledali českého dodavatele, který nabídne kvalitní automobily s dobrým servisem a zároveň bude odpovídat našim hodnotám. Škoda Auto pro nás byla jasnou volbou.

Kolik vozů Škoda dosud prošlo vaší firemní flotilou? A které modely využíváte? Od roku 2017 prošlo naší flotilou celkem 25 vozů Škoda. Nejčastěji využíváme modely Rapid, Fabia a také několik vozů Octavia.

Firma Lindr vyrábí originální výčepní zařízení a její historie sahá do roku 1992. Vnímáte propojení se značkou Škoda jako symbolické pouto dvou tradičních českých firem? Rozhodně ano. Jsme hrdí na to, že jsme ryze českou firmou, a vozy Škoda vnímáme jako přirozené rozšíření této identity. Vzájemné propojení dvou tradičních značek vnímáme nejen symbolicky, ale i prakticky – jako podporu českého průmyslu a lokální výroby.

Velkým tématem současnosti je e-mobilita. Jak se k ní stavíte v rámci vaší společnosti? Téma e-mobility vnímáme jako důležitou součást budoucnosti dopravy. V rámci

našich ekologických snah jsme již na střechách výrobních hal nainstalovali solární elektrárny, což otevírá prostor i pro budoucí využití elektromobility ve firemním provozu.

Plánujete rozšířit firemní vozový park také o čistě elektrické vozy, případně hybridní alternativy? A sáhli byste i v tomto případě po vozech Škoda? Ano, s přechodem na elektromobilitu v budoucnu počítáme. A vozy Škoda by i v tomto případě byly naší preferovanou volbou.

SKODA Explore



Vaše cesta k elektromobilitě

Vyzkoušejte si elektromobil na víkend, týden nebo 14 dní

Poznejte, jak vypadá Váš skutečný život s elektrickými modely **Škoda Enyaq**, **Škoda Enyaq Coupé** nebo **Škoda Elroq**. Seznamte se zblízka s jejich provozem, dobíjením nebo jízdními vlastnostmi na **testovací jízdě dlouhé, jak budete potřebovat**. Více informací Vám rádi sdělíme u některého z našich autorizovaných prodejců nebo na webu skoda-auto.cz.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Elroq: 15,2–17,3 kWh/100 km, 0–0 g/km
Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Enyaq a Enyaq Coupé: 14,7–16,8 kWh/100 km, 0–0 g/km

Ilustrativní fotografie

skoda-explore.cz

[/skodacz](https://facebook.com/skodacz) [/skodacr](https://instagram.com/skodacr) [/skodacr](https://dribbble.com/skodacr) [/skodacz](https://youtube.com/skodacz)

NOVÁ ŠKODA ELROQ

Nabitá
TOUHOU OBJEVOVAT



Již od
799 000 Kč s DPH

Objevte dostupnou elektromobilitu, kterou přivádí nová **Škoda Elroq**. S dojezdem přes **570 km na jedno nabití*** a **rychlým nabíjením** se vždy zdržíte jen tam, kde sami budete chtít. Do **zavazadlového prostoru o objemu 470 litrů** se navíc vejde vše, co při svých dobrodružstvích budete potřebovat. Více informací Vám rádi sdělíme u některého z našich autorizovaných prodejců nebo na webu skoda-auto.cz.

*Platí pro model Elroq 85

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Elroq: 15,2-17,3 kWh/100 km, 0-0 g/km

skoda-auto.cz

[/skodacz](#) [/skodacr](#) [/skodacr](#) [/skodacz](#)