

Audi
Magazín
N° 02/17



Nové Audi RS 5 Coupé Dechberoucí



C54

Sessa Marine



Oficiální zastoupení v České republice:

RS YACHTS
SPECIALISTA NA LUXUSNÍ JACHTY

RS YACHTS, s.r.o.
Křížová 4, 150 00 Praha 5

+420 724 700 330
sikorova@rsyachts.cz

www.rsyachts.cz
www.sessamarine.com



Emoce a adrenalin

Audi Sport

Vážení čtenáři, motoristický sport je plný emocí a adrenalinu, dokonale prověřuje technické schopnosti vozů. Červený pruh Audi Sport je dlouhodobě pevným článkem Audi DNA a bude se prolínat celým tímto magazínem.

Legendární rallyové Audi Quattro nejenom sbíralo vítězství na celém světě, ale také položilo základ k rozšíření pohonu čtyř kol pro běžnou výrobu. Čtyřiadvacetihodinový závod v Le Mans patří mezi nejtěžší na světě, prototypy Audi v něm před bouřícími tribunami čítajícími více než 200 000 diváků 13× vystoupily na nejvyšší stupínek. DTM, rallyekros, GT3, Superturismo a další disciplíny jsou rovněž zapsány v historii vozů se čtyřmi kruhy ve znaku.

Šampionát DTM je špičkovým kláním cestovních vozů a Audi do něj se zbrusu novým RS5 DTM vlétlo na vítězné vlně s dvěma vítězstvími ze čtyř závodů. Obojživelník Mattias Ekström střídá kokpit DTM se sedačkou vozu Audi S1, s nímž je na nejlepší cestě k obhajobě rallyekrosového světového šampiona. Formule E nabízí unikátní závody v centrech světových metropolí ve znamení nových technologií. V závodním programu Audi najdeme také výraznou českou stopu v podobě týmu I.S.R. Racing, účastníciho se prestižního seriálu vozů GT3 Blancpain GT Series včetně klenotu 24 hodin Spa-Francorchamps.

Audi Sport není jen svět závodů, získané zkušenosti z extrémních závodních podmínek jsou aplikovány u produkčních modelů nesoucích hrdé označení RS či R. S těmito písmeny se budeme setkávat stále častěji, nový charismatický lídr Audi Sport Stephan Winkelmann rozjždí produktovou ofenzívu. Letošní rok přináší nové modely RS3 a RS5, které má i závodního bratříčka v DTM. Dále uvádí R8 Spyder supersport s možností okořenit prožitky za volantem s nebem nad hlavou. A další novinky jsou na cestě! Modely R jsou v České republice dostupné výhradně prostřednictvím Audi Sport partnerů a mám velkou radost, že u nás máme již čtyři: AUTO JAROV Kunratice, auto I.S.R., TOP CENTRUM car a Auto Heller Ostrava.

Extrémní sportovní výkony v průběhu léta doplní také skvělé nové technologie budoucnosti. A jaká bude? To ukáže nová vlajková loď Audi A8, jejíž premiéra je již za dveřmi.

Rád bych Vám popřál nádherné léto se skvělými, nejen sportovními zážitky.

Tomáš Velek
vedoucí divize Audi
společnosti Porsche Česká republika

Obsah

new

026 Připraveno na sportovní zážitek

Pro mnoho lidí je sport ideální kompenzace jinak stresujícího všedního dne. Je třeba udržet rovnováhu. Nové Audi SQ5 TFSI je při tom dokonalým průvodcem i vzorem.

now

034 Leo Pavlík a Audi

Legendární pilot Agroteamu Slušovice jezdil automobilové rallye na továrním Audi Quattro Sport.

062 Špičkové závodění cestovními vozy

Mezi nejlepší šampionáty cestovních vozů patří německé DTM.

068 Rallyekros dobývá svět a vládne mu Audi

Představujeme fenomén motoristického sportu rallyekros.

072 Český boj o stupně vítězů

Blancpain GT Series je prominentním šampionátem určeným výhradně pro vozy GT3. Díky Audi Magazínu nakoukneme do zákulisí závodního dne s českým týmem I.S.R. Racing.



018

Průkopník

Candide Thovex způsobil v lyžování revoluci a ve svých 34 letech je legendou freestyleového lyžování.

058

Mattias Ekström: Jdi do toho naplno, nebo běž domů!

Životní motto jednoho z nejúspěšnějších továrních pilotů v barvách Audi, Švéda Mattiase Ekströma.



008

Bere dech

Audi RS 5 Coupé je novým přírůstkem do Ligy výkonných.





Better Everyday



Umí Váš kávovar připravit ledovou kávu?



048

Toulky za sportem

Vybrali jsme pro vás několik zajímavých lokalit v Česku, kde se můžete oddat sportovním aktivitám.

next

040 Elektrizující vzrušení

Od Hongkongu až po Montreal – formule E přináší elektrizující okamžiky do deseti světových metropolí. Představujeme pět z nich.

082 Cesta do Mexika

I v letošním roce se na celém světě utkají tisíce amatérských golfistů v Audi quattro Cupu.

up next

088 Akce, které by vám neměly uniknout

Pozvánky na kulturní či sportovní události, výstavy, do divadla nebo na film.

090 Primátorky jsou náročný závod

Rozhovor s předsedou Českého olympijského výboru a bývalým vrcholovým veslařem Jiřím Kejvalem.

084 Ikonicke hodinky s vůní benzínu

Z moře hodinek roztočivých tvarů a značek ční liga výjimečných – hodinky, které se staly ikonami. Originály, které určují trendy a jejichž pořízení nikdy nešlápnete vedle.





Better Everyday



Umí Báš kávovar připravit ledovou kávu?

PrimaDonna Elite Experience

Dostupná v obchodech pod označením
ECAM 650.85.MS

www.delonghi.cz



**PRIMADONNA
ELITE**
EXPERIENCE

BERE DECH

Parametry nového Audi RS 5 Coupé hovoří samy za sebe. Ale i při zcela přesném pozorování je jasné: U nejnovějšího modelu Audi Sport vládne sportovní charakter až do nejmenšího detailu. Připojí se do Ligy výkonných!

Peter Sommer (text) & Robert Grischek (fotografie)




Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ Audi RS 5 Coupé najdete na str. 16.



new



Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ Audi RS 5 Coupé najdete na str. 16.



Audi RS 5 Coupé může mít na přání střechu z karbonu s viditelnou strukturou vláken. Z tohoto high-tech materiálu mohou být objednány jak přední a zadní spoiler, boční vložky v prahu, masivní zadní difuzor a vložka difuzoru, tak i pouzdra vnějších zrcátek a boční dveřní lišty.



Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ Audi RS 5 Coupé najdete na str. 16.

V základním provedení Audi RS 5 Coupé stojí na 19palcových hliníkových kovaných kolech, volitelně jsou možná kola 20palcová. Markantní rozšířené podběhy kol – tak zvané quattro Blister – jsou typickým prvkem designu RS a ukazují příbuznost s legendárními závodními vozy Audi Sport.



new



Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ Audi RS 5 Coupé najdete na str. 16.

Mohutné vstupy vzduchu vpředu, široká a plochá maska chladiče Singleframe a zadní difuzor zarámovaný dvěma oválnými koncovkami výfuku vyznačují nové Audi RS 5 Coupé. Volitelné přední světlomety Audi Matrix LED ztmavenými clonami zdůrazňují dynamický charakter designu.



Osmistupňová převodovka tiptronic řadí čistě elektricky.
Červené kontrastní švy jsou znaky volitelného balíku designu RS.



Spotřeba paliva Audi RS 5 Coupé v l/100km v obci / mimo obec / kombinovaná: 11,5/7,1/8,7; emise CO₂ kombinované v g/km: 197. Údaje o spotřebách paliva, emisích CO₂ a třídách účinnosti, pokud jsou uvedeny intervaly, v závislosti na použité sadě pneumatik/kol.

Dechberoucí. Výstižná charakteristika nového Audi RS 5 Coupé. Nejprve holá fakta: Nově vyvinutý 2,9litrový vidlicový šestiválec generuje výkon 331 kW (450 k) a maximální točivý moment 600 Nm. Sílu motoru pak 8stupňová převodovka tiptronic bezprostředně přenáší díky pohonu kol quattro na všechna čtyři kola. Výsledek? Sprint z 0 na 100 km/h za 3,9 sekundy. Přitom Audi RS 5 Coupé vládne celým repertoárem sportovní jízdy. Díky Audi drive select mohou být četné sériové komponenty a různé volitelné systémy individuálně přizpůsobeny. Například volitelný sportovní podvozek RS plus s Dynamic Ride Control (DRC). Tato konfigurace, speciálně nalaďená na nové Audi RS 5 Coupé, redukuje kývavé pohyby vzhledem k podélné i příčné ose vozu s tím, že vůz na silnici lépe sedí. Charakteristiky tlumičů mohou být nastaveny na tři stupně. Od vyváženě plynulého režimu po sportovně pevný. Pro každou vozovku správné nastavení. Rychlé zpomalení zajišťují brzdy RS s rozměrnými brzdovými kotouči a šestipístovými pevnými sedly. Pro ještě razantnější brzdný účinek může být přední náprava osazena karbonkeramickými kotouči. Vyznačují se velkou odolností vůči otěru při vysokém výkonu a nejsou citlivé na ohřev.

Impozantní je již samotný pohled na stojící Audi RS 5. Bere dech ještě dříve, než se pohne jediný sval pod kapotou. Je to díky dravému designu typickému pro rodinu RS modelů. Designéři se inspirovali legendárním cestovním vozem Audi 90 quattro IMSA GTO. Rozšířená karoserie s mohutnými podběhy kol a výraznými prahovými lištami, nárazníky RS s velkorysými vstupy vzduchu a tvarovanou vložkou difuzoru a decentní zadní spoiler zdůrazňují atletický a současně elegantní exteriér. Mřížka chladiče Singleframe je v porovnání s Audi A5 širší a plošší. Společně se ztmavenými světlomety v novém stylu Audi Sport zajišťuje nezaměnitelný vzhled. Přední světlomety a zadní světla jsou sériově vybaveny technologií LED, volitelně jsou k dispozici světlomety Audi Matrix. Na přání jsou také k dispozici optické pakety: v matném hliníku, lesklé černé barvě nebo karbonu – zdůrazňující individuální charakter. Vůbec poprvé je možné zvolit střechu z karbonu, která přináší kromě výrazného vzhledu i úsporu hmotnosti o tři kilogramy. Celkově je nové Audi RS 5 Coupé ve srovnání se svým předchůdcem až o 60 kilogramů lehčí.

Sportovní charakter je patrný také v interiéru. Volitelný digitální přístrojový panel Audi virtual cockpit zobrazuje informace na displeji s vysokým rozlišením. V případě RS kromě standardních informací o rychlosti či otáčkách zobrazuje data o tlaku v pneumatikách a zrychlení. Součástí je i asistent řazení, který světelným signálem řidiče upozorní na nutnost přeřazení. Přehledně a v konfiguraci podle vlastní volby. Sportovní sedadla RS mohou být na přání čalouněná jemnou kůží Nappa s voštinovým prošíváním v kontrastní barvě. Multifunkční volant s koženým lemem. To vše zdůrazňuje sportovní charakter, který lze ještě umocnit volitelným designovým pakem RS – volant, hlavice řadicí páky a středová konzola jsou potaženy černou kůží Alcantara s červenými kontrastními švy.

Dechberoucí. I když to je přesná charakteristika Audi RS 5 Coupé, přeci jen není nad zážitek na silnici. Připojte se k Lize výkonných. //

Pro zajímavost:

Audi RS 5 Coupé je na českém trhu dostupné od června 2017. Závodní speciál Audi RS 5 DTM odstartoval 6. května v sezoně DTM. Se zvýšeným výkonem a úplně přepracovanou aerodynamikou má za úkol obhájit tituly mezi týmy a konstruktéry a vyhrát mistrovství jezdců.

Nejlepší
5* hotel
v Chorvatsku

Alhambra Boutique Hotel ***** Bellevue Mali Lošinj Hotel *****

Utečte shonu všedních dní a vydejte se s námi na kouzelný ostrůvek Mali Lošinj v Chorvatsku. Luxusní hotely Bellevue a Alhambra Boutique Vám dovolí nadechnout se vůně borovic, svažit se v křišťálově čistých vodách Středozemního moře nebo si vychutnávat sklenku vína při západu slunce v zátoce Čikat Bay. Pokud vyhledáváte aktivní odpočinek, můžete si půjčit kola a prozkoumat ostrov na vlastní pěst. Po náročném dni doporučujeme relax ve spa & wellness centru hotelu Bellevue, kde najdete sauny, páru nebo jacuzzi.



DELUXEA

CESTOVNÍ KANCELÁŘ

od roku 1995

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

Jsme specialisté na Chorvatsko.
Procestovali jsme svět. Poradíme Vám.
V hotelech jsme bydleli.



**Karolína
Fronová**
724 730 014



**Desislava
Kírova**
724 065 775




**Barbora
Víšková**
724 065 776

www.DELUXEA.cz

Praha Na Příkopě 392/9 – Brno Vídeňská 546/55 – Bratislava Vajnorská 8/A – **Večerní a víkendový online servis**

Průkopník



Candide Thovex způsobil v lyžování revoluci a ve svých 34 letech je legendou freestylevého lyžování. S kamerou na přilbě režisér Candide Thovex svým fanouškům umožňuje účastnit se jeho spektakulárních jízd.

Sabine Cole (text) & Christoffer Sjostrom (fotografie)





Nahoře: Úspěch v lyžování pro Candide Thovexe nepředstavují závody a medaile. Při tomto sportu mu záleží na tom, aby dělal věci jinak. Lyžování je tvůrčí proces. **Vlevo:** A kdo tvoří, lyžuje také někdy bez sněhu a dělá salto vzad (backflip) uprostřed pole – například v YouTube klipu k pohonu quattro s Audi Q7. Zhruba dvouminutové video zhlédlo 3,7 milionu lidí.

Pro zhlédnutí videa
naskenujte QR kód:



„To je zase den.“ To často říkáme ve dnech, kdy při snídani vzplane toustovač, v poledne spadne mobil do záchodu a večer najdeme v poště nepříjemný dopis z berňáku. Kdybychom tyto nepříjemnosti všedního dne chtěli zaznamenat na video, byl by to pěkně nudný dokument. V každém případě pro veřejnost málo zajímavý.

Když ale video se stejným názvem (One of Those Days) zveřejní Candide Thovex, miliony fanoušků se na něj vrhnou, jako by nebylo žádné zítra. Candide Thovex je lyžař. Přesněji řečeno freestylelista, ještě přesněji freestylelová legenda. On nejen lyžuje, on skáče, zvládá svahy téměř volným pádem, jezdí přes kopce, projíždí údolí a přitom ještě dělá salta nebo vývrtky. Když Candide Thovex má jeden „z těch dní“, nasadí si na hlavu přilbu s kamerou, bezhlavě se řítí mezi stromy, někdy také přeskočí rotující vrtuli helikoptéry nebo projíždí sněhovými jeskyněmi velkými jako myší díra. Na sociálních sítích jsou jeho videa megahitem. Video „One of Those Days 2“ zhlédlo 21,9 milionu lidí.

Jeho videa doposud vidělo přes 100 milionů lidí – to je na sportovní disciplínu, jejíž profesionální obec je spíš malá, ohromné číslo. Freestylelový lyžař začíná tam, kde normální lyžař končí. Vyžaduje to technickou a sportovní dokonalost a přirozeně odvahu nechat se tzv. kickerem (můstek) katapultovat dost vysoko pro provedení salta a bezpečně opět přistát. Pro freeriderové lyžování je zapotřebí mít extrémně mnoho zkušeností, znalosti o počasí a o sněhu, větru, lavinách a sklonu svahu, aby se člověk ve výšce 3000 metrů odvážil mimo upravené sjezdovky do prachového sněhu. A k tomu ještě trpělivost a vytrvalost. Freerideři nejsou žádní zhýčkaní sportovci s pomocným týmem. I ti nejlepší z nejlepších sami odhazují sněh, vlečou svou výbavu a jsou připraveni kdykoli pomoci.

Candide Thovex je nejúspěšnější z nich. Jako jediný lyžař v historii volného lyžování vyhrál všechny disciplíny a závody, které existují – a stanovil mnoho rekordů. Bylo mu 16 let, když jako první lyžař úspěšně přeskočil Chad's Gap, 36 metrů širokou skalní trhlinu v Rocky Mountains. >>

V roce 2000, bylo mu přesně 17 let, Thovex získal zlatou medaili na X Games v disciplíně Big Air. V roce 2003 tam kromě toho zvítězil na U-rampě. Na X Games 2007 získal ve slopestylu (jízda ve snowparku) rekordních 95 bodů ze 100 možných. Roku 2010 zvítězil ve freeridovém světovém poháru. Byla to jeho první účast. Obvykle trvá roky, než se z freestylového lyžaře stane profík jako Thovex, mnohým se to nepodaří nikdy. Candidovi se to povedlo hned díky dokonalým sjezdům, které jeho soupeřům vhněly slzy do očí.

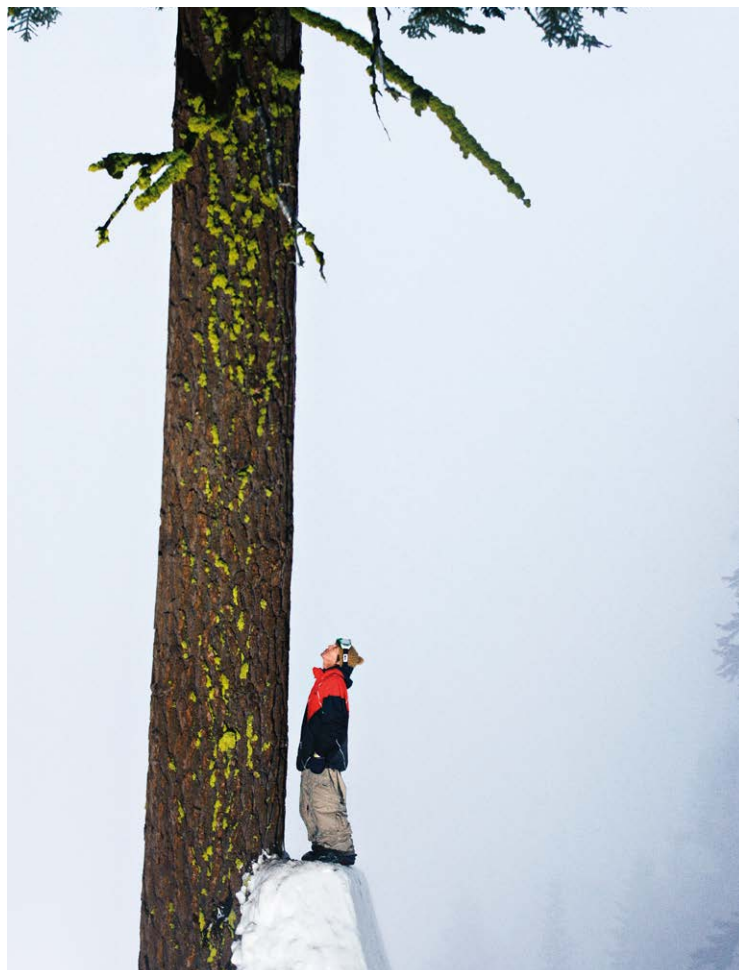
Zní to jako logický vývoj: vynikající talent, mládí prožité v pohoří Aravis ve francouzském departementu Horní Savojsko, rané rozpoznání jeho schopností. Rodiče? Lyžařští instruktoři. A on sám? Candide začal lyžovat ve dvou letech na nejkrásnějších svazích francouzských Alp prakticky hned před domem, kde je sních zaručen téměř celý rok. Vše do sebe logicky zapadá. A přesto za tím vězí o mnoho víc. Včetně nezdarů. V roce 2007 při závodech Candide Invitational, které od roku 2002 pořádá v La Clusaz, kde vyrůstal, skočil skok „Big Bertha“. Přátelé a kolegové šeptali s úctou: Ta rampa je pekelná. Jezdci, kteří se na 40metrový skok odvážili, byli rádi, že se vůbec nějak bezpečně dostali dolů. Candidův skok byl

příliš krátký, přistání se nezdařilo. A všichni, kteří to viděli, si byli jisti – to je konec. Zlomil si záda v oblasti beder. K ochrnutí chyběly milimetry. Měsíce strávené na rehabilitacích se zdály být nekonečné – nevěděl, zda nebo kdy, na jaké úrovni, bude moci opět lyžovat. S ohromným úsilím si ale 25letý muž cestu zpátky na svah našel a v roce 2008 stál opět na lyžích. Jezdil v měkkém prašanu mimo sjezdovky, kde ho nemohl nikdo vidět. Nechal se doprovázet jen svým dobrým přítelem, kameramanem Simonem Favierem.

Oba tak ruku v ruce vyzkoušeli, co Candide pro sebe objevil jako druhou vášeň: filmování. Candide jel, Simon ho doprovázel s kamerou. Vznikl z toho první film: Candide Kamera. V něm se Thovex řítí ze svahu dolů prachovým sněhem, jako veverka skáče přes zasněžené větve. Téměř se nedotýká země, již opět letí, jen trochu prašanu ovívá jeho stopu. Tímto filmem Candide oznámil svůj návrat na svahy. Závody, které nikdy zvláště nemiloval, hodil za hlavu. Zůstala silná poesie člověka, který se ve velikosti nedotčené přírody pohybuje jako nikdo jiný.

„Lyžuje ve vzduchu a létá ve sněhu, je pionýrem,“ výstižně popisuje Candide dokumentární film Few Words, který se v roce 2012 stal bestsellerem na iTunes. Dokument při 13. ročníku Powder Award získal čtyři ceny, včetně nejvyššího ocenění Full Throttle. Candide sjezdy připravuje s dramatičností, jako by psal scénář pro hollywoodský film. Co vypadá jako divoké jízdy šílence v ohromné sněhové show, jsou ve skutečnosti pečlivě naplánované sekvence, které jsou dokonale dramaturgicky uspořádány. >>

Tree jibbing na nové úrovni: Candide letí vysoko nahoru a opře své lyže o kmen stromu. Dostatečnou rychlost pro dokonalý tree jib získal díky sněžnému skútru.



Audi originální příslušenství®. Tak individuální jako Váš život.



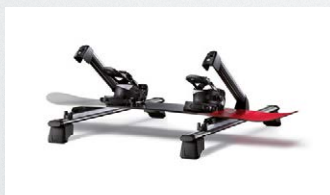
Speciální nabídka: zvýhodnění 20 % na střešní nosiče a příčníky.

Základní střešní nosiče a příčníky z aerodynamicky tvarovaného eloxovaného hliníkového profilu s logem Audi jsou základem pro různé nástavby. Střešní nosiče a příčníky se snadno montují a jsou uzamykatelné. Zvýhodněná cena platí do 31. 8. 2017 pro aktuální modely řady A (kromě Audi A8 a Audi A8 Long).

Využijte další navazující produkty z naší nabídky
Audi originálního příslušenství®.



Nosič jízdních kol



Nosič lyží a snowboardů



Nosič kajaku



Střešní box

Audi originální příslušenství



Svá vlastní videa plánuje a produkuje sám, stříhá, vkládá efekty a v případě série filmů „One of Those Days“ je i kameramanem. Připevní si kameru na přilbu a ze své perspektivy divákovi ukazuje, jak to vypadá, když se vražednou rychlostí řítí mezi kmeny stromů. Mnohým divákům je z toho až nevolno. V klipu *Candide Thovex – quattro* ukazuje, že pro svou práci vždy nutně nepotřebuje sníh. Řítí se na svých lyžích po travnatém svahu, přeskakuje cesty, projíždí se sršením jisker tunel, objíždí několik krav a přistává nakonec v zavazadlovém prostoru Audi Q7.

„Nic, co *Candide* dělá, není malé,“ říká jeho přítel z komunity freeriderů. Jen velká slova, ta *Candide* nevyslovuje. Rozhovory zdrženlivý Francouz prakticky neposkytuje. Kdo se chce něco dovědět, musí se podívat na jeho videa. Spolupráce s Audi má v roce 2017 pokračovat. Jakou podívanou *Candide* chce jako „videoposelství“ rozšiřovat, udržují *Candide* a jeho tým dosud v tajnosti. Jisté je jen toto: Hranice toho, co se zdálo být na lyžích možné, chce posunout. A to v tempu, které bere dech. //



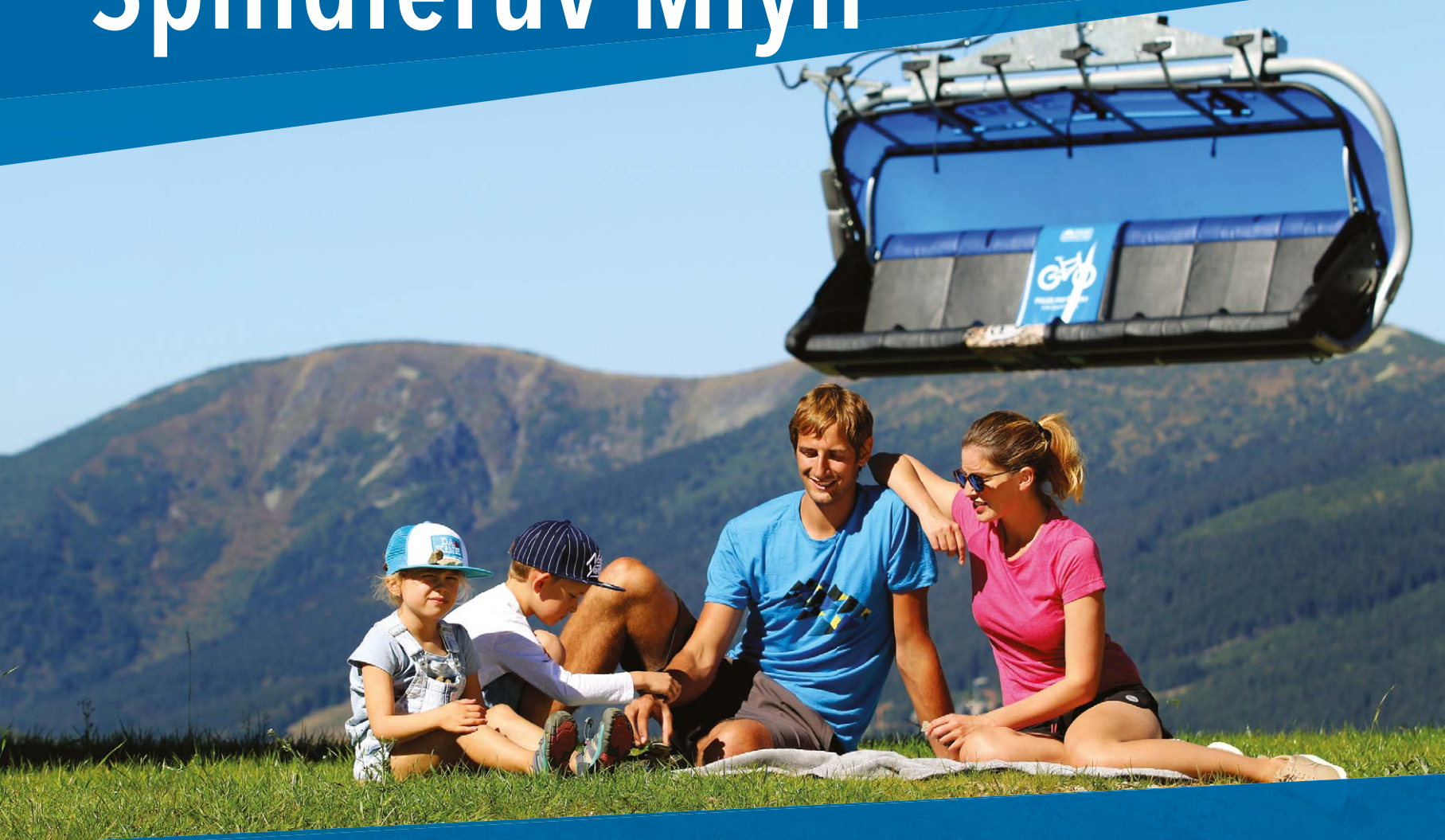
Nahoře: Začátek vypadá opravdu neškodně. Poté se *Candide* pustí do zběsilého sjezdu po loukách, lesem a tunelem. **Dole:** Na konci klipu *Candide Thovex – quattro*® z roku 2015 *Thovex* přistává v zavazadlovém prostoru tohoto prémiového SUV. „To bylo zábavné. Pojďme to udělat znovu,“ vykřikne nadšený *Candide*.

Pro zajímavost:

Jak *Candide Thovex* přistál v zavazadlovém prostoru Audi Q7 a vše, co chce v budoucnu společně s Audi realizovat, uvidíte na www.audi.com.



#RODINNÁPOHODA Špindlerův Mlýn



www.skiareal.cz

Připraveno na sportovní zážitek

Pro mnoho lidí je sport ideální kompenzace jinak stresujícího všedního dne. Je třeba udržet rovnováhu. Nové Audi SQ5 TFSI je při tom dokonalým průvodcem i vzorem.

Hermann J. Müller (text) & Sven Hoffmann (fotografie)



Již ve starém Římě byl pěstován ideál „ve zdravém těle zdravý duch“ a současníci, kteří byli nejen chytří, ale byli i přiměřeně zdatnými atlety, se těšili nejvyšší vážnosti. A když se k tomu připojí technické schopnosti, rychle a rádi mluvíme o modelovém atletovi nebo sportovci. Z tohoto pohledu nové Audi SQ5 TFSI určitě odpovídá klasickému ideálu, protože mu nechybí ani síla, ani inteligence, ani pěkný vzhled. Sportovním srdcem je třílitrový šestiválcový motor TFSI, který generuje impozantních 260 kW (354 k) s mohutným nástupem.

Od 1370 do 4500 otáček za minutu dává konstantní točivý moment 500 newtonmetrů. V tandemu s rychlou a jemně řadící 8stupňovou převodovkou tiptronic tak může Audi SQ5 TFSI z 0 na 100 km/h akcelarovat za 5,4 sekundy. Moci ale není muset: Výkonný motor zachovává rovnováhu za všech okolností. Hodí se stejně dobře ke svižné jako k pohodové jízdě. Přitom je ve všech situacích efektivnější než předchozí model.

Zlepšení účinnosti bylo dosaženo mimo jiné inteligentní optimalizací řízení motoru. Patří k tomu nový proces spalování, který díky zkrácené kompresi umožňuje značně vyšší základní stlačení a tím zvyšuje účinnost – stejně jako inovativní tepelný management: Kliková skříň a hlava válců mají oddělený chladicí okruh, což při studených startech zabezpečuje rychlejší zahřátí motoru. Jakmile agregát dosáhne své provozní teploty, teplota výfukových plynů se sníží a tím se zejména při sportovní jízdě sníží spotřeba. Spontánní nástup výkonu hliníkového šestiválce usnadňuje i turbodmychadlo pracující na principu twin-scroll, u kterého se toky výfukových plynů setkávají teprve bezprostředně před turbínou a tím umožňují lepší průběh proudění. Pozitivní dopad na spotřebu má i úbytek celkové hmotnosti motoru o čtrnáct kilogramů. Celkově je Audi SQ5 TFSI až o 35 kilogramů lehčí než jeho předchůdce. Projevuje se to i v agilitě vozu. >>



Jedním pohledem: Audi SQ5 TFSI

Barva	metalíza Zelená Azory
Motor	3.0 TFSI V6
Zdvihový objem	2995 cm ³
Výkon	260 kW (354 k)
Max. točivý moment	500 Nm
Převodovka	8stupňová tiptronic
Akcelerace 0–100 km/h	5,4 s
Maximální rychlost.....	250 km/h

Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ Audi SQ5 TFSI najdete na str. 32.

Příjemnému požitku z jízdy v novém Audi SQ5 TFSI napomáhají vynikající jízdní vlastnosti. Sériový pohon quattro díky řízení momentu selektivně na jednotlivá kola směřuje převážnou část sil na nápravu s lepší trakcí a tím eliminuje tendence k přetáčení nebo nedotáčení. Na přání je dostupný sportovní diferenciál a speciální S adaptivní vzduchové odpružení. Při sportovní akceleraci při výjezdu z úzkých zatáček se tak zadnímu kolu na vnější straně zatáčky přiděluje větší točivý moment. Jízdní chování, které je již díky novému elektromechanickému řízení agilní, může být s volitelným dynamickým řízením ještě dodatečně vylepšeno. Motor, řízení, převodovka, volitelný sportovní diferenciál a tlumiče jsou propojeny s Audi drive select a lze je individuálně regulovat. Pokud je zvoleno volitelné, pro S specifické pneumatické pérování, může být prostřednictvím Audi drive select přizpůsobena jízdní situaci i světlá výška vozu.

Technická rafinovanost i u nabídky asistenčních systémů: elektromechanická brzda Audi hold assist, parkovací asistent se selektivním zobrazením okolí umožňující poloautomatické podélné a příčné zaparkování, asistent pro odbočování, vyhýbání nebo pro provoz v příčném směru – zkrátka nabídka systémů pro pohodlí a bezpečnost může splnit téměř každé přání. Mohou být vybírány jednotlivě nebo v balíčku Audi Asistenční paket City. Na výběr je také asistent rozpoznávání dopravních značek nebo asistent pro sjíždění strmých svahů. >>



Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ Audi SQ5 TFSI najdete na str. 32.

MATTHIAS

(46 | CEO |
AIR RACER)

TODO's:

> ENERGY
BOOST
> BERGLAUF 9:00
TAGL. 2H

* ESSEN!

> TEAM ORGA

> SPONSORENGESPRÄCHE /
SOCIAL MEDIA

14:00 BUSINESS LUNCH

(MIT ZSUZSA /
TEAM MANAGERIN)

> FLUGZEUG CHECK-UP

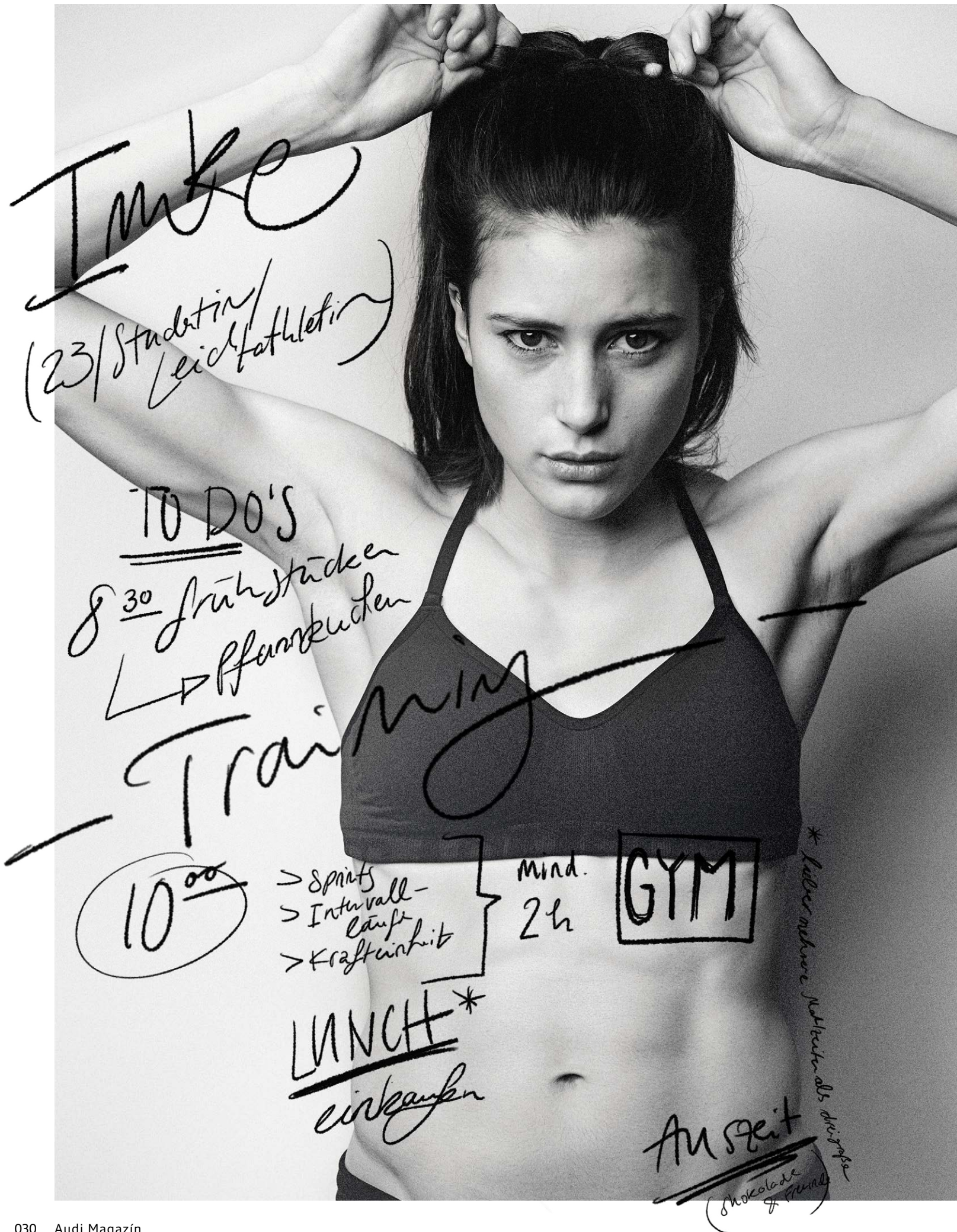
> AIR RACE

15:30
START

QUALITY TIME

*
FAMILIE

→ BEIM ITALIENER

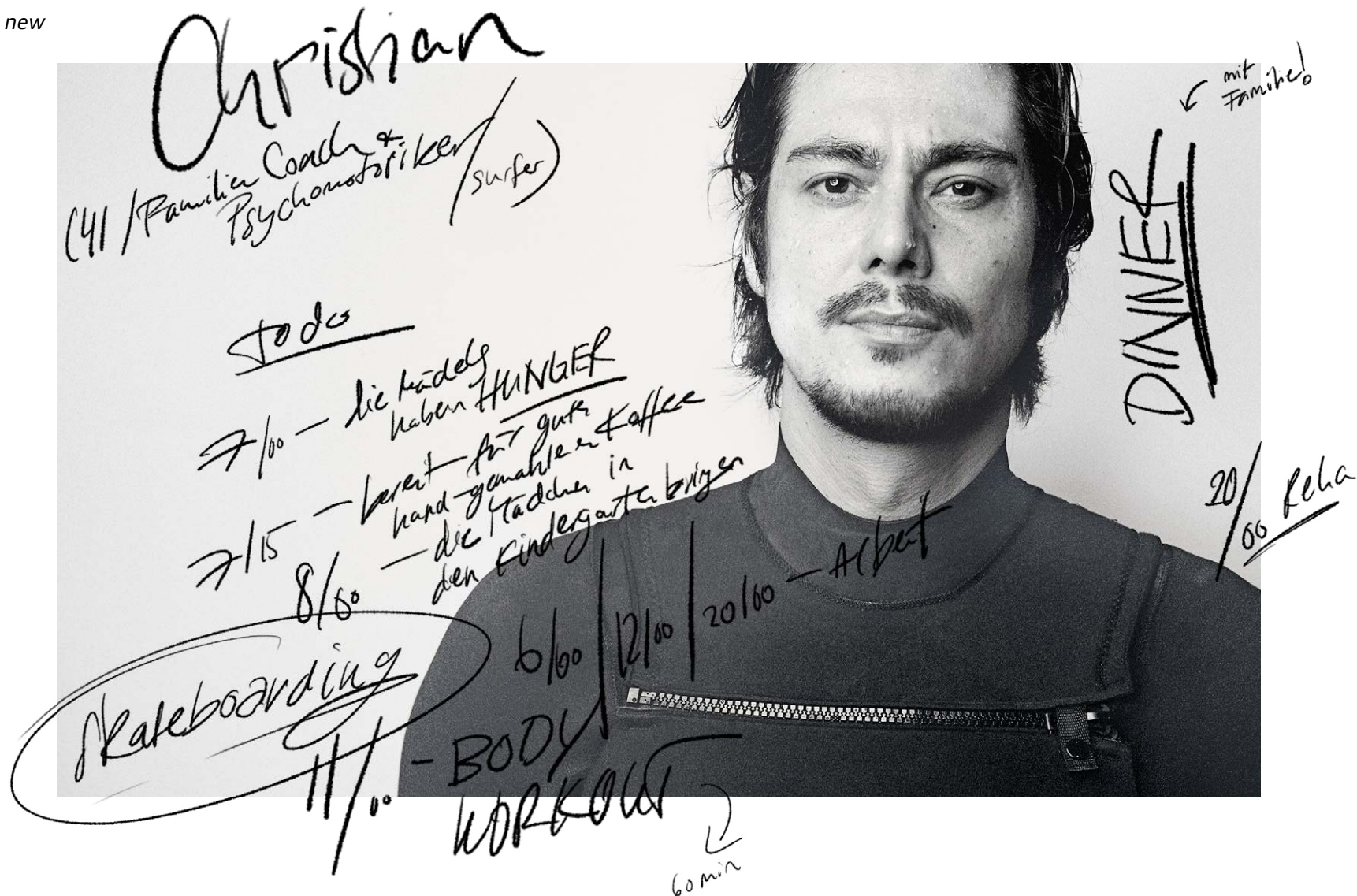


Při vší sportovnosti: Nové Audi SQ5 TFSI přesvědčuje i z hlediska estetiky. Mnohé detaily zdůrazňují dynamický charakter nového SUV již u stojícího vozidla. Sportovně výrazné nárazníky vpředu a vzadu jsou doplněny výrazně konturovanými vstupy vzduchu specifickými pro modely S a difuzorem s voštinovou mřížkou. Mřížka chladiče, rovněž specifická pro S, se vyznačuje dvojitými hliníkovými lamelami a odsazenými ozdobnými prvky v efektním matně šedém odstínu Twilight. Veškeré světelné funkce jsou sériově řešeny s technologií LED. Dynamická směrová světla jsou dobře viditelná, což zvyšuje bezpečnost. Na boku se lesknou vnější zrcátka hliníkového vzhledu, dveřní lišty v barvě vozu ještě více podtrhují sportovní charakter. V zadním nárazníku jsou umístěné dvojité koncovky výfuku v designu S modelů.

Také v interiéru dominuje sportovní elegance. Technický i designový vrchol představuje volitelný Audi virtual cockpit, ušlechtilé akcenty vytvářejí kontrastní švy na sportovních sedadlech nebo dekorativní obložení interiéru v karbonovém provedení Atlas. Řidič a pasažéři se nemusejí ničeho vzdát ani z hlediska konektivity. Rozsáhlý program infozábavy vrcholí v MMI Navigation plus včetně MMI all-in-touch s 8,3palcovým displejem. Inteligentní dotyková plocha rozpoznává rukopisné vstupy. Díky Audi Connect jste po vložení SIM karty ve spojení se světem, získáváte online informace nejen o dopravě, přístupový bod Wi-Fi a přes aplikaci MMI Connect můžete snadno synchronizovat své navigační cíle s kalendářem. >>



Hodnoty spotřeby paliva a emisí CO₂ Audi SQ5 TFSI najdete na str. 32.



Jinými slovy: Audi SQ5 TFSI je příkladným atletem, který svým výrazným vzhledem a mnohotvárným charakterem představuje dokonalé souznění ducha a hmoty. V antickém Římě by z něj měli opravdu radost. //

Pro zajímavost:

Na přání lze zadní sedadlo vybavit funkcí podélného posouvání a jeho trojdílné opěradlo zase možností nastavení sklonu. Zavazadlový prostor nabízí v závislosti na poloze zadního sedadla kapacitu 500 až 610 litrů. Při sklopení opěradel zadního sedadla vzroste objem zavazadlového prostoru až na 1550 litrů. V případě zájmu o více informací navštivte stránky www.audi.cz/q5/sq5-tfsi.

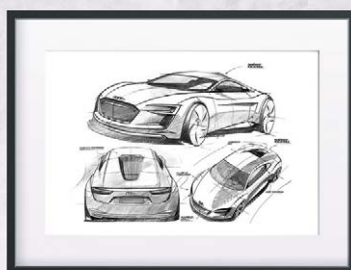
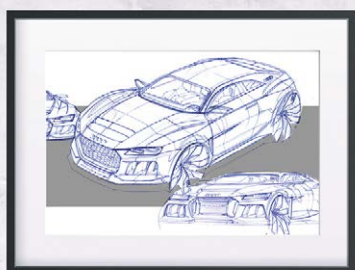
Spotřeba paliva Audi SQ5 TFSI v l/100km v obci / mimo obec / kombinovaná: 11,0–10,8/7,1–6,8/8,5–8,3; emise CO₂ kombinované v g/km: 195–189. Údaje o spotřebách paliva a emisích CO₂ a třídách efektivnosti, pokud jsou uvedeny intervaly, závisí na použité sadě pneumatik/kol.



Audi Financial Services



Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.



JISTOTA A POHODLÍ PRO VAŠI FIRMU

Zajistíme vám kompletní péči o firemní vozy. Budete se cítit jako doma díky nadstandardním službám, kvalitnímu servisu, férovému jednání, transparentním úkonům a neměnné výši splátek. V rámci akce Nízký úrok si můžete nový vůz pořídit na spotřebitelský úvěr s úrokem od 2,99 %. A soukromým osobám i podnikatelům je určený Operativní leasing na všechny modely a specifikace podle jejich přání. Pohodlně si tak zaříďte jakýkoliv model Audi.

vwfs.cz | 224 992 410

Leo Pavlík a Audi

Byl svým způsobem dítětem štěstěny. Z mladíka, jenž rád trénoval smyky na zasněžených cestách rodné Šumavy, se vypracoval až na jezdce tehdy legendárního Agroteamu Slušovice. A na vrcholu kariéry jezdil automobilové rallye na továrním Audi Quattro Sport. Soutěžní jezdec Leo Pavlík.

Peter Nevický (text), autor a archiv L. Pavlíka (foto)



Audi Magazín: I když vaše začátky nebyly spojeny s Audi, zkusme jimi začít.

Leo Pavlík: Začínal jsem na Škodě MB 1000 de luxe, ale „de luxe“ bylo to auto jen chvíli, než jsme se do něj pustili, abychom z něj udělali závodák. Mým prvním spolujezdcem byl Václav Pech. S ním jsme spolu začínali. A pak Luboš Hlávka, který byl už v té době jedním z nejlepších spolujezdců a který mě hodně naučil, například psát rozpis tratě na rychlostních zkouškách. On byl mým prvním učitelem. A dovedete si představit, jaké to bylo, když ani jeden z nás stavbě závodního vozu nerozuměl, ale vše jsme si stavěli sami. To byly někdy katastrofické chvíle. Vašek Pech pak začal i sám jezdit, tak jsem změnil spolujezdce. S pomocí Antonína Dolej-

še jsem se dostal do Barum Teamu a odtamtud do Slušovic. Co se aut týče, dostal jsem se tehdy přes Škodu 120S až na 130 RS. Slušovickému týmu jsem se odděčil tak, že hned v prvním roce jsem získal mistrovský titul proti továrnímu týmu Škody.

Vím ale, že tovární škodovácký tým tehdy něco takového neměl rád...

Ano, v té době to byla opovázlivost, až drzost. Škodovka mě začala patřičně bojkotovat. Na konci roku to vyvrcholilo tím, že jsem chodil po fabrice s objednávkami v rukou, ale žádné speciální díly pro mě nebyly. Začal jsem přemýšlet, jak dál, až jsem se jednou Hubáčkovi z Dukly vyplakal na rameni, že nemám auto. Šli jsme ke generálovi do kanceláře, kde byl jediný telefon, přes který se dalo telefonovat „ven“. Hubáček zavolał do Paříže a tam se ho Patrick Landon, vedoucí oddělení Renault Sport, zeptal, jestli jsem dobrý, a 15. ledna jsem měl v Paříži auto i s díly. To byla po éře škodovek moje druhá fáze – renaultová. Spolupráce s Renaultem byla tehdy úžasně přímá a bezproblémová. Renault v té době do socialistických zemí často propůjčoval ostrá auta – v Maďarsku měl jedno Attila Ferjancz, v Polsku Blažej Krupa, v Bulharsku Stojan Kolev nebo Ilja Čubrikov a podobně.

Jak začala vaše spolupráce s Audi?

Všechno to byly takové více méně náhody. Když Renault přestal podporovat soutěže, zkoušeli jsme Opel, spolupráce nám nějak nefungovala, až jsem si myslel, že jsem vlastně skončil. Najednou mi zavolał ze Slušovic, jestli bych chtěl jezdit s Audi. Audi tehdy hledalo v Evropě možnosti, kde testovat nová soutěžní auta bez „dohledu“ západních novinářů. Byl takový jeden speditér, který pro Audi vozil benzin, ale i závodní auta po závodech po Evropě. Ten jim poradil, aby zkusili v Československu. Dostali se do Slušovic, kde jim řekli, že není problém, ale chtějí za to jedno soutěžní auto pro Pavlíka. Za značku Audi se na podmínky přijel podívat rakouský jezdec Walter Mayer. Ukázali mu louku, kterou by mu dali k dispozici. On si tam zajezdil, vyjel tam stopu a tím vlastně vyznačil dráhu. >>



„Slušovickému týmu jsem
se odvděčil tak, že jsem
hned v prvním roce získal
mistrovský titul.“



V kokpitu 500koňového vozu se spolujezdcem Karlem Jirátkem

Téměř přímo po něm tam začal jezdit buldozer a o tři týdny se testovalo na nové dráze. Ta dráha na Dešné je tam dodnes – zarostlá plevelem. No a tam tedy mohli nerušeně testovat. V Audi to tehdy fungovalo tak, že se řeklo – jdeme testovat do Itálie, ale vezměte si teplé oblečení. A oni opravdu vyjeli z továrny celý konvoj jako že do Itálie. Třicet kilometrů za Ingolstadtem na parkovišti dostali nové pokyny a nové pasy s našimi vízy – změnili směr a jeli do Československa.

A na tom okruhu v Dešné jste pak zkoušeli i jiná auta?

Ano, ale ten okruh byl náročný, auta se tam dost ničila, takže tam jen málokdy a opatrně. Audiňáci tam jezdili testovat vozy s již zmíněným Walterem Mayerem, druhým testovacím jezdcem na Dešné jsem byl já. Občas tam s nimi přijel i někdo jiný, například Walter Röhrl nebo nějakí finští jezdci. Pamatuji si i na Haralda Demutha.

Kdesi jsem zaslechl pomluvu, že tam jste udělal i lepší čas než Röhrl.

S Röhrlm jsme se na té testovací dráze poměřili jen jednou, on tam jezdil s autem postaveným pro něj. Je velmi vysoký, takže i sedačku, i volant měl v poloze, která mně nevyhovovala. Předělat to tak rychle nešlo, jen sedačku mi dali dopředu, abych dosáhl na pedály, ale to jsem zase měl volant na prsou. Walter mi tehdy řekl, že pokud budu za jeho časem do jistého limitu, tak mám na to, abych jezdil mistrovství světa v rallye. Mně se podařilo být za ním o polovinu tohoto limitu, což bylo super, ale rychlejší než on jsem nebyl. Ale mohl jsem se tam svést a poměřit s mnoha piloty, kteří tehdy jezdili za fabriku. Například než jsem tam na okruhu dokázal jezdit takové časy jako zmíněný Walter Mayer, tak to bylo pro mě učení a učení.

Na Audi jste ale potom jezdil i rallye.

Ano. Ze začátku dokonce s autem skupiny B, ještě s tím „dlouhým“, pak, když byly „béčka“ zakázané, jsme od roku 1986 jezdili s Audi Coupé Quattro. Takže tu verzi S1 jsem v závodech nezažil. Ale najezdil jsem s ní spoustu testovacích kilometrů. V Audi to tehdy dělali tak, že měli čtyři tovární piloty, kterým na závody postavili nejnovější auta, ale postavili i páté auto s novou technikou, jen ve staré karoserii. A s tím jsme my najezdili moře kilometrů, přičemž technici zkoumali, kde to má slabé body – co první „odejde“. A to pak samozřejmě měnili i na těch čtyřech ostrých autech.

Jaké to pro vás bylo, když jste se musel naučit docela jinou techniku jízky se čtyřkolkou?

Stále platí, že auta s pohonem 4x4 jsou pro svého uživatele přínosem po stránce bezpečnosti, ale i jízdním požitkem. A zejména jsou lepší za těžkých podmínek – za deště, na zasněžené vozovce... Něco zcela jiného ale je chtít využívat pohon čtyř kol na samé hranici možností auta. Na Quattro jsem přecházel z dvojky s maximálním výkonem asi 180 koní. A najednou máte ukočirovat 450 koní, během testování 550 i více! Vůz, který tehdy neměl žádný mezinápravový diferenciál a na nápravách měl samosvorné diferenciály se svorností vpředu 30 a vzadu až 60%. Při pomalé jízdě to nezatáčelo, chtělo jet pořád rovně, otáčet se na ruční brzdu nešlo. A snad nejhorší byla rozumová bariéra. Byl jsem naučený, že tuhle zatáčku lze projet takhle a takovouhle rychlostí. Ale čtyřkolka často v zatáčce dobře fungovala až nad tímhle rychlostním limitem. Najít v sobě schopnosti a odvahu posunout tyhle své hranice – to

- 01** S Audi Quattro Sport skupiny B
na startu Barum Tríbeč Rallye
- 02** Leo Pavlík se stále drží nejmodernější
techniky – v iPadu mi představoval svoje
děcka, kterým pomáhá vyhrávat

bylo to asi úplně nejtěžší. A pak to začalo fungovat a byla to fantazie. Nikdy nemohu zapomenout na okamžiky startu do 1. rychlostní zkoušky na Rallye Tatry. Technický inženýr z Audi Sport mi radil, že mám na startu roztočit motor na 9000 otáček, a když mě startér odstartuje, tak mám prostě pustit spojku. To jsem opravdu udělal: 9000, pustil jsem spojku a pak se začaly dít hrozné věci. Do té doby neznámá síla mi rvala volant z ruky a snažila se mě propasírovat přes sedačku... Bylo to neuvěřitelné a s odstupem času fantastické. Čtyřkolka zrychlovala z 0 na 100 km/h za asi 2,8 sekundy! My jsme nikdy předtím s Quattrem na asfaltu nejeli, takže ten zážitek byl úžasný. Neuvěřitelný a úžasný.

A u nás v Československu se nikdy nestalo, že by někdo dostal nápad to nafotit a někam prodat?

Ale ano, občas se to stalo, ale když tam kdosi tu S1 odfotil, tak z toho žádný problém nebyl. Ani na závěr, když se tam testoval model s motorem uprostřed, jsme tehdy problémy tohohle druhu neměli. A tenhle vůz byl ve Slušovicích myslím jen na jedno či dvě testování. Pak to ale celé prasklo někde v Rakousku a byl z toho poprask. Ale to byl vlastně i konec skupiny B, kvůli tragické nehodě na Korsice, když Audi i tak odešlo z rallye a přešlo na okruhy s upravenými Audi 200. A tak jsme my přešli na vůz skupiny A, který měl o 300 koní méně. I přesto bylo soutěžení na Audi mým soutěžním vrcholem. To, že já jsem tehdy mohl jezdit s továrním vozem skupiny B, který měl 550 koní a na stovku zrychloval za 2,8 sekundy. To nemohl jen tak někdo. Spolupráce s Audinou byla pro mě fantastická, neuvěřitelná, byl to takový vrchol mé kariéry.

Letos vám bude 70. A loni jste měl 30. výročí, co jste vyhrál Barumku. Slavíte taková výročí?

Ne, vůbec ne. Já budu oslavovat až od 101... Snažím se jít stále vpřed a nedívám se moc dozadu. V mém věku je to také problém – začnete vzpomínat a vždy se to pak kroutí kolem toho, kdo ještě žije a kdo už ne. To vzpomínání je průšvih, takže se snažím tím nezabývat.

Mnozí bývalí závodníci mají ze svého slavného období dodnes doma své závodní vozy nebo jejich repliky. Máte i vy nějaké Audi?

Nemám. A možná i proto, že všechny ty mé bývalé vozy, které by za to stály, abyste je měli v obývacím pokoji, byly tovární auta, která se po odjetí vždy vrátila do fabriky. Možná je dnes některé z nich kdesi v muzeu. Mám ale přátele, v Čechách i na Slovensku, kteří taková auta mají, staví repliky a podobně. Občas si je půjčím a svezu se. Dodnes mám kopec přátel v Audi – i v Audi Sportu, takže například také naši mladou Gabrielu Jílkovou jsem dokázal posadit do 800koňového prototypu a na okruhu ve Valledunze patřila mezi těmi děckami k nejrychlejším.

Co vlastně děláte teď? Na penzistu nevypadáte...

Dívám se, jak pomoci takovým talentovaným sportovcům. Věnuji se děckám, sportovcům, jezdcům, atletům, kteří si to zaslouží. A tam nemáte moc čas myslet na minulost.

Jezdíte s nimi někdy i na závody nebo moc ne?

Na rallye málo. Spíš občas jezdím po okruzích nebo třeba trénujeme s děckama na sněhu, když napadne. Ale například když jsme vydali knížku Od škodovky po quattro, tak jsem si půjčil Audi Quattro z Ingolstadtu a dvě rychlostní zkoušky jsem s tím autem udělal – jen tak, abych to trochu přiblížil fanouškům. >>



01

02





01



02



03

Máte pocit, že ještě dokážete být za volantem rychlý?

Když s těmi mými děcký pracuji, snažím se prodat všechno, co vím, i za volantem. A když jedu na mých dnešních 100 %, tak je to stále ještě hodně rychle. Ale tím to končí. Já jsem se ani u závodů v minulosti nikdy nenechal vyhecovat, abych šel přes ten svůj „zoubek“, přes svých 100 %. Žádná emoce nebyla u mě nikdy silnější než zdravý rozum. Nějak jsem to dokázal – a tu svou úroveň jsem se vždy snažil prodat.

Sledujete tak trochu značku Audi dnes – její vývoj, nové modely?

Moje spolupráce s Audinou pokračuje a kontakty ve fabrice stále mám, takže v podstatě jsem v obraze. A také v kontaktu s bývalým šéfem Audi Sportu Rolandem Gumpertem, který dodnes staví různé speciály.

Máte ještě dnes občas možnost svézt se na takových sériových modelech Audi, jako je například RS 3, RS 4, RS 6, které mají výkon srovnatelný s vaším bývalým soutěžním Audi, i když jsou sériové?

Ano, jasně, že ano, mám. Audina je v podstatě stále takovou mou srdeční záležitostí. Jinak to neumím říct.

Když jste ještě soutěžil, auta neměla prakticky žádnou elektroniku podobnou dnešní. Každé kolo jste musel jako jezdec cítit v zádech... Jak se díváte na dnešní vozy plné asistenčních systémů?

No... po této stránce jsou pro mě i některé modely Audi „docela průšvih“ – ty, na kterých se ta elektronika nedá vypnout! Mám rád modely, kde pokud chcete, můžete vše kromě ABS vypnout. Moderní elektronika samozřejmě xkrát každému z nás může pomoci, to já uznávám. Já jen potřebuji, abych měl možnost si to občas vypnout, protože, vždyť víte... když si to čas od času v té zatáčce tak postavím bokem a najednou cítím, jak mě to táhne za zadek a jak se to samo snaží řídit auto... tak to je pro mě děs. Ale je to samozřejmě můj specifický pohled, pohled fanouška a odchovance motorsportu.

Vy jste tady ve Zlíně známá persona, Leo Pavlík je zde stále někdo. Vidí lidé na vaší jízdě v provozu, že si auto občas postavíte na štorc... zahnete za roh jinak než běžní smrtelníci?

No jo... ale určitě ne ve městě! To ne. Rád se tak někdy svezu, když mám na to správné nářadí a příležitost, ale jistě ne po městě. Nikdy. Ani nechodím jezdit a klouzat se po čerstvě zasněžených parkovištích, ale když jedeme občas někam do hor... na pusté prázdné zasněžené silnici... Pamatuji si, jak jsme tak jednou jeli lyžovat, měli jsme Audi A6. Ráno čerstvě nasněžilo asi 10 cm, jeli jsme velmi brzy, takže jsme v čerstvém sněhu vlastně dělali stopu. Přijeli jsme nahoru na parkoviště a první borec, který za mnou jel nahoru, mi hned řekl: „Stále jsem přemýšlel, kdo to přede mnou jel, když jsem v každé zatáčce najednou viděl čtyři stopy namísto dvou, ale teď tomu rozumím!“ Takže občas mě takové svezení láká. I s děckama, se kterými teď spolupracuji, si občas řekneme: Nasněžilo, pojďme

01 Audi Quattro Sport skupiny B zrychlovalo úžasně. Tento raketový výjezd ze zatáčky byl pořízen na Rallye Příbram.

02 To byly časy, když na Rallye Valašská zima byla takováhle spousta sněhu a Pavlík v něm exceloval i díky pohonu quattro

03 Vzácný spodní obrázek – kdesi na autosalonu ve společnosti Waltera Röhrla

„Audina je stále mou srdeční záležitostí.“

jezdit. Například i s Jaromírem Tarabusem, který jezdí rallye. Buď svezte on mě, nebo já jeho a povídáme si o tom. Tak například mu řeknu: „Jezdíš výborně, nedokázal bych to lépe. A jediná věc, kterou bych dělal jinak, je ta, že každou zatáčku bych začínal o půl metru dříve.“ A takhle například s těmi mými dětmi, které jezdí motokáry, občas na sních vyrazíme. Jezdíme ale po své straně a dáváme pozor.

Vy jste nezačínal na motokárách, jak je to dnes běžné. Je to prý dobrý základ, abyste se učil cítit v zadku, co auto dělá.

Je to opravdu dobrý základ. Ale při vážně rychlém závodním svezení to funguje naopak – tam nejde o to, rozeznat, kdy auto najednou začne klouzat. Tam vy musíte předem vědět, co s autem v zatáčce uděláte, čili vy musíte předem vědět a dělat věci tak, aby vůz začal klouzat tam, kde to vy chcete nebo potřebujete vy. A ne tam, kde se auto najednou rozhodlo. Kdybyste v autě, které má 550 koní, čekali, až vám řekne, kdy půjde do smyku, tak je po vás.

Nikdy jste nebyl přítelem takové té „čisté stopy“, téměř okružové, o jakou se i mnozí soutěžní jezdci snaží?

Člověk, který tohle velmi dobře ovládal, byl například Venca Blahna. A Venca i na čistém asfaltu dokázal jet velmi rychle, tou opravdu ideální stopou. Já jsem měl vždycky rád, když byly v mé jízdě náznaky takového severského stylu. I na asfaltu jsem uměl být rychlý, ale mou doménou byly vždy šotolina a sníh. Bylo to dáno tím, že zejména v začátcích jsem jezdil s vozy, které měly méně koní než konkurence, například tovární. Vyhovovalo mi, když jsme přijeli na Rallye Šumava, kde bylo půl metru sněhu a kde jsem já, Šumavan, jezdil každé ráno po sněhu. Tam jsem dokázal s nimi jezdit stejné časy a občas je i porážet, protože na sněhu se výkony motoru stíraly... No a pak jsme přijeli na suchý asfalt – a tam jsem oproti nim neměl šanci.

Na tovární konkurenci si tehdy stěžovali mnozí soukromníci, ale ona ta fabrika i tak pro motorsport mnoho udělala.

To v každém případě. Celkem bezkonkurenční byl přístup fabriky za dob starého Zapadla jako generálního ředitele. On nastavil systém tak, že nejlepší soukromník dostal na další sezonu tovární vůz. V zásadě ale dokud tam generální ředitel Zapadlo, velký fanoušek motorsportu, byl, byla podpora úžasná, lepší jsem neznal.

Dnes kdyby někdo řekl „jezdil jsem tovární Audi“, tak si každý představuje i ohromnou finanční podporu.

Je třeba si uvědomit, že já jsem sice jezdil tovární Audi Quattro, ale nebyl jsem továrním jezdcem – byl jsem členem Agroteamu Slušovice, mým zaměstnavatelem byl pan Čuba. To bylo v té době pro mě nejvíc, čeho jsem mohl dosáhnout. Oni nás na danou dobu

podporovali abnormálně. A já jsem byl nadšený, že mohu jezdit to-vární Audi – to byl vrchol, vždyť ten vůz tehdy vyhrával mistrovství světa! A mohl jsem pro tuto značku testovat prototypy – nejlepší auta, jaká tehdy vyvinuli. Pan Čuba měl úžasnou schopnost motivovat lidi k práci. My jsme pracovali s nadšením, až bych řekl, že ne pro peníze. Největší odměnou nám byla ta prestiž – a pro mě ježdění s takovým úžasným autem.

Vy nyní pracujete s mládeží – a nejen s tou motorsportovou. Soutěžní jezdci, motokáristi, tenistky, lyžaři...

Já jim všem říkám „atleti“. Dělán s nimi optimalizaci jejich přípravy. Zejména té psychické. Máme například mezi sebou žabu, která je úžasná plavkyně – a neumí vyhrávat. Takže chodí s námi trénovat, učíme ji, jak má k tomu všemu přistupovat, jak má chodit vyhrávat. Tedy jakýsi mentální koučink. Samozřejmě, spojený i s kondicí, technikou. I mentální koučink se dělá líp během jiného tréninku, například kondičního. Někoho tento přístup naučíte velice rychle, někdo to má dokonce v podstatě v sobě. A někdo ne – strašně moc pracuje, maká, má úžasnou kondici, techniku... ale přesto nikdy nechodí na závody vyhrávat. Není to v něm, v jeho psychice. Ti, co často vyhrávají – ti tam jednoduše vždy chodí vyhrát. Nekompromisně. Například takových 5 až 10 prvních z lyžařského světového poháru – oni ani nepřemýšlejí o tom, že by mohli být druzí, oni chodí vyhrávat.

Co vaši spolujezdci?

Měl jsem spoustu vynikajících spolujezdců. Franta Šimek, Bořík Motl... Luboš Hlávka. Karel Jirátko mi seděl asi nejvíc, byl pro mě asi nejlepší. Když jsem s ním psal rychlostní zkoušku a trénovali jsme, tak najednou vidím, že nepíše a v rozpisu dělá perem kaňku. „Co děláš?!“ „No – tak tahle zatáčka se takovouhle rychlostí nedá nikdy v životě projet! Pojďme ještě jednou!“ Šli jsme, napsali jsme to jinak, ale on si ten kroužek tam ponechal. A kdybychom tam byli vypadli, tak věděl proč. Dodnes si pamatuji několik zatáček, kde Karel ten kroužek měl – a já jsem mu dokazoval, že se to dá projít podle mého... Byl prostě super – nesmrtelný, on nechtěl zemřít. On nad tím, co píše do rozpisu, vždy přemýšlel, aby neumřel. Dnes jsem i já rád, jsem i jemu vděčný, že jsem to všechno přežil a že se zde nyní o tom můžeme bavit. //



Pro zajímavost:

Jedna z nejvzácnějších fotografií – Audi Quattro S1 při utajeném testování na slušovickém okruhu na Dešné, který vznikl za tři týdny a na němž jezdila i esa jako Harald Demuth nebo Walter Röhrl

Elektrizující vzrušení



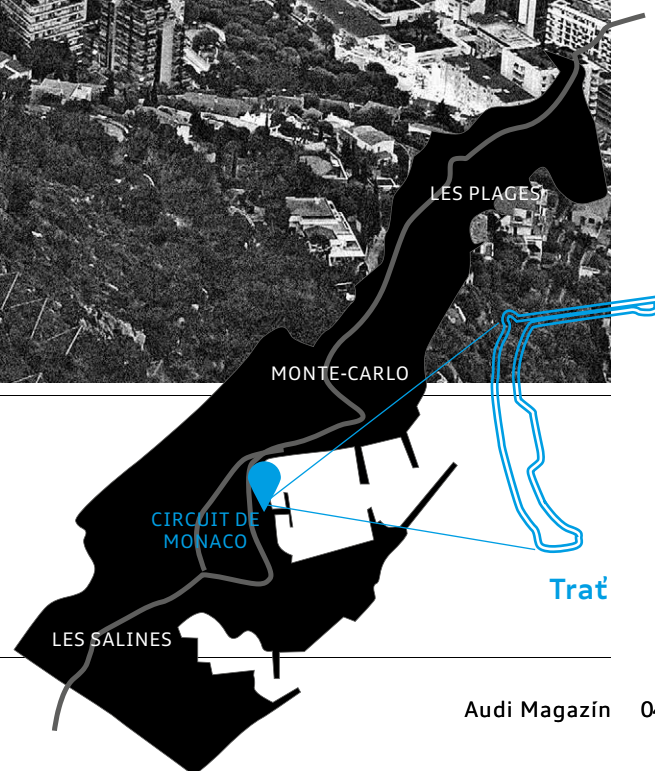
Od Hongkongu až po Montreal – formule E přináší elektrizující okamžiky do deseti světových metropolí. Představujeme pět z nich. Jde přitom o víc než o motorsport. Jde o budoucnost mobility. A ta je elektrická.

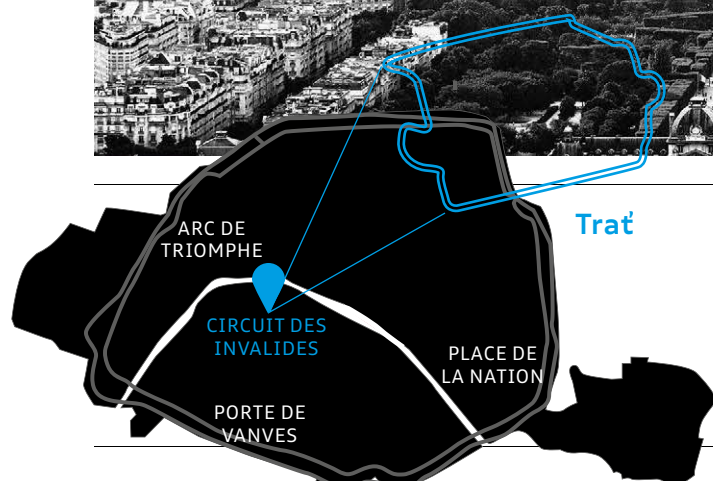
Birte Mussmann (text)



Circuit de Monaco: Na Azurovém pobřeží čeká na piloty formule E nejkratší trať sezony. Trasa dlouhá 1,76 kilometru se vine blízko přístavu hustě osídleným knížectvím. Start a cílová rovinka jsou identické s legendární tratí formule 1. Na jezdce čekají i již dlouho osvědčené výzvy jako „tabáková“ a „plovárenská“ zatáčka. [#MonacoEPrix](#)

Monaco,
13. 5. 2017
Délka: 1,76 km
Počet zatáček: 12





Trat'

Paříž,

20. 5. 2017

Délka: 1,93 km

Počet zatáček: 14

Circuit des Invalides: Trať v blízkosti Seiny vede okolo Invalidovny a kolem Napoleonova hrobu. V pozadí je stále vidět známý symbol Paříže, Eiffelovu věž. Na obou přímých úsecích mohou být dosaženy maximální rychlosti až 200 km/h.

#ParisePrix

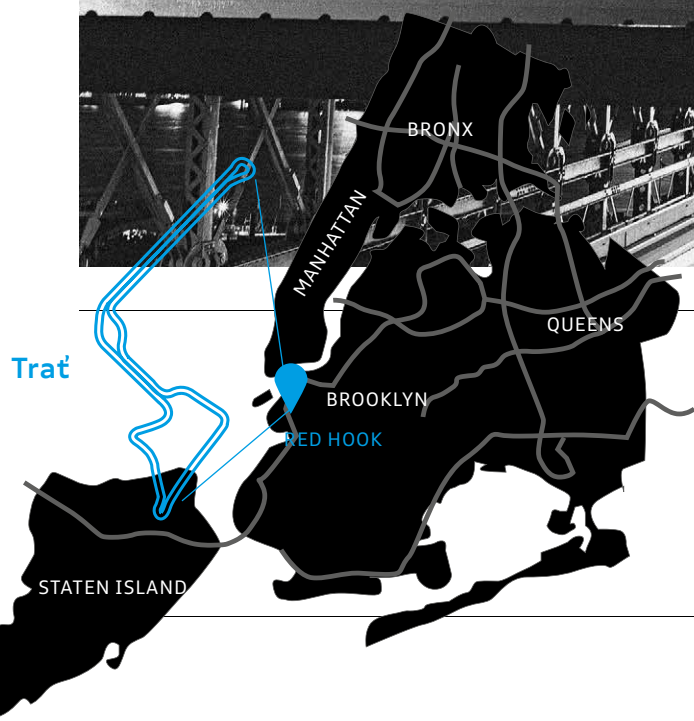


Berlín: V zahajovací sezóně 2014/2015 startovaly závody na území bývalého letiště Tempelhof. O rok později se událost přesunula na Karl-Marx-Allee v blízkosti Alexandrova náměstí. Do uzávěrky vydání nebyla trať pro letošní sezonu známá. [#BerlinePrix](#)

Berlin,
10.–11. 6. 2017
Délka: –
Počet zatáček: –

Trat'





New York City,
15.–16. 7. 2017
Délka: 1,947 km
Počet zatáček: 13

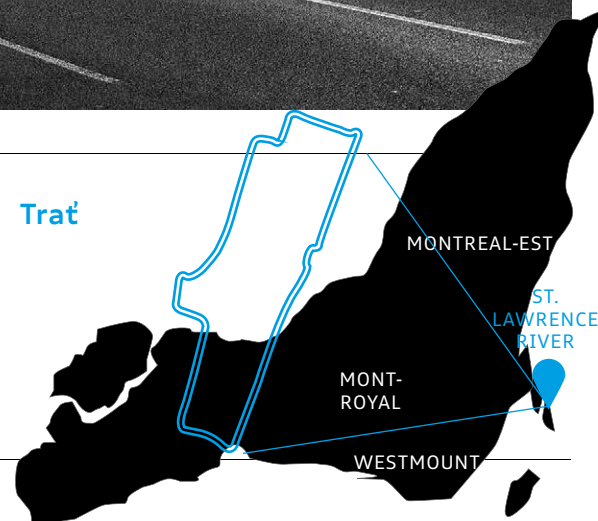
Red Hook: Ve městě, které nikdy nespí, se sezona pomalu chýlí ke konci. Co se u formule 1 po deseti letech osvědčilo, podařilo se formuli E jako první závodní sérii FIA: V Brooklynu jezdci ještě jednou jedou na maximum – s Wall Street v zádech a s pohledem na sochu Svobody. Mix rychlosti, vlásenek, zatáček a úzkého průjezdu přímo u vody. [#NYCEPrix](#)



St. Lawrence River: Kanadská metropole Montreal bude dějištěm finále sezony. Na břehu toku Svatého Vavřince závodní vozy objíždějí mrakodrap „Maison de Radio-Canada“ státní rozhlasové společnosti. Na trase dlouhé 2,75 kilometru jsou četné pravouhlé zatáčky. Závodní víkend bude významný také tím, že se bude slavit jubileum: 375 let od založení města. [#MontrealPrix](#)

Montreal,
29.–30. 7. 2017
Délka: 2,75 km
Počet zatáček: 14

Trat'



Více ke všem závodům a tratím formule E najdete na www.audi.com/formulae.

Foto: Getty Images

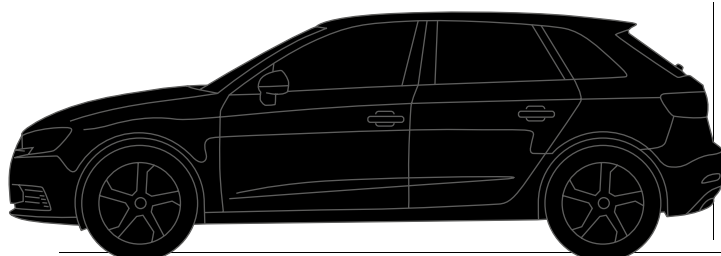
e-tron čísla a fakta

Elektrovozidla nově vyvíjená v Ingolstadtu nesou od roku 2009 označení e-tron. Audi A3 Sportback e-tron a Audi Q7 e-tron quattro již jako sériová vozidla prokazují přednosti elektrického pohonu v kombinaci se silnými stránkami spalovacího agregátu TFSI nebo TDI. Koncept Audi e-tron quattro představuje naladění na příští, čistě elektrickou generaci.

Modely Audi e-tron



Audi A3 Sportback e-tron



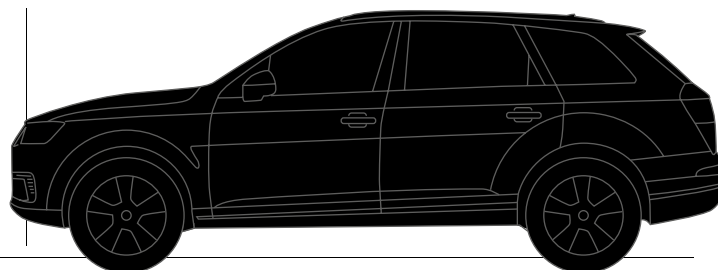
48 km
150 kW
(204 k)
350 Nm

Audi A3 Sportback e-tron: Premiový kompaktní vůz s hybridním pohonem plug-in je bez omezení vhodný pro každodenní použití. Kombinuje potenciál elektropohonu s přednostmi spalovacího motoru: spojuje elektrickou jízdu s vysokou dojezdovou vzdáleností a výkonný čtyřválcový motor. Na čistě elektrický pohon lze ujet okolo 48 kilometrů.

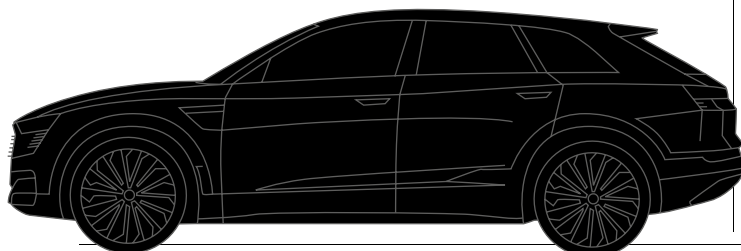
Audi Q7 e-tron quattro

Audi Q7 e-tron quattro: Audi Q7 e-tron quattro: První hybridní model plug-in s šestiválcovým motorem TDI a pohonem quattro lze od poloviny roku 2016 dostat na většině evropských trhů. Audi Q7 e-tron quattro spojuje přednosti elektrického pohonu a spalovacího motoru. Akceleruje z 0 na 100 km/h za 6,2 sekundy a spotřebovává 1,8 litru nafty na 100 kilometrů.

56 km
275 kW
(373 k)
700 Nm



Audi e-tron quattro concept



500 km
370 kW
(500 k)
800 Nm

Audi e-tron quattro concept: Koncept vozidla představuje konkrétní výhled na čistě elektricky poháněné luxusní sportovní SUV. Atraktivní parametry: aerodynamicky optimalizovaný design s koeficientem odporu vzduchu $c_w=0,25$, výkonný čistě elektrický pohon e-tron quattro s výkonem až 370 kW a dojezdem přes 500 kilometrů (hodnoceno podle NEFZ = Neuer Europäischer Fahrzyklus). Z 0 na 100 km/h vystřelí za 4,6 sekundy.

Spotřeba paliva Audi Q7 e-tron 3.0 TDI quattro v l/100 km: kombinovaná 1,9–1,8; spotřeba elektrické energie v kWh/100 km: kombinovaná 19,0–18,1; emise CO₂ v g/km: kombinované 50–48. Spotřeba paliva Audi SQ7 TDI v l/km v obci / mimo obec / kombinovaná: 8,7–8,4 / 6,9–6,5 / 7,6–6,2; emise CO₂ kombinované: 199–189. Spotřeba paliva Audi A3 Sportback e-tron v l/100 km: kombinovaná 1,8–1,6; spotřeba elektrické energie v kWh/100 km: kombinovaná 12–11,4; emise CO₂ v g/km: kombinované 40–36. Údaje o spotřebách paliva a emisích CO₂, třídách účinnosti a spotřebách elektrické energie, pokud jsou uvedeny intervaly, v závislosti na použitých kolech a pneumatikách.

30 minut

Za tuto dobu se nabije baterie Audi e-tron quattro concept při nabíjecím výkonu 150 kW, což stačí na ujetí asi 400 kilometrů.



Audi bezdrátové nabíjení

Indukční nabíjení střídavým proudem má v nadcházejících letech zabezpečit větší komfort v soukromé a později i veřejné infrastruktuře. Energie se přenáší prostřednictvím indukční nabíjecí stanice napojené na elektrickou síť. Součástí systému je mj. primární cívka a invertor (měnič AC/DC).



Infrastruktura pro nabíjení 2.0

BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company a koncern Volkswagen s Audi a Porsche plánují spojit své síly pro zřízení výkonné nabíjecí sítě pro elektrická vozidla v Evropě. Cílem je zlepšit v tomto oboru podmínky pro jízdu na dlouhé vzdálenosti.

V prvním kroku má být 400 stanovišť vybaveno vysoce výkonnými nabíjecími jednotkami – na základě standardu Combined Charging System (CCS). S nabíjecím výkonem až 350 kW se proces značně zrychluje.

Elektrifikační technologie

48voltová palubní síť s elektricky poháněným kompresorem (EAV): Na hybridizaci nesázejí jen modely Audi e-tron – Audi SQ7 TDI je prvním modelem se čtyřmi kruhy, který je vybaven doplňkovou 48voltovou palubní sítí. Tato inovace poskytuje výkon pro provoz elektricky poháněného kompresoru. Z 0 na 100 km/h za 4,8 sekundy: Spoluprací motoru V8-TDI s EAV vzniká dynamika jako u sportovního vozu. Přitom ale zůstává účinnější než u obvyklého sportovního auta. Další vozidla s „jemně hybridní“ technologií jsou v plánu.



Stále o krok napřed



Efektivní jízda setrvačností místo brzdění: Prediktivní asistent efektivity (PEA) využívá informace o trase z navigačního systému k tomu, aby řidiče upozornil, kdy může sejmout nohu z plynu – ale ne aby v témže okamžiku brzdil, nýbrž aby nechal vůz jet setrvačností. Tato technologie umožňuje úspornější jízdu hybridních i čistě elektrických modelů.

2018 E-továrna

V příštím roce má být v Bruselu zahájena výroba prvního čistě elektricky poháněného SUV Audi.

Nabíjení

Baterie modelů Audi e-tron mohou být nabíjeny z normální zásuvky v domácnosti stejně efektivně jako z průmyslové zásuvky. Například pro současné Audi A3 Sportback e-tron tomu odpovídají tyto časy nabíjení:

Zásuvka v domácnosti
cca 4.00 h



Průmyslová zásuvka
cca 2.30 h



Toulky

za sportem



Letní vydání Audi Magazínu jsme naladili hodně sportovně, je provoněno benzinem, vůní spálených pneumatik či elektrizujícím napětím. Jsou ovšem i jiné než motoristické sporty, které přináší adrenalinové zážitky, stejně jako chvíle odpočinku například u sportovního rybaření. Vybrali jsme pro vás několik lokalit, kde si právě ten svůj sport můžete užít se vším všudy.

Andrej Poliak (text), Amazing Places (foto)



Pohled z hotelu Miura na fairway sedmé jamky golfového hřiště v Čeladné. Designový hotel je doslova prošípován uměním. Největší instalací jsou Krychlodi od Davida Černého.



Sedmá jamka

Golf v Česku nepatří mezi desítku nejoblíbenějších sportů. Rozhodně se nemůže co do počtu registrovaných hráčů srovnávat s fotbalem či hokejem. Naproti tomu mu ale patří první místo v žebříčcích sportů, které by lidé nejraději vyzkoušeli. Zatímco hokej je až na čtvrté pozici. Jedním z míst, kde si hru gentlemanů pořádně užít, jsou dvě mistrovská osmnáctijamková hřiště v Čeladné v samotném srdci Beskydských kopců. Resort patří k největším ve střední Evropě a při jeho vzniku asistoval světoznámý španělský golfista Miguel Ángel Jiménez. V letech 2009 až 2011 se tu konal turnaj prestižní PGA European Tour. V okolí hřiště je hned několik možností, kde po hře složit hlavu. Perlou mezi nimi je hotel Miura, který se nachází u sedmé jamky, z dílny architektonického studia LABOR13. Designový hotel je doslova prošípovaný uměním. Největší instalací jsou Krychloidi od Davida Černého (foto nahoře). Jako by na severní Moravě přistálo UFO. Najdete zde také obrazy popartových ikon Andyho Warhola a Jeana-Michela Basquiata nebo plátno Anthrafuchsone od britského výtvarného umělce Damiena Hirsta (foto vpravo). Hotel nabízí ubytování ve 44 pokojích. Vedle golfu si na dvou hotelových kurtech můžete zahrát tenis. A samozřejmě je možnost pěších vycházek do blízkého okolí. Beskydy jsou rovněž hojně protkány cyklostezkami, ze kterých si vybere každý. V Čeladné se navíc v červenci jede závod Bike Čeladná, ve němž mohou změřit síly soutěživí cyklisté. A golfisté mohou vyzkoušet i necelé tři kilometry vzdálené hřiště v Ostřavici.



Písek mezi prsty

V samém srdci rekreační oblasti Beskyd se nachází podhorská obec Ostravice, jejíž založení se odhaduje na 16. století. Okolí je vyhledávaným místem pro rekreační a sportovní vyžití všeho druhu. Na své si tu přijdou opravdu všichni. Přímo v obci je Hotel Freud, který nabízí ubytování v 16 komfortních pokojích. Pro náročnější hosty jsou pak přichystány dva luxusní pokoje a dva čtyřlůžkové apartmány. Hotel je součástí cyklistické sítě Cyklistevytání.cz. V okolí jsou cyklostezky různé náročnosti. Majitele elektrokol potěší možnost dobíjení. Ostravice se nachází na cyklotrase č. 46. Nejen hosté mohou využít hřiště pro plážový volejbal a tenisové kurty. Zkrátka nepřijdou ani golfisté, kteří své umění mohou prověřit na nedalekém golfovém hřišti. K dispozici tam mají mistrovskou 18 s párem 72 a velmi kvalitní tréninkové zázemí. A daleko to nemají ani do Prosper Golf Clubu v Čeladné. Blízkost nejvyššího vrcholu Beskyd, Lysé Hory 1323 (m n. m.), pak přímo vyzývá k pěší turistice. Na Lysou a Smrk se dostanete po červené značce, modrá vás povede do Horní Čeladné. Celá rodina si pak může užít pořádnou dávku adrenalinu v lanovém bludišti Opičárna přímo v Ostravici. Opičárna je nejvyšší vysoké lanové bludiště v Česku. Po pořádné porci sportovních výkonů přijde v horkém letním dni k duhu chladivý zlatavý mok. V Ostravici od roku 2013 vaří pivo v Beskydském pivovárku.







Jedeme naplno

Češi jsou národ cyklistů. Podle mnohých průzkumů na kolo pravidelně usedá až 46 procent populace. Pro srovnání fotbalu se aktivně věnuje jen 10 procent lidí. Souběžně s rostoucí popularitou cyklistiky se zkvalitňuje i zázemí pro tento sport. Zatímco osmdesátá léta byla z pohledu dnešní doby „cyklistickým středověkem“, v současné době je cyklistika hýčkanou květinou. V Česku je aktuálně něco přes 3000 km cyklostezek. Jednou z nejhustších sítí cyklostezek se může pochlubit Olomoucký kraj. Zamířili jsme proto do Starého Města, kde najdete penzion s příznačným názvem Kolovna. V nádherné krajině pod Kralickým Sněžníkem se projedete minulostí po stoletých loveckých stezkách opuštěného pohraničí. Kolovna je ideální základnou. Vedle ubytování totiž nabízí i cyklocentrum a půjčovnu kol. Můžete si také vyzkoušet kola značky Scott. Areál zahrnuje rovněž pumptrack a Skill centrum pro trénování a nácvik jízdy v terénu. V okolí se nabízí hned několik zajímavých cyklotras o délce od 4 do 80 km různé náročnosti. Jednou z nich je Naučná stezka Hynčice pod Sušinou. Na trase dlouhé 4,2 km je 13 zastavení s informačními tabulemi popisujícími historii pohraničních betonových bunkrů, které jsou součástí opevnění budovaného před druhou světovou válkou na obranu tehdejšího Československa. Koho omrzí jízda na kole, může před Kolovnou vyzkoušet sílu svých paží na lezecké stěně. Anebo se v horkých letních dnech můžete zchladit v nedalekém horském rybníku Úžas.



Nejen rybaření v ráji

Míst pro rybaření je v České republice bezpočet, stejně jako nadšených rybářů. V tuzemsku je 320 000 registrovaných milovníků rybolovu, kteří za svou vášeň ročně utratí celkem přes miliardu korun. Jen málo míst ale vypadá jako Dobčické rybníčky. Doslova rybářský ráj najdete asi 20 km západně od Českých Budějovic a okamžitě si to místo zamilujete. Na dvou rybníčcích, které napájí Zábořský potok, si sportovní rybaření užije každý vášnivý příznivec rybolovu. Ubytovat se lze ve dvou chatičkách situovaných přímo na vodní hladině (Verunka, Madlenka) nebo v jedné ve větvích stromu u břehu (Amálka). Nápad se zrodil v hlavě architekta Jiřího Stříteckého, který se podílel například na budově Zlatý Anděl v Praze. Rybáři si u Dobčických rybníků při své milované činnosti dokonale odpočinou. Chatky nemají elektrinu, a tak nebudou v pokušení dobít chytré telefony. Na rybníčcích se rybaří stylem „chyť a pusť“. Některé úlovky, které splňují velikostní limity, je možné si koupit. Rybaření je jen jednou z možností, jak si pobyt v malebné jihočeské krajině užít. Zdatní rybáři mohou naskočit na kolo a projet si některou z mnoha cyklostezek. Při svém putování tak mohou narazit například na dva kilometry vzdálenou unikátní vesničku Holašovice, která je typickou ukázkou selského baroka a v roce 1995 byla zapsána na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.





Jde to i bez moře

Ačkoli jako vnitrozemský stát nemáme moře, vodním sportům všeho druhu se u nás daří velmi dobře. Například plavání je na páté příčce co do oblíbenosti a stejná příčka mu patří také v žebříčku nejčastěji provozovaných sportů. V žebříčku sportů, které by lidi nejraději vyzkoušeli, je například windsurfing. Sportů provozovaných na vodě je mnoho. Od již zmíněných až po novinky typu paddleboard. Největší vodní plochou u nás je přehrada Lipno (4870 hektarů), která je proto vyhledávanou letní destinací. Jako základnu, z níž můžete objevovat krásy okolní přírody a užívat si sportovního vyžití, zvolte například Aparthotel & Wellness Knížecí cesta v Bližší Lhotě. Aparthotel je stranou rušných turistických center a hosté si tak mohou po sportu v klidu odpočinout a zrelaxovat v útulném wellness centru. Ubytování nabízí v devíti luxusních apartmánech. Každý z nich má svého patrona ze šlechtického rodu Schwarzenbergů. V hotelové restauraci si budete díky klenutým stropům připadat jako ve středověku (obr. nahoře). Milovníci tenisu mohou využít antukové kurty v kempu v Horní Plané, kam se dostanou převozem přes přehradu. Tamtéž si užijí i příznivci plážového volejbalu. Okolí je rovněž ideální pro cykloturistiku. V hotelu je půjčovna horských i silničních kol. Vybrat si, kam vyrazit, už je na vás. Jeden tip za všechny: vyrazte na výlet ke Schwarzenberskému kanálu, který spojuje jeden z přítoků Střední Vltavy a rakouskou řeku Große Mühl. Zajímavostí je 400 metrů dlouhý tunel, kterým voda protéká. Milovníci golfu se mohou vypravit do nedalekého rakouského Ulrichsbergu. A pokud si svou dovolenou u přehrady Lipno naplánujete na konec srpna, můžete se těšit na 6. ročník sportovní akce Lipno Sport Fest. V Lipně nad Vltavou si ve dnech 19. až 27. srpna budete moci zdarma vyzkoušet kurzy in-line bruslení, plavání či windsurfingu a paddleboardu.



Článek byl připraven ve spolupráci se serverem www.amazingplaces.cz, který přináší přehled kouzelných míst v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. www.facebook.cz/amazingplacescz



Za letními zážitky s podporou Audi Service



Nadcházející letní měsíce budou spojené s mnohem intenzivnějším provozem na silnicích, což si uvědomuje i značka Audi, která má pro své zákazníky připravenou kompletní nabídku služeb Audi Service, a to pro majitele jak nových, tak i starších vozů.

Audi kompletní ceny

Pro vozidla Audi starší 5 let mají servisní partneři nabídku tzv. Audi kompletních cen. To jsou ceny vybraných servisních úkonů, které obsahují vždy Audi originální díly® a cenu práce mechanika se zvýhodněnou hodinovou sazbou.

Audi Energy Program



Pro majitele vozů Audi starších než 4 roky je připraven rovněž výhodný Audi Energy Program. To je knížka plná slevových poukazů na servisní úkony, nákup Audi originálních dílů® a Audi originálního příslušenství®. S poukazy z Audi Energy Programu ušetříte nemalé finanční prostředky. Knižka je pro vás připravena v autorizovaných servisech Audi.



Sezonní prohlídka před dovolenou

Služby autorizovaných servisů Audi jsou dokonale přizpůsobeny potřebám motoristů a zahrnují široký sortiment originálních dílů a příslušenství, profesionální servisní služby včetně výhodného zajištění povinné technické kontroly a asistenční služby se zárukou mobility. Doporučujeme vám proto svěřit přípravu vozu na letní období do rukou profesionálů v autorizovaných servisech Audi, kteří v rámci výhodné Audi sezonní prohlídky před dovolenou prověří funkčnost nejdůležitějších komponentů vozidla, mezi něž patří brzdová soustava, osvětlení, podvozek, klimatizace, autobaterie, kola atd. Servisní partneři Audi nabízejí majitelům vozů Audi zvýhodněné ceny vybraných servisních úkonů. Zákazník se tak může spolehnout na profesionální práci, použití Audi originálních dílů® a dvouletou záruku na práci i materiál.



Audi STK servis zdarma

Ze zákona musíte po čtyřech letech od zakoupení nového vozu a pak každé dva roky na povinnou technickou kontrolu. Naše autorizované servisy Audi nabízí opět něco navíc. Pokud u nás necháte svůj vůz připravit pro technickou kontrolu, včetně měření emisí, my vám samotné provedení technické kontroly v nezávislé STK nebudeme účtovat. Technická kontrola zdarma není jediná výhoda, kterou vám autorizované servisy Audi nabízí.



Kromě uvedených nabídek Audi Service nabízí další výhodné služby, jako je Audi Pneuservis s PneuGarancí, Záruka mobility a další služby, které vám ještě více zpříjemní život s vaším Audi.





Mattias Ekström

Jdi do toho naplno, nebo běž domů!

Jednoduché motto uplatňuje tovární pilot Audi, hvězda DTM a rallyekrosu Švéd Mattias Ekström všude. Zdobí jeho přilbu a přivítá vás i na jeho webu.

Jiří Rozkošný (text), Martin Trenkler / @World (foto)

„Rád zkouším různé věci a nikdy nevíte, jaká se naskytne příležitost.“

První květnový víkend se pozornost fanoušků motoristického sportu upírá na Hockenheim. Poklidné německé městečko totiž na zdejší okruhu hostí hned dvě disciplíny – DTM a světový šampionát v rallyekrosu, který asfaltovou část stadiónu prokládá výletem na šotolinu. Dvě úplně odlišné disciplíny, které spojuje jen ohromný výkon motoru pod kapotou. Takového setkání je jen jednou v roce. A pak je dalším spojením ještě jeden muž, jenž je v průběhu víkendu na roztrhání, čeká ho extrémní výzva. Ale on je Ekström, Mattias Ekström. Dvojnásobný šampion DTM a zároveň úřadující světový šampion rallyekrosu. Tovární pilot Audi v DTM je také majitel, šéf a jezdec rallyekrosového týmu EKS nasazující tovární vozy Audi. A má rád extrémní výzvy i mimo závodní vozy, jako správný seveřan rád běhá na lyžích, a tak okusil i legendární devadesátikilometrový Vasův běh.

Od pátku do neděle usedne do sedačky závodního vozu hned 13x. K tomu nutné meetingy s inženýry, starost o týmové kolegy... Za pomoci kola přejíždí z jednoho zázemí do druhého, rozhovor se zdá být sci-fi. Když v jednu hodinu po poledni čekáme v hospitality Audi na slíbený rozhovor, jeho tiskový mluvčí uklidňuje, že když něco slíbí, tak to dodrží. A bývá přesný. A je to tak, právě včas se otvírají dveře a přichází vysoký, velmi štíhlý blondák v týmovém oblečení, se sponzorskou čepicí na hlavě. Jedna z mála chvil víkendu kromě večerů, kdy na sobě nemá závodní kombinézu. Hned po pozdravu navrhuje, že půjdeme ven na „zahrádku“. Ještě nutné slušné brýle a začíná běžet dohodnutý čas.



Audi Magazín: Jak náročný a stresující víkend to je pro tebe? Pořád přeseď z auta do auta...

Mattias Ekström: Řízení je v pohodě. Je to můj svět, baví mě to. Klidně bych strávil ještě více času v autě. Horší jsou pro mě ostatní povinnosti, všechny meetingy, autogramiády, média. Někdy bych raději odpočíval, ale je to součást mé práce a zvládnou to.

Závodíš v DTM a rallyekrosu, ani v jedné z disciplín není nouze o kontakty mezi soupeři. Máš rád takové závody?

Jasně, je to zábavné pro jezdce i pro diváky, a to je super. Mechanici jsou nadšení asi méně, někdy mají práci navíc, ale už jsou zvyklí.

Je těžké přesednout během pár minut z vozu DTM do rallyekrosového speciálu a naopak? Oba vozy se řídí úplně jinak.

Právě proto, že se tolik liší, je to pro mě jednoduché. Kdyby šlo o trochu podobné vozy, tak by to možná bylo těžší. Jakmile si sednu do konkrétního auta, jsem už na něj přepnutý.

Jak dlouho po závodním víkendu musíš odpočívat, než jsi zase úplně svěží?

Normálně jsem v úterý ráno v naprosté pohodě.

Co říkáš na nové předpisy v DTM?

Myslím, že jsou hodně dobré. Je fajn, že začíná nová éra. V prvních trénincích překvapily Mercedesy, byly skutečně rychlé. (Pozn. autora: V závodech si v sobotu připsal vítězství Mercedes, v neděli

Audi, na stupních vítězů byly vozy všech tří značek.) V závodech se nemůže používat pro strategii vysílačka, to bude hodně zajímavé a dost dobře možná i zábavné.

Koho v kariéře považuješ za nejtěžšího soupeře?

Byl a pořád to ještě je Gary Paffett.

Závodil jsi s hodně auty, které bylo nejlepší?

Dobrá otázka. Loni jsem vyhrál světový titul šampiona s Audi S1 a je to zatraceně dobré auto, tak hlasuju pro něj.

Který okruh se ti líbí nejvíce?

To je pro mě hodně těžká otázka. Mým problémem je to, že se mi líbí snad všechny okruhy!

Je náročnější řídit DTM, nebo rallyekrosový vůz?

Fyzicky je náročnější určitě DTM.

Je ještě nějaká disciplína, kterou by sis chtěl vyzkoušet?

Jsem spokojený s tím, co teď dělám. Rád zkouším různé věci a nikdy nevíte, jaká se naskytne příležitost. Ale na ostrý závod v jiných kategoriích nepomýšlím.

Komu bys nejvíce poděkoval za to, kam jsi to až dotáhnul?

Mamce a tatkově.

Jakou jsi dostal nejlepší radu?

Ha, moc rad jsem nedostal nebo si je už nepamatuju.

Přál by sis, aby tvé děti taky závodily?

Popravdě řečeno raději ne. Kdybych si mohl přát, byl bych raději, kdyby si vybraly jiný sport. Závodění je tvrdý byznys, a kdyby dělaly normální sport, budu spokojenější.

Změnil se ti nějak život na nejvyšší úrovni motoristického sportu?

Moc ne.

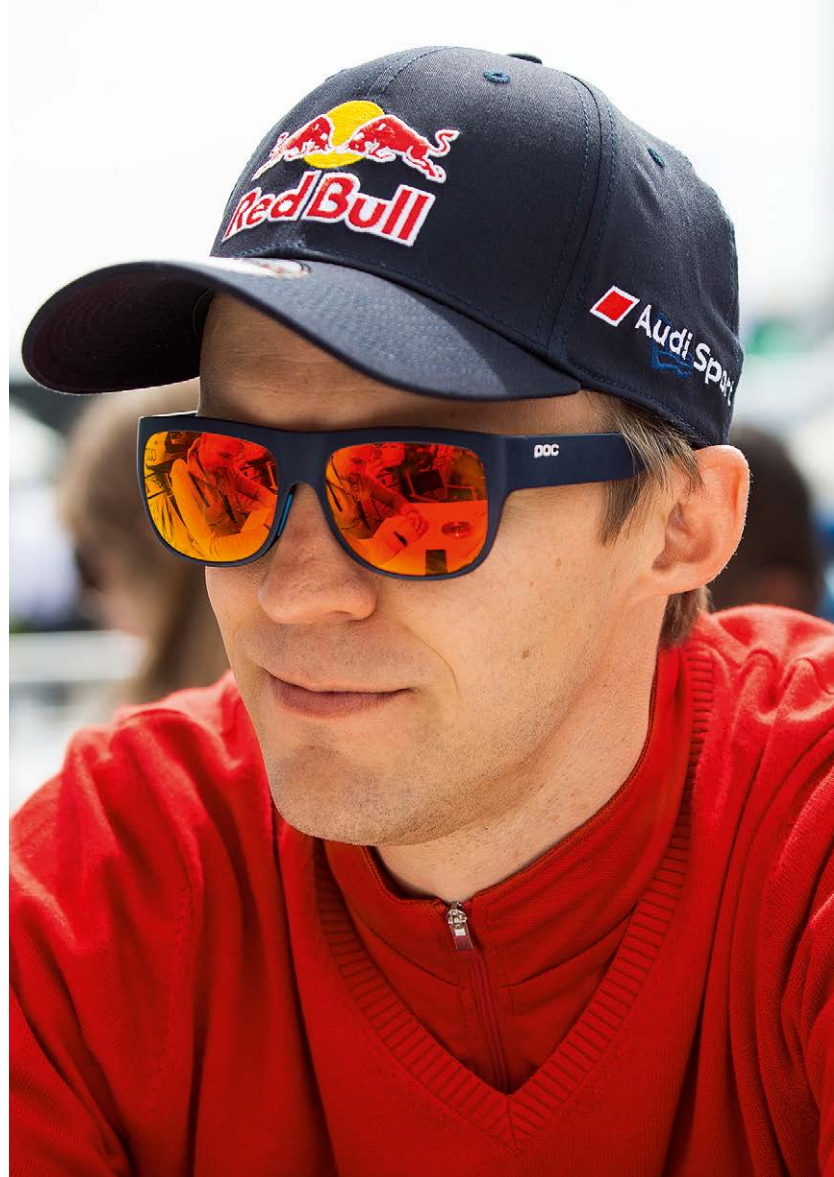
Co požaduješ od normálního cestovního auta?

Komfort s určitým sportovním stylem. Když jede rovně, musí být pohodlné, ale v zatáčkách by s ním mělo být možné i sportovní svezení. Momentálně mám Audi Q7. Teď se těším na SQ7, mám ho už objednaný, ale ještě čekám na dodání.

Extrém máš ve jméně, děláš kromě závodů i nějaké adrenalinové záležitosti?

Ne, to ne, padákem neskáču. Ale pořídil jsem si pár dronů, to je hodně dobrá zábava.

Děkujeme moc za rozhovor a hodně štěstí do dalšího víkendu. „Díky,“ odpovídá Mattias a vzápětí na nás s úsměvem vypálí otázku: „Jak se vám líbí rallyekros a DTM v jednom víkendu?“ Nad odpovědí není třeba přemýšlet. „Je to fantastické. Na trati se od rána do večera pořád něco děje. DTM dobře znám, na rallyekrosu jsem poprvé, ale je to paráda. Rychlý spád, krátké závody, atraktivní formát kvalifikací až do finále. Prostě dobrá kombinace závodů.“ Švédský borec v barvách Audi během zbytku víkendu potvrdil svou třídu. V rallyekrosu vyhrál i třetí letošní kolo a zvýšil náskok v průběžném pořadí šampionátu. V DTM pro něj dopadl lépe sobotní závod, kde předvedl hodně bojovný výkon a propracoval se po řadě předjížděcích manévru až na pátou příčku. //



EKS 

Mattias Ekström
Red Bull Audi RS 5 DTM

* 14. 7. 1978, Falun (Švédsko)

▲ Ellmau (Rakousko)

Má dvě děti, dceru a syna

Koníčky: běh na lyžích, cyklistika, tenis

Největší úspěchy:

2× šampion DTM (2004 a 2007)

Mistr světa v rallyekrosu (2016)

Vítěz 24 hodin Spa (2011)

3× vítěz závodu šampionů (2006, 2007, 2009)

Jeden z nejuniverzálnějších jezdců současnosti.

Pyšní se vítězstvími v DTM, rallyekrosu a vyhrál

i vytrvalostní závod ve Spa-Francorchamps.

S Audi je trvale spojený od roku 2001.



DTM

špičkové závodění cestovními vozy

Závodění cestovními vozy mělo, má a mít bude své zvláštní kouzlo. Na rozdíl od sportovních prototypů nebo formulových monopostů se totiž mohou jednoduše ztotožnit s auty, která lze vidět na trati. Mezi ty nejlepší šampionáty pak bezesporu patří německé DTM.

Petr Horák (text), Martin Trenkler (foto)





1990

Audi V8 DTM

1991

Audi V8 DTM

2002

ABT-Audi TT-R

2004

Audi A4 DTM (R11)

2007

Audi A4 DTM (R13)

2008

Audi A4 DTM (R14)

2009

Audi A4 DTM (R14 plus)

2011

Audi A4 DTM (R14)

Psal se rok 1984, když namísto šampionátu DRM, v němž závodily monstra jako Ford Capri Turbo nebo BMW 320 Turbo, byl vypsán šampionát DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft), jehož předpisy umožňovaly start pouze vozům skupiny A, které byly mnohem blíže produkčním autům. Ve své podstatě tak v DTM mohly startovat vozy, které se v té době objevovaly v mistrovství Evropy cestovních vozů. Princip závodění byl ale jiný, nešlo o vytrvalostní závody, kde se ve voze střídala vícečlenná posádka a díky promyšlenému systému váhových handicapů mohly proti sobě závodit vozy různých velikostí, výkonů a objemů motoru. Není divu, že DTM začalo postupně zajímat i automobilky a v roce 1988, kdy se poprvé namísto jednoho závodu jely během závodního víkendu dvě samostatné bodované jízdy rozdělené jen kratičkou přestávkou, v DTM působily se svými továrními týmy hned čtyři.

Audi se poprvé v DTM s továrními vozy objevilo v roce 1990 a tak, jak je jeho zvykem, vsadilo na auto s pohonem všech kol – Audi V8 quattro. Uvážíte-li, že soupeři mu byly především BMW M3 E30 a Mercedesy 190 E 2.5-16, Audi vedle nich nevypadalo zrovna závodně. Avšak pohon všech kol a síla V8 i navzdory váhovým handicapům znamenaly takovou výhodu, že Audi hned ve své premiérové sezoně zásluhou Hanse-Joachima Stucka dosáhlo na mistrovský titul. Bez zájímavosti není ani fakt, že druhý závod na Nürburgringu za volantem Audi vyhrál Walter Röhrl. Promotér DTM se snažil o ještě větší vyrovnanost, což se mu dařilo a rok 1991 přinesl další tvrdé přetahování o korunu šampiona a rozhodovalo se až při posledním podniku sezony na Hockenheimu. A protože během závodu mrholilo, byly to ideální podmínky pro Audi. Frank Biela oba závody vyhrál a v souboji o titul porazil Klause Ludwiga s Mercedesem. Audi se tak stalo také první značkou v historii DTM, která dokázala mistrovský titul v DTM obhájit. Soupeřům se pochopitelně nadvláda Audi příliš nezamlouvala, tlačila promotéra k dalším váhovým kompenzacím výhody pohonu všech kol a silného V8 a došlo to tak daleko, že se Audi stala nekonkurenceschopná, a než jezdit v polovině pole, rozhodlo se Audi z DTM stáhnout.





Od roku 1993 vešly v platnost nové technické předpisy pro vozy tzv. divize 1, které zavedly maximální objem motoru 2,5 litru a maximální počet válců 6 (motory točily přes 10 000 min⁻¹ a jejich výkon se pohyboval přes 500 koní), a auta se hodně odchyliła od původní myšlenky, že mají vycházet ze sériových vozů. Ve své podstatě se jednalo o sportovní prototypy zahalené do siluety karoserie cestovního vozu, povoleny byly veškeré vymoženosti té doby, které byly v F1 zakázány, jako například aktivní aerodynamika, aktivní podvozky apod. Rovněž Audi vyvíjelo vůz divize 1, byl postaven na tehdejší aktuální generaci modelu 80, ale továrna se v sezoně 1993 nevrátila a namísto toho dala přednost nově se rodící dvoulitrové třídě SuperTurismo, kde byla velice úspěšná s modely 80 Competition a A4.

DTM se mezitím pod vedením Hanse Wernera Aufrechta stávalo více a více mezinárodní sérií, Aufrecht se dokonce sblížil s FIA a v plánu bylo z DTM udělat mistrovství světa cestovních vozů. V roce 1995 už bylo celkové hodnocení rozděleno samostatně pouze na německé závody a s těmi ostatními mimo území Německa se už šampionát jmenoval ITC (International Touring Car Series), závody se jely v Itálii, ve Finsku, v Portugalsku, ve Francii nebo Velké Británii. V roce 1996 se už jelo pouze ITC a DTM jako takové zaniklo, v kalendáři přibýly závody v brazilském Riu a japonské Suzuce a megalomanské choutky Hanse Wernera Aufrechta sklídily své ovoce – značky Alfa Romeo a Opel oznámily, že v takové sérii pokračovat nechtějí, a ITC (DTM) upadlo do jakési hibernace. Tu končilo až znovuoživení DTM (tentokrát se pod touto zkratkou skrývá Deutsche Tourenwagen Masters) v roce 2000, o které se zasloužily především Mercedes a Opel. Audi bylo rovněž ve startovním poli, ovšem pouze prostřednictvím modelu TT R vyvinutým privátním týmem Abt Sportsline. Nové vozy DTM byly opět karbonovými monokoky oblečenými do karoserie cestovního vozu, k pohonu byly zvoleny V8 o objemu 4,0 litru s výkonem necelých 500 koní. Předpisy byly nastaveny tak, aby >>





se dařilo udržet náklady na rozumné úrovni. I proto byla na vozech řada dílů, které byly unifikovány. Používaly byly jednotné pneumatiky, brzdy, převodovky, zadní křídla atd. Abt Audi TT R pomalu vystrkovala růžky a vrcholem byla sezona 2002, ve které Laurent Aiello vyhrál čtyři z prvních pěti závodů sezony (v roce 2001 byl změněn systém závodů, když se jel krátký kvalifikační závod a následně hlavní závod), odrazil závěrečný nápor historicky nejúspěšnějšího jezdce DTM Berna Schneidera s Mercedesem a radoval se z prvního titulu novodobé historie DTM, na němž bylo Audi tak trochu podepsáno.

S plně továrním nasazením se Audi do DTM vrátilo až v roce 2004, kdy se závodní auta z dvoudveřových kupé změnila na čtyřdveřové sedany. Audi postavilo závodní auto s vizáží A4 a svůj premiérový rok korunovalo titulem, který navíc Mattias Ekström získal s velkým předstihem při závodě v Brně! Rok 2005 přinesl krásný, celou sezonu trvající souboj mezi Garym Paffettem a Mattiasem Ekströmem, ze kterého tentokrát vyšel lépe pilot Mercedesu, ale Audi zásluhou Ekströma a Kristensena patřilo druhé a třetí místo. Dalšího titulu se Audi dočkalo v roce 2007, postaral se o něj opět Mattias Ekström, a odstartovalo tak roky hojnosti, protože další dvě sezony ovládl Timo Scheider, který se jednak stal teprve druhým pilotem historie DTM, který titul obhájil (tím druhým je Bernd Schneider), a Audi jako první značka získala tři tituly v řadě. Poslední titul v období čtyřdveřových vozů Audi získalo v sezoně 2011, která byla jejich labutí písní. O velké překvapení se postaral Martin Tomczyk, který po titulu sáhl s generačně starším vozem.

Další velký zlom v DTM přišel s rokem 2012. Poprvé od roku 2004 se DTM opět vrátilo ke karoserii kupé a v porovnání s vozy předchozí specifikace měly ty nové výrazně omezenou aerodynamiku. Zároveň ale nová auta vypadala ještě lépe než ta, která svou závodní kariéru

uzavřela na konci sezony 2011. Karoserie a její aerodynamika byly jedny z mála velice důležitých věcí, jež si každá automobilka vyvíjela sama. Dále pak kinematiku a nastavení podvozku a v neposlední řadě také motor – vidlicový osmiválec o objemu čtyři litry s výkonem okolo 500 koní. Velkou část vozů ovšem tvořily unifikované díly, komponenty brzd, převodovka, zavěšení, tlumiče a pružiny a především pak nově navržený monokok s bezpečnostním rámem. Jestliže vozy DTM byly i v té předěšlé specifikaci ukázkou vysoké bezpečnosti, šla ta současná v tomto ohledu ještě mnohem dál! Základem každého vozu DTM byl určitý monokok vyrobený z uhlíkového kompozitu, který je nejen lehký, ale zejména neuvěřitelně pevný. Samotná karbonová část vážila pouze 126 kg, bezpečnostní rám okolo ní pak dalších 32,5 kg. Jestliže předchozí generace vozů DTM musela při bočním nárazu vydržet sílu 80 kN, nová auta zvládla 360 kN, tedy něco kolem 36 tun! Extrémní pevnost navíc dovolila prodloužit intervaly pravidelných prohlídek monokoku, prodloužila životnost a to nejdůležitější – zvýšila bezpečnost jezdců! Na další titul si Audi muselo počkat do roku 2013. Svými vyrovnanými výkony po něm sáhl Mike Rockenfeller. Velice blízko titulu byly v sezonách 2015 Jamie Green a Matthias Ekström, stejně jako v loňském roce Jamie Green a především Edoardo Mortara, který o něj bojoval až do posledního závodu sezony na Hockenheimu a unikl mu pouze o 4 body.

Pro rok 2017 DTM přineslo více či méně viditelné novinky, které by mohly výrazně prospět úrovni šampionátu. A jak ukázal první podnik sezony na Hockenheimu, svou úlohu splnily na výbornou. Výčet začneme jedinou věcí, kterou nelze brát jako pozitivum, a to je snížení počtu vozů zastupujících každou značku z osmi na šest. Startovní rošt je tedy o šest vozů chudší, ale z pohledu jeho kvality nelze namítat vůbec nic, v DTM zůstali jen ti nejlepší. Změna se odehrála i na postu šéfa série, kde Hanse Wernera Aufrechta nahradil bývalý pilot F1 Gerhard Berger, což je bezesporu změna k lepšímu, Berger



vnese do DTM čerstvý vítr a má velkou podporu všech tří zúčastněných automobilek. Diváci si letos užijí závodních aut na trati více, než tomu bylo v předchozích sezonách, závodní víkend totiž nově obsahuje tři volné tréninky (30 min), dvě kvalifikace (20 minut) a dva závody. V porovnání s minulou sezonou jsou oba závody stejně dlouhé (55 minut + 1 kolo) a v obou závodech je povinná zastávka v boxech s výměnou pneumatik (dříve byl pit stop pouze v nedělním závodě). Novinkou je rovněž zákaz používání ohřívacích deček na pneumatiky jak před startem, tak před zastávkou v boxech, takže bude důležitá schopnost jezdce co nejrychleji pneumatiky zahřát. Dalším důležitým faktorem jsou nové pneumatiky Hankook, které jsou vyrobeny z měkčí směsi. V prvních kolech budou nabízet vynikající přilnavost, ale rychleji se opotřebí a cit jezdce pro jejich správné využití bude hrát klíčovou roli. O to víc, že každý pilot má pro závodní víkend k dispozici pouze osm sad pneumatik.

Změněny byly i samotné zastávky v boxech. O povinnosti ji absolvovat v každém závodě už řeč byla, ale nová jsou i pravidla pro pit stop. Pneumatickou pistolí na povolování a utahování matic kol smí používat pouze jeden mechanik na každé straně vozu. Zastávky v boxech tak budou delší než dříve, budou klást na mechaniky větší nároky a zároveň budou nabízet více prostoru pro případnou chybu. Na druhou stranu nebudou týmy vázány žádným „oknem“ v závodě, kdy mají zastávky provést. Došlo rovněž k výraznému omezení radiové komunikace mezi jezdce a týmem. Ta teď smí probíhat pouze tehdy, jsou-li vyvěšeny žluté vlajky a tým může jezdci sdělit pouze instrukce týkající se bezpečnosti. Druhým případem je pak okamžik, kdy jezdec vjede na pit lane, v tu chvíli s ním tým může komunikovat bez omezení. Novinkou je rovněž procedura při restartu. Až dosud při restartu jely vozy seřazené za sebou, nově se budou řadit do dvou řad, jako je tomu například při letmém startu. Zjednodušeno bylo

rovněž pravidlo pro použití systému DRS, loni bylo založeno na počtu kol daného závodu, letos jej jezdci mohou použít až 3× během celkem 12 kol bez ohledu na to, jak dlouhý závod je. Důležitou novinkou je pak udělování bodů za výsledek v kvalifikaci podle klíče 3-2-1 za první, druhé, resp. třetí místo.

Cílem technických změn bylo závodění v DTM zlevnit za pomoci ještě většího počtu standardizovaných dílů, zmenšit přítlak, aby byl kladen větší důraz na cit jezdce a bylo snazší předjíždět, a také zvýšit výkon, aby byly kladeny větší nároky na opotřebení pneumatik a vzrostla role jezdce. Jak se ukázalo při prvním závodním víkendu na Hockenheimu, jsou letošní auta o dost rychlejší než ta loňská – v kvalifikaci zhruba o dvě sekundy na kolo, nejrychlejší kolo závodu je u nových vozů přibližně o 1,5 sekundy lepší.

Drobných změn je v DTM pro letošní sezonu více než dost a můžeme se díky nim těšit na zajímavější závodění, více předjíždění, více různých strategií pro závod i více nečekaných situací. A to je přesně to, co chceme v závodění vidět. Na řadu okruhů, kde se DTM jede, to není z České republiky tak daleko, a pokud máte rádi krásné prvotřídní závodění s plnotučnými motory s krásným zvukem a souboji dveře na dveře, rozhodně byste na DTM měli vyrazit. //



Rallyekros

dobývá svět a vládne
mu Audi





Rallyekros se stává fenoménem motoristického sportu, získal status světového šampionátu a startovní pole je nabitě hvězdnými jmény značek i jezdců jako Sébastien Loeb, Petter Solberg či úřadující šampion Mattias Ekström. S posledním jménem je navíc spojená i divize Audi Sport.

Petr Šlučík, Rallycross.cz (text), Martin Trenkler / @World (foto)

Přechází doba, kdy rallyekros znamenal v podvědomí motoristické veřejnosti disciplínu, kde vyhraje ten, kdo ustojí ataky soupeřů. Škaredá a otlučená auta tu určitě neuvidíte. Vlastně ani tu nikdy k vidění nebyla. Rallyekros se za poslední roky stal vyhledávaným sportem nejen u diváků, ale také jezdců a značek, kteří slavili úspěchy v jiných šampionátech a motoristických disciplínách.

Všechno vzniklo v Anglii na začátku roku 1967. Na okruhu Lydden Hill se tehdy vůbec poprvé jel rallyekros. Netrvalo dlouho a atraktivní závody se přestěhovaly také na kontinent. Nejdříve do Nizozemska, poté do ostatních evropských států. Poprvé se šampionát se statutem „evropský“ jel v roce 1976. I přesto, že rallyekros vznikl v Anglii, podmanili si ho severané. Právě ve Skandinávii se těší největší popularitě. Nejúspěšnějším jezdcem historie je Švéd Kenneth Hansen. Triumfoval čtrnáctkrát v rámci mistrovství Evropy. Jednou z nejslavnějších dob rallyekrosu je konec osmdesátých let minulého století. V rallye byly tehdy zakázány vozy skupiny B a našly uplatnění právě v rallyekrosu.

Přes osmdesátá, devadesátá léta až po současnost se rallyekros postupně vyvíjel, vznikaly nové speciální tratě. Tituly získávali jezdci jako Ludvig Hunsbedt, Martin Schanche (známý spíše pod přezdívkou Mr. Rallyekros), Sverre Isachsen, Will Golllop, Matti Aläemäki a řada dalších. Že rallyekros není jednoduchou disciplínou, ukázal v posledním ročníku mistrovství Evropy po přechodu z rallye Petter Solberg. Norskému jezdcovi – i když nutno podotknout, že i kvůli řadě technických problémů – se nepodařilo ani jednou zvítězit. Od sezony 2014 se rallyekros poprvé zařadil k vybraným disciplínám, které mají statut mistrovství světa. V prvních třech ročnících se dvakrát stal mistrem světa Petter Solberg, v loňské sezoně jezdec Audi Mattias Ekström.

Společnost IMG, která se v roce 2013 stala promotérem evropského a později světového Rallyekrosu, s sebou přinesla také změnu systému. Dříve se jezdily tři rozjíždky, nejhorší se nepočítala a následně se jezdci utkali v tří- až čtyřstupňovém finále. Nyní se jezdí čtyři kvalifikační jízdy, po kterých dvanáct nejlepších jezdců postoupí do dvou šestičlenných semifinálních jízd a šest nejlepších se utká v závěrečném finále. Body se udělují jak za kvalifikaci, tak za semifinále a finále. Maximální zisk je třicet bodů za závodní víkend. Rallyekros se jezdí ve třech divizích. Nejsilnější z nich je divize Supercar, kde můžeme vidět vozy s pohonem na všechna čtyři kola, turbomotorem >>



a výkonem až 600 koní. Tato auta mají dokonce větší zrychlení než vozy formule 1 (z 0 na 100 km/h dokážou akcelarovat kolem dvou vteřin!). Tato divize má svůj světový a evropský šampionát. Pro divize Touringcar (zadní náhon, dvoulitrový atmosférický motor) a Super1600 (přední náhon, šestnáctistovkový atmosférický motor) je vysáno mistrovství Evropy na pěti až šesti podnicích v rámci světového šampionátu.

Samostatnou kapitolou jsou tratě, na kterých se rallyekros jezdí. Okruhy jsou dlouhé okolo jednoho kilometru a skládají se z asfaltové části a šotoliny. Jezdci tak musejí prokázat svou univerzálnost. V posledních letech se rallyekros přesouvá z originálních tratí i na slavné okruhy. Loni a letos se jel v Barceloně a na Hockenheimu, v příští sezoně se ukáže také na Silverstonu. Bohužel opustí trať, kde vznikl. V Lydden Hillu se letos pojede naposledy. A ještě něco mají rallyekrosové tratě navíc oproti ostatním okruhovým závodům. Takzvaný joker lap. Úsek trati, který byl měl jezdců přibližně o tři vteřiny zdržet oproti normálnímu kolu. Zajat do něj musí povinně jednou během jízdy. I tato taktika dělá rallyekros atraktivní.

Loňský ročník a začátek toho letošního je zatím ve znamení týmu EKS Audi. Mattias Ekström loni dokázal čtyři z dvanácti závodů vyhrát a zaslouženě se stal jeden závod před koncem mistrem světa. Švédský tým, kterému se přes zimu dostalo oficiální tovární podpory německé automobilky, vkročil nejlépe i do sezony 2017. Ze tří závodů dokázal Ekström tři vyhrát. A to i přesto, že na Hockenheimu závodil v rámci DTM i rallyekrosu!



EKS. Tři písmena, za kterými stojí počátek jména Mattiase Ekströma. Nyní už rallyekrosový mistr světa a dvojnásobný vítěz seriálu DTM vstoupil se svým týmem do šampionátu v polovině sezony 2014. Úspěchy na sebe nedaly dlouho čekat. Letošní Hockenheim znamenal pro šéfa týmu EKS velmi rušný víkend. Z vozu DTM do rallyekrosového speciálu a zase zpět. Chvilí poté, co vyhrál svůj letošní třetí rallyekrosový závod, už zase seděl ve speciálu Audi A5 DTM v kvalifikaci pro druhý závod.

Organizaci týmu nám přiblížil Lukas Stelmaszyk, který má na starosti tiskové oddělení. „Oproti začátkům se nám tým trochu rozrostl. Začínali jsme s jedním stanem, možná s jedním a půl. Nyní máme čtyři. Při prvním závodě v Norsku v roce 2014 se kolem týmu pohybovalo 14 lidí. Dnes jich tu je 40 a není to jen proto, že tento závod se jede společně s DTM. Stejný počet se na chodu týmu podílí i na ostatních závodech,“ říká Stelmaszyk.

Audi Magazin: Od sezony 2017 má tým oficiální podporu ze strany Audi. Co se změnilo v chodu týmu?

Lukas Stelmaszyk: Audi je partnerem od vzniku týmu v roce 2014. Šlo ovšem jen o sponzorskou rovinu, technickou stránku si tým řešil sám. To se počínaje touto sezonou změnilo. Do týmu se zapojilo několik lidí přímo od Audi. Verze vozu pro tento rok obsahuje kromě jiného několik aerodynamických vylepšení. Nová jsou zrcátka, přední nárazník, díly jsou podobné těm používaným v DTM. Nejde ale o žád-

né převratné změny. Na první pohled, nebo když nebudete auta detailněji zkoumat, jsou vozy prakticky stejné s loňskou verzí.

Rallyekros je také o vývoji auta, testování a přípravě.

Oproti loňské sezoně jsme testovali o něco více. Ale není to tak, že kvůli podpoře Audi máme více peněz a jen bychom jezdili. Naši další dva jezdci Toomas Heikkinen a Reinis Nitišs vyžadují trochu odlišné nastavení a bylo potřeba, aby se s autem trochu sžili. V předchozích sezonách řídili jiné vozy. Během sezony času na testování moc není. Například z Hockenheimu se tým přesouvá rovnou do Belgie. Ani poté se však nevrací na základnu do Švédska a jede rovnou do Anglie. Více času nám zabírá také stavba zázemí, na které nyní potřebujeme o dva dny více, jelikož máme čtyři stany. Jiná situace nastává při zámořských závodech, kdy na lodi vozy stráví celých šest týdnů.“

Mattias Ekström měl se vznikem tohoto projektu jasnou vizi. Třiletý projekt si kladl za cíl získat titul mistra světa. To se loni podařilo. Ekström se stal světovým šampionem mezi jezdci, EKS mezi týmy. Jaký je Ekström jako šéf?

Stále velmi zaneprázdněný. A to se netýká jen podniků tady na Hockenheimu, kde se účastní dvou závodů najednou. Možná je to tu pro něj méně stresující než na normálním závodě, kde musí navíc absolvovat ještě celou řadu schůzek. Tady většinou sedí v autě a závodí. Navíc se jako šéf týmu stará ještě o další dva jezdce. Je to velká hvězda. Devadesát procent žádostí ze strany médií směřuje na něj. //



Audi S1 Supercar

Vůz postavený na bázi Audi S1 má rozšířené blatníky (o 7 cm širší, délka byla zachována). Jinak je všechno přizpůsobeno rallyekrosu. Vůz nemá světlá, většina dílů karoserie je odlehčených. Na stavbu byly použity materiály jako karbon a kevlar. Motor, který má více než 560 koní a 950 Nm krouticího momentu, stavěl Lehmann. S tímto motorářem spolupracuje tým EKS od počátku vstupu do rallyekrosu v roce 2014.

Audi S1 EKS RX quattro

Motor: dvoulitrový čtyřválec Audi s turbem

Řídicí jednotka: Bosch

Zavěšení: McPherson

Tlumiče: Öhlins

Transmise: stálý pohon čtyř kol, šestistupňová sekvenční převodovka s manuálním řazením

Výkon: 560 koní

Krouticí moment: 950 Nm

Restriktor turba: 45 mm podle pravidel FIA

Kola: 17" OZ racing

Váha včetně jezdce: 1300 kg

Český boj o stupně vítězů

Blancpain GT Series je prominentím šampionátem určeným výhradně pro vozy GT3. Díky Audi Magazínu nakoukneme do zákulisí závodního dne s českým týmem I.S.R. Racing.

Jiří Rozkošný (text), auto I.S.R. (foto)







Ve startovním poli Blancpain GT Series je pestrá směs závodních vozů světových značek: Audi, Lamborghini, BMW, Ferrari a Mercedes. Více než padesátičlenná smečka dravců si dala v dubnu dostaveníčko k prvnímu závodu vytrvalostní série v italské Monze. Stavba zázemí a přípravy probíhají už od středečního večera, ačkoliv první tréninky jsou až v sobotu. To nejdůležitější se odehrává v neděli.

7.00 Budíček na hotelu. Část týmu spí přímo na okruhu, ta má chvíli spánku k dobru.

7.30 Odjezd na okruh.

8.00 Společná snídaně na okruhu.

8.45 Inženýr vozů podle počasí rozhoduje o tlacích vzduchu v pneumatikách do kvalifikace. Následně jsou zavřeny do pece, kde se ohřívají na teplotu zhruba 60 °C. Zahřáté pak mají lepší přilnavost a jezdci je nemusí po vyjetí z boxů zahřívát, můžou hned jet naplno a plně využít větší grip. Vzhledem k omezenému počtu pneumatik na závodní víkend se už na jeho počátku dělá přesný plán, kdy se která sada pneumatik použije.

8.50 Trénink zastávek v boxech. Jezdci už musí být v plné zbroji, mechanici ještě můžou být v obvyklém týmovém oblečení. Vše musí klapat jako na drátkách, roli hraje každá sekunda. U vytrvalostních závodů, jako je ten v Monze, mají jezdci vcelku pohodu, díky tankování mají na výměnu více času. Při sprintech se musí vyměnit za zhruba 15 sekund. Na přezutí pneumatik jsou na rozdíl od formule 1 povoleni jen dva mechanici, ti musí zvládnout všechna

čtyři kola ideálně pod 20 sekund. Kvůli tomu má I.S.R. na dílně i trenažér v podobě šasi, na kterém mechanici mimo závody trénují. Počítá se každý pohyb, vše musí být maximálně efektivní.

Jezdci Frank Stippler, Filip Salaquarda a Clemens Schmid se u tréninku střídají stejně jako v závodech. Každou zastávku bedlivě sleduje inženýr se stopkami v ruce.

9.15 Mechanici už musí být v kombinézách, při kvalifikaci stejně jako v závodech musí mít na sobě pro práci v pitlane nehořlavé kombinézy včetně spodního prádla, rukavice, boty a také přilby. Před začátkem kvalifikace se vůz také dotankuje. S ohledem na strategii se pečlivě počítá každé kilo paliva. Ano, kilo, nikoliv litry, ve světě závodů se pracuje s hmotností. Proto je také pod tankovací věží umístěna váha, která odečítá hmotnost před a po tankování. Požadované množství se počítá velmi přesně, každé kilo navíc dělá rozdíl, 10 kilo znamená ztrátu zhruba 0,3 sekundy na kolo.

9.45 Každý tým musí mít jednoho člověka s vysílačkou napojeného na frekvenci ředitele závodu. Mluví jen on, týmy jsou jen na příjmu. Ze sluchátek se ozývá „zkouška vysílačky, zkouška vysílačky“. Týmy pak na speciální aplikaci na mobilním telefonu potvrzují příjem. V autě už mezitím sedí Frank Stippler a týmový inženýr si s ním zkontrolují spojení vysílačkou.

9.50 Začíná první část kvalifikace, celkem budou tři části, každá o délce 15 minut a každý ze tří jezdců má jeden díl jen pro sebe. Podle předem dohodnuté strategie jede Stippler na starších pneu a jen kontroluje chování vozu. Čas 1:53,912 řadí český tým na 42. místo z 51. vozů, ale skutečný boj o postavení na startu se bude odehrávat později.



10.05 Šachovnicová vlajka ukončuje první část. Stippler je z auta venku, říká své dojmy inženýrovi a za volant se už souká Salaquarda, druhá část je jeho. Znovu probíhá zkouška vysílačky mezi jezdcem a týmem. Mechanici čekají na pokyn, kdy přesně mají nasadit nové pneumatiky z pece – čeká se na poslední chvíli před vyjetím, aby co nejméně vychladly.

10.12 Začíná druhá část kvalifikace. Salaquarda vyráží na trať a do boxů se vrací po třech kolech s časem 1:49,569, což znamená 30. místo se ztrátou 1,5 s na čelo. Ještě na trati sděluje vysílačkou informace o chování vozu, aby tým mohl vytvořit ideální podmínky pro posledního v řadě – Schmidu. Stejně jako u Stiplera šlo primárně o splnění povinnosti zajet čas pro kvalifikaci v závodu.

10.27 Druhá část kvalifikace končí, bílé Audi R8 GT3 s číslem 75 vzápětí stojí v boxech na vzduchem vysouvaných nohách a probíhá změna za volantem. Vzhledem k podmínkám a přibývajícimu pogumování trati je jasné, že právě třetí část rozhodne o tom, z jakých míst se bude startovat.

10.35 Rozsvěcuje se zelené světlo na výjezdu z boxů a mechanici rychle nasazují další sadu pneumatik. Nové pneumatiky mají první kolo větší přilnavost, je klíčové ho správně využít. Zároveň jezdec musí myslet na to, že pneumatiky bude potřebovat i v závodě a nesmí je zničit například probrzděním nebo smykem. Schmid ví, že jeho čas rozhodne o startovní pozici, a Rakušan sází kolo 1:47,962. To znamená 12. místo na startu v neuvěřitelně nabitém startovním poli. Do jediné sekundy se vešlo 32. vozů! I.S.R. je zároveň nejrychlejším Audi ve startovním poli. >>





10.50 Kvalifikace končí, pro všechny týmy platí pravidla uzavřeného parkoviště, techničtí komisaři si vybírají vozy, které musí na kontrolu. I ti, kterým zůstanou vozy v boxech, na ně však nesmí sáhnout. Mechanici tak mají 90 minut volno, což je vítaná a v podstatě i jediná příležitost k obědu.

11.00 Týmová manažerka vyráží na vedení závodu oznámit povinnou nominaci jezdce, který bude startovat závod.

11.05 Jezdci si sedají s inženýrem, u obrazovek s daty z jízdy se rozebírá kvalifikace a chování vozu. Inženýr na základě toho rozhoduje o změnách, které se provedou po skončení uzavřeného parkoviště na voze před závodem. Jezdce pak čeká lehký oběd.

12.20 Končí uzavřené parkoviště, mechanici se okamžitě vrhají na vůz. Ten se kontroluje, čistí a dělají se změny v nastavení, které inženýr dává na připraveném formuláři. Za boxem se čistí i kola a pneumatiky, z nichž se pomocí horkovzdušné pistole sundává tenká vrstva s nachytnými nečistotami a kamínky.

13.50 Vše se připravuje na nájezd na startovní rošt, v boxech jsou všichni mechanici i jezdci. Probíhá poslední porada.

13.55 Ve vysílačce vedení závodu se znovu ozývá ředitel závodu se zkouškou komunikace, kterou musí tým v mobilní aplikaci potvrdit.

14.05 Na výjezdu z boxů se rozsvítí zelené světlo a všechny týmy mají 15 minut na najezení na start. Pokud by to z jakýchkoliv důvodů někdo nestihl, musí startovat z boxů. Před výjezdem se vůz dotankuje pro start závodu. Stippler už předtím sedí ve voze a v klidu ho navede na startovní rošt, přitom si ověřuje chování vozu s plnou nádrží.

14.20 Zelené světlo na konci boxové uličky vystřídá červené, poslední vozy dojíždějí na startovní rošt. Mechanici tam tlačí vozík s náhradními pneumatikami, nářadím a také vlajkami týmu a automobilky. Auto se okamžitě zvedá na pneumatické nohy, kontrolují se tlaky v pneumatikách.

14.35 Pět minut do startu zaváděcího kola, těsně před tímto časem dostávají mechanici vysílačkou pokyn k znovunasazení kol, které v tuto chvíli musí být na voze. Prohřešek se trestá penalizací, i kdyby se změnilo počasí, výměna není možná. V Monze panuje sucho, tak žádné dilema není třeba řešit. Stippler už sedí v autě, ověřuje se funkčnost vysílačky s týmem, jeho kolegové mu přejí hodně štěstí při riskantním startu.

14.37 Tři minuty do startu zaváděcího kola a v tu chvíli už musí být vozy koly na zemi, mechanici už opouštějí startovní rošt, u vozu může zůstat jediný.



14.39 Minuta do startu zaváděcího kola a jezdci startují motory. Jediný zbývající mechanik odpojuje náhradní zdroj energie, rychle míří do boxů a na startovním roštu zůstávají už jen vozy.

14.40 Safety car vede had pestrých vozů po superrychlém okruhu poblíž Milána.

Start! Vozy přijíždějí seřazené ve dvou řadách na startovní rošt a čeká je letmý start. V Monze je ostrý začátek závodu hodně náročný, dlouhou rovinku ukončuje těsná šikana a o kolize není nouze. Tentokrát se drama začne odvíjet ještě před ní, Guy Smith s Bentley totiž na čtvrtém místě nešetřně zavádí o vedle jedoucí Lamborghini, které končí v divoké piruetě. Nekontrolovaný vůz je mnoha jezdci skrytý, ve středu startovního pole jezdci netuší, proč se vpředu brzdí. Stippler zvládne kritickým místem projet bez ztráty kytičky, za ním se ale odehrává mela, která končí mnoha poškozenými vozy. Pro 11 vozů závod končí. „Červená vlajka, červená vlajka!“ zní ve vysílačce ředitele závodu, ucpaná cílová rovinka nedává jinou šanci než dočasné přerušení. Inženýr okamžitě hlásí přerušení i Stipplerovi, ten už vidí i vlajky kolem tratě.

Na začátku cílové rovinky jsou seřazené vozy, co přežily první kolo, o kousek dál pořadatelé rychle uklízejí nabourané vozy a úlomky na trati. Na monitorech svítí informace, že závod znovu začne za půl hodiny. Druhý pokus probíhá bez problémů, Stippler se drží na pomezí první patnáctky, v těsném kontaktu s vozy před ním. Tým ví, že

na volné dráze by byl rychlejší, a tak se rozhoduje k agresivní strategii brzké zastávky. V tříhodinovém závodě může každý ze tří jezdců jet maximálně 65 minut a normálně se týmy spíše snaží odkládat zastávku co nejdéle, aby eventuálně využily případného safety caru.

I.S.R. volá Stipplera do boxů po 50 minutách, za volant skáče Salaquarda. Brzká a rychlá zastávka má své ovoce, český jezdec má volnou dráhu a rychlými koly se propracovává vpřed. Když první zastávku absolvují i soupeři, české Audi je na dostřel stupňů vítězů. Tým při dalším střídání opakuje stejný recept, do boxů míří jako první a přichází řada na Schmidu. A strategie opět pomohla, Rakušan je po zastávkách soupeřů na skvělém druhém místě. Za sebou má sice továrního jezdce Ferrari Davida Rigona, nedává mu ale šanci na předjetí. Nakonec se Ital sice dostane vpřed, ale jen za cenu porušení pravidel a předjetí pod žlutými vlajkami. Čeká ho penalizace a český tým má stále stříbro ve své moci.

Pět minut před koncem přichází obrovský šok, Schmid odstavuje auto s číslem 75 na kraji dráhy! Na vině není jezdecká chyba ani selhání vozu, důvodem odstoupení těsně před cílem je rozpadlá levá zadní pneumatika. S největší pravděpodobností jde o neuvěřitelnou smůlu v podobě prakticky se nevyskytující výrobní vady. V českém týmu vládne obrovské zklamání, všichni podali perfektní výkon a z Itálie se vrací s prázdnou. Bojovná nálada zůstává, šampionát je dlouhý a příležitostí bude letos ještě dost. //

Audi selection

Počítejte s námi.

Poříd'te si své vysněné Audi za bezkonkurenčních podmínek.

Získejte perfektně vybavený vůz se zvýhodněním až **464 800 Kč!**

Audi selection spojuje výhodné financování Audi Financial Services s úrokem od 2,99% a atraktivní pakety s až 100% zvýhodněním. Využít můžete i korporátní bonus.

Kompletní přehled paketů a modelů najdete na audiselection.cz.



Audi A1 Sportback

Celkové zvýhodnění až **164 000 Kč**

Paket Lifestyle:

- » 15" litá kola – 5ramenný design – pouze pro linii A1
- » Informační systém řidiče – pouze pro linii A1
- » Loketní opěrka
- » Odkládací paket
- » Multifunkční 3ramenný volant
- » Paket LED osvětlení
- » Rádio MMI
- » Tempomat
- » Vyhřívání předních sedadel



Audi A4 Limuzína

Celkové zvýhodnění až **256 300 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key (bezklíčový přístup/startování)
- » Asistent rozjezdu v kopci
- » Audi parking systém plus (vpředu i vzadu)
- » Audi phone box
- » Dešťový senzor
- » Automatická třízónová klimatizace
- » Komfortní loketní opěrka vpředu
- » LED světlomety
- » Tempomat
- » Vyhřívání sedadel vpředu



Audi A5 Coupé

Celkové zvýhodnění až **131 300 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key (bezklíčový přístup/startování)
- » Asistent rozjezdu v kopci
- » Audi parking systém Plus (vpředu i vzadu)
- » Audi phone box
- » Automatická třízónová klimatizace
- » Dešťový senzor
- » Komfortní loketní opěrka vpředu
- » LED světlomety
- » Tempomat
- » Vyhřívání sedadel vpředu



Audi A6 Limuzína

Celkové zvýhodnění až **464 800 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Audi parking systém Plus
- » El. víko kufru vč.
- » LED světlomety
- » Navigace MMI Plus
- » Paket LED osvětlení
- » Zadní parkovací kamera



Audi A6 Avant

Celkové zvýhodnění až **464 800 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Audi parking systém Plus
- » El. víko kufru vč.
- » LED světlomety
- » Navigace MMI Plus
- » Paket LED osvětlení
- » Zadní parkovací kamera

Audi A1 Sportback: spotřeba paliva 5,8–3,4 l/100 km; emise CO₂ 134–91 g/km. **Audi A3 Sportback:** spotřeba paliva 6,6–3,4 l/100 km; emise CO₂ 153–89 g/km. **Audi A3 Limuzína, Audi A3 Cabriolet:** spotřeba paliva 6,6–3,5 l/100 km; emise CO₂ 153–92 g/km. **Audi A4 Limuzína:** spotřeba paliva 5,9–3,7 l/100 km; emise CO₂ 136–95 g/km. **Audi A4 Avant:** spotřeba paliva 6,1–3,8 l/100 km; emise CO₂ 139–99 g/km. **Audi A4 allroad:** spotřeba paliva 6,4–5,1 l/100 km; emise CO₂ 149–127 g/km. **Audi A5 Sportback:** spotřeba paliva 7,6–4,2 l/100 km; emise CO₂ 177–109 g/km. **Audi A5 Coupé:** spotřeba paliva 7,5–4,2 l/100 km;



Audi A3 Sportback

Celkové zvýhodnění až **160 900 Kč**

Paket Lifestyle:

- » 16" litá kola
- » Multifunkční kožený sportovní 3ramenný volant
- » Audi parking systém
- » Informační systém řidiče
- » Středová loketní opěrka vpředu
- » Komfortní automatická klimatizace
- » Vyhřívání předních sedadel
- » Tempomat



Audi A3 Limuzína

Celkové zvýhodnění až **97 600 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Audi parking systém
- » Středová loketní opěrka vpředu
- » Informační systém řidiče
- » Tempomat
- » Komfortní automatická klimatizace
- » Vyhřívání předních sedadel
- » Multifunkční kožený sportovní 3ramenný volant



Audi A3 Cabriolet

Celkové zvýhodnění až **97 600 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Audi parking systém
- » Středová loketní opěrka vpředu
- » Informační systém řidiče
- » Tempomat
- » Komfortní automatická klimatizace
- » Vyhřívání předních sedadel
- » Multifunkční kožený sportovní 3ramenný volant



Audi A4 Avant

Celkové zvýhodnění až **256 300 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key (bezklíčový přístup/startování)
- » Automatická třízónová klimatizace
- » Asistent rozjezdu v kopci
- » Komfortní loketní opěrka vpředu
- » Audi parking systém Plus (vpředu i vzadu)
- » LED světlomety
- » Audi phone box
- » Tempomat
- » Dešťový senzor
- » Vyhřívání sedadel vpředu



Audi A4 allroad quattro

Celkové zvýhodnění až **202 400 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key (bezklíčový přístup/startování)
- » Automatická třízónová klimatizace
- » Asistent rozjezdu v kopci
- » Komfortní loketní opěrka vpředu
- » Audi parking systém Plus (vpředu i vzadu)
- » LED světlomety
- » Audi phone box
- » Tempomat
- » Dešťový senzor
- » Vyhřívání sedadel vpředu



Audi A5 Sportback

Celkové zvýhodnění až **131 300 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key (bezklíčový přístup/startování)
- » Automatická třízónová klimatizace
- » Asistent rozjezdu v kopci
- » Komfortní loketní opěrka vpředu
- » Audi parking systém Plus (vpředu i vzadu)
- » LED světlomety
- » Audi phone box
- » Tempomat
- » Dešťový senzor
- » Vyhřívání sedadel vpředu



Audi A6 allroad quattro

Celkové zvýhodnění až **327 800 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Audi parking systém Plus
- » Navigace MMI Plus
- » El. víko kufříku
- » Paket LED osvětlení
- » vč. Advanced key
- » Zadní parkovací kamera
- » LED světlomety



Audi A7 Sportback

Celkové zvýhodnění až **355 500 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key
- » Paket LED osvětlení
- » Komfortní automatická 4zónová klimatizace
- » Vnitřní zrcátko automaticky zatmavitelné
- » Navigace MMI Plus
- » Zadní parkovací kamera



Audi TT

Celkové zvýhodnění až **117 700 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key
- » Multifunkční sportovní volant
- » Audi Connectivity Paket
- » Vnější zpětná zrcátka vyhřívána, el. sklopná
- » Audi Parking system Plus
- » Vyhřívání sedadel vpředu
- » Audi phone box
- » LED světlomety
- » Tempomat

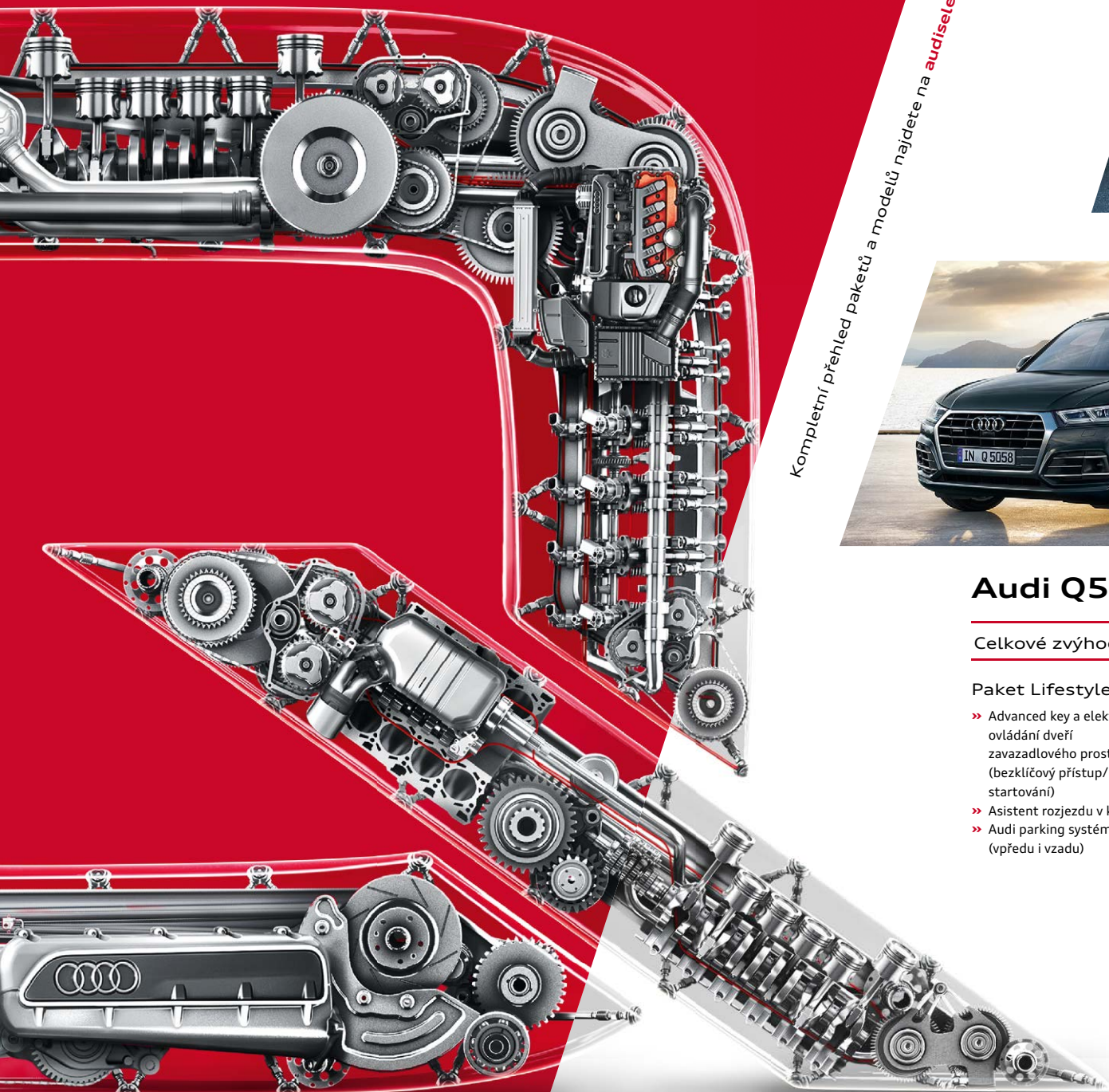
emise CO₂ 174–109 g/km. **Audi A6 Limuzína:** spotřeba paliva: 7,4–4,2 l/100 km; emise CO₂ 172–109 g/km. **Audi A6 Avant:** spotřeba paliva 7,6–4,4 l/100 km; emise CO₂ 177–114 g/km.

Audi A6 allroad: spotřeba paliva 8,0–5,5 l/100 km; emise CO₂ 185–145 g/km. **Audi A7 Sportback:** spotřeba paliva 7,7–4,5 l/100 km; emise CO₂ 178–118 g/km. **Audi TT:** spotřeba paliva 6,4–4,2 l/100 km; emise CO₂ 149–110 g/km. Spotřeba paliva a emise jsou uvedeny při kombinovaném provozu.

Audi selection

Počítejte s námi.

Získejte perfektně vybavený vůz se zvýhodněním až **464 800 Kč!**



Kompletní přehled paketů a modelů najdete na audiselection.cz.



Audi Q5

Celkové zvýhodnění až **139 600 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key a elektrické ovládání dveří zavazadlového prostoru (bezklíčový přístup/startování)
- » Asistent rozjezdu v kopci
- » Audi parking systém Plus (vpředu i vzadu)
- » Audi phone box
- » Automatická třízónová klimatizace
- » Dešťový senzor
- » LED světlomety
- » Tempomat
- » Vyhřívání sedadel vpředu

Audi Q2: spotřeba paliva při kombinovaném provozu 5,7–4,4 l/100 km; emise CO₂ při kombinovaném provozu 130–114 g/km. **Audi Q3:** spotřeba paliva při kombinovaném provozu 6,7–4,2 l/100 km; emise CO₂ při kombinovaném provozu 154–109 g/km. **Audi Q5:** spotřeba paliva při kombinovaném provozu 6,7–4,2 l/100 km; emise CO₂ při kombinovaném provozu 154–109 g/km. **Audi Q7:** spotřeba paliva při kombinovaném provozu 7,7–5,5 l/100 km; emise CO₂ při kombinovaném provozu 179–144 g/km. **Audi SQ7 TDI:** spotřeba paliva při kombinovaném provozu 7,6–7,2 l/100 km; emise CO₂ při kombinovaném provozu 199–189 g/km. **Audi Q7 e-tron quattro:** spotřeba paliva při kombinovaném provozu: diesel 1,9–1,8 l/100km; elektro: 190,0–181,0 Wh/km; emise CO₂ při kombinovaném provozu 50–48 g/km.



Audi Q2

Celkové zvýhodnění až **67 600 Kč**

Paket Lifestyle:

- » 16" litá kola
- » Audi parking systém
- » Informační systém řidiče
- » MMI rádio plus
- » Multifunkční kožený sportovní 3ramenný volant
- » Rozhraní Bluetooth
- » Středová loketní opěrka vpředu
- » Tempomat
- » Vyhřívání předních sedadel



Audi Q3

Celkové zvýhodnění až **153 400 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Audi parking systém Plus
- » Automatická klimatizace
- » Bluetooth
- » Čelní sklo s šedým pruhem
- » Elek. víko zavazadlového prostoru
- » LED světlomety
- » Světelný a dešťový senzor
- » Multifunkční 3ramenný volant
- » Tempomat
- » Vnitřní automaticky zatmavitelné zrcátko
- » Vyhřívání předních sedadel



Audi Q7

Celkové zvýhodnění až **265 600 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key + el. roleta zavazadelníku
- » Audi virtual cockpit
- » Komfortní automatická 4zónová klimatizace
- » LED světlomety Audi Matrix
- » Navigace MMI Plus
- » Vnitřní zrcátko automaticky zatmavitelné
- » Zadní parkovací kamera

Audi SQ7 TDI

Celkové zvýhodnění až **190 800 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key + alarm + el. roleta zavazadelníku
- » Audi virtual cockpit
- » Komfortní automatická 4zónová klimatizace
- » LED světlomety Audi Matrix
- » Navigace MMI Plus
- » Zadní parkovací kamera




Audi Q7 e-tron quattro

Celkové zvýhodnění až **101 300 Kč**

Paket Lifestyle:

- » Advanced key + alarm + el. roleta zavazadelníku
- » Audi connect (služby na 3 roky)
- » Audi smartphone interface
- » LED světlomety Audi Matrix
- » Vnitřní zrcátko automaticky zatmavitelné
- » Zadní parkovací kamera

An aerial photograph of a golf course set against a dramatic, rocky hillside. The golf course features several green fairways and sand traps, with a winding path visible. In the background, a small white lighthouse sits atop a distant peak under a clear blue sky with a few clouds.

Největší amatérská golfová tour na světě Audi quattro Cup letos slaví již svůj 27. ročník. Ve více než 800 turnajích v 51 zemích světa se o účast v prosincovém světovém finále utká téměř 100 tisíc golfistů. Ani letos mezi nimi nebudou chybět zástupci České republiky.

Audi quattro Cup

Cesta do Mexika



Česko vs. Mexiko

Založení federace	1931	1926
Přistoupení k IGF	1969	1958
Počet hráčů	56 438	27 631
Počet hřišť	102	204

* International Golf Federation (IGF)



Golf resort Kaskáda vs. Quivira Golf Club in Los Cabos

Počet jamek	27	18
Par	72	72
Architekt	Jonathan Gaunt	Greg Norman

1. České finále Audi quattro Cupu

21. září 2017,

Golf resort Kaskáda, Brno

2. Světové finále Audi quattro Cupu

1. až 5. prosince 2017,

Quivira Golf Club, Los Cabos, Mexiko



Ikonicke hodinky s vůní benzínu

Z moře hodinek roztodivných tvarů a značek ční liga výjimečných – hodinky, které se staly ikonami. Originály, které určují trendy a jejichž pořízením nikdy nešlápnete vedle.

Pavel Hrůza (text), manufaktury (foto)



↑ TAG Heuer Monaco

Značka dominovala v oblasti sportovních stopek používaných při závodech ve zlaté éře automobilismu, ale stejný vztah si fanoušci automobilového sportu vytvořili i k náramkovým hodinkám TAG Heuer. Navíc... ikonické Monaco měl na zápěstí Steve McQueen při natáčení slavného filmu Le Mans. Hodinky spjaté se světem závodění.

Ref.: CAW211P.FC6356, ocelové pouzdro 39 × 39 mm, automatický náťah, rezerva chodu 40 h, chronograf, vodotěsnost 100 m, 139 900 Kč



↑ Rolex Daytona

Tento chronograf, celým názvem Oyster Perpetual Cosmograph Daytona, se pohybuje ve světě automobilových závodů již od roku 1963. Precizní spolehlivé hodinky věhlasné značky přicházejí v letošním roce také s pouzdem ze žlutého, z bílého nebo ze speciálního „everose“ zlata. Keramickou lunetu z jednoho kusu materiálu nepoškrábe, ani kdybyste se hodně snažili. Jak je u Rolexu zvykem, veškeré materiály, tedy slitiny kovů i keramiku, si vyrábí sám, aby dosáhl své pověstné, až maniakální kvality. Rolex garantuje přesnost ± 2 s/den. **Průměr 40 mm, automatický náťah, rezerva chodu 72 h, vodotěsnost 100 m, od 25 000 EUR**

↓ Giuliano Mazzuoli Manometro

Hodinky přímo od závodníka? Italský designér a hodinář Giuliano Mazzuoli kdysi úspěšně závodil. Ze závodů také vzešla jeho inspirace k nejikoničtějším hodinkám jeho kolekce: Manometro svým tvarem i typografií věrně evokuje tlakoměr, používaný toho času závodními týmy. V nabídce jsou modely s ocelovým, karbonovým pouzdem i s pouzdem z technického betonu.

Průměr 45 mm, automatický náťah, vodotěsné do 50 m, řemínek z toskánské kůže, 3500 USD



↓ Chopard Mille Miglia 2017 Race Edition

Kolekce pojmenovaná po slavném automobilovém závodě je v nabídce legendární značky už od roku 1988. Jedním z poznávacích znamení současných modelů je kaučukový pásek se vzorem pneumatiky. Aktuální výroční model připomíná 90. výročí závodu Mille Miglia. Leštění číselníku evokuje povrchovou úpravu palubní desky klasických závodních vozů. K motorismu odkazují i další detaily tohoto chronografu, jako je zpracování tlačítek nebo červené těsnění kolem číselníku.

Průměr 44 mm, ocelové pouzdro, chronograf, automatický náťah, rezerva chodu 48 h, limitovaná edice 1000 kusů, 6840 USD





↑ IWC Ingenieur Chronograph Sport

Odolné hodinky prestižní značky jsou na světě již od 50. let minulého století. Symbol sportovní elegance se v letošním roce pro inspiraci vrátil k historickým modelům. Chronograf v titanovém pouzdře disponuje funkcí flyback a bude vyroben v limitované edici jen 500 kusů. Vnitřní železné pouzdro chrání strojek proti magnetickému poli.

Průměr 44 mm, chronograf, automatický náťah, rezerva chodu 48 h, vodotěsnost 120 m, 4900 USD



↑ Audemars Piguet Royal Oak

Zakladatel kategorie sportovních luxusních hodinek počátkem 70. let šokoval jak svým výrazným designem inspirovaným prvky britského křižníku Royal Oak (inspiraci k tvaru lunety i pouzdra hledejte u jeho oken), tak svou cenou, která odpovídala spíše zlatým hodinkám. Aktuální verze chronografu, který letos slaví 20. výročí, je stále věrná původním tvarům, ale číselník nyní hraje dvěma tóny jedné barvy, což zejména naživo vypadá skvěle.

Ocelové pouzdro, průměr 41 mm, automatický náťah, chronograf, rezerva chodu 40 h, 24 300 USD



↑ Tudor Heritage Black Bay Chrono

Sesterská značka Rolexu si drží stejný standard kvality, ale nebrání se externím dodavatelům ve jménu poskytnutí zajímavých cen. Její nový chronograf tak využívá strojek, vzniklý ve spolupráci s Breitlingem. Jinak ale tvarosloví hodinek plně vychází z bohaté historie pozoruhodné značky, především z modelu Prince Oysterdate Chronograf z roku 1970. „Obojživelné“ hodinky kombinují prvky potápěčských (ručky, indexy, vodotěsnost) a závodních (chronograf s tachymetrickou škálou) hodinek.

Ocelové pouzdro, průměr 41 mm, chronograf, automatický náťah, rezerva chodu 70 h, vodotěsnost 200 m

↓ Blancpain Fifty Fathoms Bathyscaphe Flyback Chronograph

Blancpain je velmi angažovaný v oblasti automobilových okruhových závodů. Nejslavnější model značky jsou však průkopnické potápěčské hodinky Fifty Fathoms. Jedny z prvních moderních potápěčských hodinek vůbec. V případě limitované edice s názvem Ocean Commitment II každý jejich majitel přispívá k ochraně oceánů. Značka totiž věnuje na záchranu a výzkum světových oceánů tisíc eur z každého prodaného kusu.

Ref.: 5200.0310.52B, automatický náťah, flyback chronograf, datum, modrá keramika, průměr 43,6 mm, vodotěsnost 300 m, textilový řemínek z plachtoviny, limitovaná edice 250 kusů, 442 000 Kč



↑ Panerai Luminor Submersible 1950 BMG-TECH 3 Days

Legendární hodinky italských potápěčů se dočkaly high-tech přístupu. Nejzajímavější přírůstek se narodil z nového amorfního kovu BMG-TECH. Toto kovové sklo, jak bývá materiál také označován, velmi dobře odolává nárazům, oděrá a korozi. Navíc je o 40 % lehčí než ocel a dvakrát pevnější nežli titan, za což vděčí své neuvěřitelné elasticitě. Pro hodinky s otočnou lunetou a tradičním ochranným můstkem korunky byl záměrně využit i tmavě modrý číselník, jenž je od ostatních odlišný.

Ref.: PAM00692, automatický náťah, datum, BMG-TECH, průměr 47 mm, vodotěsnost 300 m, kaučukový pásek, limitovaná edice 1000 kusů, 279 000 Kč

27.06.

Pro milovníky divadla jsou jako každý rok od konce června do září připraveny Letní shakespearovské slavnosti. Hlavní festivalovou novinkou je tragédie Hamlet v režii Michala Vajdičky. Hlavní roli ztvární Jaroslav Plesl, dále hrají Hynek Čermák, Lenka Vlasáková, Ladislav Hampl, Veronika Khek Kubařová v alternaci s Veronikou Mackovou a další. Diváky v Praze čeká jedna změna. Vzhledem k plánované rekonstrukci Nejvyššího purkrabství našly slavnosti v letošním roce dočasné působiště v Královské zahradě Pražského hradu v prostoru před Míčovnou. Druhá oblíbená pražská scéna v prostorách HAMU na Malostranském náměstí se nemění. Letní shakespearovské slavnosti zavítají také do Brna, Ostravy a Bratislavy.



24.08.

Lázeňské město Poděbrady bude na konci srpna hostit první ročník Mezinárodního festivalu filmové hudby a multimédií SOUNDTRACK Poděbrady. Akce začne již ve čtvrtek 24. srpna a vyvrcholí nedělním koncertem na zámeckém nádvoří. Značka Audi je oficiálním partnerem festivalu. Nultého ročníku se loni během jednoho dne zúčastnilo přes patnáct tisíc návštěvníků. Vzácným hostem bude skladatel Nicola Piovani (na obr.), který vystoupí s Filharmonií Hradec Králové v sobotu 26. 8. Piovani získal Oscara za hudbu k filmu Život je krásný. Ve světové premiéře bude na festivalu uveden projekt českého skladatele a držitele několika Českých lvů za filmovou hudbu Jana P. Muchowa – The Antagonists. Svou účast na festivalu potvrdil také Jaroslav Uhlíř, tvůrce skvělé filmové hudby (mj. Ať žijí duchové, Trhák, Vrchní prchlní, Tři veteráni). V polovině května byl na serveru www.ticketlive.cz spuštěn předprodej vstupenek.



29.06.

Největší automobilová garden party Festival of Speed se bude letos v Goodwoodu konat od 29. června do 2. července. Návštěvníci se mohou jako každý rok těšit na nepřebernou přehlídku automobilů sériové produkce, závodních speciálů a také historických vozidel. Pro fanoušky čtyř kruhů je potěšující zprávou, že jedním z hostů bude bývalý dánský tovární pilot Audi a devítinásobný vítěz vytrvalostního závodu 24 hodin Le Mans Tom Kristensen. Automobilka Audi potvrdila, že do Goodwoodu přiveze vybrané závodní prototypy LMP1.



04.08.

Lom v Hříměždících u střeďočekské Příbrami bude první srpnový víkend hostit již osmnáctý ročník otevřeného mistrovství České republiky v cliffdivingu Desperados Highjump. Cliffdivingu jsou skoky do vody ve volné přírodě. Letošní novinkou bude posunutí závodní skokanské výšky na 20 metrů nad hladinou lomu. „Chtěli jsme posunout laťku zase o kousek dál, a tak jsme posunuli skokanský můstek na větší výšku. Těšíme se na výkony skokanů, kteří letos na Highjump přijedou,“ řekl o novince Highjumpu Tomáš Jechort, jeden z hlavních pořadatelů akce.

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

PR specialista

Porsche Česká republika s. r. o.
Divize Audi
Jiří Rozkošný

Odpovědnost za mezinárodní
obsah značky AUDI AG
Jörg Dietzel

Projektová ředitelka pro
mezinárodní obsah
Anja Weinhofer

Mezinárodní koordinace

Ilker Yilmazalp
loved GmbH
Im Auftrag der AUDI AG
Audi Magazine
Vorsetzen 32
20459 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 Vaculčíaková

Grafická úprava

Galina Ševčíková

Inzerce

Kateřina Koutová
katerina.koutova@mediaforce.cz

Distribuce

Andrej Poliak
andrej.poliak@mediaforce.cz

Registrace

MK ČR 7962

ISSN

1211-9857

Datum vydání

Vyšlo v červnu 2017.

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.

Všechna práva vyhrazena.

PRODEJNÍ A SERVISNÍ SÍŤ AUDI //

BRNO

Porsche Brno
Řípská 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.
Bratři 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

OLMOUC

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

OLMOUC

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.
Choťanky 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.

Štěrboboholská 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 Zervavici 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.

Primátorky jsou velmi náročný závod

Na začátku června se koná 104. ročník tradičního veslařského závodu Pražské primátorky. Nejen o nich jsme si povídali s předsedou Českého olympijského výboru a bývalým vrcholovým veslařem Jiřím Kejvalem.



Veslujete takto ráno na VK Slavii každý den?

Každý den úplně ne, i když bych si to moc přál. Ne vždy se to podaří, ale snažím se minimálně třikrát týdně se vždy ráno před prací na vodu dostat.

Jak jste se vůbec k veslování dostal?

Nejdříve jsem hrál hokej. V osmé třídě jsem ale přestal, jelikož jsem měl několik zranění. Říkal jsem si, že bych si asi měl najít nějaký méně kontaktní sport, a zvítězilo veslování.

K veslařským Primátorkám, jejichž je Audi hlavním partnerem, máte hodně blízký vztah. Vyhrál jste i jeden z jejich závodů. (V letech 1992 a 1993 Jarní skulérský závod Rösslera-Ořovského.) V čem byly tehdy Primátorky jiné než dnes? Jste spokojený s tím, jak se tento tradiční závod rozvíjí a nabírá na popularitě?

Musím říct, že Primátorky z hlediska závodníků nebyly za mé doby až tak populární, jelikož se jezdí na volné řece. V cíli jsou velké vlny, trasa má tu svou typickou vysehradskou zatáčku. Takže pro závodníky je to velmi náročný závod. Nebo alespoň takto jsem je vnímal tehdy jako závodník. Vždycky ale znamenaly něco speciálního, tehdy jsem si to však tolik neuvědomoval. Jsem ale velmi rád, jak se Primátorky vyprofilovaly a že si stále drží tu tradiční hodnotu.

Máte z pozice bývalého šéfa Českého veslařského svazu i stále aktivního veslaře nějaký cíl, kam je dále posunout?

Veslování jako takové je tradiční sport. Takovou hodnotu bychom Primátorkám stále chtěli nechat. Nemyslím tím osmdesátá léta, kdy jsem jezdil já, ale spíše ta čtyřicátá padesátá nebo meziválečné období, kdy byly Primátorky nejen velká sportovní, ale i vrcholná společenská událost. Naším vzorem je Henley Royal Regatta, nejstarší veslařský závod na světě (poprvé se jel 26. 3. 1839, pozn. red.), který navštěvuje každoročně kolem dvou set tisíc návštěvníků.

Udržujete se stále aktivně v kondici? Baví vás i další sporty?

Určitě. V zimě, když nemůžu veslovat, se snažím jezdit na běžkách. Také běhám a i k hokeji se občas rád vracím. Ale obecně, žádnému sportu se nevyhýbám.

Byl jste vynikajícím veslařem, nyní úspěšně podnikáte a ještě vedete Český olympijský výbor (ČOV). Jak se vám daří všechny světy propojit?

Já myslím, že to vcelku docela zvládám. A to i tím, jak jsou si jednotlivé oblasti blízké. Sport, kterým se udržuji v kondici, podnikání, které mě baví, i sportovní management v Českém olympijském výboru se dost překrývají. Minimálně v jedné oblasti se mi vždycky daří, což mě motivuje k další práci.

Hodně času trávíte v autě, jakým vozem právě jezdíte a proč?

Přes den mám řidiče, který mě vozí služebním autem při pracovních záležitostech. V soukromí jezdím Audi RS 6. Asi je evidentní, že mám rád, když je auto silné a nezdržuje vás.

Proč právě tento model?

Je to podle mě nejlepší auto, které Audi má, jelikož spojuje obojí. Jednak je to silný sportovní vůz, jednak je to vůz, kterým můžete jezdit i s rodinou například na dovolenou. Navíc ani na první pohled nevypadá zbytečně vyzývavě a je spíše střízlivé. Taková auta mám rád.

Jste sportovec, který má soutěžení v krvi. Jezdíte i v autě sportovně, nebo spíše relaxujete?

V zásadě se snažím dodržovat předpisy, nicméně je pro mě jízda jako všechno v životě. Snažím se nikde nezdržovat a auto je pro mě spíše prostředkem, jak se dostat z bodu A do bodu B.

Z pozice předsedy ČOV sledujete určité hodně sportů. Které vám dělají největší radost? Jsou někteří sportovci, kterým obzvlášť držíte palce?

Protože jsem v Olympijském výboru, tak všichni sportovci jsou „ti naši“ a všichni nám dělají radost. Vzhledem k blížícím se olympijským hrám v Jižní Koreji (9. 2. 2018) držíme palce především těm zimním sportovcům. Vypadá to, že naději mají spíše ženy. //

Johann Malle

KONTINENTÁLNÍ POSTELE



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



“Neporovnatelné” na 9 písmen