

ZIMA
2020

Setkání

motoristický magazín dobré pohody

ČESKÝ RÁJ
S BMW X5M
COMPETITION

**PŘÍPRAVA VOZU
NA ZIMU**
Hlavně nic
nepodcenit

ZA VOLANTEM

**LUCIE BÍLÁ
A RADEK
FILIPI**

PŘÍBĚH



**KONSTRUKTÉR
HANS MEZGER**

OD PŘÍŠTÍHO ROKU VÍCE STRAN!
VÍCE INFORMACÍ, ZÁBAVY A ČTENÁŘSKÉ POHODY!

VRACÍME VĚCI DO POŘÁDKU 25 LET



SLEVA 25 %
na povinné ručení

www.cpp.cz

25 let
ČPP
VIENNA INSURANCE GROUP

- 4 VY-MY:**
Nové kontrolní úkony
- 6 Za volantem:**
Lucie Bílá a Radek Filipi
- 8 Čtyřest:**
Podzemní všehochuť
- 10 Autonovinky:**
Zima 2020
- 12 Příběh:**
Hans Mezger
- 14 Téma:**
Příprava auta na zimu
- 16 Bezpečnost:**
Karta řidiče
- 18 Poradna:**
Péče o akumulátor
- 20 Téma:**
Mýtné 2021
- 22 Test s cílem:**
BMW X5M Comp. v Českém ráji
- 24 Jak se jezdí:**
V Singapuru
- 26 Technologie:**
Konektivita do starších vozů
- 28 Videotéka:**
Zajímavá videa formou QR kódů
- 30 Křížovka**

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

psát do třetice úvodník o koronaviru mi přišlo nejen nedůstojné motoristického novináře, ale hlavně naprosto zbytečné. Poslední dobou mám pocit, že informace o Covid-19 na mě vyskočí i z pytle psích granulí. Vnitřně se mi z toho množství informací a snaze médií přinést nové a zaručené objektivní zprávy dělá šoufl. A věřím, že vám už také. Ve světě se denně děje obrovské množství událostí a informace o nich se k nám ani nedostanou, protože reprodukční číslo klesá/roste... Nedávno jsem zachytil poměrně zajímavou informaci týkající se Velké Británie. Tamější ministr financí Rishi Sunak zvažuje zavedení celostátního mýta, aby zaplnil díru v rozpočtu způsobenou vzrůstající popularitou elektromobilů. Klesající zisky z prodeje pohonných hmot z důvodu stále více se rozšiřující elektromobility negativně ovlivňují státní rozpočet, do něhož motoristé jezdící vozidly se spalovacími motory ročně přinesou asi 28 miliard liber, což je okolo 1,3 procent národního příjmu. Navíc Británie chce do roku 2030 zakázat prodej aut se spalovacím motorem, což je o deset let dříve, než s čím počítal dosavadní plán. To nejsou úplně veselé vyhlídky z pohledu budoucího šéfa státní kasy. Tento nápad už měl kdysi Tony Blair, jenže veto mu vystavili sami Britové v referendu, kde se proti vyjádřilo 1,8 milionu obyvatel Spojeného království. A co že je důvodem oprášení tohoto nepřilíš populárního nápadu? Britská vláda v posledních měsících vystupuje velmi „zeleně“, což má podle ostrovního médií na svědomí premiérová snoubenka, environmentální aktivistka Symondsová, která má na premiéru velmi výrazný vliv. Takže jako vždy, za vším hledej ženu. No, snad jste si nemysleli nic jiného. Než nám spalovací motory zakáží úplně všude, je nutné si je pořádně užít. A jedno z testovaných aut v rubrice čtyřlístek ukazuje, že i spalovací auta jednoduché konstrukce umí jezdit za „pár“ drobných. Jaké to je? To se dozvíte na straně 8–9. Také jsme se vydali prozkoumávat dynamické hranice BMW X5M Competition a nadšeného motoristu určitě potěší také článek o Hansovi Mezgerovi, geniálním konstruktérovi Porsche. Kromě toho v zimním vydání najdete množství dalších zajímavých informací a rad, jako třeba jak důkladně připravit vaše auto na zimu. A nejlepší zprávy na konec! Od příštího čísla časopis SeTKání rozšiřujeme a nově nabídneme o 4 strany navíc, celkově tedy 36.

Pohodové čtení a jízdu bez nehod vám přeje

Jiří Švamberk
šéfredaktor

V příštím čísle
o 4 strany
více



Tentokrát soutěžíme se společností BMW Česká republika, která k nám dováží automobily tradiční německé značky s modrobílým znakem.

Otázka zní:

Kolik ujede na jedno nabití nové BMW iX?

- a) přes 400 km
b) přes 500 km
c) přes 600 km

Nápověda: správnou odpověď lze najít na internetových stránkách BMW Česká republika. Vylosovaná trojice výherců získá věcné ceny od BMW. Řešení nám pošlete poštou nebo e-mailem nejpozději do 20. února 2021 na adresu Osmium s.r.o., Olšanská 54/3, 130 00 Praha 3 Žižkov, případně setkani@osmium.cz.



V předchozím čísle SeTKání jsme soutěžili s firmou Mitsubishi Česká republika. Soutěžní otázka zněla: V jakém roce Mitsubishi vyrobilo svůj první automobil s pohonem všech kol? Z vás, kteří jste správně označili možnost a) mohou očekávat výhru: Veronika Tichá z Pardubic, Jiřina Mertlová z Rudy nad Moravou a Josef Osladil z Bohutína.

Křížovka společnosti Mitsubishi Česká republika měla v tajence citát Marilyn Monroe: Diamanty jsou nejlepším přítelem dívky. Na hrnečky s logem Mitsubishi se mohou těšit Monika Javůrková z Vysokého Chlumce, Mirka Svrčková z Hostinného a Leona Lustigová z Bílovic nad Svitavou.

Ročník XVII/zima 2020. Vydává OSMIUM s.r.o., Olšanská 54/3, 130 00 Praha 3 Žižkov. **Registrační číslo periodika:** MK ČR E 15 222. Vychází 4x ročně.

Šéfredaktor: Jiří Švamberk (svamberk@wsmsro.cz), předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorsky spolupracovali:** Katka Götzová, Aleš Jungmann, Jaroslav Kvičala, Zdeněk Lacina, Adéla Průdková, Kateřina Sobková, Tomáš Vizingr, Jana Vizingrová **Grafická úprava:** Daniela Winklerová

Tisk: Tiskárna Triangl a.s., Beranových 65- Areál Letov, 199 02 Praha 9 - Letňany

Foto na obálce: Josef Adlt

Odevzdáno do tisku: 20. 11. 2020

INZERCE

SONAX®
MADE IN GERMANY

SONAX Entfroster

Výhradní distributor autokosmetiky SONAX pro ČR a SR:

Pravidelné technické prohlídky a informace od výrobců vozidel

V letošním roce dochází v rámci EU ke změně v principu provádění technických prohlídek, neboť vstoupilo v platnost nové prováděcí nařízení EU, které aplikuje u kontrolních úkonů některých vozidel speciální požadavek na postup podle pokynu výrobce vozidla.

Tento princip se v legislativě EU objevil již v roce 2014, kdy vyšla nová směrnice 2014/45, která zapracovala logický požadavek pro kontrolu technického stavu vozidel, aby výrobce vozidla poskytl přesnější informace pro správnou kontrolu určitých systémů vozidla. S výrazným rozšířením nových technologií v posledních letech jsou silniční vozidla složitější nejen pro výrobu, ale i pro následnou kontrolu, což tato směrnice řeší.

Nejen pro účely servisu, ale i pro kontrolu v provozu by u moderních elektronických systémů měly být dostupné základní informace, aby i nezávislý subjekt mohl odpovídajícím způsobem vozidlo zkontrolovat. EU proto sjednotila tyto

požadavky, aby je členské státy mohly uplatňovat jednotným způsobem. Konkretizování, o jaké úkony půjde a jakým způsobem se mají informace od výrobců předávat, přineslo až nařízení komise 2019/621, které vstoupilo v EU v platnost 20. května 2020. V ČR tuto záležitost aplikuje i národní vyhláška, která ukládá výrobcům a dovozcům vozidel zajistit poskytování informací po 1. 10. 2020.

Rozsah informací je stanoven přímo nařízením EU a je rozdělen pro vozidla do a nad 3,5t, pro motocykly, přípojná vozidla a pro traktory. Jeho uplatnění však bude postupné, povinnost se vztahuje pouze na nová vozidla poprvé registrovaná v EU po 20. 5. 2020, informace musí být dostupné do 6 měsíců od registrace vozidla. Zpětně se to týká pouze vozidel registrovaných v EU po 20. 5. 2018. Přístup k těmto informacím by měl vycházet z již zavedeného principu poskytování informací pro opravy vozidel, k tomu výrobci využívají již dříve zřízené



Josef Pokorný
tajemník
Svaz dovozců
automobilů
(SDA)

a zabezpečené web portály. Údaje k vozidlu, které spadá svou registrací do období povinnosti poskytovat informace, by měly tedy být přístupné subjektům provádějícím kontroly vozidel (v ČR systém STK) a mohou být přiměřeně zpoplatněné.

Jde tedy o celoevropský systém, na který jsou jednotliví výrobci připraveni. V ČR však musí dojít k jednoduchému propojení informačního systému STK s portály jednotlivých výrobců. Podle posledních informací je v ČR již systém propojení připraven a lze očekávat jeho spuštění v krátké době.

Za SDA a jeho členy lze uvést připravenost tuto povinnost splnit tak, aby po ostrém spuštění aplikace pro STK mohly být u prvních vozidel informace využívány.

INZERCE

DEKRA STANDARD TRUSTED FACILITY

Nový standard bezpečnosti a hygieny



On the safe side.

Chcete si být jistí, že Vámi navštívené zařízení splňuje přísné požadavky kladené na prevenci šíření infekčních nemocí? Hledejte zařízení označené pečeti a certifikátem **DEKRA Standard Trusted Facility!**

Nebo Vy sami jste majitelé zařízení a chcete ubezpečit své zákazníky a zaměstnance, že právě u Vás se mohou cítit v bezpečí a pohodě?

Představujeme Vám **DEKRA Standard Trust Facility** nový standard bezpečnosti a hygieny, který byl vypracován předními odborníky naší společnosti na základě pokynů vydaných Světovou zdravotnickou organizací (WHO) a to v reakci na dynamicky a významně se měnící požadavky, kterým musí čelit odvětví napříč průmyslem v souvislosti s pandemií COVID-19.

- Díky síti odborníků DEKRA v České republice a ve světě (více než 50 zemí) můžete rychle získat hodnocení všech Vašich zařízení
- Disponujeme potřebnými znalostmi a mnohaletými zkušenostmi s auditováním standardů kvality, bezpečnosti a hygieny (včetně bezpečnosti potravin, praní a OHS).
- Vaše značka bude těžit z připojení se k uznávané globální značce DEKRA - spojené s kvalitou a bezpečností více než 90 let.

Pečeť a certifikát DEKRA Standard Trusted Facility jsou objektivním důkazem toho, že dané zařízení úspěšně funguje a splňuje přísné mezinárodně uznávané hygienické a bezpečnostní standardy.

V případě Vašeho dotazu či zájmu nás neváhejte kontaktovat!

VYBERTE VÁŠ NOVÝ RODINNÝ VŮZ
Z AKČNÍ NABÍDKY SKLADOVEK
A S VÝHODNÝM FINANCOVÁNÍM
BEZ NAVÝŠENÍ

Řidičovy druhé oči
EyeSight
Driver Assist Technology

SUBARU
FINANCE



NEOBYČEJNĚ ZDATNÉ

NOVÝ HYBRID PODLE SUBARU – PROSTĚ JINAK!

Samonabíjecí hybridní systém 2.0L e-Boxer přidává SUBARU XV na dynamičnosti i efektivitě, a zároveň na nižších emisích, pokud jede v čistě elektrickém režimu. Rozumně automaticky hospodaří s rekuperací energie a neobtěžuje, když chcete jezdit a ne jen šetřit. Ve standardu dodávaný poctivý pohon všech kol Symmetrical AWD i bezpečnostní systém EyeSight, hlídající provoz před autem. A skvělý podvozek k tomu. Vyzkoušejte a zažijte jiný přístup Subaru!

Navštivte nás na dealerstvích, subaru.cz, zajijsubaru.cz a subaru-butik.cz!

Kombinovaná spotřeba paliva 6,2–7,0 l/100 km, emise CO₂ 140–159 g/km. Obrázek je pouze ilustrativní.



BEZPEČNÉ A ZÁBAVNÉ SUBARU XV e-BOXER

subaru.cze subarucz subarucz



SUBARU

Confidence in Motion



Propojil nás osud...

Dvoumetrový svalovec Radek Filipi není pouze partnerem české pěvecké „megastar“ Lucie Bílé, ale také mistrem světa v benchpressu, tedy zdvihu činky vleže nad hlavu. V rámci rubriky Za volantem jsme oba vyzpovídali ohledně jejich profesí, společného soužití a třeba i záliby v navlékání korálků.

■ Jak jste se s Luckou seznámili?

Radek: Moje seznámení s Luckou byla opravdu náhoda. Jednou za mnou přijela maminka do Prahy a šli jsme na obnovenou premiéru Carmen. Po představení jsme zašli na raut a najednou mi maminka říká: Hele, tamhle je Lucka. A pak zničehonic mě někdo objal zezadu. Otočil jsem se a tam Lucka. Za ní

stav novinářů a spousta lidí. A ona řekla větu, na kterou nikdy nezapomenu: Nechte nás, já jsem tady se svým novým klukem. Kdybyste si chtěli něco takového naplánovat, nikdy se vám to nepodaří. Lucka se mě pak ptala, s kým tam jsem. Odpověděl jsem, že s maminkou. A ona se smála: tak tohle je moje nová tchyně. Takže nás s Luckou propojil osud.

■ Podle všeho jste si, Lucko, podvědomě vybrala muže, který s vámi dokáže držet krok.

Lucka: Máte pravdu, že se mnou by to někteří vůbec neustáli. Já jsem totiž tryskomys. V mém týmu všichni říkají, že je jim blbý příznak únavu. A to mám jejich profese navíc zdvojené. Mám dva road manažery, dva fotografy atd. Ale já jsem jedna a všechno to musím stíhat. Přitom je pravda, co se říká... že život je jako velký koláč a z toho třetinu by měla tvořit práce, třetinu vztahy a třetina by měl být jen ten člověk sám za sebe.



■ A daří se vám to?

Lucka: Já tam ještě nemám tu poslední třetinu. Ale pracuju na tom.

■ Působíte spolu jako neuvěřitelně sebraný pár...

Lucka: Ráda je pro mě stvořena. Sedm let byl policista, takže má čuch na padouchy. Když mi nese tašku a kytky z koncertu, současně sleduje okolí a okamžitě zareaguje, kdyby cítil nebezpečí. A to je pro zpěvačku strašně důležitý. Díky tomu, že pracoval nějakou dobu na magistrátu, se umí pohybovat ve společnosti. A pro mě je neuvěřitelný bonus jeho smysl pro humor. Já jsem z rodiny, kde náš tatínek má fantastický smysl pro humor. Když se mamince někde ve společnosti na chvíli ztratil, tak šla s jistotou ke stolu, kde se lidé nejvíce smáli. A stejně to mám já s Rádou. On se přizpůsobí jakémukoliv prostředí, ať už je to kapela či rodina. A pak dělá tu nejdůležitější práci – dobrou náladu. Pro mě je jednou z největších výhod, že on bere život trošku jinak a umí těžké situace zabalit do příjemné energie. Lidi z mého okolí ho rádi vidí, a to je pro mě strašně důležitý. Hodně pro mě znamená i fakt, že neodmítá moje fanoušky. Není mu ztěžko se s nimi vyfotit.

■ Postihla vás někdy ponorková nemoc?

Lucka: Myslím si, že zatěžkávací zkouškou pro všechny vztahy byl koronavirus. A u nás dobrý. Pro vztah je hrozně důležitý, aby se lidi spolu uměli smát, ale aby spolu uměli i mlčet.

Radek: Výhodou je, že máme každý svůj svět, do kterého se umíme ponořit. Lucka ty svoje andělíčky, já zase sport.

■ Je to o tom, že umíte jeden druhému poskytnout prostor?

Lucka: Určitě. A já hrozně obdivuju to, jak Radek zvládá tenhle můj koníček. My třeba přijedeme v noci z koncertu, ještě si na hodinku sedneme k televizi a já navlékám náramky, dělám růžence a vyrábím andělíčky. K tomu mě vedla máma a mě to moc baví. Navíc to má svůj smysl. Já nedělám věci jen tak. Z výtěžku za svoje výrobky už jsem koupila sedmadvacet invalidních vozíků, opravuju kostely atd.

Radek: Já mám v domě jediné místo v garáži – takový Harley koutek – kde není jediný korálek. Jinak jsou všude.

■ Když už jsme pomyslně u vás v garáži, vám tam, Radku, neparkuje jen tak obyčejná motorka. Je to tak?

Ano, to máte pravdu. Za mě je Electra Glide CVO vlajkovou lodí Harley-Davidson. Jsem z tohoto kousku opravdu nadšený. Asi jako každý jsem trochu blbnul, ne vždy jsem jezdil na H-D, zkusil jsem si i Yamaha YZF – R1, či Suzuki SV 1000 s, ale vždycky jsem si připadal jak „vosa na bonbonu“. Electra je opravdu „tank“ - obrovská, pohodlná motorka, kterou jsem si naprosto zamiloval. Ono H-D není jen motorka, ale vášně, které jsem naprosto propadl.

■ Lucko, necháte se přemluvit k projíždě na motorce?

Mám ráda zvuk motorky a ta Rádova je navíc nádherná, je to takový šperk, který hned tak na silnici nevidíte... Někdy chodím kolem ní v garáži a mám chuť zavolat do Harley v Ostravě a říct: nemáte něco i pro mě? Ale motorka je pro mne jako kuň, obdivuji je, ale z projíždky na něm mám respekt

■ Patříte k ženám, které řídí rády, nebo dáte přednost sedadlu spolujezdce?

Lucka: Řidičák jsem si udělala z donucení, ale nakonec jsem zjistila, že mě to i baví... Nemám moc příležitostí si to užít, protože jsme denně na cestách, a to řídí Radek. Já sedím vzadu a hraju si na to, že mám volno. Pouštím si seriály, u kterých nemusím přemýšlet, a navlékám korálky. To je moje hobby – andílci, náramky a růžence na můj Fanshop. Když jsme třeba 5 hodin v autě, je mi toho času líto a takhle ho dokážu smysluplně využít.

■ Vráťím se ještě k vašemu pracovnímu životu. V jakém ohledu vaše dva profesní světy souzní a v čem na sebe naopak mohou narážet?

Lucka: Já myslím, že naše profese k sobě nemají daleko. To, co dělám já, je vrcholový sport. Hlasivky jsou malý sval a vyžadují trénink. Na svoje koncerty se musím připravovat stejně, jako se Ráda připravuje na nějaké mistrovství. Showbusiness je tedy taky sport – vyžaduje disciplínu a řád. Musíte se hlídat, vážit si toho, čeho jste dosáhli, mít kolem sebe ty správné lidi.

Radek: Pro mě je třeshinkou na dortu, že zvednu na závodech činku. Pro Lucku je to její koncert. Oboje už je odměna za vynaložené úsilí.

Lucka: Přitom to vypadá tak jednoduše, když přijde, lehne si na benchpressovou lavici a zvedne tu činku. Ono to dokonce vypadá, že kdybych si tam lehla já, zvednu to taky. (smích) Ale pravda je samozřejmě někde jinde.

■ Takže má Radek vaši plnou podporu?

Lucka: Já jsem moc ráda, že Ráda je tím, co dělá, stejně posedlý jako já, proto mi rozumí. Ale zároveň vítám, že se věnuje něčemu jinému, protože u toho vzájemně můžeme relaxovat. Když on mluví o muzice, je to pro něj zábava. A já zase obdivuju jeho sport. Muzikanta bych vedle sebe nechtěla.

Já jsem dokonce měla období, když se všechno tolik točilo kolem Lucie Bílé, že už mi lezla na nervy. Všichni jsme pořád řešili, co si vezme na sebe, co bude zpívat, co by měla dělat a co ji čeká.

■ Radku, co na Lucce vás dokáže motivovat k výkonu ve sportu?

Radek: Lucka mě motivuje tím, co dokázala, co dělá, a taky, jak dlouho to dělá. Má můj velký respekt a vzhlížím k ní. Okamžik, kdy vyjde na pódium, to je opravdu jen ta třeshinka. Cesta k tomu není jednoduchá.

Lucka: Hlavně jsou tam věci, které nikdo nevidí. Ono to vypadá, že zazpívám, nechám si zatleskat, dostanu hezkou kytku, a ještě před tím někdo vymyslí, co si obléknu. Ale ono to tak vůbec není. Je to tvrdé řemeslo. Jak říkal Vladimír Menšík: na tohle povolání musí být i ženská chlap.

Radek: A ty dokážeš být dvoumetrový chlap.

Lucka: Ano, zvlášť když se naštvu. Já jsem tolerantní člověk, ale když mi někdo pokazí moji práci, tak se ze mě stává dvoumetrový chlap.

Radek: A to já pak odcházím cvičit. (smích)

Lucka: Ono to ale není moc často. Já si tu práci nenechám kazit. Mám kolem sebe skvělejší tým lidí.

■ A Radek je jeho nedílnou součástí...

Lucka: Přesně tak. Já jsem totiž nejdřív chtěla s Radkem jen spolupracovat. Takže po té první fázi okouzlení jsem se rozhodla, že už nechci žádný vztah. Radkovi jsem zavolala a nabídla mu místo road manažera. Řekla jsem mu, že potřebuju někoho, kdo mě chrání, kdo na mě má čas a půjde se mnou klidně i nakupovat. Ale sama jsem ho upozornila, ať dá na mě bacha, že nechci žádný vztah. Věřila jsem jemu, ale ne sobě. No a Ráda přijel a hned jsme spolu začali chodit (smích).

■ Současně pro vás ale i pracuje, trávíte spolu tím pádem opravdu hodně času.

Radek: Ano, 29 hodin denně. (smích)

■ Zvládáte to díky tomu, že umíte jeden druhému poskytnout prostor?

Lucka: Určitě. On je to velkej zázrak, když věci do sebe takhle zapadnou. Ve všech směrech. Jak napsal textař Pavel Vrba v jedné písni: To, co je pravé, je prostě jak dech. Takže náš vztah je neobyčejně obyčejnej.

Text: Katka Götzová

Foto: Josef Adlt

Napříč všemi segmenty

Podzimní testování se neslo v duchu průzkumu rozličných automobilových kategorií. Proto se v rubrice „čtyřlístek“ setkává luxusní manažerský sedan s levným japonským „pankáčem“, sportovně striženou stylovkou a kombíkem, který vlastně kombíkem není.

Suzuki Swift 1,2 Hybrid 4x4

Tentokrát nebudeme chodit kolem horké kaše, hybridní Swift není ten typ automobilu, který se objevuje všude, kam oko automobilového fanouška dohlédne. To proto, že Swift Hybrid vlastně hybridním automobilem vůbec není. Jednoduše řečeno neumí jezdit čistě na elektřinu. A upřímně, díky bohu za to. Nejedná se o plnohodnotný hybrid, ba ani plug-in hybrid, ale automobil s mild-hybridní technologií, která vozu pomáhá při akceleraci a umí jezdit s menší spotřebou paliva, byť v řádu decilitrů. Navíc hybridní Swift není v ceníku nijak dražší, ani nemá vyšší servisní náklady. Suzuki tak nějak zpupně vystupuje proti všem unijním nařízením, která pomalu, ale jistě odrazují japonské automobilky od snahy prodávat na starém kontinentu jakékoliv své modely. Například Mitsubishi kvůli nesmyslným a hlavně téměř nesplnitelným normám z Evropy odchází, Honda je na vážkách a jediný, kdo může být v klidu, je Toyota díky svým hybridním modelům. Za tento přístup relativně malé automobilky tleskáme vestoje. A důvod? Swift už před nutností drasticky snižovat celkové emise CO₂ patřil mezi ty automobily, které si zamiluje každý, kdo potřebuje nové, levné a zároveň zábavné auto. Swift totiž všechny tyto parametry dlouhodobě splňuje. „Hybridní“ Swift není výjimkou. Pohání ho čtyřválcová dvanáctistovka s velmi tichým chodem, jejíž skromných 90 koní a 120 Nm přenáší na všechna kola pětistupňová převodovka s příjemně přesným řazením. Třebaže se nejedná o trhač asfaltu, projevem Swiftu bude nadšený i velmi náročný řidič, protože tak staromilecký přístup se dnes prostě nevidí. Na svůj objem a atmosférické plnění motor s objemem spalovacích komor 1,2 v nízkých otáčkách (právě vlivem mildhybridního startér-generátoru) překvapivě silně táhne. Dech motoru dochází až při jízdě mimo město. Předjíždění na okresce už se bez podřazování neobejde a musíte koukat hodně dopředu. Ale co taky čekat od 90 koní, se kterými zrychluje auto na stovku za 12,6 sekundy. Spotřeba se dá s přehledem udržet do 6 l/100 km. A přestože hlavním revírem je město, na dlouhých vzdálenostech a větším řídicím nadšením si malý motor umí říct o stále slušných 6,5 l/100 km. Aktuálnímu Swiftu se dá v rámci jeho velikostní kategorie máloco vytknout. Zvenku vypadá stylově a neokoukaně, uvnitř pak čeká sympatická ergonomie bez větších přešlapů. A ten pocit z řízení, prostě fantazie. Za nás poklona, velká poklona.



Lexus ES 300h

Lexus ES je modelem, který většina Evropanů doposud neznala, nicméně tohle je už jeho sedmá generace, která v Evropě nahradila Lexus GS. Možná si řeknete, co na tom, auta jsou to stejné kategorie. Ano, sice máte pravdu, ale nové ES je předokolka, kdežto GS má poháněnou zadní nápravu. V Evropě se prodává pouze jediná motorizace, a to hybridní provedení 300h. Základem je 2,5litrový čtyřválec pracující v Atkinsonově cyklu s termodynamickou účinností přesahující 40%. Toto vynikající číslo je zásluhou přímých sacích kanálů nebo laserového opracování ventilových sedel. Samotný motor má výkon 131 kW, což není bůhvíco, ale k tomu je nutné připočítat také kompaktní elektromotor o výkonu 88 kW, jemuž energii dodává nikl-metalhydridový akumulátor. I ten je menší než dříve, takže je umístěn pod zadními sedadly. Systémový výkon soustavy činí 160 kW. Lexus ES 300h tedy není žádným dálničním sprinterem, ale výkon mu rozhodně nechybí. A to ani v případech, kdy potřebujete vyloženě dynamickou akceleraci. Nicméně s plynovým pedálem ES byste měli pracovat s maximální obezřetností. Pokud se necháte ukonejšit jeho charakterem, pomalé rozjezdy vám nepřijdou nikterak iritující. Možná ostatním účastníkům silničního provozu ano, ale to vám za volantem Lexusu ES 300h bude úplně jedno. Odmění vás totiž naprosto fantastická spotřeba. Pod 5 litrů na 100 km se vejde s přehledem.

Pro někoho může být ES příliš měkké, to zcela určitě, ovšem tohle je manažerský sedan prvotřídní kategorie. S lehkým čtyřválcem vpředu auto na řídicí povely reaguje ochotně a dlouho si drží neutralitu. Ve vyšších nájezdových rychlostech jako první uslyšíte kviknutí pneumatik, pak se dostaví lehká nedotáčivost, kterou spolehlivě eliminuje stabilizace. Pokud si dobře pomůžete brzdou, auto se do zatáčky poslušně stočí. Jinak umí být na okresních silničkách lehce toporné, což ale způsobuje jeho velikost a hmotnost, nikoliv podvozek. Prostě starý dobrý Lexus. Přesně takový, jaký ho zákazníci chtějí mít.

Audi S5 Sportback

Audi vždy mělo trochu problém s tím, aby přesvědčilo nadšence o kvalitě svých sportovních modelů. Ostré modely Audi vždy byly rychlé, tedy přesněji řečeno extrémně rychlé, ovšem v zatáčkách citelně ztrácely, především ve srovnání s BMW. To už nějakou dobu není úplně pravda, třebaže mnichovští stále mají před Ingolstadtem náskok. Každopádně Audi u svých sportovně střížených modelů, ať už se bavíme o S či o RS, udělalo velký posun vpřed.

O to více překvapila informace, že S modely (kromě kabrioletu S5 a limuzíny S8) nově dostanou výhradně vznětový motor. Prvotní obavy ohledně dynamických schopností se ukázaly jako liché, protože vznětové 3litrové šestiválce S verzím vůbec neuškodily a ve skutečnosti daleko více odpovídají charakteru těchto modelů – navzdory tomu, že ve srovnání s 10 let starým Audi S5 s atmosférickým motorem 4,2 V8 přišly nejen o manuální převodovku, ale také o absolutní návykovou výbušnost ve vyšších otáčkách. Nyní disponují vyšším výkonem i točivým momentem, nicméně nabídlý něco, čemu nedokázal konkurovat ani později používaný turbený motor 3,0 TFSI V6 – průměrnou spotřebu pod 8 litrů na 100 km. Dříve se spotřeba pohybovala s přehledem nad 13 litry na 100 km v případě V8, přičemž přeplňovaná vidlicová šestka nebyla o mnoho úspěšnější. Kromě velmi přívětivé spotřeby se nové Audi S5 prezentuje velmi potěšujícími jízdními vlastnostmi. Audi S5 Sportback není úplně malé auto, dokonce není ani úplně lehké (váží přes 1,8 tuny), ale v oblouku působí až překvapivě jistě a stabilně. Zároveň díky vysokému točivému momentu 700 Nm umí v přímce akcelarovat způsobem, kterým vás dokáže zbavit myšlenek, co že se to dělo v poslední zatáčce – prostě vám odkrví mozek.



Mercedes-Benz CLA Shooting Brake

Až se vás někdo ptá, co je tohle auto vlastně zač, nenechte se rozhodit. Může být totiž vším, čím chcete. Tohle auto jako jedno z mála na trhu kombinuje množství předností, které budou průměrnému uživateli dostatečné k tomu, aby CLA Shooting Brake prohlásil za automobilovou dokonalost. Pokud pomíneme design, kdy krása je vždy v oku pozorovatele, patří mezi největší přednosti tohoto vozu na danou kategorii mimořádně velkorysý zavazadlový prostor, agilní podvozek a množství asistenčních systémů, které řidiči usnadňují jeho život za volantem. Když už jsme u té praktičnosti, díky tomu, že střecha neklesá tak rychle a páté dveře se otevírají i s oknem, je do zavazadlového prostoru lepší přístup a zavazadla se dovnitř daleko lépe nakládají. Mercedes-Benz CLA Shooting Brake nabízí v základu 505 litrů, po sklopení opěradel zadních sedadel až 1370 litrů. Jedinou velkou nevýhodou je nákladová hrana, která nepatří k nejnižším, díky čemuž je potřeba si při vyndávání věcí z kufru dávat pozor.

Kromě zadní části karoserie se CLA Shooting Brake od běžného CLA neliší. Stejně jako sedan, má i tento „kupátkoidní kombík“ bezrámové dveře, v dané kategorii málo vídané asistenční systémy včetně systému Mercedes-Benz User Experience (MBUX) s inteligentním hlasovým ovládním a podle výbavy umí navigovat prostřednictvím rozšířené reality. To znamená, že čelní kamery přenášejí na palubní displej obraz, do kterého jsou integrovány navigační šipky ukazující v reálném čase kam odbočit. Testovaná verze nesla označení 200 d, což prozrazuje dvoulitrový čtyřválec s výkonem 110 kW/150 k a točivým momentem 320 Nm. Motor je spojen výhradně s sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou (manuální převodovka je k dispozici jen u nejslabších motorizací) a pohání přední kola (čtyřkolka je možná za příplatek 150 tisíc Kč), což znamená že pokud umíte kontrolovat svou pravou nohu, spotřeba jen lehce přesáhne 5 litrů na 100 km, což je vzhledem k dynamice 2litrového motoru velmi dobrá hodnota.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Suzuki Swift Hybrid 4x4

Motor: **Zážeh. čtyřválec 2967 cm³**
Výkon (kW/k): **66/90**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **120 Nm při 4400**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **12,6**
Max. rychlost (km/h): **170**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,8**
Délka (mm): **3840**
Zavazadlový prostor (l): **265**
Základní cena (Kč): **385 900**

Lexus ES 300h

Motor: **Zážehový atmosférický plněný čtyřválec a synchronní elektromotor 2487cm³**
Výkon (kW/k): **160/218**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **221 Nm při 3600 – 5200**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,9**
Max. rychlost (km/h): **180**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,5**
Délka (mm): **4975**
Zavazadlový prostor (l): **454**
Základní cena (Kč): **1 099 000 (akční cena)**

Audi S5 Sportback

Motor: **Vznětový dvakrát přeplňovaný šestiválec 2967cm³**
Výkon (kW/k): **255/347**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **700 Nm při 2500 – 3100**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **4,9**
Max. rychlost (km/h): **250 (el.omezena)**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,1**
Délka (mm): **4757**
Zavazadlový prostor (l): **430**
Základní cena (Kč): **1 864 900 Kč**

Mercedes-Benz CLA Shooting Brake 200d

Motor: **Vznětový přeplňovaný čtyřválec 1950 cm³**
Výkon (kW/k): **110/150**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **320 Nm při 1400 – 2600**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,4**
Max. rychlost (km/h): **221**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,3**
Délka (mm): **4688**
Zavazadlový prostor (l): **505/1370**
Základní cena (Kč): **834 500 Kč**

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

Elektrika, vodík, terén i závodní okruhy

Navzdory zrušení každoročního podzimního autosalonu, který se letos měl konat v Paříži, se kola automobilového průmyslu točí dál, třebaže dřívější momentum budou dohánět nějakou tu dobu. I tak ale na podzim světoví hráči představili mnoho zajímavostí, především pak odnož mnichovského BMW, divize i. Zde je přehled těch nejzajímavějších, které se představily během uplynulých třech měsíců.

Nová vlajková loď BMW i

Mnichovské BMW představilo dlouho avizovanou novinku v podobě plně elektrického BMW iX, kombinující vzhled BMW X5 a X6. K pohonu iX využije BMW svou pátou generaci ústrojí eDrive, což znamená dvojici elektromotorů s výkonem přes 370 kW (500 koní) a na 100 km/h má zrychlit pod 5 vteřin. Do předběžných čísel ze současného vývoje pak zapadá i kapacita baterie přes 100 kWh, která má vozu zajistit dojezd přes 600 kilometrů. Nabíjet chce BMW stejnosměrným proudem o příkonu až 200 kW, což znamená, že baterie se z 10 na 80 % kapacity nabije za méně než 40 minut. Pouhých deset minut u rychlonabíječky by mělo stačit na prodloužení dojezdu přibližně o 120 km. Uvedení do prodeje se plánuje na konec příštího roku.



SsangYong nabírá na síle

Korejská značka SsangYong začíná být víc a víc vidět. Nově představuje nový model Rexton s 2,2litrovým turbodieselem o výkonu 149 kW a novým automatem. Navzdory tvrzení výrobce se nejedná o zcela novou generaci, ale pečlivě modernizované provedení předchozího modelu, který se na světových trzích prodává již od roku 2016. Korejské novinky bychom se v Evropě měli dočkat příští rok.

Modernizovaný Nissan Navara

Z trojice sourozenců Navara-Alaskan-třída X už zůstal pouze japonský zástupce, který prošel modernizací v polovině životního cyklu. Kromě přepracovaného vzhledu, nové mechaniky v podobě zesílené zadní nápravy pro navýšení užitečné hmotnosti a nového hřebenu řízení pro lepší ovladatelnost v nižších rychlostech se Nissan Navara může pochlubit vylepšenými asistenčními systémy jako je varování před čelní srážkou nebo funkce automatického brzdění. Kromě toho dostal kamerový systém Intelligent Around View Monitor novou funkci usnadňující parkování, ale také jízdu v terénu, kdy sleduje překážky okolo vozu.



Zagato vzdal hold ikoně 60. let

Karosárna Zagato je svými kreacemi světově proslulá a nyní o sobě dala zase hodně hlasitě vědět. Kreace pojmenovaná Iso Rivolta GTZ, navzdory svému jménu, odkazujícímu na další slavný model značky Iso, vzdává hold legendárnímu sportovnímu vozu této značky, jmenovitě A3/C. Zagato plánuje vyrobit pouze 19 kusů tohoto překrásného kupé, postaveného na základech poslední generace Corvette. Vůz tedy pohání 6,2litrový kompresorem dopovaný osmiválec LT4, který produkuje 485 kW (660 koní) a masivních 881 Nm. To znamená zrychlení z 0-100 km/h za 3,7 sekundy a nejvyšší rychlost 315 km/h.

Vodíková Toyota Mirai verze 2.0

Toyota jako jedna z mála usilovně pracuje na vodíkovém pohonu, který je podle zástupců největšího světového výrobce skutečným řešením pro trvale udržitelnou mobilitu. Toyota v roce 2014 představila první generaci a letos v prosinci oficiálně uvede druhou. Nová Toyota Mirai dosahuje výkonu 134 kW a točivého momentu 300 Nm, tedy o něco menšího výkonu (o 20 kW a 35 Nm), ovšem dojezd na „jednu“ nádrž (ve skutečnosti má tři) dosahuje až 850 km, přičemž natankování by nemělo zabrat více jak 5 minut. Toyota tak začíná naplňovat slova předních odborníků, že čistá elektrifikace je slepou uličkou. Model Mirai by se měl prodávat také u nás.





Ferrari opět ohromuje

Obletovaný maranelleský model SF90 se dočkal také své otevřené verze. A nutno říct, že hezčí snad ani být nemůže. Ne že by ostatní Ferrari nebyla přitažlivá, ale tohle auto je prostě úplně jiná liga. Ferrari SF90 Spider přejímá kompletní techniku z uzavřené verze Stradale, což znamená dechberoucích 735 kW (1000 koní) a točivý moment 800 Nm. Spider díky tomu zrychluje z 0 na 100 km/h za pouhé 2,5 sekundy, tedy stejně svižně jako kupé. Maximální rychlost činí 340 km/h. Skládací pevná střecha zmizí za 14 vteřin.

Nový Golf R pod 5!

Tentokrát se ale nejedná o údaj týkající se spotřeby, ovšem zrychlení z 0–100 km/h. Nový nejostřejší derivát osmé generace Volkswagenu Golf je tak rychlý, že se může měřit s těmi z opravdu nejvyšší sorty. Sprint zvládne za 4,7 sekundy! Novou čtyřkolku s vektorováním točivého momentu R-Performance, která vedle tradičního diferenciálu má nově řešenou zadní nápravu s dvěma samostatnými vícekotoučovými spojkami pro připojení zadních kol, posílající hnací sílu na jednotlivá kola v závislosti na jízdní situaci, pohání čtyřválcový dvoulitr EA888 v nejnovější evoluci evo4. Zde dosahuje 235 kW (320 koní) a 420 Nm. To znamená, že je o 14 kW výkonnější a o 20 Nm silnější než agregát předchůdce. V Evropě pouze s 7stupňovým DSG, Američané se mohou těšit na manuál.



Bugatti Bolide má zvládnout až 500 km/h!

Nová krea francouzské značky Bugatti se jmenuje Bolide a jak bývá zvykem, není to svěbytný automobil, nýbrž výrazně přepracovaný stávající model, v tomto případě Chiron. Automobilka mluví o konceptu, který si sama vytvořila s cílem zjistit, jak by vypadal extrémně odlehčený a na závodní okruhy zaměřený Chiron. Výsledek je jednoduše dechberoucí. Bolide váží pouhých 1240 kg (Chiron téměř dvě tuny) a jeho 8litový W16 je naladěný na 1361 kW (1850 koní). V praxi by to mělo znamenat akceleraci z 0 na 100 km/h za 2,17 sekundy, dvojnásobek za 4,36 sekundy a maximálka přes 500 km/h, kterou by Bolide mělo zvládnout za 20,16 sekundy. Parametry jsou ovšem prozatímní a pouze vypočítané. Jak to bude opravdu si musíme ještě nějakou dobu počkat.

Elektromobil pro dělnickou třídu?

Dacia byla ještě před nedávnem vysmívanou značkou, ovšem dnes je chápána jako velmi dobrá alternativa pro všechny, kteří nehodlají za automobil utrácet horentní sumy a vyžadují bytelný automobil na každý den. Téměř všechny modely Dacia si mezi zákazníky vedou velmi dobře, což ostatně dokazuje také první elektrický model Dacia Spring Electric. Nová Dacia je modernizované provedení elektrického Renaultu City K-ZE, postaveného na základě modelu Kwid, který značka Renault prodává v Číně. 33kW elektromotor s maximálním točivým momentem 125 Nm pohání přední kola a kombinovaný dojezd by měl činit cca 225 km (dle WLTP).



INZERCE

DETAILING



SONAX[®]
MADE IN GERMANY

- kompletní sortiment pro detailing
- slevy pro odběratele
- vše skladem, expedice do 24 hod.
- poradenství, předváděcí akce, školení, certifikace
- výhradní distributor pro ČR a SR
- velkoobchod, maloobchod, e-shop





Vizionář a fenomenální konstruktér

V létě letošního roku zemřel ve věku 90 let Hans Mezger, legendární inženýr a konstruktér automobilky Porsche. Přestože tohle jméno je většině běžných lidí zcela neznámé, mezi automobilovými nadšenci jde o velikána, kterému se dokáže vyrovnat jen málokdo. Hans Mezger stál nejen za plochým motorem původního Porsche 911, ale byl také například otcem Porsche 917, které dvakrát vyhrálo Le Mans a dlouhé roky bylo postrachem všech okruhových strojů.



Hans Mezger se narodil v malé vesničce nedaleko Stuttgartu v roce 1929. Pro automobilku Porsche začal pracovat po úspěšném dokončení studií na stuttgartské univerzitě v roce 1956. A u Porsche vydržel až do svého odchodu do důchodu v roce 1993.

Přitom jeho cesta do Zuffenhausenu byla spíše trnitá. Po studiích si totiž Mezger mohl v období tehdejšího německého ekonomického zázraku vybírat ze spousty pracovních nabídek, kterých bylo požehnaně. Jak Mezger vzpomínal ve svých memoárech, bylo jich 28. Nicméně ta od Porsche mezi nimi nebyla.

Mezger byl známý svou zarputilostí „pro věc“, což se ukázalo hned v počátcích jeho dlouhé kariéry. Namísto toho, aby vzal jednu z jistě dost atraktivních osmadvaceti nabídek a do Porsche se zkusil dostat později po nasbírání nějakých zkušeností, se Mezger rozhodl, že jinde pracovat nebude. Důvodem byl model 356, který ho



Přepřínování se Mezger začal naplno věnovat v polovině 70. let minulého století instalací turbodmychadla na motor Porsche 911.



Pokud se debata stočí na „Mezgerův motor“, je řeč o vodou chlazeném plochem šestiválci nejostřejších silničních provedení 911 GT3, GT2.

velmi inspiroval. Nakonec mu po pohovoru Porsche nabídlo práci ve vývoji vznětových motorů, o jejichž vývoji neměl mladý konstruktér v té době ani potuchy. Jenže on chtěl pracovat u sportovních vozů, což se mu po drobných peripetích s tehdejší vedením také podařilo.

Nicméně první velkou Mezgerovou „štací“ u Porsche bylo místo v programu Formule 1 v roce 1960. Záhy zkonstruoval první plochý šestiválec, který poháněl Porsche 901. Tento automobil nyní z důvodu již registrované ochranné známky známe jako 911. V konstrukci si za svou vzal filozofii Ferdinanda Porsche, který tvrdil, že pro stavbu skvělých sportovních aut je potřeba nabrat zkušenosti v závodech. Této filozofie se automobilka drží dodnes.

Už o pět let později, v roce 1965, byl Mezger pověřen vývojem sportovních silničních aut, kde rovněž zanechal nesmazatelnou stopu.

Přibližně ve stejné době si Porsche dalo za cíl vyhrát slavný závod 24 Le Mans a Mezger byl pověřen, aby „to“ zařídil. A zařídil. Jeho Porsche 917, kde se významně podílel nejen na konstrukci plochého 12válcce, ale také šasi a zavěšení, vyhrálo Le Mans v roce 1970 a 1971. Tento závodní automobil se stal oblíbeným nástrojem mnoha soukromých týmů a v přepřínované podobě produkoval výkon přesahující 1100 koní.

Přepřínování se Mezger začal naplno věnovat v polovině 70. let minulého století instalací turbodmychadla na motor Porsche 911. Z této aktivity posléze vzešlo první silniční Turbo, které je dodnes považováno za vrchol silničních provedení modelové řady 911. Mezger tak stojí také za veleúspěšnými závodními stroji, jakými byly Porsche 935, 956 a 962.

Mezi fanoušky si ale Mezger udělal největší jméno paradoxně až po svém odchodu do důchodu. Pokud se debata stočí na „Mezgerův motor“, je řeč

o vodou chlazeném plochem šestiválci nejostřejších silničních provedení 911 GT3, GT2 a Turbo generací 996 a 997. To proto, že kořeny tohoto motoru sahají do 70. let, kde Mezgerovy soutěžní automobily dominovaly tehdejšímu světu motorsportu. Posledním modelem s tímto motorem je čtyřlitrové Porsche 911 GT3 RS (997).

Samotný Mezger však za svoje mistrovské dílo považoval 1,5litrový V6, který Porsche v 80. letech vyvíjelo pro McLaren. S tímto motorem získal v roce 1984 titul Mistra světa Lauda a v letech 1985 a 1986 Alain Prost.

Čest jeho památce!

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

Hlavně nic nepodcenit!



Pro zkušeného řidiče by se tento článek mohl jevit jako nošení dříví do lesa, ovšem ruku na srdce, některé věci máme tak zautomatizovány, že vůbec nepřipouštíme nějaké nenadálé či extrémní situace. Jako třeba 30 centimetrů sněhu na dálnici, mráz -5 °C a nehodu blokující provoz. Ono se to ale může stát „raz dva“. Proto ani ti zkušenější z nás by neměli nad opakováním již xkrát vyřčeného mávnout rukou. Ostatně opakování je matka moudrosti.

Je pravdou, že nic nelze brát paušálně, a tudíž i příprava vozu na zimní provoz by se měla odvíjet od toho kde bydlíte a kde se s vozem nejčastěji pohybujete. Dá rozum, že mezi Pražákem a řidičem žijícím v Liberci bude nepochybně rozdíl. Záleží také na stáří a stavu vozidla či zkušenostech jeho řidiče.

Na co se tedy zaměřit?

S přípravou na zimní provoz a s ním spojená rizika si dokážete z větší části poradit svépomocí, není tedy nutné jezdit do servisů, kde vám sice odborně pomohou, ovšem v mnoha případech je zmiňovaná odbornost spíše o selském rozumu než o technické zručnosti.

■ Pneumatiky

Obutí je alfa a omega všeho, o tom nelze diskutovat. Většina z nás dobře ví, že minimální hloubka dezénu jsou 4 milimetry, ovšem ani hlubší dezén vám nebude k ničemu, pokud máte obuty pneumatiky z roku 2008. To se dá snadno poznat na jejich bočnici, kde je v oválu čtyřmístné číslo DOT, jehož první dvě číslice označují týden a zbylé rok. Tedy DOT 3418 značí dva roky staré, vyrobené ve 34. týdnu. Kromě kontroly stavu pneumatik myslete také na jejich tlak. Nezapomínejte, že rozdíly mezi teplotou ve vyhříváné garáži a venku, respektive mezi dofouknutím na předepsaný tlak v aktuálních podmínkách a provozem v hlubokých mrazech může významně snížit vnitřní tlak a tím ovlivnit i jízdní vlastnosti. Jde především o jejich funkci a životnost.

■ Karoserie

Pokud máte v rodině tzv. zimní auto, je to asi jedno, ovšem pokud máte svého miláčka na celoroční provoz, dejte si pozor na poškození od kamínků a agresivních nečistot. Před zimou auto řádně vyčistěte, navoskujte a zmiňovaná poškození klidně zaretušujte, aby voda se solí nezačala konat „rezavé dobro“.

■ Akumulátor

Bez „baterky“ ve vynikajícím stavu existuje reálná šance, že jednoho studeného rána prostě nenastartujete. Proto věnujte pozornost nejen stavu, tedy oxidaci, případně korozi kabelů či konektorů, ale také napětí baterie. I to se dá poměrně jednoduše zjistit svépomocí, ovšem to prozradí pouze momentální nabití akumulátoru, nikoli jeho skutečný stav, respektive opotřebení. Pro důkladnou zkoušku stavu baterie je zapotřebí zátěžový test. A pokud nemáte odpovídající zkoušečku, musíte do servisu.

■ Chladič kapalina

Jedna z oblastí, kterou drtivá většina motoristů opomíjí, je stav chladič kapaliny. Dobrým tipem je zkontrolovat teplotu zamrzání (většinou se ředí na -20 °C až -30 °C), obzvláště pokud tu a tam doléváte destilovanou vodu z důvodu drobné netěsnosti. Nehledě na fakt, že po třech až pěti letech je nutné chladič kapalinu vyměnit, stejně jako brzdovou kapalinu. Pozor, nemíchejte různé typy chladičích kapalin a do svého vozu lijte pouze výrobcem předepsaný typ.

■ Olej

Pozornost je třeba věnovat také mazací soustavě. Proto je vždy dobré před zimou vyměnit olej, protože nový olej lépe maže při studených startech.

■ Stěrače

Kdo jednou zažil nefunkční stěrače, ten ví, jak důležité jsou. Stěrače nebývají obvykle problematickým komponentem, ale umí řidiče hodně potrápit. Třeba když uprostřed mrznoucího deště odejde stírací guma. Zkontrolujte je a pokud jeví známky vyššího opotřebení, neotálejte s výměnou. Dobrý tip je také stírací gumičky řádně setřít, jejich stírací efekt se výrazně zlepší.

■ Doplnková výbava

Na škrabku, smetáček a rukavice většina z nás už nezapomíná, ale do zavazadelníku vozu se vejdu i další velmi užitečné pomůcky, jako jsou sněhové řetězy, lopatka nebo podložka, kterou je možné v případě potřeby podložit pod prokluzující kolo, i když v takových chvílích vám může posloužit třeba kobereček. Tyto věci se hodí spíše na hory, ale to neznamená, že je neužijete i jinde. Dobrá věc je také pet lahev s pitnou vodou, deka a nějaká energetická tyčinka.

Ostatně ne nadarmo se říká, že štěstí přeje připraveným...

Text: Jiří Švamberk

Foto: Shutterstock

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES

KLÍČ K MOBILITĚ

www.vwfs.cz

SPECIALISTÉ NA FINANCOVÁNÍ OJETIN



Řešíte otázku, jak financovat koupi ojetého vozu?
Hledáte spolehlivého a profesionálního partnera, který
vám poradí s nejlepší formou financování i pojištění?

Obraťte se na nás. Máme dlouhodobé zkušenosti v oboru a nabízíme
skutečné specialisty, kteří vás vyslechnou a společně se domluvíte
na ideálním řešení – všechno na jednom místě.



#mojemobilita

Manuál, který může zachránit život



Dopis od České kanceláře pojistitelů nebo od Policie ČR není ten druh korespondence, který bychom chtěli pravidelně vytahovat z poštovních schránek. Většinou se totiž jedná o nepříjemné zprávy. To však neplatí pro preventivní kampaň „Vědět znamená přežít“, jejíž další vlna odstartovala distribuci téměř dvou milionů tzv. Karet řidiče do schránek lidí v krajských a okresních městech.

Tato karta přehledným způsobem radí, jak se zachovat v případě nehody, což, ruku na srdce, drtivá většina lidí prostě neví, protože se do podobné situace nikdy nedostala. Ovšem přestože Kartu řidiče nechcete použít, měli byste vědět, co na ní stojí.

„Na silnicích stále zbytečně umírají lidé, kteří nevědí, jak se chovat po nehodě. Proto pokračujeme v kampani, v níž připomínáme všem řidičům čtyři základní kroky, které je potřeba dodržet, abychom předešli zbytečným nehodám,“ řekl Jan Matoušek, výkonný ředitel České kanceláře pojistitelů.

Téměř 2 miliony rozdaných karet

Kartu řidiče obdrželo do schránek po celém Česku více než 1,8 milionu domácností. Po 200 kusech dostala každá autoškola v republice a elektronicky ji posílají také STK a pojišťovny. Pokud ji nezískáte žádným z uvedených způsobů, můžete si ji stáhnout na webu [Linky pomoci řidičům www.1224.cz](http://Linky.pomoci.řidičům.www.1224.cz).

Na kampani, jejímž cílem je zabránit tzv. sekundárním nehodám, spolupracuje Česká kancelář pojistitelů s Policií ČR a BESIPem, přičemž do projektu se zapojily i známé osobnosti jako Veronika Arichteva, Berenika Kohoutová nebo například moderátor pořadu Garáž Jakub Rejlek, cestovatel a fotograf Hynek Hampl či DJ Lucky. Ti se na sociálních sítích pochlubili speciálním balíčkem, který obsahoval kromě karty také reflexní vestu a výstražný trojúhelník.

Češi při nehodě tápou, správný postup si vybaví jen málokdo

Podle aktuálního průzkumu se znalost správného postupu při dopravní nehodě pohybuje zatím jen okolo 23 %, přestože až 77 % řidičů tvrdí, že ví, jak správně v takové situaci postupovat. Z průzkumu chování řidičů také vychází, že jen 32 % řidičů si jako první krok obléče reflexní vestu, 44 % neví, do jaké vzdálenosti umístit trojúhelník a 35 % řidičů by místo odstupu od vozu za svodidla zůstalo na silnici, aby upozornili projíždějící auta. Přitom většina dotazovaných uznává, že právě znalost správného postupu dokáže zabránit sekundárním nehodám.

Co jsou sekundární nehody?

Sekundární nehody vznikají v důsledku jiné havárie v jejím bezprostředním okolí. Může jít o srážku s odstaveným nebo poškozeným vozidlem. Časté jsou například nehody, které způsobí řidiči sledující nehodu v protijedoucím pruhu, protože řidič je jednoduše zvědavý, co se vlastně stalo. Nehledě na fakt, že tím významně brzdí plynulost silničního provozu. Každý rok se na českých silnicích stane více než tisíc sekundárních nehod a při těchto nehodách zemře v průměru 23 lidí a dalších 80 je těžce zraněno. Přitom stačí dodržovat čtyři základní pravidla, která jsou následující...

1. OBLÉKNĚTE SI REFLEXNÍ VESTU

Porouchalo se vám auto nebo jste účastníky nehody? Než začnete cokoli dělat, vždy si nejprve oblékněte reflexní vestu. Teprve potom opusťte vozidlo. Při pohybu na vozovce přitom dbejte zvýšené opatrnosti.

2. UMÍSTĚTE VÝSTRAŽNÝ TROJÚHELNÍK

Výstražný trojúhelník umístěte nejméně 50 metrů za vozidlo, na dálnici pak alespoň

Jak správně postupovat

při nehodě nebo poruše



Linka pomoci řidičům



1 Oblečte si reflexní vestu a opusťte vozidlo. Při pohybu ve vozovce dbejte zvýšené opatrnosti.

2 Umístěte za vozidlo výstražný trojúhelník na dálnici nejméně do vzdálenosti 100 m, jinde alespoň 50 m.

3 V případě zranění volejte linku 155, pokud nemáte signál, tak 112 a přivolejte pomoc.



4 Veškeré osobní věci a zavazadla ponechte ve vozidle. Vozidlo zamkněte.

5 Opuštěte se spolujezdci co nejdříve vozovku, ideálně do vzdálenosti alespoň 5 m od vozovky.

6 Volejte Linku pomoci řidičům pro spojení se s asistenční službou vaší pojišťovny.

V případě potřeby volejte tísňovou linku Policie ČR 158.



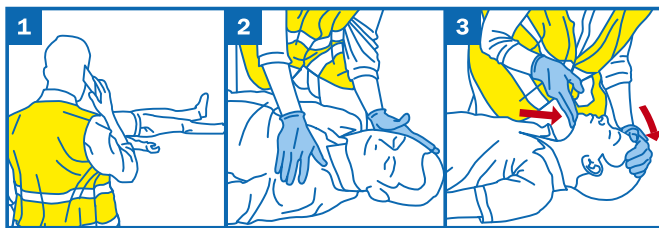
Česká kancelář pojistitelů



Karta první pomoci



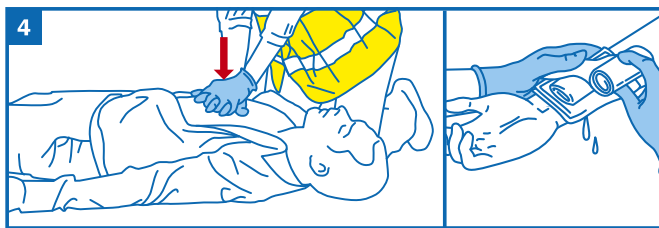
Linka pomoci řidičům



1 Vidíte zraněného? Nejprve volejte 155. Pokud nemáte signál, tak 112.

2 Poté ke zraněnému opatrně přistupte. Oslovte ho a zatřeste mu rameno, abyste zjistili, zda není v bezvědomí. Pro vlastní ochranu použijte vždy rukavice.

3 Tahem za bradu a tlakem na čelo zprůchodněte dýchací cesty. Přiložte ucho k ústům zraněného. Poslouchejte jeho dech. Za 10 vteřin musí vydechnout 2-4krát.



4 Pokud postižený lapá po dechu nebo vůbec nedýchá, zahajte resuscitaci. Stlačujte hrudník do hloubky 5-6 cm frekvencí 100-120 stlačení za minutu. Umělé dýchání použijte, pouze pokud jste v něm proškoleni nebo postiženého znáte. Pak střídějte stlačování hrudníku s umělým dýcháním v poměru 30 : 2.

5 Jestliže vidíte krváčení, zastavte ho. Ucpěte ránu. Pokud krev stále teče, použijte tlakový obvaz. Když to nepomůže, použijte zaškrvovadlo.

Pouhý návod ale život bohužel nezachrání. Zodpovědní řidiči by proto měli absolvovat zážitkový kurz první pomoci. Postup první pomoci vytvořil PrPom: Deláme z lidí hrdiny – učíme první pomoc zážitkem.

www.1224.cz

do vzdálenosti 100 metrů. Ujistěte se, že není nikdo zraněný. Pokud je někdo z účastníků nehody zraněný, volejte neprodleně 155 a postupujte podle pokynů operátora tísňové linky.

3. OPUSŤTE VOZOVKU

Celá posádka vozu musí co nejdříve opustit vozovku alespoň do vzdálenosti 5 metrů od místa nehody, nejlépe až za svodidla. Osobní věci ponechte ve vozidle! Manipulace s osobními věcmi výrazně zvyšuje riziko zranění. Za toto nebezpečí kabelka nebo peněženka opravdu nestojí.

4. VOLEJTE LINKU POMOCI ŘIDIČŮM 1224

Linka pomoci řidičům zajistí, že motorista dostane od smluvní asistenční společnosti své pojišťovny asistenci nebo odtah v rozsahu, který má sjednaný ve svém pojištění, bez nutnosti znát konkrétní asistenční linku. Na provozu linky se podílejí všechny pojišťovny poskytující pojištění vozidel a k němu příslušné asistenční služby pro motoristy na celém území České republiky. Číslo na linku pomoci řidičům je 1224.



Výstražný trojúhelník je nutné umístit na okraj vozovky tak, aby byl pro přijíždějící řidiče včas a zřetelně viditelný, a to ve vzdálenosti nejméně 50 m, na dálnici nejméně 100 m za vozidlem



Linka pomoci řidičům zajistí, že motorista dostane od smluvní asistenční společnosti své pojišťovny asistenci nebo odtah v rozsahu, který má sjednaný ve svém pojištění.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

Každodenní program zimního
týrání autobaterie**BATERIE A AUTO VE MĚSTĚ**

Provozní podmínky autobaterií v moderních vozidlech se v poslední době značně změnily. Zejména v městském provozu jsou baterie podrobeny nejtvrdějším provozním podmínkám. Mají za úkol nejen nastartovat motor, ale také ve dne i v noci napájet osvětlení a mnoho další elektroniky, včetně nadstandardní výbavy nebo klimatizace. Není proto divu, že průměrný život baterie v takovém provozu se výrazně zkracuje.

Běžný proudový odběr výbavy moderního vozidla s výkonným dieslovým motorem a dnes už víceméně standardní bohatou elektrickou výbavou (rádio, navigace, asistenční systémy, vyhřívání skla, zrcátka i sedačky atd.) je v zimních podmínkách cca 80 - 100 A. Tento proudový příkon za běžné jízdy s vyššími otáčkami motoru pokrývá alternátor. To ale neplatí v městském provozu. Pokud alternátor o jmenovitém výkonu 90 A poskytne za jízdy na běžné silnici cca 85 A, potom při stání na křižovatce či v zácpě při volnoběžných otáčkách motoru je to jen asi třetina. Zbylý proudový deficit musí dodat baterie.

Moderní baterie jsou jiné

Dříve mívaly baterie konstrukci založenou na extrémně silné elektrodě s vysokou hustotou aktivní hmoty, takže preferovaly cyklickou odolnost a životnost před výkonem a startovací schopností. U moderních baterií

je ale požadován až 4x vyšší startovací výkon, byť za cenu jistých ústupků v oblasti cyklické odolnosti. To samozřejmě zejména v městském provozu ovlivňuje životnost baterie, která je dána jak cyklickou odolností v nízkém stavu nabití, tak schopností přijímat nabíjecí proud ve stavu hlubokého vybití. Při provozu baterie v nízkém stavu nabití, jako je to běžné v městském provozu, není elektrolyt dostatečně promícháván. Dochází k rozvrstvení elektrolytu v baterii a koncentrace kyseliny poškozuje vazbu aktivní hmoty s mřížkou elektrody, takže v konečném důsledku se snižuje výkon a životnost baterie. Obnovení stavu plného nabití baterie je hlavní problém vozidel provozovaných v městské dopravě, neboť malé plochy povrchů desek (elektrod) standardních konstrukcí nejsou schopné absorbovat počáteční proudy dodané alternátorem a vedou spíše k vylučování plynů než nabití desek. Jinými slovy skutečné dobíjení

začíná až zhruba po 30 až 45 minutách provozu. Tato situace vede k zrychlené korozi pouta mezi mřížkou a aktivním materiálem.

Preventivní nabíjení prodlouží životnost

Proto je při městském provozu, ale také při malém provozu pouze na krátké vzdálenosti vhodné preventivně baterii dobíjet mimo vozidlo minimálně každé dva měsíce. Nabíjení je potřeba provádět kvalitním nabíječem do konečných znaků nabití, což ale značná část levných hobby nabíječek nedokáže! Vyrovnávacím nabíjením baterie dojde k opětovnému promíchání elektrolytu a rozpuštění nadbytečných krystalů sulfátu. Po jisté době ale životnost každé baterie skončí a není náhodou, že nejčastěji k tomu dochází v zimním období, když jsou nároky na ni největší. V takovém případě už často ani moderní nabíječka problém nevyřeší a je potřeba investovat do nové baterie...

INZERCE

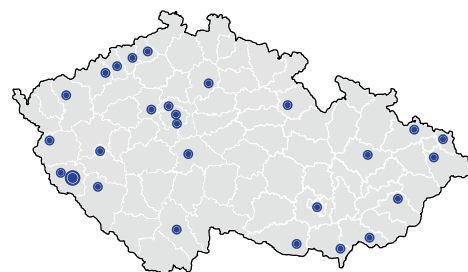
autobaterie
CARREX
vydrží déle, než jste čekali

Moderní baterie se špičkovým
výkonem za rozumnou cenu



v prodejnách

APM AUTOMOTIVE



www.apm.cz

Také vaše auto si zaslouží

NEOMEZENOU ASISTENCI

„Vybíráte pojištění? Zjistěte si, jestli nabízí nějaké výhody - třeba neomezenou asistenci, když vás na silnici potká nějaká nepříjemnost. Nejlepší asistence je totiž ta, u které nemusíte nad ničím přemýšlet a pojišťovna se o vše postará,“ představuje jednu z novinek ředitel úseku pojištění motorových vozidel v Kooperativě Aleš Zethner.



Aleš Zethner, ředitel úseku pojištění motorových vozidel v Kooperativě.



15 dní. Ale není to jediná novinka, rozšířili jsme i krytí u pojištění skel. Nově jsme do něj začlenili i skla v pevné, skládací nebo odnímatelné střeše, a dokonce i zrcadlová skla zpětných zrcátek.

Škody z povinného ručení stále rostou, a to zejména škody na zdraví. Uvědomují si řidiči, že nejnižší limity nemusí stačit?

Každoročně řešíme několik pojistných událostí, kde celková škoda přesáhne 35 milionů Kč, což je základní limit v povinném ručení. Snažíme se na to klienty stále upozorňovat, a doporučujeme jim volit vyšší limity, alespoň 100 milionů na majetkové škody a 100 milionů na škody na zdraví. Zároveň se vyšší limity snažíme zatraktivnit dalšími benefity. Například ke smlouvám s limitem 70/70 milionů a vyšším klientovi přibalíme úrazové pojištění řidiče. Zájem klientů naznačuje, že je pro ně taková nabídka zajímavá, neboť více než tři čtvrtiny z nich si už volí limity 70/70 milionů a vyšší.

K povinnému ručení se dnes dá připojistit široká škála rizik, jaké připojištění byste motoristům doporučili?

Ideální je, když si klient nastaví pojištění přesně podle svých potřeb. Například motorista jezdící většinou na venkově, případně i v blízkosti lesa, se bude určitě lépe cítit s připojištěním poškození vozidla zvířetem. To zahrnuje zranění se zvířetem i poškození zaparkovaného vozu, například elektroinstalace. Motoristovi jezdícímu hlavně po Praze zase spíše

hrozí vykradení vozu, proto si ke svému povinnému ručení může sjednat i pojištění zavazadel. Obecně si klienti nejčastěji sjednávají poškození vozidla zvířetem a pojištění skel vozidla. Ale důležitý je i servis, který pojišťovna v případě nehody zajistí.

Povinné ručení nabízí i nějaký servis pro majitele vozu?

Ano, například komfort přímé likvidace pro situace, kdy jste poškozeným při dopravní nehodě způsobené jiným vozidlem – nemusíte nic složitě řešit s pojišťovnou viníka, obrátíte se na svoji pojišťovnu a ta s vámi vše vyřeší. Při sjednání povinného ručení s limity 100/100 milionů Kč a vyššími u nás získáte automaticky i přímou likvidaci v ceně. Při sjednání s havarijním pojištěním pak klientům přidáme navíc ještě pojištění VÝMOL, tedy škody, kterou si způsobí na neoznačeném výmolu v silnici.

Proč jste rozšířili nabídku asistenčních programů k vašemu pojištění motorových vozidel?

Každoročně evidujeme více asistenčních zásahů u vozidel našich klientů, proto jsme se rozhodli nabídnout jim unikátní asistenční program MAX+, který oproti asistenčním programům ZÁKLAD, IDEÁL a MAX nabízí bezlimitní asistenci při poruše, havárii, řádění živlu, vandalismu, částečném odcizení, a to nejen u nás, ale i v zahraničí. Ale také zapůjčení náhradního osobního vozidla v ČR i v zahraničí až na 7 dní či jeho úschovu až na

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



Modernější Česko



Kolem systémů plateb za používání veřejné silniční sítě se v poslední době děje mnoho zajímavého. Velká mediální pozornost je věnována jak novému systému pro výběr mýta, tak i přechodu od klasických nalepovacích dálničních vinět k modernějšímu on-line řešení.

Mýtný systém v České republice prošel v prosinci minulého roku zásadní proměnou. Spolu se změnou poskytovatele (místo Kapsche se jím stalo konsorcium firem CzechToll a SkyToll) se totiž změnila i samotná podstata sledování vozů na zpoplatněných úsecích. Zatímco starý mýtný systém využíval nákladně budované brány, nový systém využívá satelitní technologie. To byl také důvod pro nucenou výměnu „krabiček“: Nové přenosné zařízení obsahuje aktuální geografické informace (tzv. GEO model)

o zpoplatněných úsecích. Palubní jednotka pak během jízdy eviduje informace o poloze vozidla pomocí GPS a porovnává je s údaji uloženými v GEO modelu. Jakmile systém zjistí, že vozidlo jede po zpoplatněném úseku, pošle informace pomocí GSM/GPRS do centrálního informačního systému, který následně vypočte cenu mýtného, a to na základě údajů o délce a typu použitého úseku a příslušné sazbě mýtného.

Česká republika se stala první zemí, kde se uskutečnila výměna mikrovlnné technologie za satelitní systém, který je již kompatibilní s mýtnými systémy v sousedních zemích

a splňuje požadavky Evropské elektronické mýtné služby (EETS); provozovatelé tak budou moci používat jedno elektronické zařízení s jednou smlouvou ve více zemích. Bylo také možné začít ve výrazně větší míře zpoplatňovat i úseky silnic první třídy, kde začaly být sledovány nové úseky o délce 868 km. I to je důvod zvýšení příjmů, například v říjnu se na mýtném vybralo celkem 1,11 miliardy Kč, což i přes pandemickou krizi představuje meziročně 11% nárůst. Také samotný provoz systému je levnější, a to o zhruba miliardu korun ročně.

Také dálniční známky moderněji

Revoluce čeká i řidiče běžných osobních automobilů, kteří už nebudou na skla svých aut lepit kupony, za jejichž tisk stát ušetří sto milionů ročně. Elektronické dálniční známky začnou platit od 1. ledna, mění se však délka platnosti známek: Staré kupony platily od prosince do ledna, roční elektronická dálniční známka bude platit 365 dnů. To je výhodné třeba pro řidiče, kteří si pořizují nové auto v průběhu roku, odpadnou také peripetie v případě poškozeného skla. Ceny dálničních známek zůstávají stejné, roční vyjde na 1500 korun, v platnosti zůstávají i kupony na 30 či 10 dní jakož i výjimky (neplatí značky EL atd.). Zaplatit můžete v rámci eshopů (např. edalnice.cz), v samoobslužných kioscích, v mobilní aplikaci nebo na některém z obchodních míst, kde obsluhu nadiktujete potřebné údaje (druh elektronické dálniční známky, stát registrace vozidla, SPZ, počátek platnosti, případně nárok na sníženou eko cenu). Kontroly budou policisté a celníci provádět za pomoci mobilních kamerových systémů i nyní nepotřebných mýtných bran, pro udělení postihu vás však budou muset hned zadržet.

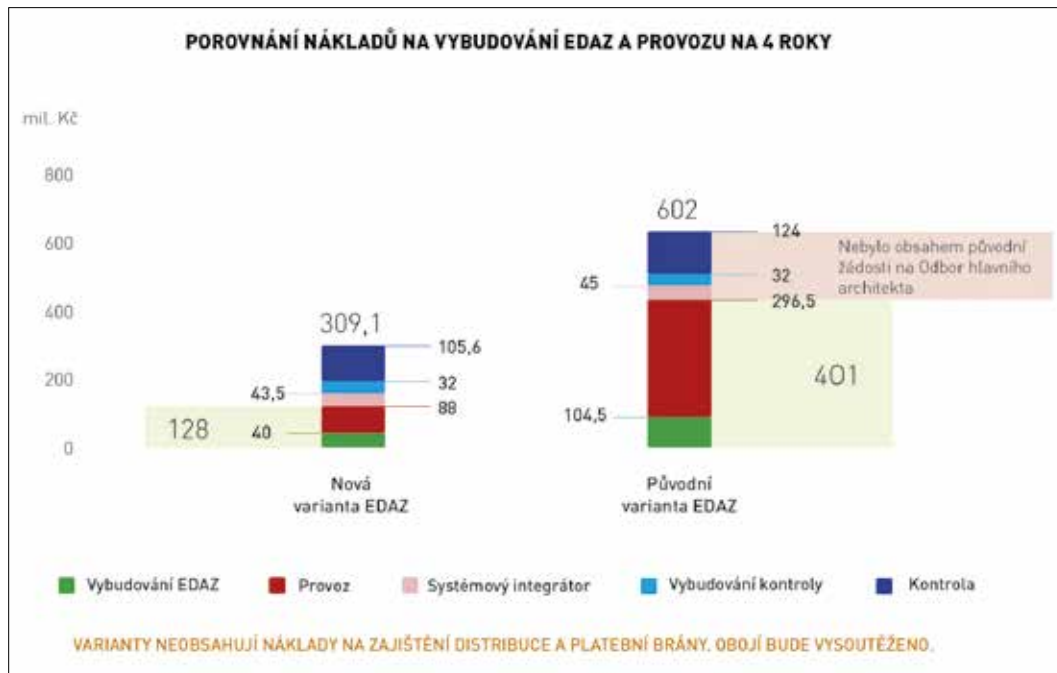


Nalepovací známky v Česku od příštího roku končí.

Nesrovnalosti v projektu stály za odchodem ministra Kremlíka, záměr byl i díky tlaku veřejnosti přepracován a předražené tendry zrušeny. Ministerstvo zakázku i se supervizí nakonec za 309 milionů přidělilo státnímu podniku Cendis, podle současného ministra dopravy Karla Havlíčka tím (a také díky celkovému zjednodušení systému) stát oproti původním předpokladům ušetří zhruba půl miliardy korun. Ročně se v Česku díky dálničním známám utrhá přes pět miliard korun.

Kontrola úhrady poplatků za dálniční známky bude od roku 2021 stacionární a mobilní: jednak síť pevných kontrolních bodů (mýtné brány) a také tzv. „kufry“ pro Policii ČR a Celní správu. Půjde o jednoduchou sadu (tablet napojený na systém e-známeček a speciální kamera), kterou budou moci využívat jakákoliv vozidla obou složek.

Díky tomu se výrazně rozšíří kontrolní místa. Hlídky už nebudou muset kontrolovat auta pracně vizuálně (např. dalekohledy), ale budou mít okamžitě on-line přehled o všech vozech ve vybraném úseku a budou



mít možnost sledovat úhradu e-známeček přímo v provozu na komunikacích, na odpočívadlech, parkovištích apod. Tato opatření kontrolu výrazně zefektivní. Pro plně automatizovanou kontrolu by bylo nezbytné zásadním způsobem změnit přístup k výjimkám ze zpoplatnění pro osoby s průkazem ZTP a v případě některých dalších zdravotních komplikací, které jsou závislé na tom, zda je ve vozidle přítomna osoba oprávněná pro tuto

výjimku. Je to oblast, o které chce MD v dalších letech vést diskuzi s dotčenými organizacemi a MPSV. V případě shody pak upraví legislativu. Vybudovaný systém automatizovanou kontrolu umožňují a po změně zákona ji bude možné zavést s minimálními dodatečnými náklady.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv autora

INZERCE

Postavte se zimě čelem!

ESHOP
eshop.renault.cz

RENAULT
Passion for life

Vyzbrojte se na zimu s komplety zimních kol od 3 009 Kč*

Montáž kompletů na vůz a ozdobné kryty kol jsou v ceně. Při objednání sady kompletních kol s hliníkovým diskem online dostanete v ceně i sadu 4 ks bezpečnostních šroubů.

Renault doporučuje Castrol

* Uvedená cena je za 1 kus kompletního kola s pneumatikou Motrio a plechovým diskem včetně DPH a montáže. Nabídka platí do 31. 12. 2020. Více na pneumatiky.renault.cz.

renault.cz

Výklad fyziky po **mnichovsku**

BMW X5 patří dlouhodobě mezi nejprodávanější modely mnichovské značky na českém trhu. V roce 2018 obsadilo třetí pozici jen o jednotky kusů za menším BMW X1 a loni u zákazníků zabodovalo natolik, že se vyhouplo do čela žebříčku prodeje. Vyrazili jsme s jeho ultimativní M verzí do Českého ráje vyzkoušet, jak se tento 2,3 tuny vážící „super-sport“ chová na českých okreskách.

Fanouškům značky BMW netřeba znak M, podle „bavoráckého“ marketingu nejrychlejší písmeno na světě, detailně představovat. Jakýkoliv automobil, co kdy pod vedením M GmbH vznikl, se vždy setkal s nadšenými reakcemi od odborné i laické veřejnosti. Kosa padla na kámen až ve chvíli, kdy BMW M uvedlo ostrou verzi velkého SUV BMW X5 a jeho „kupé“ verze X6. Protože navzdory odbornosti divize M, fyziku prý nelze oklamat a 2,3 tuny vážící automobil se přece nikdy nemůže chovat jako klasický osobní automobil. Ovšem právě u tohoto modelu BMW M ukázalo, že když se chce, všechno jde, a tak se BMW X5M a X6M staly políčkem všem pochybovačům, kteří snahu sportovního oddělení mnichovské značky zavrhl ještě dříve, než se vůbec mohli svést. Nejnovější generace těchto ultra rychlých dvojčat je o další kus dál. O pořádný kus dál.

Ještě ostřejší Competition

Nové BMW X5M i námi testované provedení Competition pohání stejný motor jako legendární BMW M5, tedy dvakrát přeplňovaný vidlicový osmiválec s objemem spalovacích komor 4,4 litru. Hnací sílu na všechna čtyři kola přenáší osmistupňová sportovní převodovka Steptronic, kterou u BMW vyladili k absolutní dokonalosti. V komfortním režimu se chová velmi civilizovaně a řadí plynule a velmi rychle. Ve sportovním režimu se svojí rychlostí dokáže rovnat závodním převodovkám let nedávno minulých, přičemž řidič má k dispozici také možnost manuální volby rychlostních stupňů prostřednictvím pádel na volantu. Kromě toho je převodovka vybavena funkcí Drivelogic, kdy můžete její reakce upravit podle aktuální nálady nebo jízdní situace.

S novým BMW X5M jsme vyrazili do Českého ráje, což je území ve středním Pojizeří, které vyniká vysokou koncentrací přírodních i historických památek. Geograficky je region vymezen spojnici Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Hodkovice nad Mohelkou, vrch Kopanina, Železný Brod, Semily, Nová Paka, Jičín, Kopidlno, Sobotka a Dolní Bousov a od roku 2005 patří do evropské sítě geoparků UNESCO. Díky své rozloze přes 180 km² nabízí nepřeberné množství míst, kam se můžete vydat na výlet. My jsme vyrazili

nejprve na zříceninu hradu Valečův, který je považován za jednu z dominant Českého ráje a jeden z našich nejkrásnějších skalních hradů. Jeho podoba byla silně ovlivněna okolními pískovcovými skalami, do nichž byl částečně vytesán. Množství skalních otvorů doplnily dřevěné stavby, ve kterých bydlelo místní obyvatelstvo. Hrad fungoval až do konce třicetileté války, po jejímž skončení začal chátrat a sloužil jako obydlí chudiny a zdroj levného stavebního materiálu.

Z hradu Valečův vede zhruba čtyřkilometrová pěší stezka k Drábským světničkám, bývalé skalní pevnosti vypínající se na okraji plošiny skalního masivu u čedičového vrchu Mužský asi 9 kilometrů od Mnichova Hradiště. Krom zbytků středověkého hradu tu lze obdivovat i nádherné výhledy do Pojizeří.

Vyšší výkon, jiný projev

Po pohodové dálniční cestě, kdy v nejmírnějším nastavení celého vozu dosahovala spotřeba paliva něco málo přes 14 l/100 kilometrů nastala chvíle odhalit skutečný dynamický potenciál testovaného BMW X5M Competition. Verze Competition nabízí ve srovnání se standardní X5M ještě větší porci výkonu, jmenovitě 460 kW (625 koní) a 750 Nm točivého momentu, lepší brzdy a odlišné spektrum otáček, ve kterých výše jmenovaný výkon přichází. Kulinařsky řečeno, verze Competition je extrémně ostrým pokrmem, který si můžete ještě přiostrit špetkou papričky Moruga Scorpion (nejostřejší paprička na světě, které bylo naměřeno neuvěřitelných 2 009 231 Scoville jednotek pálivosti – poznámka redakce).

Competition má také oproti běžné X5M v nabídce jízdních režimů ultimativní okruhové nastavení TRACK, které je určené pro použití na závodním okruhu. Změnou na režim SPORT nebo TRACK se mění informace, které jsou řidiči zobrazovány na displejích, a současně se omezují nebo jsou zcela vypnuty aktivní zásahy asistenčních systémů, jako je aktivní brzdění či zásahy do řízení. To znamená, že v tu chvíli jste ve hře pouze vy, vaše řidičské umění a odvaha. Ono totiž není vůbec snadné ovládat tak těžký automobil na limitu, přes který se dnes nedostane leckterý ryze sportovní automobil. Ano, tak šíleně rychlé je sportovně užitkové BMW X5M!



Zrychlení z 0–100 km/h zvládne X5M Competition za 3,9 sekundy!



Každá z koncovek má v průměru 10 cm.



Český ráj nabízí idylická místa.

Rozbité okresky mu nechutnají

Na okresních silnicích vedoucích ze Zásadky přes Boseň a Kněžmost na Branžež a dál do Srbska se i přes veškerou snahu inženýrů BMW testovaná X5M Competition úplně necítla jako ryba ve vodě. Ovšem nebylo to neschopností vozu se „poskládat“ do zatáček, ale spíše neochota maximálně přitvrzeného podvozku akceptovat zdejší silnice, které přechází z příjemně hladkého asfaltu v sekce rozbitější víc než cikánské hračky. V tu chvíli se poslušné a ochotné SUV změnilo v neurotický, ďábelsky rychlý stroj, jehož méně zkušený řidič se nejednou zapotí. Podvozek X5M je už z podstaty tohoto modelu i v nejkomfortnějším nastavení poměrně tuhý, takže režim TRACK z něj dělá doslova prkno. Ovšem to není chyba BMW X5M... Ani změna na mírnější režim SPORT velký rozdíl nepřinese.

Co však BMW X5M zvládá téměř geniálně je dávkování výkonu motoru V8. Dvakrát přeplňovaná vidlicová osma se chová téměř jako atmosféricky plněná pohonná jednotka, takže křivka výkonu narůstá velmi lineárně, a to až do 7200 ot./min, kdy zasahuje omezovač otáček. Dobré je, že ve sportovních režimech převodovka nechává zařazený stupeň a nepřeražuje.

Zpětná vazba od řízení je na poměry kategorie výtečná, řízení přesné a rychlé. Díky sportovnímu diferenciu na zadní nápravě se X5M do zatáček stáčí s ochotou servilního sluhy a vy se za volantem nejednou přistihnete, jak se vám v hlavě pořád dokola honí myšlenky, jak tohle vlastně v BMW M dokázali. Vždyť ta bestie váží 2,3 tuny!

S těmito dechberoucími dynamickými vlastnostmi však neodbytně přichází jedna poměrně výrazná nepříjemnost. A tou je brzdná dráha. Testované BMW X5M Competition bylo vybaveno M dvoudílnými brzdami s 394mm šestipístkovými pevnými třmeny s odvrátanými kotouči s vnitřním chlazením vpředu a jednopístkovými plovoucími třmeny s kotouči o průměru 380 mm vzadu. Nutno podotknout, že fungují výtečně, a to i při opakovaném razantním brzdění. Problém je v rychlosti, které BMW X5M Competition dosahuje mrknutím vašeho oka, takže stačí

opravdu chvilka, kdy se nehlídáte, a máte co dělat, abyste z rychlosti, za kterou normálně hrozí kriminál, zabrzdlí do další zatáčky. Opět nelze úplně vinit X5M Competition.

Dokonalá zbytečnost

Další zastávkou na cestě Českým rájem byl hrad Kost, jenž je jedním z nejzachovalějších, nejvýznamnějších a zároveň posledních středověkých hradů v České republice. Nachází se asi 18 km od města Jičín a momentálně prochází nákladnou rekonstrukcí. Obhlídka zvenčí posloužila k tomu, aby X5M Competition dostalo chvilku odpočinout a motor převalující se na volnoběžné otáčky vychladl. Možná vás zajímá spotřeba na plný výkon, ovšem při pohledu na zobrazovanou hodnotu jsme ji raději rychle zapomněli. Dobře, jinak. Za zhruba 50 km ostrého tempa zmizela z 83 litrové nádrže přibližně čtvrtina.

Při zpáteční cestě, kdy jsme z X5M Competition udělali stejně civilizované auto, jakým je každá klasická X5, nastal čas bilancovat. Ve zkratce: BMW X5M je zbytečnost, ovšem dokonalá zbytečnost. Dokáže ohýbat fyzikální zákony způsobem, kterému uvěříte pouze tehdy, když usednete za volant a na vlastní oči uvidíte, jak na digitálním head-up displeji v čelním skle přeskakují údaje o vaší aktuální rychlosti. Nicméně největším problémem M provedení je paradoxně standardní X5, která je v naftové i zážehové verzi tak univerzálním a sofistikovaným vozem, že v tomto kontextu existence X5M, potažmo X5M Competition postrádá hlubší smysl.

Text: Jiří Švamberk

Foto: autor a Shutterstock

Lví město

unikát mezi asijskými státy

Čínská zahrada a citlivě zasazená architektura do přírody



Marina Bay je obchodním centrem, kde se mezi obchody projedete i na lodi

Singapur je městský ostrovní stát, strategický přístav a dopravní uzel v jihovýchodní Asii s rozlohou o polovinu větší než Praha a s počtem obyvatel polovičním než celá ČR. To jej činí třetím státem s největší hustotou zalidnění na světě. Do „lvího města“ se pravděpodobně podíváte při přestupu do vzdálenějších destinací, např. Austrálie nebo při cestě do sousední Malajsie. Singapur po dlouhou dobu sloužil jako britská vojenská základna a až po druhé světové válce získal samostatnost a začal se velmi rychle ekonomicky rozvíjet. Zajímavostí je, že rozloha země se od té doby zasypáváním mořského dna pískem zvětšila o polovinu a tímto způsobem se zvětšuje neustále.

S velkou hustotou zalidnění se Singapur potýká po svém a z toho plynou specifika této země. Jistě jste slyšeli zajímavost o astronomických pokutách tisíce dolarů za odhození žvýkačky. Podobných varování bylo dříve plné letiště i chodníky. V dnešní době už lze dokonce žvýkačku žvýkat jen na lékařský předpis. A pokud zapomenete spláchnout WC, dopoušíte se taktéž zločinu, o plivání na ulici či kouření v některých místech nemluvě, za to byste zaplatili stovky dolarů. S podobnými výstřednostmi se setkáme i v automobilismu. Pokud si zažádáte o singapurský řidičák, jde to snadno a vyplníte jen písemný test. Chcete-li si však pořídit vlastní auto, hodně se to prodraží. Auto tu stojí dvojnásobek a platí se za ně vysoké poplatky za vydání SPZ a za pojištění. Červená SPZ je o něco levnější, než černá, ale auto smí na ulici jen mezi 7 večer a 7 ráno. Koupené auto musíte nejpozději po deseti letech odprodat zpět, takže ho vlastně celou dobu máte pouze půjčené. Důsledkem toho tu jezdí samá nová auta a polovina z nich je luxusních, dalo by se říci, že koncentrace těch nejdražších značek je tu jedna z nejvyšších na světě.

Singapur jako první na světě už v roce 1975 zavedl variabilní mýtný systém, který vám účtuje poplatky za vjezd do některých částí podle denní doby a hustoty provozu. Mýtné brány jsou modré a jsou označeny bílým nápisem ERP. Na palubní desce je mýtná krabička a do ní se vkládá vlastní dobíjecí čipová karta, ze které se odečítají poplatky. Zůstatek je vidět na displeji. Krabička slouží i pro platbu za vjezd do podzemních parkovišť. Parkovné není na místní poměry drahé, cca 100 Kč za den. Ostrov je protkaný pavučinou 11 dálnic a nejdelší z nich – Pan Island dlouhá 43km – vede napříč celým ostrovem.

V Singapur se jezdí vlevo, což je pozůstatek z dob britské nadvlády, ale rychlost se uvádí v km/h. Na většině ulic je rychlost omezená na 60 km/h a na vícepruhových silnicích na 90 km/h. Při větším provozu jezdí auta těsně za sebou a přeřazení se do vedlejšího pruhu bývá umění. Nikdo vás nepustí

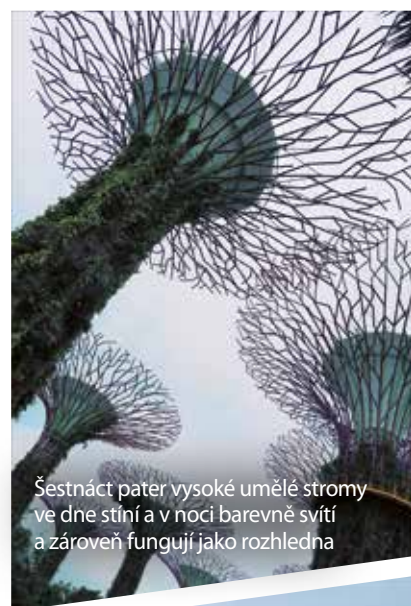


Lastury připomínající operu v Sydney jsou prosklenou střechou největšího skleníku botanické zahrady na světě

a často musíte úplně zastavit a čekat. Pomalá jízda v rychlejších pruzích je dopravním přestupkem a rychlejší vozidlo za vámi musíte vždy v zájmu plynulosti dopravy pustit. Kličkování motorek mezi auty na vícepruhových silnicích je zakázáno, avšak v praxi na to nelze spoléhat. Stejně tak na používání blinkrů. Večer, když není takový provoz, se můžete setkat i s tím, že auto před vámi se najednou začne pomalu přesouvat z pruhu do pruhu. Řidič kouká do mobilu a vůbec netuší, kam jede.

Ceny PHM vás asi moc trápit nebudou, v Singapuru dlouhé vzdálenosti najezdit nejde. Přesto je tu kolem 170 čerpacích stanic pěti největších značek a ceny jsou vždy v daném řetězci stejné. Benzín vyjde na 34 Kč/litr a nafta na 28,70 Kč/litr. V autopůjčovnách je půjčovní srovnatelné se západní Evropou, malé auto vyjde cca na 1200 Kč za den.

Singapur je moderní město, které má své zvláštnosti až výstřednosti. Mnoho z nich je daných nutností vypořádat se s obrovským množstvím lidí na malém prostoru. Stará koloniální architektura se zde mísí s moderní architekturou a mrakodrapy, a dokonce tu na tak malém prostoru naleznete i přírodní rezervaci se skalami a džunglí. Celý Singapur je vlastně velmi zeleným městem, také díky množství vlhkosti a vysokým teplotám, které tu většinu roku panují. Nejlepší roční dobou k návštěvě je konec zimy a začátek jara, kdy je podnebí nejsušší a denní teploty bývají většinou do 30°C.



Šestnáct pater vysoké umělé stromy ve dne stíní a v noci barevně svítí a zároveň fungují jako rozhledna



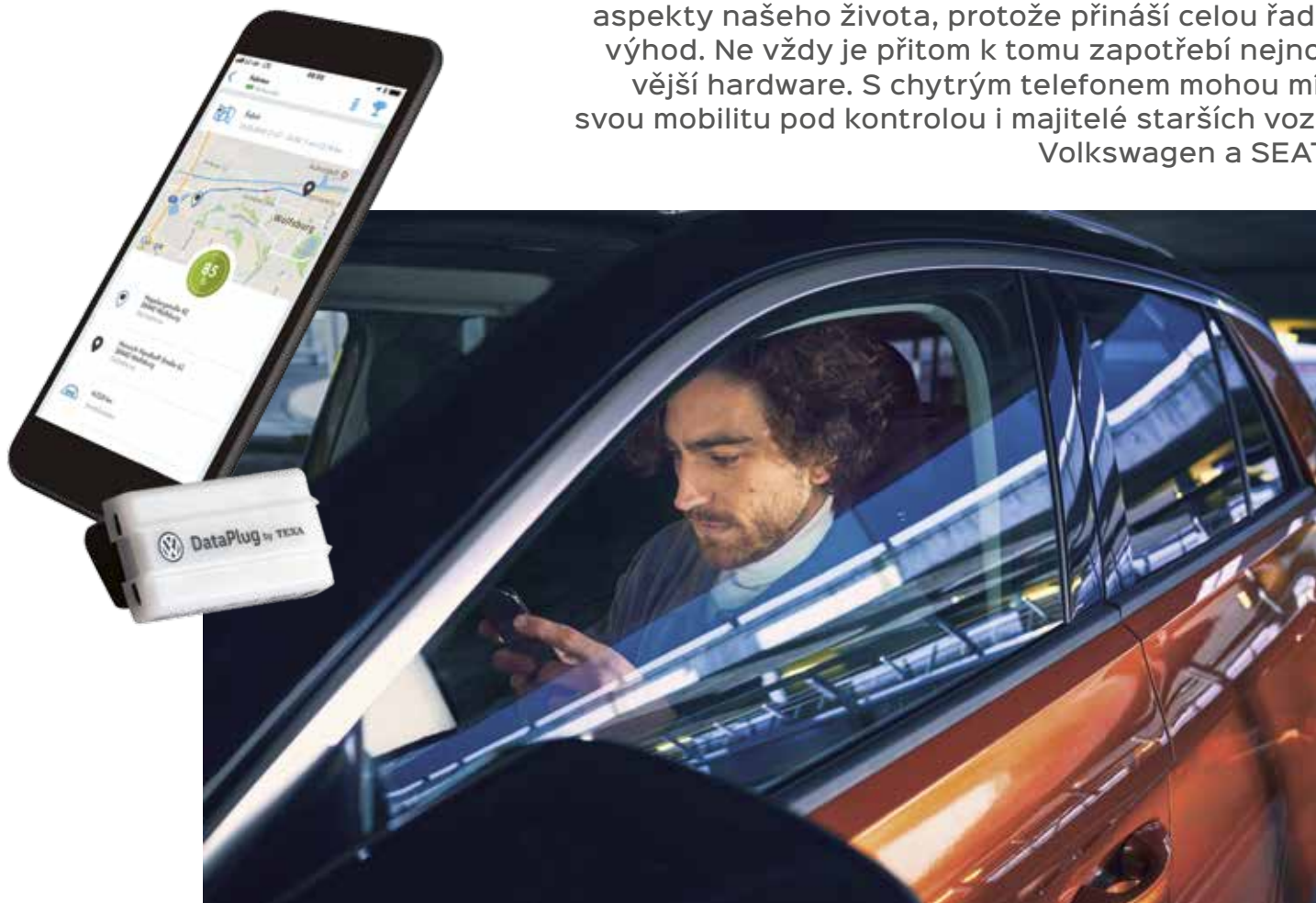
Se svými 194 metry a 55 patry jsou Sands Towers až 32. nejvyšší budovou v Singapuru.

Text a foto:

Tomáš Vizinger, Kateřina Sobková a Zdeněk Lacina

I v letech **jít s dobou**

Konektivita spolu s digitalizací prostupuje všemi aspekty našeho života, protože přináší celou řadu výhod. Ne vždy je přítom k tomu zapotřebí nejnovější hardware. S chytrým telefonem mohou mít svou mobilitu pod kontrolou i majitelé starších vozů Volkswagen a SEAT.



Mnozí majitelé nových vozů s nejmodernější konektivitou již dobře znají přínosy dokonalého propojení chytrého telefonu a automobilu. Mají přehled o stavu svého vozidla, mohou kdykoli a odkudkoli zjišťovat potřebné informace či dokonce ovládat některé funkce i na dálku. S aplikací pro podporu mobility si také rychle přivolají pomoc při nehodě nebo poruše a mohou kdykoli kontaktovat svého servisního partnera.

Benefity síťového propojení mohou využívat také majitelé starších vozů Volkswagen a SEAT, pokud se jedná o modely vybavené diagnostickým systémem OBD2. K němu se připojí komunikační modul z nabídky originálního příslušenství příslušné značky, který nese označení Volkswagen DataPlug nebo SEAT DataPlug.

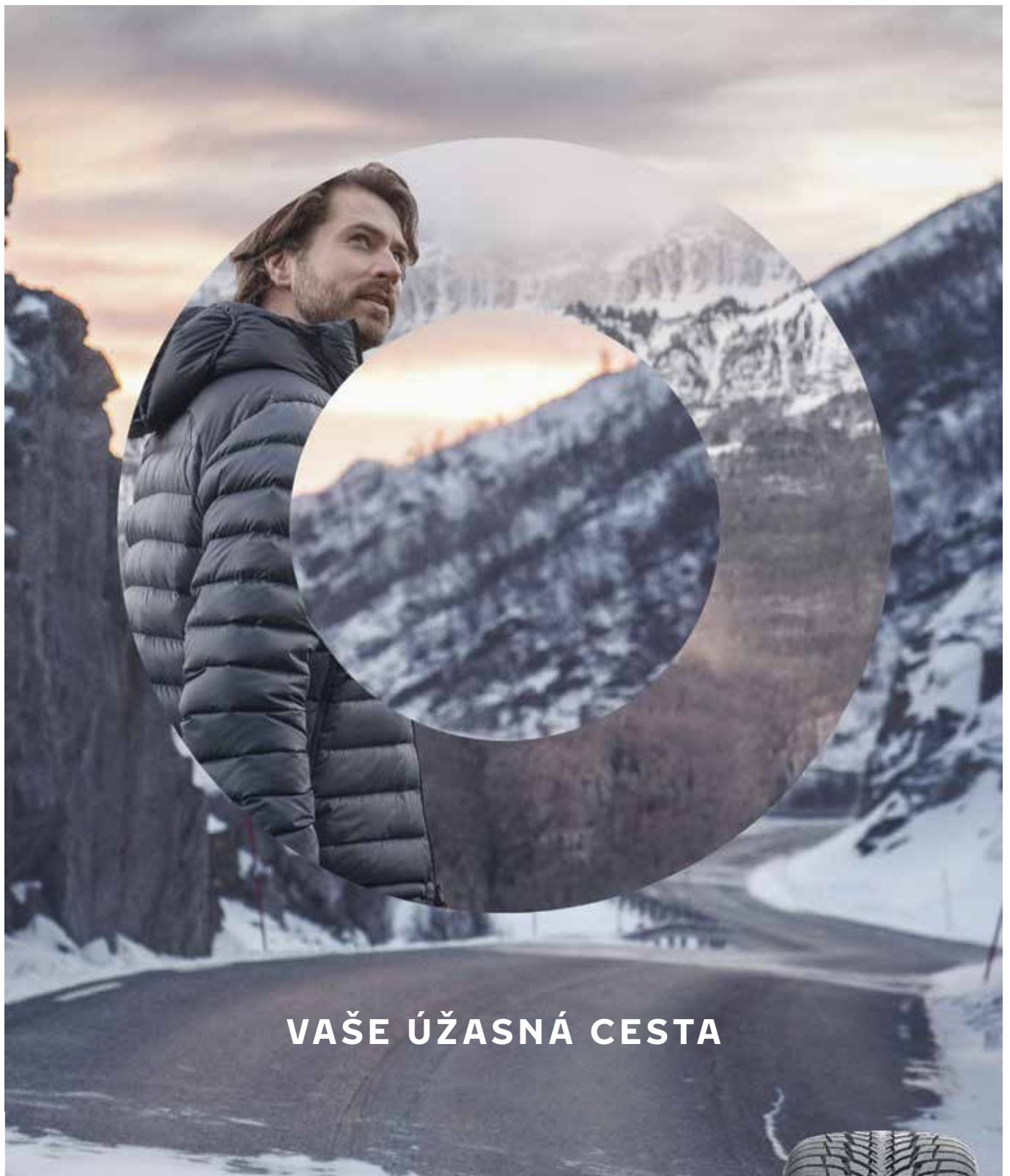
DataPlug se následně prostřednictvím Bluetooth spáruje s chytrým telefonem uživatele. Posledním stavebním kamenem konektivity pro starší vozy je bezplatná aplikace „We Connect Go“ (pro vozy Volkswagen) nebo „My SEAT“. Zprovoznění celého systému je tak jednoduché, že to zvládnou i naprostí laici.

Po rychlé a snadné instalaci do chytrého telefonu poskytuje aplikace vše, co uživatel potřebuje vědět o svém voze, aby bylo cestování ještě snadnější, zábavnější a také hospodárnější. Aplikace například informuje řidiče o tom, jak jeho styl jízdy ovlivňuje spotřebu paliva, a díky praktickým tipům pomůže šetřit palivo. Uživatel kromě toho dostává také měsíční přehledy o nákladech na pohonné hmoty.

Další užitečnou funkcí je digitální kniha jízd, která zaznamenává podrobná data o jednotlivých jízdách, která lze z aplikace exportovat ve formátu PDF. Funkce dálkového přístupu k datům o aktuálním stavu vozidla umožňuje mimo jiné monitorovat množství paliva v nádrži.

Nejen v neznámém prostředí, ale také na velkém zaplněném parkovišti přijde vhod funkce vyhledání zaparkovaného vozu. Při placeném parkování informuje aplikace o době, která uplynula od zakoupení parkovacího lístku. Obě aplikace, We Connect Go i My SEAT, usnadňují také údržbu vozidla a snižují servisní náklady, ale tím výčet všech výhod a benefitů zdaleka nekončí.

nokian[®] TYRES



VAŠE ÚŽASNÁ CESTA

Nová sportovní pneumatika **Nokian Snowproof P** nabízí kombinaci vysokovýkonné ovladatelnosti a spolehlivé zimní přilnavosti – přesně to, co potřebujete při náhlých změnách jízdního pruhu nebo při jízdě po rozbředlém sněhu na vedlejších silnicích. Užijte si bezstarostnou jízdu ve všech zimních podmínkách.

NOKIANTYRES.CZ

NOVÉ

CO JE TO QR KÓD?

Na první pohled vypadá jako změt 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 letácích), kompletní vizitka v podobě, jakou si můžete uložit do mobilu, případně odkaz na video, jako v případě naší rubriky „videotéka“.

TOYOTA PŘÍMO Z PEKLA

V rubrice KaleidoSTKop jsme psali, že Subaru nemá v plánu dovážet druhou generaci lehkého sportovního vozu BRZ do Evropy. Jestli stejný osud potká také jednovaječné dvojče Toyota GT86 (ve druhé generaci s jiným označením GR86) není známo, ale vzhledem k množství hybridních modelů Toyoty se snad dočkáme. V tomto videu se můžete podívat, co s GT86 udělá motor z Ferrari, podvozek přepracovaný na driftování a pár šikovných rukou.

**ZASTÍNÍ I JEEPY**

O pohonu 4motion značky Volkswagen jste určitě slyšeli. Ale ještě dříve, než výrobce začal tento pohon montovat do téměř všech svých modelů, byl pohon 4x4, tehdy nazývaný Syncro, vyhrazen pouze několika z nich. Asi největší legendou je Transporter T3 Syncro, který se ve své době vyrovnal ultimativním terénním speciálům. V tomto videu ho parta nadšených „ofrouďáků“ rozhodně nešetřila.

**JAGUAR 1, MERCEDES 0**

Že do sebe jednotlivá marketingová oddělení automobilek dost často „šijou“ v podobě reklamních sloganů či televizních šotů je věc docela známá. Z této rivality se zrodila nejedna vtipná reklama.

Jako třeba tahle, kde si Jaguar vystřelil ze vzduchového podvozku značky Mercedes-Benz.

**JAK QR KÓD FUNGUJE?**

Abyste z QR kódu dostali potřebná data, musíte mít nějaký program, který jej 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.

INZERCE

ELEGANCE I V ZIMĚ
2020 – 2021



Kvalitní litá kola vhodná pro zimní provoz
za akční ceny a s TYPOVÝM LISTEM!

AEZ Panama dark

AEZ Tioga titan

DEZENT TR black



AEZ North high gloss

DEZENT TA dark

Sicu plus

Bezpečnostní šrouby/matice

ZDARMA!
K sadě kol AEZ a DOTZ

(Sicu plus musí být součástí objednávky)
Od 1.9. - 30.11.2020



3D Konfiguratör kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER





We Connect Go

Propojte se se svým vozem

Kompatibilní
s vybranými modely
Volkswagen od roku
výroby 2008

S aplikací We Connect Go budete mít veškeré informace o vašem vozidle ve svém chytrém mobilním telefonu. Pořídte si Volkswagen DataPlug a využívejte služby We Connect Go naplno. Volkswagen DataPlug funguje v kombinaci s aplikací We Connect Go, kterou lze zdarma stáhnout na App Store nebo Google Play. Díky aplikaci pak můžete sledovat váš styl jízdy, získat přehled o měsíčních nákladech na pohonné hmoty nebo najít váš vůz na parkovišti.

Volkswagen DataPlug: 990 Kč (Doporučená prodejní cena, včetně DPH.)



POUŽÍTE
Google Play



Available in
App Store




Ověřte si
kompatibilitu

Volkswagen **We**



Před nákupem DataPlugu si prosím ověřte kompatibilitu s vaším vozem Volkswagen na connectgo.volkswagen-we.com/cs-cz/, kde se dozvíte i více informací o službě We Connect Go.

Sponzorem dnešní křížovky je BMW Česká republika. V tajence se nachází dlouholetý slogan této mnichovské automobilky, který se používá v jazykových mutacích po celém světě.

POMŮČKA: DÍKO, STILB, ZEPRAT	PEVNÝ JEZ	POKRYTÁ OSIVEM	NA JAKÉ MÍSTO	OSOBNÍ ZÁJMENO	SCHOPNÁ LETU		DOMÁCKY KLEOPATRA	ZNAČKA DLAŽDIC	1. DÍL TAJENKY	DLOUHÁ BÁSEŇ	NĚMECKÝ FILOZOF		NEPATRNÁ ČÁSTKA PENEŽ	ZDE	JMÉNO ZPEVAČKY BITTOVÉ	SIBÍRSKÁ SELMA	KVĚTENSTVÍ OBLININ				
DRAVÝ PTÁK						MALÝ KRB						STOPA									
ZAZNAMENÁVANÉ PÍSMEM						SVĚTLIDLO						TUR									
						LISTNATÝ STROM						CIZÍ MUŽSKÉ JMÉNO									
OBRUBA LÁTKY					BOJOVÝ SPORT									BEDUÍNSKÝ PLÁŠT							
					MLÁDE KAVKY									PROTIÚTOK							
ZNAČKA ASTATU			MLÉČNÝ NÁPOJ						STARŠÍ JEDNOTKA JASU							ZNAČKA OSMIA					
			ZAKLENÍ													SMALT					
NEROZHODNÁ											AUSTRALSTÍ PAPOUŠCI										
	PLYNULE SE VYVJEJÍCÍ DĚNÍ	TRHAT												ČTYŘI PÁRY (SLOVENSKY)						3. DÍL TAJENKY	PŘEPRAT (ŘIDCE)
		2. DÍL TAJENKY																			
Z JAKÉHO DŮVODU						ZÁPISNÍK	ZLUTOHNĚDÉ BARVIVO					ČÁST ŮST	STYL HUDBY								
								POTÉ	OBLININA		ZABÍ SKŘEK	BALKÁNSKÁ PALENKA									
											KONCE PARTÍ										
PŘEDLOŽKA				ZASKLENÝ OTVOR					ČÁST STROMU						KVALITNĚJI						
				TYČE VOZŮ					PRIMÁTI						PŮVAB						
JAKÁ VĚC			TRAVÍC (ŘIDCE)													ZNAČKA ZIRKONIA					
			INICIÁLY ROSTANDA													BOHROVY INICIÁLY					
LITERÁRNÍ ÚVAHY							BUŠIT					TLUPA									
ZATĚŽ ORGANISMU													MOŽNOST PRODEJE								

Řešení pošlete do 20. 2. 2021 na adresu SeTKání, Olšanská 54/3, 130 00 Praha 3 Žižkov nebo na setkani@osmium.cz. Tři vylosovaní dostanou od BMW Česká republika propisky s logem značky.

KaleidoSTKop



Druhá generace BRZ v Evropě na 99% nebude

Věhlasný britský automobilový magazín Autocar zveřejnil informaci, která byla ve vzduchu, ovšem nikdo z fanoušků automobilismu jí nechtěl věřit. Druhá generace fantastického sportovního vozu Subaru BRZ se

do Evropy nepodívá. Prozatím není jasné, zda tento krok provede rovněž Toyota s technickým sourozencem, nástupcem GT86 (údajně pod názvem GR86) – obě auta jsou totiž opět vyvíjena ve spolupráci Subaru a Toyoty. Na vině jsou přísné emisní limity stanovené EU. Subaru tak nehodlá doplácet na každý prodaný kus, kterého se na Starém kontinentě prodá pouhý zlomek z celkové produkce japonské značky.

Bizzarrini jako bájný Fénix

Značka Bizzarrini je dnes známá spíše znalcům, nicméně v šedesátých letech 20. století konkurovalo automobilkám Ferrari či Lamborghini. Jedná se o firmu Giotta Bizzarriniho, brilantního konstruktéra, který kdysi pracoval třeba pro automobilky Ferrari, Lamborghini nebo Iso. Značku Bizzarrini má v plánu resuscitovat v Londýně sídlící společnost Pegasus Brands, která se etabluje v oblasti prodeje luxusních automobilů. Informace o plánovaném projektu jsou prozatím kusé, jisté je však angažmá někdejších členů managementu automobilky Aston Martin, zejména Ulricha Beze, někdejšího generálního ředitele Aston Martinu.



Policie ČR převzala dalších 28 nových Crafterů

Jedná se o druhou část zakázky, která doplňuje na jaře předaných 17 kusů a tyto užitkové vozy budou sloužit na jednotlivých krajských ředitelstvích jako tzv. eskortní vozidla. Tedy pro převoz zadržených osob, třeba k soudu nebo do vazební věznice, a to především v případě zadržených osob při násilných demonstracích a sportovních událostech. Speciálně upravené Craftery mají

prostor pro zadržené osoby hlídány kamerovým systémem. Tender na dodání 45 vozidel v hodnotě 73 milionů vyhrála společnost Porsche Inter Auto CZ.



Ostrý Mégane R.S. skončí

Současná doba ostrým modelům založených na běžných osobních automobilech příliš nenahrává, a tak pomaloučku mizí z trhu. Podobný osud čeká také legendární ostrý Mégane z dílny Renault Sportu. Tuto informaci potvrdil Ali Kassai, šéf budoucích projektů automobilky Renault, který uvedl, že ostrá verze Mégane skončí během následujících tří let. Kromě tohoto modelu se uvažuje i o konci modelů jako Talisman, Scénic nebo Espace.





Extra dlouhé intervaly výměny oleje



Prodloužená životnost motoru



Výjimečný výkon motoru



Maximální ochrana motoru

Opel BMW Mercedes Chevrolet	Peugeot Citroën Fiat	Mercedes BMW • Fiat VW • Audi Škoda • Seat Renault	Ford	Renault Fiat Mercedes VW • Škoda Seat • Audi
--------------------------------------	----------------------------	--	------	--



MOTOROVÉ OLEJE MOL DYNAMIC

VYNIKAJÍCÍ OCHRANA S DOPORUČENÍM
VÝROBCŮ AUTOMOBILŮ

Nový Tiguan

Zážitek z každé jízdy



Nový Volkswagen Tiguan je jedinečný v každém detailu. Ikonické SUV s mimořádnými jízdními vlastnostmi Vám nově nabízí světlometry IQ.LIGHT LED Matrix, bezdrátový App-Connect nebo přirozené hlasové ovládání. **Brzy i ve verzi Plug-in Hybrid!**



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ modelu Tiguan: 4,5–5,8 l/100km, 119–139 g/km.
Fotografie je pouze ilustrativní a vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.