Cestovní kancelář ABC Tours, tel. 739 458 310, www.euvikendy.cz

Inženýrské divy Itálie: Tunely, superauta a vysokorychlostní vlaky 🚆🚗✈

Technologický zájezd do srdce italského inženýrství a designu
Vydejte se na jedinečnou cestu za technologickými skvosty a dopravními inovacemi!
🚆🚗✈

- **Brennerský základový tunel – exkluzivní pohled do zákulisí výstavby nejdelšího železničního tunelu světa, který změní dopravu mezi Rakouskem a Itálií.**
- **Modena & Lamborghini – návštěva města motoristických legend, muzeum Enza Ferrariho a prohlídka továrny Lamborghini.**
- **Miláno ve znamení rychlosti – jízda vysokorychlostním vlakem Frecciarossa až 300 km/h, prohlídka ikonických památek a návštěva letiště Malpensa.**

Kombinace špičkové techniky, historie a italského stylu – zájezd, který nadchne fanoušky dopravy, automobilismu i architektury! 🚀✨

Itálie severní část

Severní Itálie představuje rozlehlé alpské masívy (v oblastech Piemont, Lombardie, Jižní Tyrolsko a Trentino), ale i dlouhé písečné pláže, gondoly nebo vynikající gastronomii.



PROGRAM:

1. DEN: ODJEZD Z ČR

Na zájezd vyjedeme od školy v 22.00. Následuje noční tranzit přes Německo, Rakousko do Itálie.









Pokrmy Itálie

Itálie je gastronomickým rájem, kde byste měli ochutnat tradiční jídla jako pizza, těstoviny, risotto a dezerty jako tiramisù a gelato.

Typická italská jídla

Pizza: Nejslavnější italské jídlo, které pochází z Neapole. Nejznámější variantou je Pizza Margherita, která se skládá z rajčat, mozzarelly a bazalky. Pizza je oblíbená po celém světě a v Itálii ji najdete v mnoha variantách.

Těstoviny: Italská kuchyně nabízí širokou škálu těstovin, jako jsou spaghetti, lasagne, ravioli a fettuccine. Oblíbené pokrmy zahrnují spaghetti carbonara a penne arrabiata. Těstoviny jsou často podávány s různými omáčkami a ingrediencemi.

Risotto: Tradiční italské jídlo z rýže, které je krémové a plné chuti. Můžete ho ochutnat v různých variantách, například s houbami nebo mořskými plody.

Antipasti: Předkrmy, které zahrnují různé studené pokrmy, jako jsou bruschetta, olivy, a sýry. Antipasti jsou skvělým způsobem, jak začít italské jídlo.

Dezerty: Itálie je známá svými dezerty, jako je tiramisu, panna cotta a gelato (italská zmrzlina). Tyto sladkosti jsou oblíbené a často se podávají po večeři.







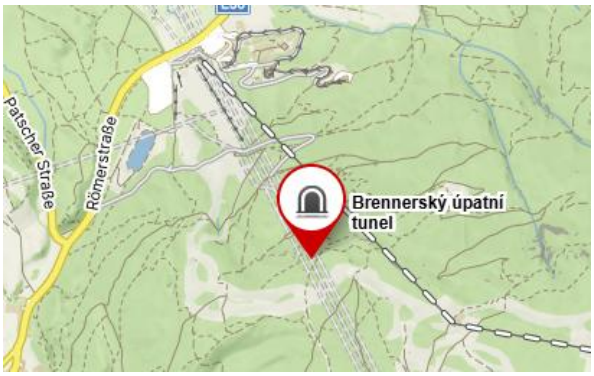


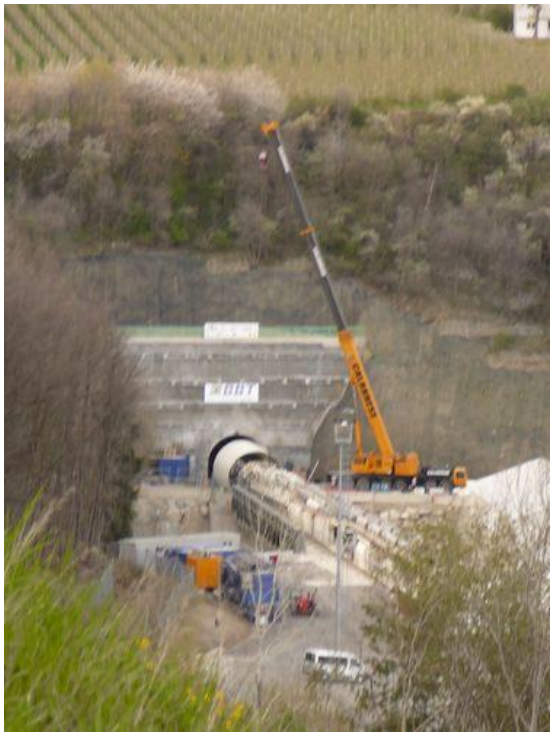
2. DEN:

ráno příjezd k italsko-rakouským státním hranicím a exkluzivní prohlídka infocentra a v případě zájmu odborné exkurze k aktuálně budovanému nejdelšímu železničnímu tunelu světa – Brennerskému **základovému tunelu**. Tento velkolepý podzemní projekt pod pohořím Alp má spojit rakousko-italskou stranu a značně zkrátit jízdní doby vlaků **osobní i nákladní dopravy** mezi Rakouskem a Itálii na hlavní tranzitní trase.

Poté přesun kompletně na italskou stranu a okolo Bolzenu, Brixenu a s výhledy na pomalu z obzoru mizející Alpy se dostaneme až do **Modeny**, k našemu prvnímu ubytování.







Most Evropy (Europabrücke) je nejvýznamnějším místem dálnice A13 (Brennerské) v Rakousku. Překonává Wippskou dolinu jižně od Innsbrucku v Tyrolsku.
S výškou 190 m nad zemí byl v době svého dokončení v roce 1963 asi po dobu 10 let nejvyšším mostem v Evropě a také nejvyšší pilíř, s výškou 146,5 metrů, byl nejvyšším mostním pilířem na světě.
V současnosti je to nejvyšší most v Rakousku.





Modena (modenským nářečím Mòdna) je město ve severní Itálii, v oblasti Emilia-Romagna, hlavní město stejnojmenné provincie. Je sídlem velmi staré univerzity, arcibiskupství, střediskem průmyslu a vinařství (červené Lambrusco).

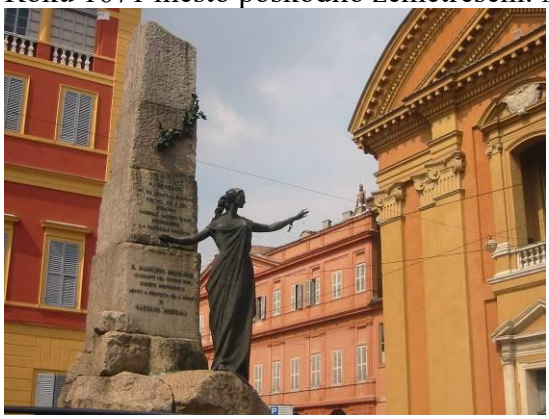






Historie
Území Modeny bylo osídleno již od pravěku, nepřetržitě od doby železné. Dále se zde vystřídali Galové a Etruskové, kteří městu dali jméno „Mutina“. V době římské město patřilo mezi centra republiky od 1. století př. n. l., pobývali zde Pompeius i Caesar. Cicero Modenu označil za krásné město a chválil zdejší víno i hrnčířství. V 5. století byla Modena vypleněna Huny pod Attilovým vedením.

Ve středověku a raném novověku Modena zaznamenala neobyčejný rozmach. Roku 1175 zde byla založena univerzita, v době bojů štaufských císařů proti papežům se Modena stala jedním ze sídel císaře Fridricha II. Dále ji od 2. poloviny 13. století ovládla rodina vévodů d’Este, která zde panovala až do roku 1796. Z roku 1634 pochází stavba jejich vévodského paláce, roku 1686 dali přestavět univerzitní budovy. Roku 1671 město poškodilo zemětřesení. Následovaly barokní stavby paláců hlavních modenských rodin.

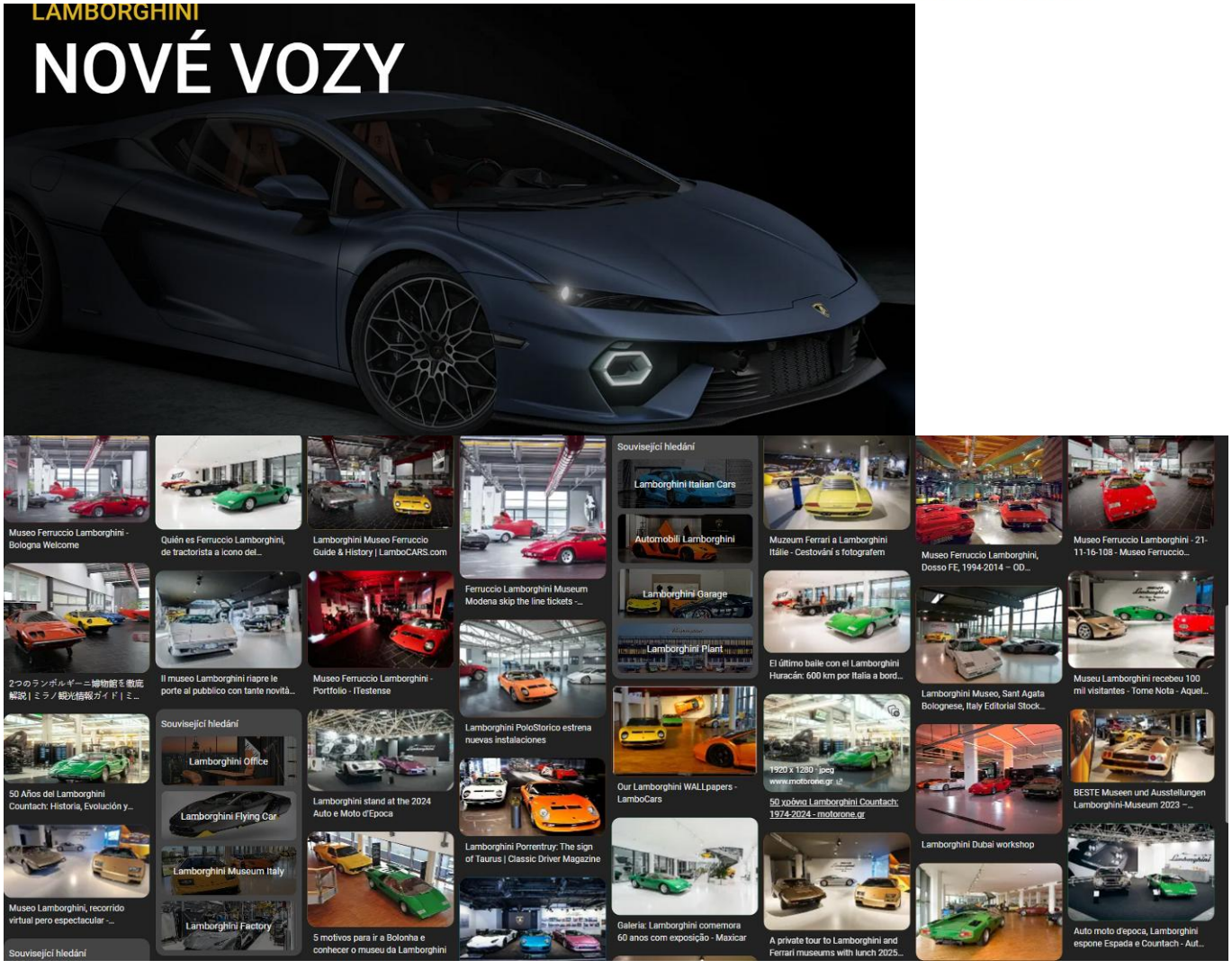




Od konce 19. století město proslulo jako středisko strojírenství a ve 20. století také výroby automobilů **Ferrari a Lamborghini**.



NOVÁ EXPOZICE MUZEA AUTOMOBILI LAMBORGHINI



Italská společnost Automobili Lamborghini S.p.A. známá jen jako Lamborghini je výrobcem vysoce výkonných supersportovních automobilů. V současnosti spadá pod koncern Volkswagen. Sídlí v italském městečku Sant'Agata Bolognese a vyrábí v Boloni.
Společnost založil v roce 1963 Ferruccio Lamborghini (1916–1993). Pro firmu navrhovali nebo navrhují vozy proslulí designeři a návrhářské firmy jako Franco Scaglione, Touring of Milan, Zagato, Mario Marazzi, Bertone, ItalDesign, Marcello Gandini a Luc Donckerwolke.
Ferruccio Lamborghini (28. dubna 1916–20. února 1993) byl italský průmyslník, výrobce sportovních automobilů, traktorů a zakladatel firmy Lamborghini.

Ferruccio Lamborghini se narodil v malé vesnici Renazzo di Cento v provincii Ferrara, jako nejstarší z pěti bratrů. Jeho rodiče byli rolníci. Už jako dítě se Ferruccio zajímal o techniku a mechaniku. Studoval techniku v Boloni a za krátký čas si mohl vyzkoušet své znalosti, když během války opravoval armádní vozidla na ostrově Rhodos. Po válce, v roce 1948, založil Lamborghini ve městě Cento v provincii Ferrara firmu Lamborghini Trattori S.p.A. na výrobu traktorů. V roce 1959 výrobu rozšířil o výrobu klimatizací. Na přelomu let 1962 a 1963 položil základy dnešní firmy – vznikla společnost Automobili Lamborghini. Jako úspěšný poválečný výrobce traktorů a klimatizačních systémů (firma Lamborghini Beuciatore), ale i motoristický nadšenec vlastnil Lamborghini celou řadu automobilů, mezi nimi i vozy Maserati a Ferrari, se kterými však nebyl nikdy spokojen a stěžoval si u samotného Enza Ferrariho.

Enzo Ferrari na stížnost reagoval podrážděně a prohlásil, že Lamborghini může maximálně jezdit traktorem, když neumí jezdit autem a že se od něj nenechá kritizovat. Lamborghini se vrátil do své továrny, spojku rozmontoval a zjistil, že dodavatelem dílů spojek je stejná firma, která dodává díly pro jeho traktory. Ve skladu našel správný náhradní díl a závadu tak odstranil.



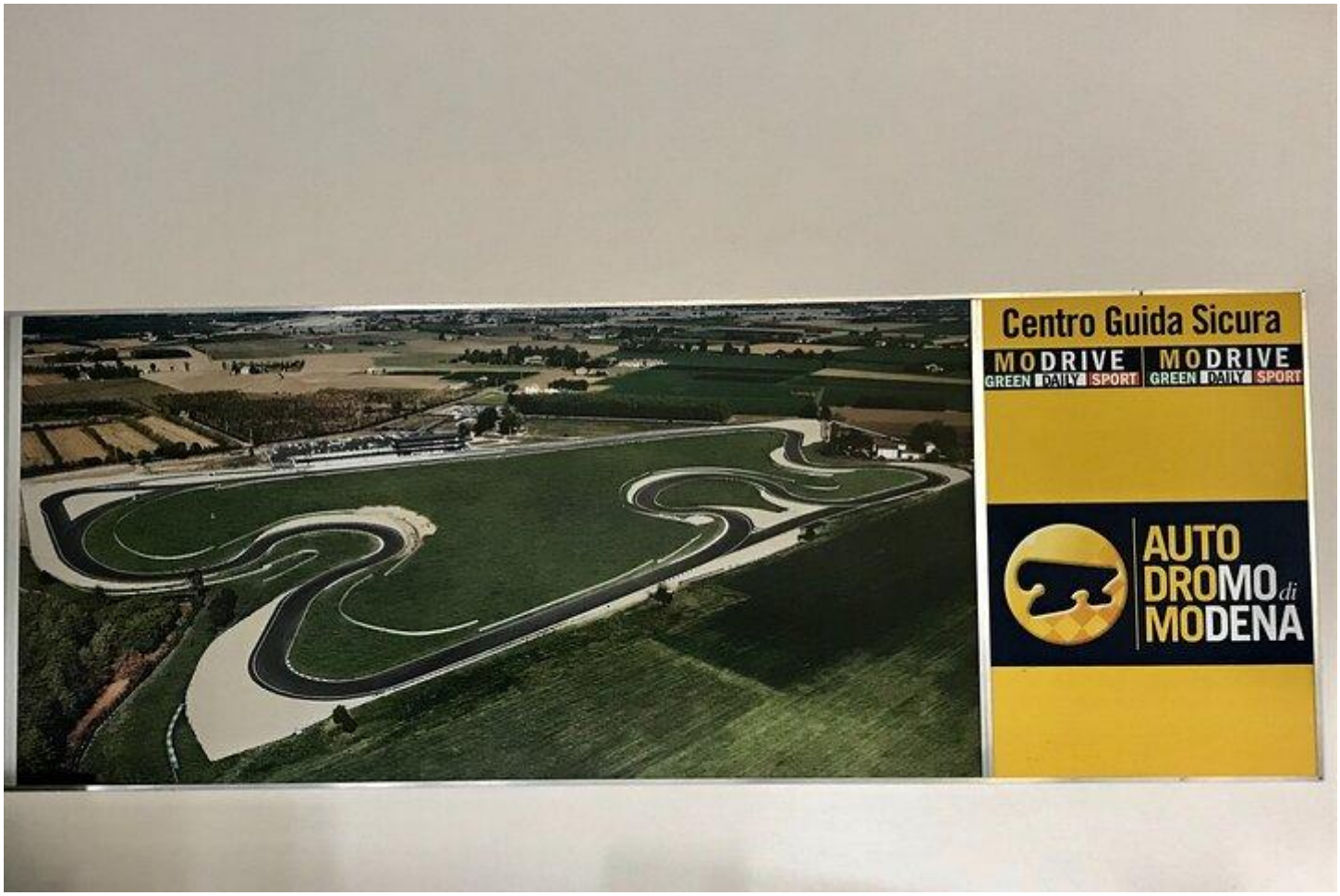


Následuje přejezd do **Santa Agata Bolognese**, kde vás čeká první z několika vrcholů zájezdu – návštěva továrny sportovních automobilů Lamborghini a také návštěva muzea v areálu automobilky.



Býk ve znaku
Jako znak firmy použil Lamborghini své znamení zvěrokruhu, býka v útočném postoji. Vůz Miura byl pojmenován po jednom z trenérů býků pro býčí zápasy (Don Eduardo Miura). Islero je pojmenováno po býku, který **28. srpna 1947 zabil známého matadora Manuela Rodrigueze** (Manolete).
Espada znamená meč, zbraň matadora. Jméno Jarama je zajímavé svými dvěma významy: Jarama je oblast ve Španělsku, proslulá býčími zápasy a také tím, že se zde nachází závodní okruh Jarama. Lamborghini Urus zase získalo své jméno po jednom z největších domestikovaných býků.

Není známo nic o důvodu změny tradice v pojmenování vozu Countach, posledního vyvíjeného pod Lamborghiniho vedením, jeho pojmenováním podle piemontského vyjádření obdivu ke krásné ženě, se tradice názvů spojených s prostředím býčích zápasů přerušila. Později se k ní noví vlastníci firmy vrátili.



3. DEN:

Modena, zde si krátce prohlédnete centrum města a uvidíte i dům kde žil a zemřel Enzo Ferrari.

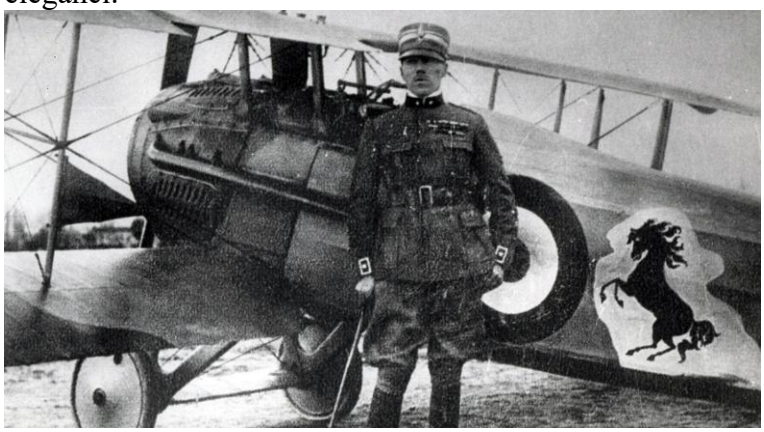
Enzo Anselmo „Commendatore“ **Ferrari** (18. února 1898 Modena – 14. srpna 1988 Modena) byl italský automobilový závodník, zakladatel a manažer závodního týmu Scuderia Ferrari a zakladatel automobilky Ferrari.
Narodil se 18. února 1898 v Modeně Alfredovi a Adalgise Ferrariovým (rozená Bisbiniová). Oficiálním datem jeho narození je až 20. únor, údajně kvůli sněhové kalamitě otec nemohl vyjít z domu a do matriky ho nechal zapsat až o tři dny po narození.

Enzo Ferrari získal jen základní vzdělání. Jeho starší bratr Alfred, přezdívaný Dino, si v rodinném sídle zařídil dílnu, kde pak pracoval i Enzo a jejich otec. V roce 1915 zemřel jeho otec na zápal plic a v následujícím roce i bratr Alfred, který odešel jako dobrovolník do války. Enzo narukoval v roce 1917 a sloužil u 3. horského dělostřeleckého pluku italské armády. V roce 1918 onemocněl španělskou chřipkou, ale přežil a byl propuštěn do civilu.

Netroufl si však udržet dílnu bez otce a bratra. Hledal práci v automobilce FIAT v Turíně, ale byl odmítnut, našel si tedy nové zaměstnání. Stal se testovacím řidičem společnosti C.M.N. (Costruzioni Meccaniche Nazionali) v Miláně. Roku 1919 absolvoval svůj první závod na trati Parma–Poggio di Berceto. V listopadu téhož roku se zúčastnil závodu Targa Florio na Sicílii.[3] O rok později již byl závodním jezdcem továrního týmu Alfa Romeo. Jeho ekonomická situace se zlepšila a v roce 1923 se oženil se švadlenou Laurou Garellovou. V roce 1929 založil vlastní závodní tým, který nazval Scuderia Ferrari. Roku 1932 závodní kariéru ukončil, nechtěl již dále riskovat život po narození prvního syna Alfreda.

Proč má Ferrari ve znaku koně? Pravý příběh slavného znaku

Příběh o tom, jak se na vozech Ferrari objevil černý kůň, je ve světě aut skoro stejně slavný jako samotná auta. Ale věděl jsi, že původ znaku nesouvisí ani s výrobou aut, ani se značkou samotného Ferrari? Celý příběh začal ještě před vznikem značky.
V roce 1923 se mladý závodník Enzo Ferrari setkal s rodiči letce Francesca Baraccy. Tenhle pilot byl za první světové války italským hrdinou a na svém letadle měl namalovaného černého koně, který údajně přinášel štěstí.
Baracca padl a jeho rodiče mu věnovali tento symbol jako památku. V roce 1923 se Enzo Ferrari setkal s rodiči Baraccy a přijal návrh, aby použil koňský znak na svých aut pro štěstí. Enzo přidal svůj vlastní dotek, čímž ho transformoval do moderní podoby, kterou známe dnes – černý tančící kůň na žlutém štítu. Žlutá barva nebyla zvolena náhodně, reprezentuje Ferrariho rodný město Modena. Tento nový znak se poprvé oficiálně objevil na závodním autě Alfa Romeo, když spolupracoval s Alfa Corse. Obyčejný symbol pilota se tak proměnil v prestižní znak, který dnes okamžitě vyvolává představy o rychlosti a eleganci.





Ferrari

1929-1931

1931-1939

1939-1957

1947-1951

1951-1981

1981-1994

1994-2002

2002-PRESENT


FERRARI LaFerrari - 2013, 2014, 2015 - autoevolution


FERRARI LaFerrari Specs, Performance & Photos - 2013, 2014, 2015 ...


Ferrari May Soon Unveil A One-Off Special Project Inspired By The F40 ...


Ferrari SP-8 é supercarro único sem teto e com rodas inspiradas na F40


2018 Ferrari 812 Superfast Reviews | Ferrari 812 Superfast Price ...


Plus de 4 millions d'euros pour cette Ferrari LaFerrari


Ferrari : Histoire, Création et Appartenance - Victoria Luxury


Ferrari, Ferrari 458 Italia, Car Wallpapers HD / Desktop and Mobile ...


Ferrari trouve son nouveau CEO dans le monde de la tech - Journal Auto


La Ferrari Wallpaper HD Desktop Cars - Excellent Car Wallpapers


Ferrari SP48 Unica é uma F8 Tributo sem vidro traseiro e única no mundo


AUTOMOBILE. Ces Ferrari qui ont marqué la décennie


Ferrari Portofino M : la plus cool des Ferrari ! | Mobilité Club France


C'est officiel, Ferrari mise beaucoup sur l'électrique (mais pas ...


Ferrari LaFerrari - Moteur hybride et technologie HY-KERS | Ecolo Auto


Ferrari F40 voted 'Most Iconic Supercar' – Simply Motor


2014 Ferrari LaFerrari | Copley Motorcars

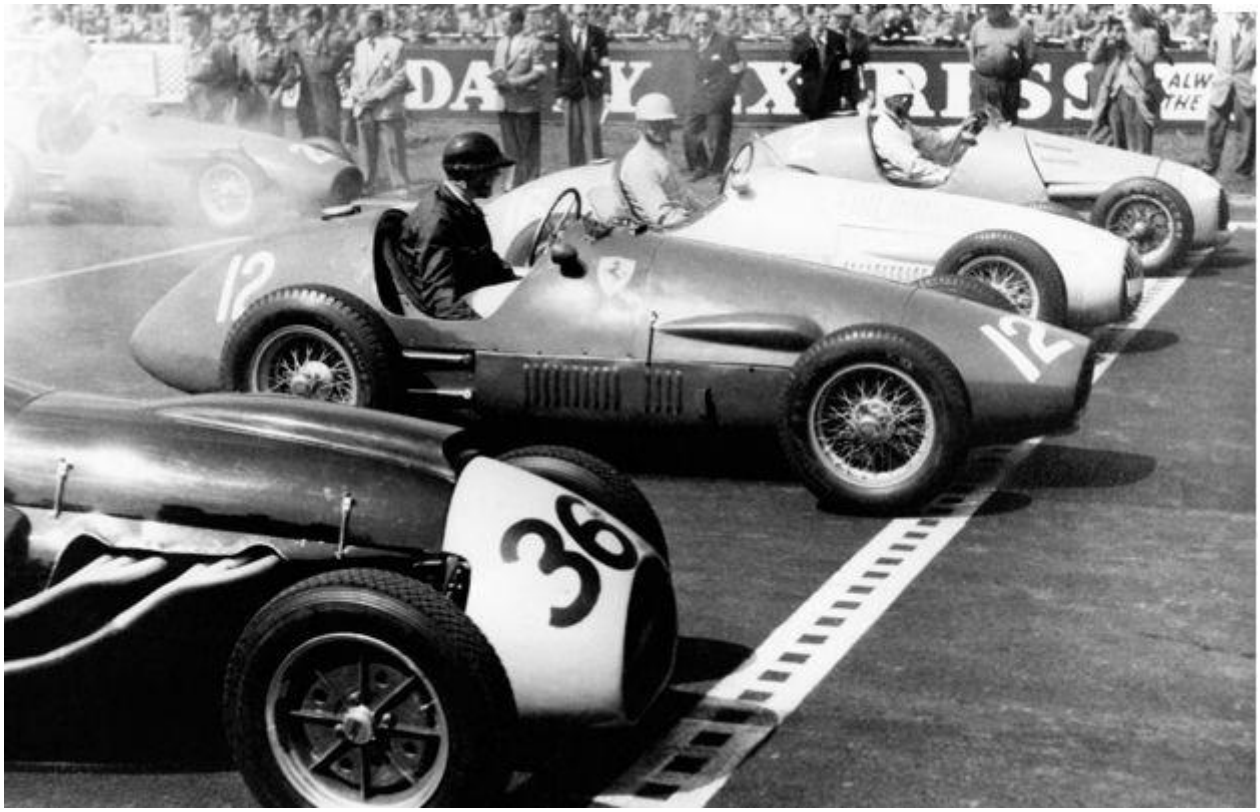

photo FERRARI F8 TRIBUTO V8 3.9 720 ch coupé 2019 - Motorlegend.com


photo FERRARI 812 SUPERFAST V12 6.5 800 ch coupé 2017 - Motorlegend.com


Ferrari 458 Italia - Les plus belles GT Italiennes - diaporama photo ...

Návrat do Modeny, návštěva **muzea Enzo Ferrari**, které projektoval sám Jan Kaplický. Podvečer návštěva soukromého muzea rodiny a značky **Lamborghini** s řadou unikátních prototypů. Odjezd do hotelu, nocleh.





Maserati historie

Maserati je italský výrobce sportovních a závodních vozů, který byl založen bratři Alfieri, Bindo, Carlo, Ettore, Ernesto a Mario v roce 1914 v Boloni. Společnost se zaměřuje na výrobu vozy se čtyřmi, šesti, osmi a šestnácti válci a vyhrála závod Targa Florio v roce 1926. V letech 1928-1939 se vozy Maserati zúčastňovaly závodních Grand Prix a Voiturette.

Bratři Maserati se stali významnými závodníky, jako například Wilbursha w Američan v Indianapolis 1939-1940 s vozem Maserati Tipo 8CTF. V letech 1928-1939 se vozy Maserati zúčastňovaly závodních Grand Prix a Voiturette.

Sen bratrů Maseratiových

Historie automobilky Maserati se začala psát v prosinci, roku 1914. Tehdy založili čtyři bratři (Affierri, Bindo, Ernesto a Ettore) Maseratiové v italské Boloni malou společnost, věnující se hlavně opravě závodních vozů, výrobě motorových svíček, a stavbě závodních vozů pro značky Diatto a Fraschini.

První závodní úspěchy

První automobil, který bratři Maseraiové postavili z vlastní iniciativy, pod vlastním jménem, byl model Maserati Tipo 26. Ten byl poháněný řadovým osmiválcem o objemu 1,5 litru, jemuž k jeho výkonu 120 koní dopomáhal kompresor značky Roots. Nedlouho po jeho představení stál tento vůz na startu závodu Targa Florio. Za jeho volantem se objevil sám jeden ze zakladatelů společnosti – Alfieri Maserati. Při tomto závodním debutu dokázal Maserati se svým Tipem 26 ve své kategorii zaujmout první příčku a v celkovém hodnocení mu patřila devátá pozice.

Na základě tohoto úspěchu pokračovali bratři Maserati ve vývoji svých vozů, a hlavně ve vývoji svých motorů, kterým neustále zvyšovali objem, až na 2,5 litru. Díky tomuto přístupu se Maserati povedlo v roce 1929 překonat italský rychlostní rekord na desetikilometrové trati.

Od roku 1930 se z Maserati stala závodní velmoc evropských rozměrů a jejich vozy soupeřily na tratích s takovými jmény, jako Alfa Romeo nebo Bugatti. V roce 1932 byl ovšem vývoj nových vozů razantně zpomalen smrtí jednoho ze zakladatelů, Alfieriho Maserati a odchodem Binda Maserati. Přesto vozy Maserati nadále kralovaly evropským závodištím.





Znak **Maserati** – ikonický **trojzubec (trident)** – má zajímavý původ spojený s italskou kulturou a historií:

- **Inspirace:** Trojzubec pochází ze sochy **Neptuna**, římského boha moří, která stojí na **Neptunově fontáně v Boloni**. Boloňa byla městem, kde bratři Maserati založili svou automobilku.
- **Symbolika:** Trojzubec symbolizuje **sílu, energii a kontrolu**, což jsou vlastnosti, které značka chtěla vyjádřit u svých sportovních vozů.
- **Autor návrhu:** Logo navrhl **Mario Maserati**, jeden z bratrů, který byl umělec, na základě nápadu využít místní symbol města.
- **Barvy:** Červená a modrá v logu odkazují na barvy města Boloňa.

První použití tohoto znaku bylo v roce **1926** na voze **Tipo 26**, což byl první automobil nesoucí jméno Maserati.

4. DEN:



Historie Milána



Latinský název města Mediolanum, z něhož se odvozuje název Milano, je patrně keltského původu a znamenal **„město uprostřed roviny“**. V 5. století př. n. l. zde bylo sídliště keltských Insubrů, které roku 222 př. n. l. dobyli Římané. Roku 293 za císaře Diokleciána se stalo hlavním městem západní Římské říše a roku 313 zde císař Konstantin I. Ediktem milánským povolil v celé říši křesťanství. V letech 374–397 byl milánským biskupem jeden z církevních otců a první učitel církve sv. Ambrož Milánský. Roku 402 město obléhali Vizigóti a císařská residence se přestěhovala do Ravenny. Pak bylo město několikrát dobyto a poničeno, roku 539 Langobardy (odtud název provincie Lombardsko) a roku 774 je dobyl Karel Veliký a přičlenil ke své říši.

Roku 1158 je dobyl a vyplenil císař **Fridrich I. Barbarossa** za účasti českého vojska knížete **Vladislava II.**, který za to dostal královský titul. Dobývání Milána, při němž se čeští válečníci vyznamenali odvahou, ale také krutostí, líčí Dalimilova kronika. Brzy obnovené město stálo v čele Lombardské ligy měst (1167) a od roku 1184 se stalo vévodstvím, jemuž vládly rody Visconti a později Sforza. Za nich se Milán stal jedním ze středisek italské renesance, ale také signorií a nejmocnějším a nejucelenějším státem na poloostrově.





Roku 1515 dobyl město francouzský král František I., už roku 1525 je ale dobyl císař Karel V. a město přešlo do držení španělských Habsburků.

Od 18. století se Milán stal střediskem nové opery: tři opery zde napsal Mozart a divadlo La Scala později proslavily premiéry děl Vincenza Belliniho, Gaetana Donizettiho a Giuseppe Verdiho. Roku 1796 dobyl město **Napoleon I.,** který Milán prohlásil za hlavní město Italského království a dal se ve zdejším dómu korunovat italským králem. Po Napoleonově pádu vrátil Vídeňský kongres roku 1815 Lombardii Rakousku.







Protirakouské povstání v Miláně roku 1848 sice **maršál Radecký** po čase potlačil, nicméně po porážce u Solferina v roce 1859 se Rakousko muselo Lombardie vzdát ve prospěch sjednocující se Itálie. V tomto sjednocování hrál Milán vedoucí úlohu a stal se střediskem italského průmyslu, železnic i financí.

Roku 1919 **zde Benito Mussolini** založil své fašistické hnutí a odtud v roce 1922 zahájil svůj pochod na Řím. V okolí Milána byl také roku 1945 zajat a popraven.



V poválečných letech se do Milána stěhovaly tisíce lidí z jižní Itálie a počet obyvatel vyvrcholil roku 1971. Potom sice poklesl, jak se lidé stěhovali do okolí, v posledních letech ale opět stoupá.

Milano a den zaměřením na italské železnice i letectví.

Po snídani vyrazíme k nádraží, prohlédneme kolejová vozidla a železniční infrastrukturu a následně se zájemci zažijeme velké vlakové dobrodružství v podobě jízdy vysokorychlostním **vlakem Frecciarossa italských drah nebo soukromého dopravce Italo**, v obou případech nás bude čekat jízda po vysokorychlostní trati rychlostí až 300 km/h z Bologne do Milána na slavné a monumentální **hlavové železniční nádraží Milano – Centrale**.





Frecciarossa je vysokorychlostní vlak italské ho národního železničního dopravce Trenitalia a patří do skupiny vlaků Le Frecce (šípy). Vlak byl dříve znám jako Eurostar Italia. Název byl zaveden v roce 2008, a pokud by byl psán „Freccia rossa“, znamenal by „Červený šíp“. Vlaky Frecciarossa jsou provozované rychlostí až 300 km/h.
Frecciarossa jsou přední spoje Trenitalie a konkurují vlakům italo provozovaným dopravcem Nuovo Trasporto Viaggiatori.





Hotel





Zde procházka centrem Milána pro všechny účastníky. V Miláně si prohlédneme hrad Sforzesco i světoznámou operu La Scala. Teatro alla Scala, většinou La Scala /la'skala/ v Miláně, Itálie, je jeden ze světově nejproslulejších operních domů. Divadlo bylo slavnostně otevřeno 3. srpna 1778



Uvidíme působivé Duomo di Milano a projdeme se prosklenou nákupní galerií Vittorio Emanuele II.

Se zájemci se projedeme **i milánským metrem.**



Metro v Miláně je nejrozsáhlejší podzemní síť v Itálii, skl ádající se z pěti linek, které pokrývají město a jeho okolí.

Základní informace

- **Počet linek**: Milánské metro má **5 linek** (M1, M2, M 3, M4, M5), které jsou barevně a číselně označeny.
- **M1 (červená)**: Spojuje centrum města s oblastmi na západě a východě.
- **M2 (zelená)**: Propojuje významná nádraží a oblasti n a severu a jihu.
- **M3 (žlutá)**: Jezdí ze severu na jih a spojuje klíčové b ody v centru.
- **M4 (modrá)**: Nová linka, která spojuje letiště Linate s centrem města.
- **M5 (fialová)**: Spojuje severní a západní části města s nádražím Porta Garibaldi a stadionem San Siro.



V podvečerních hodinách přesun k jednom z největších evropských **letišť - Milan Malpensa** a sledování provozu klasických i cargo letů z hlavní vyhlídkové lokace.



Je jedním ze tří hlavních letišť v okolí Milána (Malpensa, Linate a Orio al Serio) a po římském Fiumicinu druhým nejrušnějším v zemi. Je vzdáleno 49 kilometrů od centra Milána, je s ním propojené dálnicí a železničním spojením Malpensa Express. Vzniklo v roce 1948. Má dva terminály: T1 pro komerční lety a T2 pro charterové a nízkonákladové společnosti.



5. DEN: příjezd zpátky do Prahy v ranních hodinách.








RRU
CCIO
LAM
BOR








1980
Ferrari 312 T5
Ferrari 126 C2




NON TOCCARE- DON


FANGIO
HAWTHORN






Eldorado
10
Eldorado



