Audi
Magazín
N°03/16

Nové Audi Q2
#untaggable

Nezařaditelné věci mají nejzajímavější charakter.
Je to #SUV, #kompakt, nebo #coupe?
Je to všechno z toho a ještě mnohem víc.

DŮM SE MUSÍ LÍBIT VŠEM.
NAROZDÍL OD UMĚLECKÉHO DÍLA,
KTERÉ SE NEMUSÍ LÍBIT NIKOMU.

– ADOLF LOOS

TOWER PRAGUE
VÍTEJTE NAHOŘE

Unikátní architektonický
projekt bydlení pro ty
nejnáročnější s výhledem
na jedno z nekrásnějších měst
světa, který vám nikdo jiný
nenabídne — to vše vytváří
z V TOWER, Prague místo,
kde realita může předčit
i ta nejvyšší očekávání.
S důrazem na absolutní
soukromí a bezpečnost,
s certifikátem ekologicky
nejšetrnější budovy v Evropě.
Domov pro ty, kteří si to
opravdu zaslouží.
Vítejte nahoře.

vtower.cz

S jasnou vizí!

Letošní podzim byl vyhrazen autosalonu v Paříži, který považuji za jednu z nejvýznamnějších výstav nových vozů na světě. Letos jsme si pro tuto příležitost připravili hned tři světové premiéry sériových modelů (Q5, A5 Sportback a RS 3 Limuzína) a jednu premiéru závodního vozu (Audi RS 3 LMS). I o tom jsou následující stránky nového vydání Audi Magazínu.

Naše účast v Paříži ukázala, že jsme zdravá automobilka s jasnou vizí. Technika je rok od roku sofistikovanější, motory výkonnější a design atraktivnější. Kategorie, podle nichž automobily rozdělujeme do jednotlivých tříd, již často nestačí sledovat rychlost vývoje, a proto se setkáváme s novými definicemi. To vše platí pro nové **Audi Q2**, které si v Česku můžete již od října objednávat a od počátku listopadu vyzkoušet u našich autorizovaných partnerů. Na první pohled se totiž jedná o SUV. Bližší prozkoumání naopak naznačuje příbuznost s kupé. A mohli bychom jít ještě dál a Audi Q2 díky jeho jízdním vlastnostem označit dokonce za sportovní vůz. Jak to tedy vlastně je? Jde o novou koncepci vozu, která se vyznačuje právě tím, že je nezařaditelná.

Sport je nedílnou součástí historie, současnosti i budoucnosti Audi. A daří se nám v něm. K zatím posledním úspěchům patří dvě stříbrná umístění našich jezdců v celkové klasifikaci německého mistrovství cestovních vozů DTM a seriálu elektrických formulí FIA Formule E. Sportovní modely Audi pro běžný provoz od roku 1983 vyvíjela a vyráběla naše dceřiná společnost quattro GmbH, která nyní mění svůj název na Audi Sport. Modely Audi Sport se budou ještě více než dosud vyznačovat exkluzivitou, vysokými výkony a revoluční technikou, s níž hodláme definovat nové dimenze sportovní jízdy. A vedoucí Audi Sport Stephan Winkelmann dal na autosalonu v Paříži jasně najevo, že se máme opravdu na co těšit, protože v následujících 18 měsících bude uvedeno osm nových modelů Audi Sport.

Přeji Vám příjemné prožití letošních vánočních svátků a úspěšný start do nového roku 2017.

Tomáš Velek,
Vedoucí divize Audi Česká republika

Obsah

drive

022 **Esence Gran Turisma**
Designéři měli při navrhování nové Audi A5 nelehký úkol. Předčit sami sebe.

050 **Pařížská trojka**
Autosalon v Paříži byl svědkem světových premiér Audi A5 Sportback, Audi Q5 a Audi RS 3 Limuzína.

072 **Audi Concept Cars 2000–2016**
S motoristickým novinářem Tomem Hyanem o historii designových studií ingolstadtské automobilky.

084 **Počítejte s námi**
Nabídka Audi Selection.

036 **Světlo a rychlost**
Nové Audi TT RS představuje poprvé v sériovém modelu Audi zadní světla s inovativní technologií Audi Matrix OLED.

086 **Vůně benzínu, moře i tabáku**
Výběr luxusních hodinek, které by vám neměly uniknout.

move

078 **Audi Ski Team posiluje**
Spojení Audi se světem lyžování je silnější než kdy dříve.

up next

088 Akce, které by vám neměly uniknout
Pozvánky na kulturní či sportovní události, výstavy, do divadla nebo na film.

insight

090 **Ester Ledecká**
Nová členka Audi Ski Teamu.

inspire

006 **#untaggable**
Značka se čtyřmi kruhy v podobě Audi Q2 představuje zcela novou koncepci vozidla. Takovou, která se vyznačuje právě tím, že je ve skutečnosti nedefinovatelná.

030 **Audi – srdeční záležitost**
S uznávaným kardiologem Milošem Táborským nejen o jeho lásce k autům.

042 **Budoucnost v 3D**
Hliníkové díly Audi lunar quattro byly vytištěny pomocí 3D tisku.

058 **Národní parky středozápadu**
Přijali jsme pozvání cestovatele Jakuba Kasla, aby nám představil přírodní divy amerických národních parků.

068 **Soundtrack festival**
O novém festivalu filmové hudby Soundtrack Poděbrady jsme si povídali s jeho iniciátorem, hudebním skladatelem Michalem Dvořákem.

Jason Yang je skladatel, houslista a YouTuber. Svými vystoupeními na webu dává klasické hudbě moderní tvář. Jeho preferovanými nástroji jsou klasické a elektronické housle, hraje ale také na klavír, klávesy a bicí nástroje. Přes své klasické vzdělání ve hře na housle zapojuje do svého stylu stále silněji žánry jako hip-hop, rock, house, jazz, elektro a funk. Na YouTube má okolo 185 000 příznivců. Jeho videa, v nichž například hraje úvodní píseň seriálu Hry o trůny, mají přes osm milionů zhlédnutí. Tchajwanec, který v současné době žije v Kalifornii, vystoupil roku 2012 společně s Madonnou v rámci turné MDNA. V listopadu 2015 se zúčastnil konference Audi-O-Rama.

www.jasonyang.tumblr.com

#houslovýpop?
#daftpunk?
#šílenéúčesy?

#untaggable

Značka se čtyřmi kruhy v podobě Audi Q2 představuje zcela novou koncepci vozidla. Takovou, která se vyznačuje právě tím, že je ve skutečnosti neoznačitelná.

Tobias Sagmeister (foto)

#strojnabici? #roboti? #hudebníhack?

Repertoár Moritze Simona Geista je široký a sahá od elektronické hudby až po instalace robotických bubnů. Má za sebou vystoupení na mnoha evropských festivalech a výstavách, jako například Ars Electronica 2014 v rakouském Linzi. Geist nejenže spolupracuje s umělci od elektronického dua Mouse on Mars až po Tyondaie Braxtona, ale také přednáší o stavu vývoje v robotice a společnosti. Roku 2015 získal grant z programu Artist-in-residence Svobodného státu Sasko. Jako doma se cítí v klasické hudbě i robotice a výborně se vyzná v technologii 3D tisku. Moritz Simon Geist je jedním z členů Sonic Robots a žije a pracuje v Drážďanech.

www.sonicrobots.com

Foto: Melly Lee, Liz Ehlers

Díky internetu, sociálním sítím a cloudovým úložištím máme na dosah stále více informací. A abychom se s tou záplavou informací dokázali vypořádat, svoje znalosti kategorizujeme a třídíme. Dříve, ještě než se zrodil web 2.0, jsme to možná nazývali „přiřazováním klíčových slov“. Článku v databázi byla přiřazena příslušná hesla, aby uživatel vyhledáváním v moři klíčových slov dospěl k jádru tématu svého zájmu. Předtím jsme také nebyli na Facebooku. Namísto toho byly alba poezie nebo Žluté stránky. Od vzniku Twitteru „hashtagujeme“, před klíčová slova dáváme symbol # a tím vytváříme #tagy. Na Instagramu je například asi 260 milionů fotografií označeno #tagem „fashion“. A tento trend neustále stoupá. Což v obráceném směru znamená: Hledáme-li na Instagramu fotografie s klíčovým slovem „fashion“, získáme 260 milionů cílových objektů. Tendence je stejně stoupající.

Je proto dobré si uvědomit, že když se definujeme právě tímto způsobem, tak se nemůžeme definovat zcela jednoduše. Pokud jste tedy hrdí na to, že se nehodíte do žádného šuplíku. Příkladem je Jason Yang, Tchajwanec s extravagantními účesy, který žije v Los Angeles. Rockující YouTuber, jenž se svými akustickými houslemi vystupuje na koncertech Madonny a rád nově interpretuje hudbu francouzského dua Daft Punk, totiž sám nemůže být jednoznačným #tagem popsán. Stejně jako Moritz Simon Geist, klasický hudebník, jenž je zároveň inženýrem robotiky. Robotům propůjčuje schopnost muzicírovat a současně se orientuje v technologii 3D tisku. ››

#městský?
#extrovertní?
#všestranný?

Audi Q2 má mnoho individuálních designů ráfků. Na přání může mít až 19palcová kola. Zadní světla v přitažlivém provedení klínu lze na přání vybavit LED technologií a integrovanými dynamickými směrovými světly.

Sebevědomý pohled světlometů rámuje vysoko položenou, svěráznou, osmiúhelníkovou masku Singleframe. Mnohoúhelníkové vstupy vzduchu jsou k dispozici ve třech různých provedeních a kontrastních barvách. Ostré boční prolisy a intenzivně zdůrazněné podběhy kol prozrazují, že Audi Q2 má geny quattro. Zesilují dojem velké světlé výšky a zprostředkovávají pocit robustnosti.

#SUV? #sportovnívůz? #kupé?

Nové Audi Q2 vzdává hold modelové řadě Q zcela novým způsobem. Jak jej ale popsat a zařadit? Jaký hashtag by byl nejvhodnější? Nejblíže se zdá být v každém případě #SUV. Tuto volbu potvrzují světlá výška, vysoká poloha sedadel a ochranný kryt podvozku. A přesto je to poněkud málo výstižné. Dynamická linie boků připomíná spíš #kupé. Maska chladiče Singleframe Q2 dále zřetelně identifikuje jako #Audi, zatímco rohy a hrany a polygonální design hovoří zcela #novoučeči.

Kompaktní rozměry při současně prostorném interiéru z něj dělají ideální #urbancrossover. Krátké převisy, široký rozchod a krátký rozvor ale slibují dynamiku a živost, které by se spíš hodily k #sportovnívůz. V každém případě volitelné doplňky, jako například Audi drive select, pohon quattro a nově vyvinutá 7stupňová převodovka S tronic, umožňují každodenní #potěšenízpohybu v jakékoli situaci. Audi Q2 může být stejně tak opatřeno tagy jako #komfort, #bezpečnost a #účinnost.

A jak #taggovat interiér, který díky vysoce kvalitním materiálům působí jako luxusní #limuzína? A díky nejmodernějším systémům konektivity a zábavy vypadá zároveň svěže a dynamicky? Možná #velkádata? Jak ho #taggovat, když nabízí asistenční a infotainment systém dříve vyhrazené jen pro vlajkové lodi značky? #vesmírnáloď?

Model Audi Q2 zkrátka nelze jednoduše definovat. Při všech možnostech individualizace, které nabízí, by možná bylo nejvýstižnější #můj. Ale pravděpodobně to přece nejlépe vyjadřuje jeden hashtag: Audi Q2 je prostě #untaggable (neoznačitelné). //

Více informací:
Audi Q2 je možné objednávat od října. Aktuální informace najdete na *www.audi.cz/q2.*

Unikátní. Jako Vaše chuť.

PrimaDonna Elite, dokonalá kombinace dynamického designu, nejmodernější technologie pro přípravu kávy a snadného použití, představuje novou generaci plnoautomatických kávovarů De'Longhi, která stylově a s chutí uspokojí každou touhu.
Všechny nápoje, od espressa po latte macchiato, si můžete personalizovat podle své chuti pomocí jednoduché technologie s dotykovou obrazovkou nebo dokonce pomocí mobilní aplikace Coffee Link. PrimaDonna Elite Vám umožní vychutnat si všechny Vaše oblíbené nápoje přesně tak, jak je máte rádi.

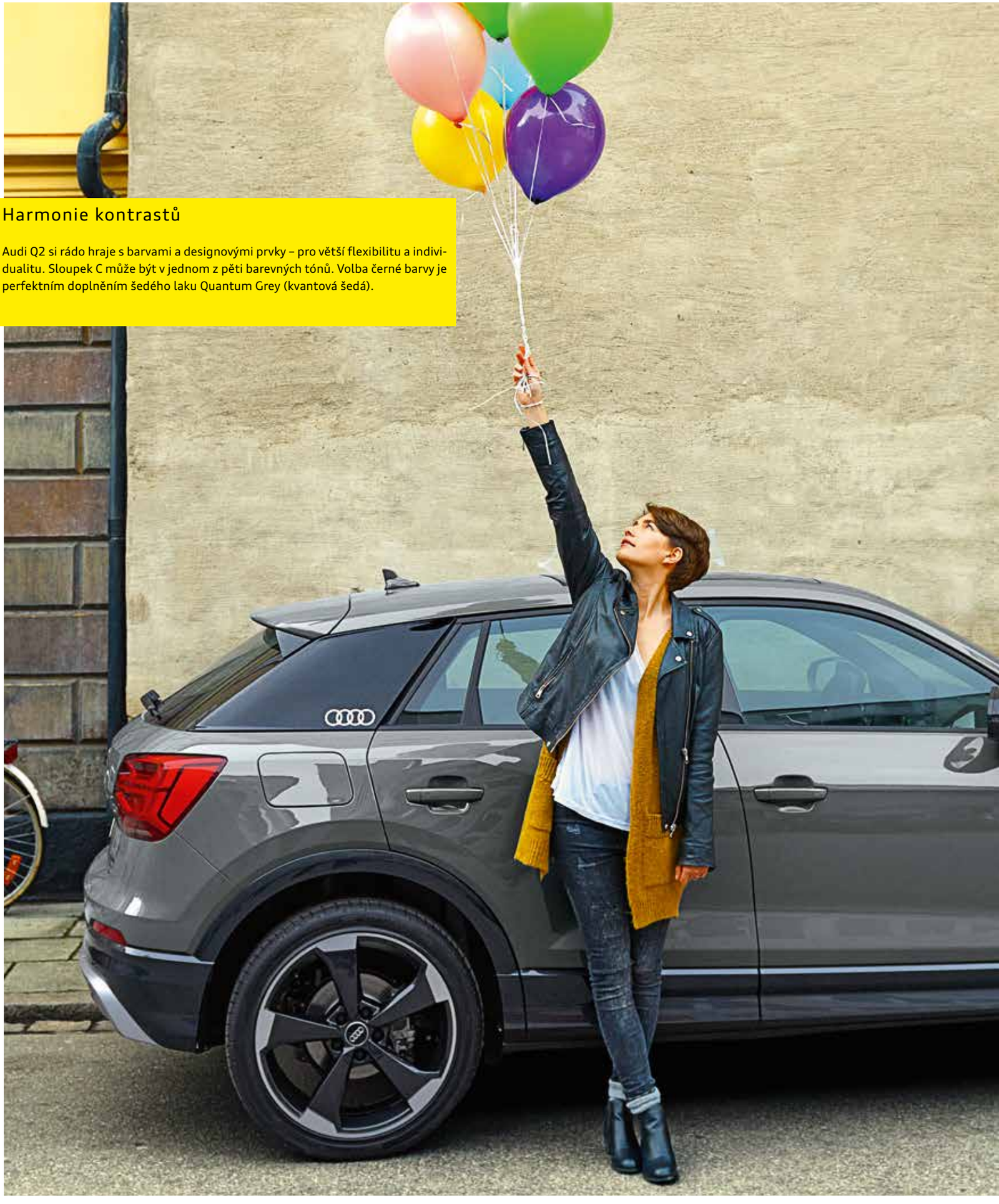
PrimaDonna Elite ECAM 650.75 MS

PRIMADONNA ELITE

Určena pro náročné.

DēLonghi

Better Everyday



Harmonie kontrastů

Audi Q2 si rádo hraje s barvami a designovými prvky – pro větší flexibilitu a individualitu. Sloupek C může být v jednom z pěti barevných tónů. Volba černé barvy je perfektním doplněním šedého laku Quantum Grey (kvantová šedá).

#untaggable
S Audi Q2 na objevitelské cestě ve #Skandinávii

Kai-Uwe Gundlach (foto)

Vnější a vnitřní hodnoty

Elektrárna a estetika. Že se tyto složky nevylučují, prokazuje elektrárna ve čtvrti Södermalm švédského hlavního města. Rudou fasádu ze speciálního betonu zdobí nejen graffiti, ale i zelené bronzové dveře umělce Mikaela Pauliho. Stavba byla roku 1992 umístěna v blízkosti staré, památkově chráněné Katarinastationen. Fascinující exteriér, který neodpovídá normě. Také Audi Q2 definuje svá vlastní měřítka: Jako nováček nabízí expresivní koncepci vozidla s mnoha inovativními technologiemi, novou, výraznou tvarovou řeč a mnoho potěšení z jízdy.

#untaggable

#uměleckádíla
#stockholm

#untaggable

#digitálnířízení

Nehodí se do žádného šuplíku

Nové Audi Q2 se nerado někam zařazuje, ale definuje vlastní měřítka. Tuto vlastnost má společnou s jednopokojovým hotelem Central Hotel & Café v Kodani. Hashtag #smallesthotel (nejmenší hotel) by k jeho půvabu nebyl spravedlivý. Se správnými idejemi a s důrazem na detail totiž ani nevelká podlahová plocha neznamená, že se musíme něčeho vzdát. V dánském hlavním městě, přesněji ve vyhlášené čtvrti Vesterbro, to můžeme působivě zažít. Klidně, stylově, zkrátka „hyggelig“ (útulně), jak říkají Dánové. Nebo prostě jen #untaggable.

Na špici

Park Superkilen v kodaňské čtvrti Nørrebro spojuje různé kulturní vlivy do kombinace architektury, designu a tvorby krajiny. Audi Q2 přirozeně nepatří ke stálým instalacím, svým působením se tam ale hodí. I ono ve svém designu spojuje vlivy z různých směrů. Světlá výška SUV se setkává s krátkými převisy sportovního vozu a střešní linií kupé. Přesvědčuje progresivním designem a vysokou funkčností. Vysoce posazená mřížka Singleframe a velké vstupy vzduchu umocňují výjimečnost vozu. Polygonální design, C sloupek v kontrastní barvě a ploše skloněná střecha podtrhují charakter a individualitu. Difuzor, designový kryt motoru a zvýrazněné podběhy kol dávají novému modelu robustní vzhled. *www.audi.cz/q2*

#untaggable

#volnočasovéaktivity

#Kodaň

NE PŘESUNUTÍ VÝROBY Z ČESKÝCH BUDĚJOVIC

Díky jasnému NE licenční výrobě je Budweiser Budvar
jediným mezinárodně proslulým českým pivem,
které se vaří pouze na jednom místě na světě.
Jen tak si totiž může udržet svou jedinečnost.

Budweiser Budvar

NE Z NÁS DĚLÁ TO, ČÍM JSME

Esence

Gran Turisma

Precizně tvarované křivky Audi A5 jsou považovány za mistrovské dílo. Tato skutečnost byla pro tým designérů Audi při navrhování druhé generace Gran Turisma velmi zavazující.

Hermann J. Müller (text), Tobias Hutzler (foto)

quattro
D
IN A 5100

A5
D IN A 5100

Když bylo v roce 2007 představeno nové Audi A5, neuvedlo do varu jen veřejnost. Dokonce i jeho tvůrce, který je znám jako muž inklinující spíše k podhodnocování, se uchýlil k superlativům: „Je to nejkrásnější auto, jaké jsem kdy navrhl," řekl tehdejší šéf designu Audi Walter de Silva. A superlativy nešetřili ani automobiloví experti. Není to žádné tajemství – Audi A5 je pravděpodobně jeden z nejvýraznějších gran tourerů, jaké kdy spatřily světlo světa. Dnes je tento model považován za výrazný milník v estetickém vývoji značky se čtyřmi kruhy ve znaku.

Privilegium pracovat na vývoji druhé generace si vysloužila trojice designérů – Frank Lamberty, Jakob Hirzel a Stephan Fahr-Becker. Ve vnitropodnikové soutěži se jejich představa nového Gran Turisma od Audi ukázala jako nejpřesvědčivější. „Taková příležitost je požehnáním a prokletím zároveň. Vždyť tento vůz není ničím menším než ikonou. Pro nás to znamenalo jediné. S největším respektem jsme se vydali cestou svěžího a osobitého vyjádření," uvedl Frank Lamberty. „Být součástí týmu vytvářejícího nové Audi A5 je prostě velká čest," dodal Jakob Hirzel.

Tým se do práce na nových křivkách pustil již před čtyřmi lety. Hned od počátku bylo jasné, že designérské trio zachová ikonické prvky designu tohoto kupé, posune je výrazově dál a podtrhne jejich význam. Zachovali ramenní linii ve tvaru vlny, která charakterizovala již předchozí model. Precizně vedená ladná linie se zvýrazněnými oblastmi nad podběhy kol zdůrazňuje všechna čtyři kola – a odkazuje tak na pohon všech kol quattro. V dnešní podobě je to elementární prvek, jenž zdůrazňuje sportovnost a emocionální auru. Aby ještě víc zvýraznili muskulaturu vozu, Hirzel a jeho kolegové pod vlnu přidali zakulacení, které vytváří vzrušující hru světla po celé délce karoserie. Svalnatého vzhledu bylo dosaženo dokonale vyváženými proporcemi s dlouhou kapotou, prodlouženým rozvorem a krátkými převisy, jež sportovní charakter nového Audi A5 ještě více umocňují. Inovativní technika je viditelná i za tmy díky zadním světlometům LED a na přání dodávaným předním světlometům LED nebo Matrix LED s dynamickými ukazateli směru.

Interiér druhé generace se vyznačuje perfektním zpracováním a optimální funkčností. Kvalitní materiály jsou u Audi samozřejmostí, kterou na novou úroveň posouvá možnost ambientního osvětlení s 30 nastavitelnými barvami. Prostornost interiéru je patrná na první pohled, a to díky vodorovné architektuře palubní desky. Oproti předchozí generaci interiér narostl o 17 mm do délky. Více místa je také pro ramena řidiče i spolujezdce vpředu. Pro kolena na zadních sedadlech bylo přidáno hned 23 mm. A inženýři v Ingolstadtu mysleli rovněž na zavazadla, takže A5 nyní pojme 465 litrů nákladu, což je o 10 litrů více, než odvezla předchozí generace. Řidič a cestující se v novém Audi A5 budou cítit opravdu jako v bavlnce. Všechna sedadla byla totiž od základu vylepšena a poprvé v A5 mohou být vybavena masážními funkcemi, což posádka ocení zejména při dlouhých cestách. Opěrky hlavy jsou nastavitelné jednak výškově, jednak co se týká vzdálenosti od hlavy. Jsou tak nejen komfortnější, ale především nabízejí větší bezpečnost. Pro cestující vzadu jsou přichystána dvě komfortní sedadla se středovou loketní opěrkou. U Audi jsme již pěknou řádku let zvyklí na odlehčenou karoserii. Designéři v aktuálním vydání A5 šli dál, a tak například navrhli sedadla s použitím lehkých materiálů, čímž ušetřili osm kilogramů. Další čtyři kilogramy se poroučely díky hliníkovému brzdovému pedálu a přepracovaným koberečkům. Audi A5 může mít prosklenou panoramatickou střechu, která narostla o devět procent. Nyní zabírá celou šířku střechy a při otevření (752 × 278 mm) si posádka může užívat svěžího vánku jako v kabrioletu.

Když se podíváme na přístrojovou desku, na první pohled každého napadne, že je tu něco jinak. Ano. Klasické analogové přístroje mohou být za příplatek nahrazeny digitálním přístrojovým panelem Audi virtual cockpit. Displej TFT s úhlopříčkou 12,3 palce nabízí rozlišení 1440 × 540 pixelů. Obraz je obnovován šedesátkrát za vteřinu, takže se virtuální ručička tachometru pohybuje hladce a velmi přesně. Systém MMI Navigation plus disponuje 8,3palcovým monitorem na středové konzole a ikonickým ovladačem s dotykovou plochou. Mantra dnešní doby: autonomní jízda. Audi je v této oblasti dominantním hráčem, což je patrné také v novém modelu A5. Všechny asistenční systémy jsou buď zcela nové, nebo byly výrazně přepracovány, aby splňovaly požadavky dnešní doby. Nikoho dnes již nepřekvapí asistenti držení stopy v jízdním pruhu, adaptivní tempomat včetně asistenta pro jízdu v koloně. Mezi nové a důležité bezpečnostní prvky patří parkovací asistent, asistent pro sledování přijíždějících vozidel ze stran při couvání, upozornění při vystupování, asistent pro odvrácení kolize, asistent pro odbočování a systémy Audi pre sense. Nabídku završuje kamerový systém pro rozpoznávání dopravních značek.

Srdcem vozu je motor. U nového Audi A5 je v nabídce pětice pohonných agregátů: dva benzinové TFSI a tři naftové TDI. Jejich výkonový rozsah má hodnotu od 140 kW (190 k) do 210 kW (286 k). Jedná se přitom o startovací nabídku, která se v průběhu roku 2017 rozroste. Inženýrům Audi se podařilo navýšit výkon o 17 procent oproti minulé generaci. A to vše při snížení spotřeby o 22 procent. Oblíbený pohon všech kol bude k dispozici pro čtyřválcové motory TFSI a TDI s manuální převodovkou. Vrcholem je verze S5, která má pod kapotou nově vyvinutý vidlicový šestiválec 3,0 TFSI. Nejvyšší výkon činí 260 kW (354 k). Motor v této verzi spolupracuje s automatickou osmistupňovou převodovkou tiptronic.

Audi A5 si za dobu svého působení na trhu vydobylo svébytné postavení. Na svém kontě má řadu ocenění za design, což je u zákazníků jeden z hlavních důvodů, proč volí právě Audi A5. V novém hávu může A5 hrdě nést odkaz předchozí generace. //

★★★★★

Royal Palm

Maurícius

Severní pobřeží ostrova Maurícius ukrývá poklad, který je symbolem majestátnosti a luxusu. 84 suit zasazených v tropické zahradě nabízí svým hostům dokonalé zázemí pro bezchybnou dovolenou. Rozmazlete své chuťové pohárky v jedné z oceňovaných restaurací a zrelaxujte své tělo oddychem na pláži s jemným bílým pískem. V nejprestižnějším hotelu na Maurícius budete personálem hýčkáni.

DELUXEA

★★★★★

CESTOVNÍ KANCELÁŘ

od roku 1995

- Zajišťujeme luxusní dovolenou
- V hotelech jsme bydleli
- Dáme Vám osobní rady
- Zájezdy připravujeme na míru

Naše specialistky na Maurícius.
Procestovali jsme svět. Poradíme Vám.
www.DELUXEA.cz

Jindřiška Jelínková
724 065 778

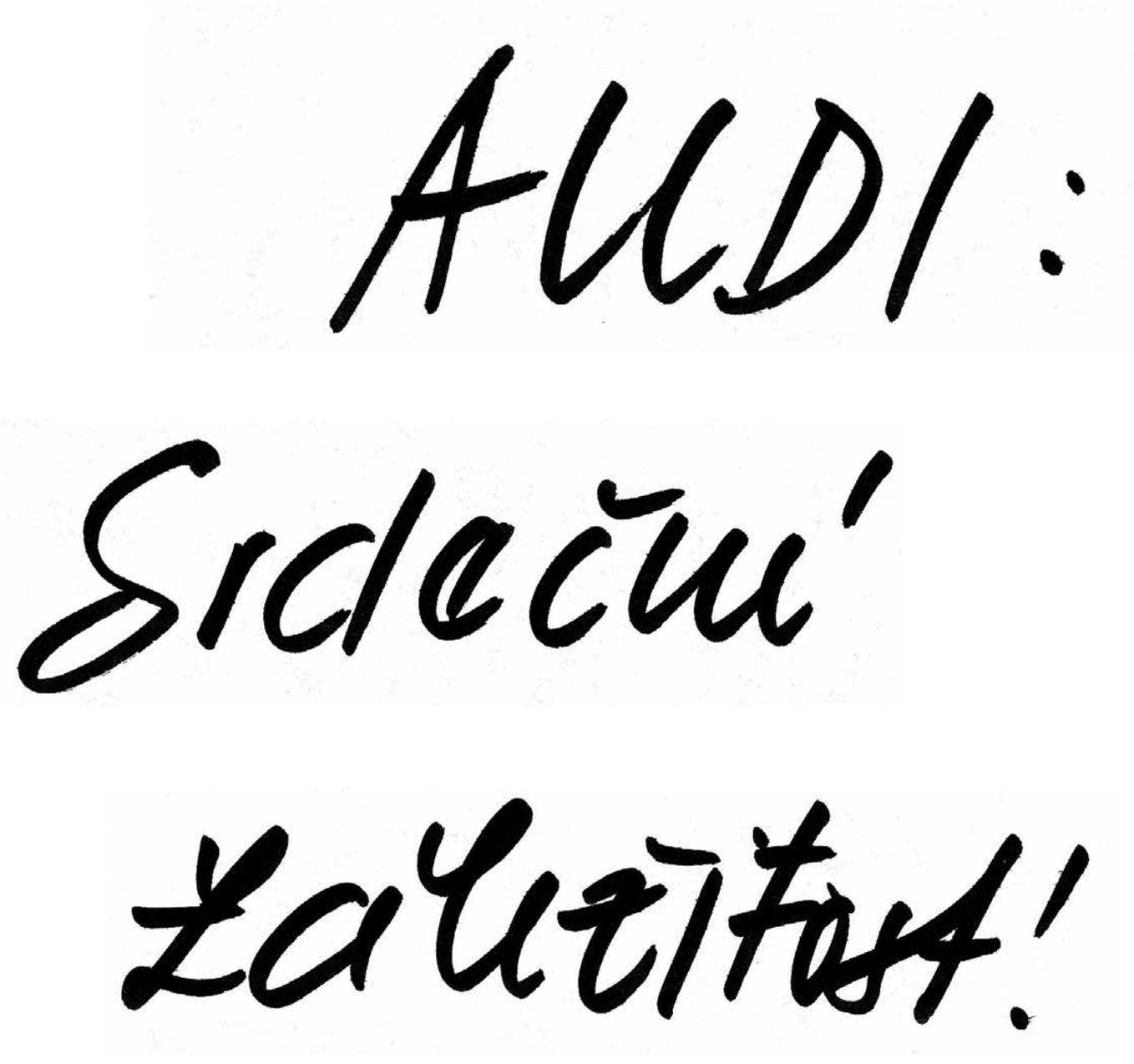
Pavlína Zbořilová
724 730 003

Zuzana Zjavková
+421 915 647 333

Bylo příjemné podzimní odpoledne, když jsme se usadili na klinice Heart Solution s. r. o. v ordinaci prof. MUDr. Miloše Táborského – lékaře, jenž dokáže hovořit o tom, jak vyléčit lidské srdce, stejně zapáleně jako o nejnovějších trendech automobilismu. Jako prezident České kardiologické společnosti a zároveň navýsost spokojený majitel Audi A6 totiž ví o obojím své.

Robert Čapek (text), Martin Faltus a archiv Miloše Táborského (foto)

Miloš Táborský:



Podle čeho vybíráte auto?

Jako každý student medicíny a mladý doktor jsem začínal s automobily, které byly v té době dostupné. V porevoluční době jsem jezdil tím, co se tehdy dováželo, takže úplně nejdřív levnými auty jiných značek, což byla dobrá řidičská škola – a zároveň jsem si uvědomil, že není rozumné kupovat neznámá auta s přetočenými tachometry ze zahraničí, ale je rozhodně lepší, když se člověk věnuje svému výběru detailně a má jasno v tom, co chce a proč to chce. Postupem času jsem se vylučovací metodou dostal k portfoliu tří velkých německých značek, a protože jsem chtěl každou z nich poznat, tak jsem si postupně od každého z těchto výrobců vůz pořídil. A nakonec mi došlo, že nejlepší volbou je díky své filozofii, komunikaci, historické stabilitě, snaze o pokrok a spolehlivosti servisu právě Audi.

Jste absolutně věrný?

V průběhu let jsem na vlastní kůži vyzkoušel jejich kompletní nabídku od trojkové řady až po A8 včetně jízdy v R8. V podstatě všechny vozy této značky mě baví, vyhovují mi, a to jsem člověk, který rád tyto věci střídá a zajímá ho každá novinka, takže pozorně sleduji novinky na webu Audi. Je to možná trochu zvláštní, ale německý web mi připadá rychlejší než ten český, který informuje o novinkách s určitým zpožděním. Vývoj je přitom velmi rychlý a výrazný – pamatuji doby, kdy měla každá značka v nabídce pouze několik modelových řad, ale díky diverzifikaci napříč celým portfoliem přibývají stále další detaily a mezi tradičními modely tradičních výrobců probíhá velice ostrý konkurenční boj… což mi ale jako člověku, který se o podobné věci zajímá, obrovsky vyhovuje.

Není pro mě důležitý vnější vzhled a ujištění o tom, že všechno funguje. Chci vědět, jak věci pracují uvnitř

Jaký je váš oblíbený model?

Teď se třeba těším na novou A8 – ani ne tolik proto, že bych si ji chtěl koupit, ale hlavně kvůli tomu, že se tato vlajková loď stane nositelem nových technologií pro budoucí modely (nejen) řady 6, což je moje srdeční záležitost. Šestka je auto moderní, rychlé a jeho poměr cena/kvalita je naprosto dokonale vyvážený. Je to ideální auto na každodenní cesty do práce, na přednášky, za kterými cestuji napříč Evropou, a nikdy mě nezklamalo. Momentálně mám už několikátou A6 a také díky kvalitě servisu terminálu Audi v Kyjově na ni nedám nikdy dopustit.

Vždycky jste si vybíral německé vozy?

Vždycky ne, začínal jsem na italských autech, která – alespoň pro mě – mají velkou přidanou emotivní hodnotu, ale jejich kvalita se nachází někde jinde, než by si člověk představoval a hlavně potřeboval. Německá auta jsou pro mě prostě spolehlivější. Možná se na tomto vývoji podepsalo i to, že jsem studoval a pracoval v Německu, že tam vlastně dodnes dojíždím, mám tam přátele – to vše má na člověka vliv.

Jaká byla vaše nejdelší jízda?

Nejdelší trasa, jakou jsem v životě absolvoval, byla do Portugalska a bylo to skvělé. Portugalský venkov je sice chudý, ale pro cestování přátelský. Dříve jsem běžně jezdil na kongresy do Nice, což je sice zhruba 1700 kilometrů daleko, ale cesta se dá absolvovat za jeden den. Dnes už to nedělám, protože stejně jako všude jinde provoz i na téhle trase obrovsky zhoustl a nyní by tato cesta byla nebezpečnější. Což se s pohodlím toho, že si můžete půjčit auto na kterémkoli letišti, prostě nedá srovnat. Člověk navíc nemá tolik času jako kdysi, kdy jsme mohli vyrazit o dva dny dřív a zastavit se, kde jsme chtěli. Doba se zrychluje.

Díváte se pod kapotu?

Samozřejmě. Zásada každého moderního lékaře je analytický pohled na věc. Není pro mě důležitý vnější vzhled a ujištění o tom, že všechno funguje. Chci vědět, jak věci pracují uvnitř. Když se dívám na nové auto, tak je pro mě samozřejmě důležitý komfort a vybavení, ale daleko podstatnější je to, co je nového v konstrukci motoru, jaké se objevily nové bezpečnostní prvky, jak se vyvinula navigace a komunikace – všechny tyto věci. Design je sice dobrá věc a rozhodně mě také zajímá, ale myslím, že postupem času jsou pro člověka významnější konstrukční a technické prvky oproti čistě designovým.

Design se koneckonců u modelů jako A6 nemění…

Přesně tak. V tomto segmentu je design velice konzervativní věc. Jedna generace A6 byla kulatější, jiná zase hranatější, ale základní proporce a dimenze se nemění a dlouhodobě ověřená kvalita designu zůstává stejná – rozvor se může prodloužit o 30 milimetrů, přidá se trochu místa v oblasti ramen, ale základní charakteristika designu daného segmentu zůstane stejná.

… ale vyvíjí se.

Ano, vyvíjí se a zlepšuje se. Rozhodně mám za to, že směr, kterým technologie Audi postupují, je dobrý – platí to například o chystaném modelu Q6. Plně elektrický model je pro mě zajímavý a těším se, až budu moci využívat technologie palubního systému, ale ty ještě nejsou v současnosti tolik rozvinuté, aby se hodily do běžného provozu. Líbí se mi, že když přijedu do Berlína a jdu na večeři, všude vidím nabíjecí stanice, město se snaží vybudovat veškerou infrastrukturu a elektrické vozy všemožně podporuje. Takhle vypadá budoucnost a postupem času nás situace donutí k upuštění od fosilních paliv, ale čeká nás ještě běh na dlouhou trať, než se dostaneme do situace, kdy pojedeme z Prahy do Brna a zpátky a nebudeme se muset bát, že zůstaneme stát bez šťávy na Vysočině. Je ale pravda, že elektrický pohon nikdy nenahradí ten krásný, šťavnatý zvuk motoru – je to požitek, ale ne prožitek. >>

Můj pes Argo rád cestuje autem

Prof. Miloš Táborský, M.D., Ph.D., FESC, FACC, MBA
Narozen v roce 1962. Má 25 let medicínské praxe. Věnuje se kardiologii, zejména problematice poruch srdečního rytmu. V současné době pracuje jako přednosta I. interní kardiologické kliniky Fakultní nemocnice a Univerzity Palackého v Olomouci. Kromě medicíny se aktivně zajímá o architekturu, zejména moderní českou z období 20.–30. let. Je vášnivý automobilista se zájmem o sportovní vozy, aktivním zájmem o moderní gastronomii, víno a zdravý životní styl. Má 3letého výmarského ohaře Arga.

Když už jsme se dostali k srdci, jaké mají vlastně Češi srdce?

Celou svou kariéru jsem se specializoval na poruchy srdce. Známe samozřejmě celou řadu poruch srdečního rytmu – nejčastější arytmií je fibrilace síní, což je problém, který se týká dvou až pěti procent dospělého českého obyvatelstva. Což není zrovna malé číslo. Díky použití různých technologií se velmi intenzivně snažíme minimalizovat potenciální následky – patří mezi ně například mozková mrtvice nebo infarkt myokardu. To jsou ale stále spíše výjimečné věci, moje každodenní práce spočívá v běžné práci s pacientem a přivádění evropských standardů na úroveň Česka, což se nám docela dobře daří. Shodou okolností tento týden vyšel přehled o léčbě arytmií a Česko v něm dopadlo velice dobře – ve všech segmentech jsme na vedoucích pozicích.

Čím to je? Daří se prevence?

Ano, pomalu. Je to ale spíš díky nadšení a snaze mé generace. Měli jsme štěstí, že jsme hned po revoluci dostali možnost vyjet ven – já se třeba dostal do Německa, jiní kolegové se vydali do Spojených států. V zahraničí jsme se naučili nějakým způsobem pracovat a po návratu domů jsme se snažili situaci posunout dál. V současnosti je ale těžké přimět novou generaci lékařů k nějaké aktivitě – na rozdíl od nás nežili a nezačínali pracovat v prostředí, které bylo možné radikálně zlepšovat: všechno víceméně funguje, situace ve zdravotnictví je poměrně dobrá a nemají pocit, že by museli získávat životní zkušenosti tím, že začnou od nuly.

Jak důležitý je vlastně lékař v době, kdy vám všechno dokáže říct technika?

Technika je dobrý sluha současné medicíny. Moderní lékař samozřejmě musí umět zacházet s technologiemi a musí jim rozumět – žijeme v době, kdy se stalo realitou to, že můžeme pomáhat srdci miniaturními stimulátory a dokážeme sledovat jejich signál kdekoli ve světě. A stejně jako u automobilů se situace neustále vyvíjí a každá další generace posouvá hranice dál. Lidský faktor ale zůstává extrémně důležitou součástí toho, co děláme. Stroj sice dokáže sbírat data, ale tato data vždy potřebují lidský mozek, který je vyhodnotí, využije k léčbě a pro který péče o pacienta nekončí změřením údajů.

Dokážete porovnat českou péči o pacienty s Německem?

Podle mého názoru je tato péče srovnatelná – stejně jako v každém oboru vždy samozřejmě záleží na konkrétním pracovišti a konkrétním lékaři. Nenechme se médii přesvědčit o opaku: všeobecně vzato je české zdravotnictví ve velice dobrém stavu. Každý, kdo někdy žil dejme tomu ve Velké Británii a měl možnost léčby v britském systému státního zdravotnictví, vám potvrdí, že české zdravotnictví funguje rychle, bez problémů a s daleko menší chybovostí. Přes všechny katastrofické scénáře lékařské komory je česká medicína nepochybně srovnatelná s německou. Ani ne v přístrojovém vybavení – ještě pořád existuje mimo velká města mnoho praktických lékařů, kteří nepoužívají počítače –, ale spíš díky lidským vztahům. Protože nakonec vždycky záleží na lidech…

Co vaše další koníčky?

Patří mezi ně rozhodně moderní architektura, kterou studuji stejně intenzivně jako kardiologii. Původně jsem chtěl být architektem, nakonec mně tento obor zůstal jako radost pro volné chvíle. Kromě toho se věnuji kynologii, můj pes Argo (devítiletý výmarský ohař) naštěstí velmi rád cestuje autem a zavazadlový prostor Audi Q7 považuje za svoji vlastní boudu, ve které rád přebývá… //

PRECIZNÍ KOMFORT, DOKONALÝ SPÁNEK

SHOWROOMY
PRAHA NÁKUPNÍ GALERIE MODO, V OBLOUKU 800, PRŮHONICE U PRAHY (+420) 731 434 135
BRNO BRNO BUSINESS PARK, BUDOVA C, LONDÝNSKÉ NÁMĚSTÍ 881/6, BRNO (+420) 731 434 137

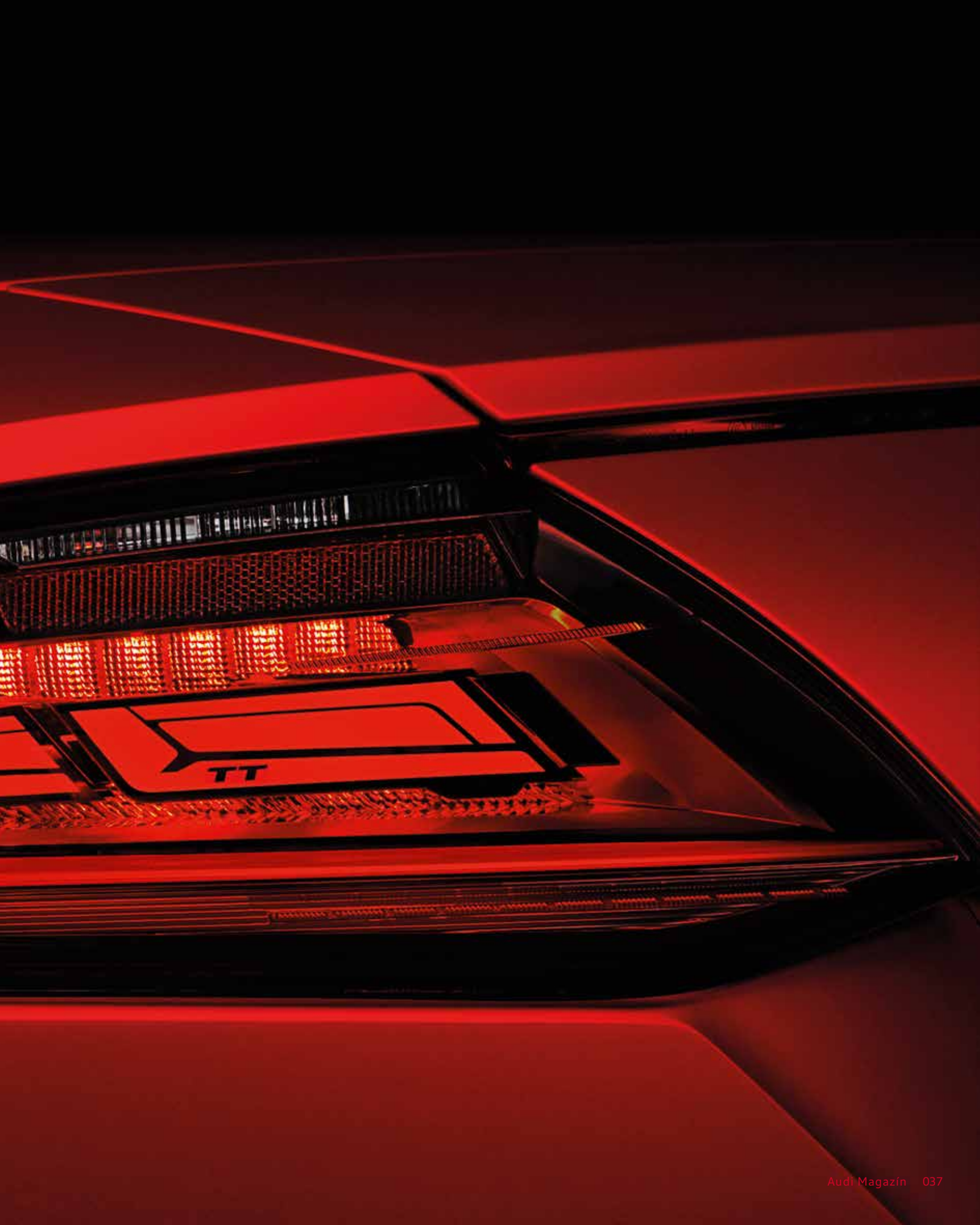
WWW.JOHANN-MALLE.CZ

SVĚTLO A RYCHLOST

Jeho pětiválec je legendární, jízdní vlastnosti berou dech. Jeho světelná technologie je více než revoluční. Nové Audi TT RS představuje poprvé v sériovém modelu Audi zadní světla s inovativní technologií Audi Matrix OLED.

Jan Rentzow & Patrick Morda (text)

Informace o spotřebě paliva a emisích CO_2 Audi TT RS najdete na str. 41.


TT

Probudíme-li nové Audi TT RS Coupé k životu, věříme, že se díváme do budoucnosti. Zadní světlo se jednoduše jen nerozsvítí. V dynamické animaci se samo představí jako silný, nezaměnitelný trojrozměrný podpis. To, co v zadním světle nového sportovního modelu Audi s plochým tenounkým designem září s netušenou světelnou homogenitou a přesností, je světlo vytvářené technologií Audi Matrix OLED. U sériového modelu Audi se na přání objevuje tato novinka vůbec poprvé. Organické světelné diody (OLED = organic light emitting diode) umožňují vysoce hodnotný světelný design, zcela nový vzhled ve dne i v noci, a tak představují speciální charakteristiku odlišující Audi od jiných vozů. Podtrhují tak vedoucí roli, kterou Audi ve světelné technologii již roky zaujímá. Náskok díky technice, nepřehlédnutelné. A přitom již nejde o pouhou vizi budoucnosti.

Na rozdíl od konvenčních světelných diod, které jsou bodovými zdroji světla a jsou založeny na polovodičových krystalech, OLED jsou plošnými zdroji světla. Mohou být segmentovány na libovolný počet svítících vrstev a individuálně řízeny, což v zásadě umožňuje jedinečné animační a trojrozměrné efekty. Světlo je emitováno funkčními vrstvami ležícími nad sebou. Organické molekuly působením nízkého stejnosměrného napětí – mezi třemi a čtyřmi volty – vyzařují fotony a „rozsvěcují“ vrstvičky tenčí než tisícina milimetru. Podle rozdělení napětí homogenně, s cílenými efekty světlý-tmavý nebo – což je typické pro Audi – s dynamickým pohybem.

Světlo je pro Audi víc než jedna funkce, je to spojení technologie a designu – orientované na zcela zvláštní trojzvuk: „Udáváme takt pro celé pole techniky, v němž hraje největší roli souhra estetiky, dynamiky a interakce,“ říká Stephan Berlitz, který u Audi vede vývoj světelných funkcí a inovací. „Díky technologii OLED můžeme vytvářet zcela nové tvary a dosahovat úplně nových trojrozměrných účinků.“ Světlo OLED, jež je v novém Audi TT RS k dispozici za příplatek, lze spojitě ztemňovat, nevrhá stíny a nevyžaduje reflektory, světlovody nebo podobné prvky k tomu, aby bylo dobře rozeznatelné ze všech zorných úhlů. Obejde se téměř bez chlazení, má nízkou spotřebu energie a dlouhou životnost. Zadní světlo OLED bylo teprve v lednu představeno na největším veletrhu spotřební elektroniky Consumer Electronics Show (CES) v Las Vegas. Nyní vstupuje do sériové výroby. >>

Díky technologii OLED můžeme vytvářet zcela nové tvary a dosahovat úplně nových trojrozměrných účinků

Informace o spotřebě paliva a emisích CO_2 Audi TT RS najdete na str. 41.

2,5litrový agregát TFSI byl mezinárodní porotou motoristických novinářů pošesté za sebou zvolen ve své kategorii jako „Engine of the Year“

Ale zadní světla Audi Matrix OLED nejsou zdaleka jediným specifickým rysem, díky němuž je Audi TT RS zcela zvláštním sportovním modelem této značky. Jeho 2,5litrový motor TFSI pokračuje ve velké a vesměs úspěšné tradici, která sahá do minulosti legendárních úspěchů rallye a cestovních vozů 80. let 20. století. A přesto značka Audi „zde a dnes“ vyvinula kompletně novou variantu pětiválce, jenž pošesté v řadě ve své třídě získal titul „Engine of the Year“. Při nezměněném zdvihovém objemu 2,5 litru bylo dosaženo výkonu 294 kW (400 k), což je ve srovnání s předchůdcem o 17 procent víc. S maximálním točivým momentem 480 Nm, který nastupuje již při 1700 otáčkách za minutu, nové Audi TT RS Coupé akceleruje z klidu na 100 km/h za 3,7 sekundy. V sériovém provedení je maximální rychlost 250 km/h, na přání však může být zvýšena na 280 km/h.

Těchto výkonových parametrů mohlo být dosaženo v neposlední řadě zásluhou soustředění se na důsledně lehkou konstrukci. Jen u motoru se díky použití hliníku a četným konstrukčním opatřením ve srovnání s předchůdcem snížila hmotnost o 26 kilogramů, podobný efekt má nový vývojový stupeň karoserie Audi Space Frame s jeho koncepcí Mischbau (kombinace různých konstrukčních materiálů). Při váze prázdného vozu 1440 kilogramů (není započítána hmotnost řidiče cca 75 kilogramů) a výkonu 294 kW (400 k) v Coupé má každá jednotka výkonu 1 k za úkol pohybovat hmotou pouhých 3,6 kilogramu. Hnací síly jsou v sériovém provedení transformovány sedmistupňovou převodovkou S tronic a jako u všech modelů RS Audi Sport převáděny na všechna čtyři kola technologií quattro. Management pohonu všech čtyř kol u nové generace Audi TT RS řídí systém jízdní dynamiky Audi drive select. S volitelnými módy Comfort, Auto, Dynamic a Individual se současně modifikují charakteristiky pohonu quattro, sedmistupňové převodovky S tronic, řízení, motoru a klapek ve výfukovém potrubí. Ty mohou být ovládány i pomocí tlačítka „RS-Soundtaste“ ve středové konzole a tak akusticky zvýrazňovat výkon Audi TT RS. Na přání je k dispozici sportovní podvozek RS s magnetoreologickými tlumiči.

Síla a dynamika je vidět i u stojícího vozu. Maska chladiče Singleframe s integrovaným logem quattro působí svou voštinovou strukturou vskutku impozantně. Vstupy vzduchu, za nimiž jsou umístěny přídavné vodní chladiče, jsou provedeny ve stejném stylu. Pevné zadní křídlo RS, které je připevněno dvěma tenkými držáky, je přitom součástí aerodynamické koncepce, jež podporuje jízdní vlastnosti a účinnost. K nízkému součiniteli cw = 0,32 Audi TT RS Coupé přispívá mj. silně profilovaná vložka difuzoru se čtyřmi svislými žebry.

Světlo je nositelem poselství, komunikačním kanálem. Zprostředkovává v každém čase charakter modelu a značky a je, ať v interiéru, světlometech, nebo zadních světlech, médiem mezi autem a člověkem. V novém Audi TT RS s volitelnou technologií Audi Matrix OLED je ještě jedno velice zřetelné – kombinace estetiky, dynamiky a interakce. //

Více informací:
Vedle Audi TT RS Coupé nabízí značka Audi také Audi TT RS Roadster s volitelnou technologií Audi Matrix OLED pro zadní světla. Více o Roadsteru najdete na www.audi.cz/tt.

Jedním pohledem: Audi TT RS Coupé

Barva	červená metalíza Catalunya
Motor	pětiválec 2.5 TFSI
Zdvihový objem	2480 cm^3
Výkon	294 kW (400 k)
Max. točivý moment	480 Nm (při 1700–5850 ot./min.)
Převodovka	7stupňová S tronic
Pohon	stálý pohon všech kol quattro
Zrychlení 0–100 km/h	3,7 s

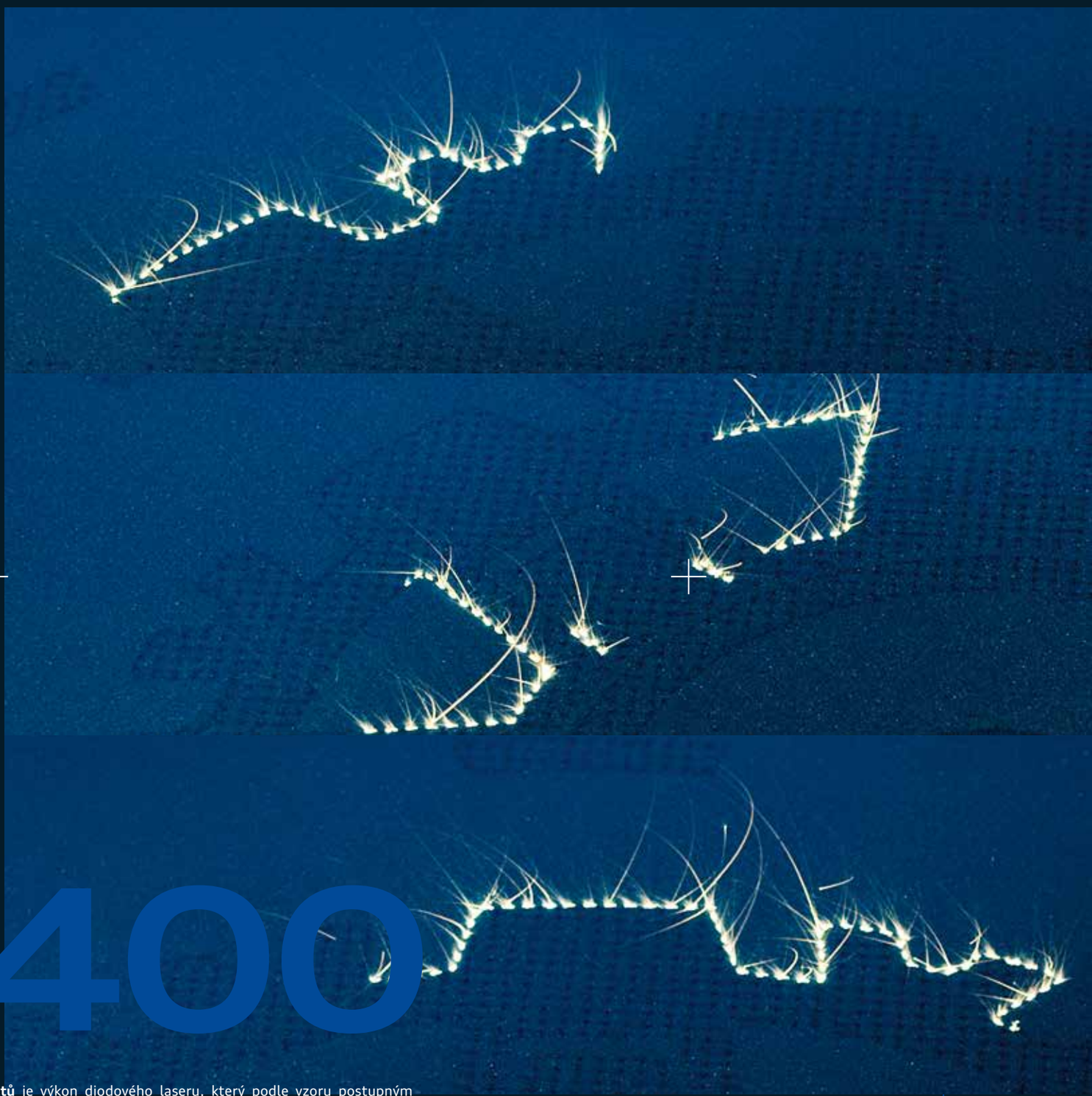
Kombinovaná spotřeba: 6,6–4,3 l/100km. Kombinované emise CO_2: 153–114 g/km.
Informace o spotřebě paliva a emisích CO_2 odpovídají požadavkům směrnice EU (ES) č. 715/2007 a byly vypočteny na základě předepsaného postupu měření (ES) č. 715/2007.

Budouch

ost v 3D

Lehké, tuhé, odolávající podmínkám v kosmu: Pomocí trojrozměrného tisku z hliníkové slitiny jsou vyráběny konstrukční díly milimetrových rozměrů pro lunochod Audi lunar quattro, který sestavuje tým vědců a techniků Part-Time Scientists.

Juri Kohn (text), Jan van Endert (fotografie)



400

wattů je výkon diodového laseru, který podle vzoru postupným natavováním vrstev z prášku AlSi10MgSr vytváří požadovaný díl.

Jemná jako měsíční prach, stříbřitě třpytivá je tenká vrstvička prášku na tiskové desce. Žhnoucí paprsky 400wattového diodového laseru kreslí s hravou lehkostí a přesnou geometrií, téměř bezhlučně, dráhy řízené počítačovým softwarem a dopadají přitom na prášek speciální hliníkové slitiny AlSi10MgSr. V místech dopadu paprsku energie laseru prášek taví a tuhnutím taveniny vzniká první vrstva vyráběného dílu. Základová deska se neznatelně pohybuje směrem dolů, „Audi hliníková 3D tiskárna“ nanáší na desku novou 0,05 mm tenkou vrstvu (odpovídá průměru lidského vlasu) AlSi10MgSr a laser „napaluje“ další rovinu ze slitiny hliníku, křemíku, hořčíku a stroncia. To vše se mnohokrát opakuje. Jeden interval osvětlování trvá asi 30 sekund. Po nanesení 20 vrstev „vyroste“ díl o jeden milimetr.

Postupným nanášením vrstev tak pomocí 3D tisku vzniká kovový díl. V tomto případě kolo lunochodu Audi lunar quattro. Kolo, které má být spojením mezi mimozemským terénem a lidskou technologií. Jedno ze čtyř, díky nimž se Audi lunar quattro má s jistotou pohybovat po nehostinném povrchu Měsíce. Toto vozítko vyvíjí tým berlínských techniků a vědců Part-Time Scientists pro měsíční misi v rámci akce Google Lunar XPrize. Než k tomu ale dojde, zbývá ještě mnoho času na zlepšení všeho druhu. Mnohé přitom probíhá ve spolupráci s Audi. Například pomocí 3D tisku.

>>

20

let a déle se materiál AlSi10MgSr s úspěchem používá ve slévárně hliníku při výrobě karoserií Audi Space Frame.

Cíl: Tým Part-Time Scientists ve spolupráci s Audi chce lunochod Audi lunar quattro dopravit na Měsíc. Úkolem soutěže Google Lunar XPrize je bezpečně na Měsíci přistát, ujet 500 metrů a vyslat na Zemi snímky v kvalitě HD. Podstatné informace o pozadí a stavu projektu najdete na stránkách *www.mission-to-the-moon.de.*

32

hodin a 20 minut trvá, než 3D tiskárna vyrobí jedno ze čtyř kol Audi lunar quattro.

1 280 000

eur představuje úspora dosažená snížením hmotnosti Audi lunar quattro. Díky tomu je možno dopravit na Měsíc další vědecké vybavení.

Selektivní laserové tavení se nazývá technologie hliníkového 3D tisku. Postup, který Audi používá právě tam, kde je zapotřebí vytvořit nejsložitější tvary s malou váhou a vysokou tuhostí. „3D tisk s hliníkem umožňuje lehkou konstrukci téměř libovolných tvarů s uzavřenou dutinou. Kolo Audi lunar quattro má tloušťku stěny jen jeden milimetr, ale pevnost je díky důmyslné konstrukci vynikající. Kromě toho je materiál v laboratořích Audi důkladně vyzkoušen. Slitinu AlSi10MgSr používáme již desítky let ve slévárně hliníku při výrobě našich karoserií Audi Space Frame," řekl Harald Eibisch, který se u Audi podílí na vývoji technologie 3D tisku.

Zkušenosti s lehkými konstrukcemi při výrobě sériových modelů Audi se nyní hodí i v případě lunochodu. Například u jeho čtyř kol se podařilo ušetřit asi 1,6 kilogramu. „Dopravit na povrch Měsíce jeden kilogram užitečného nákladu stojí 800 000 eur. Za původně kalkulovanou cenu můžeme mít na Měsíci o 1,6 kilogramu vědecké aparatury navíc, aniž nás to bude stát 1 280 000 eur," uvedl Karsten Becker, vedoucí vývoje Part-Time Scientists. Na Měsíc může putovat také váš náklad. Na webu ptscientists.com si můžete tuto možnost koupit.

Specialisté Audi pomocí 3D tisku z hliníkové slitiny odlehčili nejen kola, ale také zavěšení kol, pouzdra převodů, kyvná ramena a hlavu kamery lunochodu. Právě u kol se však podařil během velmi krátké doby výrazný evoluční skok. V prvním stupni designéři Audi přepracovali otevřené paprskové kolo původního lunochodu Asimov patřícího týmu Part-Time Scientists na uzavřený systém, který je odolnější vůči měsíčnímu prachu. A kromě toho kolo zvětšili o 22 %, protože větší styčná plocha přináší v dunách jemného měsíčního prachu lepší možnosti stoupání. Dále inženýři z oddělení vývoje převodů vylepšili konstrukci kola, které bylo dříve sestavené z více strojově obráběných hliníkových dílů. Upravili také profil běhounu „pneumatik" s cílem zvýšit přilnavost k podkladu. Rozhodujícím faktorem nápomocným s úsporou hmotnosti byl právě 3D tisk. „V 3D tisku převádíme data z konstrukce do tvaru využitelného pro tento druh tisku. Bereme jen tvar vnějšího povrchu dílu a přidáme k tomu jeden milimetr materiálu. To vede ke složitému tvaru vnitřního povrchu, který není možno vytvořit ani s nejlepšími programy CAD. Celé kolo má tloušťku stěny jen jeden milimetr. Tak jsme dosáhli úspory hmotnosti 400 gramů na jedno kolo," vysvětlil Eibisch.

Audi lunar quattro: Audi hliníkový 3D tisk byl využit při výrobě kol, spojení mezi kolem a tělesem a pouzdra hlavy, v němž jsou umístěny kamery s vysokým rozlišením.

Znamená to, že po vyzkoušení na Měsíci se budou pomocí hliníkového 3D tisku vyrábět komponenty sériových automobilů? Inženýr Eibisch vrtí odmítavě hlavou: „Jediné kolo Audi lunar quattro stojí asi 3000 eur a vyžaduje téměř 1,5 dne, než je vytisknuto. V současném stavu je možno 3D tiskem z hliníku hospodárně zhotovovat jen díly velikosti pěsti. Konstrukční díly v našich vozidlech jsou ale většinou větší." Cíl Audi je však vytýčen jasně: „Ne za pět, ale možná za deset až dvacet let budeme zhotovovat nosné konstrukční díly velkých rozměrů 3D tiskem. Technologie otvírá konstruktérům a designérům fascinující nové možnosti ve stavbě automobilů. Budeme pak moci složité konstrukce jednoduše tisknout, do nich ještě zahrnovat funkční stavební prvky s úsporou hmotnosti, rychle měnit geometrii vozidel a tak je vytvářet individuálněji. Což je další přidaná hodnota vedle funkčnosti, hmotnosti a tuhosti." Mohli bychom k tomu i docela jednoduše říci: Náskok díky technice. //

Více informací:
Figurky jako hračky, cvičky, kousky nábytku – 3D tisk na bázi umělé hmoty již delší dobu zasahuje do našeho běžného života. Umělé hmoty ale nejsou pro podmínky ve vesmíru či na povrchu Měsíce stavěné. Při teplotách +130 až –160 stupňů Celsia se stávají měkkými nebo křehkými, plastifikátory, které se do plastů přidávají právě kvůli ohebnosti, se za vysokých teplot vypařují. Pro výrobu odolných a lehkých konstrukčních prvků pro vesmírnou misi se ve spojení s 3D tiskem hodí nejlépe vhodná hliníková slitina. *www.mission-to-the-moon.de*

Audi quattro Cup

Českého národního finále se letos v Golf Resortu Kunětická Hora účastnilo 44 dvojic, které se utkaly o možnost reprezentovat Českou republiku na světovém finále ve Španělsku.

26

Letos se konal již **26.** ročník. Audi quattro Cup je seriál amatérských turnajů. | Národní kola se konala v **54** státech. | Světového finále se zúčastnilo **56** týmů z celého světa. | Po celém světě se konalo **800** kvalifikačních turnajů.| Všech národních kol se dohromady zúčastnilo **100 000** hráčů.

Mezinárodní golfová federace byla založena v roce 1958 ve Washingtonu. Tehdy se 35 států dohodlo na založení World Amateur Golf Council. Na IGF byla organizace přejmenována v roce 2003.

Zdroj: International Golf Federation (IGF)

V letech 1978, 1981, 1983, 1984, 1985, 1986, 1988, 1998, 1999, 2011, 2015 se na hřišti Real Club de Golf El Prat konaly turnaje prestižní série European Tour.

V České republice se turnaje ze série European Tour konaly:

1996	Mariánské Lázně
1997	Karlštejn
2009, 2010, 2011	Čeladná
2014, 2015, 2016	Albatros

Česko vs. Španělsko vs. Německo

Založení federace	1931	1932	1907
Přistoupení k IGF	1969	1958	1958
Počet hráčů	56 438	283 256	624 618
Počet hřišť	102	424	716

Golf Resort Kunětická Hora vs. Real Club de Golf El Prat

Počet jamek	18	45
Par	72	72
Architekt	Graham Marsh	Greg Norman

1. Český kvalifikační turnaj 7. září,
Golf Resort Kunětická Hora
Vítězové: Richard a David Kšírovi

2. Světové finále 6. až 10. října,
Real Club de Golf El Prat, Španělsko
Vítězové: Sebastian Kaul a Gerit Flohr, Německo (group net B), Eric Kelley a Don Tate, USA (group net A)
Richard a David Kšírovi skončili celkově na 14. místě.

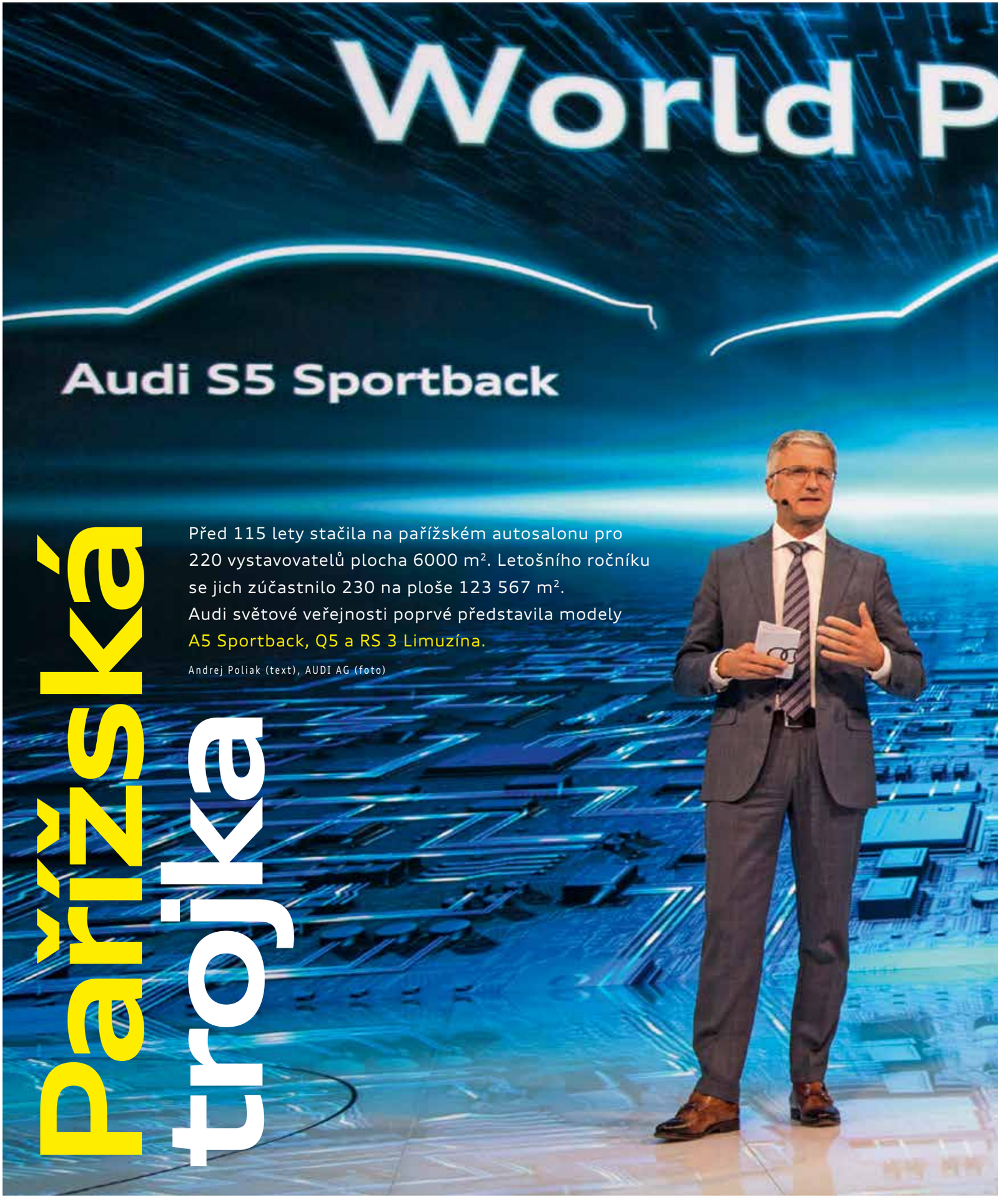
1 000 000

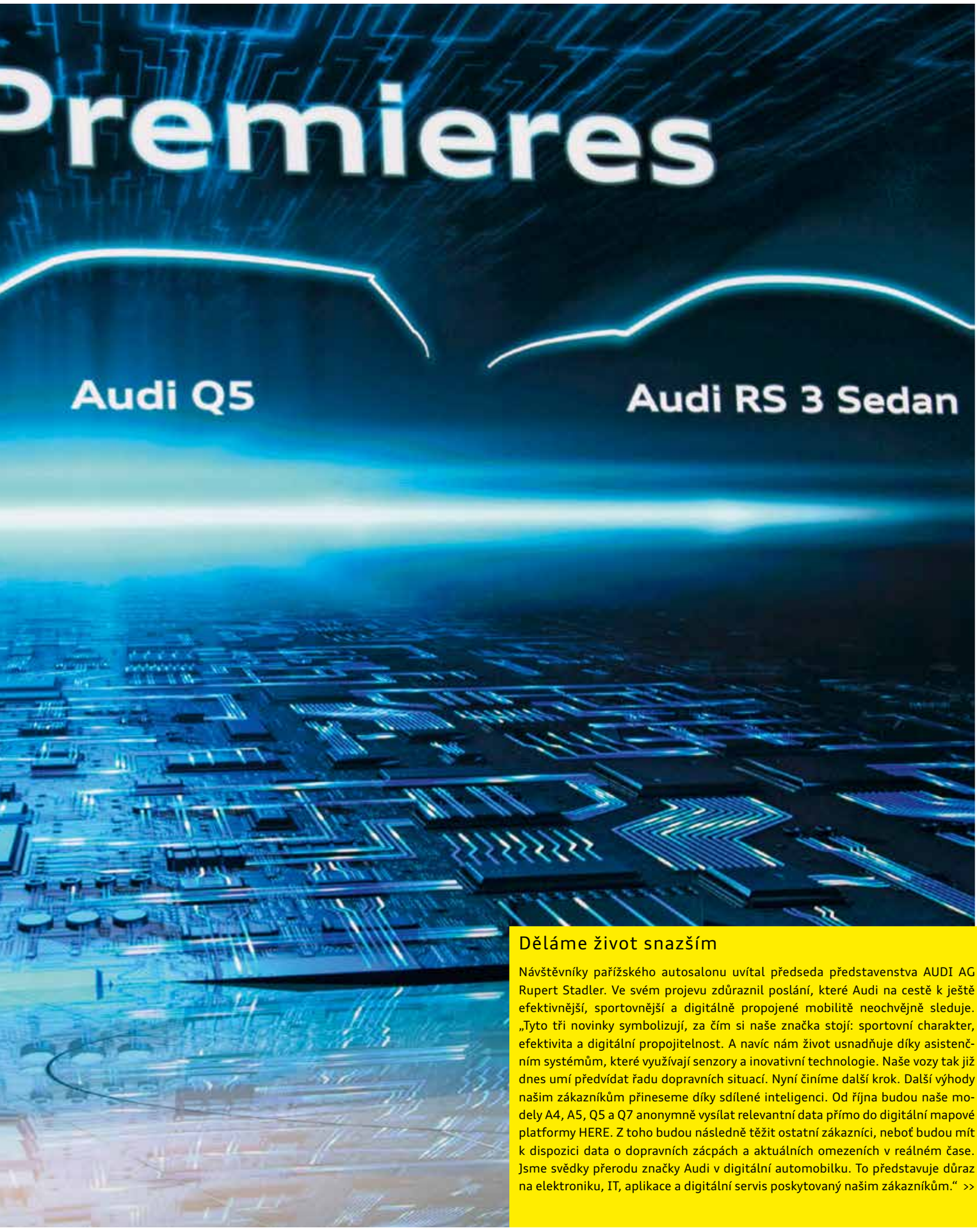
Audi quattro Cup se konal poprvé v roce 1991 v Německu. Následující rok se turnaje konaly v osm zemích. Od roku 1992 do současnosti si tak v Audi quattro Cupu zahrálo přes jeden milion golfistů z celého světa.

Pařížská trojka

Před 115 lety stačila na pařížském autosalonu pro 220 vystavovatelů plocha 6000 m². Letošního ročníku se jich zúčastnilo 230 na ploše 123 567 m². Audi světové veřejnosti poprvé představila modely A5 Sportback, Q5 a RS 3 Limuzína.

Andrej Poliak (text), AUDI AG (foto)





Děláme život snazším

Návštěvníky pařížského autosalonu uvítal předseda představenstva AUDI AG Rupert Stadler. Ve svém projevu zdůraznil poslání, které Audi na cestě k ještě efektivnější, sportovnější a digitálně propojené mobilitě neochvějně sleduje. „Tyto tři novinky symbolizují, za čím si naše značka stojí: sportovní charakter, efektivita a digitální propojitelnost. A navíc nám život usnadňuje díky asistenčním systémům, které využívají senzory a inovativní technologie. Naše vozy tak již dnes umí předvídat řadu dopravních situací. Nyní činíme další krok. Další výhody našim zákazníkům přineseme díky sdílené inteligenci. Od října budou naše modely A4, A5, Q5 a Q7 anonymně vysílat relevantní data přímo do digitální mapové platformy HERE. Z toho budou následně těžit ostatní zákazníci, neboť budou mít k dispozici data o dopravních zácpách a aktuálních omezeních v reálném čase. Jsme svědky přerodu značky Audi v digitální automobilku. To představuje důraz na elektroniku, IT, aplikace a digitální servis poskytovaný našim zákazníkům.“ >>

elegance - sportiness - convenien
Audi A5/S5 Spo

Emoce kupé s funkčností avantu

Nová generace Audi A5 Sportback přichází po sedmi letech od svého zrození. Pětidveřové kupé v sobě s dokonalostí snoubí elegantní, emocionální design s vysokou funkčností a velkorysým vnitřním prostorem. Druhá generace úspěšného modelu dostala do vínku přepracovaný podvozek, výkonné motory a celou plejádu inovativních asistenčních systémů. Inženýrům v Ingolstadtu se díky použití nových materiálů podařilo oproti předchozí generaci A5 Sportback snížit hmotnost o 85 kg. Například karoserie novinky je lehčí o 15 kg, a je tak nejlehčí ve své třídě. Ve francouzské premiéře se v Paříži představil rovněž ostrý model S5 s novým přeplňovaným šestiválcovým motorem s výkonem 354 k. Nové Audi A5 Sportback se na evropských trzích objeví na počátku roku 2017. Motoristé si budou moci vybrat ze dvou benzinových a tří dieselových motorů. Jejich výkonové rozmezí je od 140 kW (190 k) po 210 kW (286 k). >>

Audi Q5: global topseller
Total sales: > 1,60
2008
2009
2012
2013
201
Q5 2.0 T qu

Světový bestseller v novém

Prémiové SUV Audi Q5 se během čtyř let stalo světovým bestsellerem. Vyrobeno bylo přes 1,6 milionu vozidel. Nyní přijíždí druhá generace. Na pařížském autosalonu ji představil Dietmar Voggenreiter, člen představenstva AUDI AG odpovědný za prodej a marketing. Světová veřejnost ale měla příležitost vidět nové Audi Q5 ještě před zahájením autosalonu. Odhalení Q5 bylo součástí slavnostního otevření nové továrny Audi v mexickém San José Chiapa, kde se Q5 bude vyrábět. Ročně zde vznikne 150 000 kusů. Je to první výrobní závod Audi na severoamerickém kontinentu. Ale vraťme se k Audi Q5. „První generace má impozantní příběh. Je to světově nejúspěšnější prémiové SUV. Od zahájení výroby bylo prodáno více než 1,6 milionu kusů. Toto auto je šampion v segmentu prémiových SUV," zahájil představení Voggenreiter. Stejně jako v případě A5 Sportback i u Q5 našli inženýři Audi inovativní řešení v použití odlehčených materiálů. Oproti předchůdci je tak nové Audi Q5 o 90 kg lehčí. „Na výběr budou čtyři zdokonalené pohonné jednotky, které nabídnou více výkonu s výrazně nižší spotřebou," uvedl Voggenreiter. Vůbec poprvé v tomto segmentu nabízí Audi adaptabilní vzduchové odpružení. >>

Začátek nové éry

„Dámy a pánové, vítejte na pařížském autosalonu. Dnes stojíme na prahu nové éry. Společnost quattro se mění na Audi Sport. Nové jméno pro novou firmu. Proč? Protože motosport je součástí naší DNA. Od legendárních Stříbrných šípů a velkých úspěchů v rallye až po naše současné angažmá v Le Mans, DTM či sérii závodů GT3. V příštích 18 měsících uvedeme na trh osm nových modelů. Podívejme se na první z nich. Technickou převahu Audi Sport demonstrujeme dnešní světovou premiérou Audi RS 3 Limuzína*," uvedl novinku šéf Audi Sport Stephan Winkelmann. Pod kapotou se nachází nový pětiválec 2.5 TFSI s výkonem 294 kW (400 k). Díky klikové skříni z lehkých slitin je o 26 kg lehčí než jeho předchůdce. Sprint z nuly na stovku zvládne hravě za 4,1 vteřiny. //

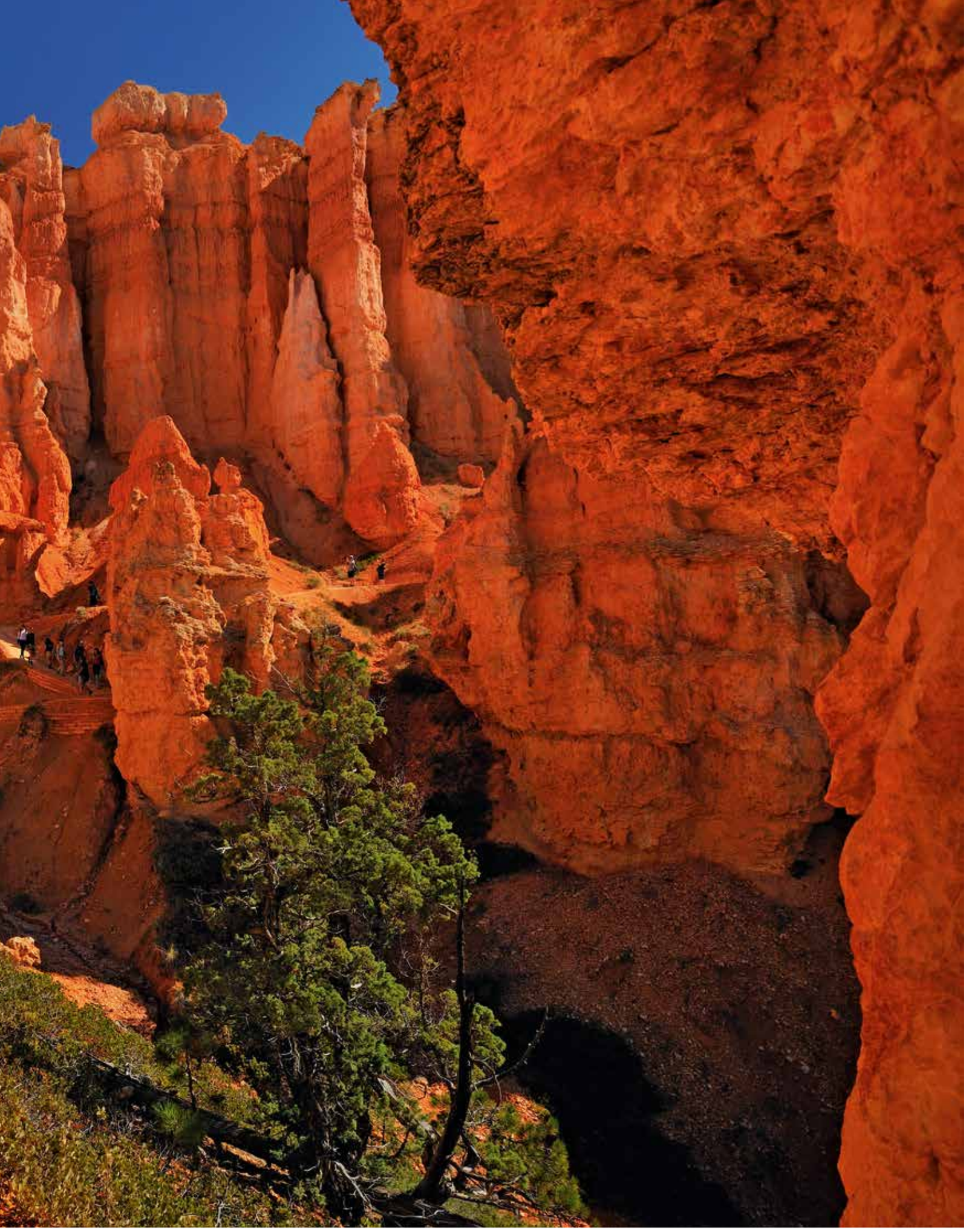
*Na českém trhu je Audi RS 3 Sedan označován jako Limuzína.

Audi Sport
EDAN
RS 3

Národní parky středozápadu

Přijali jsme pozvání cestovatele Jakuba Kasla, aby nám představil přírodní divy, které americké národní parky nabízejí.

Jakub Kasl (text a foto)

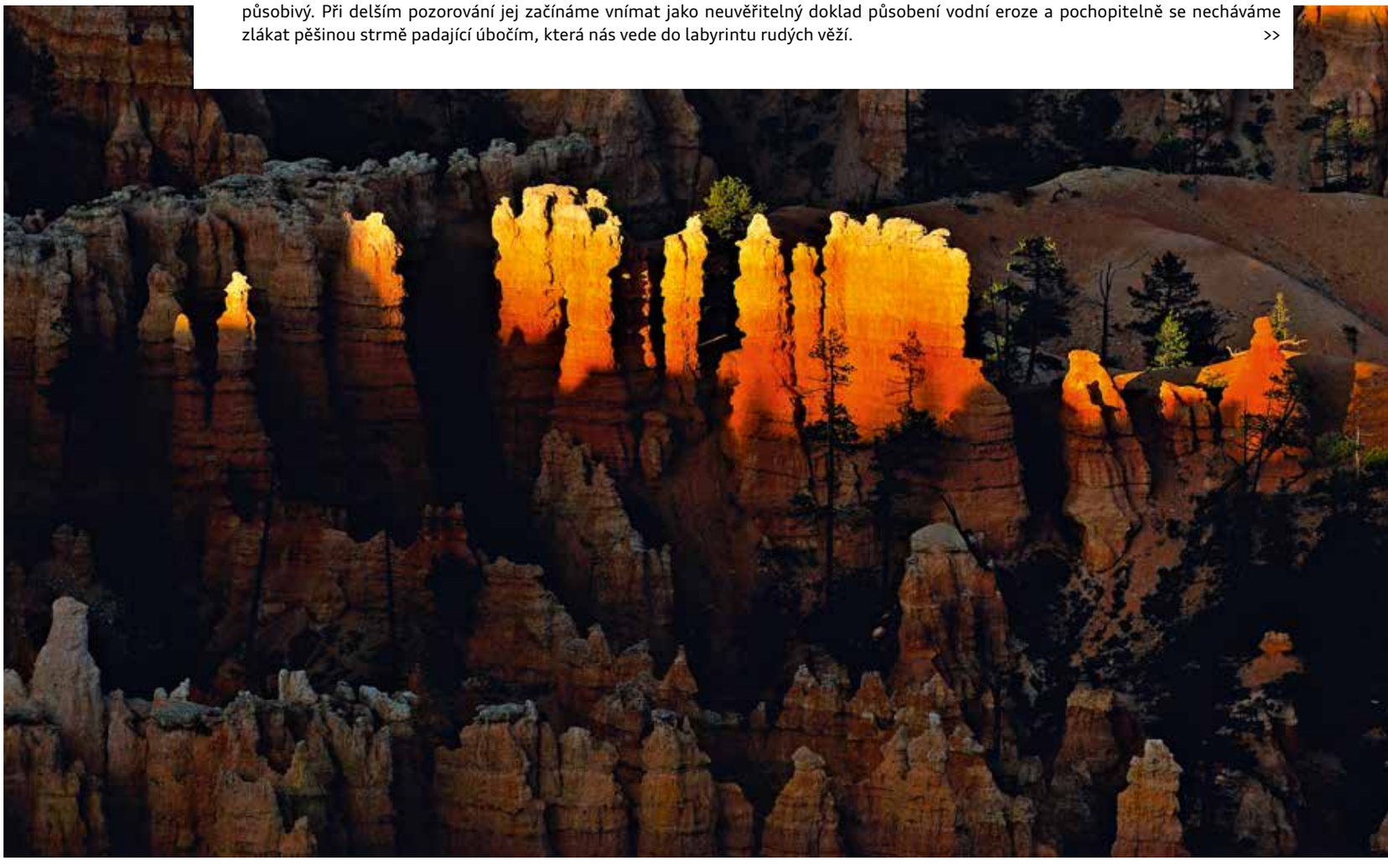


Yosemitský národní park leží v pohoří Sierra Nevada a svoji slávu postavil na velkolepých žulových skaliscích, vodopádech, hlubokých kaňonech a sekvojovém lese. Většina z neskutečných čtyř miliónů turistů, kteří tudy každoročně projdou, omezí svoji návštěvu na třináct kilometrů dlouhé a místy až 2400 metrů hluboké Yosemitské údolí. Obklopují jej žulové vrcholy Half Dome, El Capitan, Cathedral Rock a Clouds Rest. Hlavní proud v údolí porostlém hustým borovicovým lesem tak netvoří řeka Merced, jejíž meandry se zde ladně vlní, nýbrž nekonečný proud turistů.

Vydáme-li se z Yosemit k jihu, po pár hodinách jízdy narazíme na další kalifornský skvost. Ve druhém nejstarším národním parku Spojených států si budete mezi největšími stromy naší planety připadat jako trpaslíci. Národní park Sequoia vznikl již v roce 1890, kdy tu byly poraženy poslední gigantické sekvoje. Nejnavštěvovanější oblastí je takzvaný Obří les, ve kterém najdeme pět z deseti největších stromů na světě, pokud jde o objem dřeva. Nejmohutnější exemplář rostoucí podle odhadů již 2700 let byl pojmenován Generál Sherman. Úctyhodnou výšku 83 metrů doplňuje nepředstavitelný obvod kmene dvacet šest metrů. Z hlediska objemu jde pravděpodobně o největší žijící organismus na Zemi. >>

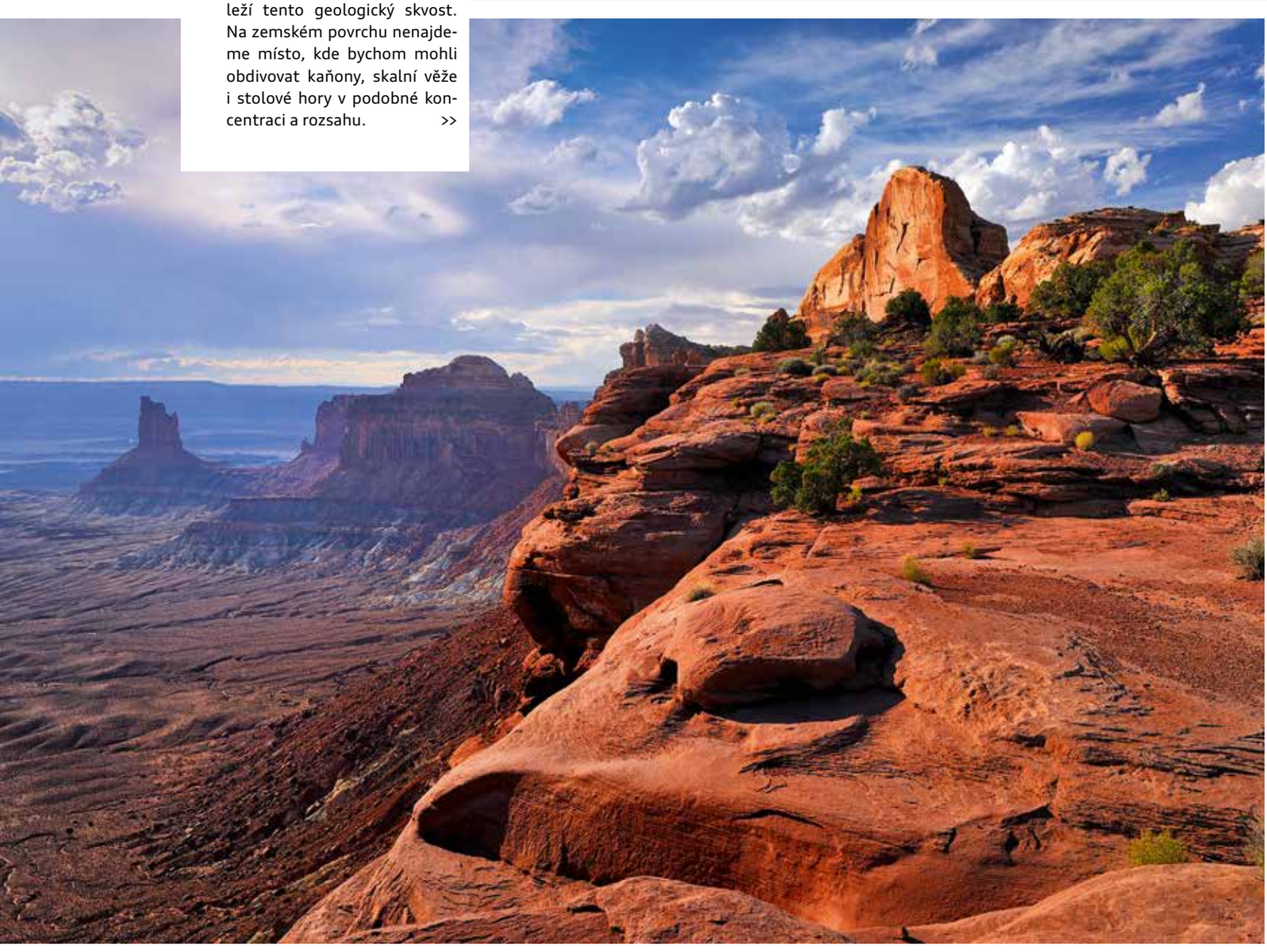
Věnujeme-li se přírodním skvostům středozápadu USA, nemůžeme minout Národní park Death Valley. V překladu Údolí smrti nezní jako místo, kam by se chtěl člověk s nadšením podívat. Pokud se však nenecháte odradit, budete překvapeni, kolik krásy a zajímavostí se pod tímto názvem skrývá. Nelichotivé jméno se pro údolí začalo používat v roce 1849, kdy tudy procházely skupiny zlatokopů, putujících do západní části Kordiller. Dnes již samozřejmě není údolí tak nebezpečné jako v dobách osidlování Západu, přesto dokáže svým návštěvníkům připravit „horké chvilky“. V letních měsících nejsou výjimkou teploty přesahující 50 °C. Naměřený rekord je dokonce rovných 57 °C. Extrémní podnebí činí z této oblasti nejen nejteplejší, ale rovněž nejsušší část Severní Ameriky s průměrným ročním úhrnem srážek pouhých 50 mm.

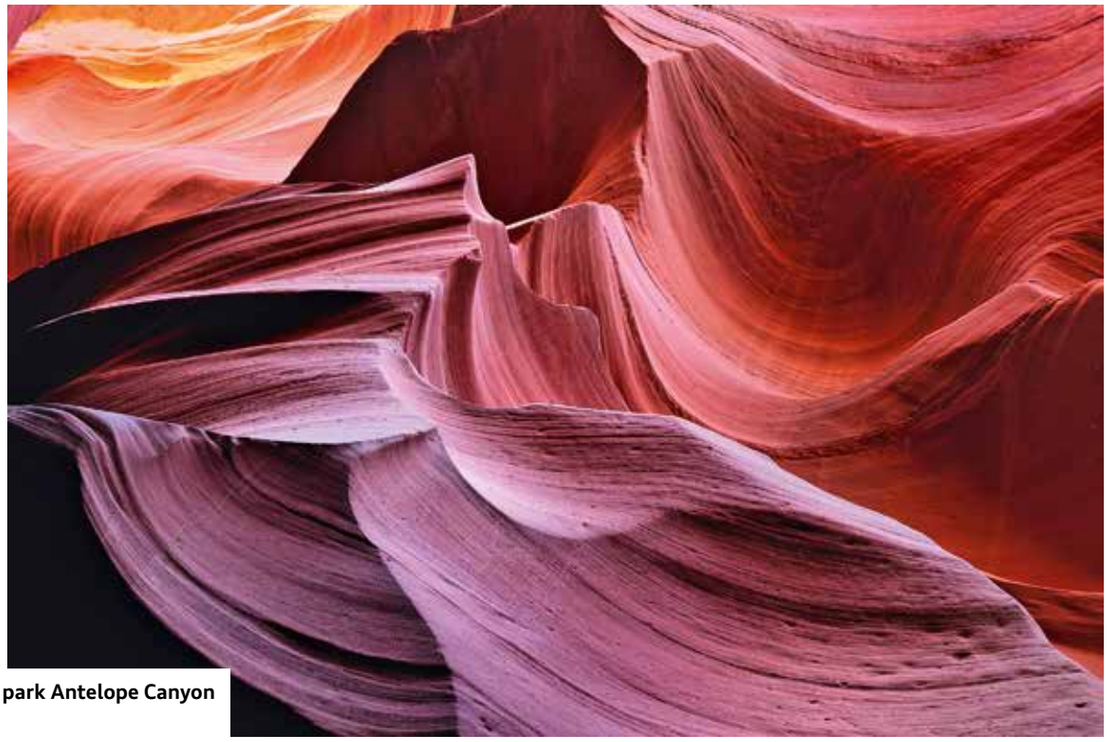
Další zastávkou je oblíbený a výjimečně fotogenický Bryce Canyon. Na okraji náhorní plošiny Paunsaugunt náhle končí porosty efektně pokroucených borovic a před námi se otevírá pohled do zářivě zbarveného údolí posetého impozantními jehlami ze sytě červeného pískovce, proloženého žlutou a oranžovou vrstvou usazenin. Tento famózní amfiteátr hluboký 600 metrů je pro lidské oko vskutku působivý. Při delším pozorování jej začínáme vnímat jako neuvěřitelný doklad působení vodní eroze a pochopitelně se necháváme zlákat pěšinou strmě padající úbočím, která nás vede do labyrintu rudých věží. >>



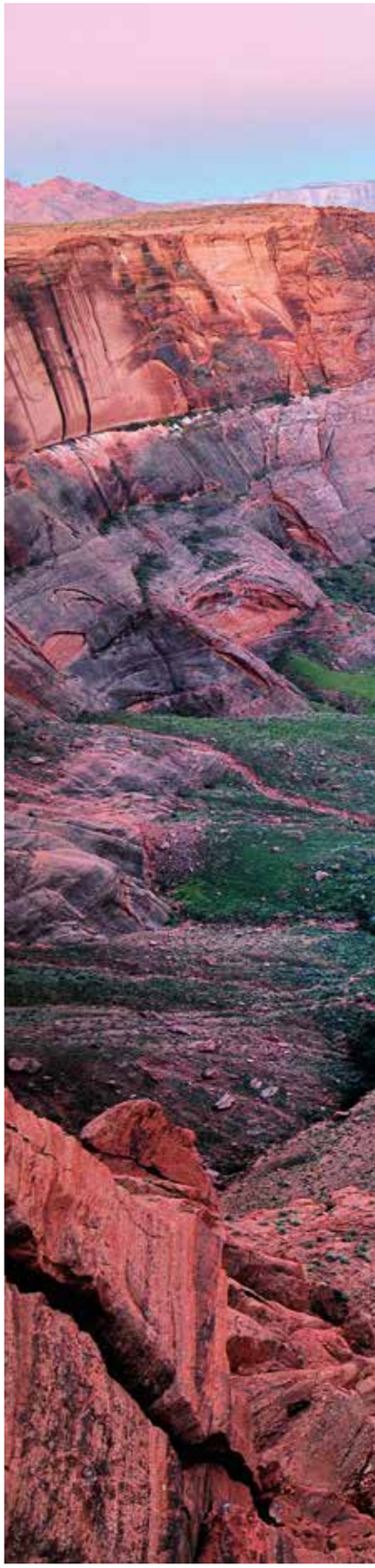
Národní park Arches nabízí poněkud odlišné pohledy v podobě monumentálních skalních oblouků. Před Landscape Arch, nejširší kamennou bránou světa s rozpětím 93 metrů, se nám opět tají dech. Také patrně nejznámější severoamerický skalní útvar Delicate Arch nám nabídl skvostnou podívanou. Zcela neplánovaně jsme se vydali na 2,5 km dlouhou stezku vedoucí k tomuto lákadlu právě v podvečer, kdy se zároveň se zapadajícím slunečním kotoučem na protějším horizontu objevil kotouč měsíce v úplňku. Do pozdních hodin jsme zůstali přikováni v „hledišti“ před „Křehkým obloukem“ a pozorovali jeho zvolna postupující ostrý stín vykreslený chladivou září luny.

Pokud jsme milovníky velkolepých scenérií, neměl by nám rozhodně uniknout ani Národní park Canyonlands. Pohlédneme-li na mapu Spojených států, objevíme pravidelný kříž tvořený hranicemi mezi státy Utah, Colorado, Arizona a Nové Mexiko. Právě nedaleko tohoto kříže, v oblasti takzvané Color Country (Barevné země), leží tento geologický skvost. Na zemském povrchu nenajdeme místo, kde bychom mohli obdivovat kaňony, skalní věže i stolové hory v podobné koncentraci a rozsahu. >>





Národní park Antelope Canyon



Jeden z dojmů, které Evropan nabude ve Spojených státech, se dá vyjádřit slovy: Co je americké, to je velké. Američané si libují v mrakodrapech, objemných autech, často jsou nuceni nosit oblečení velikosti XXL, ostatně ani jejich zem není při pohledu na glóbus žádný drobeček. Ve výčtu nadměrných velikostí se nenechává zahanbit ani americká příroda, což dokazují právě obří žulové balvany Yosemit, kolosální sekvoje, dno rozlehlého Údolí smrti nebo Coloradská náhorní plošina se svými geologickými poklady v podobě Canyonlands, Arches či amfiteátr Bryce Canyon. //

Soundtrack Festival

Film „mluví“ již téměř devadesát let a zejména současná generace si ten němý dokáže představit jen stěží. Stejně tak si lze jen velmi těžko představit snímek bez filmové hudby. O novém festivalu Soundtrack Poděbrady jsem si povídal s jeho iniciátorem, skladatelem Michalem Dvořákem.

Andrej Poliak (text), 2media.cz a Filip Gyore (foto)

Naše nasazení a investice byly obrovské

David Koller

Máme u nás přes třicet filmových festivalů nejrůznějších žánrů. Festival filmové hudby však doposud chyběl. Kdy se u vás zrodila myšlenka na takovouto akci?

Na filmovém festivalu v Karlových Varech. Jel jsem z hotelu Pupp do hotelu Thermal na jednání a u velkého vřídla tato myšlenka vytryskla na zemský povrch. Díky tomu, že se na festivalu vždy pohybuje mnoho kolegů ze všech možných uměleckých i produkčních oborů, jsem měl čas to s nimi probrat a mnoho z nich jsem přímo na místě o své myšlence přesvědčil. Do roka a dvou měsíců se nám na sklonku srpna podařilo v Poděbradech představit jednodenní festivalový trailer neboli ochutnávku, prezentaci ojedinělé a myslím, že velmi novátorské koncepce Mezinárodního festivalu filmové hudby a multimédií – Soundtrack Poděbrady.
Bez podpory města a Středočeského kraje a na rychlo oslovených partnerů, mezi nimiž byla i značka Audi, by se to samozřejmě nepodařilo. Ale i tak bylo naše nasazení a investice obrovské. Rád bych tímto poděkoval celému týmu a všem zúčastněným za obrovské pracovní nasazení a skvělou práci. Bez tohoto entuziasmu a maximální obětavosti by se nám to za tak krátký čas nikdy nemohlo podařit.

Festival se koná v Poděbradech. Čím vás tyto středočeské lázně zaujaly?

Poděbrady byly historicky vždy velice prestižním místem blízko Prahy. Byla to „perla první republiky“. Mnoho úspěšných lidí zde mělo letní sídla, lázně byly hojně navštěvovány a konala se zde spousta významných událostí. Místní gymnázium navštěvovaly mimo jiných osobnosti jako Miloš Forman, Václav Havel a Ivan Passer. Točilo se zde i mnoho filmů. V neposlední řadě dispozice města je jako stvořena pro pořádání takovéto akce. Golfové hřiště, zámek, řeka Labe, jeden z největších lázeňských parků s úžasnými proporcemi, parkurová jízdárna, dvě fotbalová hřiště, obří pískové koupaliště s ostrovem… Prostě lepší „kulisy“ vzdálené jen 30 minut od Prahy si nedokážu představit.

Na konci příštího srpna se bude konat oficiální první ročník. Bude se jednat o festival soutěžní?

Náš festival by měl být především přehlídkou a interaktivní zábavou pro celé rodiny. Zážitky a speciální program by zde měli najít jak děti a teenageři, tak i „mladí a neklidní“, ale bude tady i velké pódium pro symfonické orchestry, které by mělo naplňovat program pro náročné a vzdělané publikum. Zároveň chceme filmovou hudbu prezentovat netradičním multimediální způsobem. Myslím si, že k filmové hudbě multimédia a netradiční pojetí patří. Přidaná hodnota audiovizuálního a individuálního prožitku je dnes moderní trend ve světě i v Evropě. Nicméně uvažujeme o soutěžní kategorii pro mladé skladatele z celého světa a do budoucna i o dalších kategoriích. Ale hudba není soutěž, hudba je pocit, prožitek, zábava… a v tomto duchu bychom chtěli festival vést a budovat.

Můžete návštěvníkům přiblížit, jak bude první ročník probíhat? Nebo dokonce prozradit, na co se mohou těšit?

Program a především rozpočet se v současné době tvoří. Nerad bych prozrazoval nějaké rozjednané zahraniční hvězdy, skladatele, herce a hudebníky. Ale jednáme s těmi nejlepšími po celém světě. Zároveň bojujeme o co nejlepší rozpočet, to je vždy alfa a omega všech velkých mezinárodních festivalů. Mám štěstí na úžasný realizační tým s velkými mezinárodními zkušenostmi. Věřím, že v průběhu roku budeme moct informovat o skvělých novinkách a uzavřených dohodách s domácími i zahraničními hvězdami. Organizačně chceme vytvořit festival nových forem prezentace filmové hudby pro všechny věkové kategorie s nadstandardním doprovodným programem a nezbytným servisem. Film jako takový je nejkomplexnějším uměleckým dílem, filmová hudba je jen jedna z múz, které výsledný efekt ovlivňují. Přál bych si, aby i ostatní múzy – kolegyně – dostaly na našem festivalu prostor. Festival tak doplní výstavy fotografií, obrazů a soch. Nebudou chybět workshopy a setkání s filmovými tvůrci, a to nejen z oblasti filmové hudby. >>

Videomaping na zdech poděbradského zámku sledovaly stovky lidí z protějšího břehu Labe

Soundtrack Festival

Hlavním hudebním tělesem byl orchestr Soundtrack orchestra pod vedením Martina Kumžáka. Mimo jiné zazněly melodie z kasovních trháků jako Hvězdné války, Piráti z Karibiku, James Bond či Indiana Jones.

Michal Pavlíček a Michael Kocáb

Top 5 soundtracků podle Michala Dvořáka

1. Purple Rain, 1984 – Prince. To je spíš zfilmované hudební album než soundtrack, ale viděl a slyšel jsem jej v době, kdy mne to osobně neskutečně zasáhlo a oslovilo. Považuji to za svůj „zlomový soundtrack“. Od té doby jsem chtěl být skladatelem.

2. Amerika, 1994 – Michal Dvořák. Volím sice svou prvotinu, ale hudba k tomuto filmu mi umožnila poprvé pracovat se symfonickým orchestrem přímo v Rudolfinu, a ještě ve Dvořákově sále. Byla to skvělá zkušenost a odstartovala moji lásku k filmu a nejkrásnějšímu hudebnímu dobrodružství, jakým filmová hudba je!

3. Brazil, 1985 – Michael Kamen. Opět velmi netradiční, ale skvělý film se skvělou hudbou. Pestrost hudby a skvělá symbióza s příběhem je v tomto díle pro mne geniální.

4. Pátý element, 1997 – Éric Serra. Zde mne nadchly skladby „z budoucnosti“. Skvělé vize Érica Serry! Je to hravé, dramatické, zábavné a nenásilné. I to je filmová hudba…

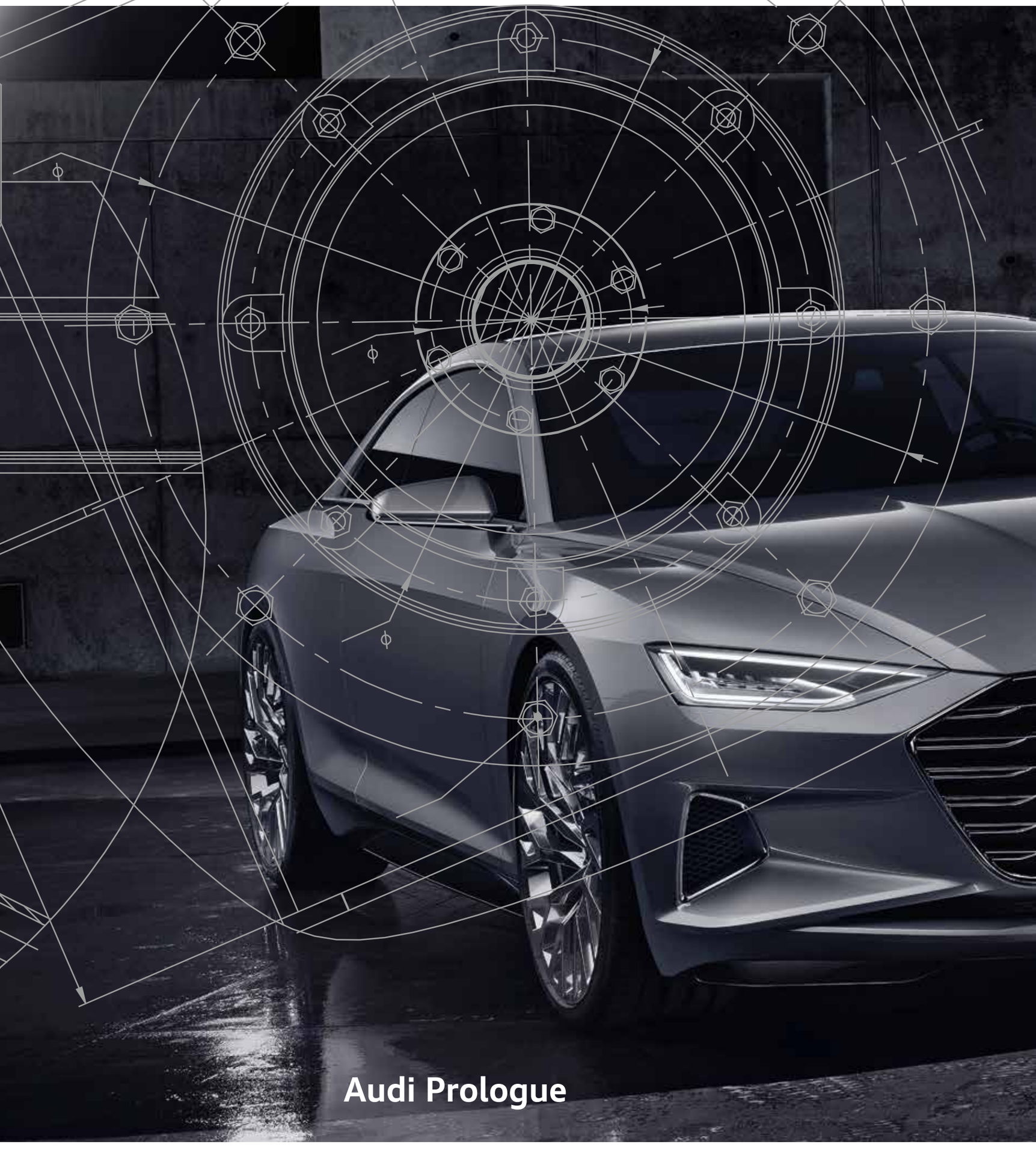
5. Blade Runer, 1982 – Vangelis. Tak to je prostě klasika. Je to především elektronická hudba ve své největší slávě a nejkrásnějších barvách. I tento film a hudba mne hodně zasáhly a ovlivnily můj hudební vývoj. //

skiareál
špindlerův mlýn

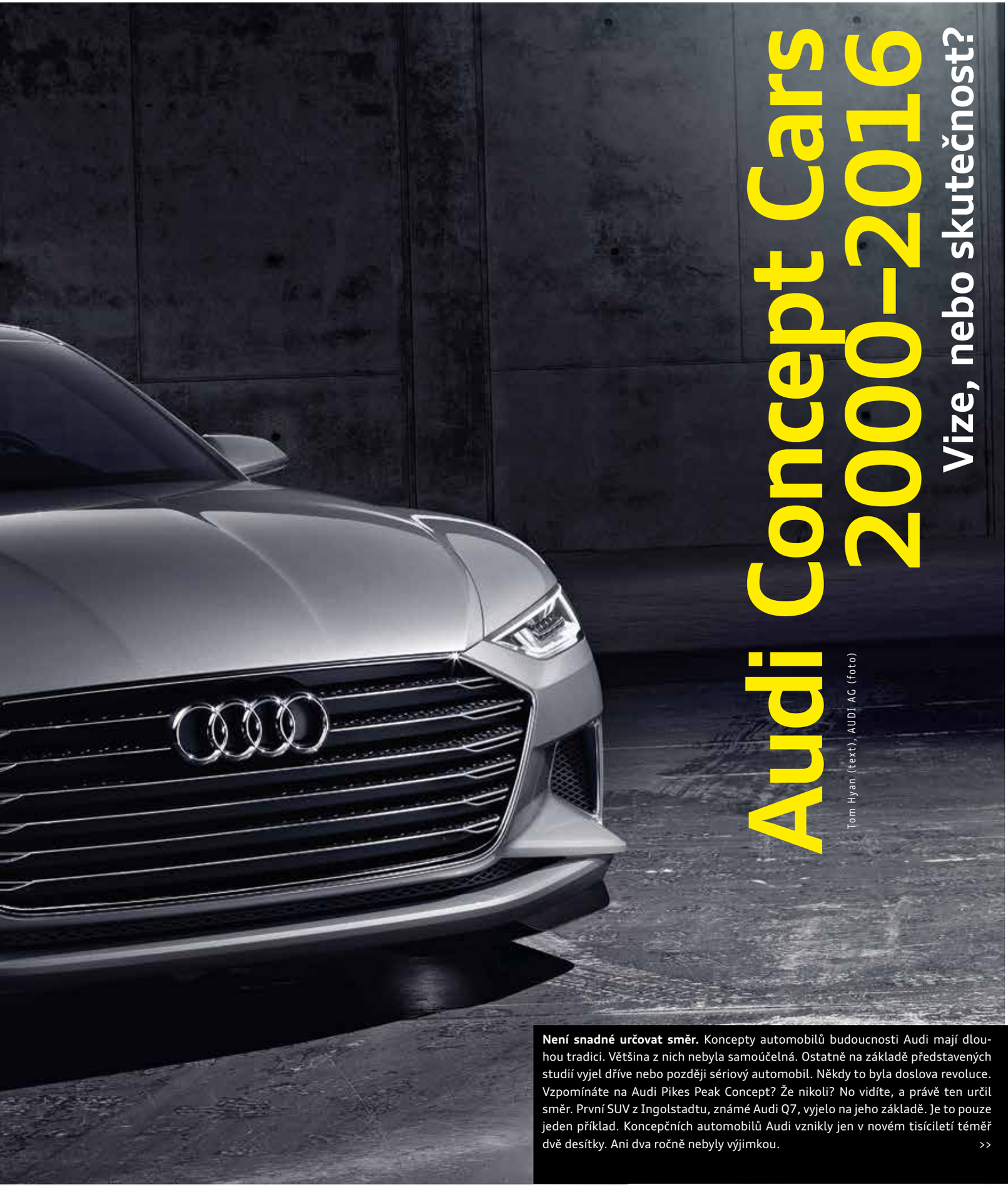
ŠPINDLERŮV MLÝN

Srdeční záležitost

www.skiareal.cz



Audi Prologue



Audi Concept Cars 2000–2016

Vize, nebo skutečnost?

Tom Hyan (text), AUDI AG (foto)

Není snadné určovat směr. Koncepty automobilů budoucnosti Audi mají dlouhou tradici. Většina z nich nebyla samoúčelná. Ostatně na základě představených studií vyjel dříve nebo později sériový automobil. Někdy to byla doslova revoluce. Vzpomínáte na Audi Pikes Peak Concept? Že nikoli? No vidíte, a právě ten určil směr. První SUV z Ingolstadtu, známé Audi Q7, vyjelo na jeho základě. Je to pouze jeden příklad. Koncepčních automobilů Audi vznikly jen v novém tisíciletí téměř dvě desítky. Ani dva ročně nebyly výjimkou. >>

AUDI PROJEKT ROSEMEYER (2000)

Automobily Audi se vyrábějí více než sto let. Ve 30. letech byla značka součástí koncernu Auto Union, kdy se čtyři automobilky spojily, aby mohly lépe čelit konkurenci. Společný projekt – závodní automobil Auto Union Grand Prix – našel na tratích jediného soupeře. Tyto vozy spolu před válkou ovládly závody Grand Prix. Jedním z nejlepších jezdců byl Bernd Rosemeyer. Vyhrál mnoho Velkých cen, ale zahynul mlád při pokusu překonat rychlostní rekord.

V roce 2000 se už Audi úspěšně zúčastňovaly vytrvalostních závodů 24 hodin Le Mans. Bylo to pokračování tradic vítězství Auto Unionu. Na oslavu se zrodila vize supersportovního automobilu Audi Projekt Rosemeyer (2000). Proudnicové, chcete-li aerodynamické, tvary byly hlavním znakem designu, jenž evokoval vzpomínku na předválečné vozy Grand Prix s mohutným motorem uloženým vzadu. V originálu to byl dvanáctiválec nebo šestnáctiválec, prostě vrcholné uspořádání zážehového motoru, stejný počet až šestnácti válců mohla mít i studie dvoumístného sportovního kupé, ovšem v moderní interpretaci se zakrytými koly. Koncept upomínal na originál svisle orientovanou maskou přídě, lemovanou úzkými xenonovými světlomety pro silniční provoz, silueta s dlouhým rozvorem náprav byla základem vynikající směrové stability při rychlostech kolem 300 km/h.

Audi Projekt Rosemeyer byl skutečně postaven a dnes koncept můžete obdivovat v muzeu Audi Tradition v Ingolstadtu. Už tehdy nabídl místo zpětných zrcátek monitory s obrazem provozu za vozem využívající kamery; dvě anatomické sedačky v kůži a interiér čalouněný nehořlavým Nomexem; kokpit za vysokým centrálním tunelem s přístroji přímo před řidičem a nastavitelné pedály, ale i manuální řazení šestistupňové převodovky. Ačkoli neposloužil přímo pro vývoj určitého sériového typu Audi, stal se nositelem sportovního image značky a inspirací pro tvůrce nejen závodních prototypů pro 24 hodin Le Mans, ale rovněž silničních supersportů Audi R8, poháněných velkými motory s osmi, deseti i dvanácti válci. >>

Audi h-tron quattro concept

Audi Projekt Rosemeyer

AUDI PROLOGUE (2014)

Prologue nebyl jeden, ale hned několik koncepčních automobilů, jejichž tvary inspirují velké vozy Audi pro příští léta, a to jak sedany a kombi, tak i kupé. Navíc při premiéře prvního Audi Prologue na autosalonu v Los Angeles 2014 novinku představil Marc Lichte, dnešní šéfdesignér AUDI AG, který tehdy převzal funkci. Poprvé uvedl nový směr designu, s nímž se u Audi budeme setkávat v příštích letech.

Základem je horizontální vjem, který vzbuzuje už řešení přídě širokou maskou Singleframe, charakterizovanou nižší výškou než na dnešních sériových automobilech Audi. Výrazným doplňkem horizontálního stylu jsou rovněž úzké vysokovýkonné světlomety systému Laser Matrix, jež osvětlují prostor před vozem ve vysoké úrovni rozlišení. Samozřejmě jde o známé řízení světelných paprsků, s vykrýváním objektů proti oslnění a samočinnou úpravou dosahu podle podmínek jízdy. Logicky čisté linie pontonu a tvarování zádi pak podtrhují dynamickou siluetu vozu, která je nejen elegantní, ale i aerodynamicky účinná.

První Audi Prologue je dvoudveřové kupé. Studie má rozvor náprav 2,94 m, je dlouhá 5,10 m, široká 1,95 m a vysoká 1,39 m. Hnací soustava kombinuje potřebný výkon, komfort a hospodárnost. Dnes už rozšířený zážehový osmiválec 4.0 TFSI biturbo nabízí ve studii výkon až 445 kW (605 k) a vrchol točivého momentu 750 Nm. Využívá také podpory až 12 kW od soustavy mild hybrid, tedy řemenem poháněného alternátoru 48 V, jenž se v případě potřeby mění na asistenční elektromotor. Osmistupňová převodovka Tiptronic je součástí trvalého pohonu všech kol quattro. Vůz zrychluje z klidu na 100 km/h za 3,7 sekundy a vykazuje kombinovanou spotřebu EU 8,6 l/100 km (emise CO_2 199 g/km).

Další provedení Prologue Avant má nejen praktickou karoserii kombi, ale také pozměněnou hnací soustavu. Jejím srdcem je vznětový šestiválec 3.0 V6 TDI o výkonu 260 kW (354 k), který pracuje jako plnohodnotný hybrid s elektromotorem 100 kW. Jde vlastně o pohon ze sériového typu Q7 e-tron quattro. Odvozený koncept slavil premiéru o něco později na autosalonu v Ženevě 2015. Další modifikace posloužily zkouškám prvků autonomního řízení, svoje schopnosti prokázaly samočinnou jízdou do Las Vegas. Prologue je předobrazem další generace Audi A6.

AUDI H-TRON QUATTRO CONCEPT (2016)

Vize velkého automobilu kategorie SUV, který se délkou 4,88 m řadí mezi sériové typy Audi Q5 a největší Q7, měla premiéru už na autosalonu IAA 2015 ve Frankfurtu. Tehdy však šlo o provedení e-tron, tedy dnes už klasický elektromobil, se třemi trakčními elektromotory o kombinovaném výkonu až 370 kW, napájenými z palubních akumulátorů. Ještě větší dojezd však umožňují vodíkové palivové články, v nichž chemickou reakcí vzniká elektrická energie. Jejich využití je lákavé, ale infrastruktura pro doplňování vodíku je teprve na počátku budování stanic v dostatečném dosahu. Provedení h-tron slavilo premiéru na letošním autosalonu NAIAS v Detroitu; písmeno h značí hydrogen, tedy vodík. Základní koncepce studie h-tron quattro concept na druhé generaci modulární platformy MLB Evo se nezměnila, jen přibyly nádrže vodíku. Navzdory tomu zůstala silueta SUV budoucnosti stejná, působivý design opět sleduje úzkou širokou masku přídě, vzad stoupající linii boků a snižující se výšku bočního prosklení. O tom, že působivé tvary jsou také účinné, svědčí součinitel odporu vzduchu od 0,25 do 0,27 podle provedení, což je na velký automobil SUV rekordní hodnota!

Audi h-tron quattro concept je dalším milníkem na cestě k mobilitě budoucnosti. Využívá pátou generaci palivových článků z vývoje Audi / VW Group, u nichž lehčí materiály snižují hmotnost, zlepšují výkony, životnost i účinnost, která hodnotou 60 % překonává motory s vnitřním spalováním. Sada, složená ze 330 vodíkových článků, je uložena v přídi; tři nádrže vodíku pro dojezd 600 km jsou pod podlahou interiéru a zavazadlového prostoru, takže do nich nezasahují. Designéři mohli tedy zachovat stejně působivé a elegantní tvary, jakými ohromil modrý e-tron, rovněž u žluté verze h-tron. Na autosalonu v Detroitu získala tato studie vítězství v kategorii Concept Truck (SUV) v respektované anketě Eyes on Design 2016, kde vozy hodnotí nejlepší designéři světa, které letos vedli Stewart Reed (Art Center College of Design), Dave Marek (Acura / Honda North America), Christopher Chapman (Hyundai North America) a Jack Telnack (bývalý šéf Ford Design USA), tedy vesměs zástupci konkurenčních firem. //

Audi Náskok díky technice

Existuje jen jeden směr. Vpřed.

Nové Audi A3.

Budoucnost je v propojování funkčnosti a designu. Nové Audi A3 má proto všechny vyspělé technologie a přitom stále zůstává stylové. K dispozici máte výbavu z modelů vyšší třídy, jako například Audi virtual cockpit, Audi Matrix LED světlomety nebo Audi connect. Ten pravý odstín pro jeho ostré rysy můžete vybírat z nové barevné palety. Nové Audi A3 je propracované do nejmenších detailů. Aby vás na cestě vpřed nemohlo zastavit vůbec nic, nabízíme vám nové Audi A3 s paketem Lifestyle za 6 269 Kč* měsíčně.

Objevte více na **audi.cz/a3**

Audi Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

*Vzorový příklad úvěru na vůz Audi A3 Spb 1.0 TFSI s paketem Lifestyle se 100% zvýhodněním, v ceně 599 000 Kč, splátka předem 299 500 Kč (50%), výše úvěru 299 500 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 360 581 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 420 629 Kč, RPSN vč. pojištění 14,690%, delka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 119 800 Kč, měsíční splátka úvěru 5 017 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 6 269 Kč, úroková sazba p. a. 7,08%. Pojištění obsahuje značkové Audi havarijní pojištění s nadstandardním krytím (5% spoluúčast) a povinné ručení s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců). Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah. Vyobrazení vozu je pouze ilustrativní. Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelu Audi A3: 3,8–5,2 l/100 km, 99–133 g/km. Údaje o spotřebě pohonných hmot a emisí odpovídají závěrům měření dle příslušných směrnic a nařízení EU nebo předpisů EHK.

Audi Ski Team posiluje

Spojení Audi se světem lyžování je silnější než kdy dříve. Hvězdný český Audi Ski Team do své druhé sezony vstoupí doplněn o Ester Ledeckou a Tomáše Portyka.

Pavel Hrůza (text), AC&C Public Relations (foto)

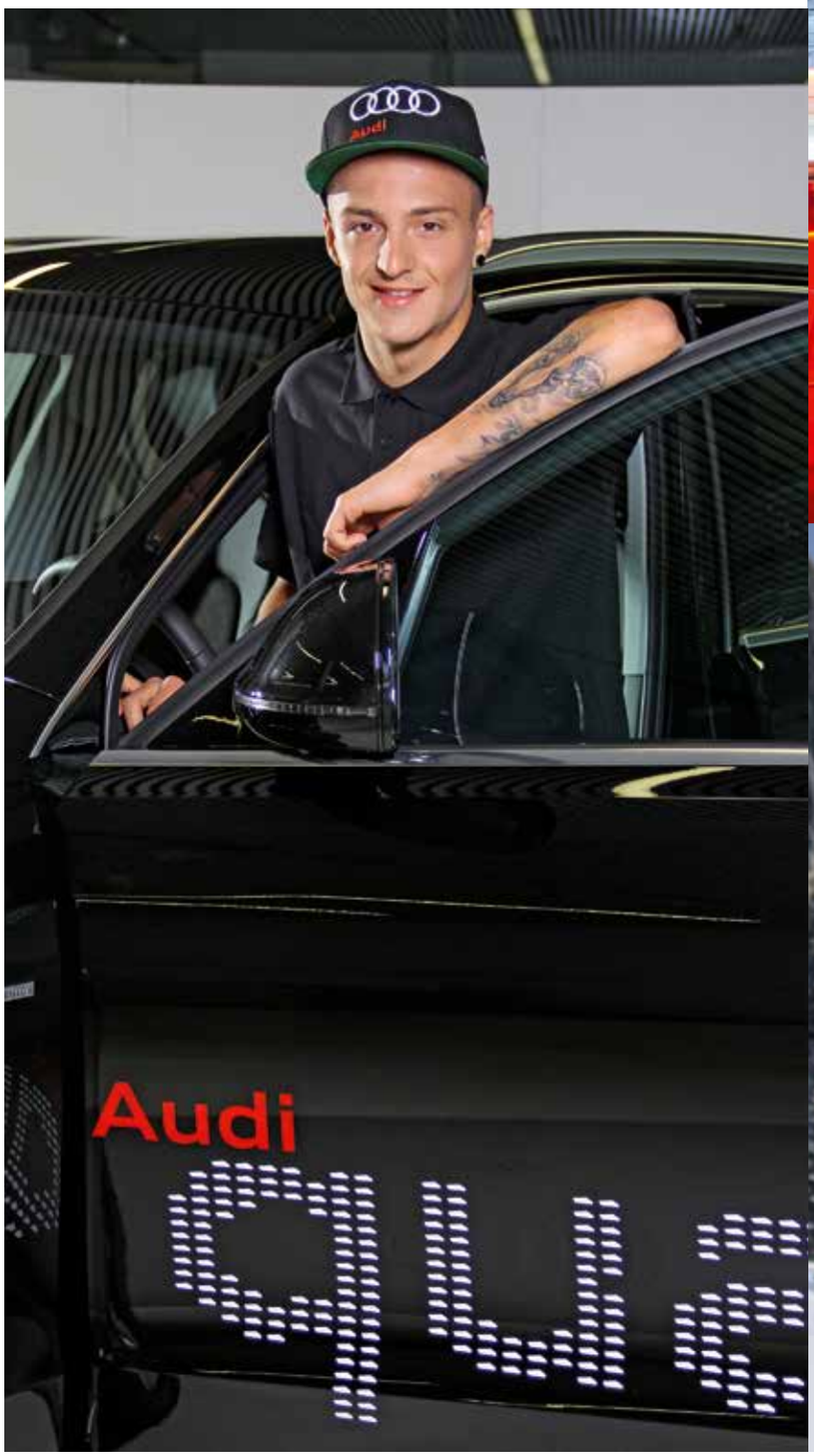
quattro na sněhu

V současné době je Audi „nejlyžařštější“ značkou vůbec. I v sezoně 2016/17 nadále podporuje Svaz lyžařů České republiky a navazuje tak na předchozí spolupráci započatou na konci roku 2014. Audi Ski Team tvoří elitní čeští lyžaři, kteří budou v nadcházející lyžařské sezoně společně hájit barvy značky Audi. Automobily s logem čtyř kruhů a pohonem všech kol quattro jim budou oporou v každodenním profesionálním i osobním životě. >>

Nové posily Audi Ski Teamu

Ester Ledecká, letošní držitelka prestižní ankety „Král bílé stopy“, je česká sportovkyně, lyžařka a snowboardistka, věnuje se rovněž plážovému volejbalu a windsurfingu. Ester je vítězkou celkového hodnocení SP 2016 na snowboardu, zároveň je mistryní světa 2015 (paralelní slalom) a dvojnásobnou juniorskou snowboardovou mistryní světa 2013 (paralelní slalom a paralelní obří slalom), věnuje se však i sjezdovému lyžování, při svém prvním závodě skončila hned na 24. místě v Ga-Pa 2016.

Audi dlouhodobě podporuje lyžování v celosvětovém měřítku, o čemž svědčí například prodloužení partnerství Audi s Mezinárodní lyžařskou federací FIS až do roku 2018. Česká republika je 17. zemí, v níž Audi oficiálně podporuje národní lyžařskou asociaci. Dlouhodobé podpoře značky se těší skiareál ve Špindlerově Mlýně, který je českým „Home of quattro“, a i v příští sezoně bude hostit celou řadu významných akcí, na nichž Audi nebude chybět. ››



Tomáš Portyk je jednou z českých lyžařských nadějí budoucnosti. V uplynulé sezoně se stal juniorským mistrem světa. Pro Českou republiku vybojoval zlatou medaili z juniorského šampionátu po dlouhých sedmi letech. Kromě toho se mladému sdruženáři dařilo také v seriálu Světového poháru, kde poprvé v kariéře pronikl do elitní desítky. Kromě nových posil do týmu stále patří **Šárka Strachová** (alpské lyžování), **Tereza Kmochová** (alpské lyžování), **Andrea Zemanová** (skicross) a **Roman Koudelka** (skoky na lyžích). Tvářemi Audi Ski Teamu zůstávají i nadále legendy českého lyžování **Ondřej Bank** a **Tomáš Kraus**. Držíme palce do zimních bojů! //

#AudiSkiTeam Newsfeed

Sledujte Audi Ski Team živě na oficiálním webu Audi a na sociálních sítích pod hashtagem #AudiSkiTeam

www.facebook.com/AudiCzechRepublic

www.audiskiteam.cz

A4

Limuzína – zvýhodnění až **186 300 Kč**
Avant – zvýhodnění až **186 300 Kč**
allroad quattro – zvýhodnění až **60 000 Kč**

Audi selection

Pořiďte si své vysněné Audi za bezkonkurenčních podmínek. Audi selection kombinuje výhodné financování od Audi Financial Services a atraktivní pakety až se 100% zvýhodněním. Využít můžete i korporátní bonus. Získejte perfektně vybavený vůz se zvýhodněním až 436 200 Kč. Kompletní přehled paketů a modelů najdete na audiselection.cz.

A1 Sportback

Zvýhodnění až 162 000 Kč

A3

Sportback – zvýhodnění až 75 900 Kč
Limuzína – zvýhodnění až 62 600 Kč
Cabriolet – zvýhodnění až 62 600 Kč

A6

Limuzína – zvýhodnění až 424 800 Kč
Avant – zvýhodnění až 424 800 Kč
allroad quattro – zvýhodnění až 287 800 Kč

Audi A1 Sportback: spotřeba 5,8–3,7 l/100 km; emise CO_2 134–97 g/km. **Audi A3 Sportback:** spotřeba 6,7–3,8 l/100 km; emise CO_2 154–99. **Audi A3 Limuzína:** spotřeba 6,6–3,7 l/100 km; emise CO_2 153–98. **Audi A3 Cabriolet:** spotřeba 5,2–4,2 l/100 km; emise CO_2 132–110. **Audi A4 Limuzína:** spotřeba 5,9–3,7 l/100 km; emise CO_2 136–95 g/km. **Audi A4 Avant:** spotřeba paliva 6,1–3,8 l/100 km; emise CO_2 139–99 g/km. **Audi A6 Limuzína:** spotřeba 7,4–4,2 l/100 km; emise CO_2 172–109 g/km. **Audi A6 Avant:** spotřeba 7,6–4,4 l/100 km; emise CO_2 177–114 g/km. **Audi A6 allroad:** spotřeba 8,0–5,5 l/100 km; emise CO_2 185–145 g/km. **Audi A7 Sportback:** spotřeba 7,7–4,5 l/100 km; emise CO_2 178–118 g/km. **Audi A8:** spotřeba 8,9–5,7 l/100 km; emise CO_2 206–149 g/km. **Audi Q3:** spotřeba 6,7–4,2 l/100 km; emise CO_2 154–109 g/km. **Audi Q7:** spotřeba 7,7–5,5 l/100 km; emise CO_2 179–144 g/km. **Audi TT:** spotřeba 6,4–4,2 l/100 km; emise CO_2.

Audi Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Všechny modely se 100% zárukou výrobce.

Naprostá důvěra v každý vůz je u Audi samozřejmostí. Všechny naše modely (včetně S, RS a R8) proto nabízíme s prodlouženou zárukou na 4 roky, resp. 120 000 km. Tato prvotřídní nabídka je součástí sériové výbavy a nijak nezvyšuje cenu vozů.

Více informací získáte na www.audi.cz.

Prodloužená záruka **Audi**
120 000 km / 4 roky

Q2
Zvýhodnění až 67 600 Kč

Q3
Zvýhodnění až 131 300 Kč

Q7
Q7 – zvýhodnění až 195 600 Kč
SQ7 TDI – zvýhodnění až 190 800 Kč
e-tron quattro – zvýhodnění až 101 300 Kč

A7
Zvýhodnění až 275 500 Kč

A8
Zvýhodnění až 436 200 Kč

TT
Zvýhodnění až 117 700 Kč

EU informace o spotřebě paliva a emisích CO_2 podle nařízení (ES) č. 715/2007 podle předepsaného postupu měření. Informace neodkazuje na jeden určitý vůz a není součástí nabídky, ale slouží pouze pro účely srovnání mezi různými typy vozidel. Akční nabídka platí do 31. 1. 2017 nebo do odvolání. Ceny a rozsah sériového vybavení odpovídají datu vydání. Dodatečné změny jsou vyhrazeny. Veškeré údaje, data a vyobrazení jsou určeny pouze k informačnímu účelu a tato prezentace není nabídkou, resp. návrhem na uzavření smlouvy. Všechny uvedené ceny jsou v Kč vč. DPH. Akční nabídka Corporate bonus platí pro právnické a fyzické podnikatelské osoby. Akční nabídka quattro prémie platí pro motorizace s pohonem všech čtyř kol quattro®. Spotřeba paliva a emise jsou uvedeny při kombinovaném provozu.

Kompletní přehled atraktivních paketů a cen najdete na www.audiselection.cz. Nabídka je omezena počtem vozů.

Vůně benzínu, moře i tabáku

Pavel Hrůza (text), manufaktury (foto)

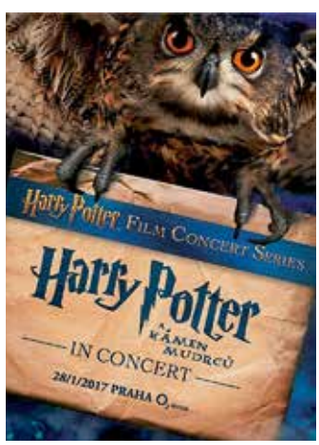
01. Chopard Grand Prix de Monaco Historique. Velká cena historických monopostů v Monaku se koná každé dva roky a pokaždé je co obdivovat. Se stejnou periodicitou uvádí rodinná značka Chopard na trh chronografy téhož jména, tedy Grand Prix de Monaco Historique. 188 000 Kč. **02. Edox Sharkman I Limited Edition.** Rakouský freediver Christian Redl, který drží rekord v nejdelším podplavání ledu, se rozhodl přijít na pomoc svým přátelům z vodní říše. Švýcarská značka Edox pojmenovala speciální edici svých hodinek The Sharkman a Redl je bude mít na zápěstí během natáčení dokumentu Shark Rescue, který společnost podpoří. 45 250 Kč. **03. IWC Portugieser Yacht Club Chronograph Edition „Boesch".** Nový přírůstek úspěšné řady Yacht Club vzdává hold značce luxusních jachet Boesch. Ta věnovala téměř sto let své existence výrobě luxusních jachet ze dřeva, což je element projevující se zde v nejvýraznější části hodinek – číselníku. 375 200 Kč. **04. Carl F. Bucherer Patravi ScubaTec – Swiss Football Association.** Švýcarskému fotbalovému týmu se sice letos na ME ve Francii nepodařilo uspět, nicméně patriot Carl F. Bucherer renomé hráčů zužitkoval. Díky čtyřletému kontraktu se Švýcarskou fotbalovou asociací značka připravila unikátní edici svého modelu Patravi ScubaTec v národních barvách. 146 000 Kč. **05. Zenith Chronomaster 1969 Cohiba Edition.** U příležitosti 50. výročí založení slavné kubánské značky doutníků Cohiba uvedla manufaktura Zenith dvě speciální edice hodinek. Padesát chronografů vzniklo v růžovém zlatě a dalších 500 v oceli. Číselník je tabákově hnědý a namísto „racing pruhů" využívá barvy známé právě z prstýnků doutníků a jejich krabiček. 261 000 Kč. **06. Alpiner Heritage Manufacture KM-710.** Značka Alpina vzdává hold svým hodinkám pro Kriegsmarine z roku 1934 v podobě retro modelu, který potěší krémovým číselníkem vycházejícím z původního vzoru. 74 990 Kč.

10. 12.

Lyžování: Skiareál ve Špindlerově Mlýně, který je českým „Home of quattro“, se těší dlouhodobé spolupráci se značkou Audi. Také v aktuální sezoně bude hostit celou řadu významných akcí, na nichž Audi nebude chybět. „Jsme hrdí na to, že právě Skiareál Špindlerův Mlýn je ‚Home of quattro‘. Kvalita a image značky Audi přesně odpovídá tomu, jakou máme představu o špičkovém produktu a moderních službách, které jsou i naším krédem. Z pokračující spolupráce s Audi jsme opravdu nadšeni a jsme rádi, že ji můžeme společně nadále rozvíjet,“ řekl Čeněk Jílek, ředitel společnosti Melida a. s., která je provozovatelem místního skiareálu. Zahájení letošní sezony Špindl Ski Opening se bude konat 10. prosince. A za návštěvu určitě stojí také vyhlášený quattro BAR. Na konci března (24. a 25. 3.) pak bude Špindl hostit tradiční závod světového poháru ve snowboardingu Audi Snow Jam. *www.skiareal.cz*

28. 01.

Hudba: Český národní symfonický orchestr zahraje hudbu z filmu Harry Potter a kámen mudrců dne 28. ledna 2017 jako součást série koncertů hudby z filmů o tomto mladém čaroději. Symfonický orchestr zahraje živě, jako doprovod k filmu promítaném na velkém plátně, každý tón ze snímku Harry Potter a kámen mudrců. Diváci budou moci prožít kouzlo filmu ve vysokém rozlišení na 12metrovém plátně za zvuků orchestru hrajícího nezapomenutelnou hudbu Johna Williamse. *www.o2arena.cz*



Umění: Český výtvarník Richard Augustin zanechává své stopy v další evropské destinaci. Výstavu jeho pop-artových maleb a sítotisků můžete do konce letošního roku navštívit v mallorském Port de Soller. Po indických, španělských a českých expozicích přesunul Augustin své aktivity na největší z Baleárských ostrovů. Své ikonické pop-artové krávy, které prodává od roku 2013, obohacuje v rámci výstavy o nové barevné kombinace. Španělský temperament a středomořské klima českému umělci evidentně svědčí. *www.studioaugustin.eu*

28. 02.

Koncert: Písničkář Xindl X vyrazí na počátku roku 2017 na koncertní šňůru po českých klubech. Ve své hudbě kombinuje hiphopové frázování s popem, folkem, country a dalšími styly. Těžištěm písní však zůstávají písňové texty, v nichž má stejnou váhu pokus o osobní výpověď jako smysl pro ironii. Na tour, kterou odstartuje 28. února v pražském Lucerna Music Baru, vyrazí s písničkami z nové desky Kvadratura záchranného kruhu, jež vyšla v září. *www.xindlx.cz*

TIRÁŽ

Národní zastoupení
Porsche Česká republika s. r. o.
Divize Audi, Radlická 740/113d
CZ – 158 00 Praha 5
tel.: +420 251 033 831
fax: +420 251 033 837
info@audi.cz, www.audi.cz

Marketing Audi
Jakub Hanuš

Mezinárodní koordinace
Ilker Yilmazalp
loved GmbH
Im Auftrag der AUDI AG
Audi Magazine
Brandstwiete 46
20457 Hamburg
Germany

Vydavatel
MEDIAFORCE, s. r. o.
Veselská 699
199 00 Praha 9 – Letňany

Editor
Andrej Poliak
andrej.poliak@mediaforce.cz

Překlady a jazykové korektury
Jiří Novák, Jana Vaculčiaková

Grafická úprava
Galina Ševčíková

Inzerce
Vladimíra Nejedlá
vladimira.nejedla@mediaforce.cz

Karolína Skaličková
karolina.skalickova@mediaforce.cz

Distribuce
Andrej Poliak
andrej.poliak@mediaforce.cz

Registrace
MK ČR 7962

ISSN
1211-9857

Datum vydání
Vyšlo v listopadu 2016.

Nevyžádané materiály se stávají vlastnictvím Audi Magazínu. Žádná část nesmí být reprodukována ani jinak užita bez předchozího písemného souhlasu. V případě zájmu o další informace kontaktujte redakci Audi Magazínu. Všechna práva vyhrazena.

PRODEJNÍ A SERVISNÍ SÍŤ AUDI //

BRNO
Porsche Brno
Řipská 13a
627 00 Brno-Slatina
tel.: 548 421 310, 321, 322
piabrno.audi.cz

ROS, a. s.
Poříčí 3
639 00 Brno
tel.: 530 501 123
servis: 530 501 121
ros.audi.cz

ČESKÉ BUDĚJOVICE
Porsche České Budějovice
Okružní 2557
370 04 České Budějovice
centrála: 387 000 011
prodej Audi: 387 000 036, 037
servis: 387 00 011
piacb.audi.cz

HRADEC KRÁLOVÉ
Autocentrum BARTH a. s.
Bratří Štefanů 985
500 03 Hradec Králové
tel.: 494 945 100
autocentrum.audi.cz

KARLOVY VARY
CAR POINT Karlovy Vary s. r. o.
Chebská ul. 55
360 06 Karlovy Vary
tel.: 353 505 914
servis: 353 505 920
carpoint.audi.cz

KYJOV
Audi Sport
Top centrum car s. r. o.
Strážovská 958
697 01 Kyjov
tel.: 518 309 111
topcentrum.audi.cz

LIBEREC
Louda Auto a. s.
Tanvaldská 1585
463 11 Liberec 30
tel.: 482 739 915, 916, 917
liberec.audi.cz

OLOMOUC
Samohýl Motor a. s.
Kosmonautů 846/2
772 00 Olomouc
tel.: 585 560 266
samohyl.audi.cz

OSTRAVA
Audi Sport
Auto Heller Ostrava
Cihelní 3160/49b
Ostrava 702 00
prodej: 596 606 171
servis: 596 606 172
heller.audi.cz

PARDUBICE
Louda Auto a. s.
Hradecká 555, 530 09 Pardubice
prodej: 466 797 840
servis: 466 797 835
louda.audi.cz

PLZEŇ
Porsche Plzeň
Podnikatelská 1
301 00 Plzeň – Borská pole
tel.: 377 432 611
servis: 377 432 616
piaplzen.audi.cz

PRAHA
Audi Sport
auto I.S.R. a. s.
V Oblouku 121
251 01 Čestlice
Praha-východ
tel.: 272 084 111
isr.audi.cz

Auto Jarov, s. r. o.
Osiková 2
130 00 Praha 3
tel.: 251 002 458, 217
jarov.audi.cz

Audi Sport
Auto Jarov Kunratice
Vídeňská 126
148 00 Praha 4
tel.: 251 002 815
servis: 251 002 815
jarov-kunratice.audi.cz

Autosalon Klokočka Centrum a. s.
Karlovarská 660
163 00 Praha 6
tel.: 222 197 553, 554, 556
servis: 222 197 501, 502, 503
klokocka.audi.cz

Porsche Praha-Prosek
Liberecká ul. 12
180 00 Praha 8
tel.: 286 001 730
servis: 286 001 711
piaprosek.audi.cz

Porsche Praha-Smíchov
Vrchlického 31/18
150 00 Praha 5
tel.: 257 107 223, 220
servis: 257 107226, 234
piasmichov.audi.cz

TEPLICE
Louda Auto a. s.
Dvořákova 83
415 01 Teplice
tel.: 417 590 593, 592
loudateplice.audi.cz

ZLÍN
BV Auto Zlín s. r. o.
4. května 806
763 11 Zlín-Želechovice
tel.: 577 111 911
servis: 577 111 915
bvautozlin.audi.cz

POUZE SERVIS

HRADEC KRÁLOVÉ
Porsche Hradec Králové
Na Okrouhlíku 1708/25b
500 02 Hradec Králové 2
tel.: 495 070 111
fax: 495 070 199

HODONÍN
TOP CENTRUM car
Brněnská 4031
695 01 Hodonín
tel.: 518 389 811
fax: 518 389 818

KLADNO
AMOND, spol. s r. o.
Smečenská 889
272 04 Kladno IV
tel.: 312 817 111

OLOMOUC
AUTO Hlaváček a. s.
Týnecká 669/5
779 00 Olomouc, Holice
tel.: 585 151 051

Porsche Olomouc
Kafkova 474/1
779 00 Olomouc
tel.: 584 100 111

OPAVA
Auto Heller Opava
Bruntálská 7
747 07 Opava-Jaktař
tel.: 553 666 920

OSTRAVA
AR CARS s. r. o.
Krmelínská 7
720 00 Ostrava-Hrabová
tel.: 596 710 183

RT TORAX s. r. o.
Sjízdná 2
721 00 Ostrava-Poruba
tel.: 599 527 001–8

PODĚBRADY
Louda Auto a. s.
Choťánky 166
290 01 Poděbrady
tel.: 325 653 007

PRAHA
NH Car, s. r. o.
Broumarská 1503
198 00 Praha 9 – Kyje
tel.: 281 021 622
fax: 281 021 644

TUkas a. s.
Štěrboholská 391
102 00 Praha 10
tel.: 272 705 219

SLAVKOV U BRNA
AUTO – BAYER, s. r. o.
Bučovická 299
684 01 Slavkov u Brna
tel.: 544 227 123

UHERSKÉ HRADIŠTĚ
ARAVER CZ, s. r. o.
Na Zerzavici 1946
686 01 Uherské Hradiště
tel.: 572 556 300, 301, 302
fax: 572 556 300

ZLÍN
EURO CAR Zlín s. r. o.
Vízovická 4097, 760 01 Zlín
tel.: 577 057 101

Audi Sport *– označení pro certifikované prodejce sportovního modelu Audi R8.*

Ester Ledecká
Sníh a rychlost, to je můj život

Jakýkoliv pohyb na sněhu a ve sněhu mi od malička dělal radost. Prožili jsme s bráchou úžasný dětství s našima na horách. Ze začátku to vypadalo, že z nás budou sochaři, protože jsme stavěli sněhuláky, zvířata a různý stavby ze sněhu. Brzo jsme ale objevili „lopaty“, sáně a „talíře“ a vybudovali jsme si u chaty závodní dráhy a skokánky. No a už to jelo.

Všichni kolem lyžovali, takže nám přišlo úplně normální naučit se to. Když jsme začali chodit ve Špindlu do školy, stal se z lyží dokonce dopravní prostředek. Jonáš (brácha) začal jezdit někdy asi tak v první třídě na snowboardu a je jasný, že já to chtěla umět taky. Vždycky jsem se snažila být tak dobrá jako on. Ve všem. Sportu se věnovala celá naše rodina, bylo pro mě teda úplně přirozené, že se hejbu. V Praze jsme hráli s bráchou několik let hokej, tenis, squash, chodili jsme plavat…

Na snowboardu jsem začala s free stylem a už asi v 10 letech vyhrávala peníze na závodech, takže mě to logicky dost bavilo. U-rampa, skoky, to je velká zábava. Taky jsem dělala snowboardcross a reprezentovala v něm třeba na juniorské olympiádě. Tu jsem si užila! Závodila jsem tam v lyžování, ve snowboardcrossu a nakonec i ve snowboardingu. Tohle bych chtěla zažít i na „velké olympiádě“.

Ze všech snowboardových disciplín mě ale nejvíc bavil alpine snowboarding, protože miluju rychlost! Od mala jsem ji měla ráda. A fascinuje mě pořád, a to i v autě! Maminka s dědou mě naučili řídit asi v patnácti, protože tvrdili, že umět řídit auťák patří ke klasickému vzdělání, stejně jako třeba hra na klavír. Když mě rychlost auta zamáčkne do sedadla, to je nejvíc! Líbí se mi sporťáky, v létě kabriolety, v zimě „tahouni“ s pohonem všech kol a taky velký auta! Sedět vysoko a skákat v monster trucku. Vyhovovalo by mi auto, který je velký tak, že se do něj vejdou všechny moje hračky a k tomu třeba formule 1. Nebo batmobil! :)

Ale zpět k lyžování. Asi nejvíc mě baví SG a sjezd. Slalom nebo obřák je ale taky fajn. Nejzábavnější je asi super kombinace (sjezd, slalom). Nejčastější otázkou, kterou dostávám, je: „Kdy už se konečně rozhodneš pro jeden sport?“ Já už se ale rozhodla dávno! Budu dělat tolik sportů, kolik budu chtít já. Vydělávám si (svými výsledky) na to, abych mohla zaměstnat tým mnoha lidí, kteří mi pomáhají zlepšovat se v tom, co mě baví. Můžu lyžovat, jezdit na surfu, hrát beach volejbal nebo snowboardovat… jsem vděčná za to, že můžu dělat, co mě těší, a navíc se tím uživím.

Všichni mají pocit, že když budu kombinovat lyže i prkno současně, tak mám menší možnost se prosadit do světové špičky. No a? Já chci zkusit zajet si MS na lyžích a na snowboardu v jedné sezoně. Chci zkusit závodit na ZOH ve dvou sportech. Konec konců nominaci na minulé OH v Soči jsem splnila jak ve snowboardingu, tak na lyžích. Ve dvou sportech a v sedmi disciplínách. Už to je pro mě úspěch. To mě baví.

Vloni jsem vyhrála malý i velký křišťálový glóbus pro absolutní vítězku Světového poháru ve snowboardingu a poprvé naskočila i do Světového poháru na lyžích. Řeknu vám, moc jsem si to užila. Snažím se postupně zlepšovat. Krok za krokem. A děkuji všem, kteří mi pomáhají dělat svými výkony radost.

Na letošní zimu už se hodně těším. A víte co? Na cestách bude mým novým kámošem Audi A6 Avant. Bezpečné, pohodlné, krásné, spolehlivé a hlavně rychlé auto. Budu se cítit jako Jeremy Clarkson v Audi R8! //

Mějte se fajn. Vaše STR

VILLA VOKOVICE

PRAHA 6

www.villavokovice.cz

KAŽDÝ DETAIL JE DŮLEŽITÝ

By **DARAMIS**

Oris Audi Sport Limited Edition III
Mechanický chronograf s automatickým nátahem
Černé titanové pouzdro s povrchem DLC
Černá keramická luneta
Small second indikátor na pozici 9
500 ks v limitované edici
www.oris.cz

ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904