

LÉTO
2020

SeTKání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

TÉMA

Proč hvězda
CNG začíná
padat?

TEST

S CÍLEM

HŘENSKO

S OPELEM ASTRA
SPORTS TOURER

PŘÍBĚH



BRATŘI
WHITTINGTONOVI

PŘEDSTAVENÍ
NOVÝ SEAT LEON



LENKA **ZA VOLANTEM**
KROBOTOVÁ

ŠKODA KAROQ


již od **578 900 Kč**



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



se zvýhodněním až
116 800 Kč

 Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA KAROQ: 4,3–6,9 l/100 km, 114–156 g/km

Jezdíme spolu už 125 let.

Vyberte si model **ŠKODA KAROQ 125 let**. K nadstandardní výbavě vám navíc nabízíme i celou řadu vzájemně kombinovatelných benefitů. Využijte například **pojištění schopnosti splácet** nebo prodloužené záruky až na **5 let v rámci paketu Mobilita Plus**. Při výměně starého modelu za mladší dostanete za svůj stávající vůz výkupní bonus ve výši až **30 000 Kč**. Bližší informace o nabídce získáte na skoda-auto.cz nebo u více než 180 autorizovaných partnerů ŠKODA. Nabídka platí do 31. 7. 2020 nebo do odvolání. **Zastavte se, už můžete.**

125 | ŠKODA AUTO
LET


Produktový
bonus 32 000 Kč


Výkupní bonus
30 000 Kč


Mobilita Plus


Nulový úrok + POV
125 Kč ročně


Pojištění schopnosti
splácet

skoda-auto.cz

ŠKODA Financial Services

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacr

ilustrativní fotografie

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

- 4 **VY-MY:**
Provoz STK v době pandemie
- 6 **Za volantem:**
Lenka Krobotová
- 8 **Čtyřtest:** David i Goliáš
- 10 **Autonovinky:** Automobilové novinky druhého čtvrtletí 2020
- 12 **Příběh:** Bratři Whittingtonovi
- 14 **KaleidoSTKop**
- 15 **Připomínka:** Stirling Moss
- 16 **Téma:** Auta,
COVID-19 a budoucnost
- 18 **Poradna APM:** Klimatizace
- 20 **Představení:** SEAT Leon
- 21 **Téma:** Soumrak CNG?
- 22 **Test s cílem:**
Opel Astra v Hřensku
- 24 **Jak se jezdí:** V Dánsku
- 26 **Test:** Subaru XV e-Boxer
- 27 **Videotéka:** zajímavá videa formou QR kódů
- 28 **Vize 0:** Jízda ve vichřici
- 30 **Křížovka**

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

léto roku 2020 bude chtít nechtě jiné, než jsme byli doposud zvyklí. Koronavirová pandemie mnohým z nás pozmenila či zcela zhatila plány na letošní dovolenou a nám nezbyvá nic jiného než se se stávající situací vypořádat. Mnoho z nás muselo letní dovolené v zahraničí, na které se po právu celý rok těšíme, přeplánovat nebo úplně zrušit. To ale neznamená, že by letošní léto mělo mít, jak by pravil klasik, „poněkud nešťastný“ průběh.

Přestože se hranice zcela jistě otevřou, výlet za hranice naší republiky bude dozajista jakýmsi kompromisem. Netřeba však zoufat, Česká republika skýtá obrovské množství zajímavých destinací, které si návštěvu rozhodně zaslouží. Nejenže můžeme poznat místa a zákoutí, o nichž jsme předtím neměli tušení, ale můžeme společnými silami pomoci domácímu cestovnímu ruchu, který dostal těžkou ránu na solar plexus a zmitá se v nejistotě a agonii. V cestovním ruchu v České republice přímo pracuje přibližně čtvrt milionu lidí, nemluvě o dalších odvětvích, která jsou na něj napojena jako nenarozené dítě na matku.

Jakožto rodilý Západočech vidím dopad koronavirové pandemie na Karlovy Vary, kde jsem strávil studentská léta. Nemusíte být odborníky na turismus, abyste viděli, že toto přední české lázeňské město doslova skomírá a s ním značná část jeho rezidentů. A takových měst a lokací je u nás pochopitelně více.

Proto si dovoluji na vás, naše čtenáře, apelovat. Vezměte úspory připravené na zahraniční dovolenou a rozdejte se do zdejších luhů a hájů. Podpořte místní drobné živnostníky a podnikatele. Můžete tak pomoci republice znovu „na nohy“, Chorvatsko na vás dozajista počká.

My jsme se v rámci rubriky Test s cílem vydali do Hřenska, které nabízí mnoho zajímavých přírodních úkazů a unikátů. Věděli jste například, že díky nízkým teplotám mezi skalami se zde daří horským rostlinám, což je při nízké nadmořské výšce Hřenska raritou?

Kromě toho letní vydání nabízí další zajímavé články, ať už se jedná o prevenci jízdy ve vichřici či neuvěřitelný příběh bratrů Whittingtonových, kteří se zapsali nesmazatelným písmem do análů nejtěžšího vytrvalostního závodu 24 hodin Le Mans.

Za sebe i celý kolektiv, který pro vás letní číslo připravoval, vám přeji krásné a pohodové léto bez roušek a vládních omezení.

Příjemné čtení.
Jiří Švamberg
šéfredaktor



SOUTĚŽ:

Tentokrát soutěžíme se společností Mitsubishi Motors Česká republika, která k nám dováží automobily tradiční japonské značky se třemi diamanty ve znaku.

Otázka zní:

Kolik barevných provedení karoserie nabízí Mitsubishi Space Star?

- a) 5
- b) 7
- c) 9

Nápověda: správnou odpověď lze najít na internetových stránkách Mitsubishi Motors Česká republika



Vylosovaná trojice výherců získá stylovou letní čepici s kšiltlem, tzv. kšiltovku, s logem Mitsubishi. Řešení nám pošlete poštou nebo emailem nejpozději do 30. srpna 2020 na adresu Osmium s.r.o., Olšanská 54/3, 130 00 Praha 3 Žižkov, případně setkání@osmium.cz.

VÁŽENÍ LUŠTITELÉ!

Dle Nařízení 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů o volném pohybu těchto údajů („GDPR“), potřebujeme mít váš souhlas, abychom mohli zveřejnit vaše jméno, příjmení a město v seznamu výherců v následujícím čísle SeTKání. Zaslání odpovědi na soutěžní otázku nebo řešení křížovky je považováno za udělení tohoto souhlasu. Výhry zasíláme přepravní společností PPL do devíti týdnů po zveřejnění.

Doba koronavirová a provoz STK a Emisí

O době pandemie se toho napsalo již hodně. Přesto se musíme k problémům té doby, které ještě úplně neodeznely, vrátit.

Po vyhlášení nouzového stavu jsme opakovaně vznášeli na Ministerstvo dopravy dotazy, zda máme zavírat provozy či nikoli. A pokud ne, za jakých podmínek má naše činnost pokračovat. Část našich kolegů preventivně zavřela. Ministerstvo dopravy dalo jasně najevo, že by na našich silnicích neměla jezdit vozidla bez technických kontrol. Tento názor sdílel i pan ministr, který prosadil ponechání Stanic technických kontrol a měření emisí v provozu. Takže jsme se všichni vrátili do práce. To se týkalo více jak 1100 Stanic měření emisí a 380 Stanic technických kontrol.

Jako spoustu ostatních, i nás samozřejmě nejvíce páčil problém se zajištěním ochranných pomůcek. Ve spolupráci s dalšími profesními složkami a pracovníky Ministerstva dopravy se postupně podařilo ve třech vlnách zajistit alespoň nějaké ochranné pomůcky. Za to patří Ministerstvu dopravy a jeho pracovníkům, ale i dalším profesním organizacím velký dík.

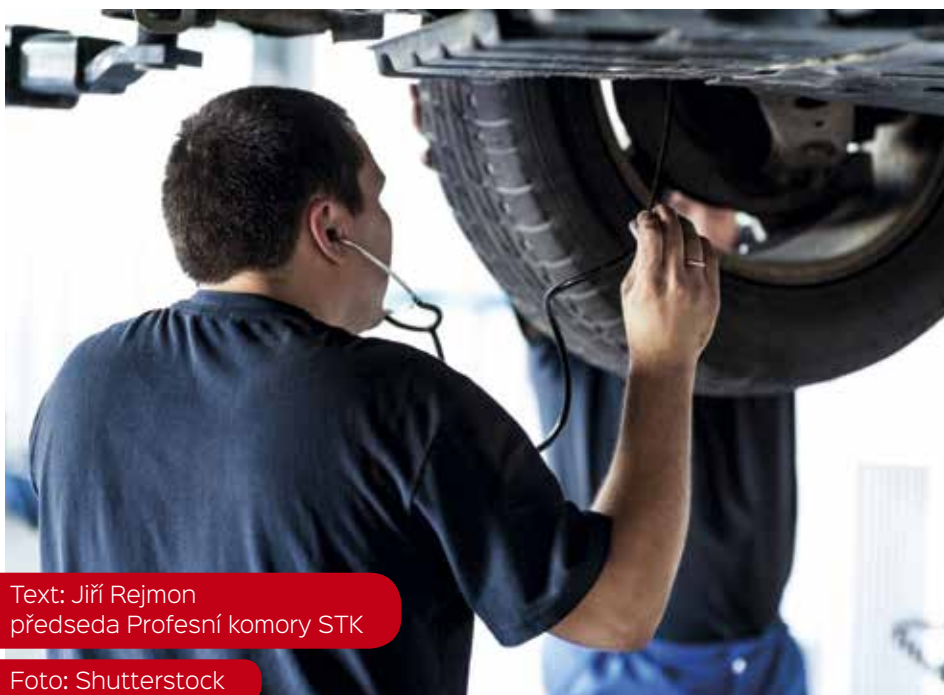
Co je jistě škoda, že velká část emisních stanic vůbec této možnosti nevyužila, čímž hodně poškodila naši pozici při vyjednávání



o možnostech získání většího množství pomůcek a dalšího materiálu pro ochranu pracovníků.

Zároveň jsme navrhli a po konzultacích s hygieniky a dalšími zveřejnili, návrh opatření k zajištění provozu. Tím byla zejména práce „přes okénko“, kdy zákazníci vůbec nevstupovali do prostor STK. Hlavním důvodem bylo, že zejména na začátku byl nedostatek pomůcek, a tedy i malá možnost ochrany našich zaměstnanců.

První dny, kdy se ještě lidé úplně nepřizpůsobili situaci, to bylo hodně náročné. Ale pak všichni začali chápat důležitost opatření a přestali mít problém s dodržováním potřebných postupů, používáním roušek atd. Velmi složitá situace z hlediska bezpečnosti pracovníků Emisí a STK byla pak u nákladních vozidel, zejména u těch, co jezdí do zahraničí. Zde jsme opět zveřejnili na našich stránkách možnosti, jak zajistit bezpečnost pracovníků.



Text: Jiří Rejmon
předseda Profesionální komory STK

Foto: Shutterstock

Situace zatím dodnes trvá, i když už se trochu vše uvolňuje a na mnohých stanicích již zákazníci mají přístup do prostor přijímacích kanceláří. To však klade další požadavky, tak jako u jiných profesí, na zajištění dezinfekce v prostorách.

V době, kdy čtete tento článek je již po nouzovém stavu a vše se pomalu vrací k normálu. Jak víme z mnoha minulých let, květen a červen jsou nejvytíženější měsíce v roce, kdy opravdu, na rozdíl od ostatních měsíců, Stanice emisí a technických kontrol pracují na 100 % svých kapacit. Proto prosíme zákazníky, aby stejně, jako přijímali opatření v době nouzového stavu, byli i nyní tolerantní ke stále poněkud limitovanému komfortu našeho provozu. Stále je třeba některá omezující opatření zachovávat, ale všichni už můžeme reálně vyhlížet blížký horizont kýženého návratu do standardního stavu.



Nyní ještě
sportovnější.



SEAT
Tarraco FR

5 ZÁRUKA
LET

SEAT
FINANCIAL SERVICES

Kombinovaná spotřeba paliva 4,7–7,3 l / 100 km.
Kombinované emise CO₂ 123–166 g/km. Použité obrázky jsou
pouze ilustrativní.

Herečkou jsem především díky tanci...

Lenka Krobotová sice pochází z herecké rodiny, ale jak sama říká, zadarmo nic nedostala. K herectví ji přivedl těsně před plnoletostí tanec a má ráda větší auta.



Lenka Krobotová vystudovala činoherní herectví na DAMU a v roce 2000 se stala členkou souboru Dejvického divadla.

■ **Jaký máte vztah k automobilům? Otočíte se na ulici za nějakým? A pokud ano, jakým?**

Není to žádná má vášeň, ale v posledních letech jsem se přistihla, že se mi určité typy líbí více a že by se mi asi líbilo mít větší Volvo nebo Range Rover... Za těmi se otáčím.

■ **Kdy jste si dělala řidičský průkaz a řídíte ráda?**

Řidičský průkaz jsem si dělala někdy ve 22 letech, docela mě to bavilo, ale pak jsem moc nejezdila, neb jsem své vlastní auto neměla. Až později jsme si s manželem

pořídili ojetý Saab... a když se narodily děti, dodala jsem si odvahy a jízdy si oprášila, protože jsem nechtěla být závislá na manželovi a potřebovala se pohybovat s dětmi sama dle potřeby. Dnes mě to baví moc, řídím velmi ráda, relaxuji u toho a poslouchám muziku.

■ **Jaký máte názor na současný trend elektromobility?**

Nechává mě to chladnou, přijde mi to vlastně zbytečné, sama jsem ten typ, který ještě rád řadí, nemám automat a jsem zatím ráda.

■ **Co říkáte tomu, že byl letos zrušen Mezinárodní filmový festival v Karlových Varech?**

Je mi z toho samozřejmě velmi smutno, je to jednak úžasný svátek filmu, výborný festival a příležitost vidět se s lidmi z branže a kamarády.

■ **Dokázala byste vyjmenovat trojici filmů, které vás jako herečku nějak zásadně ovlivnily?**

To je těžká otázka, většinou jsem ovlivněna především jako člověk a divák... ale k těm zásadním patří třeba Unaveni sluncem,



Lazebník sibiřský... z českých třeba Pelíšky nebo Musíme si pomáhat... či všechny Svěrákovy počiny.

■ **Čtenáři vás nedávno mohli vidět v seriálu Zrádci, kde hraje policejní analytičku. Máte ráda tento typ rolí?**

Byl to pro mě první úkol tohoto typu a žánru. Nadchl mě scénář i pojetí režiséra Viktora Tauše. A mám ráda severské detektivky, takže ano, když se snoubí psychologie charakteru s chytrou zápletkou, ano.

■ **Existuje nějaká role, kterou byste absolutně nepřijala?**

To asi neumím říct – vždy záleží především na scénáři.

■ **Co vám jako herečce více vyhovuje, film nebo divadlo?**

Obojí má své kouzlo. Je ideální, když se to doplňuje, ale asi o kapku víc vzrušující je divadlo jako živý organismus.

■ **Pocházíte z hereckého prostředí. Vedete své syny podobným směrem nebo jim necháváte „volný“ prostor?**

Sama jsem „herecké prostředí“ pocítila až velmi pozdě. Nijak je nevedu, ale jsou oba zjevně „múzicky“ nadaní.

■ **Pokud byste nebyla herečkou, jaká pracovní sféra by vás lákala nejvíce?**

Asi investigativní žurnalistika, především ve světě.

■ **Váš otec, Miroslav Krobot, působí velice přísným dojmem. Byl na vás jako dítě přísný?**

Byl, a jsem za to vlastně vděčná. Ale je s ním i velká legrace.

■ **Kdy jste přišla na to, že byste se chtěla stát herečkou?**

Až někdy v 17, 18 letech, a to zejména díky tanci.

■ **Je výhoda vyrůstat v herecké rodině?**

Do jisté míry asi ano, když to pak chcete dělat. Na druhou stranu je to často o to těžší. Jak jsem už zmínila, nijak jsem to nepocítovala. Měli jsme normální dětství. Jsem tedy především vděčná, že jsou moji rodiče normální lidé nohama na zemi.

■ **Co vlastně ráda děláte, když máte chvíli jen pro sebe?**

Pustím si dobrý film, čtu si, jdu si zaplavat, ráda spím. Ale také si ráda zajdu s přáteli na dobré víno.

Já vám moc děkuji za rozhovor a přeji mnoho úspěchů v profesním i osobním životě.



Lenku Krobotovou můžete znát z filmů Šakalí léta, Jedna ruka netleská či Díra u Hanušovic



S vizážistkou Lucií Gibodovou-Hruškovou



Text: Jiří Švamberk

Foto: instagram L. Krobotové a Wikipedie

INZERCE



BEZPEČNÁ KOLA PRO RADOST



AEZ Kaiman dark
17", 18", 19", 20"



AEZ North dark
18", 19", 20", 21"



DOTZ Interlagos dark
17", 19"



DOTZ Suzuka dark
18", 19", 20"



DEZENT TA dark
16", 17", 18", 19", 20"

3D Konfigurator kol
www.alcar.cz

Široká nabídka kol v originálních rozměrech

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

Nabídka automobilového trhu je stále pestrá

NEJEN SUV ŽIV JE ČLOVĚK

Automobilová mediální scéna v posledních letech bije kvůli narůstajícímu podílu prodeju třídy SUV na poplach. Prý se nám tu rozmohl takový nešvar, řeklo by se slovy klasika. Motoristé vyžadují tyhle módní vozy se zvýšeným podvozkem stále více a tradiční segmenty upadají. Nezanedbatelný podíl na tom ale mají právě média, která na druhé straně lavinu zájmu o SUV mohutně podporují. Tradiční dvoustranu se čtyřmi aktuálními novinkami jsme tedy tentokrát věnovali atraktivním zástupcům jiných tříd.

Audi S5 coupé quattro

Některé automobilky, které se dříve předháněly ve vývoji dieselových agregátů, už naftu definitivně jako palivo odepsaly. Ne tak prémiová značka z Ingolstadtu, která je co do nabídky šestiválcových a osmiválcových motorů TDI stále výkladní skříň koncernu Volkswagen. Audi už dlouhou dobu provází nejen skvělý systém pohonu všech kol quattro, ale i slogan „náskok díky technice“. To u zcela nového kupé řady A5 s písmenkem S platí vrchovatě. A to nejen díky velkým barevným dotykovým obrazovkám a displejům, které jsou koneckonců typickou součástí všech čtyř tentokrát představovaných vozů. Pro Evropu totiž Audi nabízí nové kupé S5 výhradně s přeplňovaným vznětovým šestiválcem s částečně hybridním systémem MHEV, jenž je součástí nové elektrické sítě s napětím 48 V. Řidič tento mild-hybrid vlastně ani nevnímá, pokud vůz tzv. plachtí a motor běží na volnoběh, přerušuje spojka v převodovce přenos hnací síly. Elektrické čerpadlo oleje, nezávislé na spalovacím motoru, potom umožňuje při setrvačné jízdě předřadit vhodný převodový stupeň pro další pokračování v jízdě, kdy se motor opět spustí. Dynamika je tak i díky masivním 700 Nm točivého momentu úchvatná, spotřeba jsme i v dynamickém režimu drželi do deseti litrů nafty. Zpracování a kvalitní materiály jsou očekávané, my jsme si libovali v celkovém designu a parádní výbavě. Osmistupňová převodovka řadí hladce a bleskově, vadila nám ale ztuhlá reakce na sešlápnutí plynu, což je zřejmě dáno nastavením elektroniky. Trochu trapným detailem je pak falešné vyústění výfuku na pravé straně, které u pečlivého pozorovatele vzbuzuje spíš trpký úsměv a jistě se dalo vyřešit i jinak.



Doplňky z leštěného hliníku podtrhují sportovní výraz Audi



Kokpitu dominuje velký displej s nabídkou všech funkcí vozu



Americký RAM patří do skupiny FCA a patří mezi nejprodávanější pickupy v USA



Výbava si v ničem nezadá s evropskými vozy luxusních značek

RAM 1500

I když se to v době emisního šílenství zdá neuvěřitelné, do Evropy se dovážejí oficiálně i typické americké pickupy s velkoobjemovým osmiválcem. Kamkoliv jsme s testovaným šestimetrovým vozem přijeli, připadali jsme si jako Martáni, kteří právě přistáli se svou kosmickou lodí. Popis tohoto spíše užitkového vozu s pohonem všech kol by vydal na samostatnou dvoustranu. Kdo ale miluje řízení a automobilovou techniku, svezení s vozem pro Ameriku typickým je zkrátka nutnost. Skvělá je nejen bohatá výbava v základu, ale překvapivě i ovladatelnost. Noblesa, s jakou atmosférický motor V8 s odpojováním válců dokáže tohohle 2,5 tunového drobečka rozhybat, je návyková. Možnost individuální konfigurace je opravdu široká, v nabídce jsou tři typy kabiny a dvě délky ložné plochy a několik stupňů výbavy. Naše Laramie byla druhá nejvyšší, hned pod verzí Limited. Vyzkoušeli jsme to nejméně užitkové provedení, tedy extrémně prostornou kabinu pro pět cestujících crew cab a kratší ložnou plochu. Na té jsou umístěny odnímatelné uzamykatelné schránky a zakrytí, takže ani v dešti vám náklad nezmokne. Samozřejmostí je tažné zařízení evropského typu na 3500 kg. Systém pohonu všech kol nabízí redukci a uzávěrky jako je tomu u čistokrevných offroadů, vzduchové pérování je nejen komfortní, ale pouhým stiskem tlačítka lze regulovat světlou výšku. Deklarovaného průměru 14 litrů naturalu na 100 km se dá bez potíží dosáhnout, díky téměř 100 litrové nádrži je i dojezd dostatečný. Ekonomika se dá pak vylepšit příplatkovým LPG pohonem. Je to zkrátka, Amerika' a neradi jsme se s tímhle v dobrém slova smyslu monstrem loučili.

Renault Zoe

Na druhé straně emisního spektra stojí, nový úděl evropského motoristy, tedy elektromobil. A jaký jiný vyzkoušet, než ten na starém kontinentě nejprodávanější. Druhá generace Renaultu Zoe je opravdu designově pěkným vozem primárně určeným do příměstského provozu. Deklarovaný dojezd téměř 400 km z něj však papírově dělá už téměř univerzála. Uvnitř úplně nepřekvapí, zpracování je velmi dobré, použité plasty a čalounění pak spíše lacinějšího vzhledu, ale zase vydrží i každodenní službu. Jízdní dynamika je u elektromobilů velmi příjemná, protože elektromotor má k dispozici točivý moment už při rozjezdu. My jsme zkoušeli výkonnější verzi se 135 koňmi, která zejména v městských rychlostech zahanbí většinu tradičních malých aut. Zavazadelník není bohužel příliš prostorný, navíc dobíjecí kabel taky zabere nějaké místo. Pokud máte vůz pouze v zápůjčce a nemáte doma tzv. wallbox, pak je nabíjení z klasické zásuvky opravdu zdoluhavá „nouzovka“. Přes noc se dá dobít dojezd asi 100 km, z nevykonnějšího domácího 22 kW zařízení by ale plné nabití mělo trvat asi 3 hodiny, proti 30 hodinám u běžné domácí zásuvky. To už výrazně zlepšuje běžné uživatelské pohodlí. Jízdní vlastnosti byly svou přesností a ovladatelností příjemným překvapením, nejméně se nám tak líbilo na dálnici. Sice u nás platí limit 130 km/h, ale kvůli omezovači na 140 km/h je v praxi řidič Zoe odsouzen k tomu si každý předjížděcí manévr dobře rozmyslet, aby se nestal nechtěnou obětí náhle zrychlujícího předjížděného naschválníka. Zajímavostí je režim převodovky „B“, kdy při ubrání akceleračního vozidlo rychleji zpomaluje, a tím zpětně více dobíjí akumulátory. Chce to trochu cviku, ale při efektivním využívání tohoto režimu se prodlouží dojezd, a navíc se méně opotřebávají brzdy. V současné době pak dovozce nasadil na všechna provedení akční ceny.

Čistě elektrický Renault Zoe patří mezi nejuspěšnější elektromobily v Evropě



Uvnitř vypadá jako každé malé auto



Přední části nové Škody Octavia dominuje přední maska a LED světlomety



Volič převodovky DSG připomíná svým řešením i nové Porsche 911 řady 992



Škoda Octavia Combi

Dlouho očekávaná novinka značky Škoda vzbuzuje nesmírný zájem zejména na tuzemském trhu, kde mají vozy z Mladé Boleslavi stále výsadní postavení. Nová Octavia nemá už kontroverzní dělená přední světla podle designéřského rukopisu někdejší hvězdy Jozefa Kabaně, o to dynamičtější a líbivější přední část vozu pro odpůrce vzhledu minulé generace nyní je. Nám se líbí především zadní světla a celková atraktivita kombíku, který je zřetelně sportovnější a méně usedlý. V interiéru došlo k revoluci, spoustu řešení a technologií sdílí nyní naše nejoblíbenější „slepice“ s novým Volkswagenem Golf. Při testu jsme si užívali zejména head-up displej, který na čelní sklo promítá zvolené údaje a umožňuje tak řidiči větší soustředěnost na jízdní situaci zejména v městském provozu. Pod kapotou jsme měli osvědčený dvojitý turbodiesel se sedmistupňovou DSG automatickou převodovkou. Novinkou je ale volič, který nyní dává informace řídicí jednotce vozu výhradně „po drátech“ a není už spojen s převodovkou mechanicky. Nejen díky tomu vzniklo v interiéru ještě více místa a Octavia je tak skutečně etalonem pro vozy segmentu nižší střední třídy co do praktičnosti a prostoru. Zpracování je pak tradičně na výši, nechybí ty nejvyspělejší asistenční systémy nebo LED světlomety. Do Mladé Boleslavi ukazujeme palec nahoru!

TECHNICKÉ ÚDAJE

Audi S5 Coupé TDI quattro

Motor: **Vznět. šestiválec turbo 2967 cm³**
Výkon (kW/k): **255/347**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **700/2500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **4,8**
Max. rychlost (km/h): **250**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,1**
Délka (mm): **4705**
Zavazadlový prostor (l): **465**
Základní cena (Kč): **1 864 900**

RAM 1500 4x4 Laramie crew cab

Motor: **Záž. osmiválec 5654 cm³**
Výkon (kW/k): **295/395**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **556/3950**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **6,3**
Max. rychlost (km/h): **173**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **14,6**
Délka (mm): **5916**
Zavazadlový prostor (l): **1526**
Základní cena (Kč): **1 899 000**

Renault Zoe R135

Motor: **synchronní elektromotor**
Výkon (kW/k): **100/135**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **245/1500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,5**
Max. rychlost (km/h): **140**
Kombinovaná spotřeba (Wh/km): **177**
Délka (mm): **4087**
Zavazadlový prostor (l): **338**
Základní cena (Kč): **760 000**

Škoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG

Motor: **Vznět. čtyřválec turbo 1968 cm³**
Výkon (kW/k): **110/150**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **360/1600**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,9**
Max. rychlost (km/h): **222**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **3,7**
Délka (mm): **4689**
Zavazadlový prostor (l): **640 – 1700**
Základní cena (Kč): **731 900**

Text: Vojtěch Štajf

Foto: archiv

Slabá ÚRODA

Automobilový průmysl se v době světové pandemie ocitl v jedné z nejhorších situací za poslední desetiletí. Počínaje světovou výstavou automobilů v Ženevě byly zrušeny i další významné podniky jako například show v New Yorku či autosalon v Detroitu. Automobilky jsou nuceny své novinky prezentovat on-line a zmíněná krize se samozřejmě odrazí také ve výrobě.



Proč je nové Porsche 911 Turbo S takřka dokonalé?

Tajemství spočívá v aerodynamice. Tu se stuttgartským vývojářům povedlo doslova „naohýbat“ podle potřeby. Dr. Thomas Wiegand, šéf vývoje aerodynamiky nového modelu popisuje, že žádný jiný sporták na světě nereaguje na jednotlivé jízdní situace tolika změnami v aerodynamickém nastavení jako právě nové Turbo S. Vedle aerodynamických režimů Eco, Speed a Performance dostalo například i speciální mokry mód, kdy zadní křídlo, spodní klapky, přední nárazník a dynamická kontrola trakce pracují v součinnosti tak, aby měl vůz takřka podobnou trakci jako na suchu.



Táhne mu na 60, přesto stále trhá rekordy!

Ford Mustang je opět nejprodávanějším sportákem světa. Za rok 2019 si jej pořídilo celkem 102 090 zákazníků, čímž zbytek trhu se sportovními vozy naprosto deklasoval. Jen v sousedním Německu stoupl zájem o nový Mustang v meziročním porovnání o 33%. V Polsku o rovnou polovinu a ve Francii se mezi lety 2018 a 2019 prodeje téměř zdvojnásobily. Kombinace ikonického sportovního kupé s mohutným osmiválcovým motorem zkrátka pořád funguje!



Nejlevnější Audi R8? S pohonem zadních kol!

Do nabídky Audi se dostal zajímavý supersport. Zatímco v minulosti jste na R8 s pohonem pouze zadních kol dosáhli jen v rámci limitované a samozřejmě i mnohem dražší edice, nyní zadokolka představuje podstatu nabídky. V základu stojí 3,6 milionu korun, a i když si na její palubu musíte dokoupit třeba i tempomat, stále se bavíme o atmosfericky plněném desetiválci s výkonem 540 koní, který pohání necelých 1600 kg těžký stroj. A to jsou parádní čísla!



Chystané BMW M4 nebude nejsilnější „čtyřkou“ od BMW

Jistě vás nepřekvapí, že BMW v budoucnu chystá plejádu elektrických modelů, které budou po boku konvenčních spalovacích vozů útočit na srdce zákazníků. Ani s elektřinou však nuda nebude. Nově uniklá informace hovoří o BMW i4. To by mělo díky dvojici elektromotorů dosahovat celkového výkonu až 530 koní, čímž by se i4 stala nejsilnější „čtyřkou“ v nabídce BMW.



Ukrutný desetiválec v Huracánu EVO bez střechy zvládne 324 km/h

Pohon pouze zadních kol, vylepšený podvozek, odlehčená karoserie a k tomu zpěv atmosféricky plněného desetiválce s otevřeným nebem nad hlavou. Huracán EVO Spyder sice v porovnání s verzí pohonu všech kol přišel o 30 koní výkonu, ale 610 koní a zrychlení na 100 km/h už za 3,5 sekundy vám vlasy rozcuchají naprosto spolehlivě. Základní cena? 4,76 milionu korun.



Alfa Romeo omladila vrcholné modely QV.

Zatímco standardní modely Giulia a Stelvio se omlazení dočkaly již před nedávnem, na ostré varianty přišla řada až nyní. Omlazenou dvojici poznáte podle nových karbonových doplňků vpředu a zatemněnějších zadních světel. Největší změny se odehrály uvnitř, zde čeká vylepšený infotainment, nový volant i volič převodovky a přepracovaný středový panel. Vášnivě zájemce pak určitě také potěší nově dostupný výfuk od renomované společnosti Akrapovič.



Éra super-dieselů nekončí!

Automobilka Alpina představila zbrusu nový model D3S, který je postaven na základech výkonného dieselového provedení M340d. Dvojitě přeplňovaný třílitrový šestiválec dosahuje nově až 350 koní a jak sportovní sedan, tak líbivé kombi vystřelí na 100 km/h už za 4,8 sekundy. Maximální rychlost? Elektronicky omezených 270 km/h. Základní cenou se novinka vleze těsně pod 2 miliony.



Modernizovaný Hyundai i30 hatchback zná české ceny.

Ačkoliv mnohé automobilky začátkem roku opět zdražovaly, Hyundai má na věc opačný názor. Inovovaná i30 je tak navzdory novým mild-hybridním technologiím na našem trhu stále přívětivě dostupná. Cena tak začíná už na 319 990 korunách za základní motor 1.5 CVVT s výbavou Start a slušně vybavená úroveň Comfort s výkonným motorem 1.5 T-GDi (118 kW) stojí 439 990 Kč. Standardem na všechny vozy je pětiletá záruka.

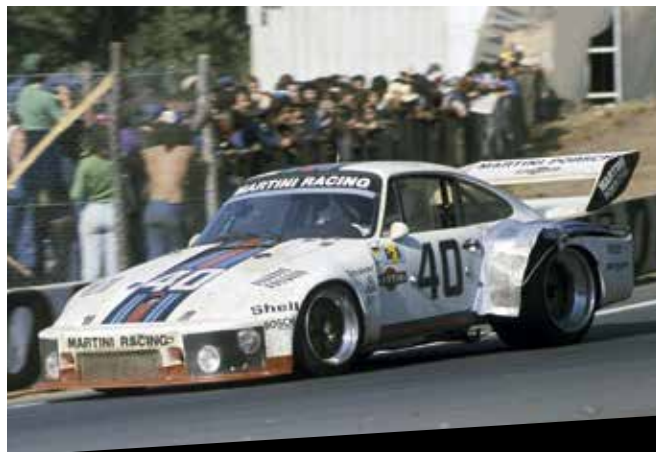
INZERCE

SONAX
MADE IN GERMANY

**Výhradní distributor
autokosmetiky SONAX pro ČR a SR:**

Motorsport spol. s r.o. | Poděbradská 29/541 | 19000 Praha 9 | po-pá: 8.00 - 16.30 hod. | +420 284 818 902 | www.sonax.cz

PŘÍBĚH

BRATŘI
WHITTINGTONOVÉ

Tenkrát v Americe

Bratři Whittingtonovi patří asi k nejkontroverznějším vítězům legendárního 24h závodu Le Mans, ovšem historie se na detaily příliš neptá. Tohle je jejich fascinující příběh milovníků motorsportu, ale také gangsterů a pašeráků.

Whittingtonovi byla trojice bratrů Bill, Don a Dale, které mimo jiné bavila letadla a závodění s nimi. Dalo by se říct, že se zajímali o jakýkoliv adrenalinový sport, který se dal na přelomu 70. a 80. let v USA provozovat. Jednoho dne je napadlo, že by se mohli stát závodními jezdci. A protože Američané už z povahy nejsou žádnými troškaři, vyrazili tři „bráchrové“ v roce 1979 na 24 hodin Le Mans, kde Bill se svým bratrem Donem zajistili sedačku v soukromé stáji Kremer.

Kremer tou dobou závodil s upravenými Porsche 935, přičemž mezi hlavní rozdíly oproti běžné 935 patřil mezichladič stlačeného vzduchu (intercooler) chlazený vzduchem místo vodou. Díky tomu vozy stáje Kremer dosahovaly o 2 %–3 % lepších výkonů, což ve vytrvalostních závodech udělá značný rozdíl.

Zajímavostí, kterou už bohužel v dnešní době nezažijeme, je způsob, jakým Kremer

zajížděl své závodní speciály – z Německa do Francie jednoduše jely po vlastní ose. Ale zpátky k Whittingtonům.

Bill s Donem si místa v týmu zaplatili, což nebyla v té době, vlastně ani dnes, až tak neobvyklá věc. Neobvyklá byla ovšem cena. Běžně místo stálo okolo 10 000 dolarů (cca čtvrt milionu Kč), což je v dnešních penězích zhruba 35 500 dolarů (cca milion Kč). Každý z nich ale zaplatil 20 000 dolarů (půl milionu), čili ekvivalent dnešních 70 000 dolarů (1,75 milionu Kč). Trápilo je to? Ani v nejmenším.

SPOR O MÍSTO V TÝMU

Na první schůzi celého týmu se dozvěděli, že Klaus, původní jezdec Kremeru, pojede první, po něm pojede Bill a pak Don. To se Whittingtonům vůbec nelíbilo. Vedení týmu se naopak nelíbilo, že si nováčci a nutno říct tou dobou amatéři, chtěli určovat svoje pravidla. Po menší diskuzi se

Týmová Porsche Kremer K3 na okruhu Road Atlanta



Bill s Donem zeptali vedení, co teda musí udělat pro to, aby mohli jet první. Načež jim Kremer sdělil:

„Je to moje auto, já rozhoduju, kdo a kdy ho bude řídit. Jestli o tom chcete rozhodovat vy, tak ho kupte!“

Bill se zeptal, kolik tedy za svoje auto chce. Kremer mu odpověděl, že chce 200 000 dolarů (lehce přes 700 000 dolarů v dnešních penězích), což byla cena naprosto přemrštěná. Kremer totiž



Whittingtonovi závodili také v NASCAR a Indy.

Zvláštní však bylo, že jejich auta na sobě měla minimum sponzorských polepů, případně šlo o loga smyšlených firem



K vítězství v Le Mans bratrům pomohla také Matka příroda

svoje speciály běžně prodával i jiným týmům, a to za daleko nižší ceny. Čili tuhle cenu nadhodil, jen proto, aby Billa umlčel. Co ale nečekal, byla Billova odpověď. Ten řekl, ať jde zpátky k nim do karavanu, vezme si z jeho tašky přesně 200 000 dolarů a ani o cent víc.

A přesně to se stalo. V roce 1979 jako první jezdec na startu Le Mans za stáj Kremer stál Bill Whittington, střídal ho jeho Bratr Don a až jako 3. jel profesionál Klaus Ludwig. A kupodivu vyhráli.

Je tedy nutno říct, že většinu práce odvedl Klaus, ale vítězství jak ve skupině, tak celkové jim nikdo neupřel. Shodou náhod to bylo také první celkové vítězství produkčního auta po více než čtvrt století. Vezmeme-li v potaz, že se závodu účastnil i tovární tým Porsche se svými 936 a dalšími prototypy, je celkové vítězství Kremeru se dvěma nováčky za volantem ještě impozantnější.

ROLI SEHRÁLA MATKA PŘÍRODA

Jak je vlastně možné, že tenhle cirkus vyhrál první místo na nejprestižnějším vytrvalostním závodě světa? Pravdou je, že Bill i Don byli talentovaní řidiči, ale hlavní roli v tom sehrálo počasí, většinu závodu přelilo a Kremer K3 měl něco, co neměly ani tovární prototypy Porsche – stěrače.

Whittingtonovi svým neskutečným vítězstvím zařídili Kremerovi zhruba 12-14 prodaných kusů K3 doslova přes noc. Podle toho také vypadalo startovní pole na Le Mans v roce 1980, drtivá většina produkčních aut byly Kremer K3.

Po závodě šli Bill s Donem rovnou za Kremerem a řekli mu, ať jde k nim do karavanu, vezme si zbytek peněz, co tam je a dodá jim víc K3.

Tohle je jen hrubý odhad, ale v roce 1979 přijeli Whittingtonovi na Le Mans s 500 000 dolary v hotovosti, což je jako by dnes přijeli s bezmála 1,8 miliony dolary.

ÚPLATKY BYLY BĚŽNÁ VĚC

V jejich světě nebylo nic, co nešlo vyřešit penězi. Zdálo se, že během Le Mans tankují rychleji než ostatní týmy, pochopitelně průtok paliva při tankování je omezen restriktorem tak, aby byl pro všechny stejný. Whittingtonovi jednoduše vzali 25 000 dolarů a podplatili člověka, který zodpovídal

za pečeti na restriktorech. Takže tankovali 2x rychleji než ostatní, ačkoliv pečeť zůstala neporušená.

Později Whittingtonovi závodili v NASCAR a Indy. Zvláštní však bylo, že jejich auta na sobě měla minimum sponzorských polepů, případně to byla loga smyšlených firem. Dotáhli to až tak daleko, že zaplatili hosteskám, rozdali jim parfémy svého smyšleného sponzora, ve skutečnosti to byl parfém jiné značky s přelepenou etiketou, a poslali je do boxů, aby to prezentovaly, jako nový úžasný parfém jejich smyšleného sponzora. To vše jen aby udrželi pozornost lidí od financování jejich závodní kariéry.

VLASTNÍ OKRUH JAKO ZÁKLADNA

Přirozeně když svou závodní kariéru začnete koupenním místem v týmu na Le Mans, pokračujete závoděním pod svým vlastním týmem, je dalším logickým krokem koupě závodního okruhu, proto Whittingtonovi koupili Road Atlanta. Road Atlanta byl v té době okruh s nejdelším rovným úsekem v USA a nedaleko něj se nachází letiště. Povedení bratři čirou náhodou vlastnili také leteckou společnost...

Teď přijde trocha neoficiálních informací. Údajně měli propracovaný systém, při kterém v noci letěla dvě letadla těsně nad sebou čili na radaru vypadala jako jedno. První přistálo na letišti a druhé na okruhu. Z toho na okruhu se následně vykládala uprostřed noci spousta věcí a překládaly se do kontejnerů za okruhem, ke kterým nikdo nesměl. Kontejnery i letadla byly až po okraj plné marihuany, tedy alespoň to tvrdí neoficiální zdroje, ale ruku na srdce, takovou práci s převozem cukru, toaletního papíru nebo třeba propisek byste si asi nedali, nehledě na to, že by to stěžilo ufinancovalo jejich záliby.

VÍTĚZSTVÍ ZA VŠECH OKOLNOSTÍ

Asi se ptáte, co se stalo s jejich vítěznou K3 z Le Mans 1979. Přebarvili ji na pro ně charakteristickou žlutou barvu a závodili dál, přičemž s ní byli až neuvěřitelně rychlí. Během jednoho závodu na okruhu Daytona zajeli dokonce tak rychlé kvalifikační kolo, že o jejich podvádění si už štěbetali i vrabci na okolních drátech.

Pravda vyplula na světlo až teprve nedávno. Pár let zpátky během renovace

mechanici zjistili, že prahy závodního auta byly otevřeny a následně zavařeny. Dost nezvyklé řešení u závodního vozu, takže zavolali původního mechanikům, kteří o auto pečovali v 80. letech. Ti reagovali velmi stroze:

„Jo aha, takže už jste našli díru?“

Tým, který měl na starosti renovaci, moc nechápal, co tím mysleli. Následně se dozvěděli, že Whittingtonovi dali do K3 lahve se stlačeným oxidem dusným, též známým jako nitro. K3 rozhodně nebyla pomalá, měla okolo 750 - 800 koní, ale očividně to nebylo dost. Ve chvíli, kdy se blížili do nejrychlejší klopené části Daytony, měli nitrem nadopovanými 1000 koní, a proto zajížděli neuvěřitelně rychlé časy. S doslova roztaveným motorem následně „doplachtili“ do boxů, kde mechanici vyndali, co z motoru zbylo, dali na jeho místo nový a závodilo se dál. Nutno doplnit, že motor v té době stál 40 000 dolarů (opět se bavíme o 40 000 začátkem 80. let, čili dnes by to bylo zhruba 110 000 dolarů), nejen na tehdejší poměry opravdu drahý motor, proto se o ně většina týmů starala, jak to jen šlo. Whittingtonovi? Ne, ti je měnili, jak na běžícím páse.

Samozřejmě nic nemůže trvat věčně. Pro naše 3 bratry byla osudová nehoda z roku 1982 způsobená nejmladším z nich, Dalem, která se stala během závodu série Indy. Těsně po startu Dale nezvládl své auto, naboural a vzal s sebou většinu startovního pole. Nikomu se v podstatě nic nestalo, ale samozřejmě to vrhlo na Whittingtonovi špatné světlo. Stali se předmětem všech možných vyšetřování, a to nejen ze strany závodních maršálů. Nakonec spadla klec a bratři šli sedět za daňové úniky a pašování.

Bill s Donem jsou stále naživu, stále mají svou leteckou společnost a stále jsou předmětem vyšetřování. Zejména těch od finančního úřadu...

Text: Martin Stolař
Foto: archiv



Luxus nebo bizarnost?

Milionář přestavěl svůj tryskáč na limuzínu, u které se člověk neubrání dojmu, že je mu původního letadla Learjet 40 zkrátka líto. Celá stavba unikátního silničního tryskáče trvala 13 let. Stroj dostal osmiválec Chevrolet o objemu 8,1 litru a díky reproduktorům v zadní části vyluzuje stroj na silnici stejné zvuky, jako kdyby měl stále funkční tryskové motory. Uvnitř pak najdete zábavní kino a audiosoustavu o výkonu 17 000 wattů. Určitě proto nepochybuje, že letecká sluchátka budou součástí standardní palubní výbavy.



Extrémně levný benzín se může dostat i pod hranici 20 korun

Každá mince má dvě strany a tou světlejší na světové pandemii je pro většinu motoristů bezesporu prudce klesající cena ropy, která v USA dosáhla vlivem přebytků ve skladech dokonce záporných hodnot. To znamená, že dodavatel musel za odběr své ropy ještě zaplatit, protože skladování přebytků je dražší než samotná komodita, v tomto případě ropa. Benzín i nafta se proto zastavily na historicky nejnižší hodnotě od roku 1997. Šéf sítě čerpaček ONO navíc dodává, že kdyby trend vývoje cen i nadále pokračoval tímto směrem, nebude mít problém cenu za litr stlačit i pod 20 korun.



V tuzemsku je ohroženo na 150 tisíc pracovních pozic

Ačkoliv se Česká republika první vlně nákazy ubránila poměrně statečně, epidemií bylo ochromeno přes 90 % automobilového průmyslu. Bohdan Wojnar, prezident Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP), uvedl, že v současnosti bude stěžejní co nejefektivněji a zároveň nejšetrněji znovu rozjet ekonomiku. Sdružení vládě České republiky proto mimo jiné navrhuje zrychlení procesu vyměření a vrácení nadměrných odpočtů DPH do státní kasy u exportních subjektů a neodkladné schválení státních půjček podnikům nad 250 zaměstnanců. Jinak hrozí, že se obchodní subjekty dostanou do finančních potíží, což by mohlo mít neblahý dopad na pracovní trh. V ohrožení je až 150 tisíc pracovních pozic.



Závodník gentleman

V období letošních Velikonoc svět motorsportu opustila jedna z nejvýraznějších a nejobdivovanějších osobností všech dob. Přestože se Stirling Moss nikdy nestal mistrem světa formule 1, bude vždy považován za obrovskou ikonu a závodníka gentlemana.

Stirling Moss byl ve světě rychlých kol dlouhodobě označován za nejlepšího pilota formule 1, a to navzdory faktu, že titul mistra světa nezískal. V průběhu deseti let (1951 až 1961) působení v královně motoristického sportu skončil třikrát za sebou druhý, přičemž jednou titul doslova daroval svému příteli, který byl neprávem diskvalifikován z rozhodujícího závodu.



Vítězný stroj z Mille Miglia z roku 1955 stojící vedle Mercedes-Benz SLR Stirling Moss z roku 2009. Pocta geniálnímu závodníkovi vznikla v počtu pouhých 75 kusů a dnes se její ceny pohybují ve vyšších desítkách milionů korun.



Bylo to v roce 1958 a Moss zápolil o titul mistra světa F1, tentokrát se svým kamarádem a krajanem Mikem Hawthornem. Oba jezdci byli bodově téměř vyrovnaní a rozhodnout měl poslední závod



Moss vyhrál téměř třetinu všech závodů, do kterých nastoupil

v Portugalsku. Hawthorn dostal hodiny a zhasnul mu motor. Nechal se tedy do závodu okolními „maršály“ roztlačit, což tehdejší pravidla zapovídala. Moss se ho před vedením po skončení závodu zastal, protože roztlačení a start motoru proběhl mimo závodní dráhu, což zakázáno nebylo. Hawthorn tak díky jeho intervenci nebyl ze závodu vyloučen a zůstal na druhém místě, čímž Mosse v celkovém součtu o jediný bod předstihl. A to navzdory faktu, že Moss vyhrál čtyři závody, zatímco Hawthorn pouze jeden. Takový duch fair play se dnes už opravdu nevidí.

Do historie motoristického sportu se ovšem zapsal jinak než počty titulů. V roce 1955 vyhrál s motoristickým novinářem Denísem Jenkinsonem v roli navigátora závod Mille Miglia, nejtěžší vytrvalostní závod světa. Bylo to za volantem Mercedesu 300 SLR s osmiválcem z monopostu W196, jehož výkon převyšoval 300 koní. Moss dosáhl na téměř 1600 km dlouhé trase Itálie, vedoucí po tehdejších okresních silnicích, rychlostního průměru 98 mil za hodinu, což je zhruba 160 km/h! Dodnes tento průměr ohromuje i současné závodní jezdce.

Stirling Moss pocházel ze zámožné rodiny. Začátky však rozhodně neměl lehké, protože jeho otec, uznávaný londýnský zubař, měl pro synovu vášeň pramálo pochopení. Kromě toho dlouho nevěřil, že by se takovýmto „bohémským“ povoláním dokázal vůbec uživit. Jenže jak už to v životě chodí, Moss nejen svému otci, ale i celému světu ukázal, že se pro závodění narodil.

Stirling Moss si kromě 16 vítězství ve Velkých cenách F1 připsal dalších 196 vavřínů. Toto číslo je ještě působivější v kontextu celkového počtu startů, kterých bylo necelých 600. Moss tak vyhrál více než třetinu všech závodů, v nichž se postavil na startovní rošť!

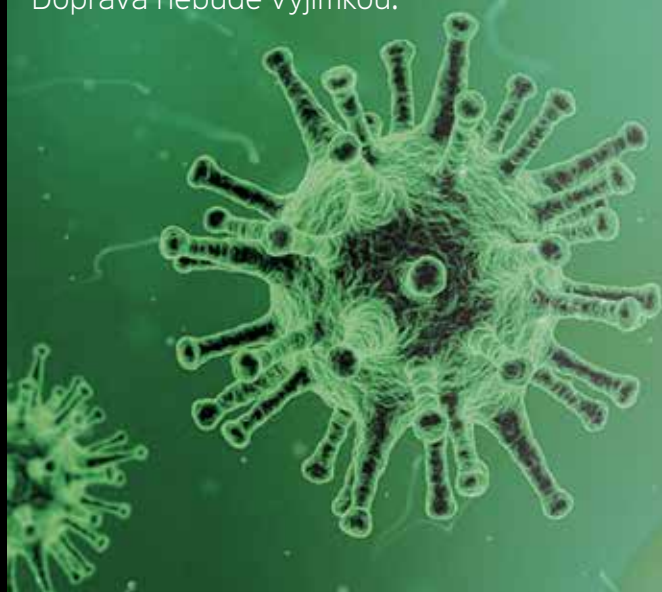
Kariéru jezdce F1 mu ukončila těžká nehoda v Goodwoodu v roce 1962, po které ležel měsíc v kómatu a půl roku byl částečně ochrnutý. Ani po tak těžké nehodě ale se závoděním nepřestal a až do roku 2011 se pravidelně účastnil okruhových závodů, především s historickými vozy.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Shutterstock

Auta, COVID-19 a budoucnost

Celosvětová pandemie koronaviru odhalila spoustu slabých míst naší civilizace a pravděpodobně ji navždy změní. Doprava nebude výjimkou.



Zivot v mnoha státech světa se na několik týdnů prakticky zastavil, zcela vyloučený není ani opětovný masivnější návrat nákazy v dalších vlnách. Důsledkem jsou pochopitelně obrovské ekonomické škody a snížení ročního HDP zasažených států o mnoho procentních bodů. Po letech blahobytu přijde celosvětová ekonomická krize, ze které se budeme vzpamatovávat několik let.

KAMIONEM PO EVROPĚ

U kamionů či autobusů jsou rovnice neúprosné a pro obce trpící nadměrným hlukem a prachem vlastně mají docela dobrý výsledek: kamionů bude po mnoho příštích měsíců zřejmě méně než dřív. Odborníci se shodují, že současná krize nás naučí konzumovat více lokálních potravin, zkrachovalé firmy přestanou dovážet komponenty a expedovat výrobky a obyvatelstvo s nižší kupní silou si pořízení nových televizí či ledniček raději dobře rozmyslí. Částečně zmizí i tranzitní

doprava, mající vzhledem k poloze Česka také významný vliv na počet kamionů na silnicích. Časem skončí i zlaté časy rozvážkových služeb, část zákazníků si na ně však nejspíš zvykne a změní své chování. Místo dvacet aut na cestě do obchodu či restaurace bude na silnici jen jedna dodávka s poslíčkem.

Méně aut však znamená vyšší rychlost, hlavně na silnicích a úsecích, kde je běžně vysoká hustota dopravy. U nás se tento problém týká několika málo dálnic a částí největších měst, v USA ukazují data z řady míst výrazné (až dvojnásobné) zvýšení průměrné rychlosti, samozřejmě stále v zákonných mezích.

RADĚJI AUTEM?

U individuální dopravy dochází k prolnutí několika faktorů, takže výsledný efekt nemusí být všude na světě stejný. Na straně jedné máme horší ekonomickou situaci a tedy motivaci obyvatel volit levnější způsob dopravy, u nás hlavně špičkově fungující veřejnou dopravu či

automobilovou spolujízdu ze satelitních měst, důležitým faktorem je však také strach lidí z nákazy a tudíž tíhnutí k individuální automobilové dopravě. Například v Číně, kde zdá se mají pandemii za sebou, se počet lidí preferujících cestu do práce autem téměř zdvojnásobil! Co je zajímavé, tak počet cyklistů a motorkářů zůstal prakticky stejný, popularita autobusů či metra se však (stejně jako chuť k autostopu) propadla velmi výrazně.

Tamní strach z nákazy bude, podobně jako v USA nebo v Itálii, pravděpodobně výraznějším faktorem než v Česku, kde koronaviru zatím podlehl relativně velmi málo obyvatel. U nás se tedy dá očekávat postupný nárůst objemu dopravy - z nynějších zhruba 40% běžného stavu z období nejpřísnějších opatření až téměř na „normální“ hodnoty. Ekonomický pokles však přinese vyšší nezaměstnanost či vyšší náklonnost zaměstnavatelů k práci z domu (nemusí platit tolik drahých kancelářů) a online meetingům, z čehož logicky vyplývá snížení počtu aut na silnicích. Jak moc velké



Současná pandemie vrátila hodně lidí zpět do osobních automobilů, přestože jinak by volili městskou hromadnou dopravu.



Dříve naměřená data související s emisemi škodlivin, kdy v německých městech bylo 80 % emisí NO₂ připisováno vozům se vznětovými motory, se ukázala jako mylná.

snížení to u nás nakonec bude můžeme jen odhadovat, rozhodně se však budeme pohybovat v řádu procent. Možná se však krátkodobě dočkáme zvýšení individuální automobilové dopravy, a to díky efektu „natěšení“: Po dlouhých týdnech doma se budeme chtít nějaký čas poněkud více potkávat s přáteli i kolegy. Tato vlna by však měla během pár týdnů vymizet, uvidíme, jak moc zamíchají kartami také současné velmi příjemně nízké ceny pohonných hmot.

Rozhodně se však velmi uleví obcím na hlavních tazích do zahraničí, letos dovolenou v Chorvatsku pravděpodobně vystřídá dovolená na chatě u rybníka. Z ekonomického hlediska je to vlastně dobře, utracené peníze „zůstanou doma“.

Ze stejného důvodu by se neměly zastavovat strategické stavby či opravy silnic, což je lekce, kterou jsme si odnesli z minulé ekonomické krize. Naopak je třeba investice do infrastruktury zintenzivnit, protože je tím podporováno odvětví bohaté na pracovní místa, vyrábějící

v Česku stále nedostatečně zastoupený „produkt“ s dlouhodobou přidanou hodnotou – táhnoucí se přes několik dalších světových krizí i období dobrých časů.

VYVRACENÍ MÝTŮ

Mnoho komentátorů a odborníků se shoduje v tom, že současná situace změní náš pohled na levné, ekologičtější pojetí (kolo, chůze) dopravy. Ano, lidé možná začnou přemýšlet, zda je nutné používat MHD, když se do cíle dá dojet na kole, v našich podmínkách je však na řadě míst nepřítelem číslo jedna terén a čtvero ročních dob. Současná síť cyklostezek se dá označit za velmi rozvinutou, změně tak nic nebrání. Vlastně by se dalo říci, že kdo chce, už na kole jezdí. Uvidíme, jak přesné jsou odhady zastánců cyklo dopravy: Bez represivních opatření namířených proti pohodlnější automobilové dopravě nebude nárůst nejspíš velký.

Ještě zajímavější je zjištění o mylné interpretaci dříve naměřených dat,

souvisejících s emisemi škodlivin. V německých městech bylo 80% emisí NO₂ připisováno vozům s dieselovými motory a řada municipalit proto u aut spalujících naftu přistoupila k selektivním zákazům vjezdu do center měst. Po vypuknutí koronaviru se při značně omezené automobilové dopravě zjistilo, že někde jsou koncentrace prudce jedovatého oxidu dusičitého vyšší než před omezeními! Ukázalo se, že mnohem větší vliv než auta má teplota, síla a směr větru. Tajemník spolkového ministerstva dopravy Steffen Bilger už zákaz provozu naftových aut označil jako bezpředmětný a velmi sílí hlasy, požadující zrušení dosavadních zákazů vjezdu. Starší dieselová auta totiž často vlastní senioři, kteří byli nuceni přesehnout na cestě domů do MHD, což je pro ně v době koronaviru rizikové prostředí.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv



Pravidelná péče o klimatizační systém je důležitá jak pro zajištění funkčnosti z hlediska technického stavu, tak pro udržení nezbytné čistoty. V systému je totiž hned několik míst, která se mohou stát zdrojem bakterií a zápachu. Vedle snadno vyměnitelného kabinového filtru je to především výparník, který ochlazuje vzduch proudící do kabiny a za provozu na něm kondenzuje voda, takže za určitých podmínek se na něm mohou množit mikroorganismy. Znečištěný výparník se projevuje sníženou účinností klimatizace a nepříjemným zápachem.

Důležité je i doplňování chladiva, které se již pro řadu motoristů stalo samozřejmostí, ale pravidelnou péči vyžadují i další části AC systému. Třeba kompresor, který pro správnou funkci vyžaduje pravidelné výměny oleje. Jeho nedostatek či již špatné mazací

LÉTO V AUTĚ ZPŘÍJEMNÍ KLIMATIZACE. ALE MUSÍ BÝT FUNKČNÍ!

Tak jak se v posledních letech výrazně zvyšuje důraz na pohodlí řidičů i posádek moderních aut, stávají se mnohé prvky dříve luxusní výbavy již běžnou součástí nových automobilů. To platí např. pro klimatizace, které tak mnoha autoservisům poskytly vítanou příležitost pro rozšíření nabídky služeb, neboť pro správnou funkci vyžadují pravidelnou údržbu...

schopnosti totiž mohou kompresor vážně poškodit. Stejně tak kompresoru neprospívá nadměrné zatížení plynoucí ze špatné funkce zašpiněného kondenzátoru, který nedokáže správně ochlazovat chladicí médium. A fatální následky může mít i nefunkční sušič, který zabraňuje pronikání vlhkosti do systému. Proto jsou pravidelné kontroly A/C systému důležité jak pro jeho účinnost, tak pro dlouhou životnost. Pěči o klimatizaci by ale motoristé měli svěřit vždy jen specializovaným servisům s odpovídajícím vybavením.

MODERNÍ ČISTIČÍ PŘÍSTROJE

K čištění klimatizačních systémů a interiérů automobilů je určena řada moderních a účinných přístrojů, které by ve specializovaném klimatizačním servisu

neměly chybět. Jedním z nich je např. generátor ozonu vhodný zejména pro odstranění zápachů z interiéru vozu. Využívá vlastností ozonu, tedy nestabilní trojmocné molekuly kyslíku (O₃), která díky své silné oxidační síle ničí bakterie, plísňe i roztoče. Na desinfekci výparníku a dalších částí systému klimatizace je zase nejlepší ultrazvukový čistič, který pracuje s vysoce koncentrovaným roztokem na organické bázi. Přístroj rozpraší roztok do klimatizačního systému a vzniklá mlhovina zahubí a odstraní veškeré pyly, roztoče, mikroorganismy, plísňe, bakterie a další zdroje zápachu. Protože roztok nepůsobí pouze na výparník, ale na celý ventilační systém, jeho účinek je dlouhodobý. Sami výrobci doporučují ošetřit klimatizaci tímto způsobem alespoň jedenkrát ročně.

INZERCE

APM[®] AUTOMOTIVE



- téměř 450 autoservisů nabízejících po celé ČR profesionální služby
- servisní síť společnosti APM Automotive - dodavatele autodílů a příslušenství

auto PROFITEAM

APM AUTOMOTIVE



SERVICE & GARAGE

použijte náš webový
vyhledávač autoservisů



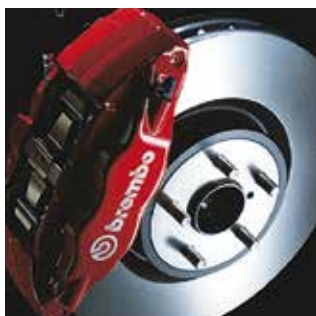
SUBARU

Confidence in Motion

SUBARU
FINANCE

LIMITOVANÁ NABÍDKA

FINAL 2020
EDITION



SUBARU BRZ | RÁDOST UŽ NAVEČDY

Japonský recept na opravdovou zábavu a čistou radost za volantem Subaru BRZ zní: zadní pohon, k tomu 200 koní, nízké těžiště těsně nad zemí, lehká karoserie, tuhý podvozek a to vše s perfektně vybalancovaným rozložením hmotnosti.

Dokud to ještě jde, zajímejte se o **limitovanou nabídku 40 aut** pro ČR z celkových 250 pro Evropu **Final Edition**, další už nebudou ... V poslední šanci na téměř sběratelskou edici se auto objeví pouze ve dvou barvách karoserie, typické WR Blue Pearl nebo temné Crystal Black. Exteriér ještě zvýrazní tmavě lakovaná ALU kola 17x7.5J, přes jejichž loukotě budou prosvítat brzdy **Brembo** a tlumiče **SACHS®** s exkluzivním nastavením. Potahy vyhřívaných sedadel ve speciálním provedení s modrou kůží **Alcantara®**, modrou naleznete i na volantu, jeho obšití, stejně jako u hlavice řadicí páky, ruční brzdy a čalounění dveří.

Limitovaná edice je v nabídce za 1 000 000 Kč + 12 000 Kč vč. DPH příplatek za barvu.

Kombinovaná spotřeba paliva 7,1–7,8 l/100 km,
emise CO₂ 164–180 g/km | Obrázky jsou pouze ilustrativní.

[subaru.cze](#) [subarucz](#) [subarucz](#)



Nejbezpečnější model v historii SEAT

Na český trh dorazila nová, v pořadí již čtvrtá generace modelu SEAT Leon, který se honosí nejen titulem nejprodávanějšího, ale také nejvyspělejšího modelu španělské automobilky. Společnost SEAT do vývoje a výroby nového Leonu investovala více než 1,1 miliardy eur, aby zákazníkům poskytla technicky vyspělé vozy s ještě hospodárnějšími motory, novou úrovní konektivity, inovativními asistenčními systémy, skvělou dynamikou, a ještě více přitažlivým vzhledem.

Čtvrtá generace přijíždí v porovnání se svým předchůdcem s výraznou evolucí designu. Nově pojatý exteriér a interiér v atraktivním designéřském stylu mu propůjčuje ještě silnější charakter, umocňovaný optimalizovanými celkovými proporcemi ve spojení s odhodlanějším výrazem tváře a uhlazenějšími liniemi. Zcela nový Leon svítí na cestu celému segmentu řadou inovativních

osvětlovacích technologií, mezi něž patří dekorativní osvětlení po celém obvodu interiérů, zadní svítily v celé šířce vozidla, dynamické ukazatele směru, světlomety s diodami LED pro všechny osvětlovací funkce a uvítací osvětlení.

Nový Leon patří také mezi nejhospodárnější modely v segmentu. Výrobce nabízí hned několik různých pohonných jednotek a zákazníci mohou vybírat mezi zážehovými (TSI), vznětovým pohonem (TDI), částečně hybridním (eTSI), plně hybridním (eHybrid) a variantou jezdící na stlačený zemní plyn (TGI).

Kromě široké nabídky pohonných jednotek si zákazníci mohou dopřát také mimořádně vyspělých systémů umožňujících propojení vozidla nejen s přenosnými zařízeními cestujících, ale navíc také s okolním světem. Konektivita zahrnuje navigaci využívající



přístup k internetu, internetové funkce a služby, jakož i systém Full Link s rozhraními Android Auto a CarPlay.

Nový SEAT Leon je také nebyvale bezpečný. Na seznamu nabízené výbavy najdeme předvídatelný adaptivní tempomat ACC, asistent pro stav nouze Emergency Assist, asistent pro automatizovanou jízdu Travel Assist, asistent pro změnu jízdního pruhu Side Assist a asistent pro vystupování Exit Assist. Zcela nový Leon je tak nejbezpečnějším automobilem, který kdy značka SEAT vyrobila.

Stejně jako v případě předchozí generace, také martorellská novina se vyrábí ve dvou karosářských provedeních – 5dveřový hatchback a rodinné kombi Sportstourer, přičemž obě karosářské varianty jsou nyní ještě praktičtější. Pětidveřová verze je o 86 mm delší, Sportstourer dokonce o 93 mm – umožňují velkorysejší nabídku prostoru pro cestující na sedadlech vzadu. Sportstourer navíc nabízí ještě větší objem zavazadlového prostoru než předtím - 620 litrů.



Text: Jiří Švamberk

Foto: SEAT





Proč hvězda CNG začíná padat?

Ještě před několika lety byl alternativní pohon na tlacený zemní plyn zajímavou ekologičtější alternativou ke spalování nafty, nyní od něj automobilky dávají ruce pryč. Ale proč?

Náklady na ujetý kilometr zhruba 1 Kč, moderní tichý zážehový motor a cena jen o málo vyšší než u benzinové varianty: Stlačený zemní plyn se pro spoustu lidí stal velmi zajímavou alternativou ke konvenčním palivům. CNG navíc produkuje v porovnání s dieselem o více než 90 % méně emisí oxidu dusíku a oproti benzinovým motorům o téměř čtvrtinu méně oxidu uhličitého. Existuje dokonce studie, podle které jsou vozy na CNG po započítání všech externalit ekologičtější než elektromobily – zvláště tam, kde se zemní plyn ve větší míře získává například z bioodpadu.

Klíčový hráč, koncern Volkswagen však oznámil, že v této oblasti zastavil další vývoj a na trh tak přijde (například v podobě modelu Octavia IV) poslední generace aut s pohonem na CNG. Tento druh pohonu totiž není příliš účinný v boji se stále se snižujícími flotilovými limity EU na množství vypouštěného CO₂, za jejichž překročení hrozí drakonické sankce. Koncern loni na celém světě prodal jen 110 tisíc vozů na CNG, a to i přes širokou nabídku 19 modelů, v samotné EU šlo o zhruba 65 tisíc aut. A protože do elektromobilů musely být investovány miliardy eur (výpočet emisí CO₂ jim navíc poněkud nelogicky přiznává čistou nulu), je pro VW další podpora CNG prostě finančně nezajímavá. Podobně začínají uvažovat i další výrobci, jen to zatím neříkají veřejně.

Českého zákazníka přitahují především náklady na provoz, i zde se ale začíná smrákat. Z nulové spotřební daně, která platila do roku 2011, se postupným navyšováním k letošnímu lednu stala daň 2,80 Kč za metr krychlový plynu. To je téměř maximální možná daň, vyplývající ze zákona o spotřební dani, který až do roku 2025 garantuje daň ve výši maximálně 3 korun na kubík. Má to ovšem několik podmínek, mezi kterými je i schodek rozpočtu do 1,5 % HDP, který kvůli počínající krizi a protipandemickým opatřením letos jistě přesáhneme. Stát tak bude moci uvalit daň vyšší.

Při současné nízké ceně pohonných hmot se vůz na CNG začne vyplácet až po ujetí více než zhruba 60 000 kilometrů, záleží



na konkrétní výši příplatku, který bývá kolem 35 tisíc korun. Přitažlivost nových aut tak působením více faktorů pomalu klesá. Nepomáhá ani filozofie automobilek, které maximalizují nádrže na CNG na úkor nádrží na benzin; kdo hodně cestuje, bude nucen zaježdět si a hledat jednu z plnicích stanic, kterých je zhruba dvě stě.

Text: Aleš Jungmann

Foto: Škoda Auto, Shutterstock

Hřensko

brána do Českého Švýcarska



Opel Astra Sports Tourer není pouze rodinným kombíkem, ale také vozem, který velmi dobře zvládá jízdu zakroucenými okreskami. Proto jsme s ním vyrazili do Hřenska, kde si na své přijdou jak milovníci řízení, tak ti z vás, kteří rádi obdivují přírodní krásy naší země.

Hřensko je obec ležící v Ústeckém kraji, nedaleko statutárního města Děčín, a je vstupní branou do Národního parku České Švýcarsko. S nadmořskou výškou 115 metrů nad mořem je nejnižše položenou obcí České republiky a v jejím okolí se nachází hned několik zajímavých míst, která rozhodně stojí za vidění. I přes to, že se jedná o nejnižše položenou obec, okolní klima pískovcových skal vytvořilo podmínky pro růst horských rostlin a sami si zde budete připadat jako na horách.

První písemná zmínka o Hřensku pochází z roku 1488, kdy zde stála krčma sloužící vorařům, splavujícím po řece dřevo. Od 16. století se zde začali usídlovat další obyvatelé, přičemž obživu jim zajišťovala těžba dřeva a jeho následné plavení. Hřensko se nachází na pomezí Česka a Německa a v současné době jde čistě o turistickou obec plnou penzionů a hotelů. To však v době koronaviru úplně neplatilo a výletníků zde bylo spíše poskovnu.

V okolí Hřenska se nachází množství kvalitních a velmi zábavných okresních silnic, je však dobré mít na paměti, že provoz tu obecně bývá velmi silný a jde o vyhledávanou lokalitu vyznavačů jednostopého motorismu.

Testovaný Opel Astra Sports Tourer je soupeř pro českou Škodu Octavia a dlouhodobě patřil v Čechách k oblíbeným modelům. Se spojením s koncernem PSA dostala modelová řada nový tříválcový vznětový motor 1,5, který nahradil dříve používaný vznětový čtyřválec 1,6.

Přestože se výkon motoru oproti čtyřválci snížil, 90 kW/122 koní a točivý moment 300 Nm na papíře, i tak vypadá slibně (v nabídce je ještě slabší varianta s 77 kW/105 k). Jenže není všechno zlato, co se třpytí, a tak tento motor ve spojení se 6stupňovým manuálem má poměrně výrazné dynamické rezervy.

Začněme neuvěřitelně dlouhými převody a chodem manuální převodovky, jež zabírá až v polovině. Tento fakt nelze přisuzovat opotřebení, neboť testovaná Astra ST měla najeto lehce přes 10 tisíc kilometrů. Rozjezdy, zejména do kopce, vyžadují velmi precizní sladění obou řidičových nohou a ani tak se nevyhnete nepříjemnému kuckání a občasnému poskakování, neboť turbo spíná až ve vyšších otáčkách. Jediným řešením je výraznější přidání plynu, což zvenčí zase působí, že chcete závodit.

Motor se z nižších otáček „sbírá“ jen velmi neochotně, ovšem jakmile se dostanete do sfér, kdy turbodmychadlo „fouká“ naplno, je Astra velmi příjemným cestovním automobilem. Je také poměrně lehký, ve srovnání s novou Octavií je o 167 kg lehčí, což se projevuje na jízdních vlastnostech. Octavia má na druhou stranu „dospělý“ motor se čtyřmi válci.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Opel Astra Sports Tourer 1,5 CDTi 6M

Motor: **1496 cm³**

Max. výkon: **90 kW při 3500 ot/min**

Max. točivý moment: **300 Nm při 1500–2750 mm**

Převodovka: **6stupňová manuální**

0–100 km/h: **10,5 s**

Nejvyšší rychlost: **210 km/h**

Průměrná spotřeba: **3,6 l/100 km**

Provozní hmotnost: **1320 kg**

Délka x šířka x výška: **4702 x 1871 x 1510 mm**

Rozvor: **2662 mm**

Základní objem zavazadelníku: **540/1630 l**

Základní cena testované motorizace: **465 990 Kč (akční)**



První písemná zmínka o Hřensku pochází z roku 1488, kdy zde stála krčma sloužící vorařům, splavujícím po řece dřevo



Pokud však patříte mezi řidiče, kteří řeší každíčkou „decku“, budete absolutně nadšeni. Nový motor je poměrně slušně odhlučněn a ke všemu jezdí za mimořádně nízkou spotřebu. Měřili jsme obě cesty, přičemž z Prahy jsme za striktního dodržování všech rychlostních limitů dosáhli na 4,3 l/100 km, cestou zpět pak dokonce na 4,1 l/100 km. A trasa vedla celkově asi 150 km po dálnici, kde jsme jeli předpisových 130 km/h bez tempomatu. V tomto ohledu je Astra Sports Tourer 1,5 CDTi opravdu fantastická.

S nedávnou modernizací, která přinesla právě zmiňovaný třívalcový turbodiesel od PSA, plus lepší výbavu a další drobné detaily, jako například vylepšený infotainment systém, se do kokpitu dostaly také přepracované kapličky přístrojů, které mají částečně digitální zobrazení. Pohyb ručičky ale není plynulý a nevykresluje v reálném čase. K tomu je špatně viditelný, protože svou bílou barvou splývá s okolními čísly.

Za co však Opel musí dostat nejvyšší pochvalu jsou sedadla. Mají výtečný tvar, dobře podrží v zatáčkách

a mají skvělou bederní opěrku. Směle se mohou rovnat sportovním sedadlům od BMW. Díky nim také může vyniknout přepracovaný podvozek, který se lehce přenáší i přes větší nerovnosti a v zatáčkách umí boční náklony udržet v rozumné míře.

Opel Astra Sports Tourer klame jménem. Je to prostorný a dobře jezdící kombík nižší střední třídy, jehož motor je spíše mdlý a o sportování může mluvit maximálně marketingové oddělení Opelu. Ovšem pokud bychom z názvu vynechali slovo sport, jde o velmi, ale velmi dobré rodinné auto, které budete milovat především za jeho nízkou spotřebu.

Text: Jiří Švamberk

Foto: autor

Nejšťastnější země



Do Dánska se asi nejčastěji dostaneme při cestě na sever do Skandinávie. Díky dlouhému mostu přes úžinu Øresund se dá pohodlně dojet po dálnici E20 do Švédska a ze severních přístavů Hirtshals a Frederikshavn odjíždějí trajekty do Norska, Švédska i na Island. Øresundský most, spojující Dánsko se Švédskem měří na délku necelých 8 km a v době svého dokončení před 20 lety byl druhým nejdelším mostem na světě. Most slouží pro silniční a železniční dopravu a jízda po něm sama o sobě je zajímavým zážitkem. Na konci lze dojet i pod něj a prohlédnout si monumentální stavbu zblízka. Druhým nejdelším dánským mostem je jen o trochu kratší most přes Velký Belt. Na obou dvou se platí nemalé mýtné, které pro osobní auto vyjde zhruba na 1400 resp. 900 Kč.

Kromě tranzitní trasy má však Dánsko hodně co nabídnout především z kulturních a přírodních krás. Hlavní město Kodaň vzniklo již v 11. století jako přístav a dnes v něm žije 600 tis. obyvatel. Zajímavostí je místní metro, které jezdí zcela v automatickém režimu, bez řidiče. Nejen v Kodani, ale v celé zemi je velmi populární cyklistika, na velké množství cyklistů narazíte po celý rok. Na většině hlavních silnic jsou vyhrazeny modré cyklopruhy, na které je třeba při řízení dávat pozor. Říká se, že v Kodani je v provozu více jízdních kol než automobilů a běžný Dán má jedno kolo na cestu do práce a druhé kolo na zábavu.

Když opustíte ruch velkoměsta, čeká vás nádherná příroda. Dánsko je rovinatou zemí, nejvyšší bod má pouze 171 m n. m., zato však délka pobřeží, včetně všech ostrovů a ostrůvků, měří přes úctyhodných 7 tisíc km. Na pobřeží se střídají překrásné písčité pláže, vysoké křídové útesy a putující písečné duny. Díky vlhkosti vzduchu a častým srážkám je pobřeží zelené a porostlé trávou až téměř do moře. U mnoha pláží naleznete upravená místa k posezení, pikniku či táboření. Dánové přírodu milují a také se o ni starají. Nádherné jsou též přírodní a zámecké parky, udržované pečlivě do nejmenšího detailu. Za jeden z nejkrásnějších bychom mohli jmenovat třeba Liselund Slotsark na ostrově Møn v jižním Dánsku.

Dánové se řadí mezi nejšťastnější národy na světě a žijí v poklidu. Tomu odpovídá také styl řízení. I ve větším provozu ve městech se jezdí pomalu, bez stresu, ohleduplně, nesetkáte se tu s rychlým předjížděním ani porušováním předpisů. Klakson jsme neslyšeli během naší návštěvy ani jednou. Dánové vůbec mají k autům rezervovanější vztah než my. Auta mnohdy berou spíše jako nutné zlo a když je to možné, sáhnou raději



po bicyklu. V Dánsku nepotkáte mnoho luxusních či výrazných aut, většina Dánů by si v nich připadala trapně. Když už si auto pořizují, vybírají spíše ta menší a nenápadná. Při registraci nového auta se platí velmi vysoká daň ve výši 150 procent jeho pořizovací hodnoty a to je snad jediná věc, na kterou uslyšíte Dány si stěžovat. Pohonné hmoty jsou také podstatně zdaněny, ale ne zase tolik jako třeba v Norsku. Přitom obě země těží pod mořem vlastní ropu. I při současném výrazném poklesu cen ropy jsou aktuální ceny PHM zhruba o polovinu vyšší než u nás. Litř benzínu vyjde na 37 Kč, nafty na 32 Kč a LPG na 27 Kč. Čerpací stanice jsou běžně dostupné, jejich síť je hustá a navíc vzdálenosti v Dánsku jsou poměrně malé, takže prázdná nádrž vám skutečně nehrozí. Většina pump je vybavena tankovacím automatem, načerpáte tím pádem kdykoliv.

Mladí Dánové jsou fanatici do skútrů a mopedů, má je snad každý teenager, který už si může udělat řidičák. Možná jsou oblíbené právě proto, že tím odpadá také další „starost“ spojená s vlastnictvím auta, placení vysokých částek za parkování. V centru Kodaně vyjde i na 150 Kč za hodinu.

Vyrazíte-li do Dánska, je to nejpraktičtější vlastním autem. Můžete se rychle přesouvat mezi jednotlivými památkami a přírodními zajímavostmi a i přes vyšší ceny to vyjde nejvýhodněji. Trasa z nejjihnějšího místa na německých hranicích na nejsevernější mys Skagen, kde se setkává Severní a Baltské moře, měří jen 400 km. Jak odlehle malé silnice, tak dálnice jsou udržované v perfektním stavu a značení je přehledné. V Dánsku se prostě autem jezdí skvěle.



Text a foto

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

Definice univerzála

Automobilka Subaru je známá tím, že si ráda dělá věci po svém. Nové Subaru XV s elektrifikovaným motorem je toho zdárným příkladem.



Subaru XV umí být i velmi praktické



Světlá výška 22 centimetrů umožňuje nadprůměrnou průchodnost lehčím terénem



Většina automobilových fanoušků si při vyslovení jména Subaru vybaví modrý sedan se zlatými koly a obřím zadním křídlem. Subaru WRX STI je bezesporu ikonou, ovšem japonská značka se souhvězdím Plejád ve znaku není značkou jednoho auta.

V každém z modelů, vyrobených za posledních 20 let, je cítit kus WRX STI. A v případě testovaného XV e-Boxer to je jednoznačně podvozek, který svými vlastnostmi výrazně převyšuje nabízený výkon 110 kW/150 koní. Střízlivým odhadem by podvozek nového XV snesl klidně dvakrát více. Stejně jako většina zvýšených automobilů Subaru se karoserie lehce naklání, ovšem kola drží jako přibitá a díky rozumnému rozměru pneumatik 225/55 R18 komfortně zvládá silniční výtluky s naprostým přehledem. Příkladně je také chování vozu v zatáčkách, neboť charakteristický motor s protilehlými písty (odtud jméno boxer) snižuje těžiště vozu.

Světlá výška 22 centimetrů umožňuje nadprůměrnou průchodnost lehčím terénem, což z XV dělá velmi dobrého společníka pro všechny, kteří automobil

využívají k volnočasovým aktivitám mimo zpevněné vozovky. Elektrifikované XV utáhne až 1270 kg těžký brzděný přívěs.

Dvoulitrový atmosféricky plněný zážehový čtyřválec je z 80 % nový a ve spojení s elektromotorem má zhruba o 10 % nižší spotřebu než předchozí dvoulitrové pohonné jednotky Subaru.

Model XV e-Boxer je takzvaným full-hybridem, což znamená, že je schopen jet čistě na elektrický proud, a to až 1,6 km rychlostí 40 km/h. V praxi to znamená, že elektromotor pomáhá při rozjezdech a asistuje také při razantní akceleraci. Kromě toho jej oceníte také v terénu, kde jeho výkon 12,3 kW a 66 Nm pomáhá plynulým přejezdům nerovností bez zbytečného protáčení kol.

Hybridní XV spolupracuje s bezstupňovou převodovkou Lineartronic, která se zbavila dříve kritizovaného „vysavačového“ efektu a při prudké akceleraci se chová jako klasický automat a posádku neobtěžuje trvalými vysokými otáčkami motoru. Subaru XV je mimořádně povedený univerzál, který nabízí komfortní jízdu, nadprůměrné

schopnosti na nepevněném povrchu a nyní také větší úsporu paliva v kombinovaném provozu. Hybridní ústrojí jezdí okolo 7,5 litru na 100 km, s velmi defenzivním stylem se dostanete i pod 7 l/100 km. To je v případě auta se zážehovým dvoulitrem, automatickou převodovkou, pohonem všech kol a vyšší světlou výškou nadprůměrný výsledek. Obzvláště když uvážíme i nárůst hmotnosti o 110 kg kvůli hybridním komponentům a vysokonapěťové baterii.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru XV e-Boxer

Motor: **dvoulitrový zážehový**

4válec Boxer

Výkon: **110 kW**

Točivý moment: **194 Nm**

Výkon el. motoru: **12,3 kW/66 Nm**

Převodovka: **bezstupňová automatická**

Max. rychlost: **193 km/h**

Zrychlení Z 0–100 km/h: **10,7 s**

Spotřeba (město/mimo/kombi):

7,3/6,1/6,5 l/100km

Rozměry (délka/šířka/výška):

4465/1800/1615 mm

Zavaz. prostor (sedadla/sklopena):

340/1173 l

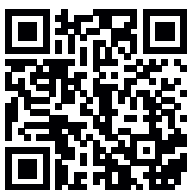
Cena základního modelu: **790 000 Kč**

CO JE TO QR KÓD?

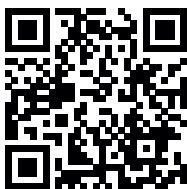
Na první pohled vypadá jako změř čtverečků, ale QR kód je v podstatě 2D čárový kód, který v sobě může ukrývat nejrůznější informace. Může to být webová adresa (často používané na billboardech či letáčích), kompletní vizitka v podobě, jakou si můžete uložit do mobilu, případně odkaz na video, jako v případě naší rubriky „videotéka“.

ŠŤASTNOU CESTU, ANEB JAK TATRA VŠEM VYTŘELA ZRAK

Tatra 603 ve své době patřila mezi nejlépe ovladatelné automobily na světě. Její kvality v době vzniku nemohli ocenit běžní obyvatelé Československa, byla vyhrazena pouze vrcholným funkcionářům Komunistické strany. Běžnému občanu ČSSR musel stačit krátkometrážní film Šťastnou cestu z roku 1962, kde ji mohl vidět v situacích, které ještě dnes nepřestávají udivovat. Velká poklona patří také testovacímu řidiči Jaroslavu Pavelkovi.

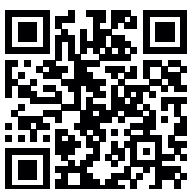
**TANEC DO OBLAK**

Pokud vás zajímá, jaký závod do vrchu je považovaný za nejtěžší, pak to je Pikes Peak. Respektive byl, do té doby, než jeho skoro 20 kilometrů a 156 zatáček pokryl hladký asfalt. Ovšem i tak jde o extrémní záležitost. Jezdci zde vystoupají necelých 1500 výškových metrů, a to po silnici, na niž nelze trénovat, protože se jedná o veřejnou komunikaci. Finský rallye jezdec Ari Vatanen v roce 1988 stanovil tehdejší traťový rekord, který z několika kamer zaznamenali filmaři. Jednoznačně jedno z nejlepších automobilových videí všech dob, což ostatně dokazuje také několik festivalových ocenění.

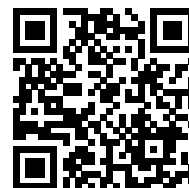
**DŮKAZ MÍSTO SLIBŮ**

Volvo v 80. letech minulého století nemělo na poli automobilové bezpečnosti příliš mnoho konkurentů. Jinými slovy mělo až na výjimky před ostatními roky náskoku. Ostatně Volvo například v roce 1959

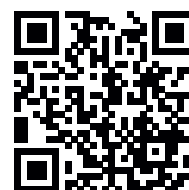
darovalo všem ostatním výrobcům patent tříbodových bezpečnostních pásů, který se používá dodnes. V roce 1985 se Volvo jalo na americkém trhu demonstrovat bezpečnost své vlajkové lodi, modelu 760, způsobem, který nemá obdoby. Výsledek testu byl prostě jednoznačný...

**VTIP, HUMOR, FASCINACE****ENTRÉE, JAK SE NA VÍTĚZE SLUŠÍ A PATŘÍ**

Dnes je novodobá Škoda Felicia docela vysmívaným autem, ale v době svého vzniku patřila ve verzi Kit Car k postrachům rallyových kolbišť na celém světě. Obzvláště když za volantem seděli Pavel Sibera nebo Emil Triner. A právě druhý jmenovaný se postaral o pořádný rozruch na rallye Nový Zéland v roce 1995, kde si při příjezdu na pódium dovolil i na poměry profesionálního závodníka nevídaný kousek.

**NENÍ KAM SPĚCHAT**

Automobilky na zákazníky cílí především vtipnými reklamními šoty. Obzvláště v období tzv. Super Bowlu, finálového zápasu, kterým vrcholí play-off severoamerické National Football League v americkém fotbalu, se výrobci předhánějí, kdo zaujme větší procento diváků. Subaru v roce 2014 odvysílalo reklamu, která se stala podobně populární, jako u nás vánoční reklama na limonádu Kofola.

**JAK QR KÓD FUNGUJE?**

Abyste z QR kódu dostali potřebná data, musíte mít nějaký program, který je umí „vyfotit“ a poté „dekódovat“. K tomu slouží množství zdarma dostupných aplikací v internetových obchodech App Store či Google Play. Samozřejmostí je chytrý telefon s fotografickým aparátem.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Škoda Auto, Peugeot, Volvo, youtube

Vítr umí uškodit stejně jako sníh nebo led

I za silné vichřice se dá jet bezpečně. Podmínkou je však dodržování několika zásad...

Jízda za silného větru nebo dokonce vichřice s sebou nese řadu rizik. Pokud meteorologové vydají varování před vichřicí, je nejlépe nevyjíždět. Ovšem to jde někdy velmi špatně, mnohdy to nepřipadá vůbec v úvahu. Avšak i za extrémně silného větru se dá jet bezpečně, je však třeba dodržovat některé základní zásady:

- Při jízdě za rozměrným vozidlem (kamionem či autobusem) je třeba pamatovat na extrémní víření vzduchu v jeho blízkosti, což pocítí šoféři především lehčích osobních či dodávkových vozidel. Je proto dobré zvětšit od takového vozu odstup.
- Pokud se rozhodneme předjíždět, vždy je třeba počítat s prudkými změnami proudění vzduchu, které dovedou s předjíždějícím vozidlem pořádně zacvičit. Zvláště nebezpečný je silný vítr vanoucí zprava. Řidič jeho působení koriguje lehkým natočením volantu doprava. Jakmile se ale při předjíždění dostane do zákrytu velkého předjížděného vozu, působení větru rázem ustane. V daném okamžiku je třeba se připravit na nutnost narovnat volant



do přímého směru. Jakmile se ovšem předjíždějící vůz dostane ze zákrytu, do jeho boku se rázem opět opře silný vítr, v daném okamžiku je nutné bleskově začít korigovat jeho působení lehkým natočením volantu doprava.

- Před vjetím na most je třeba se připravit na extrémní působení silného větru. Rozhodně je dobré snížit rychlost jízdy a uvědomit si, ze které strany vítr fouká. Velké problémy se stabilitou mohou mít především rozměrná vozidla, jako jsou kamiony či autobusy, na pozoru by se měli mít i řidiči rozměrnějších dodávkových vozidel.
- Vichřice s lehkostí odnese řadu

nedostatečně upevněných předmětů, poláme větve stromů, škody utrpí i nejedna střecha. Tyto uvolněné artefakty se pak mohou neočekávaně objevit přímo v jízdni dráze jedoucích automobilů. Proto je třeba více než kdy jindy dbát na zásadu, že jet můžeme jen takovou rychlostí, abychom zastavili na vzdálenosti, na kterou máme rozhled. Extrémní opatrnost je na místě především za mokra, na namrzlé silnici či za snížené viditelnosti.

- Za silného větru můžeme snadno narazit na úseky, kde se doprava zastavila úplně – z důvodu nehody, neprůjezdné komunikace z důvodu napadených větví či dokonce vyvrácených stromů atp. Abychom se v maximální možné míře těmto úsekům vyhnuli, vyplatí se používat kvalitní dynamickou navigační aplikaci. Pokud ji nemáte, nalaďte si Zelenou vlnu či jiné informační rádio.
- Přes veškerou prevenci můžeme na trase uvíznout. S tím je zkrátka třeba počítat. Proto by měl neustále být v nádrži dostatek paliva. Vyplatí se také mít ve voze něco trvanlivého k snědku a v zavazadelníku teplou deku, bez ohledu na roční období.



Text: Ve spolupráci s platformou Vize0 Jiří Švamberg

Foto: Shutterstock



Nikdo nezná Váš vůz lépe než my

Volkswagen Service

Naše autorizované servisy Volkswagen poskytují nejen profesionální služby s vysokou technickou úrovní práce našich mechaniků, ale i výhodné servisní úkony v rámci kompletních cen, či slevovou knížku Plus plán. Nabízíme Vám také možnost provedení samotné technické kontroly v nezávislé STK stanici zdarma a kompletní služby našeho Pneuservisu Volkswagen. S profesionálními službami našich autorizovaných servisů Volkswagen budete mít vždy záruku spolehlivé a bezpečné jízdy.

Více informací najdete na volkswagen.cz/servis

Sponzorem dnešní křížovky je Mitsubishi Motors Česká republika. V tajence se nachází životní moudro Solón (asi 638–559 př. n. l.), slavného antického básníka a aténského zákonodávce.

POMŮCKA: AES, HALI, FLAVON, KAV, PEPO	PROSPĚŠNÝ SKUTEK	ODROLENÉ ČÁSTEČKY SUCHÉ PÍČE	1. DÍL TAJENKY	OSEVAT	ZNAČKA ASTATU	SÁZENKA		VETNOUT	3. DÍL TAJENKY	TEKUTINA PROUDÍCÍ ČEVAMI		LASICOVITÉ SELMY	ULEKNUTÍ	CITOSLOVCE NÁRKA	2. DÍL TAJENKY	PRUZNÉ SLITINY ŽELEZA	DEMOLOVAT
PŘESTAT PSÁT												ORGANICKÉ ZLUTÉ BARVIVO					
POŠKODITI NA POVRCHU												HMYZOŽRAVCI					
ANGLIČAN						MALÝ KVĚT SOUPRAVA TESLIC								DOTEK MÍČE MAĎARSKÝ DRAGON			
CITOSLOVCE CHROCHTÁNÍ					SESTROJIT DÁMA								VESELÉ VOLÁNÍ OTÁČETI				
NÁŠILIM ODDĚLIT														DÝMAT			
	SVÍZEL	ZADNÍ ČÁST KOMORNÍ SOUBORY				MAĎARSKÉ VINO								VZOREC SELENINU YTTERBIA			CITRONIK LÉČIVÝ EVROPANKA
JÍST RANNÍ JÍDLO														VODNÍ PTÁCI ARMÉNSKÝ FILM			
TOMÁŠ (ITALSKY)							RUSKÉ MĚSTO	DRUŽSTVO			VZDĚLÁVAT	TANEČNÍ PLOCHA SLOVENSKY "JEVY"					
ZNAČKA RADONU				MEČENÍ CUCAT					STRÝC (NÁREČNĚ) KLAMY					DOMÁCKY ADAM KASEJNOVÉ VLÁKNO			
ANTICKÉ PLATIDLO				ČESKÝ LITERÁT POPĚVEK												INICIÁLY LUKAVSKÉHO SPOJKA	
4. DÍL TAJENKY																	
ASIAT						MÍHÁNÍ								JMÉNO ZPĚVAČKY BARTOŠOVÉ			



Řešení pošlete na adresu SeTKání, Olšanská 54/3, 130 00 Praha 3 Žižkov nebo na setkani@osmium.cz. Tři vylosovaní dostanou od Mitsubishi Motors Česká republika hrneček s logem značky.

INZERCE

Sázka na jistotu

ŠKODA Plus je program pro prodej ojetých vozů u certifikovaných prodejců v prodejní síti ŠKODA AUTO Česká republika. Všechny vozy označené tímto programem splňují přísná kritéria kvality a jsou tedy zárukou dlouhého a spokojeného užívání bez obav z neznámého původu nebo špatného technického stavu. Vyzpovídali jsme jeho zástupce ohledně největších výhod.

Jak dlouho vlastně tento program funguje?

Značka ŠKODA Plus funguje již přes 10 let, pod hlavičkou ŠKODA AUTO Česká republika od ledna roku 2018.

Kolik prodejců je do programu ŠKODA Plus zapojeno?

Od ledna 2020 jsou zapojeni všichni autorizovaní prodejci značky ŠKODA. Aktuálně je program ŠKODA Plus zastoupen na 150 místech v ČR, a každý zákazník by tak měl mít maximální dojezdovou vzdálenost okolo 30 minut.

Kolik vozů aktuálně nabízíte a soustředíte se výhradně na vozy ŠKODA nebo i ostatní značky?

Aktuálně nabízíme přes 7 tisíc certifikovaných vozů, většina z nich jsou modely značky ŠKODA. Všechny vozy jsou rozděleny do 3 kategorií: v poslední době stále oblíbenější roční vozy do 18 měsíců stáří, tzv. vyzkoušené vozy mezi 2 a 5 lety stáří a také ojeté vozy, tedy vozidla starší než 5 let.

O jaké modely je největší zájem?

Prodejům dominuje model OCTAVIA, následovaný modely FABIA, RAPID a SUPERB. A to ve všech karosářských variantách a motorizacích. V posledních měsících zaznamenáváme zvýšenou poptávku také po modelu SCALA a naší rodině SUV.

Pokud zákazník vlastní jinou značku, ale rád by model ŠKODA, může svůj stávající automobil nabídnout protiúčetem?

Samozejmě. Prodejní týmy dokáží ocenit i vozidla ostatních značek a zároveň si ověřují i historii vozu. V současné době jsme nastartovali i výkup stávajících vozů v sekci Prodávám vůz přímo přes webové prostředí portálu www.skodaplus.cz. Zájem o tuto službu také den ode dne roste.

Nabízíte také nějakou formu financování a pojištění?

Program ŠKODA Plus nabízí značkové financování od ŠKODA Financial Services. Zákazník má možnost využít i výhodné pojištění. Právě vysoký zájem o povinné ručení za tisíc korun ročně po dobu financování vozu nás těší. Smlouva i ostatní dokumentace vychází ze zkušeností prodeje nových aut, vše je přehledné a nabídka se týká pouze financování a pojištění vozu.

Nabízíte také nějaké formy bonusu k nákupu?

Snažíme se zákazníkům nabízet služby

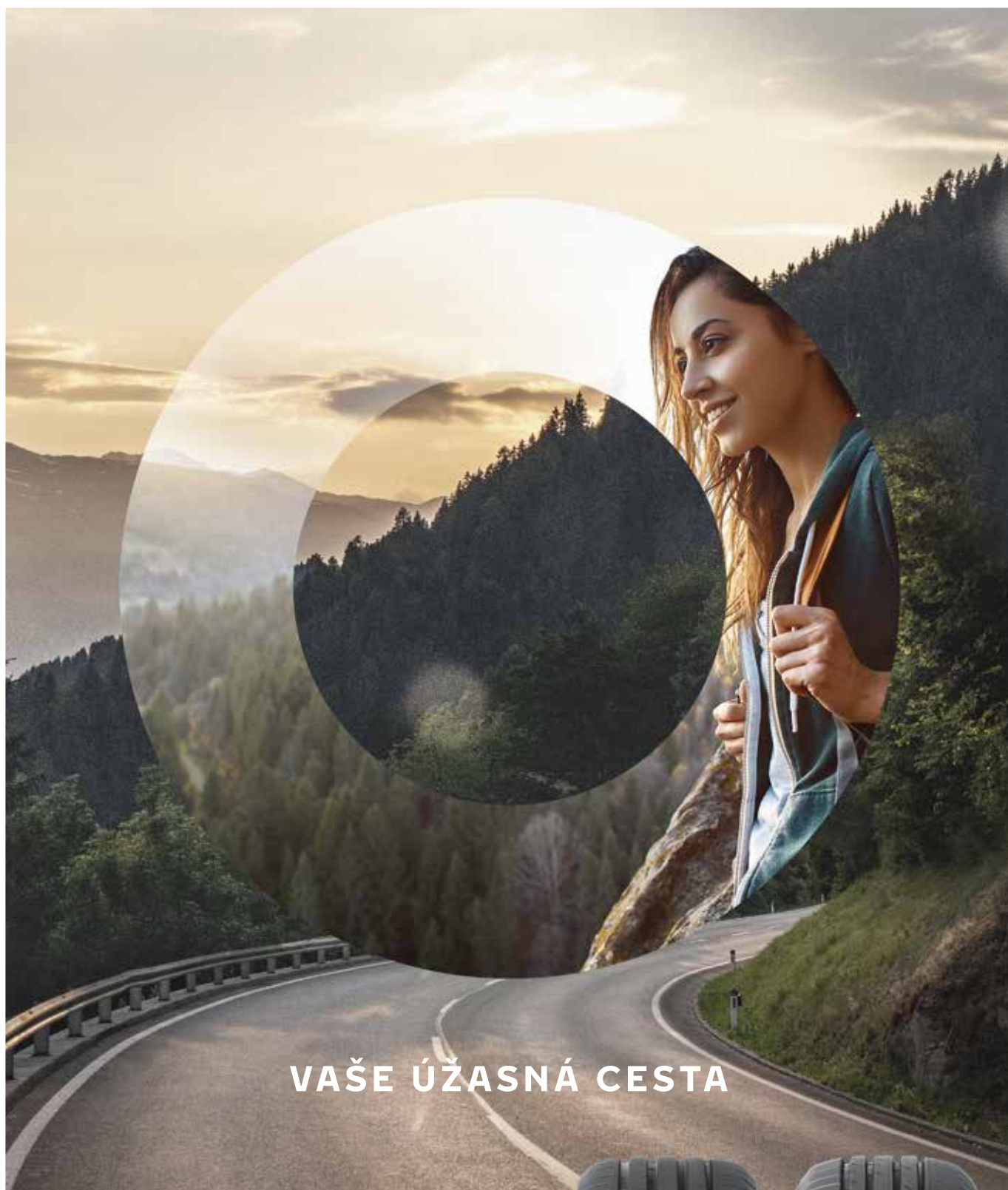


spojené přímo s provozem vozidel, tedy hlavně praktické bonusy. Atraktivní nabídky jsme připravili jako součást aktuálně nabízeného programu Restart. Zákazníci si mohou vybrat, jaký balíček je pro jejich nákup výhodnější. Prvním je BENEFIT+, který nově zahrnuje zákaznický benefit 30 000 korun, výkupní bonus na stávající automobil 10 000 korun, výhodné povinné ručení za 1 000 korun, výhodné pojištění platebních povinností, prodlouženou záruku a jednu servisní prohlídku zdarma. Druhým balíčkem je ÚROK+, který zahrnuje výhodnou úrokovou sazbu od 1,9% p.a., prodlouženou záruku, výhodné pojištění platebních povinností a jednu servisní prohlídku zdarma.

Všechny vámi prodávané vozy jsou nabízeny se standardní zárukou. Lze ji také v rámci nákupu prodloužit?

Všechny naše roční vozy mají přímo od výrobce nadstandardní záruku na 5 let nebo 100 000 km. U vozů bez této nabídky je možné sjednat prodlouženou záruku ŠKODA Plus, která zákazníkům u ojetého vozu nabízí jistotu a klid.

NOKIAN[®] TYRES



VAŠE ÚŽASNÁ CESTA

Nejlepší cesty jsou bližší, než si myslíte. Naše skandinávské kořeny zaručují, že vám naše nové letní SUV pneumatiky **Nokian Powerproof SUV** a **Nokian Wetproof SUV** zajistí bezstarostnou jízdu ve všech podmínkách. Neváhejte a vyražte – čeká vás úžasná cesta.
NOKIANTYRES.CZ

NEW




ŠKODA PLUS

ZASTAVTE SE, UŽ MŮŽETE



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



 Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA KAROQ: 4,3–6,9 l/100 km, 114–156 g/km

Benefity v hodnotě až

60 000 Kč



Benefit+ 30 000 Kč
při financování



Výkupní bonus
10 000 Kč



POV 1 000 Kč
ročně



Značková záruka
až 5 let



Garance
technického stavu

Pořídte si ojetý vůz z programu ŠKODA Plus s celou řadou výhod.

Program ŠKODA Plus mění minusy ojetých vozů na plusy. Vyberte si z nabídky **více než 7 000 prověřených ojetých vozů**, které splňují přísná kritéria kvality, a jsou tedy zárukou dlouhého a spokojeného užívání bez obav z neznámého původu nebo špatného technického stavu. Vozy z programu ŠKODA Plus jsou nabízeny s celou řadou zákaznických výhod a především s kvalitním servisním zázemím prodejce vozů ŠKODA. Aby bylo vaše rozhodnutí ještě jednodušší, nabízíme Vám nyní **benefity v hodnotě až 60 000 Kč** při financování od ŠKODA Financial Services. Více informací o nabídce zjistíte na skodaplus.cz nebo u našich 150 partnerů. **Zastavte se, už můžete.**

skodaplus.cz

ilustrativní fotografie

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacz

 /skodacr