

PODZIM  
2021

# Setkání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

**TÉMA:**

Zimní  
pneumatiky

**TEST S CÍLEM**

Nová Škoda  
Fabia v okolí  
Gdaňsku

**PŘÍBĚH**



Sbohem pane doktore  
**VALENTINO ROSSI**

**ZA VOLANTEM**

**JIŘÍ  
PROCHÁZKA**

JAK SE  
JEZDÍ  
**ŠVÝCARSKO**



REGARD

# POJIŠTĚNÍ, KTERÉ POMÁHÁ DVAKRÁT



Za každé nově uzavřené  
**POJIŠTĚNÍ MAJETKU**  
přispějeme **50 Kč**  
Nadaci policistů a hasičů



- 4 **VY-MY STK:**  
Měření emisí 2022
- 6 **Za volantem:** Jiří Procházka
- 8 **Čtyřtest:** Atlet, kouzelník,  
byznysmen a jednorozec
- 10 **Autonovinky:** Automobilové  
novinky třetího čtvrtletí 2021
- 12 **Příběh:** Valentino Rossi
- 14 **První svezení:**  
Cupra Formentor
- 16 **Téma:** Zimní pneumatiky
- 18 **Poradna APM:**  
Palivová aditiva
- 20 **Dlouhodobý test:**  
Nová Škoda Octavia
- 22 **Jak se jezdí:** Ve Švýcarsku
- 25 **KaleidoSTKop**
- 26 **Test s cílem:**  
Škoda Fabia v Gdaňsku
- 28 **Vize0:** Správné zipování
- 30 **Duel:** Volkswagen ID.4 vs.  
Peugeot e208
- 32 **Křížovka**
- 34 **Videotéka:** zajímavá videa  
formou QR kódů

**Quo vadis, Německo?**

Nevím, jestli jste tuto informaci zaznamenali, ale běžní motoristé v Německu to mají, jak se zdá, hodně nahnuté. Kromě omezování vjezdů do určitých částí metropolí a neustálé šikaně provozovatelů starších typů automobilů, se jim německá vláda rozhodla zatopit ještě více.

Spolková republika Německo totiž musí stůj co stůj dodržet klimatické cíle, ke kterým se zavázala nejen například Pařížskou dohodou o klimatu, ale především sama sobě, a jde na to poměrně nekompromisně. Což o to, myšlenka je to bohubilbá – každý rok snížíme uhlíkovou stopu o předem stanovené množství tun ročně. Hotovo, ujednáno...

Jenže ejhle, ono těch byrokraty od stolu stanovených čísel jaksi nelze dosáhnout, respektive se to hrubě nedaří. Němec, věrný své zarputilé nátuře, však zbraně neskládá a místo toho přichází s opatřeními, jaká nezasáhnou jen nižší střední vrstvu, jejíž životní úroveň by česká střední mohla závidět, ale i tamější střední vrstvu. Tedy lidi, na kterých Německo stojí.

A o čem že je řeč? Německá vláda se rozhodla zvýšit daňové zatížení pohonných hmot. A to dost razantně. Na tyto chystané skutečnosti upozornila německá média v čele s magazínem Focus a deníkem Handelsblatt, jejichž zástupci se dostali k zatím internímu materiálu německé vlády „Projektionsbericht“, který je zveřejňován každé dva roky. Deník Handelsblatt informoval, že jelikož Němci rádně neplní cíle, jmenovitě o sedm milionů tun v roce 2021 (přičemž předpovědi na rok 2022 mluví dokonce o 20 milionech tun), plánuje se masivní zvýšení cen pohonných hmot s cílem omezit cestování automobily. V průměru by se mělo jednat o 70 centů (zhruba 18 Kč) za litr, což by znamenalo nárůst ceny až na 60 Kč a více! Ne, to není vtip. Litr benzínu 95 by měl stát dvakrát tolik, co u nás například na ONO. A už jsme si několikrát mohli všimnout, že Německo v rámci Evropské unie svá rozhodnutí nebo kroky rádo vnucuje ostatním členským státům. Osobně nepochybuji, že další, kdo je napodobí, bude Francie, pak Rakousko. A za nedlouho se vezeme všichni.

V Česku, pravda, se zatím nic podobného nechystá. Alespoň o tom informovalo české ministerstvo financí i ministerstvo životního prostředí. Jenže kolikrát už jsme byli svědky podobných tvrzení, která se za několik málo měsíců rozplynula jako pára nad hrncem.

Mnoho šťastných kilometrů nejen za volantem přeje

Jiří Švamberg  
šéfredaktor

Pod tímto QR kódem  
si můžete přečíst další  
čísla časopisu SeTKání



Řešení tajenky nám pošlete poštou nebo e-mailem nejpozději do 12. listopadu 2021 na adresu SeTKání, Olšanská 54/3, 130 00 Praha 3 Žižkov, případně svamberg@wsmsro.cz.

V minulém čísle jsme soutěžili o audioknihu Malevich.

Výherci jsou: Jiří Fuksa z Brna, Lenka Skalická z Mohelnice a Richard Šústek ze Zlína.

Tajenka z minulého čísla zněla: Udělat věc, které se bojíme, je první krok k úspěchu.

Předplatné časopisu Hatrick získává Josef Křištof z Nového Města nad Metují, Věra Písařová z Lásenic a Richard Uher z Dolních Kralovic. 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/léto 2021.** VYDÁVÁ Osmium s.r.o., IČO: 25143361, DIČ: CZ25143361 **SEKRETARIÁT** Deana Čápková, asistentka, E-mail: capova@provolyncas.cz, Tel.: 226 517 915 **ADRESA REDAKCE** Domažlická 1, 130 00 Praha 3 **Registrační číslo periodika:** MK ČR E 15 222. Vychází 4x ročně. **Šéfredaktor:** Jiří Švamberg (svamberg@wsmsro.cz), předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorský spolupracovník:** Aleš Jungmann, Jaroslav Kvičala, Adéla Průdková, Vojtěch Štajf, Tomáš Vizingr, Jana Vizingrová **Grafická úprava:** Daniela Winklerová **Inzerce:** Antonín Příbyl, Tel.: 603 340 384, e-mail: pribyl@wsmsro.cz, Vojtěch Štajf, Tel.: 602 228 768, e-mail: vojta@stajf.cz **Tisk:** Tiskárna Triangl a.s., Beranových 65- Areál Letov, 199 02 Praha 9 - Letňany

**Foto na obálce:** archiv Jiřího Procházky

Odevzdáno do tisku: 16. 9. 2021

INZERCE

**PÉČE. LESK. OCHRANA.**  
**SONAX. VŽDY JEN TO NEJLEPŠÍ.**

**SONAX®**  
MADE IN GERMANY



VÝHRADNÍ DISTRIBUTOR AUTOKOSMETIKY SONAX PRO ČR A SR:

Motorsport · spol. s r.o. · Poděbradská 29/541 · Praha 9 · Tel. +420 284 818 902

www.sonax.cz

**XTREME**

# Kvalita ovzduší a měření emisí

**M**ezi občany panuje názor, že STK a Emise jedno jsou. Ve světě tomu často tak bývá, **Česká republika však má zatím stále tyto činnosti odděleny.**

**STKáčka tedy neovlivňuje kvalitu ovzduší ani výsledky měření emisí.** To mají

v kompetenci výhradně Stanice měření emisí, jímž stále dominují autoservisy.

Na základě kritiky provádění měření emisí vznikla analýza z výsledků měření emisí.

Ta ukázala, že jsou v systému pracovníci, kteří neprovádí měření jak mají. Na druhou stranu také ukázala, že se nejedná

o celoplošný problém. Nyní byly díky tomu zahájeny kontroly na těch stanicích,

jež vykazují nestandardní postupy. Již máme první poznatky, že jsou tyto stanice

vyřazovány z provozu. **Jde zejména o stanice při autoservisech. To ukazuje, kde je hlavní problém měření emisí.**

Stanic provozovaných autoservisy jsou zavírány desítky ročně. Bohužel důkazní

břemeno je poměrně obtížné, tak vše nejde dopředu tak rychle, jak by bylo třeba.

Nemalou potíží také je, že taková stanice měření emisí je za měsíc znovu otevřena,

protože **stát nemá žádnou možnost těmto nepoctivcům zabránit v další činnosti.**

Nastavení provozu Stanic technických kontrol je rozdílné. **Emise může otevřít každý, a tudíž se velmi špatně mýtí nešvary.**

**Stanice technických kontrol** jsou regulovány, takže tam není možné, takto podvádět. Ty, **pokud přijdou o licenci, ji již nemohou získat a tedy neotevřou.**

Co se také ukázalo je, že Ti, kteří nejvíce hlasitě kritizují systém, nemají zájem

o spolupráci se státním aparátem, a to ani přes výzvy z této strany o spolupráci. Ono je

totiž snazší vytáhnout si jednotlivé případy, dělat z nich, že se to týká všech a kritizovat,

než dělat něco pro to, aby se věci posunuly dopředu. Zřejmě je jim kritika bližší než

skutky nebo sledují úplně jiné cíle, než je kvalita ovzduší.

Přesto emise zaznamenávají velký posun vpřed, a to díky velkému tlaku na to, aby

mechanik měření emisí nemohl zasáhnout do výsledku měření. Jednou z posledních

změn, k níž již mělo dojít k 1.7.2021, byla však posunuta o 6 měsíců, je opět zpřísnění

podmínek, aby byla co nejvíce

ztižena možnost obcházet

naměřená data. Dojde

k aktualizaci metodiky měření

emisí. Nemělo by tedy již docházet

například k situacím, kdy si zákazník smaže závady v řídicí jednotce motoru těsně

před měřením emisí a než se stačí závady znovu projevit, vůz projde měřením emisí

s kladným výsledkem. Nastaveny budou také další kontrolní mechanismy (například

povinnost mít opacimetr vybavený teplotním či tlakovým snímačem), aby se

zabránilo manipulacím s výsledky měření.



Text: J. Rejmon

Foto: archiv

INZERCE

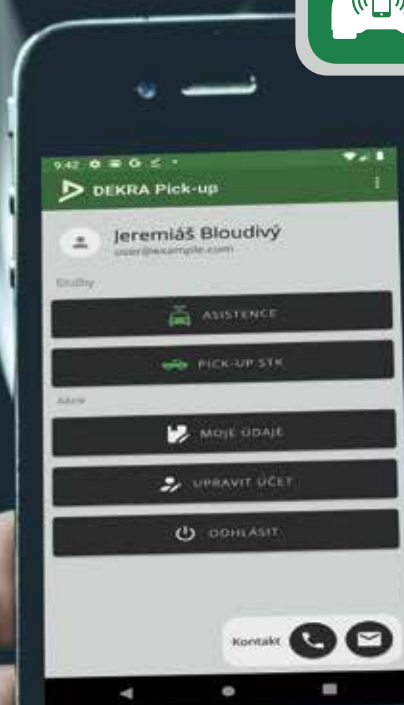
## DEKRA PICK-UP STK

STK z pohodlí domova či kanceláře

Aplikace ke stažení na:



www.dekra.cz





# (Vy)měňte kola bez starostí

## Můj Volkswagen Pneuservis

Prodej, servis,  
uskladnění

Vyměňte starosti s přezutím za pohodu ve Volkswagen Pneuservisu. Servisní partneři vám zajistí kompletní pneuservis vašeho vozu Volkswagen. Na začátku zimní sezóny vám vymění pneumatiky a provedou jejich důkladnou kontrolu. Postarají se o celkový servis včetně vyčištění a také o správné uskladnění pneumatik za příznivou cenu. Při pořízení nových pneumatik získáte Volkswagen PneuGaranci a také jistotu, že dostanete správné a vhodné pneumatiky pro svůj model vozu. Naši servisní partneři Volkswagen pro vás mají připravené atraktivní akční nabídky a poskytnou vám odborné poradenství.



Více informací  
najdete na adrese  
[volkswagen.cz/servis/pneuservis](https://volkswagen.cz/servis/pneuservis)



# Auto je můj kůň...



Jiří Procházka je český bojovník ve smíšených bojových uměních (MMA). Bývalý šampion japonské organizace Rizin Fighting Federation v polotěžké váze a současný bojovník UFC. Momentálně patří k největším nejen tuzemským hvězdám MMA. S Jirkou jsme si popovídali o tom, co pro něj znamenají auta, jak ho ovlivnilo Japonsko a také o tom, kam by to profesně chtěl dotáhnout.

## ■ Jako motoristicky zaměřený časopis nemůžeme začít jinak. Jaký je váš vztah k automobilům a k řízení obecně?

Ten vztah je pro mě ne úplně definovaný. Miluju auta. Je to pro mě dopravní prostředek, který používám k tomu, abych se přiblížil. Na druhou stranu už mě trochu štve, že jsem upustil od studentského života a pohybuji se už jen v autě. Jízdu v autě ale získám hodně času navíc. Auto beru jako svoji základnu. Místo, kde se cítím dobře. Je to takový můj kůň.

## ■ Jaký typ automobilů vás oslovuje nejvíce?

Nejvíce mě oslovily SUV a pickupy. Teď jezdím v Toyotě Hilux. Takže u mě vedou terénní vozy. Aby mi auto přineslo užitek, ale když na to šlápnu, tak aby to jelo dardu.

## ■ Kdybyste si měl vybrat vaše auto snů, jaké by to bylo?

To je velká otázka. No, auto snů... Já to nechci říkat ještě úplně nahlas, ale je to SUV, velké SUV a rychlé SUV. Takové, jak jsem uvedl výše. Aby bylo rychlé, užitečné a abych s ním mohl pomoci, když bude potřeba.

## ■ Strávil jste hodně času v Japonsku. Jak jste jako Čech vnímal tamější dopravní „zmatek“?

To není ani tak zmatek. Nazval bych to spíš řádem, který mají Japonci ve všem. Nám to tak připadá, protože je tam toho hodně. Hodně dopravy, hodně aut a křižovatek. Hlavně v centru Tokia,

kde jsem se pohyboval nejvíce. Za zmatek bych to rozhodně nepovažoval, spíš hodně rušno. Mě to přišlo docela v pohodě. Mě se tam hlavně líbila jejich auta. Mají je tam trochu jinak.

## ■ Proč jste si jako MMA bojovník vybral právě Japonsko?

Já si Japonsko nevybral, Japonsko si vybralo mě.

## ■ Co vás vedlo ke vstupu do UFC?

Tak především to bylo tím, že Japonsko už mi nenabízelo opravdu top světové soupeře. Bojovníky tam přetahovali z ostatních organizací nebo zrovna čerstvě vypadnuté z UFC, a to už jsme i sami s organizátory seznali, že je čas se posunout. UFC jako nejvyšší liga byla nejvyšší cíl.

## ■ Po zápase s Dominickem Reyesem jste vešel do povědomí také v České republice. Jak vnímáte tak výrazný nárůst popularity?

Nárůst popularity vnímám jako prostředek k tomu, k čemu jsem se zavázal sám sobě a co chci sdílet s lidmi. Na druhou stranu mě také baví být středem pozornosti.

## ■ Měl jste nějaký MMA vzor? Koho a proč?

Samozřejmě jsem v minulosti míval MMA vzory. Byl to Fero Jemeljaněnko, Mirko Filipovič, Georges St-Pierre a samozřejmě Lyoto Machida. Ale u mě to nikdy nebylo tak, že by se mně líbili komplexně. Spíš částmi jejich osobnosti nebo například některými



Jiří Procházka velmi často medituje.



Jirkovým cílem je titul UFC v polotěžké váze.

pohyby, reakcemi. Jakým způsobem zareagovali v zápase. Takhle jsem si z těch zápasů vybíral určité momenty, pohyby a ty jsem si skládal do podoby svého nejlepšího bojovníka.

■ **Dělal nebo děláte kromě MMA ještě nějaký jiný sport?**

Samozřejmě jsem dělal jiný sport. Hrál jsem fotbal a chvilku florbal. Jezdil jsem také na BMX kole. Od malička jsem na sport poměrně nadaný.

■ **Jak dlouho potřebuje profesionální zápasník k tomu, než nastoupí k dalšímu zápasu?**

To je o tom, jak moc je po zápase rozebráný, jakým způsobem regeneruje, jak je namotivovaný, co vše potřebuje udělat, aby mohl nastoupit do dalšího zápasu. Jestli se cítí připravený. Je to hodně o psychice.

■ **Momentálně zápasíte v polotěžké váze. Plánujete přestoupit do těžké váhy?**

Zatím jsem o tom nepřemýšlel, protože v kategorii Light heavy weight se cítím opravdu skvěle, silný, rychlý a je to pro mě úplně ideální váha. Možná později bych se přesunul, ale teď je to hodně trendy, že zápasníci přestupují. Já zatím zůstanu v Light heavy weight.

■ **Máte přezdívku „Denisa“. Prozradíte její původ?**

Původ přezdívky je z klubového soustředění a tam mně jednou trenér řekl Deniso a od té doby mi to zůstalo. Rád bych na změně zapracoval, protože si myslím, že by mi víc slušel třeba český samurai (český samuraj), protože k Japonsku mám opravdu blízko.

■ **Podle vašich slov jste byl tak trochu „enfant terrible“. Co stálo za vaší proměnou v přemýšlivého, meditativního člověka naplněného působivým vnitřním klidem?**

Především bojové sporty a lidé, které kolem sebe mám. Ať už to byla moje bývalá přítelkyně, nebo trenér Jaroslav Hovězák a Martin Karaivanov, ale také spousta kamarádů kolem mě. A také knihy, ze kterých vycházím.

■ **Kolik času denně věnujete meditaci?**

Když se člověk naučí introspekci, tak pak už je na něm, aby meditoval v každé chvíli. Ono je potřeba v každé chvíli být přítomný, být opravdu maximálně upřímný ze svého srdce k přítomnému okamžiku. Prostě meditace 24/7.

■ **A to nejlepší na závěr. Čeho byste ve své kariéře profesionálního bojovníka chtěl dosáhnout?**

Chtěl bych dosáhnout titulu Mistra UFC v polotěžké váze a pak toho, že budu vést dobrý život, udržovat se fit, zdravý, držet se hodnot, kterým jsem se zavázal a ony mně. Takže to je cesta. To není jen jeden cíl, to je každodenní dosahování mistrovství – toho mistra v nás.

Děkujeme za rozhovor a přejeme mnoho úspěchů nejen v profesním životě.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv Jiřího Procházky

INZERCE

**Kvalitní litá kola vhodná pro zimní provoz za akční ceny v originálních rozměrech nebo s Typovým listem!**

**DEZENT KS dark** 16" - 19"  
**DEZENT KS graphite** 16" - 19"  
**DEZENT TN silver** 14" - 17"  
**DEZENT TN dark** 14" - 17"  
**DEZENT TU silver** 15" - 18"

**STK FIT**  
**KOLA V ORIG. ROZMĚRECH A S ČESKOU HOMOLOGACÍ**

**3D Konfigurator kol** [www.alcar.cz](http://www.alcar.cz)  
**AEZ** LEICHTMETALLRÄDER  
**DOTZ** WHEELS  
**DEZENT** LEICHTMETALLRÄDER  
**ALCAR** YOUR WHEEL PARTNER

# Atlet, kouzelník, byznysmen a jednorožec

Letní testování v rámci rubriky „čtyřtest“ se neslo v duchu německo-japonského klání, přičemž společným jmenovatelem všech těchto vozů je výjimečnost – BMW 128ti je první ostrá předokolka mnichovské automobilky, třída E-Allterrain je dost možná nejuniverzálnější osobní automobil vůbec, Camry se po dlouhé době vrátila na náš trh a ukazuje, v čem Toyota dlouhodobě exceluje a Mazda 3 s revolučním spalovacím motorem je důkazem, že diesely v městských automobilech vlastně ani nepotřebujeme.

## BMW 128ti

Nevyhnutelné se stalo realitou – první ostrá předokolka z Mnichova je tady a bez okolků nutno říct, že se na první dobrou povedla. Ostrý hatchback, který má konkurovat například Golfu GTI, vyplňuje mezeru mezi M135i xDrive a běžným M120i, však svým názvem oživuje letitou tradici. Pod zkratkou „TI“, v pozdějších letech s malými písmeny „ti“, se totiž ukrývá označení Turismo Internazionale, které BMW používalo pro své sportovní modely již od roku 1963.

BMW 128ti vtrhlo do segmentu ostrých hatchbacků jako velká voda. Žádné rozkoukávání. Ihned zacílilo na skupinu skalních příznivců kategorie hot hatch. Po vzoru jízdně nejlepších zástupců například pomáhá mechanický samosvorný diferenciál, jehož pracovní nasazení řidič ani příliš neregistruje. Což je dobře. Tahle nezbytnost pro hardcore sportovní jízdu v mnoha případech řidiče iritovala taháním za volant. Vzpomeňme třeba báječnou, ale svěhlovou Mazdu 3 MPS.

## ŠKODA UMĚLÉHO ZVUKU

Základem „ti“ je řada 1 ve výbavě M Sport s dynamicky tvarovanými nárazníky a spoilerem a M sportovním podvozkem se sníženou světlou výškou o 10 mm. Uvnitř se to jen hemží červenými kontrasty a označením modelu. Sedáčky jsou tradičně výtečné s mimořádně dobrým vedením těla.

Výtku máme ke zvuku motoru, který při nastartování hezky zabublá, ale pak je nevýrazný a umělý, protože mu pomáhají reproduktory. Tak trochu šidítka pro vaše vjemy. Je to škoda a taková zvláštní hra, která se stává oblíbenou téměř u všech výrobců.

BMW 128ti pohání 2litrový napříč uložený zážehový čtyřválec s přeplňováním, jenž nabízí nejvyšší výkon 195 kW a točivý moment 400 Nm, který na silnici přenáší osmistupňový automat. Výkonný je, to rozhodně, ale prostě nemá charakter. U omezovače je mdlý a nevýrazný. Podle nás nikterak výrazně nepřevyšuje již zmiňované GTI. V čem ho však jednoznačně poráží, jsou jízdní vlastnosti. Do zatáček se vrhá ochotně a podvozek je klasicky mnichovsky čitelný.

Otázkou je, zda nabízí o tolik víc, o kolik si za něj BMW účtuje. Základní cena činí 1,1 milionu Kč, což je o 100 tisíc více než GTI Clubsport.



## Mercedes-Benz E400d 4MATIC All-Terrain

Jestli by některý ze současných automobilových modelů mohl být označen jako dokonalý všuměl, je to právě Mercedes-Benz E400d 4MATIC All-Terrain. Luxusní

koráb, který se neztratí ani v terénu nabízí přesně ten typ vyvážené kombinace, o který se snaží téměř všechny modely kategorie SUV. Jen s tím rozdílem, že si zachovává vysokou míru elegance a přitažlivosti.

Provedení All-Terrain nabízí oproti běžnému kombi třídy E o 14 mm vyšší profil pneumatik a standardně dodávaný vzduchový podvozek zvýšený o 15 mm, přičemž dalších 20 mm můžete přifouknout vzduchovými měchy pro jízdu v náročném terénu a v nízké rychlosti (do 35 km/h). Standardně nabízený pohon všech kol 4MATIC rozděluje hnací sílu v poměru 45:55 a pomáhá si při brzděním protáčejičích se kol.

Výrobce verzi All-Terrain nabízí hned v několika provedeních, přičemž volit lze mezi zážehovým 2litrovým čtyřválcem E 200 (147 kW), vznětovým naftovým E 220d se 146 kW či vrcholným třílitrovým vznětovým šestiválcem 400d (243 kW) a zážehovým E 450 (370 kW). Jednoznačně nejlepší volbou je testovaný šestiválec 400d, který je nově řadový. Neobyčejně kultivovaný motor s točivým momentem 700 Nm je ideálním společníkem pro dálniční přesuny, kdy si v průměru řekne o méně než 8 litrů nafty.

## LÉTAJÍCÍ OBÝVÁK

Třída E All-Terrain je standardně nabízena se vzduchovým odpružením, které umožňuje již zmiňované zvyšování podvozku. A upřímně, něco tak komfortního se ani v prémiové kategorii jen tak nevidí. Podvozek bravurně žehlí veškeré nerovnosti asfaltu a pluje jako létající koberec nejen po českých tankodromech, ale i po hrbolatých polních cestách. Dokonce mu nedělají problémy ani příčné spáry.

Novodobá auta jsou doslova přečpaná technologiemi a asistenčními systémy a tento Mercedes není výjimkou. Líbil se nám adaptivní tempomat s brzdou funkcí, který nenásilně deceleroval a automobil udržel dlouho mezi pruhy. Nicméně například parkovací senzory byly až příliš citlivé, což ve městě je spíše na obtíž – hlásily překážku, která byla i více jak půl metru daleko. Kvůli masivním A-sloupkům je z vozu také hůř vidět na křižovatkách.



## Toyota Camry 2,5 Hybrid

Na přelomu tisíciletí byla Camry autem manažerů, kteří nechtěli být vidět, přesto žádali komfort a prestiž. A to nenápadný tříprostorový japonský sedan splňoval naprosto dokonale. Jenže pak nastalo období, kdy se Toyota v Evropě hledala a odnesly to nejen sportovní modely, ale také například Camry, která se na mnoha evropských trzích přestala nabízet. Přitom Camry je z prodejního hlediska celosvětovým hitem. Vždy byla. Současné generaci patří šesté místo mezi všemi modely napříč segmenty.

Stávající generace, která má těsně před faceliftem, sice netrpělivě očekává nutná vylepšení, ale přesto má co nabídnout. Camry se vyznačuje mimořádně tuhou karoserií, jež se nekroucí ani na typické české silnici třetí třídy. 18palcová kola mají dostatečný profil, aby do útulné kabiny nepřenášela téměř žádný hluk. Toyota pro model Camry nenabízí žádné adaptivní či jinak sofistikované tlumiče, což znamená potenciálně méně starostí s údržbou staršího vozu.

### VYNIKAJÍCÍ SPOTŘEBA

Camry se prodává s jediným motorem. Čtyřválcový 2,5litr o výkonu 130 kW s nejvyšším točivým momentem 221 Nm doplňuje, jak už bývá u Toyoty zvykem, elektromotor, díky čemuž se systémový výkon vyšplhal na úroveň 160 kW. To stačí k akceleraci z 0 na 100 km/h během 8,3 sekund a maximální rychlost 180 km/h. Už tento fakt dokazuje, že Toyota s Camry cílí na klidnější jedince. Takhle, Camry není pomalá, ani slabá, ale upřímně, na současné přepřelňované konkurenty dynamicky nemá. Navíc pokud se pokusíte vymáčkout z pohonné jednotky maximum, bezstupňová převodovka CVT začne předvádět přesně to, proč ji mnoho lidí nemá rádo. Jenže jakmile k ní přistupujete s citem, je to docela příjemný společník. Navíc když záhy zjistíte, že ve městě hybrid funguje naprosto skvěle a v klidu se vejde do 5 l/100 km, rychle změníte názor. Při běžném cestování po okreskách se spotřeba pohybuje okolo 5,5 až 6 l/100 km.

Abychom jen nechválili, tak infotainment je zoufale zastaralý, asistenční systémy řidiče jsou na úrovni německých prémiových značek před sedmi lety a zavazadelník nabízí jen omezený přístup. Dobrou zprávou je, že opěradla zadní lavice jsou sklopná v poměru 40:60, pokud tedy neobjednáte to nejlepší, co Camry nabízí.

Minimálně infotainment by měl vyřešit facelift.



## Mazda 3 e-Skyactiv X186

S nadsázkou lze říct,

že Mazda je tak trochu současný automobilový enfant terrible – dělá si věci svéhlavě po svém. A dělá to skvěle. Posledním důkazem je motor Skyactiv X, který kombinuje vlastnosti zážehového a vznětového motoru. Tuto pohonnou jednotku Mazda představila v roce 2018, ale nyní je v prodeji již vylepšená verze, která eliminovala některé předchozí neduhy.

Motor Skyactiv X pracuje s nebyvale vysokým kompresním poměrem, který odpovídá spíše vznětovému agregátu. Původně byl 16,3:1, nyní po úpravách 15:1. Vysoký kompresní poměr dokáže zapálit i extrémně chudou směs. Optimalizace motoru přinesla 4 kW navíc (nyní 137) a točivý moment vzrostl o 16 Nm na 240 Nm.

### NIKOLIV MOTOR, ALE PODVOZEK

Přestože motor skutečně nabízí spotřebu srovnatelnou s dieselem (město průměrných 5,7, dálnice 6,1 l/100 km), to, co nás na tomto autě fascinovalo nejvíce, byly jízdní vlastnosti. Mazda 3 nejen že nadpozemsky vypadá, ona i tak jezdí. Podvozek je na rozbitých silnicích poněkud neklidný, ovšem na hladkém povrchu naprosto exceluje. Řízení je, stejně jako atmosférické plnění motoru, věrno staré škole a nabízí jedinečný jízdní zážitek, kterému nekonkuruje žádný z přímých ani vzdálených konkurentů. Zpětná vazba od kol i řízení v řidiči podněcuje nebyvalou jistotu a chuť tlačit na píl. To podtrhuje manuální převodovka, nad její přesností a jemným chodem zůstává rozum stát. Mazda zasluhuje absolutorium a obrovské uznání, že takový automobil vůbec vyrábí. Mazda 3 není autem pro všechny, pro někoho může být příliš strohá a dost možná i náročná na řízení, ale pro všechny, kteří považují řízení vozu za svou kratochvíli, je tohle auto požehnáním.

Abyste z „trojky“ vymáčkli to nejlepší, musíte ji držet v horním spektru využitelných otáček, což se samozřejmě projevuje na raketově narůstající spotřebě, protože dvoulitr je pořád dvoulitr. Takže průměr 15 l/100 km při hodně ostré jízdě není problém. Jenže ta sranda za to vážně stojí. A to i navzdory tomu, že cena testované výbavy GT Plus před akční nabídkou atakuje cenovku 700 tisíc Kč.

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### BMW 128ti

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1998 cm<sup>3</sup>**  
Výkon (kW/k): **195/265**  
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1):  
**400 při 1750-4500**  
Zrychlení 0-100 km/h (s): **6,1**  
Max. rychlost (km/h): **250**  
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,4**  
Délka (mm): **4319**  
Zavazadlový prostor (l): **380**  
Základní cena (Kč): **1 102 400**

### Mercedes-Benz E400d 4MATIC All-Terrain

Motor: **Vznět. šestiválec 2925 cm<sup>3</sup>**  
Výkon (kW/k): **243/330**  
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1):  
**700 při 1200 - 3200**  
Zrychlení 0-100 km/h (s): **5,4**  
Max. rychlost (km/h): **250**  
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **7,2**  
Délka (mm): **4947**  
Zavazadlový prostor (l): **670**  
Základní cena (Kč): **2 014 650**

### Toyota Camry 2,5 Hybrid

Motor: **Zážeh. čtyřválec 2487 cm<sup>3</sup>**  
Výkon (kW/k): **130/177 (s el. motorem 160/216)**  
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **221 při 3600-5200**  
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,3**  
Max. rychlost (km/h): **180**  
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,3**  
Délka (mm): **4885**  
Zavazadlový prostor (l): **500**  
Základní cena (Kč): **920 000**

### Mazda 3 e-Skyactiv X186

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1998 cm<sup>3</sup>**  
Výkon (kW/k): **137/186**  
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **240 při 4000**  
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,2**  
Max. rychlost (km/h): **216**  
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,3**  
Délka (mm): **4460**  
Zavazadlový prostor (l): **330**  
Základní cena (Kč): **588 900 (akce)**

Text: Jiří Švamberg

Foto: BMW, Mercedes, Toyota a Mazda

# Prázdniny v duchu výkonů

Letní přísun novinek byl velmi bohatý, a to navzdory tomu, že současně s uzávěrkou časopisu se konal první automobilový veletrh po pauze vynucené pandemií Covidu 19, na který si výrobci schovávali ta největší esa. Nejpočetnější zastoupení mezi letními nováčky mají sportovní automobily.

## FERRARI 296 GTB

Maranellská automobilka se po desítkách let vrací k vidlicovému šestiválci, který se naposledy objevil v modelu Dino, který spoluvyvíjel zesnulý syna zakladatele Enza Ferrari. Ferrari letos představilo nový model 296 GTB, který postupně nahradí dnešní F8 Tributo. Jeho osmiválec nahradí elektrifikovaným šestiválcem. Nový vidlicový šestiválec s objemem 2992 cm<sup>3</sup> přeplňují dvě turbodmychadla a pomáhá mu elektromotor pro plug-in hybridní pohon, integrovaný do osmistupňové dvouspojkové převodovky. Výsledkem toho je kombinovaný výkon 610 kW, přičemž 488 kW připadá na šestiválec, 123 kW na elektromotor.



## GENESIS GV60

Genesis od svého osamostatnění od Hyundai v roce 2015 postupně expanduje a letos konečně zamířil i do Evropy. Nyní představuje další novinku v podobě elektromobilu Genesis GV60. Technické parametry zatím nejsou známy, nicméně mluví se o 800V elektrickém systému umožňujícím rychlonabíjení výkonem až 350 kW. Genesis GV60 se na evropských trzích začne prodávat v roce 2022.

## MERCEDES C ALL-TERRAIN

Mercedes představil po vzoru většího modelu třídy E také zvýšenou variantu nové třídy C. Specifická oplastovaná karoserie je posazena na upravený podvozek s o 40 mm vyšší světlostí. Schopnostem mimo zpevněné cesty pomáhá i standardně dodávaný pohon všech kol a specificky naladěný podvozek. Nabídka motorů pak bez bližších podrobností zahrnuje jak benzinové, tak naftové mildhybridy, spárované s devítistupňovou automatickou převodovkou.



## NISSAN Z

Dlouho očekávaný nástupce modelu 370Z je konečně tady, ovšem jak to vypadá, v Evropě se nedočkáme, rozhodně ne v nejbližší době. Japonci pod kapotu vměstnali přeplňovaný motor VR30DDTT z Infiniti Q50, naladěný na 298 kW a 475 Nm. Standardně bude Nissan Z vybaven manuální převodovkou, za příplatek je nabízen 9stupňový automat od Mercedesu.

## ASTON MARTIN VALKYRIE SPIDER

Aston Martin Valkyrie je de facto monopost formule 1 se silniční homologací. Na jeho vzniku britská automobilka spolupracuje s Adrianem Neweyem, legendárním konstruktérem Formule 1. Po oficiálním představení uzavřené verze se nyní ukazuje také varianta Spider. Největším rozdílem oproti kupé je právě možnost jízdy s otevřeným nebem nad hlavou, a to díky možnosti sejmutí střešního panelu. Ten je vyrobený z karbonových vláken a sundává se ručně. Motor zůstal beze změny, a i nadále se jedná o hybrid s atmosférickým vidlicovým dvanáctiválcem o objemu 6,5 litru o kombinovaném výkonu 850 kW.





### LAMBORGHINI COUNTACH LPI 800-4

Lamborghini oficiálně ukázalo model inspirovaný legendárním Countach. Jedná se o limitovanou edici, která se téměř okamžitě vyprodala. Novodobý Countach stojí na základech modelu Aventador, nicméně technika je vypůjčena z modelu Sián. Tzn. 6,5litrový atmosférický dvanáctiválec, který točí až 8.500 otáček a nabízí nejvyšší výkon 573 kW doplněný o 25kW elektromotor. Kombinovaný výkon celého pohonného ústrojí by měl být 599 kW (814 k) a přes sedmistupňovou převodovku putuje na všechna kola.

### OPEL ASTRA

Šestá generace modelu Astra nabídne zcela nový design i techniku, která vychází z koncernu Stellantis. Jedná se o platformu EMP2, kterou využívá třeba Peugeot 308. Podle všeho se zákazníci mohou těšit na 1,2litrové zážehové tříválce o výkonu 81 a 96 kW, 1,5litrový diesel o výkonu 81 koní a také na plug-in hybridy. Jejich základem by se měl opět stát 1,6litrový turbem přepíňovaný zážehový čtyřválec, který v kombinaci s elektromotorem nabídne systémový výkon 132 nebo 165 kW. Motory mají být spojeny buď s šestistupňovým manuálem, nebo osmistupňovou samočinnou převodovkou.



### KIA CEED

KIA modernizovala svůj aktuální model ceed, který se prodává již od roku 2018. Za tu dobu se ho v Evropě prodalo na 200 tisíc kusů, což znamená téměř třetinu všech prodejů. Jedná se o klasický facelift se změnou přední a zadní části. V interiéru se nic moc velkého neudálo, provedené změny každopádně myslely hlavně na pohodlí a snadnost ovládání. Nabídka motorů se nemění, novinkou je však možnost kombinace mildhybridní verze tříválce 1.0 T-GDI s dvouspojkovou převodovkou DCT.

### LOTUS EMIRA

Lotus je další značkou, která hodlá ukončit výrobu automobilů poháněných spalovacími motory. Posledním takovým je model Emira. Lotus Emira může pohánět turbodmychadlem přepíňovaný dvoulitrový čtyřválec od AMG nebo kompresorem přepíňovaný vidlicový 3,5litrový šestiválec původně od Toyoty. Lotus zatím neprozradil přesné parametry, slibuje však, že Emira poskytne výkony od 360 do 400 koní. Čtyřválec by měl být nabízen výhradně s automatickou převodovkou, větší motor pak i se šestistupňovým manuálem.



### BMW ŘADY 2 COUPÉ

Značka BMW po lehce kontroverzní řadě 1 s pohonem předních kol představuje sourozence v podobě řady 2 Coupé. Navzdory předpokladům je nová dvojka opět pravověrnou zadokolkou, díky čemuž dělá prostor ostrému modelu M2. Základ nabídky představuje verze 220i, tedy dvoulitrový čtyřválec s výkonem 135 kW a 300 Nm točivého momentu. Alternativou je turbodiesel 220d se silou 140 kW a 400 Nm. Aktuální vrchol představuje verze M240i xDrive s řadovým šestiválcem o výkonu 275 kW a točivém momentu 500 Nm. Manuální převodovka v nabídce není. To by se mělo změnit právě s představením M2.

### DACIA DUSTER

Omlazená Dacia Duster se chlubí lepší aerodynamikou a účinností, ke které kromě jiného přispívají nová 16 a 17palcová litá kol, vyvíjená ve větrném tunelu, nebo nová konstrukce zadního spoileru. Pod kapotou modernizované Dacie Duster i nadále může pracovat trojice zážehových motorizací (TCe 90, TCe 130 a TCe 150), přičemž verze TCe 150 je dostupná buď jako čtyřkolka s šestistupňovým manuálem, nebo jako předokolka s novým šestistupňovým dvouspojkovým automatem EDC. Kromě toho je v nabídce také turbodiesel Blue dCi 115, nabízející pohon předních nebo všech kol, ovšem kombinovaný pouze s šestistupňovým manuálem. A samozřejmě nechybí ani populární dvoupalivová verze TCe 100 LPG, která umí jezdit na benzín i zkapalněný ropný plyn.





# Sbohem, pane doktore!

Jen málokdo toho ve světě motorsportu dokázal tolik jako fenomenální motocyklový závodník Valentino Rossi. Živoucí legenda jedné stopy oznámila, že právě probíhající sezona MotoGP bude její poslední.

**J**ednou to přijít muselo – jasný kandidát na post nejlepšího motocyklového závodníka historie pověsí po šestadvacáté sezoně jezdecké rukavice na hřebík. Rossiho jméno (případně přezdívku „The Doctor“) znají i ti, co jinak nejví v motorsport žádný zájem: Jeho slávě bylo těžké zcela uniknout. Ostatně možná jste si pochutnali na energetickém nápoji s příchutí citrusů, s číslem 46. Právě s ním se Valentino zúčastnil (resp. po uplynutí ročníku



2021 zúčastní) více než 430 velkých cen, přičemž 115 z nich vyhrál. Devětkrát stanul na nejvyšším stupínku šampionátu, z toho sedmkrát v nejprestižnější třídě MotoGP. Odměnou mu je sláva a status jednoho z nejvýdělečnějších sportovců: Podle odhadů mu jeho umění vydělalo čtyři miliardy korun.

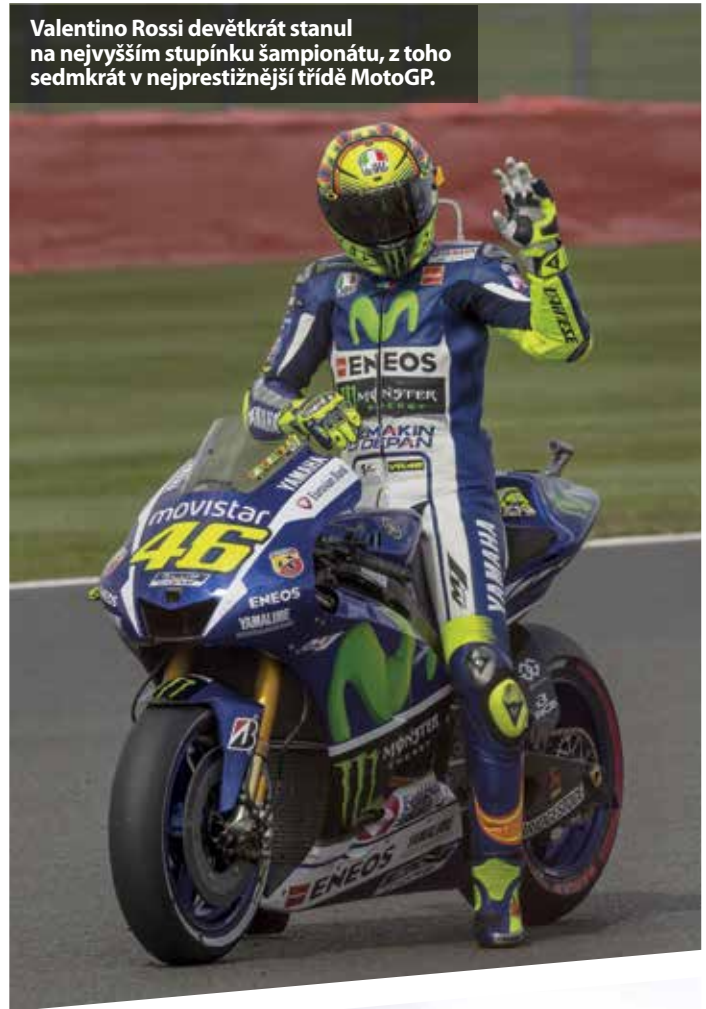
Na jím svolané tiskové konferenci byly cítit emoce: „Mám za sebou velmi dlouhou kariéru a naštěstí jsem v ní vyhrál spoustu závodů a prožil řadu nezapomenutelných momentů a vítězství. Je to těžké rozhodnutí, ale musíte jej pochopit.“ Chápeme, čas zastavit nejde. I když ještě rozhodně

Rossi koketoval také s dalšími druhy motorsportu, čas od času se v rámci testů objevil třeba i ve Formuli 1.





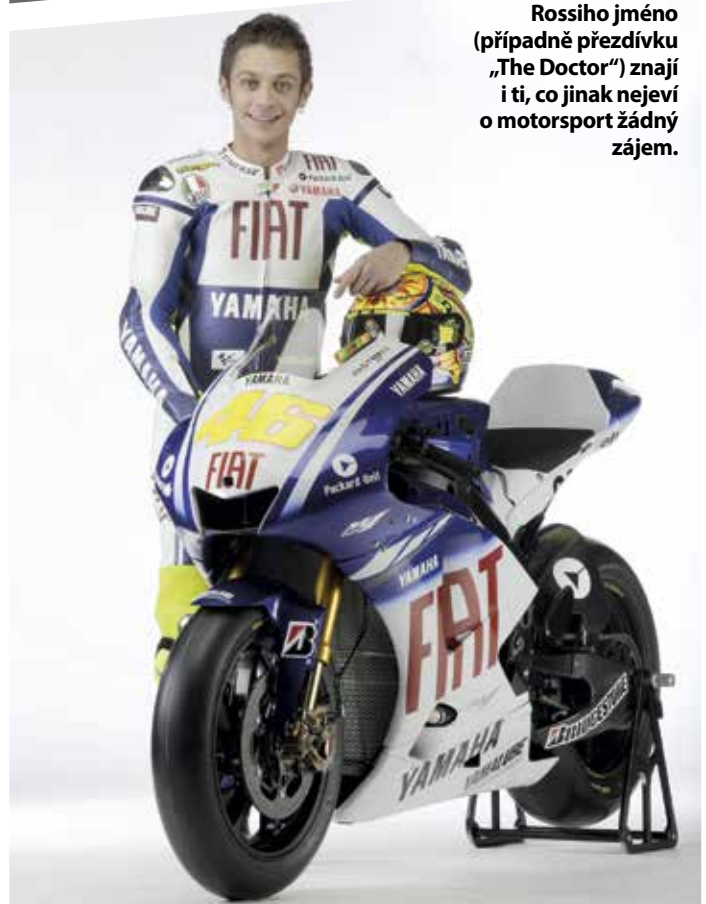
Valentino Rossi devětkrát stanul na nejvyšším stupínku šampionátu, z toho sedmkrát v nejprestižnější třídě MotoGP.



do starého železa nepatří (co by i za jeho nynější výsledky jiní dali...), zatím poslední závodní vítězství si připsal před čtyřmi lety. V jímavém příběhu legendy nechybí ani česká stopa: Premiérové vítězství v rámci šampionátu 125 si připsal ve své úplně první sezoně právě na okruhu v Brně. O rok později vyhrál z patnácti velkých cen jedenáct a v osmnácti letech slavil svůj první světový titul.

Závodit začal už jako malý klouček, ostatně jeho otec byl bývalý závodník. Nejprve v motokárách (což si z obav o bezpečnost prosadila maminka), později na minibiku, jakožto cenově dostupnější variantě. Stopětadvacítku poprvé osedlal ve čtrnácti, po již zmíněném zisku titulu přestoupil do 250, které také ve druhém roce vyhrál. Tak šup do MotoGP, tehdy ještě v podobě půllitrových dvoutaktů. První rok druhý, druhou sezonu... ano, tušíte správně. Opět mistrem, tentokrát rovnou na pět let za sebou (!). Poslední titul má z roku 2009, ale v letech 2014,15 a 16 skončil druhý a před třemi lety celkově třetí.

Koketoval také s dalšími druhy motorsportu, čas od času se v rámci testů objevil třeba i ve Formuli 1. K památným patří testování ve Valencii, kdy na konci závěrečného dne jezdil jen o půl sekundy na kolo pomaleji než Michael Schumacher a nechal za sebou i řadu zkušených matadorů. Schumacher se dokonce nechal slyšet, že Rossi má na to okamžitě začít ve F1 závodit. Šéf stáje Ferrari mu v roce 2008 opět nabízel sedadlo v monopostu, pro změnu po testu, ve kterém za Räikkönenem zaostal o pouhou desetinu sekundy. Opět to však neklaplo. Rossi si s úspěchem vyzkoušel i NASCAR, mnohem více ho však bavilo rallye, ve kterém si stříhl několik podniků za volantem vozu kategorie WRC. Hodně nebezpečný byl hlavně v rámci sprintů, kde pokořil Auriola nebo McRae. Nikdy však neudělal onen krok mimo motocyklové závodění. O rallye však vážně uvažoval, když před lety hovořil o konci kariéry: „Až to jednou budu dělat jen pro zábavu, pravděpodobně zase zkusím rallye. Víím, že přechod do F1 by byl jednodušší, ale až skončím v MotoGP, budu na F1 příliš starý.“ Takže kdo ví, Rossi má rád i vytrvalostní závody a ani v nich se ve startovním poli rozhodně neztratí – navíc jeho zatím nesplněným snem je startovat v Le Mans. Otázkou je, zda bude mít čas – až se rozloučí s týmem Petronas Yamaha, založí si svou vlastní stáj, takže v kolotoči MotoGP vlastně zůstává i dál.



Rossiho jméno (případně přezdívku „The Doctor“) znají i ti, co jinak nejví o motorsport žádný zájem.

## A to nejlepší

teprve přijde



**S**eat má v rámci koncernu pozici sportovně orientované značky a třebaže jeho ostré modely se musely dlouhodobě potýkat s nálepkou „rychlejších“ seatů, nově vzniklá značka Cupra je jiné kafe.

Formentor je první svébytný model sportovní divize Cupra, který už v žádném případě nelze nazvat přepracovaným seatem, přestože vychází ze stávajícího modelu Ateca, respektive VW Golf. To znamená stejná platforma, převodovky a tak dále.

Formentor, jehož jméno odkazuje na poloostrov na Mallorce, je nabízen s několika zážehovými motory, přičemž základem je příjemná 1,5 TSI s manuální převodovkou (110 kW).

K dispozici jsou také zážehové motorizace 1,4 e-HYBRID (150 kW) a 2,0 TSI ve třech výkonových nastaveních (140, 180 a 228 kW). Zkrátka nepřijdou ani příznivci vznětových agregátů, protože Cupra

Formentor může být vybavena i vznětovým dvoulitrovým TDI (110 kW).

A jestli tohle až příliš připomíná klasické koncernové modely napříč portfoliem, pak je tu také provedení Cupra VZ5 s uchvatným pětiválcem od Audi.

**ČTYŘI VÁLCE STAČÍ, DRAHOUSKU...**

My jsme se svezli s nejsilnější variantou čtyřválcového dvoulitru, a dokonce i vášnivý řidič bude více než nadšený. Na crossover se Cupra 2,0 TSI DSG 4Drive chová mimořádně obratně a poslušně. Velmi strmé řízení může být zprvu lehce nervózní, ale řidič si velmi rychle zvykne na to, že Formentor reaguje rychlostí blesku. Brzdy mají excelentní nástup a stádo 310 koní umí krotit opakovaně a bez velké námahy. Pravda, že se jednalo pouze o první jízdu, nicméně během

několika desítek kilometrů Formentor 2,0 TSI DSG 4Drive jasně demonstroval, že v jeho případě jde skutečně o sportovní automobil. Ostatně z 0 na 100 km/h se díky pohonu všech kol, DSG převodovce přenášející 400 Nm dostane za 4,9 sekundy!

Uvnitř vozu se budete cítit velmi pohodlně, navzdory sportovním sedadlům s dobrým bočním vedením. Právě v interiéru je patrné, jak si dal Seat na Formentoru záležet, aby stvořil skutečně osobitý automobil, který si nikdo s klasickými modely Seat nesplete.

Pokud tedy chcete spíše neotřelý design či automobil stále tak trochu mystické značky, je Formentor v podstatě s jakýmkoliv čtyřválcem velmi zajímavou volbou. Jestliže byste ještě rádi výkon dosahující supersportovních parametrů k tomu, zvažte provedení VZ5.



**Sportovní sedadla nabízí výbornou oporu těla.**

Text: Jiří Švamberk

Foto: Cupra

# Nech se unést.



## Tvoje nová slabost.

Nový SEAT Arona je smělé, dynamické a kompaktní SUV s odvážným designem, pro ještě odvážnější nápady. V době, kdy svět čeká, až jej začneme znovu objevovat, přichází všestranný vůz, který svým postojem ukazuje jasnou cestu. Kam to bude?

Nový **SEAT**  
**Arona**  
 měsíčně za 4 299 Kč\*.

**5**  
 LET ZÁRUKA

**SEAT**  
**FINANCIAL SERVICES**

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub>: 4,8–5,0 l / 100 km, 94–115 g/km. \*Vzorový příklad úvěru na vůz SEAT Arona Style 1.0 TSI 70kW v ceně 455 900 Kč, při financování se SEAT Financial Services v ceně 455 900 Kč, splátka předem 150 447 Kč (33 %), výše úvěru 305 453 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 338 492 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 388 712 Kč, RPSN vč. pojištění 8,541 %, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 182 360 Kč, měsíční splátka úvěru 3 253 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 4 299 Kč, úroková sazba p. a. 3,35 %. SEAT Pojištění MINI obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta 46 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah. Použité obrázky jsou pouze ilustrativní. Nabídka je platná do odvolání.

# Kdo šetří, nemá vždy za tři...

Staré pořekadlo praví, že nikdo není tak bohatý, aby si mohl kupovat levné věci. U zimních pneumatik to platí několikanásobně.

**S**blížícím se zimním obdobím mají řidiči opět povinnost přezout zimní pneumatiky, jak jim ukládá §40a zákona 361/2000 Sb., a to v období od 1. listopadu do 31. března.

Tato vyhláška není úplně dobře formulována, protože se v ní dále uvádí, že zimní pneumatiky jsou povinné, pokud se na silnici nachází souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza a dále se dá vzhledem k povětrnostním podmínkám předpokládat, že se na pozemní komunikaci během jízdy může vyskytovat souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza. To si řidiči mnohdy vykládají tak, že zimní pneumatiky vůbec nepřezouvají a pokud nasněží, nikam nevyjedou. Jenže počasí je záležitost dost vrtošivá a že je ráno ažuro ještě neznamená, že z práce nepojedete v 10 centimetrové sněhové břečce. Proto se nevyplatí s rozhodnutím, zda přezout či nikoliv otálet.

Našinec zpravidla kupuje levnější varianty, ovšem momentální úspora pár tisíc korun z dlouhodobého hlediska nedává příliš smysl. Na sadě například 16palcových zimních pneumatik ušetříte zhruba 3 – 3,5 tisíce



korun, což jsou dvě plné nádrže paliva. Prostě nic. V kontextu toho, co nákupem levných, většinou čínských pneumatik riskujete, je pár tisícovek úplně nicotných.

I když se snažíte sebevíc, investujete množství kapitálu, desítky let vývoje a zkušeností prestižních pneumatikářských značek prostě nedoženete. Příkladem za všechny je prémiová značka Pirelli a novinka Cinturato Winter 2, jejíž směrový dezén ve tvaru V a jeho konstrukce jsou jednou z mnoha nejnovějších inovací v oblasti zimních pneumatik. Výsledkem je lepší chování na sněhu a při aquaplaningu, ale také nižší úroveň hlučnosti. Do sebe zapadající

3D lamely optimalizují trakci a podílí se na vylepšených brzdných účincích za sucha/mokra i na sněhu. U zimních pneumatik tak pořekadlo, že „kdo šetří má za tři“ skutečně neplatí.

A protože opakování je matka moudrosti, na závěr si ještě připomeňme „pravidlo 4“, které říká, že minimální hloubka dezénu 4 milimetry (samozřejmě ale platí, že čím vyšší je hloubka vzorku, tím lepší vlastnosti), přezouváme všechna 4 kola (v žádném případě nelze přezouvat jen jednu nápravu) a používáme maximálně 4 roky, protože při delším užívání dezén začíná ztrácet původní vlastnosti a pryž bývá náchylnější k defektu.







# NOW SNOW



Novinka CINTURATO™ WINTER 2  
byla oceněna certifikační výkonnostní  
značkou TÜV SÜD (\*).

Představujeme nové  
**Cinturato™**  
**WINTER 2**

**BUĎTE VŽDY PŘIPRAVENI NA ZIMU.**  
Užijte si zimu: vynikající brzdění, trakci  
na sněhu i mokru a bezpečnost v zimních  
podmínkách. **Objevte více na [Pirelli.com](http://Pirelli.com)**

**PIRELLI**  
**SÍLA POD KONTROLOU**

(\* ) Performance Mark Certificate č.22 082041 0003 Rev. 00 - Certifikát byl udělen nezávislým certifikačním orgánem TÜV SÜD Service GmbH po dosažení základních technických požadavků na výkon. Testování se uskutečnilo v dubnu 2021 s pneumatikami v rozměru 205/55R16 91H. Více informací na <http://pirelli.com/tuvcinturatowinter2> Test report č. 713212452. Platný do 05. 05. 2026.

# PALIVOVÁ ADITIVA pro lepší chod motoru



**T**ěchto přísad do paliva, které zlepšují jeho kvalitu, je na trhu nespočet a petrochemické firmy uvádějí každoročně další a další novinky. Řada motoristů ale spoléhá na osvědčené produkty. Ať tak či tak, použití dobře zvoleného aditiva prostě pomáhá a alespoň jednou za čas si je zaslouží každý motor. V Česku mezi oblíbené produkty zlepšující kvalitu paliva patří zejména aditiva VIF pro benzinové i naftové motory dostupná v letní i zimní verzi. Jednoznačně nejoblíbenější je přitom Zimní Super Diesel Aditiv, který mimo jiné zvyšuje cetanové číslo běžné nafty v průměru o 4 - 5 stupňů a výrazně tím usnadňuje zejména studené starty. Výrobce doporučuje jeho aplikaci v určeném poměru při každém tankování, což má podle řady testů nejlepší efekt. Právě na základě úspěchu zimní varianty později přibyla

do nabídky také letní verze přizpůsobená pro provoz motoru v teplejším období. To německý dodavatel oblíbených olejů DIVINOL, firma Zeller a Gmelin, letos představila hned trojici nových aditivních čističů. Aditiva dodávána ve čtvrtlitrových plechovkách, tedy v množství vhodném pro plnou nádrž paliva, jsou prezentována jako chytré chemické nástroje pro všechny motoristy. A první reakce z trhu jsou více než pozitivní.

Nový čistič benzinového palivového systému Divinol System Cleaner Benzin rozpouští tvrdé nečistoty a usazeniny a zajišťuje tak trvalou péči o součástky. Toto aditivum umožňuje čistý chod motoru, úsporu paliva a optimalizované hodnoty emisí, jakož i dlouhodobé zabránění nákladným opravám.

Na pravidelné čištění a dlouhodobou ochranu diesellového systému je určen Divinol System Cleaner Diesel, který efektivně odstraňuje carbon, saze i další vytvrzené nečistoty a usazeniny a zabraňuje jejich dalšímu usazování. Tím obnovuje a udržuje také správné mazání, a tedy i životnost

vstřikovacích čerpadel (zejména při používání nafty s nízkým obsahem síry). Aditivum tak podporuje čistý chod motoru i úsporu paliva, a navíc optimalizuje hodnoty emisí.

Pro čištění výfukového systému je určen přípravek Divinol System Cleaner DPF. Jeho pravidelná aplikace vyčistí a udržuje zejména problematické součásti jako je EGR ventil nebo filtr pevných částic. Tato přísada do paliva umožňuje, aby se částečkový filtr vypaloval i při nízkých teplotách spalování, takže výfukové plyny dobře odtékají. Výsledkem je čistý chod motoru a optimalizované hodnoty emisí. Navíc zvyšuje i cetanové číslo nafty, což přispívá k nižší tvorbě kouře a k lepšímu chování při studených startech.



INZERCE

**APM**®  
AUTOMOTIVE

**STAHLGRUBER**  
VŽDY MOBILNÍ

## CHYTRÉ CHEMICKÉ NÁSTROJE PRO MOTORISTY!

Preventivní ochrana a efektivní čištění palivového či výfukového systému vašeho vozu bez nutnosti návštěvy servisu.



**Divinol**  
by Zeller+Gmelin

**ADDITIVE LINE**

Nabízené zboží si můžete jednoduše objednat po přihlášení do online katalogů APM Shop, STAkis a Connect, nebo u našich obchodních zástupců.

[www.apm.cz](http://www.apm.cz) • [www.stahlgruber.cz](http://www.stahlgruber.cz)

**SAG**  
SWISS AUTOMOTIVE GROUP

*Na první pohled  
se nedalo říct,  
že by byl skutečně  
naštvaný, jeho vozu  
ale chybělo dost  
na to, aby mohl  
být šťastný.*

Někde tam je.  
A proto je tady naše pojištění vozidel.



**Kooperativa**  
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

DLOUHODOBÝ TEST

NOVÁ ŠKODA OCTAVIA

# Velmi Rychlá Stylovka

Výrobce ji rád označuje jako sportovní. My bychom raději volili mírnější slova a novou Octavii RS označili jako rychlou. A taky zatraceně hezkou.



Maximální rychlost  
250 km/h a zrychlení  
na stovku za 6,8 s jsou velmi solidní.

**N**ejnovější generaci Octavie RS lze pořídit ve dvou provedeních – elektrifikovanou se zážehovou 1,4 a plnotučnou s přeplňovaným 2litrem. A pokud máme v provedení RS hledat sportovní jízdni vlastnosti, není jiná než dvoulitrová volba.

Nejvýkonnější motor v Octavii není vůbec špatný, nicméně na zadek se z něj neposadíte. Výkonově si drží stejných 180 kW a 370 Nm jako předchozí speciální model RS 245. Přispěl k tomu mj. nový tvar pístů nebo navýšení vstřikovacího tlaku na 350 barů. Maximální rychlost 250 km/h a zrychlení na stovku za 6,8 s jsou velmi solidní. Emisní restrikce si vyžádaly svou daň v podobě poněkud letargičtějšího nástupu a díky přeplňování mu chybí výkonová špička u červeného pole značícího zásah omezovače. S rozumným přístupem se ale dá jezdit i pod 8 litrů na 100 km, což je vzhledem k potentnosti motoru příjemně zjištění.

## VÝBORNÉ ŘÍZENÍ

Stejně příjemné, jako to, že řízení je strmé a přesné. Řidiči dovoluje auto poslat do oblouku s precizností a jistotou, jakou by i leckaké rychlejší auto mohlo závidět. V tom lze spatřovat asi největší přednost spadající to škatulky sportovní. Na výjezdu se ke slovu hlásí standardně nabízený elektronický uzávěr diferenciálu VAQ, který funguje lépe než běžné přibrzdování vnitřního kola systémem ESP a netáhá za volant jako klasická mechanická špéra.

Sportovně laděný podvozek není příliš tuhý, a tudíž neposkakuje na každé menší nerovnosti jako některé jiné konkurenční modely. Navíc adaptivní tlumiče lze ještě přitvrdit, to, kdyby za to řidič chtěl vzít na maximum a karoserie se zbytečně nenaklání.

Pochvalu zaslouží brzdový systém, který je dostatečně dimenzovaný na předurčené používání a je dobře dávkovatelný.

Velmi se nám zamlouvala také sportovní sedadla s dobrým bočním vedením. Automatická dvouspojka není etalonem sportovnosti, ovšem k Octavii RS se náramně hodí. Pokud automatům nefandíte, můžete našťastí ještě zvolit manuál.

Škoda Octavia RS nepatří k opravdu ostrému sportovnímu náčiní, ale je velmi zajímavým kompromisem mezi pohodlím, praktičností a dynamickými jízdni vlastnostmi. Verze kombi tyto vlastnosti posouvá ještě o další kus dál.



Sportovně laděný podvozek není příliš tuhý, a tudíž neposkakuje na každé menší nerovnosti jako některé jiné konkurenční modely.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Škoda Auto

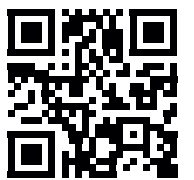


# KUP SADU ZIMNÍCH NEBO CELOROČNÍCH PNEUMATIK GOODYEAR

**AKCE**



ZÍSKEJ ZPĚT  
AŽ **1500** Kč\*



ZAREGISTRUJ SVŮJ NÁKUP NA  
**AKCE.GOODYEAR.CZ**

Akce platí od 15. 10. 2021 do 10. 12. 2021.

\* Akce se vztahuje na nákup sady (4 ks) zimních nebo celoročních pneumatik značky Goodyear, uskutečněný v období od 15.10.2021 do 10.12.2021 u participujících partnerů společnosti Goodyear Czech s.r.o. a umožňuje zákazníkům získat zpět 500 Kč v případě nákupu pneumatik s rozměrem 16", 1000 Kč u nákupu pneumatik s rozměrem 17" až 18" a 1500 Kč u nákupu rozměru pneumatik 19" a vyšších. Akce se vztahuje na prvních 1400 zákazníků, kteří svůj nákup řádně zaregistrovali a splnili všechny podmínky akce. Goodyear Czech s.r.o. má právo pravidla akce jednostranně měnit, akci prodloužit, nebo akci ukončit před 10.12.2021, pokud před tímto datem bude do akce zaregistrováno 1400 zákazníků. Úplná pravidla akce včetně registračního formuláře jsou uvedena na internetové stránce [akce.goodyear.cz](http://akce.goodyear.cz).

START SOMETHING GREAT TODAY.

**GO**  **GOODYEAR**

# Alpská země

s nejnižším počtem dopravních nehod, nejlepšími silnicemi a nejdelším tunelem na světě.

Ženevské jezero, rozdělené mezi Švýcarsko a Francii, je obklopeno velkým množstvím starobylých památek



Proudový letoun z druhé světové války de Havilland Vampire vystavený u autosalonu ve městě Payerne



Švýcarsko je nejen rájem turistů hledajících krásné přírodní scenérie a vysoké hory, ale i rájem nás, silničních cestovatelů. Dá se sem pohodlně dojet přes noc a přitom celou cestu po dálnici. Řízení ve Švýcarsku je úžasným a nezapomenutelným zážitkem, budete žasnout nad krásou a technickou dokonalostí horských průsmyků, mostů a tunelů. Ve Švýcarsku taky najdete pátý nejdelší silniční tunel na světě a dokonce nejdelší a nejhlubší železniční tunel (57 km) a také nejvýše položenou evropskou železnici na Jungfrauoch ve výšce téměř 3500 m n.m.

Švýcaři milují pravidla a předpisy a ty dopravní rozhodně nejsou výjimkou. Předpisy se tu dodržují a kontrolují. Maximální rychlost mimo města a obce je jen 80 km/h a na dálnicích 120 km/h a více než tisícovka radarů je rozestých po celé zemi a často jsou navíc velmi dobře maskované za budovou, mostem a dokonce třeba i v odstaveném autě. Kamery kontrolují též průjezdy na červenou vč. rychlosti, takže zrychlit, abyste stihli projet křižovatku na oranžovou, se může prodražit hned dvakrát. Ve Švýcarsku mají jako snad jediná země na světě v pravidlech, že auta nesmí jedno druhé předjíždět, když padne na křižovatce zelená. A aby toho nebylo málo, i jako spolujezdec můžete přijít o řidičák, když pojedete s řidičem pod vlivem alkoholu.

## HORSKÉ CESTY A JEJICH SPECIFIKA

Na úzkých horských a venkovských silnicích, kde je šířka vozovky pouze pro jedno vozidlo, má vždy přednost řidič jedoucí do kopce. Je to logické, kdyby musel zastavit, v prudkých kopcích by se už nemusel rozjet. Řidič, který jede z kopce musí případně zacouvat, aby vytvořil dostatečný prostor pro průjezd nahoru jedoucího auta. Výjimkou jsou rozšířená místa na míjení, tam musí vjet vždy ten, kdo to má blíž. Autobusy v horách používají třítónový klakson, kterým dávají znamení, že jim máte uvolnit cestu. Zajímavostí je, že melodie klaksonu pochází z opery Vilém Tell.

Při cestách po Švýcarsku se vyplatí si pořídit dálniční známku, je tu skoro 2000 km dálnic a platí i v 17 km dlouhém gotthardském silničním tunelu. Prodává se ale pouze jako roční ve formě samolepky a vyjde zhruba na 950 Kč. Dálnicím se sice vyhnout dá, ale často pojedete po horských cestách, takže pro rychlé nebo delší přesuny to rozhodně není. Pokud byste měli s sebou karavan či jiný přívěs, známka se musí koupit a nalepit i na něj. Ve dvou tunelech na hranicích s Itálií, ve Sv. Bernardu a vedlejším Munt la Schera se navíc ještě platí mýto.



Chateau Rolle, jeden z dvaceti překrásných zámků kolem Ženevského jezera, byl postaven kolem roku 1246



Za nákup PHM si oproti nám v současnosti trochu připlatíte, benzín vyjde na 38,50 Kč/l, nafta na 39,20 Kč a LPG dokonce na 23,60 Kč, plyn je tu druhý nejdražší na světě, používají se dva konektory, náš a ACME. Čerpací stanice jsou naprosto všude i v horách a není problém sehnat jakékoliv pohonné hmoty, i třeba CNG. Samozřejmostí jsou také všudypřítomné nabíjecí stanice pro elektromobily. Každé sedmé nové prodané auto je tu na baterky.

Do Švýcarska je vždy příjemné zajet, jak na krátkou projížďku horskými průsmyky, tak i na delší letní dovolenou nebo třeba zimní lyžovačku. Pokud budeme respektovat místní specifika a mnohdy nepochopitelné předpisy, jako například zákaz stání auta s nastartovaným motorem, byť třeba za účelem topení, bude to pro nás nezapomenutelná dovolená plná krásných zážitků, nezapomenutelných přírodních scenérií, absolutní čistoty, příjemných lidí a dobrého jídla a pití.

Text a foto:

Tomáš Vizíngrová a Jana Vizíngrová

INZERCE

**Renault  
care  
service**  
dlouhý život pro váš vůz

**přezutí zimních  
pneumatik  
jen za  
299 Kč**

Akční cena přezutí 299 Kč včetně DPH je platná při koupi sady 4 kusů zimních pneumatik značek Continental, Goodyear, Dunlop, Nokian nebo Bridgestone. Cena zahrnuje práci a drobný materiál (ventilky, závaží) kromě případných nákladů spojených s nutností použití díla pro systém stálé kontroly tlaku v pneumatikách (TPMS). Nabídka platí do 31. 12. 2021 nebo do vyprodání zásob u partnerů Renault.

Renault doporučuje Castrol

[eshop.renault.cz](https://eshop.renault.cz)



# Čistě elektrické SUV ID.4



Volkswagen way to **ZERO**

[volkswagen.cz/ID4](https://volkswagen.cz/ID4)

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> modelu ID.4: 16,8–17,3 kWh/100 km, 0 g/km.  
Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.

INZERCE



## NEJLEVNĚJŠÍ 7MÍSTNÉ AUTO V EVROPĚ

Dacia Jogger zaujme v hierarchii značky roli praktického rodinného vozu a stane se nástupcem populárních praktiků jako Dokker či Logan MCV. Novinka nabízí pět nebo sedm míst, přičemž v obou případech je 4547 mm dlouhá, 1784 mm široká a 1632 mm vysoká. Rozvor dosahuje úctyhodných 2897 milimetrů. Verze pro 5 lidí nabízí zavazadelník s objemem 708 litrů, sedmimístná verze zvládne 565 litrů (160 litrů v případě plné obsazenosti). Kufr však lze maximalizovat na úžasných 1819 litrů.



## PRÝ PŮJDE DO VÝROBY!

Sportovní divize značky Seat se vytáhla s novým konceptem městského sportovně založeného vozu. Studie UrbanRebel kombinuje stoprocentní elektrifikaci, trvalou udržitelnost a sportovní výkony se vzrušující estetikou virtuálního světa. Studie Cupra UrbanRebel Concept přiblíží budoucí designový styl městského elektromobilu, který bude představen v roce 2025. Studie reprezentuje revoluční přechod značky k ještě progresivnějšímu designu při zachování hodnot, jimiž se vyznačují všechny modely Cupra.



## POPRVÉ JAKO ELEKTROMOBIL

Renault Mégane, jeden z nejpobulárnějších novodobých modelů v nabídce francouzské značky, byl světu poprvé představen v roce 1995 a od té doby se na trhu objevil jako hatchback, MPV, kupé nebo kabriolet s různými pohonnými jednotkami. Nově se představuje v podobě čistého elektromobilu a provedení crossover. Nový elektrický Mégane s přídomkem E-Tech Electric vznikl na modulární elektrické platformě CMF-EV, sdílené s Nissanem Ariya, a díky rozvoru 2,7 metru v kombinaci s krátkými převisy slibuje jedinečné proporce. Na délku přitom měří 4,21 m, na výšku 1,5 metru a na šířku 1,78 metru.



# NOKIAN<sup>®</sup> TYRES



## SNADNÁ JÍZDA NA SNĚHU I SNĚHOVÉ BŘEČCE

Zimní pneumatika **Nokian Snowproof**, od vynálezce zimní pneumatiky, je zrozená v severské zimě, ale na evropských silnicích je jako doma. Skandinávská bezpečnost ve všech zimních podmínkách.

[NOKIANTYRES.CZ](http://NOKIANTYRES.CZ)



TEST S CÍLEM

NOVÁ ŠKODA FABIA V GDAŇSKU



# Fabií

## perlou polského severu

Tak obrovská země, jakou je Polsko, nabízí mnoho úchvatných míst. Ale pokud bychom měli jmenovat jedno za všechny, je to určitě jeho sever, jemuž, co se významnosti týče, jednoznačně dominuje Gdaňsk a jeho okolí. S mimořádně bohatou historií ho lze bez nadsázky považovat za kolébkou polské svobody a za nefalšovanou perlu Pobaltí. My jsme se v jeho okolí proháněli zbrusu novou Škodou Fabia.



Interiér nové Fabie je pohledný a velmi dobře zpracovaný.

**N**a sever Polska je to autem docela štreka, z Prahy nějakých 8 hodin, nicméně celou cestu se jede po dálnicích, které jsou z větší části zpoplatněné. Na druhou stranu tamější rychlostní komunikace jsou velmi dobré a moderní.

My jsme tentokrát letěli a cesta nám zabrala lehce přes hodinu. A přestože jsme měli naplánovanou první jízdu se zbrusu novou Fabií, čekaly na nás také prohlídky Gdaňsku a jeho okolí.

Gdaňsk je jedno z nejstarších měst v Polsku a zároveň i nejznámější z trojice měst, které se běžně říká Trojměstí (polsky Trojmiasto). Dalšími dvěma městy jsou pak Sopoty a Gdyně v nedalekém okolí Gdaňsku. Gdaňsk byl historicky vždy centrem severu Polska, třebaže místní se spíše hlásili k německému národu. Tedy spíš podle toho, co bylo zrovna ekonomicky výhodnější.

S prosperujícím trhem a rušným obchodem jde ruku v ruce volnomyšlenkářství. Místní byli od nepaměti známí svým postojem k otázkám svobody. Ostatně bylo to právě zde, kde započali Poláci svoji „sametovou revoluci“. Už v roce 1980 gdaňské loděnické odbory v čele s pozdějším prezidentem Lechem Wałęsą založily hnutí Solidarity (Solidarność) a začaly vyjednávat s komunistickým režimem.

### PLATFORMA SDÍLENÁ SE SCALOU

Po kultuře a poznávání přišla na řadu konečně dlouho očekávaná Fabia čtvrté generace. Tento model nyní plní roli nejlevnějšího

modelu mladoboleslavské značky a jeho cena začíná na 329 tisících Kč. Přestože cena poskočila oproti předchůdci, zvýšila se také základní výbava. To ostatně dokazuje i fakt, že základní výbava Active s nejslabším motorem 1.0 MPI/48 kW v nabídce českých prodejců chybí.

Nová Fabia jezdí na platformě MQB A0, kterou sdílí s modely Scala a Kamiq a jízdně jde o velmi příjemný automobil. V nabídce jsou zatím jen litrové tríválce (základem je i nadále atmosféricky plněná verze), později se v nabídce objeví také velmi svižný čtyřválec 1,5 TSI. Vznětové motory již pořídit nelze a stopku dostala také varianta kombi.

Uvnitř je příjemná atmosféra a tým designérů si zde opravdu vyhrál. Palubní deska je sice vyrobená z tvrdých plastů, ale zpracování je na vysoké úrovni. Zadní sedadla v pohodě pojmu dva vzrostlé dospělé, tři už by bylo moc. Rozumějte nepohodlně.

### MANUÁL JÍ SLUŠÍ VÍC

Za celodenní jízdy jsme stihli vyzkoušet hned dvě motorizace – 1.0 TSI Evo (70 a 81 kW) s manuálem i převodovkou DSG. Pro slabší je vyhrazen 5kvált, silnější může mít o stupeň navíc. Manuální převodovka nám k Fabii seděla výrazně lépe. Má hladký chod a dobře vymezené dráhy. Automat byl příjemný, ale pocitově s ním Fabia nejela tak dravě. Jeho sportovní režim situaci úplně nezlepšil. Slabší pětikvált vyžadoval větší práci, což je daň nejen za zpřevodování, ale také za nižší točivý moment. Za nás tedy určitě silnější motor a 6stupňová, přímo řazená převodovka. Nová



Obyvatelé Gdaňsku byli od nepaměti známí svým postojem k otázkám svobody. Ostatně bylo to právě zde, kde Poláci započali svoji „sametovou revoluci“.

Fabia má velmi rychlé řízení, což zpočátku vyvolalo úlek, ovšem během zhruba 200 najetých kilometrů si zvyknete a následně oceníte například v hustém provozu.

#### BOHATÝ SEZNAM DOPLŇKOVÉ VÝBAVY

K dispozici bude hodně bohatá nabídka výbavových prvků a doplňků. Škoda z nové Fabie udělala velmi trendy auto, a přestože jde o malý automobil, v nabídce volitelného příslušenství figurují takové věci jako je nosič kol, rakev na střechu, případně panoramatická neotevíratelná střecha, paket pro špatné cesty (přidá 15 mm světlosti) či sportovní podvozek (minus 15 mm oproti standardní světlé výšce).

Nová Škoda Fabia je dospělejší, prostornější a vyladěnější než předchůdce. Model jako takový dohnal konkurenci stran použité techniky (platforma MQB A0), komfortních prvků a asistenčních systémů, vsadil hlavně na komfort. Dlouho jsme s kolegy debatovali nad vyloženými negativy. Opravdu jsme jich moc nenašli, spíše marginální záležitosti. Více ale prozradí až týdenní redakční test.

#### MŮŽEME JEN DOPORUČIT

Pokud by vás samotné město Gdaňsk nelákalo, můžete v jeho okolí navštívit například lázeňské město Sopoty, které přitahovalo návštěvníky svojí krásou už od nepaměti. Vždyť už v roce 1823 zde bylo postaveno první koupaliště a spolu s ním dřevěný můstek (předchůdce mola) a v roce 1979 byl urbanistický celek Sopoty uznán kulturní památkou. O dvacet let později byl městu přidělen lázeňský status.



Největší kola z lehkých slitin mají průměr 17palců.



Gdaňsk historicky patřil k největším evropským obchodním centrům.

Z dalších okolních míst lze doporučit Gdyni či poloostrov Hel, jenž je tak trochu hříčkou přírody. Tento 35 kilometrů dlouhý a pár set metrů široký písčiny násep je doslova zaťatý jako kosa hluboko do Baltského moře. Po staletí významný bod vojenských strategií dnes slouží především turistům. Hlavně cyklistům a gurmánům.

Sever Polska má rozhodně co nabídnout!



Text: Jiří Švamberk

Foto: shutterstock, Škoda Auto



# Většina pořád tápe

Pravidlo zipu platí již od roku 2000, ale na silnicích to bohužel stále vypadá, jako by si našinec stále zvykal na novinku. Pojdme si tedy shrnout, jak zipování provádět správně.

**Z**ákon o silničním provozu v § 12 odst. 5 uvádí, že „při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu



přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu“. Tedy pravidlo tzv. zipování platí zásadně jen při souběžné jízdě a tam, kde se dva pruhy sbíhají v jeden, přičemž jeden z pruhů je průběžný. Navíc ovšem není stanoveno, v jaké vzdálenosti před spojením pruhů se pravidlo uplatňuje. To mohou jednotliví řidiči pociťovat značně rozdílně. Většina se snaží zařadit s dostatečným (čili velkým) předstihem, menší část dojede až do samého konce. Dopravní značka IP 29 „Střídavé řazení“ je ovšem jen značkou informativní, slouží k označení nebo zdůraznění místa, kde při souběžné jízdě platí střídavé řazení do jízdního proudu průběžného pruhu. Užita být ovšem nemusí, dále pak z ní pro řidiče nevyplývají žádné další povinnosti nad rámec výše uvedeného zákona.

## JAK DALEKO OD ZÚŽENÍ ZIPOVAT

Z uvedeného ovšem nevyplývá, v jaké vzdálenosti před vlastním spojením pruhů pravidlo zipu použít. Nelze se pak divit, že

řidiči nemají v tomto ohledu jasno, když zákon je v uvedeném smyslu velmi vágní. Ostatně problematika správného zipování není zdaleka jen českým specifíkem, zaměstnává odborníky na silniční dopravu na celém světě. A skutečně se řeší stále dokola, zda použít pravidlo pro střídavé zařazování se do volného jízdního pruhu s dostatečným předstihem před vlastním zúžením, nebo naopak počkat až na samý konec. Celosvětově se naprostá většina šoférů snaží zařadit do průběžného pruhu s větším předstihem. Na své kolegy, kteří dojíždějí až do samého konce, nahlíží jako na agresory, kteří se snaží prodrat kupředu na úkor slušných řidičů. Ovšem dle mého neprávem, tedy pokud jsou pravidla silničního provozu nastavená jako u nás.

Určitě by bylo dobré v zákoně o silničním provozu jednoznačně stanovit, že pravidlo pro střídavé řazení se uplatní v úseku bezprostředně před začátkem vlastního zúžení. Takto by to bylo pro všechny řidiče jednoznačně srozumitelné. Něco podobného mají zavedeno například v Německu.

Text: Roman Budský a Jiří Švamberk

Foto: shutterstock

# SPRÁVNÁ ROZHODNUTÍ SE VYPLÁČÍ. NADLOUHO.

O VAŠEM VOZE VÍME VŠE, PROTOŽE JSME  
SOUČÁSTÍ TÝMU, KTERÝ HO KONSTRUOVAL.  
JSME MOPAR®. NAŠE ZKUŠENOSTI K VAŠIM SLUŽBÁM.

## ROSTOUČÍ SLEVY

8 A VÍCE LET

SLEVA **30%**

5-7 LET

SLEVA **20%**

4 ROKY

SLEVA **10%**

Jsme oficiálním servisním partnerem značek Fiat Chrysler Automobiles. Veškeré servisní úkony provádíme s extrémní přesností při zajištění vysokých standardů kvality. Navštivte se svým vozem naše autorizované servisy, kde vám poskytneme tu nejlepší péči.



Jeep®





Peugeot nyní prodává e208 za akční cenu 790 tisíc korun, což je u malého příměstského vozu stále příliš.



Baterie má záruku 8 let nebo 160 000 km na 70 % kapacity.



#### Peugeot e208 50 kWh

Max. výkon v kW (koních):

**100 (136)**

Max. točivý moment v Nm:

**300**

Druh pohonu: **Pohon předních kol**

Max. rychlost v km/h: **150**

Zrychlení z 0 na 100 km/h v sekundách: **8,3**

Spotřeba při kombinovaném provozu (WLTP) v kWh/100 km: **16,4**

Maximální dojezd v km: **340**

Délka, mm: **4055**

Šířka, mm: **1745**

Výška, mm: **1430**

Objem kufru v l: **309**

Základní cena v Kč včetně DPH: **790 000**



# ELEKTRO NEJEN DO MĚSTA

## RYCHLÝ VÝVOJ ZNÁSObUJE DOJEZD ELEKTROAUT

Na rozšiřující se nabídku elektromobilů na českém trhu si pomalu zvykáme a modelovou paletu jednotlivých importérů tak sledujeme stále víc. Tentokrát jsme se rozhodli vyzkoušet dvě novinky, které si spíše nekonkurují, protože patří každá do jiného segmentu. Malý městský elektromobil Peugeot 208 zůstává ve verzi s elektropohonem pořád spíše přibližovadlem, naopak Volkswagen ID.4 je plnohodnotným elektroautem, které by mělo plně nahradit současná velmi oblíbená SUV střední velikosti s klasickým pohonem.

**K**rátce po sametové revoluci jsem se stal čerstvým držitelem řidičáku a mým vysněným, avšak tehdy nedostupným autem byl Peugeot 205 s naftovým motorem. Zdařilý design a levný provoz charakterizoval tento veleúspěšný model, jehož dnešním nástupcem je model 208, který se pyšní podobnými vlastnostmi. Jen tu naftu v případě úsporných verzí nahrazuje pro nadcházející elektrickou revoluci elektromotor, samozřejmě ten třicetiletý rozdíl je potom znát i na bezpečnosti cestujících a komfortu posádky. Na rozdíl od Peugeotu, který elektrifikuje víceméně existující tradiční modely, německý Volkswagen v případě elektroaut vsadil na zcela nová vozidla, jejichž názvy začínají písmeny ID, a co si budeme povídat, evokují svým futuristickým vzhledem spíše studie z autosalónů. Zcela nová platforma, a zároveň nová filozofie ovládání všech funkcí vozu jako by naznačovala, že Volkswagen vstoupil do nové éry, a například elektrifikace dosud nejoblíbenějšího klasického modelu Golf byla jen nutnou mezihrou, avšak nikoliv nosnou modelovou strategií očekávané budoucnosti.

#### NABÍJECÍ LEV

Na první pohled nepoznáte, že se jedná o elektromobil. Těm, kteří si nevšimnou malého písmenka e u označení modelu a na zadních sloupcích, napoví ještě registrační značka. Pro některé zaryté odmítače nového trendu se ale možná právě proto může jednat o důvod, proč si elektromobil koupit. Mnoho elektroaut, jako například právě řada ID od Volkswagenu, je totiž na první pohled futuristicky jiná, a to může někomu vadit. Elektrická verze malého francouzského vozu se tváří jako běžná 208 se spalovákem, a to nejen zvenku, ale i uvnitř. Nová modulární platforma pro elektromobily eCMP od počátku počítala se zabudováním vysoce výkonné baterie s kapacitou 50 kWh. Proto nedošlo ke zmenšení prostoru v kabině ani v zavazadelníku. Pro běžné ježdění na kratší a střední vzdálenosti je e208 parádní. S jedinou výjimkou – a tou je hmotnost vozu. Vůz skvěle zrychluje, kroutící moment je k dispozici hned od rozjezdu, a tak zejména v rychlostech do 100 km/h je akcelerace velmi přesvědčivá. Hmotnost přes tunu a půl však jízdní vlastnosti proti „obyčejné“ verzi 208 s váhou o 400 kg nižší

znatelně zhoršuje. Pokud se jede po kvalitním asfaltu bez děr a nerovností, není to tak významné. Klasická česká rozbitá okreska je však pro řidiče spíš utrpením. Podvozek pod tou vahou úpí, auto poskakuje po cestě a je dřina ho udržet při rychlejší jízdě v požadované stopě.

To je ale jediná výtka. V příměstském provozu reálný dojezd bohatě stačí, na 80 % kapacity je i v domácích podmínkách snadné dobít auto přes noc. Baterie má záruku 8 let nebo 160 000 km na 70 % kapacity, jestli a jak se ale bude reálný dojezd s přibývajícím stářím vozu zhoršovat, nedokážeme odhadnout. V porovnání s našimi jižními i západními sousedy nám zatím český stát nepomáhá ani korunou podpory při nákupu, takže se zřejmě budou mnohem více prodávat konvenční sourozenci. Peugeot nyní prodává e208 za akční cenu 790 tisíc korun, což je u malého příměstského vozu stále příliš mnoho, a popravdě – za cenu jedné elektrické 208 koupíte dvě „obyčejné“. Nebýt té ceny, byla by ale elektrická verze v nabídce modelu 208 mým favoritem.

### ELEKTRICKÉ EVANGELIUM

ID.4 je druhým modelem rodiny elektrovozdů Volkswagen, navazuje a v mnohém vychází z menšího ID.3. Design se nemusí někomu líbit, ale musí se nechat, že je do detailu promyšlený a zároveň stvořený se záměrem co nejnižšího koeficientu odporu vzduchu. Vnější tvary jsou dynamické, nás navíc zaujaly detaily, jako třeba řešení zapažených klik dveří. Z mého subjektivního pocitu se mi nejvíce líbí boční pohled, sluší mu dvoubarevné řešení. Dominantou přední části jsou LED světlomety, které se uprostřed spojují pomocí tenkého světelného pásku – stejně jako ty zadní. Výrazným prvkem jsou pak i jednadecetipalcová kola, která vozu dodávají robustní vzhled a kupodivu nejsou zdrojem nekomfortu. Za to je třeba pochválit inženýry, kteří vyvinuli podvozek. Protože jestli něco spojuje konvenční a elektrické Volkswageny, jsou to povedené a přesně fungující podvozky. ID.4 je postaven



Objem zavazadelníku činí 543 litrů.



Dojezd lehce přes 400 km je realitou, pokud nebudete držet na dálnici nohu na podlaze.

na modulární platformě pro elektrovozy MEB, kterou sdílí například se Škodou Enyaq IV. Již v minulém čísle testovaná ID.3 nás zaujala kvalitou zpracování, nejinak to je i u většího vozu, možná by se dalo říci, že u čtyřky je to ještě lepší a dotaženější. I díky zkušenosti s menším sourozencem se nemůžeme pohoršovat nad tím, že vozy rodiny ID mají veškeré ovládání soustředěné jen do hlavního displeje. Naštěstí tu zůstalo pár tlačítek, například ovládání stahování oken, nastavování zrcátek, svícení a základní ovládání klimatizace. Jinak všechny ostatní funkce se řidič musí naučit ovládat podobně, jako aplikace ve svém mobilu. Když pochopíte princip, je ovládání celkem intuitivní. V začátcích je ale určitě potřeba se seznámit se všemi možnostmi, ovládání rolety jinak skvělého panoramatického okna jsem hledal asi pět minut v několikáté úrovni menu.

Dojezd lehce přes 400 km je realitou, pokud nebudete držet na dálnici nohu na podlaze. Auto s jednorychlostní převodovkou stejně nejede více než 160 km/h, takže se na německé dálnici stejně do levého pruhu nepodíváte. S elektromobilem se pak musíte naučit žít. To znamená nezapomínat dobíjet průběžně, jako to děláte s mobilním telefonem. Základem pro užívání bez stresu je nabíjení v domácích podmínkách. To pak vystačí na naprostou většinu cest a pokud přeci jen jedete někam dál, je třeba si zjistit, kde cestou najdete rychlonabíjecí stanice. Dobití na dalších 250-300 km jízdy je časový ekvivalent jedné kávy s cigaretou, pokud je tedy u stojanu volno. Jízda s ID.4 je pak příjemným zážitkem. Bez hluku, s vynikající dynamikou a komfortem pro posádku. Většina z nás si ale bude muset ještě nějaký čas počkat, než výrobci dokážou výrazněji srazit výrobní náklady. Cena vozu je totiž pro běžného smrtelníka zatím nedostupná.

### Volkswagen ID.4 Max 77 kWh

Max. výkon v kW (koních): **150 (204)**

Max. točivý moment v Nm: **310**

Druh pohonu: **Pohon zadních kol**

Max. rychlost v km/h: **160**  
Zrychlení z 0 na 100 km/h v sekundách: **8,5**

Spotřeba při kombinovaném provozu (WLTP) v kWh/100 km: **18,5**

Maximální dojezd v km: **520**

Délka, mm: **4584**

Šířka, mm: **1852**

Výška, mm: **1603**

Objem kufru, v l: **543**

Základní cena v Kč včetně DPH: **1 486 900**

Text: Vojtěch Štajf

Foto: Peugeot a Volkswagen

V křížovce tohoto vydání SeTKání se nachází citát **Herberta George Wellse**, anglického spisovatele a jednoho ze zakladatelů žánru science fiction.

POMŮCKA: CKA, ERŠ, OCHA, TOTE, UR	OPICE JAKO CELEK	ZAUSTĚNÍ TOPENIŠTĚ DO KOMINA	VYRÁBĚT NA STAVU	SVÁB	DOMÁCKY ODETA	INICIÁLY ZPEVÁCKY JANŮ	ZNAČKA BICYKLŮ	BYVALÝ NÁZEV THAJSKA		V PRAVOU DOBU	DŘEVINY BEZ KMENŮ	SUMERSKÉ MĚSTO	OVOČNÁ ZAHRADA		RUŠKÁ VESNICE	VELITEL KOZÁKŮ	KAPROVITÉ RYBY
STATNÁ BYLINA									ESTETICKÉ ČITĚNÍ					RYBÁŘSKÁ SÍŤ			
1. DÍL TAJENKY									DĚDINY					ZNAČKA VYSAVAČŮ			
ZÁCHRANA						POKLADNÍ LUPIC						MĚNA USA					
NĚMECKÝ „UMRLEC“					NA RŮZNÁ MÍSTA	VYTVÁŘĚT PŘEKÁŽKU						MOTOROVÉ KOLO		ČÁRKA			
CELNÍ KÓD VANUATU			KÓD LETIŠ. CHEROKEE								ZNAČKA PRAČÍCH PRÁSKŮ				SNAD		
RUŠKÁ REKA			NĚMECKÝ „URÁD“											TAMTI	JMÉNO PROZAÍKA PAVLA		
	POLOOPICE	CÍL		POLNÍ MÍRA							TAHLE			DOMÁCKY ELISKA			
		PALIVA		VRCH U PRAHY							OPOTŘEBOVAT JÍZDOU					VÁNEK	DOMÁCKY STANISLAVA
DAREBÁK							VZÁČNÝ JEHLIČNATÝ STROM	ŽENSKÉ JMÉNO		CHLUPOVÝ POROST	SELHÁNÍ						
LATINSKÝ „A“			HROT								LEPY				ZKRATKA ODEVNÍ TVORBY		
			NÁTĚROVÁ HMOTA						VÝTRUS HOUBY						JUBILEJNÍ		
ŠKODLIVÝ MOTYL				DĚLOHA (ŘIDCE)					ROLETA				SVOJE				
				DOVNITŘ					ZNAČKA EUROPIA				ZNAČKA STRONCIA				
2. DÍL TAJENKY						3. DÍL TAJENKY											
RYČENÍ						HOSTINY						PROSTOR PRO ZÁPASY					



Řešení pošlete do 10. 11. 2021 na adresu SeTKání, Domažlická 1, 130 00 Praha 3 nebo na svamberk@wsmsro.cz. Tři vylosovaní obdrží tříměsíční předplatné časopisu Hat Trick.

# OBJEDNEJTE SI VÝHODNÉ PŘEDPLATNÉ MAGAZÍNU HATRICK

[www.casopisyknihy.cz](http://www.casopisyknihy.cz)



INZERCE

## BRZDY, SPOJKY, AUTODÍLY - PRODEJ, VÝROBA, RENOVAČE

**Renovace brzdových čelistí**  
(osobní automobily, nákladní automobily, motocykly, pásové brzdy, vrátky, jeřáby a další)



**Renovace spojkových lamel**  
(osobní automobily, nákladní automobily, průmyslové použití a další)



**Kovokeramické spojkové lamely**  
(renovace, výroba, úpravy - silniční vozidla, mech. stroje, sportovní účely, atypy)



**Opravy trubek a hadic klimatizačních jednotek automobilů**



**Výroba pancéřových brzdových hadiček**  
(výroba na míru dle požadavků zákazníka)



**Výroba brzdových trubiček**  
(výroba na míru dle požadavků zákazníka)



**Renovace brzdových třmenů, brzdových válců a spojkových válců**



**Renovace brzd a spojek pro průmyslové použití**



**BRZDY CZ s.r.o.**, 5. května 1356, Česká Lípa, tel.: 487 823 862, tel./fax: 487 825 708  
Mobil: 602 441 274, 724 332 323, [www.brzdy.cz](http://www.brzdy.cz), e-mail: [brzdy@brzdy.cz](mailto:brzdy@brzdy.cz)  
**BRZDY CZ s.r.o.** - certifikovaná společnost ISO 9001 : 2001



# V MOTORSPORTU **NENÍ MÍSTO PRO KOMPROMISY**



## **Pro svůj závodní tým jste se rozhodl používat závodní paliva MOL. Proč jste si vybral právě tuto značku?**

Naše firma Vančík Motorsport připravuje motory pro zákazníky z celého světa včetně motorů pro vrcholné týmy v Mistrovství světa a Evropy. Výzkumu a vývoji motorů proto věnujeme značnou část své energie. Při přípravě jednoho z vozů jsme kdysi obdrželi i vzorek paliva MOL Racing Hi5. Počáteční lehká nedůvěra z neznámého benzínu byla vystřídána příjemným překvapením z výsledků testů. Výkon paliva jsme dále analyzovali a rozhodli jsme se je použít v závodním nasazení i našeho vlastního týmu. Výsledky nasazení v ostrém provozu potvrdily naše očekávání.

## **Napovíte laikovi, v čem je závodní palivo vlastně odlišné od paliva, které se prodává na čerpacích stanicích?**

Liší se především výhřevností, oktanovým číslem a složením aditiv např. pro optimalizaci hoření ve spalovacím prostoru, přičemž aditiva

Rozhovor s Jaroslavem Vančíkem, předním Evropským motorářem a šéfem týmu ACA ŠKODA Vančík Motorsport nejen o závodních benzínech.

zajišťují i další funkce. Velmi obecně lze říci, že více než 95 % složek závodního paliva je v zásadě stejných jako u paliva z čerpací stanice. Vzhledem k charakteru zátěže v závodním voze je zde však jiná kvalita jednotlivých složek a jejich vzájemný poměr.

## **Zjednodušeně lze říci, že normální vůz může jezdit na tato paliva?**

V zásadě ano. Obyčejný automobil může jezdit na závodní palivo. I závodní vůz může jet krátkodobě na palivo z čerpací stanice bez nějakých významných negativních dopadů. U něj je to trochu složitější vzhledem k dalším nárokům na palivo, které obyčejné motory nemají. To se týká například oktanového čísla, které má u závodních paliv hodnotu 102 oktanů. Závodní paliva se musí vyrovnat s řadou dalších požadavků, mají např. význam při chlazení, musí být odolné vyššímu tlaku v palivové soustavě, nesmí pěnit atd. Požadavků je téměř nekonečně mnoho. Předpisy pro závodní paliva jsou ovšem napsány tak, aby zůstala zachována určitá vazba mezi závodními palivy a palivy obyčejnými. Ta obyčejná potom mohou těžit z poznatků ze závodů s pozitivním dopadem na jejich kvalitu. Tak je tomu u všech velkých petrolejářských firem včetně MOL.

## **Vaší doménou je stavba motorů, podílíte se nějak i na vývoji paliv?**

Dá se říci, že ano. V minulosti jsme prováděli řadu měření, která buď potvrdila anebo vyvrátila správnost cesty, která byla započata v laboratoři. Ne všechno, co se „uvaří“, totiž ve skutečném motoru funguje. Testovali jsme ale i běžné a prémiové palivo prodávané na čerpacích stanicích. Na základě těchto testů jsme pak tato paliva i sami používali. V loňském roce, když se Dominik Striteský stal juniorským mistrem ČR a zvítězil v Peugeot Cupu, jsme většinu závodů odjeli s prémiovým palivem MOL Evo 100+, které jsme tankovali na čerpací stanici MOL ve Zlíně.

## **Vypadá to, že spolupráce věhlasného motoráře s předním dodavatelem paliv je velmi harmonická.**

Motorsport je velmi konkurenční prostředí. Není zde místo pro kompromisy. Pro nás je hlavním parametrem kvalita produktu, která nám pomůže zvýšit naši rychlost vůči konkurenci. Tuto kvalitu nám náš partner nabízí. Vše ostatní navíc je příjemným bonusem. Ale ano, vždy rádi spolupracujete s někým, u koho vidíte nejen odbornost, ale i respekt, a snahu spolupracovat na zdokonalování ve prospěch svůj i svých zákazníků. To si myslím, že mají obě naše firmy společně.

**Děkujeme za rozhovor**

**DACIA**  
SERVICES

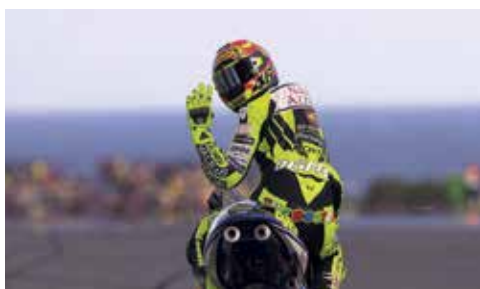
## **I STARŠÍ VŮZ SI ZASLOUŽÍ DOKONALOU PÉČI**

Je váš vůz Dacia starší více než 5 let?  
Pak mu dopřejte tu nejlepší péči v programu  
Dacia economy, kde navíc ušetříte až 20 %.

**DACIA**  
E C O N O M Y  
economy.dacia.cz

**CO JE TO QR KÓD?**

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

**POCTA PANU DOKTOROVI**

Valentino Rossi, dost možná nejlepší pilot motoristického světa, pověsil závodní helmu na hřebík. Při jeho talentu a vášni pro motory však můžeme čekat, že se brzy někde zase objeví a ukáže všem, že umí bravurně ovládat nejen říditka závodního



motocyklu. Tohle krátké video zachycuje jen několik málo z tisíců hvězdných momentů v MotoGP.

**SILNIČNÍ FORMULE**

Snad každý renomovaný výrobce sportovních automobilů by rád své výrobky srovnával s monoposty F1. Někteří by si to i snad mohli dovolit, někteří by na to neměli ani pomyslet, a přesto tak činí. A pak jsou tu tací, kteří taková



auta vyrábí. Například Pagani a jeho mistrovská díla za desítky milionů korun. Poslechněte si jakot V12 v momentálně nejostřejším provedení modelu Huayra, kterého vznikne pouze 30 kusů a na silnici samozřejmě nesmí.

**Z JAKO ZATRACENĚ SKVĚLÉ**

V Evropě kvůli nesmyslné hře na ekologicky uvědomělý kontinent se prodávat nebude. Výrobci se nevyplatí homologace, která by stála děsivé peníze, stejně jako penalizace za překročení průměrných emisních limitů



stanovených úředníky, jejichž znalost mechaniky povětšinou končí u páky. Jenže jinde bude. Nový Nissan Z bude jistojistě naprosto skvělé auto, stejně jako jeho předchůdci. My tak na nové Z můžeme maximálně koukat. Jako třeba tady...

**NEPORAŽENÝ KRÁL**

Tři desítky let a pořád je králem. Alespoň pro všechny milovníky automobilů, kteří nad nimi přemýšlejí v širších souvislostech. Ano, již existují rychlejší, ale žádné z nich není tak dokonalé, jako McLaren F1. Auto, které se nedávno téměř nejeté vydražilo za těžko uvěřitelných 430 milionů korun. Mimochodem, momentálně nejrychlejší automobil světa, elektromobil Rimac Nevera, zrychlí z 0–100 km/h za 1,88 sekundy. McLaren F1 to v roce 1992 zvládl za 3,2 sekundy a s atmosférickým plněným motorem...

**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.

**VTIPNÁ TROUFALOST**

Když Audi představilo supersportovní model R8, sklídilo mnoho vášní. Nadčasově krásné auto se rychle uhnízdilo mezi nejprodávanějšími modely této kategorie a za dobu, co se vyrábí, si vydobylo patřičné renomé. Ne však v jednom velebném městečku. Tahle troufalá reklama napoví, ve kterém...

**NORSKÝ STYL**

Jméno Fredrik Sørlije vám možná nic neřekne. Lidem motajícím se kolem komunity drifterů je ovšem tohle jméno zatraceně známé. Frederik už roky jezdí s upravenou Toyotou Cressidou první generace s 3litrovým šestiválcem Toyota 2JZ, která nejen že vypadá naprosto úchvatně, ale také tak jezdí. Zejména v ruce tohoto nazrzlého Vikinga s talentem snad od samotného automobilového boha.



# Nové auto CHYTŘE za minimum měsíčně

Nový vůz pro rodinu je nyní dostupný za ještě nižší splátky.

ZIMNÍ PNEU  
**ZDARMA**  
PŘI SJEDNÁNÍ ONLINE



Pořídte si v klidu nový vůz na splátky, které vás neomezují. Díky našemu financování CHYTŘE si můžete nastavit první splátku i pravidelné měsíční splátky podle svých možností. Na závěr při poslední navýšené splátce se sami rozhodnete, zda ji jednorázově doplatíte, dále rozložíte její splácení, nebo odprodáte jednoduše vůz dealerovi a získané finance využijete na doplacení a první splátku nového vozu. Více o výhodách CHYTŘEHO financování najdete na [WWW.VWFS.CZ](http://WWW.VWFS.CZ)



Nízké měsíční  
splátky



Lepší vůz  
a technologie  
na dosah



Flexibilní  
nastavení  
produktu

# Volkswagen SUV

## Vozy ihned k dodání

Úrok od **0 %**  
Povinné ručení  
za **1 Kč** měsíčně



Vybrané SUV modely Volkswagen nyní pořídíte s úrokem již od 0 % ročně! Součástí splátky je povinné ručení za 1 Kč měsíčně a zvýhodnění za protiúčet ve výši až 30 000 Kč včetně prodloužené záruky. Navíc máme vozy ihned k dispozici, a Vy tak nemusíte čekat!



**Volkswagen Financial Services**

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.



Vzorový příklad úvěru na vůz T-Cross Life 1,0 TSI 70 kW 5G v ceně 489 900 Kč, při financování s Volkswagen Financial Services v ceně 478 300 Kč po zohlednění slevy vozu na protiúčet, splátka předem 286 980 Kč (60 %), výše úvěru 191 320 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 191 304 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 213 696 Kč, RPSN vč. pojištění 11,418 %, délka úvěru 24 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 0 Kč, měsíční splátka úvěru 7 971 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 8 904 Kč, úroková sazba p. a. 0,00 %. Volkswagen Pojištění Basic obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta 46 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah. Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> modelů T-Cross: 5,8–6,5 l/100 km, 133–147 g/km, T-Roc: 4,9–8,7 l/100 km, 127–197 g/km, Tiguan: 1,5–9,9 l/100 km; 16,8 kWh/100 km, 38–224 g/km. Fotografie je pouze ilustrativní a vyobrazené modely mohou obsahovat prvky příplatkové výbavy. Více o uvedené nabídce se dozvíte na webu volkswagen.cz.