JARO 2021

SETKÁNÍ

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

TÉMA:
SYNTETICKÁ PALIVA

JAK SE JEZDÍ V CHILE

EVROPSKÉ AUTO ROKU 2021 VÍTĚZEM JE NATURALIZOVANÝ „ČECH“

ZA VOLANTEM

JAN KOMÍNEK

PŘÍBĚH

Nenaplněný talent
STEFAN BELLOF

DLOUHODOBÝ TEST NOVÉ ŠKODY OCTAVIA
Mimořádně úsporná CNG varianta G-TEC

POJISTÍME VÁS VE VŠECH SMĚRECH

Česká podnikatelská pojišťovna

www.cpp.cz

ČPP
VIENNA INSURANCE GROUP

OBSAH

4 **VY-MY:** Jenišovská STK
6 **Za volantem:** Jan Komínek
8 **Čtyřtest:** Elegán, lesník, švihák a měšťan
10 **Autonovinky:** Automobilové novinky prvního čtvrtletí 2021
12 **Příběh:** Stefan Bellof
14 **Testprofi** - odtahovka
15 **Téma:** Syntetická paliva
18 **Poradna APM:** Stěrače
20 **Dlouhodobý test:** Nová Škoda Octavia
22 **Test s cílem:** Renault Mégane RS Trophy na Litoměřicku
24 **Jak se jezdí:** V Chile
26 **Historie:** Geneze loga Peugeot
28 **Duel:** Audi vs. Honda
30 Křížovka/KaleidoSTkop
31 **Vize0:** Vidět a být viděn
32 **COTY:** Evropské auto roku 2021
34 **Videotéka:** zajímavá videa formou QR kódů

Že by konečně utrum?

Setkali jsme se s tím všichni – auto kouřící tak, že si jeden musí klást otázku, jak tohle vůbec může jezdit po silnicích. Čpavý smrad a černomodrý dým linoucí se zpod rezavého nárazníku je na našich silnicích bohužel jev poměrně častý. Samozřejmě existuje procento případů, u nichž se jednalo o poruchu, která se přihodila na cestě, nicméně i když nevíme, jak velké toto procento je, rozhodně se jedná o zanedbatelné číslo ve srovnání s případy, kdy jde o úmysl majitele, protože na svoje auto prostě kašle, případně by oprava přesáhla cenu vozu.

Nebudeme si nic nalhávat, na vině jsou především emisní stanice, které za úplatek obcházejí pravidla a pouští nevyhovující auta. Vypadá to však, že doba „hulících" vraků na silnici a nepoctivých techniků konečně skončí. Za posledních třicet let už několikrát proběhla snaha tento problém řešit, ale tato snaha očividně nebyla dost velká, jelikož se vždy našel způsob, jak nařízení obejít. Velmi oblíbený byl například trik s pomalým šlapáním na plyn při simulované akceleraci, takže se motor nepřevedl v plné síle a testované vozidlo emisemi prošlo.

Ještě více šokující je postup, kdy technik měřicí sondu do výfuku auta zasunul jen z části a prostřednictvím svépomocí vyrobeného přípravku ji mohl bez nesnází postavit o půl metru vedle, aby do ní nenafoukalo tolik sazí. Loni v prosinci však expertní komise ministerstva vydala aktualizovaný metodický pokyn, který by podobným pochybením měl účinně zabránit. Přidávání plynu je časově omezeno na 5 vteřin, pokud bude trvat déle, měření se ukončí. Nové přístroje jsou navíc vybaveny tlakovým čidlem a umí poznat, zda jsou opravdu zastrčené do výfuku. V opačném případě se měření opět přeruší.

Samozřejmě, každý stroj jde obelstít, ale v tomto případě by to mělo být natolik složité a nákladné, že se to nepoctivým technikům nevyplatí, případně nepoctivý motorista nebude chtít zaplatit, protože on přece horentní sumy do auta zbytečně rvát nebude.

Vše by mělo započít v červnu letošního roku, což znamená, že za dva roky bychom na silnici už neměli potkávat auta s vykuchanými filtry pevných částic, jejichž emise jsou vysoce jedovaté.

Takže třikrát hurá, vypadá to, že tohle světlo na konci tunelu nebude vlak.

Mnoho jarních kilometrů bez nehod a omezení v pohybu přeje

Jiří Švamberk
šéfredaktor

SOUTĚŽ

Tentokrát soutěžíme se společností Subaru ČR s.r.o., která k nám dováží automobily tradiční japonské značky se souhvězdím Plejád ve znaku.

Otázka zní:

Jak Subaru označuje svůj unikátní pohon všech kol?

A) Symmetrical 4WD
B) Symmetrical AWD
C) Symmetrical 4x4

Nápověda: správnou odpověď lze najít na internetových stránkách Subaru ČR

Vylosovaná trojice výherců získá stylovou cestovní tašku Subaru, kterou lze spolu s ostatními zajímavými předměty z kolekce Subaru nalézt na adrese **subaru-butik.cz**. Řešení nám posílejte poštou nebo emailem nejpozději do 17. května 2021 na adresu SeTKání, Olšanská 54/3, 130 00 Praha 3 Žižkov, případně svamberk@wsmsro.cz.

V minulém čísle jsme soutěžili o upomínkové předměty BMW. Výherci jsou: Zdeněk Šindelek z Kunovic, Stanislav Pešek z Chotěboře a Tomáš Rutar z Rychvaldu. Blahopřejeme.

Tajenka z minulého čísla zněla: BMW radost z jízdy. Propisku BMW získávají Ludmila Holániková, Renata Hronová a Bohunka Brázdilová. Gratulujeme.

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.

Ročník XVIII/jaro 2021. 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:** Aleš Jungmann, Jaroslav Kvíčala, Adéla Průdková, Vojtěch Štajf, 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:** archiv Jana Komínka
Odevzdáno do tisku: 23. 3. 2021

INZERCE

VY–MY

JENIŠOVSKÁ STK

V Jenišově mohou emise udělat i vyšší typy vozidel

Tato stanice technické kontroly, která se nachází na samém okraji Karlových Varů v městské části Jenišov, byla otevřena na podzim roku 2009 jako zcela nová s kapacitou jedné linky a jednoho stanoviště měření emisí. Postupným zvyšujícím se počtem prohlídek a spokojených zákazníků jsme cítili potřebu se jako firma rozrůst.

Jan Lovas

STK Jenišov

Jenišovská stanice technické kontroly byla otevřena na podzim roku 2009.

V té době byla ještě možnost stanici technické kontroly rozšířit o další linku, čehož jsme také využili, a v důsledku toho jsme na opětovný nárůst počtu prohlídek na nové lince reagovali rozšířením stanice měření emisí o druhé stání. K těmto zásadním krokům bylo potřeba zvětšit i parkovací plochu, a tak si myslím, že STK v Jenišově nabízí svojí polohou skvělou dostupnost a pro zákazníky velkou kapacitu parkovacích míst.

Postupným upravováním zákona a vyhlášek, které jsou nezbytně nutné jako reakce na vyvíjecí se automobilový průmysl a bezpečnost, se klade veliký důraz na provádění jednotlivých úkonů prohlídek jak na emisích, tak na lince STK. Na tuto skutečnost jsme opět reagovali, prozatím, posledním zásahem, který proběhl v roce 2019, jímž došlo k rozšíření emisního stání jak velikostí, tak i praktičností, a to na čtyři stání s výškou budovy, která tak odbaví i vyšší typy vozidel.

Naše STK je tak schopná nabídnout veškeré služby týkající se vozidel osobní linky, ať už se jedná o běžné prohlídky, prohlídky jednotlivě dovezených vozidel nebo kontrol na žádost zákazníka.

Rád bych na závěr poděkoval celému týmu a pracovníkům STK a SME, bez kterých by se naše stanice technické kontroly nemohla v žádném případě takto rozvíjet a fungovat. A na úplný závěr nesmím zapomenout a chtěl bych poděkovat majiteli společnosti, který byl v těchto zásadních krocích a postupném rozšiřování stanice tím hlavním iniciátorem.

INZERCE

NOVÝ PEUGEOT 3008

ČAS NA ZMĚNU

5 LET* ZNAČKOVÉ ZÁRUKY

NOVÝ PEUGEOT I-COCKPIT®

INFRAČERVENÁ KAMERA S NOČNÍM VIDĚNÍM

GRIP CONTROL

MOTION & e-MOTION

PEUGEOT

INZERCE

Objevte odvážný design a skvělé jízdní vlastnosti nového vozu Peugeot 3008! Potěšení za volantem zažijete díky nové generaci unikátního místa řidiče PEUGEOT i-Cockpit® a řadě nejvyspělejších technologií. Při jízdě v noci vás na nečekanou přítomnost chodců či zvěře upozorní infračervená kamera s nočním viděním (Night Vision), která se v kombinaci s automatickým nouzovým brzděním postará o bezpečný mánevr. Nový Peugeot 3008 můžete mít v benzinové, dieselové nebo plug-in hybridní verzi, která je k dispozici i s pohonem 4x4. Užijte si svobodu volby a vyberte si motorizaci, která vám sedne nejlépe!

PEUGEOT DOPORUČUJE TOTAL Spotřeba a emise CO_2 modelu Peugeot 3008 v kombinovaném provozu 3,9–5,5 l/100 km, 103–124 g/km. Foto je pouze ilustrativní. *Pětiletá značková záruka se skládá z běžné dvouleté záruky a následně ze servisní smlouvy Optiway Garance na další 3 roky / do najetí 60 000 km.

ZA VOLANTEM

JAN KOMÍNEK

Hercem jsem se stal náhodou

Talentovaný herec Jan Komínek patří mezi vyhledávané mladé herce a znát ho můžete z množství televizních seriálů a filmů. Začal hrát už jako čtyřletý a do širšího povědomí se dostal rolemi v oblíbených seriálech Horákových či filmu Ať žijí rytíři. Zahrál si i v několika pohádkách, například na Vánoce reprízovaných Dvanácti měsíčcích s Romanem Vojtkem či v Pravém rytíři s Lukášem Vaculíkem. Přestože není zarytým „autařem", jako osobní automobil používá velmi nezvyklé kupé Ford Taunus, o němž v rozhovoru také bude řeč.

■ **Někde jsem četl, že vy zrovna nepatříte ke kovaným autařům, přesto jako osobní auto používáte Taunus Fastback první generace z roku 1973, což je v Česku hodně ojedinělý automobil, notabene na denní používání. Proč zrovna tohle auto?**

Některé věci v životě jsou zkrátka dané, je to jako s holkami, buďto to tam je, nebo není. A u Taunuse to tam zkrátka bylo. To auto nepřestávám obdivovat, i po těch letech se těším na každou jízdu. Je to zkrátka jiné než u nových aut, je to přitažlivé, vzrušující, je to opravdové. A je skvělé mít tohle každý den.

■ **Existuje nějaké jiné auto, za kterého byste ho vyměnil?**

Taunuse bych nevyměnil, mám k němu silnou citovou vazbu, za tu dobu ho už nevnímám jako auto, ale jako parťáka, kamaráda, neumím si představit, že bych se ho zbavil. Ovšem nevylučuji nějaký přírůstek do rodiny. Pravděpodobně to bude terénní auto, které rozšíří způsob využití, a hlavně ho budu moct používat v zimě, kdy se snažím Taunuse nepoužívat.

■ **Hrajete od 4 let, ale z herecké rodiny nepocházíte. Jak jste se k filmování vlastně dostal?**

Jako spousty věcí v životě, náhodou.

■ **Co jsem o vás zjistil, tak vás to vždy táhlo k armádě. Věnujete se tomu ještě ve volném čase?**

S Adamem Mišíkem

Taunus byl láskou na první pohled

Ano to je pravda, už odmala mě to táhlo k armádě a rozhodně pořád táhne. Tak uvidíme. Každopádně se jí dnes věnuji už jen skutečně málo.

Co říkáte tomu, že dnešní mladí kluci už na vojnu nemusí?
Štěstí přeje připraveným, a to podle mě moji vrstevníci nejsou. Dva roky jsou podle mě moc, ale takový půlrok vojny by nebyl rozhodně ke škodě.

Máte ještě nějaké jiné koníčky, kromě armádních věcí a vašeho fordu?
Dřív jsem fotil na Pentax ME a také tančím Lindy hop, což je párový swingový tanec, díky kterému jsem si mohl zahrát v muzikálu V rytmu swingu buší srdce mé v Národním divadle.

Známý jste především z televizních seriálů a filmů. Vidíte se také jako divadelní herec?
Jistěže, mám divadlo moc rád, ale je fakt, že toho po divadelní stránce moc za sebou nemám. Ne že bych nechtěl, ale víc než divadelních nabídek bylo těch filmových.

Kdybyste měl tu možnost, se kterou současnou i bývalou filmovou hvězdou byste si „střihnul" hlavní roli a proč?
Takových vysněných mám hodně, ale asi jako první mě napadá Oldřich Kaiser. Nejen kvůli jeho hereckým výkonům, ale i pro jeho charisma.

Herci, a samozřejmě nejen oni, to nemají momentálně úplně lehké. Co vy, také si přivyděláváte mimo svůj obor?
Vlastně ne tak úplně, snažím se pracovat s příjmem který mám, ale rozhodně mě to utvrdilo v tom, že bych se neměl soustředit jen na jedno řemeslo, ale mít zadní vrátka pro takové případy jako je třeba celosvětová pandemie.

Ke své herecké kariéře se stavíte poměrně nekonformně. Znamená to, že se s herectvím dokážete ze dne na den rozloučit a zanedlouho z vás může být třeba majitel restaurace nebo hudebník?

Dnes už má stylové chromované poklice...

Točím už od 4 let, představa, že bych ze dne na den měl přestat s natáčením a změnit profesi je pro mne momentálně jen těžko představitelná. Ale ano, dovedu si představit, že bych se k filmování mohl živit i jako hudebník, nebo restauratér.

V některém z rozhovorů jste zmínil, že nepotřebujete, aby vám režisér dalekosáhle popisoval postavu, kterou máte zahrát. To je podobné, jako byste odmlouval učitelce ve škole. Jste „neposlušný" herec?

Asi mám na režiséry štěstí a dokážu většinou přesně vycítit jak a kde mě vidí a dokážu se na to naladit bez toho, aniž bych od něj potřeboval cokoli vysvětlovat, takže to není o neposlušnosti, ale spíše o symbióze. A to funguje mnohem lépe, než kdybych se do té role musel „znásilňovat".

Děkujeme za rozhovor.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv Jana Komínka

INZERCE

ČTYŘTEST

ZIMNÍ VŠEHOCHUŤ

Elegán, lesník, švihák a měšťan

Zimní čtveřice je opět zajímavým mixem napříč automobilovým spektrem. Velmi potěšil elegantní Arteon Shooting Brake, který je prostě nádherným automobilem a tradičně dobré hodnocení získal také Forester, který je sice jiný, ale tak jízdně vyvážené SUV, aby jeden pohledal.

Subaru Forester e-Boxer

Existují automobily, jejichž majitelé jsou automobilově „jiní". I přes všechny neduhy, kterými jejich oblíbenci trpí, zůstávají věrni jedné značce po celé generace. Subaru je přesně tou značkou. Subaru se nikdy netajilo tím, že jejich auta jsou specifická a nejsou pro každého. Rozhodně ne v Evropě, kde tato tradiční japonská značka nepatří mezi neprodávanější.

Důvodů může být několik. Pro někoho design, pro jiného malé množství motorizací. Pravda je, že Subaru ve srovnání s konkurencí skutečně hraje druhé housle.

Jenže ty housle tak skvěle zní. Zážehové motory boxer nevynikají příkladnou hospodárností, ale především nízko položeným těžištěm a mimořádně kultivovaným chodem. Z toho plynoucí ovladatelnost je světelné roky vzdálená například od korejských vozů. A věřte, že to se u auta se světlou výškou 220 mm zatraceně hodí. Subaru Forester se ve své poslední generaci ovládá stejně dobře, jako běžný osobní automobil.

Přestože automobilka Subaru šla vždy svou cestou, klacíky, které všem výrobcům pod kola hází byrokrati z EU ji donutily, aby nabídla alespoň nějakou formu elektrifikace, nebo nebude schopna prodávat svá auta v Evropě. Jednoduše by za ně platila takové pokuty, že by se jí to nevyplatilo.Prvním vstřícným krokem k nesmyslným nařízením bruselských úředníkům je motor e-Boxer, který kombinuje klasický „subarácký" dvoulitr FB20 a elektromotor umístěný v převodovce Lineartronic. Výkon činí 110 kW, k němuž se přidává dalších 12,3 kW elektromotoru a nejvyšší točivý moment vrcholí hodnotou 194 Nm. Oba výkony nelze sčítat a Subaru takovou hodnotu také neuvádí.

Na běžnou jízdu 110 kW bohatě stačí, přestože spotřeba 8,2 je prostě daná a člověk by musel být kouzelníkem, aby se dostal pod hodnotu 8 l/100. Elektromotor vozu pomáhá při rozjezdu a například v rychlostech okolo 30 km/h lze jet čistě na elektřinu i na delší vzdálenost. To znamená, že lokálně bezemisní jízdou lze projet obydlené oblasti. Nehledě na fakt, že Forester s pohonem Symmetrical AWD je mimořádně schopným vozem v terénu (nájezdové úhly vpředu 20° a 23° vzadu) a elektromotor s točivým momentem už od rozjezdu pomáhá při překonávání překážek s plynulostí, které přeplňované motory nemohou dosáhnout.

Forester je sice o 110 kg těžší než běžná verze, která se u nás neprodává, ale posedlost konstruktérů po ideálním rozložení hmotnosti znamená, že 60 kg je vzadu a 50 kg vpředu. To znamená, že i elektrifikovaný Forester je fantasticky vyváženým automobilem, se kterým je radost jezdit.

K jeho dalším přednostem patří výtečně odhlučněný a komfortní podvozek, velkorysý vnitřní prostor a systém EyeSight, který monitoruje okolí vozu a nově také hlídá řidiče, zda nesleduje třeba telefon.

Forester i nadále není autem pro každého, protože není z nejúspornějších, nabízí jen jeden motor a není ani levný. Jenže je vybavený lépe než většina vozů za podobné ceny a jeho kvality ocení každý, kdo upřednostňuje komfort, bezpečnost, a především schopnosti mimo zpevněný terén.

Opel Crossland

Tenhle model jako první odstartoval spolupráci s francouzským koncernem PSA a světe div se, ihned se stal miláčkem zákazníků. Od počátku prodejů se stabilně umístil na druhé místo v popularitě a například u nás je již třetím rokem po sobě nejprodávanější. Nyní přijel v modernizovaném provedení v polovině životního cyklu.

Tato nová verze odhodila ve svém názvu písmeno X. Dostala novou tvář ve formě přídě nazvané Opel Vizor, kterou u modelu Mokka odstartovala nová vizuální identita značky. Došlo k vyladění odpružení a řízení a nasazení voliče jízdních režimů IntellGrip.

Do Crosslandu se fantastiky nasedá, což ocení především starší řidiči, kteří auto používají po městě jako dopravní prostředek. Uvnitř i přes facelift je vše dobře známé, nekomplikované a bez množství displejů a dotykových tlačítek. Ergonomie a intuitivnost ovládacích prvků je na jedničku. Palubní systém a jeho ovládání také nahrává starší generaci, protože je velmi jednoduché.

Vysoko umístěná sedadla umožňují posádce velmi dobrý rozhled a mají na danou kategorii slušné vedení těla. Místa je dostatek i vzadu, kde dělená lavice v poměru 40:60 nabízí nezávislé polohování opěradel a posuv sedáků až o 15 centimetrů. Ze základního objemu zavazadelníku 410 litrů lze získat až 520 litrů, což je u vozu těchto rozměrů vynikající číslo. Tato výbava však není součástí základní výbavy, stojí 10 tisíc Kč. Vrcholné provedení ji má vždy.

Tříválcový přeplňovaný motor 1,2 s výkonem 96 kW (v závislosti na výbavě lze zvolit i slabší 81kW) disponuje slušnými 230 Nm, takže přestože nejde o žádného divocha, výkon bohatě stačí. Na dálnici není hlučný, přestože točí téměř 3 tisíce otáček. Díky vyšší karoserii je také náchylný na poryvy větru a v dálničních rychlostech se ozývá také aerodynamický hluk.

I když by maloobjemový agregát měl patřit k velmi úsporným pohonným jednotkám, není to úplně pravda. Většinu z najetých kilometrů jsme najeli po dálnici a spotřeba atakovala hranici 7 l/100, ve městě šplhala k 8 l/100 km.

Volkswagen Arteon Shooting Brake

My Evropané si na kombíky prostě potrpíme a pokud chce nějaký model na ostře sledovaném trhu uspět, měl by nabízet právě praktičtěji koncipovanou variantu. Jenže pokud vyrobíte auto, které je jako Volkswagen Arteon zamýšleno spíše jako stylová varianta oblíbeného Passatu, který kombi provedení samozřejmě nabízí, máte to o něco složitější. Ale nic není neřešitelné, a tak Volkswagen v polovině životního cyklu modelu Arteon přišel s neméně elegantním provedením Shooting Brake. Pakliže bychom chtěli být hnidopiši, pak lze namítnout, že Shooting Brake má mít jen přední dveře, ale doba už je taková, že marketéři ohýbají veškeré zažité termíny, jak se jim hodí do krámu. To ale není problém testovaného vozu.

Arteon SB je nádherné auto, o tom není pochyb. Konstruktérům se podařilo zachovat elegantní proporce standardní verze, a přitom designu vtisknout dynamiku a agresivitu.

Arteon Shooting Brake je délkou 4866 mm, šířkou 1871 mm i rozvorem 2840 mm shodný s výchozím liftbackem, je ale skoro o 20 milimetrů vyšší. Vpředu máte díky tomu nad hlavou o 11 mm více místa, vzadu to pak podle oficiálních informací Volkswagenu dělá skoro 5 centimetrů. Že je Arteon SB především „stylovka" dokládá i objem zavazadelníku, který se ve srovnání s lifbackem téměř nezměnil – v základu nabídne 565 litrů (+2 litry), po sklopení zadních opěradel dostanete 1632 litrů (+75 litrů).

S faceliftem se v Arteonu změnily některé věci, a ne všechny jsou k dobru. To samé platí i o verzi SB, která je samozřejmě s liftbackem totožná. Kromě toho, že zmizely analogové hodiny, výdechy ventilace mají jiný tvar, digitální přístrojový štít už nezahrnuje ukazatele teploty chladicí kapaliny motoru a stavu palivové nádrže (jsou po stranách) je nový i panel klimatizace s dotykovými tlačítky namísto otočných ovladačů. Ergonomie sice dobrá, ale intuitivnost poněkud pokulhává. Dotyková tlačítka jsou i na volantu a my z nich nadšeni nejsme.

Vrcholná naftová motorizace 2,0 TDI se 147 kW a 400 Nm je tichá, relativně úsporná (jezdili jsme v průměru za 6,8 l/100) a v drtivé většině jízdních situací má dostatek sil. Velkou předností je standardně nabízený sedmistupňový automat DSG s dvojicí spojek (DQ381) v olejové lázni, který je velmi rychlý a řadí plynule i při prudké akceleraci.

Jízdně je Arteon SB klasickým Passatem, takže nadšeného řidiče neuspokojí, běžný uživatel bude spokojený. Pohon předních kol má s nástupem točivého momentu lehce problémy, třebaže elektronika vše v tichosti vyřeší. Čtyřkolka samozřejmě v nabídce je, ale za 81 tisíc Kč navíc.

Arteon SB nemá mnoho slabých stránek. Snad jen výhled vzad je dosti omezený a ovládání systému vozu není tak intuitivní, jak by mělo být. Základní cena dané motorizace a výbavou R-Line vychází na necelých 1,17 milionu korun, základní 1,5 TSI s manuálem na 876 900 Kč.

Kia XCeed

Když jihokorejská automobilka představila oslnivý Stinger, zřejmě nejhezčí automobil své historie, bylo jasné, že podobnou pecku hned tak nepřiveze. Co se nestalo? Je tady. Znovu! Jmenuje se XCeed a kromě toho, jak dobře vypadá, umí ještě něco navíc.

A nejenž e dobře vypadá, XCeed i dobře jezdí. Důvodem jsou hydraulické dorazy předních tlumičů a v porovnání s klasikou také o chlup vyšší zdvihy. No a maličko chytřejší je také zadní náprava s pomocným tlumičem. Konstruktéři si tak mohli dovolit celé auto zjemnit, nikoliv ho připravit o jízdní schopnosti. V praxi to znamená, že XCeed působí velmi sebejistě a odpustí vám i přejíždění kanálů nebo příčných prahů, jakmile ale dojde na zatáčky, chce si hrát. Zdravě přetáčivá záď je v kombinaci s příjemně tuhým a komunikativním řízením nejenom vcelku zábavná, ale také efektivní. Auto mrštně prolétává ulicemi města i klikatou okreskou, kde vás nechá absolutně zapomenout na skutečnost, že nejde o běžný hatchback. Je tuhé, perfektně drží stopu a při ubrání plynu v zatáčce ještě rychleji míří k jejímu středu. Přeplňovaná šestnáctistovka s výkonem 150 kW dodává výjezdům slušnou šťávu, a i když si to nejlepší odbyde ve středním pásmu otáček, dovolí vám s tímhle fešákem jezdit velmi, ale skutečně velmi svižně. Výtky máme pouze dvě. První směřuje k dvouspojkové převodovce, která občas nevěděla, co si počít s polovinou plynu (radši by brala všechno, nebo nic), a druhá k spotřebě, jež běžně atakuje desetilitrovou hranici benzinu (nejčastěji právě vinou převodovky). Jinak to skutečně stálo za to.

Kia do toho „šlape". Po explozi nových Ceedů přiváží vůz, který útočí nejen zajímavou cenou, ale také líbivým designem, jejž mají na svědomí ti lidé, kteří světu dali Stingera. A to už je slušný podpis do rodokmenu. Interiér navíc není žádným průšvihem. Displeje dostaly skvělé rozlišení a v příplatkové výbavě nechybí takřka nic. Nejdůležitější informace však spočívá v tom, že hledíte na vůz, který vlivem vyšší světlé výšky nepřišel o nic ze schopností na silnici. A to je zpráva, kterou jako milovníci řízení chceme psát.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Forester e-boxer
Motor: **Zážeh. čtyřválec 1995 cm³**
Výkon (kW/k): **110/150**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **194 Nm při 4000**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **11,8**
Max. rychlost (km/h): **188**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **8,1**
Délka (mm): **4625**
Zavazadlový prostor (l): **509**
Základní cena (Kč): **925 000 Kč**

Opel Crossland 1,2 Turbo
Motor: **Zážeh. tříválec 1199 cm³**
Výkon (kW/k): **96/130**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **230 Nm při 1750**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,9**
Max. rychlost (km/h): **201**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,8**
Délka (mm): **4217**
Zavazadlový prostor (l): **410**
Základní cena (Kč): **349 990 Kč**

Volkswagen Arteon Shooting Brake
Motor: **Vznět. čtyřválec 1968 cm³**
Výkon (kW/k): **147/200**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **400 Nm při 1750**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **7,9**
Max. rychlost (km/h): **233**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,6**
Délka (mm): **4866**
Zavazadlový prostor (l): **565**
Základní cena (Kč): **876 900 Kč**

Kia XCeed 1,6 T-GDI
Motor: **Zážeh. čtyřválec 1591 cm³**
Výkon (kW/k): **150/204**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **265 Nm při 1500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **7,6**
Max. rychlost (km/h): **220**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,8**
Délka (mm): **4395**
Zavazadlový prostor (l): **426**
Základní cena (Kč): **669 980 Kč**

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

Jde to i bez **autosalónů**

Automobiloví výrobci se rychle přeorientovali na internetové prezentace a zrušené autosalony nahrazují videi a multimediálními konfigurátory. Na nedostatek novinek si tedy rozhodně stěžovat nemůžeme. Přinášíme vám výběr těch, které nás zaujaly...

Pouze se čtyřválci

Automobilka Mercedes-Benz představila novou generaci oblíbené třídy C. Designem navazuje na třídy A, CLA, CLS či třídu E a kromě klasického sedanu uvedla na trh i praktičtější kombi. Oproti předchozí generaci nabídne nové „céčko" více prostoru pro cestující v obou řadách (rozvor narostl o 25 mm na 2865 mm). Interiér se zase nese v duchu vlajkové lodě v podobě třídy S, odkud převzal digitální přístrojový štít a obrovskou, vertikálně umístěnou obrazovku infotainmentu. Nová třída C je po „esku" druhým produktem značky Mercedes, jenž využívá multimediální systém MBUX druhé generace. Třída C s označením W206 bude nabízena výhradně s čtyřválcovými motory, které budou do jednoho elektrifikovány – ať už mild technologií nebo plug-in hybridním systémem.

Rexton nově křížený s Hyundai

Největší model korejské značky SsangYong se v současné generaci s interním označením Y400 prodává od roku 2017. To znamená, že se nachází v polovině životního cyklu a je tedy nejvyšší doba na modernizaci. Hlavní změny se udály na přídi, jíž nově dominuje obří, chromem lemovaná šestiúhelníková maska. Jediný nabízený motor vlastní konstrukce 2.2 e-XDI má výkon zvýšený ze 133 na 149 kW, točivý moment nově dosahuje hodnoty 441 Nm. Doposud byl Rexton volitelně dostupný se sedmistupňovým automatem E-Tronic od Mercedesu, nově vsází na techniku značky Hyundai, která dodává 8kvalt z modelů Hyundai, Kia či Genesis.

Proti domácím i „cizákům"

Jeep po dlouhé době konečně ukázal svůj vrcholný model Wagoneer, a to hned ve dvou provedeních. Novinka stojící na rámové konstrukci sdílené s modelem RAM, což znamená, že i vlajková loď je určena do terénu, byť podle vnějšího kabátku tomu pramálo nasvědčuje. Levnější Wagoneer by se tak měl utkat o přízeň zákazníků například s běžnějšími modely jako je Chevrolet Tahoe, Ford Expedition nebo Toyota Sequoia. Luxusnější Grand Wagoneer ale hodlá měřit síly s luxusními vozy v podobě Cadillacu Escalade, Lincoln Navigator nebo Lexus LX. Proto se na karoserii ani jednoho z nich neobjevuje jméno Jeep, ale pouze Wagoneer, případně Grand Wagoneer. Základní motorizací je 5,7litrový motor V8 v kombinaci s osmistupňovou automatickou převodovkou, nabízející nejvyšší výkon 292 kW a 548 Nm točivého momentu s 48V mild-hybridním systémem. Grand Wagoneer pohání 6,4litrový osmiválec s výkonem 351 kW a točivým momentem 617 Nm.

Nejsilnější motor v nabídce

BMW M GmbH rozšířilo řadu ultra sportovních modelů CS představením super nabroušeného BMW M5 CS. Zážehový motor V8 o objemu 4,4 litru, který tuto střelu pohání, generuje výkon 467 kW, což je o 7 kW více než v případě už tak brutálně rychlého BMW M5 Competition. Speciální edice BMW M5 CS se od BMW M5 Competition, na jehož základech je postavené, odlišuje exkluzivními akcenty v provedení Gold Bronze a řadou prvků karoserie vyrobených z plastů vyztužených uhlíkovými vlákny (CFRP). Spolu s dalšími opatřeními to znamená snížení hmotnosti o slušných 70 kg. BMW M5 CS vybavené převodovkou M Steptronic s funkcí Drivelogic vystřelí z 0 na 100 km/h za 3,0 sekundy, tedy o 0,3 sekundy rychleji než BMW M5 Competition.

Gran turismo budoucnosti

Audi v únoru letošního roku uvedlo na trh nové gran turismo e-tron GT quattro a jeho ostřejší provedení RS e-tron GT. Automobilka Audi je pověstná svým propracovaným a líbivým designem, ovšem dva nové elektromobily jsou ještě dál. S tvrzením, že „exteriér modelu Audi e-tron GT je uměleckým dílem" z tiskové zprávy prostě nelze nesouhlasit. Co se výkonu týče, tak v závislosti na verzi poskytují jeho elektromotory nejvyšší výkon 350 kW/476 koní, resp. 440 kW/598 koní. Dojezd, který by měl činit až 487 kilometrů (dle WLTP), umožňuje sada akumulátorů s využitelnou kapacitou 85 kWh a elektrická soustava pracující s napětím 800 V je připravena na rychlé nabíjení stejnosměrným proudem o výkonu až 270 kW.

Oslava, jak se patří

Letos tomu je 45 let, co se parta inženýrů z Wolfsburgu rozhodla neuposlechnout rozhodnutí šéfů a v garáži jednoho z nich postavila model, který se stal ikonou značky Volkswagen. Golf GTI patří mezi zakladatele segmentu ostrých hatchbacků a edice, oslavující jeho 45. narozeniny tuto příslušnost bezezbytku ctí. Jak z názvu vyplývá, základem je provedení Clubsport, tedy derivát s výkonem 221 kW, což je o 40 kW více než u základní verze. Maximální rychlost je nyní 270 km/h, což z něj činí nerychlejší GTI všech dob. Nad ním však i nadále bude provedení Golf R s pohonem všech kol.

Speciálně pro Evropu

Hyundai představil model Hyundai Bayon, zcela nový crossover s prvky SUV, navržený specificky pro Evropu. Jeho název odkazuje na vyhledávanou destinaci pro dovolené a metropoli francouzského Baskicka, městečko Bayonne. Hyundai Bayon na délku měří 4180 mm, šířku 1775 mm a výšku 1490 mm. Rozvor náprav je 2580 mm. Pod kapotou modelu Bayon se zabydlela modernizovaná rodina zážehových motorů Kappa, přičemž některé z motorizací nabízí kombinaci s 48V technologií mild hybridního pohonu Hyundai, technologii proměnného otevírání a zavírání ventilů CVVD, inteligentní mechanickou převodovku iMT a nechybí ani sedmistupňová dvouspojková převodovka DCT. Vrcholem nabídky je motorizace 1.0 T-GDi v kombinaci s 48V mild hybridní technologií, která bude nabízena ve verzích s výkonem 90 kW nebo 74 kW. Tato motorizace pak bude dostupná s šestistupňovou inteligentní mechanickou převodovkou iMT, nebo sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou DCT. Základem nabídky je atmosférický 1,2litrový čtyřválec MPi o výkonu 62 kW, kombinovatelný pouze s klasickou pětistupňovou manuální převodovkou.

Konečně jsme se dočkali!

Přestože je šestá generace Subaru Outback již nějaký čas k dispozici ve Spojených státech, tudíž nejde o novinku v pravém slova smyslu, evropská specifikace se od té americké vždy v řadě ohledů lišila. Nyní jsou k dispozici první informace o evropské variantě tohoto oblíbeného crossoveru. Stejně jako Forester, Impreza a XV, také nový Outback už stojí na platformě SGP s extra tuhou konstrukcí. S tuhou konstrukcí a pevnějšími spoji souvisí i méně vibrací. Světlá výška se zvýšila ze 200 na 213 milimetrů, a zajistí tak lepší průchodnost terénem. Atmosférický boxer o objemu 2,5 litru má nepatrně snížený výkon (ze 129 na 124 kW) a současně zvýšený točivý moment (ze 235 na 252 Nm). Klíčová je především jeho vyšší tepelná účinnost, zlepšený průběh výkonu, méně vibrací a nižší spotřeba. Motor dostal přímé vstřikování, filtr pevných částic a vyšší kompresní poměr (12:1 oproti 10,3:1). Bezestupňová převodovka Lineartronic dostala 80 % nových komponent a oproti předchozí generaci má být lehčí, tišší a účinnější. Její rozsah převodů odpovídá osmistupňovému automatu.

Evropský bestseller v novém

Nissan představil novou generaci kompaktního crossoveru Qashqai, kterého se od prvního uvedení na trh v roce 2007 prodalo přes pět milionů kusů, z toho tři miliony v Evropě. Nový Qashqai nyní sází výhradně na hybridní motorizace, přičemž standardem je mildhybridní motor 1.3 DIG-T dostupný ve dvou výkonových variantách (103 kW a 116 kW). Stěžejní novinkou je tzv. „sériový“ hybrid e-Power, jehož spalovací motor pracuje pouze jako generátor elektrické energie. Naopak turbodiesely už Qashqai nenabídne, a to navzdory vysokému tržnímu podílu (okolo 30 %). Qashqai je prvním modelem aliance Nissan-Renault postaveném na platformě CMF-C, kterou Nissan vyvinul. Do budoucna ji však použije také Renault, a to zřejmě pro druhou generaci Renaultu Kadjar, který je podobně velký jako Qashqai.

HR-V nově jako kupé

Nový model HR-V, který bude v Evropě k dispozici od konce roku 2021, je nejnovějším modelem v nabídce společnosti Honda nesoucím označení e:HEV (hybridní elektromobil) v návaznosti na inovovaný model CR-V a nový model Jazz, které byly uvedeny na trh v roce 2020. Stává se tak dalším elektrifikovaným modelem Honda v rámci závazku této značky elektrifikovat do roku 2022 všechny hlavní modely nabízené v Evropě.

Defender s motorem V8

To, o čem si dlouhou dobu šuškali úplně všichni, je nyní konečně oficiálně potvrzenou skutečností. Navzdory ekologicky svázané době se veřejnosti představil nový Land Rover Defender s motorem V8, který bude nabízen ve dvoudveřovém provedení 90 i pětidveřovém Defender 110. Land Rover na zástavbu použil svůj lety prověřený kompresorem přeplňovaný „pětilitr“, kombinovaný s osmistupňovou převodovkou, nabízející vyšší výkon 386 kW a 625 Nm. Krátká verze 90 by měla sprint z 0–100 km/h zvládnout za 5,2 sekundy a rozjede se až na 240 km/h.

Formentor s pětiválcem Audi

Cupra, sportovní divize značky Seat, se již tři roky pyšní titulem samostatné značky a spadá na pomezí středního proudu a prémiového výrobce. Formentor, první model, který na sobě nikdy neměl znak Seatu, se nyní představuje v ostrém provedení VZ5 a pohání ho dobře známý přeplňovaný zážehový 2,5litrový pětiválec od Audi. Jeho hnací sílu přenáší na všechna čtyři kola sedmistupňová dvouspojková převodovka DSG. Motor disponuje výkonem 287 kW a točivým momentem 480 Nm, což stačí na zrychlení z 0-100 km/h za pouhých 4,2 sekundy. Maximální rychlost je omezena na 250 km/h.

PŘÍBĚH

STEFAN BELLOF

Nenaplněný talent

Abyste tohoto německého pilota znali, musíte už být bezesporu velkými fanoušky motorsportu. Ovšem Severní smyčku okruhu Nürburgring zná každý, kdo se o auta alespoň trochu zajímá. Jde o více než 20km závodní trať staré školy, které se ne nadarmo říká Zelené peklo. A tenhle frajer ji zajel v čase, který 30 let nikdo nedokázal překonat, díky čemuž se stal nehynoucí legendou. Tohle je jeho příběh.

V týmu Tyrell Racing poprvé ukázal Laudovi a spol, že jim roste velká konkurence.

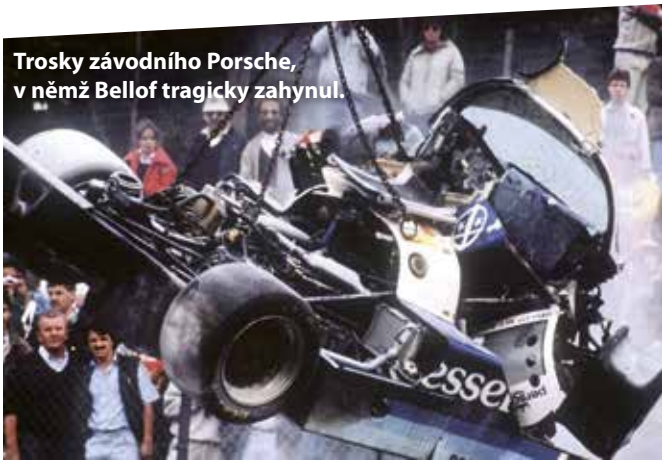
Svět motorsportu zná množství legendárních jezdců, kteří nás fanoušky ohromili svým jezdeckým uměním. Někteří jsou však výraznější než ostatní, a to zejména ti, kteří nestihli ukázat vše, co jim pánbůh nadělil. Stefan Bellof je jedním z nich.

TRÉNINKOVÝ ÚLET

Psal se rok 1983, přesněji 28. květen, když tento mladý nadějný závodní jezdec k naprostému šoku všech přítomných stanovil tři dekády nepokořený rekord na nejnáročnějším okruhu na světě, kterému se příhodně říká Zelené peklo nebo také Eiffelský hřbitov.
Severní smyčka německého okruhu Nürburgring v pohoří Eiffel bezesporu platí za nejnáročnější a nejzákeřnější okruh ze všech, na němž se dnes místo závodění testují sériové i závodní automobily a kde v 70. a 80. letech byla smrt na každodenním pořádku. Právě zde Bellof předvedl výkon, díky němuž se stal nesmrtelným. Alespoň pro všechny, kterým v žilách koluje vysokooktanový benzin.

Pouhé konstatování, že zajel tak rychlý čas na Nordschleife není až tak zajímavé. Jeho výkon je potřeba dát do širšího kontextu.

Bellof svůj rekordní čas nezajel ani v závodě, nýbrž v tréninku na vytrvalostní závod Nürburgring 1000 km, kterého se účastnila hned šestice Porsche 965, dvakrát turbených monster skupiny C. Dopovaný 2,6litrový plochý šestiválec generoval při hmotnosti vozidla cca 800 kg



Trosky závodního Porsche, v němž Bellof tragicky zahynul.

Bellof byl hvězdou továrního týmu Porsche Rothmans. Měl nakročeno na velkou kariéru.

Se svým bratrem Georgem začínal závodit a v soukromí byli jedna ruka.

závratných 474 kW (cca 650 koní) a spolupracoval s ranou verzí dnes hojně používané převodovky PDK (Porsche Doppelkupplungsgetriebe – dvouspojková převodovka Porsche).

Šasi 007 ovšem bylo trochu jiné než ostatní. Bellof byl pověstný svými technickými znalostmi a rád si auta modifikoval podle sebe. Jeho 965 tedy měla přední 13palcová kola a jinou geometrii zavěšení.

MISTROVI SVĚTA F1 NADĚLIL PŮL MINUTY!

Bellof se svými ambicemi netajil. Chtěl se předvést továrnímu týmu značky, která dodávala motory do F1. Jeho cílem byl čas 6:16:85 Jochena Masse, který nakonec překonal o pět vteřin. Při průměrné rychlosti 202 km/h (kdo zná Nordschleife, ten ví) to znamenalo náskok 275 metrů. Ještě větší váhu ale Bellofův čas dostává ve srovnání s časem Dereka Bella, úřadujícího mistra světa F1. Tomu Bellof nadělil rovnou půl minutu, což se rovnalo dvěma kilometrům ztráty!

V samotném závodě si Bellof během pouhých šesti kol udělal 25 vteřinový náskok před zbytkem startovního pole. Ovšem jak už to tak bývá, emoce převládly a nezkušený Bellof přecenil své síly. Havaroval v rychlosti 275 km/h v zatáčce Pfianzgarten a musel i s hvězdným Derekem Bellem ze závodu odstoupit. Vrátka do nejvyšších kruhů motorsportu si ale otevřel zeširoka.

ZAČÁTKY KLASICKY NA MOTOKÁRÁCH

Bellof, stejně jako většina závodních legend, odstartoval svou kariéru na motokárách, kde závodil se svým bratrem Georgem, s nímž tvořil nerozlučnou dvojici. Prvním velkým úspěchem bylo vítězství v závodě šampionátu International Karting Championship a po několika neúspěších vyhrál v roce 1980 titul šampiona Německa. Tento triumf nezůstal bez povšimnutí skautů, a ještě týž rok se Bellof přesunul do Formule Ford, kde celý šampionát také vyhrál.

Další stupínek ve Formuli 3 nebyl nikterak úspěšný, co se počtu vítězství týče, nicméně jeho talent mu dopomohl k místu testovacího pilota u týmu Maurer Motorsport, jenž závodil ve Formuli 2. Zde opět předváděl dechberoucí výkony a vedení týmu ho do další sezony nominovalo jako hlavního jezdce. Že to byl vynikající tah Bellof potvrdil záhy, kdy se do úvodního závodu kvalifikoval na devátém místě, ale do cíle dojel o 21 (!) vteřin dříve než kralující Satoru Nakajima. Následně vyhrál ještě doma na Hockenheimu, a přestože ho následně štěstěna poněkud opustila, šampionát zakončil jako nováček na celkovém 4. místě.

Bellof si tehdejší motorsport scénu doslova podmanil, zejména svou rychlostí a manévry, které si nedovolili ani ostřílení závodní matadoři. Místo u Maurer Motorsport bylo přestupní stanicí do továrního týmu Rothmans Porsche Team, což byla pro každého jezdce tehdejší éry obrovská pocta. A právě v barvách Rothmans Porsche Bellof stanovil časem 6:11:13 rekord Severní smyčky, trvající dlouhých 35 let.

Rok nato se poprvé posadil do monopostu F1. Nabídku dostal od McLaranu, kde testoval s Martinem Brundlem a Ayrtonem Sennou. Proti těmto budoucím velikánům F1 scény předvedl dostatečně dobré výkony na to, aby na sezonu 84 zamířil společně s Brundlem do týmu Tyrell Racing.

Začátek sezóny se Bellofovi nepovedl podle představ, ale v šestém závodu sezóny předvedl, co v něm dřímá. Při Velké ceně Monaka, kdy z nebe padaly kapky velikosti bobulí pámelníku bílého, se kvalifikoval na 20. místě jako jediný nepřeplňovaný monopost. Nakonec z toho bylo třetí místo a jeden z nejvíce heroických výkonů v historii královny motosportu.

Bellof ten rok odjel celkově 12 závodů, ovšem z důvodu nekonkurenceschopnosti závodního stroje si už žádný další zajímavý úspěch nepřipsal. Nehledě na fakt, že kvůli porušování pravidel ze strany týmu Tyrell byly všechny výsledky jeho jezdců později anulovány.

Další rok Bellof zůstal u Tyrellu, přestože věděl, že šance na větší úspěch je mizivá právě z důvodu zastaralé techniky. A to i přes fakt, že Tyrell do Bellofovy formule instaloval potentnější motor od Renaultu, zatímco týmový kolega Brundle stále jezdil s motorem Ford. Pokud Bellof dojel, pohyboval se ke konci první desítky. Jeho největším úspěchem bylo 6. místo na portugalské GP.

Sezonu 1985 Stefan Bellof bohužel nedokončil. Tragicky zahynul ve vytrvalostním závodě v belgickém Spa, kdy při předjíždění Jackieho Ickxe v neslavně proslulé zatáčce Eau Rouge zavadil svým Porsche 965 o jeho zadní část a skončil ve svodidlech.

Jeho týmový kolega Brundle o Bellofovi prohlásil, že byl nejrychlejším pilotem od doby Gillese Villeneuva, jenž byl svou rychlostí proslulý. Neoficiální informace dokonce tvrdí, že Bellof měl pro rok 1986 slíbené místo u Ferrari. Tak moc dobrý byl. Jen neměl dostatek času to ukázat…

Text: Jiří Švamberk

Foto: Porsche, stefan-bellof.de

TEST PROFI

ODTAHOVKA

Prostě normální dodávka

V nové rubrice Test profi bychom rádi otestovali stroje, se kterými se běžný řidič do kontaktu obvykle nedostane. Neříkejte, že vás nikdy nenapadlo, jaké to je řídit třeba nákladní vozidlo, nebo bagr...

Na tuto rubriku mě přivedla náhoda. Na přelomu roku jsem si ve Španělsku vyhlédnul BMW 325i generace E30 a začal překotně řešit, jak ho dopravit domů. Tohle modré kupátko bylo za tak zajímavou cenu, že bez rychlé reakce nebyla šance, že by na mě počkalo. Odletět letadlem nebylo úplně nereálné, nicméně riskovat 2400 km dlouhou cestu zpět s autem, které sice vypadalo na svůj věk skutečně mimořádně zachovale, se nejevilo jako dobrý nápad Ostatně 35 let je 35 let.

CHERCHEZ LA FEMME

Pakliže vlastníte „řidičák" pouze na skupinu B a ani nemáte vhodné auto na odtah, natož „plato", zbývá se maximálně obrátit na specializované odtahové firmy. Jenže nějakých 5000 km je natolik velká vzdálenost, že při ceně podle dopravce 13–18 Kč na km nepřicházela tato možnost v úvahu již od prvopočátku.

„Tak si půjč takovou tu odtahovku, ne?"

Moje lepší polovička sice o autech neví zhola nic, ani ji nezajímají, ale tímhle nápadem mě až ztrapnila. Vůbec mě totiž netrklo, že v době, kdy si člověk může na týden půjčit třeba Ferrari, aby během filmového festivalu v KV ohromoval ostatní návštěvníky, není problém si půjčit obyčejnou odtahovku…

MOŽNOST VÝBĚRU

Google rychle poradí, přestože schůdných variant není mnoho, jelikož sazba za kilometr jako hlavní parametr je pro většinu dopravců patrně nedotknutelná. Až na stránkách odtahnito.cz jsem našel to pravé. Tady hrála největší roli doba zápůjčky, nikoliv kilometry, přestože i ty jsou zohledňovány. Jinými slovy nebyl problém se rozumně domluvit.

Daniel vlastní hned několik strojů, přičemž jeden je speciální VW Transporter s přídavnou zadní nápravou, tvořenou nebrzděným vozíkem pod plošinou o celkové hmotnosti 750 kg, která umožňuje vyšší nosnosti při zachování sk. B.
Já s řidičským oprávněním skupiny B měl na výběr buď Ford Transit, Fiat Ducato nebo Iveco Daily. S těmito vozy odvezete většinu běžných osobních aut.

Volba padla na Iveco, protože jeho 3litrový motor má velmi dobrou pověst a zajímalo mě nejvíc. Auto bylo v perfektním stavu, desinfikované, s veškerým vybavením, co byste mohli při přepravě automobilu potřebovat. Při předání jsem zaplatil vratnou kauci 10 tisíc a dostal krátké, ale důležité školení, protože tohle auto je dost dlouhé.

A délka byla vpravdě jediným řidičským úskalím, které na mě čekalo. Protože jinak to je obyčejná dodávka s velkými zrcátky, přeposilovaným řízením a interiérem plným tvrdých plastů. Překvapila mě sedačka řidiče s nastavitelným pružením a také množství odkládacích ploch, byť poměrně rafinovaně schovaných. Zvláštní věc, když uvážím, že na držáky nápojů nikdo jaksi nemyslel, stejně jako na jeden větší zavazadelník, kam uložíte tašku, když jedete na delší cestu.

TÉMĚŘ POŘÁD ZA 9

Možná už jste slyšeli názor, že některé dodávky jedou stejně naložené, jako prázdné. Pravda, jenže tohle vás prostě nenapadne ve chvíli, kdy za sebou vezete cca 1,4 tuny vážící auto. 3litr s výkonem 132 kW také díky výtečnému zpřevodování, které na 6. rychlostní stupeň zatěžovalo moji peněženku v průměru 9,5 litrovou spotřebou, neměl se starým kupátkem absolutně nejmenší problém a pokud bych neřešil spotřebu a bezpečnost, rychlost 140 km/h by nebyla žádný problém. Já jsem jel s velkým respektem a třeba ve Francii, kde se smí jezdit na okresních silnicích 80 km/h, spotřeba oscilovala okolo 8,5 litrů na 100 km.

Asi největším problémem, který jsem zaznamenal, bylo dvousedadlo spolujezdce, kde jsem chtěl odpočívat, zatímco řídil můj parťák. Nemožnost jakkoliv polohovat opěradlo či posunout sedák znamenala, že odpočinek nebyl na programu cesty a přespání v hotelu na delších cestách je prostě nutností.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv autora

(Vy)měňte kola bez starostí

Prodej, servis, uskladnění

Top Volkswagen Pneuservis

Vyměňte kola bez starostí u svého servisního partnera Volkswagen, který Vám poskytne kompletní pneuservis. Naši profesionálové Vám poradí s výběrem pneumatik s tříletou Volkswagen PneuGarancí na neopravitelná poškození vzniklá při běžném provozu, včetně najetí na obrubník, doporučí Vám kvalitní designová originální kompletní kola vhodná pro Váš vůz, zajistí komplexní péči o pneumatiky, tj. odbornou montáž letních, uskladnění a ošetření těch zimních a případně zdarma ekologickou recyklaci již opotřebených.
Volkswagen Pneuservis je all inclusive službou, která je pro Vás zárukou spolehlivé a bezpečné jízdy.

Více informací najdete na
volkswagen.cz/servis/pneuservis

INZERCE

Syntetická radost?

Pohon automobilů pomocí spalování fosilních paliv má namále: Přísné emisní standardy mu mohou zlomit vaz již velmi brzy. Budoucnost pístů a klikových hřídelí však není až tak pochmurná, jak by se mohlo zdát.

Pokud bude pokračovat boj za světově příkladnou ekologičnost v podání Evropské unie, který však ve velké míře „odnášejí" svými peněženkami její běžní obyvatelé, nečeká spalování fosilních paliv příliš radostná budoucnost. Na konci minulého roku totiž do médií unikl návrh poradní skupiny, se kterým budou unijní zákonodárci pracovat. Pro automobilky šlo o velmi neveselé čtení. Materiál mířící k přetavení v normu Euro 7 (platnost od roku 2025) počítal s velmi výrazným snížením limitů pro oxidy dusíku, zrušením rozdílů mezi benzinovými a dieselovými vozy, či s měřením emisí přímo v reálném provozu tak, aby bylo ověřeno, že limity jsou plněny ve všech možných scénářích. Tedy i ve vysoké nadmořské výšce, po letech provozu či v extrémních teplotách. To, jak upozorňuje například i světové sdružení automobilových výrobců ACEA, je pro konvenční motory v podstatě likvidační i při rozsáhlé mild-hybridizaci a nasazení 48V palubní sítě. Zelená dohoda pro Evropu, tedy platná strategie Unie na ekologickém poli, by tak mohla znamenat překvapivě brzký konec dnešních aut.

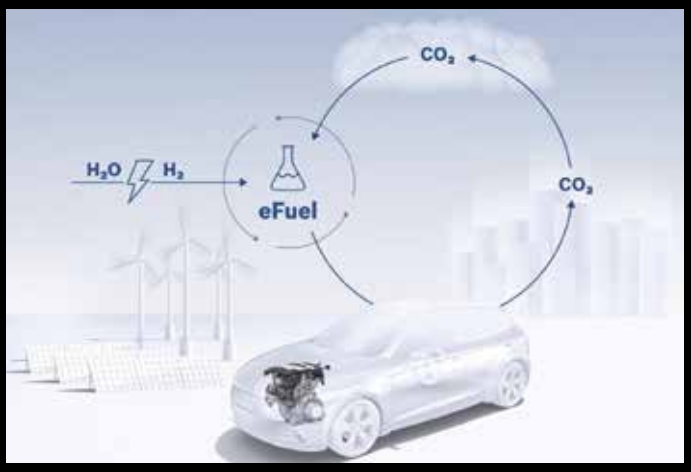
PALIVO PRAKTICKY PROSTÉ EMISÍ

Nebo ne? Problémem přece není samotný proces vnitřního spalování, ostatně dnešní moderní pohonné jednotky jsou ve všech ohledech ukázkou špičkového a dostupného strojírenství. Problémem je spalované médium; benzin či motorová nafta. Představte si syntetické palivo, na jehož výrobu není třeba zabrat obrovské plochy půdy využitelné pro nasycení hladových. Palivo, vznikající z vody a CO_2, pro které nemusíte stávající pohonné jednotky nikterak upravovat a ani stavět tisíce nových dobíjecích stanic. A konečně palivo, jehož spalováním nevznikají prakticky žádné emise jedovatých plynů a jež je uhlíkově neutrální!
Z analýz společnosti Bosch vyplývá, že pokud započítáme všechny externality, včetně například těžby drahých kovů, může být klasické auto stejně ekologické jako elektromobil. Nebo dokonce absolutně ekologičtější – pokud si váš vůz necháte a budete jezdit na syntetický benzin, nemusí se žádný nový vůz vyrábět. Dokonce při předpokládaném nájezdu 160 000 km mohou celkové náklady vlastnictví (TCO) hybridního vozu na syntetická paliva vycházet nižší než u elektromobilu s dlouhým dojezdem. Jedním z pionýrů v této oblasti, kterému lze navíc v oblasti automobilového výzkumu a vývoje díky zkušenostem i zázemí (včetně zajištění finančního) téměř bezmezně důvěřovat, je společnost Porsche. Ta na syntetických palivech pracuje už řadu let, stejně jako bývalí konkurenti a dnes kolegové z koncernu VW, čímž došlo k velké koncentraci know-how. Audi například úspěšně vyrobilo syntetický diesel už v roce 2015, k automobilce Porsche se nyní navíc přidaly i těžké váhy, jako je Siemens Energy, italský energetický gigant Enel, chilští petrolejáři ENAP a osmi miliony eur i spolková vláda, tušící velký

potenciál. Myšlenka je jednoduchá, bojovat se zjevnou nevýhodou na straně efektivity (oproti jednoduchému nabití baterie z obnovitelných zdrojů se palivo musí pomocí elektřiny vyrobit), efektivitou na straně výroby – stavět výrobní závody na místech ideálních k produkci čisté elektrické energie a k vodíku vhodně přimíchávat CO_2, čímž vznikne metanol. Výsledkem je, díky procesu patentovanému ExxonMobilem, téměř jakékoliv palivo od nafty, přes plyn až po letecký kerosin. Navíc s tím, že počet komponent v palivu je zhruba deset, zatímco u klasického benzinu hovoříme až o čtyřiceti složkách, ne vždy přínosných. I to je důvodem, proč by měl při spalování významně čistšího syntetického paliva lehce stoupnout také výkon vozu.

TESTOVÁNÍ V ZÁVODNÍCH MONOPOSTECH

S tím souvisí i plán Porsche na testování a medializaci svého „eFuel", které bude testovat ve všech svých vozech včetně horké novinky 911 GT3 Cup. V pilotní fázi projektu bude v příštím roce vyrobeno přibližně 130 tisíc litrů eFuel. V dalších fázích se roční výrobní kapacita postupně navýší na 55 milionů litrů eFuelu do roku 2024, resp. na 550 milionů litrů do roku 2026. Současnou cenu paliva nemá smysl zmiňovat, je samozřejmě velmi vysoká, odborníci však odhadují, že v okamžiku běžného nasazení na čerpací stanice bude v intervalu 30 až 40 korun za litr.
Budoucnost v oblasti syntetických paliv se proto zdá být velmi slušná. Elektromobilita však zřejmě bude, i díky široké politické podpoře, hlavním proudem na poli snižování emisí. Její nástup je nicméně pozvolnější, než se čekalo, a v prodejním mixu stále drtivě vítězí výrazně levnější (srovnáváme-li srovnatelné) konvenční automobily. Oblast osobních automobilů však není zdaleka jedinou oblastí, ke které vývojáři své zraky upírají. Možná paradoxně není ani tou tržně nejzajímavější: Spolu s ekologizací dopravního sektoru bude třeba nahradit fosilní paliva u lodí, nákladních automobilů či letadel, což jsou oblasti, kde se koncept založený na dostatečně kapacitních bateriích nejeví jako nejúčelnější.



Z analýz společnosti Bosch vyplývá, že pokud započteme všechny externality, včetně například těžby drahých kovů, může být klasické auto stejně ekologické jako elektromobil.

Porsche patří k předním značkám pracujícím na syntetických palivech.

Text: Aleš Jungman

Foto: archiv

VÝMĚNA STĚRAČŮ A JEJÍ ÚSKALÍ

Vidět dobře na cestu i v dešti je jedním ze základů bezpečné jízdy

Stěrače jsou nedílnou součástí aktivní bezpečnosti automobilu stejně, jako třeba kvalitní pneumatiky či brzdy. Proto je třeba pravidelně sledovat jejich stav a v případě potřeby je vyměnit.
Odborníci přitom doporučují výměnu alespoň jednou za rok, a to třeba právě na konci zimního období, které na celé auto klade zvýšené nároky. Z tohoto pohledu se ale obvykle vyplácí vsadit na kvalitnější značkové produkty. Bývají sice dražší, ale mnohdy bezproblémově stírají i po několika letech provozu. Především by se ale měly stěrače vyměnit kdykoliv začnou špatně stírat, tedy nechávat za sebou stopu. Staré stěrače totiž nejen neplní svoji funkci, ale navíc v případě prasknutí gumičky mohou způsobit i nevratné poškrábání čelního skla.

POZOR NA VÝBĚR

Vybrat správné stěrače ale v dnešní době může být problémem. Za prvé je nutné znát potřebné délky (u většiny dnešních vozů se na straně řidiče a spolujezdce liší), protože příliš dlouhé lišty se o sebe mohou zasekávat nebo mohou odírat sloupky, příliš krátké zase nestírají celou plochu skla.
Dále je třeba si vybrat také vhodnou konstrukci. Tradiční ramínkové jsou stále častěji nahrazovány moderními pružnými, tzv. „Flat" stěrači, které díky integrovanému přítlačnému křídlu poskytují dostatečný přítlak i při vyšších rychlostech, a s ohledem na minimum kovových částí obvykle mají také delší životnost. Některé vozy mají z výroby namontované tzv. hybridní stěrače, které spojují výhody obou koncepcí.
Třetím důležitým hlediskem pro výběr stěračů je jejich uchycení. V současnosti totiž skoro každá automobilka využívá svůj vlastní systém, kterým nahradila dříve využívaný univerzální jednoduchý háček. Proto např. VALEO přináší ekonomickou řadu VALEO First Multiconnection, v níž jsou stěrače dodávány se třemi konektory pro montáž na různé typy ramínek. Přesto ani ty nejsou řešením pro všechny, protože např. u vozů využívajících patentovanou technologii DENSO Hybrid lze obvykle použít právě jen tyto hybridní stěrače s unikátním uchycením.

PORAĎTE SE S ODBORNÍKY

S ohledem na výše uvedené tedy může být nejlepším řešením svěřit hledání správného typu odborníkům. A to buď mechanikům v servisu či operátorům u některého z distributorů náhradních dílů. Ti totiž mají k dispozici nejen široký výběr stěračů mnoha značek v různých cenových relacích, ale také dostatek technických informací a vyhledávacích nástrojů pro výběr správného stěrače přímo na konkrétní vůz.

INZERCE

APM AUTOMOTIVE

STAHLGRUBER
VŽDY MOBILNÍ

BOSCH
Stvořeno pro život
Valeo
DENSO
SWF

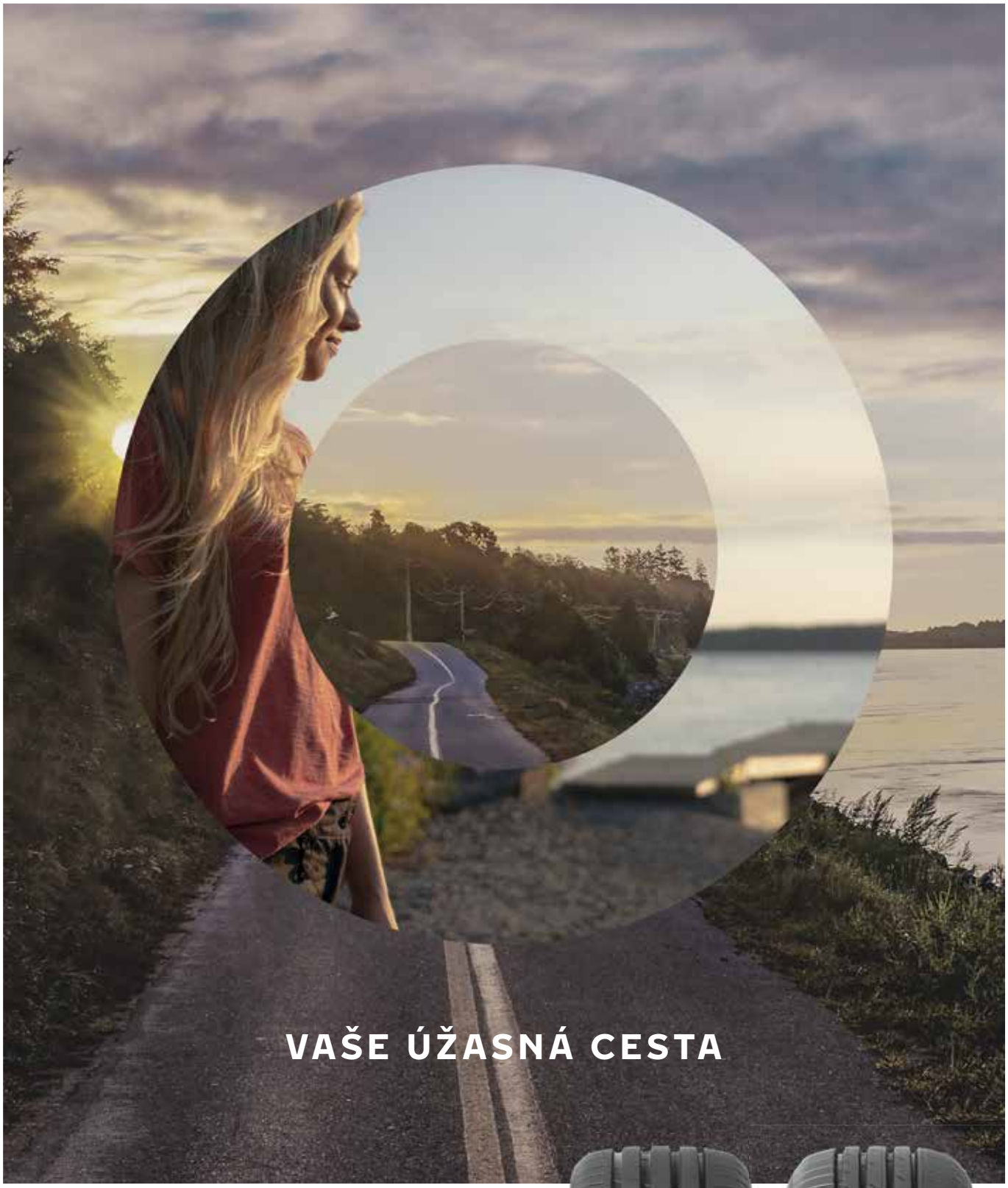
ŠIROKÝ SORTIMENT STĚRAČŮ
OSVĚDČENÝCH ZNAČEK
PRO VŠECHNY VOZY

Nabízené zboží si můžete jednoduše objednat po přihlášení do online katalogů APMShop a STAkis nebo u našich obchodních zástupců.

www.apm.cz • www.stahlgruber.cz

SAG
SWISS AUTOMOTIVE GROUP

nokian®
TYRES



Nejlepší cesty jsou blíže, než si myslíte. Naše skandinávské kořeny zaručují, že vám naše 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

INZERCE

DLOUHODOBÝ TEST

NOVÁ ŠKODA OCTAVIA

Zajímavá **alternativa**

Škoda Octavia je miláčkem českých řidičů a bezpochyby se jedná o nejdůležitější model mladoboleslavské automobilky. Dostali jsme nabídku si Octavii vyzkoušet v dlouhodobém testu, který trval dva měsíce, během nichž jsme vyzkoušeli čtyři různé druhy pohonu a obě karosářská provedení i nabízené převodovky. Jako první jsme podrobili testu CNG verzi nazývanou G-TEC.

Virtuální kokpit a dvojice palivoměrů.

Nabíjecí dok pro bezdrátové nabíjení občas stávkoval, což je ale problém všech koncernových modelů.

Pohon na CNG se v modelové řadě Octavia poprvé představil v předchozí, tedy třetí, generaci oblíbeného modelu nižší střední třídy. Tu z počátku poháněl motor o objemu 1,4 litru, ke konci výrobního cyklu ho nahradila objemnější 1,5.

Tento motor je velmi tichý a v rámci možností poměrně pružný. Oproti ryze zážehové verzi má výkon snížený ze 110 na 96 kW, ovšem kompresní poměr je naopak zvýšený a motor umí pracovat v úsporném Millerově cyklu, což umožňuje mimo jiné proměnné časování sacích ventilů.

PRUŽNÁ A ÚSPORNÁ

A je pravda, že plynová Octavia umí jezdit velmi úsporně. Výrobce udává průměr 3,4 – 3,5 kg/100 km, my jsme stabilně jezdili za 3,5 kg/100 km. Zpřevodování sedmistupňové dvouspojkové převodovky přímo nahrává klidné a pohodové jízdě, ale i při dynamičtější jízdě se spotřeba v průměru držela pod hranicí 5 kg/100 km.

Situace se obrací ve chvíli, kdy vám plyn dojde. Pouze 9litrová nádrž (dříve 11,8) na benzin znamená, že váš akční rádius se omezí na nějakých 100 km, což opravdu nestačí. Navíc dynamičtější jízda žene průměr před 10 litrů na 100 km. Můžete sice namítnout, že prostě budete jezdit pouze na CNG, jenže například taková cesta z Prahy do Bilbaa (španělské Baskicko) vás vyškolí takovým způsobem, že plynové auto už nebudete chtít nikdy vidět. Síť CNG stanic prozatím není tak početná, jako třeba LPG, ale to je pouze otázkou času, neb stlačený zemní plyn je poměrně ekologický pohon, kdy motor na plyn produkuje o 25 % nižší emise CO_2 než provedení s totožným benzinovým motorem. Vůz také produkuje mnohem méně oxidů dusíku (NOx) a nevypouští žádné pevné částice. A na to se dnes hraje nejvíce.

ZADNÍ ČÁST UMÍ BÝT NEKLIDNÁ

Jízdně je plynová Octavia jiná než ostatní modely. Přestože původní ocelové tlakové lahve nahradily kompozitové a hmotnost vozu klesla zhruba o 100 kg, pořád je oproti běžným pohonům dost těžká „na zadek" právě kvůli přítomnosti plynových lahví. Ty jsou v Octavii umístěny celkem tři. Nádrže jsou konstruovány tak, aby odolaly extrémním podmínkám. V nádrži je tlak zhruba 200 barů, ale konstruované a certifikované jsou pro tlak až 600 barů. Do palivové nádrže lze dostat až 11 litrů paliva, zatímco doplnění zemního plynu se zastavuje mezi 16 a 17,4 kg (ne všechny plnící stanice dovedou tankovat úplně do plna).

Při plynulé jízdě leží limity vozu vysoko a případné zárodky smyku krotí citlivě naladěná stabilizace. V ostřejším stylu už však řidič pocítí, že těžší záď má při odlehčení plynu výraznější tendence utíkat pryč z jízdní stopy. Nicméně potenciální nebezpečí hrozí pouze na mokru, a to zasáhne elektronika. Plynová Octavia je jízdně velmi pohodové auto, které absolutně nemá žádné sportovní ambice, a je potřeba k ní takto přistupovat.

Sedmistupňová převodovka DSG funguje hladce a ukázkově, ve vhodných chvílích vyřazuje na neutrál (rozpojuje spojky) a využívá tzv. jízdu setrvačností, nebo plachtění, chcete-li. Škodovka v budoucnu nabídne i kombinaci 1.5 TGI s manuální převodovkou.

Velkým problémem nových Octavií s větším průměrem kol jsou rozbité silnice. G-TC nevyjímaje. Nadstandardně vybavená novinářská Octavia G-TEC se na hladké silnici chovala příkladně, na rozbité jí uskakovala záď a celkově se dost nepříjemně otřásala. Za vše mohla kombinace velkých kol, adaptivních tlumičů a zadní vlečené nápravy.

MENŠÍ, AVŠAK STÁLE PROSTORNÝ ZAVAZADELNÍK

Octavia G-TEC využívá benzinový motor pouze v případě, kdy vůz startuje po doplnění zemního plynu, pokud venkovní teplota klesne pod -10 °C nebo pokud jsou zásoby zemního plynu natolik vyčerpány, že tlak v nádrži klesne pod 11 barů.

Z venku se neliší od ostatních modelů, jen virtuální kokpit má specifický vzhled s dvěma palivovými ukazateli. Zavazadlový prostor verze kombi činí 495 l a pokles oproti regulérnímu kombíku (640 litrů) není v reálu tak výrazný, jako na papíře. Stejně jako u všech škodovek, zavazadelník je skvěle řešený a plný drobných vylepšení, jako jsou záchytné sítě, háčky, oka, kolejnice, dodatečné úložné prostory a podobně. Obejít se však musíte bez rezervy.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor: **přeplňovaný zážehový čtyřválec 1498 cm³**
Výkon: **130 k (96 kW) v 5000 – 6000 ot./min.**
Točivý moment: **200 Nm v 1400 – 4000 ot./min**
Převodovka: **sedmistupňová DSG**
Maximální rychlost: **218 km/h**
0-100 km/h: **9,6 s**
Průměrná spotřeba: **3,4 – 3,5 kg/100 km**
Cena s danou motorizací od: **613 900 Kč**

VYPLATÍ SE, ALE DIESEL NEPORÁŽÍ

Plynový pohon je fantastická věc, pokud jezdíte dlouhé cesty konstantní rychlostí a ve svém okolí máte CNG stanici. Pak umí Octavia jezdit za jednu korunu na kilometr, aniž byste se museli bůhvíjak snažit. Problémem je, že dostupnost CNG ještě není tak dobrá a cenová politika škodovky je nastavena tak, že 85kW dvoulitrový diesel je o 10 tisíc levnější (s převodovkou DSG a stejnou základní výbavou Active) a základní „zplynovaná" Octavia Combi tak vyjde na 613 900 Kč. A nebudeme si nic nalhávat, tady není co řešit. Dynamika, dojezd, zůstatková hodnota, vše mluví ve prospěch dieselu. To ale neznamená, že by CNG verze G-TEC nebyla zajímavou alternativou pro všechny, kteří chtějí jezdit úsporně.

Dvouramenný volant není šálek kávy pro každého, ale drží se výtečně a multifunkce je prsty dobře dosažitelná.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Škoda auto

TEST S CÍLEM

RENAULT MÉGANE RS TROPHY NA LITOMĚŘICKU

Jiné, ale pořád fenomenální

Renault Mégane RS s největší pravděpodobností skončí a s ním z trhu zmizí jeden z dalších modelů, které pravidelně a bez pardonu rozdávaly jeden políček za druhým každému, kdo se opovážil tvrdit, že Francouzi neumí stavět sportovní auta. Mégane RS totiž byl, vlastně ještě pořád je, jedním z nejlepších ostrých hatchbacků všech dob. Bez ohledu na generaci...

Nikdy nezapomenu na moment, kdy jsem po turbených japonských modelech STI a Evolution X poprvé usedl za volant malého žlutého Clia RS Cup a plný očekávání vyrazil na oblíbené okresky. Dvoulitrový atmosférický motor se jevil spíše ospale a neochotně. První vytočení nad 5000 ot/min mě naprosto dostalo a zažehlo ve mně nehynoucí respekt ke sportovnímu oddělení Renaultu, který podle mnohých samozvaných expertů dělá auta na ho…, ehm, na houby. Maniakální malý hatchback se do příchodu Fiesty ST těšil z pozice nejlepšího auta své kategorie, a to nejen podle mě. Od té doby jsem nevynechal jedinou příležitost vyzkoušet jakýkoliv model z dílny RenaultSportu.

MENŠÍ MOTOR, VÍCE KOMFORTU

Bohužel dnešní doba podobným vozům do karet nehraje, a tak další generace Clia RS, tentokrát výhradně s dvouspojkovým automatem, byla v kontrastu s předchozí generací dost nepovedená. Obyčejné, průměrně rychlé auto bez špetky osobního kouzla. Proto jsem se na příchod stávající generace, a téměř s jistotou poslední, díval poněkud skepticky. „Třídvířko" nahradila výhradně pětidveřová varianta, fantastický dvoulitr menší 1,8 a do minimalistického kokpitu se nastěhovaly prvky, jako digitální přístrojový štít. Sportovní purismus byl ten tam.

I tady za vším stálo neustále omílané „zákazníci to tak chtěli", takže i v tomto případě jim Renault vyšel vstříc. A nutno uznat, že pokud auto nemáte na týden, jako my novináři, ale jezdíte s ním celoročně, civilnější charakter rozhodně uvítáte.

Mégane RS, v testované verzi Trophy, už není takový hardcore bijec, jakým byly obě předchozí generace. To ale neznamená, že by vyměkl. Jen je, řečeno IT hantýrkou, uživatelsky přívětivější. Jeho alcantarová sedadla Recaro jsou pohodlná i na dlouhých cestách. Samozřejmě, že Mégane RS i nadále miluje hladké silnice, ale on je na ně stavěný, takže tvrdší charakter neberu jako minus.

HRADY A ZÁMKY, KAM SE PODÍVÁTE…

S ostrým Mégane jsem vyrazil na Litoměřicko, které nabízí nejen bezpočet turisticky zajímavých míst, ale také nepřeberné množství okresních silnic a silniček. První zastávka asi nepřekvapí. Litoměřice se rozprostírají na soutoku Labe a Ohře na západním okraji Polabské nížiny (dříve bylo oblíbené označení „zlatý pruh země české") v Ústeckém kraji. Litoměřicko je pro svou úrodnou polohu známé také jako Zahrada Čech. Nedaleko odtud se nachází nechvalně proslulý pracovní tábor Terezín, který je záhodno navštívit, ačkoliv uznávám, že tamější génius loci nemusí být pro každého.

Pakliže nechcete do obydlených aglomerací, nádherná procházka je na vrchol Milešovky, největrnější hory v Česku. Vrchol nejvyšší hory Českého středohoří, její vrchol leží ve výšce 836,7 metrů nad mořem, nabízí kruhový rozhled do dalekého okolí. Podobně zajímavé je to také na Radobýlu, který je ale na rozdíl od Milešovky nevulkanického původu.

Jestliže se rádi touláte Českem po stopách starých hradů a zámků, Litoměřicko nabízí opravdu mnoho alternativ. Za zmínku stojí především Házmburk, Střekov, Libochovice, Roudnice nad Labem nebo Velké Březno. Zajímavý je také skanzen Zubrnice.

Z vrcholu hory Milešovky je dechberoucí rozhled do dalekého okolí. Jen se připravte na dost silný vítr.

Mégane RS je fenomenální stroj pro nadšené řidiče.

Návštěva Malé pevnosti Terezín je mimořádně zajímavá, ovšem není pro každého...

LEVNÉ NENÍ, ZÁBAVNÉ ANO

Mimo historických památek a unikátních přírodních úkazů nabízí okolí Litoměřic hlavně množství klikatých okresních silnic nejrůznější kvality. Jak jsem již dříve zmínil, Mégane RS si bez ohledu na variantu potrpí na kvalitní povrch, který se musí stejně jako jinde u nás hledat, ale jakmile narazíte na ten správný úsek, rázem se dostanete do řidičské nirvány. Nutností je zapnout režim RS, který zhutní zvuk, přiostří řízení a reakce podvozku. Tlumiče s hydraulickými kompresními zarážkami fungují progresivně. To znamená, že tlumič omezuje prudké rázy a zároveň při rychlém propadnutí kola rychleji dostane kolo zpět na zem a zároveň zabrání zhoupnutí karoserie. A stejně funguje i při rychlém pohybu kola směrem nahoru. Prostě to zjemní reakci auta, při zachování trakce a pracuje hlavně při vysoké zátěži. Používá se prakticky ve všech závodních podvozcích. Výsledkem je fantastická přilnavost, která v kombinaci se standardně nabízeným samosvorným diferenciálem Torsen a o 10 % tužšími stabilizátory umí senzační věci. Ano, auto tahá za ruce a nečekejte, že se budete vozit, jako třeba v ostrém Golfu. Mégane RS Trophy musíte řídit na 100 %. Do zatáček Mégane RS pomáhá kromě samosvoru a lepivých pneumatik také systém 4Control, tedy natáčení zadní nápravy.

Mégane RS Trophy není levná hračka, stojí přes milion korun, ale na druhou stranu, je to konečně auto, které se dá používat každý den. A garantuji vám, že si každý z těchto dní budete řidičsky užívat.

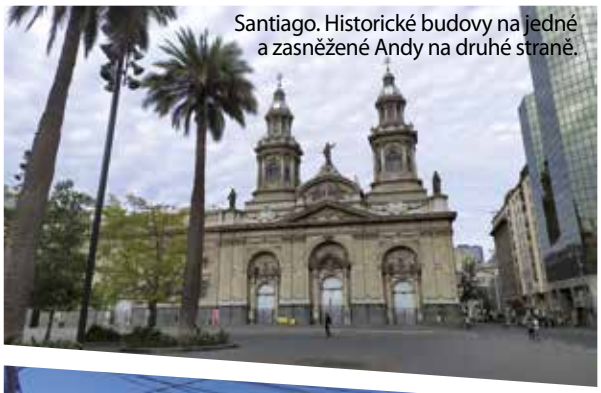
Historické jádro města je již od roku 1950 městskou památkovou rezervací.

Text: Jiří Švamberk

Foto: autor a shutterstock

JAK SE JEZDÍ V CHILE

Země ohně a ledu od tropů až k Antarktidě



Santiago. Historické budovy na jedné a zasněžené Andy na druhé straně.

Hippies komunita v nostalgické rybářské vesnici Horcón.

Romantický přístav a dovolenkovou destinaci Puerto Saavedra zná každý Chilan.

Chile je velmi dlouhá země, rozkládající se na pobřeží Tichého oceánu v Jižní Americe od severního tropického pouštního až po jižní ledový antarktický pás. Přejet celou zemi je stejně dlouhé, jako přejet Evropu od Nordkappu až na jih Itálie a ještě si udělat odbočku na Sicílii. Přitom v nejširším místě má Chile pouze 445km, tedy ještě méně než ČR. Na západní straně tvoří hranici oceán, ve kterém se kvůli Humboldtově studenému proudu o teplotě 18°C nedá i přes vysoké teploty vzduchu moc koupat (vyjma severu) a na východě vysoké pohoří Andy, které sahají až k nejvyšší hoře a sopce západní polokoule Aconcaguy do výšky 6959 m n.m.

Dva legendární silniční tahy

Od severu k jihu vedou napříč Chile dva silniční tahy - Panamericana, která poté odbočuje skrz Andy do Argentiny a Carretera Austral. Panamericana (Ruta 60) stoupá od malebného přístavu Valparaiso údolími až do sedla Uspallata (3832 m n.m.), kde překonává mezinárodní hranici a je asi nejvyšším místem, kam se dá bez problémů dostat i osobním autem. Nahoře vidíte kolem sebe zasněžené vrcholky hor a pod sebou strmé skalní stěny a připadáte si jako horolezci, kteří právě vylezli na vrchol. Trasa je také velmi oblíbená mezi motorkáři a vysokohorskými běžci. Pak klesáte prašnými serpentinami do údolí na argentinské straně a „dole“ ve výšce 3175 m n.m. můžete použít na cestu zpátky 3 km dlouhý tunel. Na argentinské straně je v něm tma a vozovka je plná děr, jakmile uprostřed něj přejedete zpět na stranu Chile, pojedete po krásně osvětleném rovném asfaltu. Ač se jedná o vysokohorskou silnici, jezdí tudy nákladáky ze všech zemí Jižní Ameriky, často přetížené a jejich letité motory často zdechnou v některém z dalších tunelů po cestě. Potom je nutné tyto tunely objíždět po úzkých prašných cestách kolem nich. Krajnice je nezpevněná a pod ní se otevírá hluboká rokle. Proti vám se sune šňůra přetížených kamionů, které nebrzdí.

Carretera Austral (Ruta 7) je cestou pro opravdové dobrodruhy. Začala se stavět v roce 1975 a vede až do subpolárních krajů. Po ujetí prvních 1100 km po místy nezpevněné silnici přesednete na dva dny na trajekt, kterým objedete 700 km spletitých fjordů, a pak vás čeká ještě dalších 300 km po silnici Ruta 9. Dojedete

Úsek Los Caracoles s více než 20 vracečkami patří k nejhezčím a nejnebezpečnějším úsekům silnice Ruta 60.

do nejjižnějšího města Chile, Punta Arenas, odkud odplouvají vědecké a turistické výpravy do Antarktidy. Poblíž se také nachází pátý nejkrásnější národní park světa Torres del Paine.

Vyspělá a pohodová země

Chile je nejvyspělejší jihoamerickou zemí, obyvatelé jsou milí a vstřícní a rádi vám pomohou, když budete potřebovat. Má to však jedno úskalí, hovoří až na výjimky pouze španělsky. Chilané ze všeho nejvíc uznávají rodinu, pokud cestujete s dětmi, vyjdou vám vstříc naprosto všude a se vším. Země je ideální na cestování osobním autem a offroadem, možností ubytování v soukromí nebo v chatkách je hodně. Národní parky se rozprostírají po celé zemi a jsou mezi nimi velké vzdálenosti. Některá, obvykle ta nejzajímavější místa, jsou přístupná pouze pro teréňáky a není to nijak označeno. Můžete jet po šotolině třeba několik desítek kilometrů a pak zjistit, že dál prostě přes kameny obyčejným autem neprojedete. Podrobné detailní mapy se těžko shání a na aktuální stav silnice je potřeba se buď zeptat na místě, nebo to risknout na vlastní pěst. V odlehlých krajích na jihu a do hor se vyplatí vézt s sebou zásobu PHM, jinak na čerpací stanice narazíte poměrně často. Současné ceny pohonných hmot jsou 23,70 Kč za 1l benzínu a 16,20 Kč za naftu. Ta se však v drtivé většině tankuje pouze do nákladáků. LPG, pokud ho vůbec někde najdete, stojí 20 Kč.

Hlavní tah ze severu na jih je dvouproudá zpoplatněná dálnice, avšak jezdí a běhá po ní všechno možné. Od cyklistů v protisměru, lidí přebíhajících napříč mezi autobusovými zastávkami, po stáda skotu potulujících se kolem. Odstavný pruh často slouží pro prodej všeho možného od ovoce po nápoje a i jako parkoviště. Dálnice v podobě na jakou jsme zvyklí, je pouze v okolí hlavního města Santiaga. Mýtné brány jsou někde elektronické a někde lze platit pouze v hotovosti. Jsou v dost krátkých vzdálenostech od sebe, a tak se hodí mít po ruce hromadu drobných mincí či bankovek. Platba kartou je možná obvykle jen na některé z bran a při takovém zdržování vás nejspíš někdo vytroubí. Leckdy se totiž před mýtnicemi tvoří dlouhé kolony a to co ušetříte rychlou jízdou po dálnici zase naberete při čekání.

Nešvarem dálničního provozu je soustavná jízda v levém pruhu při hustším provozu. Pokud někdo předjíždí, podjíždí zprava. Často se však stane, že tam jede pomalý nákladák, a tak zase musí zabrzdit, zařadit se za předjížděné auto a za chvíli to zkusit znovu. Když není provoz takový a někdo jede rychle v levém pruhu, bliká levým blinkrem a auta před ním ho většinou pustí. Rychlostní limity nedodržují ani nákladáky. Jedou na maximum, co jejich motor zvládne. Takový styl jízdy po dálnici je zde normální a nikdo se nerozčiluje, agresivita, ani ta skrytá, tu na silnici vůbec neexistuje. Říká se, že v hlavním městě Santiagu by řídil jen šílenec, opak je pravdou. Řídí tu všichni. Provoz je sice trochu hustší, ale díky jízdním pruhům, světelným křižovatkám a dobrému značení se dá při troše opatrnosti dobře zvládnout. Půjčení osobního auta je stejně snadné jako u nás a ceny jsou obzvlášť při delším pronájmu výhodné. Půjčit se snadno dají i obytné dodávky. V nich však budou kilometry ubíhat pomaleji a nedostanete se s nimi do terénu. Mají také poměrně nízký limit na najeté kilometry.

Úchvatná příroda

Chile je zemí nepřeberného množství přírodních krás, neskutečně rozmanité přírody od solných pouští na severu až po ledovcové stěny na jihu, od pláží, kde se dá koupat až po pláže, kde najdete jen tučňáky. Mezi tím se rozprostírají desítky národních parků se zasněženými vulkány, termálními lázněmi, ledovcovými jezery a dechberoucími vodopády. V parcích existuje nepřeberné množství pěších i horolezeckých tras, na své si přijdou i offroaďáci, jízda po horských cestách nebývá nijak omezena. Chilané drží světový rekord v nejvyšším bodě pokořeném osobním autem (byť s trochu upraveným podvozkem a turbodmychadlem kvůli nízkému tlaku vzduchu). Tento rekord z roku 2007 je dosud nepřekonaný a dosažená výška činí neuvěřitelných 6688 m n.m.

I přes to, že v letadle strávíte okolo 16 hodin, nebudete cesty do této úžasné a spořádané země litovat. Ideální dobou pro návštěvu severních pouští je místní zima (naše léto), na jih Chile se vydejte raději naopak v místním létě.

Text a foto:

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

Nová éra, nové logo

Francouzská automobilová značka Peugeot s novým partnerem v podobě italského koncernu FCA přepracovala své logo a do éry Stellantisu vstupuje s podobou lva, která se nápadně podobá znaku z let šedesátých.

Peugeot na začátku března oznámil, že po jedenácti letech změní své stávající logo stojícího lva. Nová podoba znaku tradiční francouzské značky se poprvé objevila v roce 2018 na retro konceptu e-Legend, odkazujícího se svým vzhledem na legendární model 504, a stejně jako tento elektromobil, také logo se svým ztvárněním vrací do 60. let minulého století. Nicméně koncept je koncept, u něj je možné vše.

Přestože logo lva se během více jak 200 let trvající historie značky Peugeot měnilo kontinuálně, samotný Peugeot mluví o 11 významných obměnách. Zde je jejich chronologický souhrn.

1850
Značka Peugeot se zpočátku věnovala ocelovým výrobkům a dalším artiklům, které dodnes můžeme vídat v lepších restauracích, kam dodává mlýnky na pepř či kávu. Na nich i nadále najdete první logo lva se šípem.

1927
V meziválečném období se objevuje trojrozměrná soška lva na třech tlapách, ovšem ani ne za deset let ji nahrazuje poněkud střídmější a méně umělecké provedení.

1936
Zjednodušenou dvourozměrnou podobu lva doplnil opět doleva směřující šíp a na karoseriích automobilů se poprvé objevuje hlava lva.

1950
Po druhé světové válce se logo Peugeotu inspirovalo lvem z heraldického znaku kraje Franche-Comté a Montbéliard. Prvním modelem, který se jím pyšnil, byl malý Peugeot 203.

1960
V šedesátých letech Peugeot poprvé do svého znaku umístil pouze hlavu krále zvířat, kterou doplňovalo jméno značky.

1965
Po pěti letech zmizel název Peugeot a zůstala pouze ostře řezaná hlava.

1970
Sedmdesátá léta se nesla ve znamení návratu k heraldice. Peugeot navíc kupuje Citroën a rodí se tak koncern PSA.

1980
Asi nejznámější logo značky Peugeot vzniká v osmdesátých letech a jeho věhlas mají na svědomí legendární rallye vozy 205 a 405, které Peugeot proslavily doslova po celém světě.

1998
Na sklonku tisíciletí motiv lva doplňuje modrá barva, která je rovněž identifikačním znakem značky Peugeot.

2010
Dosud používané logo bylo představeno v roce 2010.

2021
Nové provedení, znamenající novou éru pod křídly skupiny Stellantis, se na sériovém automobilu s největší pravděpodobností poprvé objeví na Peugeotu 308, nejdůležitější letošní novinky.

Auto si sami nafotíte, UŠETŘÍTE ČAS I POHONNÉ HMOTY

Aleš Zethner

„Vybíráte pojištění? Zjistěte si, jestli nabízí nějaké výhody, třeba neomezenou asistenci, nebo on-line sjednání, které vám ušetří čas," doporučuje ředitel úseku pojištění motorových vozidel v Kooperativě Aleš Zethner.

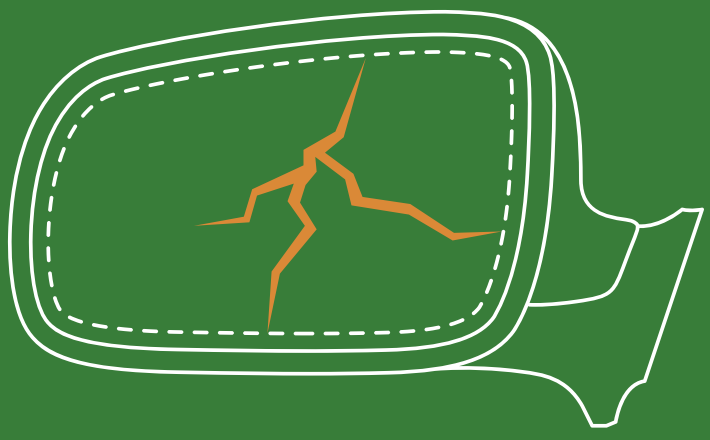
V dnešní době se všichni snažíme omezit osobní setkání, pokud možno vše řešit on-line, nabízí tyto služby i Kooperativa?

Na bezpapírovém procesu sjednání a správy smluv pracujeme již několik let. Takže on-line si klienti mohou sjednat povinné ručení i havarijní pojištění, což i s ohledem na epidemiologickou situaci využívá stále více klientů. A protože součástí havarijního pojištění nebo některých připojištění k povinnému ručení je i povinnost vstupní prohlídky, roste i počet vozidel, která je potřeba fyzicky zkontrolovat. Abychom celý proces klientům ulehčili, připravili jsme novinku, která jim umožní nafotit vozidlo svým mobilním telefonem v klidu domova, prostřednictvím jednoduchého webového rozhraní, zatímco dříve byla nezbytná odborná prohlídka technikem společnosti Global Expert a tedy i „fyzický" kontakt. Následovat bude i funkcionalita využitelná při likvidaci pojistné události.

Máte pro motoristy i nějaké nové služby nebo pojištění?

Každoročně evidujeme nárůst asistenčních zásahů, náš nový unikátní asistenční program MAX+ proto cílí na motoristy, kteří v těchto případech nechtějí nic řešit a vše ponechají na pojišťovně. Oproti ostatním asistenčním programům totiž 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 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. Všechny novinky najdete na našem webu www.koop.cz.

INZERCE



STŘEPY PŘINÁŠEJÍ ŠTĚSTÍ

... pokud tedy máte **pojištěná skla ve zpětných zrcátkách.** To totiž umíme taky!

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

DUEL

AUDI VS. HONDA

HYBRID NENÍ SPROSTÉ SLOVO

Nabíjecí zásuvka s barevným podsvícením je přístupná v levém předním blatníku

Když jsme vybírali dvojici pro jarní DUEL, rozhodli jsme se proti sobě postavit nové modely podobné koncepce, kterými se výrobci honosí z pohledu jejich příspěvku ke snižování lokálních emisí v městském provozu. Jakýsi srovnávací test, ale s přidanou hodnotou uživatelsky subjektivního hodnocení technologií, o kterých se dnes mluví ve všech pádech, abychom si odpověděli na otázky, zdali je lepší plug-in nebo mild-hybridní technologie a jaká je cena za cestu ke snížení lokálních emisí. Na jaké změny ve svých očekáváních musí motorista při používání tohoto typu automobilu přistoupit?

Audi A3 sportback 40 TFSI e
Pohonné ústrojí: **Plug-in hybridní systém s řadovým čtyřválcovým zážehovým motorem s přímým vstřikováním benzínu a přeplňováním turbodmychadlem**

Zdvihový objem cm³: **1395**
Max. výkon v kW (koních) při 1/min.: **110 (150)/5000-6000**
Max. točivý moment, Nm při 1/min: **250/1500-3500**
Celkový systémový točivý moment, Nm: **350**
Typ baterie: **Lithium-iontový**
Druh pohonu: **Pohon předních kol**
Převodovka: **6stupňová převodovka S tronic**
Max. rychlost v km/h: **227**
Zrychlení z 0 na 100 km/h v sekundách: **7,6**
Spotřeba paliva při kombinovaném provozu, v l/100 km: **1,0-1,2**
Dojezd v čistě elektrickém režimu v km (v kombinovaném provozu): **58–67**
Emise CO_2 v g/km: **24-31**
Emisní norma: **Euro 6d-ISC-FCM**
Délka, mm: **4343**
Šířka, mm: **1984**
Výška, mm: **1450**
Rozvor náprav, mm: **2630**
Základní cena v Kč včetně DPH: **1 025 900**

I když je slovo elektromobilita skloňováno v souvislosti s automobily dnes a denně, běžný motorista zatím spíše sleduje dění jen v médiích a sám nemá s elektromobily žádnou osobní zkušenost. Je pravda, že naše republika je proti západní Evropě v těchto trendech výrazně pozadu, a to objektivně pro nezájem našich politiků něco v tomto ohledu řešit do doby, než to z Bruselu dostaneme příkazem. Nejsme sice zastánci dotací a přerozdělování, protože to podle nás spíše škodí tržnímu vývoji. Otázku snižování emisí ale bez stimulů v podobě zatěžování klasických fosilních paliv daněmi, zaváděním nízkoemisních zón, výhodami pro vozidla s nízkými lokálními emisemi a na druhé straně subvencemi pro budování dobíjecí infrastruktury a dotacemi na nákup „nových“ typů pohonu nelze jinak řešit. Nové technologie jsou totiž samy o sobě natolik drahé na vývoj i výrobu, že by proti zavedeným tradičním vozidlům na benzin a naftu neměly sebemenší šanci. Otázka, zdali to prosazovat na sílu, je zdá se vyřešena. Politici celého vyspělého světa za nás rozhodli, ať se nám to líbí nebo ne. Cesta k průběžným cílům ale vede různým směrem. Nakonec se výrobci budou stále prát o zájem zákazníků, takže bude snad i nadále z čeho vybírat. Cestou k rozumnému technologickému mezistupni jsou pak hybridy, které kombinují klasický spalovací motor s elektrickým systémem pohonu. To je koneckonců i za nás rozumná varianta s minimem uživatelských nevýhod, dokud se alespoň Evropa plně neadaptuje na elektromobilitu.

Náskok díky technice

To je heslem ingolstadtské značky po mnoho let. Klasický model A3 je i přes prémiovost čtyř kruhů stále relativně dostupným vozem, který dokáže plnit i roli jediného rodinného auta. V nejnovější generaci pak kromě klasiky v podobě zážehových i vznětových motorů musí nutně nejvíce zaujmout verze s písmenkem e. Tedy nejnovější plug-in hybrid. Zejména jako obyvatelům hlavního města Prahy je pro náš zájem určující možnost registrace vozu na značky, začínající písmeny EL. Ta totiž automaticky osvobozují majitele nejen od úhrady dálničního poplatku, silniční daně a poplatku v registru vozidel, ale také od placení v zónách placeného a rezidentního parkování. Kouzelnou číslovkou je limit 50 gramů CO_2 na kilometr jízdy, Audi to splňuje s velkou rezervou hodnotou 34. S tím souvisí i průměrná spotřeba, která je deklarovaná jako neuvěřitelných 1,5 litru na 100 ujetých kilometrů. My jsme zkoušeli novinku v únorovém zimním provozu, kdy vnější teplota klesala i pod nulu. I přesto jsme dokázali ujet po Praze čistě elektrických 42 kilometrů. To už je vzdálenost, která většině motoristů pro denní jízdu stačí.

Výrazným prvkem futuristického designu kokpitu Hondy Jazz je dvouramenný volant

Variabilitu vnitřního prostoru umocňuje řešení vyklápění sedáků zadní lavice, které Honda nazývá „magic seats".

V minulé generaci Audi A3 e-tron dokázalo reálně ujet méně než 25 kilometrů, což mnohdy nestačilo a celkovou využitelnost a ekonomičnost plug-in hybridního systému z praktického hlediska značně vzdalovalo deklarovaným údajům.

Plusy a mínusy

Autor tohoto článku se přiznává, že je fandou zážehových motorů a vůně benzínu. Elektrické pohony vnímá stále jako něco pro nadšence do nových technologií a je spíše skeptikem s ohledem na komfort používání. Po testování A3 40 TFSI e ale konstatuje, že by si takové auto dovedl pro denní využití v městském a příměstském provozu dobře představit. Spokojenost totiž vládla nejen s rychlostí nabití (za několik hodin i z běžné domácí zásuvky), ale také díky slušnému zavazadelníku, kdy baterie nezabírají pod podlahou tolik místa. Akcelerace je příkladná, protože kombinované ústrojí dává vysoký kroutící moment, a tím je tento model hodně svižný. O výbavě se rozepisovat není třeba, auto je nabité komfortními prvky a může tak sloužit i pro dlouhé cesty. V takovém případě ale počítejte už se spíše standardní spotřebou, odpovídající čtyřválcovému motoru s turbem současné generace, tedy někde kolem 6 litrů naturalu. Mínusem budiž zejména absence jakýchkoliv státních pobídek v Česku, které by dokázaly při pořízení tohoto vozu snížit jeho cenu na úroveň konvenčního modelu. Protože pokud byste si spočítali čistě ekonomický přínos, cenu by to chtělo snížit alespoň o 200 tisíc korun z celkových 1,025 milionu. O to větší nůžky se tak budou do budoucna rozevírat mezi trhy s takovou podporou a naším trhem, což bude samozřejmě souviset i s limitovanou nabídkou podobných ojetin.

Unikátní hybridní systém

Pokročilá hybridní technologie Hondy byla navržena tak, aby poskytovala vysokou účinnost díky kombinaci benzinového motoru se dvěma elektrickými motory. Pracují v harmonii a automaticky přepínají mezi třemi jízdními režimy: elektrický režim, hybridní režim a režim spalovacího motoru. Výsledkem je tichá a úsporná jízda, a naopak dynamická odezva v případě potřeby i přes atmosférickou podstatu zážehového motoru. Elektrický pohon čerpá energii výhradně z lithium-iontové baterie a napájí elektrický motor, poskytující tichou a nízkoemisní jízdu. Toho se využívá zejména při rozjezdu, při ustálené jízdě nízkou rychlostí a kdykoliv to jízdní podmínky umožňují. V hybridním režimu je v chodu jak spalovací motor, tak elektromotor. Spalovací motor pohání elektrický generátor, který dodává energii elektromotoru poháněnému vůz. Případná přebytečná energie se ukládá do baterie. S nadsázkou by se tak nový Jazz dal v tomto režimu označit za pojízdnou elektrárnu. Pak tu ale máme ještě mód přímého pohonu vozu spalovacím motorem. Absence převodového ústrojí pak znamená menší třecí ztráty. Tento režim je využíván při ustálené jízdě střední až vyšší rychlostí. Stejně jako plug-in hybridní Audi, také Honda využívá rekuperační brzdění, které snižuje spotřebu a emise, když přeměňuje kinetickou energii vozu na elektřinu a ukládá ji do baterie. Namísto elektrického motoru poháněnému kola, v tomto případě kola vozu poháněný elektromotor, ze kterého se stává generátor vyrábějící elektřinu.

V jednoduchosti je krása

Dvě Hondy Jazz e:HEV za cenu jedné Audi A3 40 TFSIe. To je vzhledem k heslu, že o peníze jde především, ta základní rovnice, ze které je třeba vycházet při hodnocení. Z tohoto úhlu pohledu bychom tedy vyhodnotili mild-hybrid za půl milionu korun jako vítěze, protože u plug-in hybridu opravdu záleží na ujetých kilometrech bez nabíjení. Nové Audi má v letních měsících dojezd přes 50 km, pokud ale denně potřebujete po městě ujet kolem stovky, začne se celková spotřeba a tím náklady na provoz obou pohonů vyrovnávat. Potom vstupují do rovnice další faktory jako jsou právě výhody spojené se značkou EL, protože na mild-hybrid s emisemi jen o něco nižšími, než u srovnatelného vozu s výhradně zážehovým agregátem se samozřejmě značka EL získat nedá. Takže Hondu Jazz s jediným nabízeným agregátem je třeba brát jako moderní městské vozidlo, takového hybrida mezi malým autem a MPV, s velkou variabilitou interiéru díky unikátnímu systému sklápění sedáků zadních sedadel a kvalitním zpracováním dalších detailů, navíc za přijatelnou cenu, ale bez výhod. Takže se dá předpokládat, že zejména pokud stát přijde s dalšími výhodami, podíl plug-in hybridů se bude nadále zvyšovat.

Honda Jazz e:HEV

Pohonné ústrojí: **Hybridní systém s řadovým čtyřválcovým zážehovým motorem s přímým vstřikováním benzínu**

Zdvihový objem cm³: **1498**
Max. výkon v kW (koních) při 1/min.: **72 (98)/5500-6400**
Max. točivý moment, Nm při 1/min: **131/4500-5000**
Celkový systémový točivý moment, Nm: **253**
Typ baterie: **Lithium-iontový**
Druh pohonu: **Pohon předních kol**
Převodovka: **bezestupňová e-CVT**
Max. rychlost v km/h: **175**
Zrychlení z 0 na 100 km/h v sekundách: **9,4**
Spotřeba paliva při kombinovaném provozu, v l/100 km: **4,5**
Dojezd v čistě elektrickém režimu v km (v kombinovaném provozu): **neudává se**
Emise CO_2 v g/km: **102**
Emisní norma: **Euro 6**
Délka, mm: **4044**
Šířka, mm: **1966**
Výška, mm: **1526**
Rozvor náprav, mm: **2517**
Základní cena v Kč včetně DPH: **499 900**

Text: Vojtěch Štajf

Foto: Audi, Honda

Sponzorem dnešní křížovky je Subaru ČR. V tajence se nachází název a slogan asistenčního systému Subaru, který řidiči pomáhá ve složitých jízdních situacích.

POMŮCKA: BAK, SYNOD, TLA, TRÁN	CIZÍ MUŽSKÉ JMÉNO	MANEKÝNKY	ZNAČKA KOUPELOVÉ PĚNY	PO VĚTŠÍ DOBU	ANGLICKY „LED“	NIKOLI	ČILI		ZRNITÁ TKANINA	RUSOVLASÁ	MIHNUTÍ		SADAŘ	HLUBOKÝ ŽENSKÝ HLAS	ŘÍMSKÝMI ČÍSLICEMI 1001	NEROST TĚŽIVEC	AXIÁLNĚ
AFRICKÝ ZPĚVNÝ PTÁK								ŠÍJE / TYHLE				MÍŠENEC ČERNOCHA S INDIÁNKOU					
MODERNÍ STŘEDISKO												JINAK ZVANÝ / ROSOL					
BRITSKÁ ZPĚVAČKA						1. DÍL TAJENKY / NÁDECH									MPZ RUMUNSKA / ASIAT		
PODSVINČE					ZNAČKA OLOVA / VODNÍ TOK			KNĚZ						POHYB KYVADLA / SLOVENSKY „BRATR“			
PRKENNÉ STROPY (NÁŘEČNĚ)				UVNITŘ / SEVERSKÝ PAROHÁČ							VELCÍ PTÁCI						
POKUD (SLOVENSKY)			SOLMIZAČNÍ SLABIKA SEVEŘAN									CITOSLOVCE DRNČENÍ / STAV				LIDÉ S VELKÝM NOSEM	POKRÝT JINOVATKOU
DIECÉZNÍ CÍRKEVNÍ SNĚM						NÁMITKY					LEHCE						
	VELCÍ TVOROVÉ	ODVĚTVÍ / TICHO					HROBY	SLOH	MPZ TURECKA		SEKNOUT / LIDOVÝ PĚVEC				TYČ VOZU / Z JAKÉHO DŮVODU		
ŽLUTOHNĚDÁ BARVA				ITALSKÝ PŘÍSTAV / AFRICKÝ VELETOK						FUJ / KTERÝ ČLOVĚK				ŘECKÉ PÍSMENO / DEHET			
INICIÁLY HERCE LANCASTERA			NEPORANIT ROHY / DOVNITŘ										RYBÍ TUK / INICIÁLY FILMAŘKY TYRLOVÉ				
2. DÍL TAJENKY									3. DÍL TAJENKY								
MODLA					AUTOR STRAKONICKÉHO DUDÁKA				ODSUNOUT								

Řešení posílejte do 17. 5. 2021 na adresu SeTKání, Olšanská 54/3, 130 00 Praha 3 Žižkov nebo na svamberk@wsmsro.cz.
Tři vylosovaní dostanou od Subaru ČR kšiltovku s logem značky.

KaleidoSTKop

PLATNOST ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZŮ A PROFESNÍCH PRŮKAZŮ SE PRODLUŽUJE O DALŠÍCH 10 MĚSÍCŮ

Kvůli situaci spojené s koronavirem Covid-19 a následně vyhlášenému nouzovému stavu byly prodlouženy platnosti některých dokladů. Toto prodloužení mělo skončit letos v březnu, ale u řidičských průkazů a profesních průkazů se budou platnosti nadále prodlužovat. Informovalo o tom v polovině února ministerstvo dopravy.

Toto nařízení se vztahuje na průkazy, kterým skončila platnost v době od loňského září až do června letošního roku. Úřady mají na průkazy hledět jako na platné až do 10 měsíců od data konce platnosti. To znamená, že pokud by vám platnost řidičského průkazu skončila např. 14. ledna, používat jej budete moci až do 14. října 2021.

České Ministerstvo dopravy se k danému tématu vyjádřilo následovně: Evropský parlament schválil prodloužení platnosti řidičských průkazů nebo průkazů profesní způsobilosti, které propadly nebo propadnou v období od 1. 9. 2020 do 30. 6. 2021 (tzv. Omnibus II). Platnost je prodloužena o 10 měsíců a bude platná v celé Evropské unii. Nařízení mohou občané využívat od 6. března 2021.“

To však neznamená, že o nový řidičský průkaz nebo profesní průkaz nelze požádat. Úřady i nadále fungují, ovšem důvodem tohoto opatření je eliminace čekacích front na úřadech.

STYLOVÁ ZAHŘÍVANÁ ALTERNATIVA

Před nedávnem dorazilo na český trh gloTM HYPER , nová generace zařízení fungující na principu zahřívání tabáku, které se v návaznosti na celosvětový trend těší rostoucí popularitě také u českých spotřebitelů. Novinka staví na funkcionalitě tzv. indukčního ohřevu, který umožňuje zahřát tabákovou náplň rychleji a rovnoměrněji. Uživatelsky nabízí jednoduché ovládání jedním intuitivním tlačítkem. Kromě nového stylového designu s originální paletou barev, patří mezi nejzásadnější změny HYPERu i nová velikost tabákových náplní ve formátu demi, které obsahují o 30 % více tabáku a vychází tak vstříc poptávce uživatelů.

Vidět a **být** viděn

S koncem léta se musíme připravit nejen na méně slunečných dní, ale také na časnější stmívání. Ovšem relativně teplé noci však ještě mnoho lidí lákají k večernímu posezení někde s přáteli na zahrádce či u vody. Návraty domů tak většinou probíhají za úplné tmy, což je zejména pro chodce velmi nebezpečné.

Zahraniční výzkumy prokazují, že po setmění je riziko vzniku dopravní nehody až 4x vyšší než za dne. Řidiči hůře odhadují průběh silnice, dostatečně si neuvědomují zhoršenou viditelnost potenciálních překážek, obecně pak neradi mění svůj způsob jízdy, který volí za nesnížené viditelnosti. Navíc, většina chodců si nepřipouští svou neviditelnost pro motorizované kolegy. Přitom čtvrtina řidičů přiznává, že si chodce jdoucího v tmavém oděvu po okraji vozovky vůbec nevšimla. Ani bílé oblečení nelze považovat za řešení. Řidiči si takto oblečených postav všimnou zhruba dvě vteřiny před možným střetem. Riziko úmrtí chodců v noci je totiž až čtyřikrát vyšší než za denního světla. Statistiky dopravních nehod prokazují, že dlouhodobě za tmy umírá v ČR více než polovina ze všech usmrcených chodců. Například v roce 2018 zemřelo 58 lidí z celkově 113 obětí z řad chodců za tmy.

Chodcům, kteří nedodrží povinnost označit se reflexními prvky, hrozí bloková pokuta ve výši až 2 000 korun.

JAK SE SPRÁVNĚ A ÚČINNĚ ZVIDITELNIT?

Především je třeba připomenout, jak je to pro chodce s povinností používat reflexní doplňky. Zákon o silničním provozu stanoví, že chodec pohybující se mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Povinnost být označen tak platí nejen za tmy, ale i například za svítání, soumraku, mlhy, sněžení či silného deště. Pravidla silničního provozu však neurčují, jak má reflexní doplněk vypadat a kde má být umístěn. Reflexní doplněk by měl mít dostatečnou plochu odpovídající alespoň rozměrům reflexní pásky. Řidiči nejlépe vnímají chodce s reflexními doplňky umístěnými na pohyblivých částech těla – ideálně nad zápěstím a nad kotníkem. Na pohybující se světélkující body reagují zhruba 3x dříve než na reflexní plošky staticky umístěné na trupu. Samozřejmostí je nošení reflexních doplňků na straně ke středu vozovky, musí být viditelné pro řidiče přijíždějící k čelu, ale i k zádům chodce. Zahraniční experti se shodují na tom, že za nejlepší barvy reflexních doplňků lze považovat zářivě žlutou (příp. se zelenkavým odstínem), jasně červenou, červenooranžovou či oranžovou. Kvalitní reflexní materiály jsou až 1 500x jasnější než běžné oblečení v bílé barvě. Na takto oblečeného chodce reagují řidiči až 30x dříve než na postavu v tmavém oblečení bez reflexních doplňků a 8-9x dříve než na osobu jen v bílém.

NEPOUŽITÍ REFLEXNÍCH DOPLŇKŮ SE MŮŽE NÁRAMNĚ PRODRAŽIT

Chodcům, kteří nedodrží povinnost označit se reflexními prvky, hrozí bloková pokuta ve výši až 2 000 korun. Chodci by ale měli pamatovat na to, že se vystavují nejen hrozbě finančního postihu, ale případně také možné povinnosti uhradit část léčebných či dalších nákladů vzniklých v souvislosti s dopravní nehodou.

Text: Jiří Švamberk, Vize0

Foto: Shutterstock

COTY 2021

EVROPSKÉ AUTO ROKU

„Domácí“ porážka

První březnový den bylo v Ženevě vyhlášeno Evropské auto roku pro rok 2021. Do finále se probojovala také domácí Octavia čtvrté generace, která však na stupně vítězů nedosáhla.

Citroën C4

Letošní evropská anketa Car of the Year, tedy Auto roku, byla stejně jako loni poznamenaná pandemií koronaviru, nicméně to odborné porotě, ve které má Česko také svého zástupce, nezabránilo první březnový den vyhlásit na půdě ženevského výstaviště Palexpo vítěze. Navzdory faktu, že letos kvůli omezení cestování nebylo možné pořádat již tradiční skupinové testování nominovaných automobilů v Dánsku a Francii. Každý z porotců tak musel nominovaná auta otestovat ve své domovské zemi.

Fiat 500

Cupra Formentor

Mezi letošních sedm finalistů se dostaly dva elektromobily, luxusní offroad nebo sportovní crossover. Své želízko v ohni měla také mladoboleslavská Škoda Auto, jejíž Octavia 4. generace se prosadila mezi finalisty po pěti letech, kdy se finálního klání naposled zúčastnil Superb (skončil na 6. místě).

Land Rover Defender

Škoda Octavia Combi

Odborná porota, kterou tvoří 59 motoristických novinářů z 22 zemí západní a střední Evropy, letos do finále poslala Citroën C4, Cupru Formentor, Fiat 500e, Land Rover Defender, Škodu Octavia, Toyotu Yaris a Volkswagen ID.3. Každý z porotců disponoval 25 body, které musel rozdělit mezi finálovou sedmičku aut. Česko zastupuje jediný zástupce, kterým je Jiří Duchoň, šéfredaktor magazínu Automobil Revue.

Toyota Yaris

Volkswagen ID.3

Poměrně těsně zvítězila Toyota Yaris se ziskem 266 bodů. O 26 bodů zaostal elektromobil Fiat e500 a bronzovou příčku o pouhý bod za Italem obsadila španělská Cupra Formentor. Velmi slušných 224 bodů pak získal druhý elektromobil VW ID.3. Pod hranicí 200 bodů zůstala Octavia (199 bodů), následována Defenderem (164 bodů) a Citroënem C4 (143 bodů).

Yaris se stal po dlouhé době dalším japonským modelem, který se může pyšnit evropským titulem (naposledy to byl elektromobil Nissan Leaf v roce 2011), přičemž Yaris se Evropským COTY už jednou stal, konkrétně v roce 2000. Nová Toyota Yaris se od letošního roku navíc bude vyrábět také v Kolíně, tudíž jde o jakousi domácí porážku.

Poř.	Model	Počet bodů
1.	Toyota Yaris	266
2.	Fiat 500e	240
3.	Cupra Formentor	239
4.	VW ID.3	224
5.	Škoda Octavia	199
6.	Land Rover Defender	164
7.	Citroën C4	143

BEZPEČNÝ VZDUCH

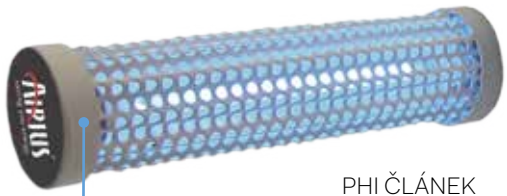
SPOLEHLIVÉ A ÚSPORNÉ ŘEŠENÍ

OCHRÁNÍ VÁS NEJEN PŘED ŠÍŘENÍM KORONAVIRU

LIKVIDUJE

99,9 %

CHOROBOPLODNÝCH
ZÁRODKŮ,
BAKTERIÍ A VIRŮ
(VČETNĚ KORONAVIRU)



PHI ČLÁNEK
AIRIUS PureAir
NIČÍ PLÍSNĚ, BAKTERIE
A VIRY VČETNĚ COVIDU-19

NEPRODUKUJE OZÓN

EKONOMICKÉ ČIŠTĚNÍ VZDUCHU I POVRCHŮ 24 HODIN DENNĚ ZA PŘÍTOMNOSTI LIDÍ.
ZÁRUKA 2 ROKY NA PHI (ČISTICÍ) JEDNOTKU A 5 LET NA VENTILÁTOR.
VELMI ÚSPORNÝ A BEZÚDRŽBOVÝ PROVOZ, SNADNÁ INSTALACE.
NEJMENŠÍ JEDNOTKA ZLIKVIDUJE VÍCE NEŽ 97 % VZDUŠNÝCH
BAKTERIÍ A VIRŮ NA PLOŠE AŽ 72 m^2 / 271 m^3.
GARANCE 120 DNÍ VRÁCENÍ PENĚZ.

NEPŘETRŽITÉ ČIŠTĚNÍ VZDUCHU I POVRCHŮ

AIRIUS®
BEZPEČNÝ VZDUCH

Chcete-li více informací, kontaktujte nás na: info@airius.cz | Tel.: +420 602 312 175 | www.airius.cz

INZERCE

VIDEOTÉKA

VTIP, HUMOR, FASCINACE

CO JE TO QR KÓD?

Na první pohled vypadá jako změť 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".

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.

LEGENDA POKRAČUJE

Historie Porsche 911 GT3 se píše od roku 1999, kdy dorazila první verze založená na generaci 996 jako homologační speciál pro kategorii FIA GT3. Od té doby se stala verze GT3 tradicí a jedním z nejvyhledávanějších sportovních aut na světě. Svatý grál nadšených řidičů má i nadále atmosféricky plněný plochý šestiválec s objemem 4 litry a manuální převodovku. Výkon 374 kW (509 koní) a 469 Nm točivého momentu stačí na maximální rychlost 320 km/h (manuál) a sprint na stovku je otázkou 3,4 sekundy. Díky Bože za ty dary!

VODÍKOVÝ NÁKLADĚK OD TOYOTY POKOŘIL LEGENDÁRNÍ PIKES PEAK

Při slavném závodu do vrchu Pikes Peak jdou úvahy o spotřebě a emisi zplodin stranou, jediné, na čem záleží, je rychlost. Alespoň doposud tomu tak bylo. Na slavnou coloradskou horu se teď ale vetřel bezemisní vodíkový nákladní vůz, který Toyota postavila se svým americkým partnerem, značkou Kenworth…

POUZE O ŠIKOVNÝCH RUKOU TO VÁŽNĚ NENÍ

Že je Dacia Duster první generace mimořádně schopné auto v terénu, jste se mohli dočíst v mnoha na motorismus zaměřených magazínech. Tohle turecké video ukazuje, že to nejsou žádné výmysly inzerce chtivých pisálků. Duster s technikou sesterského Nissanu opravdu není žádné ořezávátko.

POCTA LETITÉMU KRÁLI ZELENÉHO PEKLA

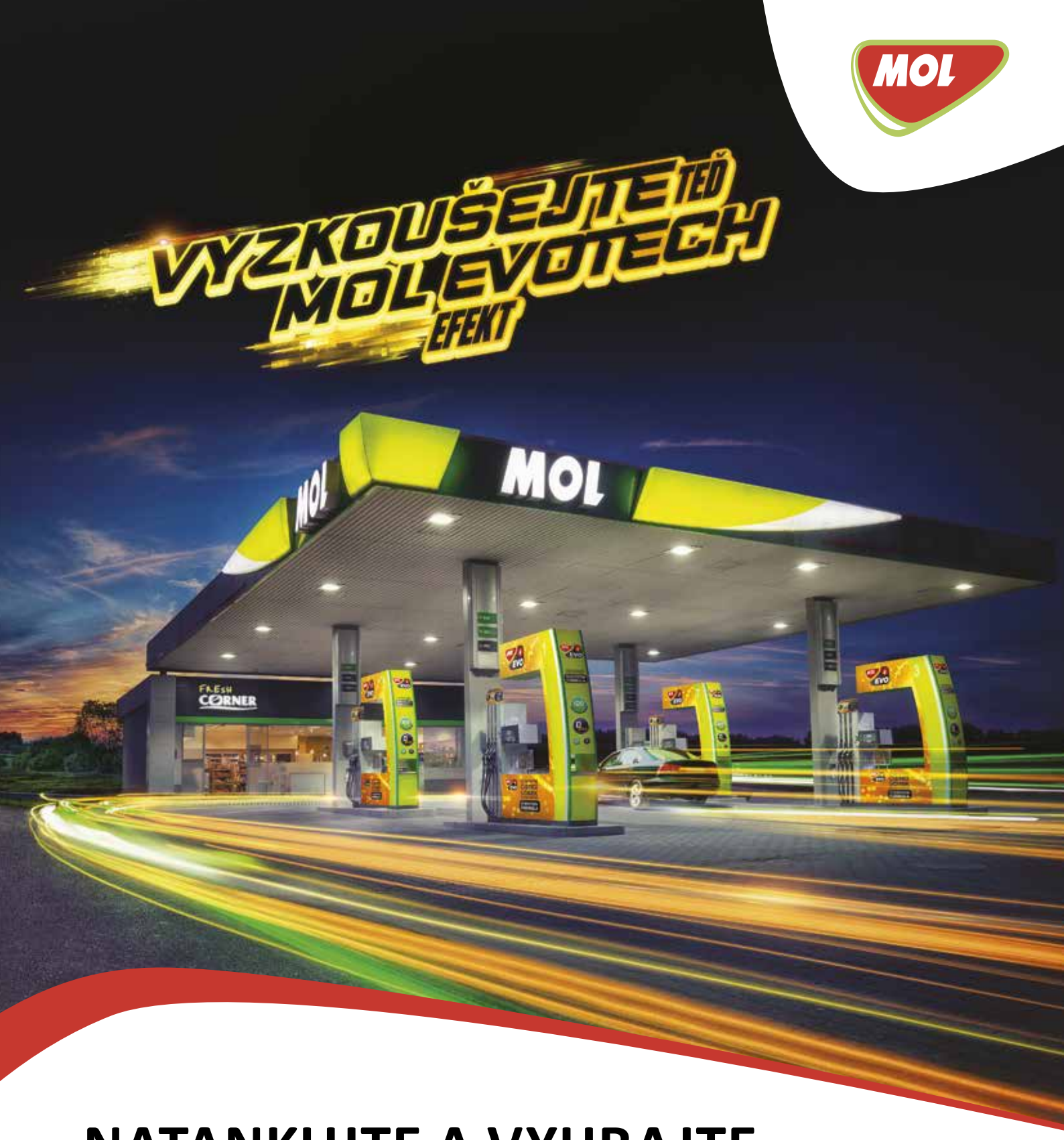
Stefan Bellof byl jedním z nejtalentovanějších jezdců své doby a jeho příběh si můžete přečíst na stranách 12-13. Tohle video je poctou jezdecké hvězdě, která zhasla dřív, než se stihla rozzářit naplno.

ZROZENA, VYCHOVÁNA A TESTOVÁNA NA SEVERU

Pneumatika Hakkapeliitta od Nokianu je první zimní pneumatikou pro osobní automobily na světě. Prvně byla představena už v roce 1936 a v průběhu 85leté geneze nabídla mnoho dalších prvenství. Jako například v roce 2014, kdy Nokian představil koncept první zimní pneumatiky s výsuvnými hroty. Tohle krátké video je reklama na již devátou generaci tohoto světového bestselleru.

DRIFTUJÍCÍ FERRARI F40 NA SJEZDOVCE

To se takhle ráno probudíte, dáte si kávu, kukuřičné lupínky s mlékem, sbalíte se a vyrazíte za město na hory. Nevadí, že v garáži máte zrovna jenom Ferrari F40, i z něj se dá udělat schopný cestovní automobil, který se v případě potřeby promění na hotel. Zdá se vám to přitažené za vlasy? No, ne tak docela. Jeden majitel o tom dokonce natočil velmi povedené video.



NATANKUJTE A VYHRAJTE SVÉ PENÍZE ZPĚT NA PALIVOVOU KARTU!

NATANKUJTE 25 LITRŮ PRÉMIOVÉHO PALIVA, VYZVEDNĚTE SI LOS A VYHRAJTE SVŮJ NÁKUP ZPĚT

PRAVIDLA AKCE NAJDETE NA WWW.MOLCESKO.CZ

Platnost akce 1. 3. – 31. 5. 2021 nebo do vydání losů.

molcesko.cz

INZERCE

Nový Golf Variant
Velký jako nikdy

Seznamte se s novým členem rodiny. Nový Golf Variant nabízí velkolepý zavazadlový prostor s komfortním otevíráním Easy Open, maximální stupeň konektivity díky službám Volkswagen We a inteligentní bezpečnostní systémy IQ.DRIVE.
Nový Golf Variant: to je více bezpečí, pohodlí, prostoru a zábavy na každé cestě.

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelu Golf Variant: 4,3–5,3 l/100 km, 95–130 g/km.
Fotografie je pouze ilustrativní a vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.

volkswagen.cz