

JARO
2022

Setkání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

TEST S CÍLEM

„Obytné“
MINI Countryman
na Pálavě

LEGENDA

70 let modelu
Mercedes-Benz
300 SL

JAK SE
JEZDÍ
NA MADEIŘE

OSOBNOST



MONSIEUR DAKAR

ZAJÍMAVOST

Nejošklivější auta
všech dob



ZA VOLANTEM

KATEŘINA
NEUMANNOVÁ

KAM NEMŮŽE POVODEŇ, TAM DOSÁHNE VICHŘICE



již od
299 Kč
+ dárek

Připojištění **KALAMITA** ochrání
vaše auto proti povodni,
záplavě a vichřici


VIENNA INSURANCE GROUP

OBSAH

- 4 **VY-MY:**
Zpřísnění kontroly emisí
- 6 **Za volantem:**
Kateřina Neumannová
- 8 **Čtyřtest:**
Downsizing vs. PHEV
- 10 **Autonovinky:**
Automobilové novinky prvního čtvrtletí 2022
- 12 **Příběh:** Karel Loprais
- 14 **Téma:**
Příprava vozu na jaro
- 16 **Zajímavost:**
Nejošklivější auta všech dob
- 18 **Poradna:** Stěrače
- 20 **Legenda:**
Mercedes-Benz 300 SL
- 22 **Test s cílem:**
MINI Countryman na Pálavě
- 24 **Jak se jezdí:** Na Madeiře
- 26 **KaleidoSTkop**
- 28 **Vize0:** Tunelové vidění
- 30 **Křížovka**
- 31 **Zábava:**
Vědomostní kvíz
- 32 **Evropské COTY 2022**
- 34 **Videotéka:** zajímavá videa formou QR kódů

Znovu hrdý Čech

Vždycky jsem zastával názor, že úvodní slovo by mělo být apolitické. Politika do motoristického časopisu úplně nepatří. Jenže nikdy neříkej nikdy, a proto si pro jednou dovoluji udělat výjimku.

Po dlouhé době jsem zase hrdý na to, že jsem Čech. Když vidím, kolik lidí se u nás snaží pomoci Ukrajině, ať už finančně či materiálně, mám z toho nefalšovanou radost. Ovšem ještě větší radost mám z našich politických špiček.

Můžete si o naší současné vládě myslet, co chcete, naštěstí žijeme ve svobodné demokratické zemi a můžeme si vybírat, čím názor se nám líbí a s kým souzníme, nicméně jedno zpochybnit nelze. Česko je opět prozápadní stát a jeho vrcholní představitelé to jasně dokazují. Příjemná změna po letech temna a tichého plížení se zpět do náruče Ruska.

Premiér Fiala osobně navštívil ukrajinského prezidenta v ostřelovaném Kyjevě a vyjádřil mu podporu. Jako jeden ze tří evropských politiků. Nebyl to německý kancléř, který se děsí, kolik peněz bude tahle hloupá a nesmyslná válka stát jeho zemi peněz. Nebyl to ani francouzský premiér, který víc vidí také především z hlediska ekonomického dopadu na jeho domovinu. Nebyl to nikdo z těch, kteří jsou vždy nejvíce slyšet, ale když dojde na problematické záležitosti, už tak hlasití nejsou. Byl to Čech, Polák a Slovinec.

A já vím proč. Všichni tři z historie dobře vědí, čeho je Rus vojensky schopen. Poláci zažili katyňský masakr, my „narovnávání páteře“ v roce 1968, Jugoslávci zase Stalinův tlak a oprávněnou obavu, že dřív nebo později budou po nás další na řadě. Stalin totiž už před vpádem do Československa plánoval zmiňované „narovnávání páteře“ také v Jugoslávii, jenže se příliš obával obyčejných Jugoslávců, kteří byli připraveni věrni své nátuře bránit svou zemi stůj co stůj. Přesně takhle se měl obávat Putin ukrajinských domobranců.

Náš premiér a jeho slovinšský a polský kolega všem západním politikům jasně ukázali, že nám Ukrajina není lhostejná. Nám ne! Možná, že zbytek EU vnímal 8 let trvající ruskou agresi poněkud lehkověžně, ale tohle je prostě moc. Nejen moc blízko, ale prostě moc! Nikdo, ani ti největší a nejsilnější, nemají právo rozhodovat o tom, jakým směrem se vydá svobodná, legitimně uznávaná země. A já pevně věřím, že Ukrajina si svoje právo na svobodné rozhodnutí vybojuje. Bohužel za cenu obrovských ztrát na životech a infrastruktuře.

Vám čtenářům časopisu Setkání, a i všem ostatním, chci popřát pevné nervy, protože se nás celý konflikt dotkne, a to dost silně. A doufejme jen, že pouze ekonomicky. Ale upřímně, drahé pohonné hmoty nebo plyn není nic proti tomu, když vám bombardují zemi a umírají vám příbuzní a kamarádi. Myslete na to, že se pořád máme skvěle. Naprosto skvěle.

Sláva Ukrajině!

Jiří Švamberg
šéfredaktor

Tajenka z minulého čísla zněla: Přesně stanovený cíl je už napůl dosažen. Předplatné časopisu Hattrick získává Josef Hýbl z Vysokého Mýta, Oldřich Pospíšil z Třebíče a Jana Uhlířová z Žďáru nad Sázavou. 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 XIX/jaro 2022. VYDÁVÁ Osmium s.r.o., IČO: 25143361, DIČ: CZ25143361 **SEKRETARIÁT** Nikola Uhlířová, e-mail: uhlirova@provolnycas.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) **Autorsky spolupracovali:** Jan Habrdla, Jaroslav Kvíčala, František Vahala, 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: profimedia.cz

Odevzdáno do tisku: 17. 3. 2022

INZERCE

PÉČE. LESK. OCHRANA.

SONAX. VŽDY JEN TO NEJLEPŠÍ.



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

SONAX[®]
MADE IN GERMANY

XTREME

Změny v měření emisí



V současné době jsou emise stále pod větším drobnohledem. Je to jistě dobře. Všichni chceme, aby na silnicích jezdila vozidla, která neznečišťují životní prostředí

více než mají povoleno. K tomu směřují postupné úpravy metodik měření emisí. Co je vlastně za novinky v této oblasti? Nově jsou povinny Stanice technických kontrol si zajistit pracoviště měření emisí. Tuto novinku prosadilo Ministerstvo dopravy přes odpor odborných skupin do novely zákona v roce 2018. K této povinnosti je asi vedlo několik důvodů, jedním z nich byl nedostatek stanic měření emisí.

V nedávné minulosti se hodně poukazovalo na to, že se emise neprovádí ve všech případech správně. Vzniklo několik analýz, většina se shodla na tom, že se jedná o pochybení jednotlivců, nikoli o chyby v systému. Víme, že několik autoservisů je nyní řešeno pro nesprávné provádění měření emisí. Dle neověřených informací byl někde dokonce zabaven nelegální

SW, jež umožňoval zapisovat data, která nebyla naměřena. Za posledních 10 let bylo uzavřeno dvě stanice technických kontrol a více jak 100 stanic měření emisí. A to nepočítáme ty stanice měření emisí, které samy ukončily svůj provoz vlivem zpřísnění požadavků a výrazným zmenšením prostoru pro obcházení měření.

Úprava metodiky měření emisí se týká více oblastí. Jednak je upřesněno názvosloví, doplněny nové definice. Asi nejzásadnější jsou tyto: změna postupu, kdy se nejprve měří, pak se vyčítá OBD (u aut, u kterých to lze), došlo k snížení času sešlápnutí pedálu akcelérátoru z 5 sekund na 1 sekundu, změna v kontrole volnoběžných otáček, kdy tato kontrola musí po zapnutí všech spotřebičů trvat nyní minimálně 1 minutu (max. 5 minut). Nově se hlídá krátká výstraha kontrolky MIL, která je v určitých případech závadou, i když měření prošlo. Navíc se nyní sleduje vysunutí sondy při měření za účelem ovlivnění výsledků měření. Také je kladen důraz na kontrolu DPF filtru podle naměřené kouřivosti,

kdy vozidlo v parametrech homologace vyhovuje, ale právě kvůli zjevné závadě na DPF není vyhovující. Většinu těchto bodů hlídá přístroj sám a technik do něj nemůže zasáhnout, čili dochází k objektivnějšímu měření.

Asi je třeba si připomenout, že Ministerstvo dopravy prakticky zrušilo možnost stornovat měření. Pokud k tomu dojde a protokol je stornován, musí stanice do něj vyznačit nevyhovující stav vozidla.

Věříme, že uvedené změny jsou k lepšímu z hlediska fungování měření emisí, že zákazníci pochopí, že když není vozidlo v pořádku, je nutné ho opravit, nejen proto, aby neznečišťovalo životní prostředí, ale i proto, že předejde daleko většímu poškození a tím i velkým nákladům na následnou opravu, když drobné závady zanedbá.

Jiří Rejmon

předseda profesní komory STK

INZERCE



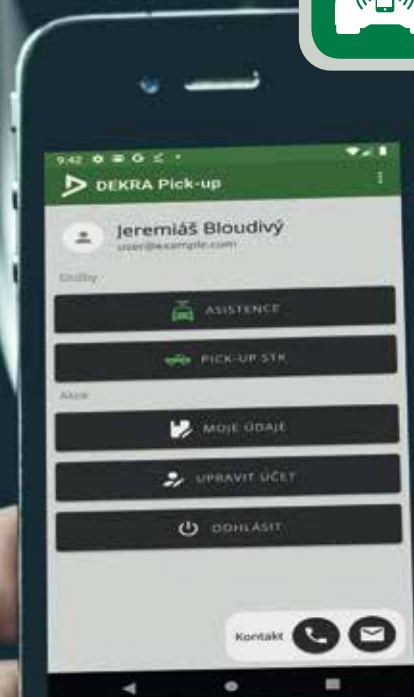
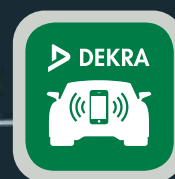
PICK-UP STK

STK z pohodlí domova či kanceláře

Aplikace ke stažení na:



www.dekra.cz





NOVÝ PEUGEOT 308

Jedinečný

Nový infotainment PEUGEOT i-CONNECT – inovativní technologie nejnovější generace –
benzinový, dieselový i plug-in hybridní pohon

5 LET*
ZNAČKOVÉ
ZÁRUKY

PEUGEOT DOPORUČUJE **TOTAL** Spotřeba a emise CO₂ modelu 308 v kombinovaném provozu 4,3–5,8 l/100 km, 114–131 g/km. Foto je pouze ilustrativní. *Pětiletá značková záruka se skládá z běžné dvouleté záruky a následně ze servisní smlouvy Optiway Garantie na další 3 roky / do najetí 60 000 km.

Lásku k motorům jsem zdědila po tátovi



S někdejší hvězdou světového běžeckého lyžování, která na zimních olympijských hrách získala jednu zlatou, čtyři stříbrné a jednu bronzovou medaili, jsme si povídali o vztahu k řízení, ekologii nebo o tom, co dělá dnes.

■ **Jaký vztah máte k řízení motorového vozidla? Přináší vám tato aktivita potěšení, nebo jde o „nutné zlo“?**

Jezdím od svých 18 let a to moc ráda. Po tátovi jsem zdědila lásku k motorům, je to vlastně můj koníček a za volant sedám moc ráda. Ročně najezdím 30 – 40 tisíc kilometrů, vystřídala jsem celou řadu aut a vždy jsem za ně byla ochotná utřáct víc, než bych asi měla.

■ **A jak zvládáte jízdu na sněhu? Přeci jen jste horami odkojená.**

Těžko hodnotit sebe sama, ale myslím že dobře. Na sněhu jsem toho odjezdila hodně, nikdy jsem nikde nezapadla a vždy dojela s celým autem. Kvůli horám mám ale už dlouho auta s pohonem všech čtyř kol, na sněhu to je velká pomoc.

■ **Jak dlouho řídíte? Vzpomněla byste si, v jakém autě jste dělala řidičský průkaz?**

Řidičák jsem si udělala pár měsíců po 18. narozeninách a myslím si, že autoškolu a zkoušky jsem dělala v Škoda Favorit. Pak mi táta dal Fiat 600 a v tom jsem najezdila své první kilometry mezi rodným Pískem a Šumavou.

■ **Jaký typ automobilů je vám nejbližší?**

Nejraději bych měla v garáži aut několik, pokaždé se hodí jiné. Měla jsem auta malá, střední i velká, sportovní i minibusy. V posledních letech nejraději jezdím středně velkým SUV. Je už dost velké, bezpečné a pohodlné, ale zároveň se s ním dá fungovat i v Praze.

■ **Jeden z článků v tomto vydání Setkání je o nejošklivějších automobilech všech dob. Napadá vás nějaký, který vy považujete za vysloveně ohyzný?**

Co se mě nelíbí, může být naopak pro někoho jiného hezké. Je fajn, že svět je pestrý i v autech. Navíc se sama občas přistihnu, že měním názor na auto, které se mi napoprvé nelíbilo a časem se mi začne líbit.



V běhu na lyžích je také dvounásobnou mistryní světa.



Kateřina Neumannová se věnuje také televiznímu komentování.



Dříve jezdila na kánoji, dnes u vody spíše relaxuje.

■ Co říkáte na současnou vlnu ekologicky zaměřených automobilů? Fandíte jim?

Svůj postoj bych nazvala zdrženlivým a sama jsem zatím konzervativní a jezdím s dieslovým motorem. Samozřejmě podporuji ochranu životního prostředí, ale zároveň vidím obrovské investice a pro zákazníka drahá elektro nebo hybridní auta na straně jedné a obrovské znečišťovatele životního prostředí v průmyslových oblastech Číny, Indie a ekologické katastrofy způsobené tankery na mořích na straně druhé. V tomto kontextu bych ráda viděla větší bilanci.

■ Například ve švýcarském středisku Saas Fee je zakázán vjezd jiným než elektrickým automobilům. Zavedla byste něco podobného také u nás, řekněme ve Špindlerově Mlýně nebo na Šumavském Zadově?

Na něco takového u nás nejsme vůbec připraveni, nám zatím chybí kvalitní základní infrastruktura lyžařských areálů, jako jsou dostatečné parkovací plochy, navazující logistika. V tom jsou Švýcaři výrazně před námi. Pokud by to nějaké středisko zavedlo, tak přijde o zákazníky.

■ Najdete si ještě vůbec čas na běžky a řádný výběh? Nebo již jezdíte spíše tzv. „na kochačku“?

Letošní zimu jsem lyžovala hodně, vlastně každý víkend od prosince jsem byla na lyžích. Jezdím pro radost, ale někdy i svižně. Stíhám se ale i rozhlédnout po okolí a tak kombinuji slušné sportovní výkony s tou vaší „kochačkou“.

■ Jako mladá jste se věnovala také kanoistice. Jezdíte ještě na vodu?

Na klasickou vodu ne, ale část léta se snažím být poblíž vody. Ráda kombinuji třeba cyklistický výlet s odpolednem u vody, pokud to místní podmínky umožňují. Třeba ale dojde i na kajak, kamarádi v Praze mě lákají, možná se na vodu zase vrátím.

■ V běhu na lyžích jste dosáhla obrovského množství úspěchů. Dokázala byste jmenovat jeden pro vás nejvýznamnější?

Pokud má být jeden, tak olympijské zlato z Turína.

■ Co vás momentálně nejvíce naplňuje a zaměstnává?

Je toho hodně. Především práce pro armádní sport, k tomu jsem s týmem kolegů vytvořila sportovní festival na Lipně, v létě bude už 11. ročník. Dále mám penzion na šumavském Zadově a osmnáctiletou dceru Lucku. Opravdu se nenudím a jsem za to ráda.

■ Jaké máte plány do budoucna? Tedy jestli to není tajné...

Chci pokračovat v pracovních aktivitách které mám, některé dále rozvíjet. Volný čas chci trávit cestováním, sportem a s dcerou.

■ Máte přehled o tom, jak na tom jsou české běžecké naděje? Máme nějaké juniorské želižko v ohni?

Abych řekla v pravdu, tak mezi současnými juniory žádnou zářivou hvězdu budoucnosti nevidím. Náš sport spíš ustupuje ze slávy, než že by byl na vzestupu, a běh na lyžích není výjimkou. Ráda bych se ale mylila.

Text: Jiří Švamberk

Děkujeme za rozhovor

Foto: archiv K. Neumannové

INZERCE

KOLA DĚLAJ AUTO



BLACK
&
SILVER



Kola v originálních rozměrech nebo s Typovým listem



AEZ Atlanta black
17" - 20"



AEZ Atlanta titan
17" - 20"



AEZ Porto black
18" - 21"



AEZ Porto dark
18" - 21"



DOTZ Tanaka black
18" - 21"



DOTZ Tanaka dark
18" - 21"

3D Konfigurátor kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER



Elektrika a benzín

Automobilky se obecně odklánějí od vznětových motorů, pohon běžných osobních aut čím dál tím víc zajišťují maloobjemové zážehové motory a elektrifikované varianty. V jarním čísle jsme si posvětili na downsizingové „maloválce“ a PHEV modely.

Volkswagen Polo 1,0 TSI Style

Volkswagen Polo opticky dospívá. Novou generaci si lze snadno splést s novým Golfem, což je věc docela dvousečná, protože podle nás tak Polo až příliš zasahuje do revíru většího sourozence. Designově je Polo vysoce líbivým automobilem, k čemuž mu dopomáhá množství příplatkových prvků, které však cenu šponují poměrně vysoko. Celková cena testovaného modelu ve výbavě Style přesahuje o 20 tisíc korun částku 600 tisíc (základní cena této výbavy činí 572 900 Kč). A to je na poměry kategorie docela hodně.

Nejvýkonnější litrový tříválec v nabídce (nebudeme-li počítat 2litrové Polo GTI, které má 152 kW) je vždy spojen s dvouspojkovou automatickou převodovkou DSG a nabízí velmi dobrý výkon 81 kW. Díky rychlému DSG, který však ve městě působí občas trochu rozpačným dojmem, je jízda s tímto vozem dostatečně dynamická a kultivovaná. Nicméně průměrných 6,5 litru na 100 km v kombinovaném cyklu za etalon úspornosti označit nelze. Navíc pokud chcete od tříválcového Polo výkony, musíte se smířit se spotřebou až kolem 8 litrů na 100 km. A to už je opravdu dost. Polo je velmi dobře odhlučněno a v jízdním režimu D drží otáčky v nižším spektru. Hluk uvnitř kabiny se příliš nezvyšuje ani při dálničních rychlostech.

DOSTATEČNĚ PROSTORNÉ

Jízdní dynamika je příkladná, avšak zároveň i na větších kolech si uchováva poddajnost a nesnaží se z posádky vytřást duši. Podvozek se nenechá vyvést z míry ani na horším povrchu, do zatáček se vrhá s nadšením. Tomu samozřejmě napomáhá lehká příď. Výtku bychom měli k příliš lehkému řízení, což na druhou stranu velmi oceníte ve městě při parkování a manévrování. A přesně tam Polo patří.

V Polu asi málokdo bude jezdit ve čtyřech lidech, ale ani větší jedinci nebudou mít problém, a to ani na zadních sedačkách. Sedadla jsou široká a pohodlná, přístrojová deska má na dotek příjemné měkčené plasty, klimatizace s dotykovými ploškami je stejná jako ve větších modelech Volkswagen a ovládání je klasicky učebnicové.

Polo je povedené auto, jen by člověk měl zůstat u základnějších modelů, protože městský Volkswagen za 620 tisíc Kč bude na většinu z cílové skupiny příliš. Byť nabízí výbavu, o které se ještě před pěti lety nesnilo majitelům manažerských sedanů.



Peugeot 508 Hybrid 225 e-AT8 GT Line

Peugeot 508 je jedním z těch mainstreamových automobilů, které si prostě budete pamatovat. A to zejména proto, že jeho design ani po letech neztrácí na půvabu a konstrukční řešení, jako například bezrámová čtveřice dveří je prostě něco, co od auta tohoto typu nečekáte. Podobně řešeným vozem je Volkswagen Arteon, který rovněž jako by přijel z přehlídky krásy.

Bohužel u Peugeotu v poslední době design výrazně vítězí nad funkcí a nad některými řešeními zůstává rozum stát. I přes neustálou kritiku nikdo nic neudělal s nepřehledným přístrojovým štítem, který prostě přes volant není vidět, ať děláte, co děláte. Problém jsme měli také s ovládacími páčkami na sloupku řízení, které jsou docela blízko sebe a člověk s většími prsty často zavádí o tu nesprávnou.

GT LINE MÁ I NOČNÍ VIDĚNÍ

Do ruky se nám dostala plug-in hybridní 508 ve vrcholné výbavě GT Line, která je jedním slovem fantastická. Součástí vrcholného provedení výbavy jsou například ergonomická sedadla s certifikací AGR a masážní funkcí, prémiové audio Focal s 9 reproduktory a subwooferem o celkovém výkonu 515 kW, adaptivní LED světlomety nebo dokonce systém nočního vidění, který mimochodem funguje fantasticky.

Kombinace zážehového čtyřválcového 1,6 PureTech a elektromotoru dává dohromady výkon 165 kW, který je přenášen přes osmistupňový automat na přední kola. Podle výrobce je plug-in hybridní Peugeot 508 schopen s plným akumulátorem ujet až 54 kilometrů čistě na elektrický proud, nicméně nám se podařilo ujet nejvíce 38 kilometrů. Nabíjet můžete z klasické 230V zásuvky (plné nabití pak zabere 4 hodiny) nebo z wallboxu o výkonu 3,7 kW (čas nabíjení se zkrátí na 2,5 hodiny).

Peugeot 508 Hybrid 225 e-AT8 GT Line je klasicky francouzsky pohodlný a sportovnější jízdu nemusí. Velkou devizou plug-in hybridního pohonu je oproti konvenčním motorizacím dokonalé rozložení váhy. 508 PHEV se tedy na silnici chová o něco lépe než varianty s čistě spalovací pohonnou jednotkou. A to dokonce i přes hmotnost vyšší než 1,8 tuny (je o 300 kg těžší).

BMW X3 xDrive30e

Stávající generace modelu X3 je na trhu od roku 2017, proto loni proběhla modernizace v polovině životního cyklu. Nové provedení je tradičně sportovnější, je vybaveno modernějšími technologiemi a také novou digitální výbavou. V duchu současného trendu jsou všechny nabízené motorizace BMW X3 elektrifikovány 48V mildhybridním systémem. Výjimkou je testovaná motorizace BMW X3 xDrive30e, která umí jezdit čistě na elektrinu a lze ji nabíjet ze zásuvky. Majitelé nyní mají také nárok na „elektrickou“ registrační značku, umožňující parkování na modrých zónách.

Modernizované BMW X3 se zvenku příliš nezměnilo, uvnitř je to ale trochu jiná písnička. Nově se zde objevuje středová konzola z nejnovější řady 4 a na palubní desce má standardní volně stojící 10,25palcový dotykový displej aktualizovaného infotainmentu, přičemž za příplatek můžete mít i větší 12,3palcovou verzi. Standardní výbava se nově rozrostla o sportovní sedadla s vyhříváním a koženou Sensatec a třízónovou automatickou klimatizaci s odděleným nastavením jednotlivých oblastí.

POŘÁD UMÍ BÝT HRAVÉ

Modernizované BMW X3 xDrive30e pohání přeplňovaný zážehový dvoulitr a elektromotor, což dohromady znamená systémových 215 kW a 420 Nm, přičemž elektromotor je umístěn v osmistupňové automatické převodovce ZF. Navzdory vyšší hmotnosti, způsobené implementací téměř 300 kilogramů vážící baterie, se plug-in hybridní X3 chová jako typické BMW. Je velmi rychlé, poslušné a hravé. BMW i v případě elektrifikovaných variant dostává svému heslu „radost z jízdy“.

S BMW X3 xDrive30e lze fungovat jako s normálním BMW X3, protože pokud není příležitost dobíjet externě, můžete akumulátor nabíjet jízdu. V průměru jsme jezdili za 7,8 l/100 km, což je za takto výkonné auto skvělá hodnota. Pokud pracujete s rekuperací a sledujete pokyny ekonomicky zaměřeného jízdního režimu ECO PRO, lze se s plug-in hybridním X3 dostat na spotřebu okolo 4 litrů na 100 km. BMW udává dojezd čistě na elektrinu 50 km, realita je ale lehce nad 40 km.



Seat Ateca Xperience 1.5 TSI 150k DSG

Sourozence české Škody Karoq (oba vozy se vyrábějí v Kvasinách) je modelem téměř na

konci životního cyklu. Seat Ateca se prodává již od roku 2016, tudíž zanedlouho přijde nová generace. Nedávny facelift přinesl retušovanou přední část, která v sobě nese odkazy na Tarraco a novou generaci Leonu. To znamená výraznější šestiúhelníkovou masku chladiče, Full LED světlomety a přepracovaný nárazník. Vzadu je situace obdobná, změnila se světla (také LED) a nárazník. Výraznější novinkou je nový stupeň výbavy Xperience, jenž vozu propůjčuje robustnější charakter. Je to obdoba škodovacké výbavy Scout.

Do ruky se nám dostala zážehová verze se čtyřválcem 1,5 TSI, který v závislosti na situaci umí vypínat dvojici válců. S touto technologickou vychytávkou se v realu zase tak často nesesetkáte, protože válce se vypínají jen při jízdě z mírného kopce nebo opravdu malém zatížení. Jakýkoliv pohyb pravé nohy na pedálu vypnuté válce okamžitě aktivuje.

TRANQUILO, TEDY V KLIDU

Výsledná spotřeba se tak může pohybovat od hodnot pod 6 l/100 km až po zcela normálních 7,8, které jsme měli po 1000 km dlouhé cestě po německých dálnicích. Ateca 1,5 TSI má ráda spíše klidnou jízdu, je velmi dobře odhlučněná, jen od podvozku se na příčných nerovnostech ozývají zřetelné rány.

Jízdě je Ateca poslušná, ale spíše odměřená. Má měkčí naladění a díky vyšší světlé výšce a klasickým tlumičům lze hůře odhadnout co si ještě nechá líbit a kdy je na hraně svých možností. Prostě ideální auto pro víkendové chalupáře.

Tím, že je již lehce zastaralá, může být ideálním společníkem pro všechny, kterým lezou krkem všemožné digitální vychytávky, jako například LCD displeje místo přístrojového štítu. Také ovládání je ještě přes tlačítka a ovladače, nikoliv přes skrytá menu. To vše staromilecky chválíme, protože tomuto řešení nelze z funkčního hlediska nic vytknout.

Motor má 110 kW, což bohatě stačí, abyste nevědomky atakovali rychlosti vysoko nad dálničním limitem. Navíc Ateca, ač vyráběná u nás, má v sobě velkou dávku španělské nátury. Má na všechno dost času, nikam se nehrne, zbytečně do světa nevyřívá kdo je zač. Ale když přijde na lámání chleba, zvládá vše tak, jak řidič očekává. A ani cena 893 800 Kč za hezky vybavenou verzi Experience se nám nezdá přemrštěná.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Volkswagen Polo 1,0 DSG Style

Motor: **Zážeh. tříválec 999 cm³**
Výkon (kW/k): **81 kW (110 k)/5500**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1):
200 při 2000-3000
Zrychlení 0-100 km/h (s): **10,4**
Max. rychlost (km/h): **195**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,5**
Délka (mm): **4053**
Zavazadlový prostor (l): **351/1125**
Základní cena (Kč): **371 900**

Peugeot 508 Hybrid 225 e-AT8 GT Line

Motor: **Zážeh. tříválec 1598 cm³**
Výkon systému (kW/k):
165 kW (225 k)
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **320**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,1**
Max. rychlost (km/h): **250**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,8**
Délka (mm): **4750**
Zavazadlový prostor (l): **431/1537**
Základní PHEV cena (Kč): **1 005 000**

BMW X3 xDrive30e

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1998 cm³**
Výkon systému (kW/k):
215 kW (292 k)
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1):
300 při 1350-4000
Zrychlení 0-100 km/h (s): **6,1**
Max. rychlost (km/h): **210**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **7,5**
Délka (mm): **4708**
Zavazadlový prostor (l): **450**
Základní cena (Kč): **1 548 300**

Seat Ateca Xperience 1.5 TSI 150k DSG

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1498 cm³**
Výkon systému (kW/k):
110 kW (150 k)
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1):
300 při 1500-35000
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,6**
Max. rychlost (km/h): **200**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,8**
Délka (mm): **4381**
Zavazadlový prostor (l): **510**
Základní cena (Kč): **764 900**

Text: Jiří Švamberk

Foto: Seat, BMW, Peugeot, Volkswagen

Také zimní novinky se nesou v duchu SUV modelů, ovšem pro milovníky ostrých aut máme skvělou zprávu. Noble se vrací a s ním i duch Colina Chapmana, zakladatele značky Lotus. Kromě toho Mazda opět ukazuje, že i nadále hodlá být jiná. Tleskáme.

RENAULT AUSTRAL

Nový Renault Austral je třetím modelem francouzského výrobce, který se zaměřuje přímo na segment crossoverů nižší střední třídy. Zavazadelník má díky posuvným zadním sedadlům v základní konfiguraci až 575 litrů, po sklopení sedadel 1525 litrů. Zatímco aktuální Megané je pouze elektrický, Austral se spalovacími motory počítá, nicméně vždy budou zážehové. Austral nabídne i natáčení zadních kol, a to až v pěti stupních, poloměr otáčení je tedy skvělých 10,1 metru. Co se motorů týče, nejprve bude Austral uveden se čtyřválcem 1.3 TCE o výkonech 103 kilowattů a 118 kW s 12V mildhybridním ústrojím. Slabší verze dává na výběr mezi manuálem a automatem, výkonnější má výhradně automat, na přání s pohonem všech kol.



MAZDA CX-60

Mazda po měsících napínání představila první z rodiny nazvané Large Product. Jedná se o model CX-60, který je postaven na zcela nové platformě, která po dlouhé době nabídne pohon zadních kol. Středně velké SUV měří na délku 4745 mm, na šířku 1890 mm a na výšku 1670 mm, tedy je jen o chloupěk větší než Škoda Kodiaq. CX-60 přichází na evropské trhy nejprve jako Plug-in Hybrid. Jeho základem je 2,5l zážehový čtyřválec bez přeplňování, který sám dává 192 koní a 261 Nm točivého momentu. Elektromotor je na palubě jeden a je integrovaný do převodovky. Dává 136 koní a 250 Nm. Dohromady má vůz výkon slušných 328 koní a točivý moment 500 Nm, přičemž v měření spotřeby normovaném dle WLTP spotřebovává jen 1,5 l benzínu na 100 km.

ŠKODA SLAVIA

První v indii vyrobená Škoda se jmenuje Slavia a montuje se v továrně v indické Púne a 95 % dílů pochází od tamních subdodavatelů. Slavia bude v nabídce se dvěma motory, litrovým tříválcem o výkonu 115 koní a točivém momentu 175 Nm, spojeném s pětistupňovou převodovkou, a čtyřválcovou patnáctistovkou TSI o výkonu 150 koní a točivém momentu 250 Nm. Ta má v základu manuální šestikvát a za příplatek sedmistupňovou dvouspojkovou převodovku DSG. Slavia je dlouhá 4 541 mm, což je ideální míra do indických měst s hustým provozem. Šířka 1 752 mm a rozvor 2 651 mm ale zajišťují celkem prostorný interiér a v kufru je 521 litrů místa.



FORD RANGER RAPTOR

Automobilka Ford dnes oficiálně představila novou generaci vrcholného pick-upu Ford Ranger Raptor. Zřejmě nevyraznější novinkou pod kapotou nového Fordu Ranger Raptor je nový twin-turbo přeplňovaný 3,0litrový benzínový motor EcoBoost V6, který by měl nabídnout nejvyšší výkon 212 kW a 491 Nm točivého momentu. Motor, který pro Ranger Raptor speciálně nalamala divize Ford Performance, má blok válců z vermikulární litiny, která je přibližně o 75 procent pevnější, než běžné litiny. Tento typ motoru používá Ford pro své závodní offroad modely a podobnou techniku využívá také nový Ford Bronco Raptor.

NOBLE M500

Noble, britský výrobce supersportů, se vrací na scénu s novým modelem M500. Noble M500 má tento puristický přístup zachovat, vyrábět se totiž bude bez airbagů či ABS, ale zároveň nabídne snazší ovládání. Jeho pohonnou jednotkou bude 3,5litrový V6 EcoBoost se dvěma turbami od Fordu. Nabízet bude zřejmě přes 500 koní. Motor bude spojen se šestistupňovou manuální převodovkou s otevřenou kulisou řazení. Základem konstrukce vozu je ocelový trubkový rám, přičemž karoserie bude vyráběna z kompozitu vyztuženého skelnými vlákny. To má pomoci udržet nízkou hmotnost - Noble předběžně hovoří o hodnotě kolem 1250 kg.



PORSCHE MACAN T

Úspěch segmentu SUV v modelovém portfoliu Porsche motivovalo k vytvoření další řady oblíbeného Macanu. Novinka nese dodatkové označení T (Touring), které je již od šedesátých let vyhrazeno liniím s větším důrazem na požitek z jízdy. Macan T pohání dvoulitrový čtyřválec s výkonem 195 kW a točivým momentem 400 Nm. Ve srovnání s biturbo V6 použitou v Macanu S a GTS je o 58,8 kg lehčí. Síla je přenášena pomocí sedmistupňového automatu na všechna čtyři kola. Pohon má u verze T speciální naladění upřednostňující zadní nápravu. Macan T akceleruje z klidu na 100 km/h za 6,2 sekundy a dosáhne maximální rychlosti 232 km/h.



ALFA ROMEO TONALE

Italská automobilka představila své druhé SUV v historii. Alfa Romeo Tonale je dlouhá 4,53 metru, široká 1,84 a vysoká 1,6 metru. Z boku působí jako zmenšené Stelvio. Hybridní budou k dostání ve dvou výkonnostních verzích o síle 130 a 160 koní s pohonem předních kol a 7stupňovou automatickou převodovkou. S benzinovými motory je vždy spárováný elektromotor o výkonu 15 kW (55 Nm), který může pohánět kola, když je spalovací jednotka vypnutá. Pracuje přitom se 48voltovým systémem. Třetí motorizací je Plug-in Hybrid Q4 o výkonu 275 koní. Ten umožňuje ujet až 80 km na jedno nabití, ale zároveň dokáže zrychlit z nuly na 100 km/h za 6,2 sekundy.

TOYOTA SEQUOIA

Třetí generace SUV Sequoia přitom není jen lehkou evolucí. Po ukončení prodeje modelu Toyota Land Cruiser na americkém trhu (nový Land Cruiser 300 bude v USA prodáván pouze jako Lexus) se totiž Sequoia stala vrcholným SUV modelem značky. Pod kapotou by se nastěhoval 3,5litrový twin-turbo hybridní vidlicový šestiválec, který automobilka označuje jako i-Force Max. Nejvyšší výkon pohonné jednotky je 326 kW a 790 Nm točivého momentu, tedy podobně jako u nové Toyoty Tundra, a přenos na kola zajišťuje desetistupňová převodovka.



FIAT E-ULYSSE

Fiat e-Ulysse je sourozencem již známých elektromobilů koncernu Stellantis na modulární platformě EMP2, jako je Peugeot e-Expert, Citroën e-Jumpy a Opel Zafira-E. Elektrický Fiat e-Ulysse se v Evropě bude prodávat se dvěma dostupnými akumulátory o kapacitě 50 nebo 75 kWh s maximálním dojezdem 330 kilometrů podle WLTP, přičemž se baterie zvládnou nabít na 80 procent kapacity za přibližně 45 minut. Fiat e-Ulysse pohání jeden elektromotor o 136 koních (101 kW) a 260 newtonmetrech, se kterým se rozjede na nejvyšší rychlost 130 kilometrů v hodině.

INZERCE



DACIA
SERVICE

JSTE NA SPRÁVNÉ STOPĚ!
DACIA SERVIS MÁ PRO VÁS SPOUSTU
PŘÍJEMNÝCH PŘEKVAPENÍ.



LETNÍ PNEUMATIKY
MOTRIO JIŽ OD

1 169 Kč

Dacia doporučuje Castrol

[ESHOP.DACIA.CZ](https://eshop.dacia.cz)

Uvedená cena pneumatiky je za 1 ks včetně DPH a bez montáže. Nabídka platí do 31. 7. 2022, nebo do vyprodání zásob u partnerů Dacia.



Monsieur Dakar

Naše malá země uprostřed Evropy se může pochlubit hned několika velkými osobnostmi motorsportu, nicméně ve světě měl asi největší jméno Karel Loprais, šestinásobný vítěz rallye Paříž Dakar. Monsieur Dakar, jak mu bylo přezdíváno, skonal na sklonku roku 2021, jen pár dní před začátkem 44. ročníku.

Karel Loprais byl vždy spojován s kopřivnickou Tatrrou, se kterou se zúčastnil devatenácti podniků a šest z nich vyhrál. Přestože pomýšlel i na dvacátý start, zdravotní obtíže mu v tom nakonec zabránily. Dvakrát měl na Dakaru zraněnou páteř a další závod prostě nechtěl pokoušet. Hlavní překážkou bylo nařízení, ve kterém organizátoři zakázali používání odpružených sedaček a ty musely být



Karel Loprais byl český automobilový závodník a šestinásobný vítěz automobilových závodů Rallye Dakar v kategorii kamionů.

napevno. Vzhledem k tomu, že posádka seděla na přední nápravě, šly otřesy přes sedačku rovnou do zad posádky.

HNED NAOPRVÉ MÁLEM SENZACE

První start na Dakaru Karel Loprais absolvoval v roce 1986 se speciálem Tatra 815 VE 6x6, který vycházel

ze sklápěčkové varianty T 815 S3 6x6. Ta totiž měla oproti valníku pro jízdu terémem výhodnější kratší přední převis. A hned první ostrý start se posádce ve složení Loprais/Stachura/Krpec náramně dařilo. Průběžné druhé místo v předposlední etapě naznačovalo



Čtyřkolka byla rychlejší a hned začala sbírat pod Lopraisovým vedením vavříny.

I bez tovární podpory dokázal vítězit. Tohle byl prý jeho nejoblíbenější kamion.



Se šestikolovou Tatrou byl Loprais blízko seznačního druhého místa hned na prvním Dakaru.



senzační úspěch. Jenže chybělo pár kilometrů do cíle a rozbahněná cesta přes vesnici a v ní zapadlá osobní auta i kamiony udělala tatrovákům tlustou čáru přes rozpočet. Všude zapadaná auta a kamiony musel někdo vysvobodit, protože by nikdo další neprojel. Podle slov samotného Karla Loprais to bylo buď, anebo – když by nepomohl kamion, tak by nepomohl nikdo jiný. Neplánovaná akce je stála podium. Do cíle dojeli po limitu, v cíli už nebyla ani noha. Z velké části šlo o šlendrián organizátorů, ale to se v raných ročnících dělo poměrně často. Za tento hrdinský čin dostala posádka startovního čísla 635 cenu fair play.

NAPODRUHÉ UŽ SE 4X4

Další rok už ale Loprais a tatrováci mohli slavit. Sice to ještě nebylo první místo, ale i tak byla druhá pozice skvělým umístěním a dávala jasné obrysy letům budoucím. To už ale Loprais závodil s dvounápravovou Tatrou s přeplňovaným V8, kterou postavil inženýr Slávek Krpec, jedoucí v prvním ročníku jako navigátor. Krpec od začátku tvrdil, že s šestikolkou se dá sice závodit, ale v rychlosti na čtyřkolky nemá. První zlatý vavřík přišel ve třetím ročníku, kdy Tatra startovala, tedy v roce 1988. Bohužel Krpec u prvního tatrováckého „zlata“ nebyl, protože pracoval doma v Československu na dalším vývoji nákladních vozů.

Karel Loprais byl pro závodění předurčen. Většinu volného času trávil v dílně se svým tátou, kde stavěl vozidla vlastní konstrukce. Do Kopřivnice nastoupil roku 1967 a začal pracovat jako montér montáží a následně jako zkušební řidič. Patřil mezi nejlepší. Byl dokonce tak dobrý, že testoval Tatra 815 v africké Libii, a právě to z něj udělalo adepta na řidiče závodního kamionu. Jeho největší výhodou byla konzistentnost a legendární navigátor Josef Kalina vzpomínal, že Karel vyrazil nad ránem a zpět do bivaku dojel v deset večer se stejným soustředěným výrazem.

ZASLOUŽENÁ PŘEZDÍVKA

Loprais vyhrál Dakar v letech 1988, 1994, 1995, 1998, 1999 a 2001. K tomu přidal do své bohaté sbírky také druhá místa v ročnících 1987, 1996, 2000 a 2002. Třetí byl v sezoně 1992, kdy poprvé a naposledy vedla trasa až na jih Afriky do Kapského Města. Nezapomenutelné bylo především prvenství 1994, kdy se poprvé a naposledy jelo z Paříže do Dakaru a zpět do Paříže. Tehdy se Lopraisovi a jeho posádce povedlo dokončit soutěž na šestém místě, což je dodnes nejlepší výsledek kamionu v absolutním pořadí v dějinách Dakaru.

Prvních pár ročníků bylo docela extrémních, protože se jelo bez podpory. Loprais ve svých vzpomínkách několikrát zmínil, že například na prvním Dakaru byli pouze ve dvou posádkách, vždy po třech. To byl celý závodní tým. Spali buď na korbě auta, nebo pod autem, měli s sebou jen nafukovací matraci a spací pytel. Přes den bylo dvacet, v noci pod nulou. Žádný doprovod, žádné zázemí. Jedli konzervy, uzeniny, paštiky a salámy, zkrátka co doma drahé polovičky nabalily.



TVÁŘÍ V TVÁŘ SMRTI

Po ukončení tovární podpory jel Loprais de facto jako soukromník, a i přesto dokázal vyhrávat. To už ale soutěž nebyla taková organizační divočina, jako na přelomu 80. a 90. let a jezdilo se s plnohodnotnými týmy. To ale neznamená, že byl Dakar procházka růžovým sadem. Legendární je příběh z roku 1998, kdy dvě Tatra přepadli banditi. U jednoho auta prostřelili pneumatiku, na druhé pak naložili všechno, co mělo nějakou cenu, a zmizeli v poušti. Sebrali třeba i oblečení nebo pasy. Ten ročník Loprais a jeho posádka vyhráli, ale bylo to vítězství s příchutí hořkosti, jak sám vzpomínal.

Karel Loprais naposledy startoval v ročníku 2006, ze kterého ale odstoupil kvůli nesnesitelným bolestem páteře způsobenými vážnou nehodou z roku 2003, kdy pětikrát roztočil závodní Tatra kolem své osy a jednou šli navíc přes střešinu. Do Dakaru se vrátil ještě v roce 2016, když posledních pár desítek kilometrů řídil zrekonstruovanou Tatra z projektu Sen o Dakaru. Karel Loprais zemřel 30. prosince 2021 po krátké těžké nemoci. Bylo mu 72 let.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

Nejen zima umí prověřit

Na zimní sezónu se řidiči většinou připravují poctivě, jenže léto považují za bezpečné období, v němž jejich vozům nehrozí žádné větší nebezpečí. Podle odborníků však přípravu na letní sezónu neradno podceňovat.

Před zimou řidiče zpravidla k aktivní přípravě vozu přiměje obava o bezpečnost a o případnou ztrátu mobility. V létě už toto nebezpečí tak intenzivně nevnímají, to však neznamená, že by měli přípravu na úspěšný přechod do letní sezóny jakkoli podceňovat. Zanedbání přípravy vozu na delší dovolenkovou cestu může posádku nepřímo ohrozit i na životě.

STĚRAČE

Stěrače až příliš mnoho řidičů rádo ignoruje, jenže právě tyto nenápadné gumové lišty jsou alfou a omegou

bezpečné jízdy za zhoršeného počasí – je jedno, jestli je zima či léto. Schválně, kdo z vás pečlivě oškrábe a nepomáhá si v zimě stěrači? Vidíte. Právě zmrzky mají za následek, že stěrače neodvádí svou práci jak mají a zanechávají čelní sklo špinavé. Nezapomeňte také na zadní stěrač, pokud ho máte.



VIZUÁLNÍ KONTROLA KAROSERIE

Kontrola drobných oděrků od posypového materiálu je další aspekt, na který řidiči obecně bohorovně zapomínají. Přitom takoví majitelé Škody Yeti by o korodujících lemech

z důvodu narušení laku a barvy odletujícími kamínky od kol mohli psát dlouhé elaboráty. V případě poškození karoserie se obraťte na váš autoservis, který dokáže oděrky vhodnou technologií opravit, u mikro-ranek půjde lak třeba „jen“ rozleštit, u větších oděrek existuje řada variant na zacelení.

DŮKLADNÁ LÁZEŇ

Po měsících provozu na prosolených silnicích je velmi důležité řádně umýt podvozek vozu. A když říkáme důkladně, myslíme opravdu důkladně. Klidně to vezměte dvakrát. Tohle je investice, která se vám určitě vrátí, protože znáte to – „navrch huj, zespoda fuž“. Vozu určitě dopřejte také horký vosk a nezapomeňte řádně vyčistit také okolí prahů a spodní části A a B-sloupků.



INTERIÉR

Přijde vám úsměvné, že píšeme o vysávání interiéru? Divili byste se, kolik lidí svoje auto nevyšává vůbec, případně jen velmi málo. Přitom po zimě je to obzvláště důležité, neboť sníh z bot nebo například lyží působí nepříznivě na podlahu automobilu, a to z jasného důvodu, jen málokdy se jedná o stoprocentně čistou zmrzlou vodu. Chemikálie v koberci zůstávají a s dalším nánosem vody z bot se aktivně pouštějí do likvidace podlahy vašeho vozu.



ZAVĚŠENÍ

Na důkladnou kontrolu podvozku budete muset nejspíš do servisu, ale určitě se vyplatí, protože i když u nás už tolik nesněží, pořád jsou dny, kdy silnici pokryje souvislá vrstva sněhu a díry v povrchu rázem nejsou vidět. Podvozek v zimě dostává hodně zabrat. Nejčastěji bývají poškozené kosti stabilizátorů, uložení ramen náprav, pružiny a tlumiče. Vlivem nízkých teplot mohou prachovky, manžety, hadičky, závěsy nebo silentbloky ztvrdnout.

OSTŘIKOVAČE

Vyměňte také vodu v ostřikovačích. Ne že byste tu zimní nemohli za teplého počasí používat, ale letní má úplně jiné složení. A nejde jen o bod tuhnutí, letní směsi by měly obsahovat složky, které odstraňují letní nečistoty, jako je pyl, zbytky hmyzu a další organické částice.

PNEUMATIKY

V neposlední řadě nezapomeňte na pneumatiky. I když vyhláška stanovuje používat zimní do 31. března, rozhodně není od věci s letními pneumatikami počkat o týden nebo dva. Letní pneumatiky nefungují v teplotách pod 7 stupňů Celsia a náhlá vánice začátkem dubna není úplná utopie ani v našich končinách. Pokud si měníte kola sami, zkontrolujte tlaky, dejte si krátkou jízdu a znovu dotáhněte šrouby. Utahovací moment je 125 Nm.

BRZDY

Pokud se do servisu opravdu vydáte, nechte rovnou zkontrolovat i brzdy. I ty mohou být poškozeny od posypového štěrku a odlétajících kamínků. A jen tak mimochodem, kdy jste naposledy měnili brzdovou kapalinu a nechali zkontrolovat brzdové vedení? Přitom tzv. brzdovka by se měla měnit v rozmezí od 1 do 3 let. Záleží na kvalitě brzdové kapaliny a provozních podmínkách. Není-li takové doporučení k dispozici, pak se obecně výměna běžné kapaliny provádí ve lhůtě do 2 let.





SPACE STAR

7 DOBRÝCH DŮVODŮ, PROČ

si pořídit právě
Mitsubishi Space Star

Máme pro vás skvělého společníka na cesty po městě, na nákupy i na výlety! Pohodlně a bezpečně vám odveze děti do školy a vejde se do něj všechno, co potřebujete na dovolenou. A hlavně s ním díky nízké spotřebě ušetříte. Představujeme vám **Mitsubishi Space Star**. Seznamte se blíže.

1 VYPADÁ VÁŽNĚ ATRAKTIVNĚ

A to jak zvenku, tak zevnitř. Na první pohled vás zaujme nová čelní maska, která Space Star proměnila v elegantní malý dynamický vůz. Vyznačuje z něj sebejistý postoj, ale zároveň je svými rozměry vhodný pro hbitý pohyb ve městě i mimo ně.

2 UŽIJETE SI POHODLÍ I BEZPEČÍ

Bezpečnost je pro Space Star prioritou. Je vybaven systémem ABS i EBD. Kdyby došlo na nejhorší, chrání vás 6 airbagů: čelní, boční a hlavové. A mimořádně robustní karoserie z vysokopevnostní oceli pohlcuje a rozptyluje energii nárazu ze všech směrů.

3 UVEZETE, CO POTŘEBUJETE

Space Star vás mile překvapí, jak je uvnitř prostorný a jak snadno se do něj nastupuje. Pohodlně uveze čtyři dospělé a i vzadu bude mít každý dostatek místa pro nohy i lokty. Dostatečně velký zavazadlový prostor má objem účtyhodných 235 litrů.

4 MOTOR ŠETŘÍ ZA VÁS

Space Star nabízí nový, vysoce hospodárný benzinový tříválec 1,2 MIVEC s překvapivě nízkou spotřebou jen 4,9 l na 100 km. Spotřebu paliva i emise CO₂ snižuje i funkce automatického vypínání motoru při zastavení vozu AutoStop&Go.



5 MODERNÍ DOTYKOVÝ DISPLEJ

Cestování vám zpříjemní nový multimediální systém SDA 3 se 7palcovým dotykovým displejem, který nabízí konektivitu s vaším mobilem. Nechybí připojení Bluetooth, USB port ani ovládání rádia na volantu. Třešničkou na dortu je pak zadní parkovací kamera.

6 MÁTE NAŠÍ ZÁRUKU NA 5 LET

Stejně jako u všech jiných vozů Mitsubishi, také u Space Star vám platí prodloužená záruka na 5 let nebo 100 000 km, podle toho, co nastane dříve. Můžete si tak užít bezstarostnou jízdu s pocitem, že vám nevzniknou žádné nepředvídané náklady spojené s opravou vozu.

7 NYNÍ I JAKO AUTOMAT

Pokud dáváte přednost automatům před manuálním řazením, určitě vás Space Star uspokojí. Jeho úsporný motor skvěle spolupracuje i s automatickou převodovkou s proměnlivým převodem INVECS-III CVT.

Který z těchto 7 důvodů oslovil právě vás? Mitsubishi Space Star vám nabízí všechny najednou.

Cena:
již od **245 850 Kč**

www.mitsubishi-motors.cz



DESIGNOVÉ PŘEŠLAPY

Jak pravil William Shakespeare, krása tkví v oku pozorovatele. Jenže někdy je černá prostě černá a ač se snažíte sebevíc, bílou z ní neuděláte. Tohle je náš seznam aut, která opravdu moc přitažlivosti nepobrala. Tedy spíše žádnou.



STOUT SCARAB (1935)

Stout Scarab je považován za první minivan na světě a zcela určitě první opravdu ošklivé auto na světě. Podivný tvar Scaraba vznikl díky vzadu umístěnému osmiválci Ford a široké karoserii, která měla krytá zadní kola, což byly všechno rozhodně velmi inovativní věci, ale pro směšně zploštělé tvary Scaraba neexistovala žádná omluva ani tehdy. Skutečnost, že byl pojmenován po brouku, kterému se u nás lidově říká hovnívál, jistě atraktivitě vozu taky neprospěla a není divu, že se jich vyrobilo pouze devět. Ještě že tak.



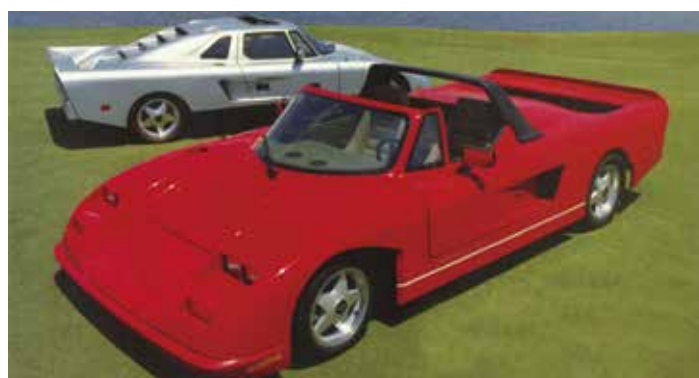
FIAT MULTIPLA (1998)

Tenhle seznam nemůže opomenout všude propíranou italskou klasiku. Je to jedno z mála aut, které za ošklivé označí naprostá většina respondentů. Na jejím designu je toho tolik špatně, že se člověk může bavit tím, že bude neustále nacházet nové a nové detaily, kterým se lze zasmát. Celkově vypadá jako smontované ze dvou a ani interiér není o nic lepší – všechny ukazatele a ovládací prvky jsou namačkány na středové konzole, výdechy ventilace vypadají jako hlava robota navrženého dětmi mateřské školky. Je ale pravda, že vlna odporu, jež se na kapotu Multipla snesla, je až nespravedlivá, jakmile odhalíte praktickou stránku téhle děsivosti. Protože tam Multipla skutečně exceluje, a i současné vozy by se mohly v mnoha ohledech nechat inspirovat.



BUFORI GENEVA (2010)

Další podobně smýšlející značkou, jako Mitusoka, je Bufori. V Malajsii sídlící společnost Bufori Motor Car Company se výrobě automobilů věnuje od roku 1986 a v roce 2010 v Ženevě měl světovou premiéru její první čtyřdveřový model, jehož jméno je poctou místu, kde se představil. Bufori Geneva se snaží spojit klasické tvary vozů třicátých let s moderní technikou. Zlaté časy automobilismu připomíná především liniemi svých blatníků a tvarem kapoty motoru, odkazujícím na luxusní americkou značku Packard. Zepředu by to asi ještě šlo, ale zezadu jde o „designovou havárii“. Naštěstí to auto je tak drahé a ošklivé, že nehrozí, že bychom ho u nás někde potkali. Pokud budete mít smůlu, že na něj někde nedej bože narazíte, snažte se co nejrychleji odvrátit zrak a neprodleně navštivte psychologa.



CONSULIER GTP (1985)

Co vlastně dělá supersport supersportem? Musí být rychlý, se skvělými jízdními vlastnostmi a určitě krásný. No, ale jak pro koho. Možná, že si lidé z Consulieru řekli, že dvě zaškrtnuté kolonky ze tří vlastně stačí. Consulier GTP byl rychlý, ve skutečnosti působivě rychlý, zejména když vezmeme v potaz, že ho poháněl pouze přeplňovaný čtyřválec Chrysler s výkonem 190 koní. A navíc vážil bez tří kilogramů jednu tunu, a to zejména díky lehkému kompozitovému rámu a první karoserii vyrobené výhradně z kevlaru a uhlíkových vláken. Ale v době, kdy se o místo na stěnách dětských pokojíčků milovníků rychlých kol ucházely plakáty s ikonami jako Ferrari, Lamborghini anebo Porsche, byl Consulier GTP naprosto přehlížen. A přiznejme si, že zcela oprávněně.



NISSAN S-CARGO (1989)

Chvilku zapřemýšlejte, co vám tohle auto připomíná. Jestli vidíte „kachnu“, tedy Citroen CV2, pak jste to trefili. Jeho design se nechal legendárním Citroenem inspirovat. Nissan ale ve svých hříčkách zašel ještě dál. Název S-Cargo by Francouzi vyslovili jako „escargot“, což je v češtině šnek. A voilà, máme tu první a doufejme i snad poslední automobil, co chtěl svým tvarem napodobit šneka. Jen tak mimochodem, jeho 1,5litrový motor s 75 koňmi a třístupňovou automatickou převodovkou stejně na jiné, než šnečí tempo neměl.



JEEP COMPASS (2007)

Dalším automobilem, který mířil na mladé lidi a dost přestřelil, byl Jeep Compass. Malý crossover vycházel z Dodge Caliber, což znamená, že byl jízdně stejně divný jako na pohled. Byl to de facto první čistě silniční automobil tradičního výrobce terénních automobilů a podobně schizofrenní byl také jeho vzhled. Je s podivem, že Jeep tohle auto nechal v prodeji celé čtyři roky, než ho přepracoval tak, aby vypadal jako zmenšený Grand Cherokee. Pořád to bylo hodně mizerné auto, ale už nevypadalo tak přišerně.



PONTIAC AZTEK (2001)

To, co je Multipla pro Evropu, je pro USA Pontiac Aztek. Věřte tomu nebo ne, tohle auto vůbec nazačalo špatně, protože jako studie působilo futuristicky a neokoukaně. Jenže přesně jak zamýšlel jeho autor, designer Tom Peters, který tvrdošjně trval na prapodivných křivkách, zejména z boku i v sérii, Pontiac Aztek byl „velmi výrazný a nelíbil se každému“. A taky byl až moc drahý, takže zamýšlení klienti, tehdejší generace X, si ho jednoduše nemohla dovolit. V době představení si s Aztekem moc lidí servítky nebralo. James Hall, vice-prezident AutoPacific Inc, zařadil Aztek mezi deset nejošklivějších aut všech dob a Karl Brauer, generální ředitel a editor TotalCarScore.com, řekl, že Aztek je vůz „otřesných proporcí zabalený v plastu“ a že vypadá jako „kombi ve kterém vybuchla bomba“.



CITROEN AMI 6 (1961)

Od Francouzů tak nějak podvědomě čekáte avantgardu a značně neotřelý design, ale Ami („přítel“) je možná až příliš velké sousto. Ami 6 byl prvním vozem, který používal jiné než kulaté světlomety. Zadní okno s obráceným sklonem nebylo v té době už nic ojedinělého, podobný nápad měli totiž Američané v Mercury, Lincolnu či Fordu. Ovšem v kombinaci se šikmým B-sloupkem vypadá Ami jako by celou jeho prosklenou část odfoukl vítr. Dokonce ani Francouzům se tento automobil zrovna moc nelíbil. Jeho prodeje v roce 1962 dvounásobně překonal prastarý model 2CV, z něhož Ami 6 technicky vycházel.



MITSUOKA GALUE (2008)

Mitsuoaka je japonské designové studio, které se pokouší moderním japonským vozům vtisknout klasické stylistické prvky britských automobilů 50. let. Stačí jeden pohled a hned vám musí dojít, že tohle není dobrý nápad. Tedy pokud zrovna nejste Japonec, který má zálibu v moderních japonských autech s klasickými stylistickými prvky britských automobilů 50. let... Mitsuoaka už dokázala vyrobit auta, která jsou hodná respektu, zejména sportovní model Orochi je stravitelný, nicméně sedany jsou prostě katastrofa, jak ostatně dokazuje model Galue.



SSANGYONG KORANDO (1996)

Navrhování těch nejošklivějších aut na světě se zdálo být v 90. let minulého století jihokorejským národním sportem. My Evropané jsme naštěstí byli největších bizarností ušetřeni, což ale není případ modelu SsangYong Korando, který se do Evropy souhrou „nešťastných“ náhod dostal. Zepředu tento robustní terénní vůz připomíná Jeep Wrangler, který prohrál souboj s mixérem, a zezadu vypadá jako Suzuki Vitara, se kterou někdo nacouval do zdi. Pokud ale odmyslíme design, auto to bylo ale docela dobré a SsangYong díky němu v Evropě poprvé výrazněji zasekl drápek.

Text: Jiří Švamberg

Foto: archiv

Pořízení správných nových stěračů může mít svá úskalí

Dobrý výhled jako základ bezpečné jízdy

Stěrače jsou nedílnou součástí aktivní bezpečnosti automobilu stejně jako pneumatiky či brzdy. Proto je třeba pravidelně sledovat jejich stav a v případě potřeby je vyměnit. Díky důkladnému očištění čelního skla řidič může rychleji reagovat na případné ohrožení - testy v reálných silničních podmínkách prokázaly zkrácení brzdě dráhy vozu jedoucího rychlostí 50 km/h až o 4 metry.

Odborníci doporučují výměnu stěračů alespoň jednou za rok. A pokud za sebou nechávají stopu, je třeba je vyměnit okamžitě bez ohledu na servisní interval. Takové stěrače nejenže neplní svoji funkci, ale v případě prasknutí gumičky navíc mohou způsobit i nevratné poškrábání čelního skla.

POZOR NA VÝBĚR

Vybrat správné stěrače může být v dnešní době problémem. Za prvé je nutné znát potřebné délky a myslet přitom i na skutečnost, že u většiny dnešních vozů se tyto délky na straně u řidiče a u spolujezdce liší. Zvolit správnou délku je nutné, protože příliš

dlouhé lišty se o sebe mohou zasekávat nebo mohou odírat sloupky, příliš krátké zase nestírají

Text: Swiss Automotive Group CZ

Foto: Archiv

celou plochu skla. Pak je třeba si vybrat vhodnou konstrukci, protože moderní technologie ovlivnily i stěrače. Stále více vozů namísto tradičních využívá ty pružné bezramkové 'Flat' stěrače. Mezi jejich

hlavní výhody patří výrazná redukce kovových částí, dostatečný přitlak i při vyšších rychlostech (díky integrovanému přitlačnému křídлу) a také delší životnost. Plusem je také minimální přimrzání ke sklu v zimě, což dokázaly mimo jiné i testy německého autoklubu ADAC.

Třetím důležitým hlediskem pro výběr stěračů je jejich uchycení. V současnosti skoro každá automobilka využívá svůj vlastní systém, kterým nahradila univerzální jednoduchý háček. Proto někteří dodavatelé své stěrače doplňují i různými sadami konektorů, které umožňují snadnou montáž na různé typy ramínek.

JEN STĚRAČE NEMUSÍ STAČIT

Stěrače nemohou dobře sloužit, pokud vůz nemá funkční ostřikovače s kvalitní ostřikovací kapalinou. Zatímco v zimě bývá nejdůležitější odolnost proti mrazu, v letním období se vyplatí zaměřit se i na její další vlastnosti. Třeba na schopnost účinně odstraňovat zachycený hmyz, případně tzv. efekt 'Rain Off'. Ten zvyšuje účinek stékání vody a podporuje vznik kapek, které mohou být odstraněny pouhým proudem vzduchu, tedy bez použití stěračů. Tyto kapaliny (např. CarFit tekuté stěrače) se aplikují pouhým používáním a řadu motoristů si je už oblíbila.



INZERCE



QUALITÄTS WERKSTATT PRODUKTE

Novinka:

STĚRAČE QWP

HIGH PERFORMANCE WIPER SYSTÉM

- Stírací lišty z přírodního kaučuku s přesně střiženým břitem
- Vynikající stírací účinek
- Stabilní výkon za každého počasí
- Pevný ocelový rám odolný proti korozi
- Dlouhá životnost



SAG
SWISS AUTOMOTIVE GROUP



ZA VAŠI BEZPEČNOU JÍZDOU STOJÍ NEJNÁROČNĚJŠÍ RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKY MISTROVSTVÍ SVĚTA V RALLY.

VYBERTE SI PNEUMATIKY PIRELLI.

ZÍSKÁTE VYNIKAJÍCÍ PŘILNAVOST TESTOVANOU
NA VŠECH POVRŠÍCH PRO VAŠE KAŽDODENNÍ ŘÍZENÍ.



OFFICIAL TYRE SUPPLIER OF THE
FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP



VÝROČÍ NĚMECKÉ LEHKOSTI



Když se po válce v roce 1952 začaly opět pořádat závody sportovních vozů, Mercedes-Benz překvapil automobilový svět svou jedinečnou kreací: letos slavíme 70 let od představení modelu 300 SL.

Většina si označení 300 SL jistě spojí s legendárním Gullwingem a daleko od pravdy není. Zásadní ale je, že 300 SL bylo původně stvořeno čistě pro závody a až po dvou letech od uvedení se dostalo na silniční verzi.

Co si budeme povídat, tak to máme rádi a tak to má být.

Otcem modelu 300 SL s kódovým označením W194 byl hlavním inženýrem Mercedesu Rudolf Uhlenhaut, který pro značku pracoval už od 30. let. Při vývoji automobilů Mercedes-Benz po druhé světové válce hrál zcela zásadní roli. Byl člověkem mnoha talentů – tak například na závodních tratích dokázal konkurovat jezdcům formule 1 a přitom měl komplexní konstrukční schopnosti. Trubkový prostorový rám o hmotnosti pouze 70 kg, na němž byl celý hliníkový závodák postaven, byl jeho nápad...

Motor pod kapotou 300 SL W194 zpočátku nebyl žádný extra zázrak. Řadový šestiválec s vačkovou hřídelí v hlavě válců (SOHC) nesl kódové označení M194 (ten německý smysl pro pořádek!) a byl vypůjčen z běžného čtyřdveřového luxusního modelu 300 (W189 Adenauer). Aby byl trochu sportovnější, byl vybaven třemi dvoukomorovými karburátory Solex, ale důležitější byla inovativní diagonální hliníková hlava, dovolující použití

větších sacích a výfukových ventilů. V motorovém prostoru byl uložen pod úhlem 50 stupňů, aby se vešel pod nízkou kapotu. Závodní verze dosahovala výkonu 175 k při 5200/min, točivý moment hodnoty 280 Nm při 4600/min. Při hmotnosti kolem 1130 kg to znamenalo skvělou dynamiku (podle převodu zadní nápravy zrychlení na stovku klidně za 5,5 s) a hlavně maximální rychlost 155 mph, tedy cca 250 km/h! Síla byla na zadní kola přenášena pomocí čtyřstupňové manuální převodovky. Samozřejmostí modelu 300 SL bylo nezávislé zavěšení všech kol: vpředu nestejně dlouhé dvojité lichoběžníky, vzadu výkyvná náprava, všude vinuté pružiny a tlumiče.

JEN PÁR KOUSKŮ

V březnu 1952 byl dokončený W194 představen novinářům a stavba ze Sindelfingenu se chystala dobývat závodní svět. Ještě doplníme, že celkem vznikly dva prototypy a potom pouze deset závodních strojů – devět se zavřenou karoserií Gullwing a jeden Spyder. Abychom byli kompletní, tři Gullwings byly následně v polovině sezony přestavěny na Spydery.

Pojďme rovnou do závodní sezony 1952: novinka si svůj debut nezažila nikde jinde, než při slavném závodě Mille Miglia. Už v průběhu závodu bylo jasné, že útočí na italské stroje v podobě Ferrari 250 S či Lancia Aurelia B20 – jeden ze tří továrních

Mercedes-Benz 300 SL W194 (1952)

Zážehový řadový šestiválec M194, umístěný vpředu podélně pod úhlem 50 stupňů vpravo, litinový blok a hliníková hlava, SOHC, tři dvoukomorové karburátory Solex

Objem 2996 cm³

Výkon 175 k při 5200/min

Točivý moment 280 Nm při 4600/min

Zrychlení 5,5 s

Největší rychlost cca 250 km/h

Převodovka čtyřstupňová manuální převodovka

Pohon zadních kol

Vnější rozměry 4220 x 1790 x 1265 mm

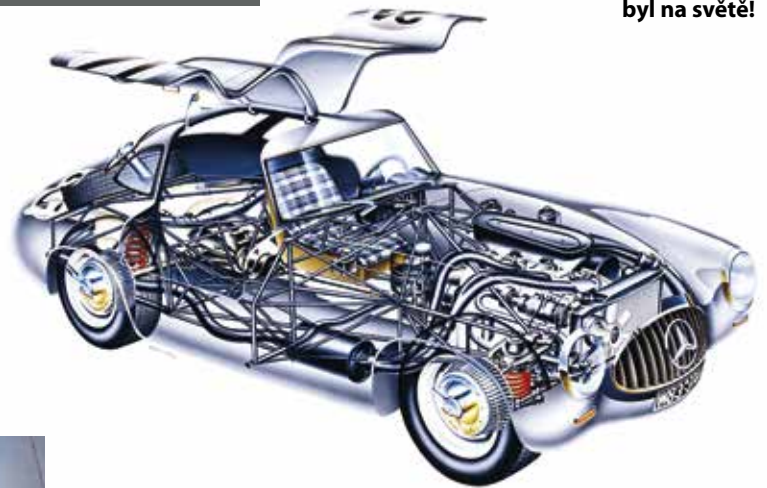
Pohotovostní hmotnost 1130 kg



Kde začít? Mille Miglia byla jasnou volbou!



První Gullwing byl na světě!



**MOTOR, HLINÍKOVÁ
KAROSERIE KUPÉ
S TYPICKÝMI VÝKLOPNÝMI
DVEŘMI A ULTRALEHKÝ
OCELOVÝ TRUBKOVÝ RÁM.
PRVNÍ SL NEBOLI
SPORT LEICHT VŠEM
VYRAZILO DECH.**

Mercedesů nakonec dojel po 1574 km na skvělém druhém místě mezi zmíněným Ferrari a Lancií! Další měsíce sezony a nové úspěchy se kupily – první, druhé a třetí místo při závodě Bern Prize, první a druhé místo při 24hodinovce Le Mans, první čtyři příčky při Jubilee Grand Prix na Nürburgringu a první a druhé místo při závodě Carrera Panamericana přes Mexiko (celková délka trasy byla 3100 km!). Právě toto vítězství bylo obzvláště spektakulární – Karl Kling a Hans Klenk totiž závod vyhráli i přesto, že jim ještě při soutěži čelní okno prorazil sup!

Úspěchy v závodech, a zejména v těch rychlých dlouhých silničních, byly vlastně dost překvapivé zejména s ohledem na fakt, že motor byl plněný karburátory a nabízel jen 175 k, což bylo výrazně méně než konkurenční vozy od Ferrari nebo Jaguaru. Klíč byl jistě zejména ve skvělé aerodynamice zavřené karoserie od Friedericha Geigera a skutečně nízké hmotnosti. Ačkoli byly vypracovány předběžné plány programu na rok 1953 a vznikla i upravená verze pro novou sezonu, W194 od továrny podporu nedostaly – Mercedes se rozhodl soustředit na program formule 1 a připravoval raději brutální W196.

POKRAČOVÁNÍ

Koncept ovšem vůbec nezůstal zapomenut, právě naopak. Návrh na silniční verzi modelu přednesl při každoročním setkání ve Stuttgartu oficiální importér Mercedesů do USA v podobě známé osobnosti Maxe Hoffmana. Měl pravdu v tom, že takový vůz by měl zejména v USA ohromný úspěch. Představenstvo souhlasilo a tak spatřila světlo světa ikona, která z představeného závodáku přímo vycházela: 1954

Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W198). V USA bylo prodáno víc než 80 % celkové produkce a Gullwing se stal první masově úspěšným modelem značky mimo domácí trh. Právě Gullwing změnil image značky a posunul její vnímání veřejností od usedlých luxusních korábů směrem k velmi schopným sportovním modelům. Připomeneme, že W198 již mělo výrazně přepracovaný motor (jak jinak než M198), který namísto karburátorů využíval pokročilé přímé vstřikování paliva a dosahoval výkonu až 243 k. Při hmotnosti kupé kolem 1,3 tuny to znamenalo schopnost dosáhnout rychlosti až 260 km/h!

Slavný Gullwing, narozený ze závodního speciálu, si získal srdce nadšenců po celém světě. Do roku 1964 bylo vyrobeno celkem 3258 aut, z toho 1400 kupé a 1858 otevřených roadsterů. Dneska je to auto, které hodnotou přesahuje milion euro a stále platí za překvapivě rychlý a schopný vůz. Původní W194 je i díky svému odkazu jedním ze zcela zásadních poválečných Mercedesů. Nikdo neví, kolik z původních deseti vozů (na začátku roku zřejmě vznikl i jedenáctý, pro potřeby testování) zůstalo. Jen jeden nikdy nezávodil – s číslem šasi #00002, který patří do sbírek automobilky. I když nebyl nikdy na prodej, zástupci Mercedesu dostali v roce 2012 několik nabídek. Bavíme se o sumě 15 milionů dolarů...

Text: František Vahala

Foto: Mercedes-Benz

TEST S CÍLEM

MINI COUNTRYMAN NA PÁLAVĚ

MINI na MAX

MINI Countryman je dobrý parták na výlety. Terénu se nebojí a na silnici exceluje. Ovšem musí být kvalitní.



Značka MINI ráda poukazuje na fakt, že její původní Mini redefinovalo pojem prostoru a jeho využití. Česká firma Egoé Nest ovšem názorně ukazuje, že vše se vždy dá vylepšit. S „obytným“ MINI Countryman jsme se vydali přesvědčit na Pálavu.

Je pravda, že MINI Countryman není úplně malé auto, ale vsadím se, že by bylo jedno z posledních, na které byste si vzpomněli při debatě o obytných vozech. A přesto se o obytný vůz jedná a nebojím se říct, že o plnohodnotný. Pokud by na střeše i nadále byl stan, který se bohužel někdo snažil odcizit, a tak se české zastoupení rozhodlo stan raději demontovat, vyspali by se v tomto šedivém Countrymanu S čtyři lidé. A pokud by všichni byli jako my s přítelkyní do 170 cm, tak i čtyři dospělí.

ZLATÉ ČESKÉ RUČIČKY

Asi si říkáte, že jsem se zbláznil, když ve spojení s Countrymanem mluvím o obytném voze. Ale věřte, že nikoliv. Česká firma Egoé Nest sídlící v Bílovicích nedaleko Uherského Hradiště vám za cenovku necelých 100 tisíc Kč do Countrymana bez ohledu na motorizaci nainstaluje na milimetry přesně padnoucí vestavbu Nestbox Camper, která v sobě ukrývá nejen důmyslnou rozkládací postel, ale také campingové vybavení v podobě hořákového vařiče (ten je mimochodem vyjímatelný a přenosný), nádržky s vodou (teče přes kohoutek a dá se vyměnit za sprchu, díky níž se můžete nejen regulérně opláchnout, ale například si umýt špinavé holínky z lesa) a chladicího úložného prostoru. Cenovka vestavby se může na první pohled zdát vyšší, ale když vidíte, jak precizně a důmyslně zhotovená je, rychle pochopíte, u koho jste své peníze utratili. Vždyť Egoé Nest mysleli i na takovou nezbytnost, jako je sekerka na otop. Jedním slovem geniální.

S tímto „obytnákem“ jsme vyrazili na Pálavu, že zkusíme, jak to celé funguje v praxi. Testovaný MINI Cooper S ALL4 Countryman poháněl zážehový 131 kW dvoulitr posilající hnací sílu přes 8stupňový automat na všechna kola. Tahle kombinace je prostě fantastická. I když je výkon modernizovaného Countrymanu S ve srovnání s tím, co lze dnes běžně koupit poměrně střízlivý, s autem neskutečně cvičí. A není to jen rychlost převodovky, je to především fakt, že podvozek dokáže výkon přenést na silnici takovým způsobem, o jakém se většině ostatních výrobců může jen zdát. Slogan „pocit jízdy jako v motokáře“ i v případě největšího z rodiny MINI sedí jako ulitý.

Pohon všech kol ALL4 umožňuje výlety i mimo zpevněný terén. Bohužel okolí Dolních Věstonic je plné soukromých pozemků, takže jsme se nikam do žádné velké akce nehrnuli. Navíc celou dobu fučel tak silný nárazový vítr, že jsme nakonec vzdali i nocleh v autě. Každopádně bychom se vměstnali, nicméně já ani moje lepší polovička se mezi vzrostlé jedince opravdu neřadíme. Takže lůžko uvnitř vozu budiž bráno spíš pro děti či mladistvé.

BIOSFÉRIKÁ REZERVACE UNESCO

Třebaže většina návštěvníků jezdí na Pálavu za místním skvostným vínem, nabízí zdejší chráněná krajinná oblast mnoho zajímavých míst na výlet. Tento nádherný kus země se rozprostírá na severozápadním výběžku Panonské nížiny, v nejteplejší a téměř nejsušší oblasti České republiky.



Velkou předností tradičního moravského vinařského regionu jsou minerály obsažené v půdě.



Vodní nádrže vybudované na řece Dyji tu jsou dvě – Věstonická a Nové mlýny.



Pálava, jak se tomuto místu obecně říká, byla vyhlášena chráněnou krajinnou oblastí v roce 1976 a o deset let později biosférickou rezervací UNESCO. Nejvýznamnějšími výchozími body pro turistiku jsou obce Mikulov a Pavlov. Ovšem úrodný kraj kolem Pálavských vrchů není pouze o vinné révě, je toho tu k vidění mnohem víc. Je zde množství prehistorických nálezů. Ostatně Věstonickou Venuši zná snad každý.

Číslem jedna na seznamu míst, která prostě musíte navštívit, ale bude s největší pravděpodobností zřícenina gotického královského hradu Děvičky (rovněž Dívčí hrady, Maidberk či Maidenburg), jež platí za jednu z nejvýraznějších dominant Pálavských vrchů. Hrad se nachází západně od obce Pavlov na příkré, ze tří stran nepřístupné skále, asi 1 km od nejvyššího vrchu Pálavy, Děvína. Výšlap je to krátký, ale rozhodně prověří vaši kondici. Odměnou budiž nádherný výhled do okolí.

DRUHÉ TAKOVÉ NENAJDETE

Countryman S jízdně exceluje, ale samozřejmě bez chyby není. Ostatně jako všechna sportovní MINI se sportovním podvozkem. Countryman také vyloženě nesnáší rozbité silnice a že jich na Pálavě je požehnaně. Místní okresky tu jsou krásně točivé a jako stvořené pro řidičsky zaměřená auta, ale povrch stojí vážně za starou bačkoru. Countryman na nich dost často poskakoval a pokud jste trefili větší výmol, rána se pěkně přenesla do celé, jinak mimořádně tuhé kabiny. Také jsem úplně nepochopil,



proč MINI používá sdružený přístroj za volantem, který jako by byl překrytý nějakou folií – jeho vitálnost je opravdu špatná. Obzvláště když vedle je centrální přístroj s rozlišením, které by mohly závidět i některé moderní televize.

Zážehový dvoulitr je velmi kultivovaná pohonná jednotka, která se dá při rozumném zacházení udržet na uzdě. Spotřeba okolo 7,5 litru je na takto potentní motor se čtyřkolkou solidní hodnota. Jenže nedej bože, aby vám dlouhodobě ztěžkla pravá noha, pak se nebude stačit divit. Pak se spotřeba pohybuje nad 10 litry. Jenže co, za tu zábavu to stojí. Stejně jako za to stojí vestavba od Egoé Nest, která z velmi zajímavého auta rázem dělá mimořádně zajímavé. Druhé takové opravdu nenajdete.

Text: Jiří Švamberk

Foto: autor a Shutterstock

Ostrov věčného jara



Madeira je malebným, ale řídko osídleným ostrovem.



Denní teplota v létě nestoupne nad 25 °C, v zimě noční teplota neklesne pod 11 °C.



Celý povrch ostrova je hornatý, a proto je vnitrozemí jen málo osídlené.



Mořské lázně s lávovými bazénky v Porto Moniz.

Portugalský ostrov Madeira ležící necelých 600 kilometrů od Maroka je pohodová a subtropická exotika kousek od nás.

Na Madeiru, přezdívanou ostrov věčného jara, se dostanete velmi snadno letecky, z pevninského Portugalska to zabere jen hodinu a půl letu. Souostroví je obklopeno Atlantským oceánem a počasí je v podstatě stále stejné. Teploty v zimě neklesají pod 13 °C a v létě nestoupají nad 26 °C. Srážek je nejvíce během podzimu a zimy a o letních prázdninách neprší vůbec. Severní větry přinášejí ostrovu důležitou vlhkost, která kondenzuje na svazích vysokých hor (nejvyšší vrchol Pico Ruivo dosahuje výšky 1862 m n. m.). Voda stéká z hor zpět dolů a na mnoha místech je zachytávána uměle vyrobenými nádržemi a sváděna soustavou otevřených vodních kanálů (tzv. levády) do měst ke spotřebě. Bez této důmyslné technické vymoženosti by stekla bez užítku zpět do moře. Vodní kanály mnohdy vedou neskutečnou cestou vytesanou do skalního masivu nebo dlouhými skalními tunely. Cesty podél levád jsou značené a dá se podle nich jít a jsou to snad ty nejhezčí a nejobtížnější trasy na celé Madeiře s úchvatnými výhledy. Kondenzující vlhkost vytváří na Madeiře ještě další kuriozitu a tou je pár kilometrů dlouhá oblast nazývaná Fanal. Je to magické místo. Z vsudypřítomné husté bílé mlhy vystupují černé siluety pokroucených stromů, které rostou na místních zelených loukách. Popojedete jen pár kilometrů a čeká vás proslulá náhorní plošina, pod kterou se valí oblaka mlhy.

ROZLOHOU DVAKRÁT PRAHA

Madeira měří na délku 50 km a na šířku 25 km a rozlohou je podobná dvěma Prahám. Jediná dálnice se vine podél východního a jižního pobřeží a spojuje letiště Funchal a velká města na jižním pobřeží. Na ni navazuje hlavní tepna směřující na severní pobřeží přes hory, od roku 2004 si tuto klikatou cestu zkrátíte 2,7 km dlouhým tunelem Encumeada. Na Madeiře najdete ještě 4 další dlouhé silniční tunely delší než 2 km. Severní pobřeží je díky větrům a vlhkosti o něco chladnější než jih. V zimním období je také bičováno vysokými vlnami a koupání je tu v podstatě nemožné. Dříve se vanoucí vlhký vítr využíval k pěstování různých plodin na malých políčkách přímo u moře pod vysokými útesy. Nejzajímavější taková místa jsou v Santaně a pak ještě na severozápadu v Achadas da Cruz. Přístupová cestička z útesu dolů po skále bývá často zasypaná a jedinou možností, jak se k políčkům dostat je stará, ale



Administrativně je ostrov rozdělen na 10 okresů.

udržovaná kabinová lanovka. Silniční síť na Madeiře je velmi hustá a téměř všude se dostanete obyčejným autem a nebudete potřebovat offroad. Terénní pickupy používají hlavně místní zemědělci, kteří potřebují zajet mnohdy těžkým a podmáčeným terénem na

svá pole. Půjčení auta přímo na letišti vyjde velmi levně, je tu několik mezinárodních i místních půjčoven. Pozor na některé malé půjčovny, nabízejí starší auta, která mají nevyhovující brzdy a pneumatiky. Na týdenní výlet si vystačíte s jednou nádrží a tankujete v podstatě jen jednou před vrácením auta. Ceny pohonných hmot jsou zastropované a mění se každý první den v měsíci. Aktuální cena PHM je podobná jako u nás, benzín vyjde na 49,50 Kč/l, nafta 48,20 Kč/l. LPG natankujete jen na 4 pumpách BP a vyjde na 23,70 Kč/l.

SPECIFICKÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Kopcovitá a skalnatá krajina Madeiry má i svá silniční specifika. Setkáte se tu s velmi prudkými kopci, ulice často vedou přímo do kopce a sklon mají až 20 %, a tak tu není problém velmi rychle spálit brzdy. Portugalci milují kruhové objezdy a staví je doslova všude, klidně i ve strmých kopcích. Pokud je kruhový objezd dvouproutý

a vjíždíte na něj v pravém pruhu, musíte vyjet hned prvním výjezdem. Chcete-li vyjet některým dalším, musíte vjet levým pruhem. Na křižovatkách se auta běžně pouštějí z vedlejší a místní řidiči na to dost spoléhají. Na dálnici mnohdy neexistují připojovací pruhy a jedoucí auta neuhýbají do levého. Rozsvícená světla jsou povinná jen v tunelech a místní mimo ně často nesvítlí, i když už svítí i pouliční světla. Pomalu jedoucí pickupy zemědělců většinou nesvítlí vůbec za žádných okolností. Na úzkých silnicích se parkuje kdekoli u krajů, kam se auto vejde, klidně v zatáčce i za zatáčkou. Nikde na Madeiře jsme nenarazili na rychlostní radar ani policejní hlídku. Některé značky omezující maximální rychlost mají sluníčko a u něj +10. Pokud je jasná modrá obloha, můžete jet o 10 km/h rychleji. Pokud je zataženo nebo prší, jedete maximálně uvedenou rychlostí.

Nejlepší doba pro návštěvu Madeiry je pochopitelně v létě, kdy neprší. To jsou zde však také davy turistů, mimo hlavní sezónu si užijete tu pravou divokost přírody naplno. Madeira je především o pěší turistice a exotické přírodě, strmých horách a divokém moři. Někteří lidé se tu v moři dokonce koupou i v zimě, když má teplotu 17 °C.

Text a foto:

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

INZERCE

BRZDY, SPOJKY, AUTODÍLY - PRODEJ, VÝROBA, RENOVACE

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, e-mail: brzdy@brzdy.cz
BRZDY CZ s.r.o. - certifikovaná společnost ISO 9001 : 2001



NEJDELŠÍ LIMUZÍNA NA SVĚTĚ UŽ ZASE JEZDÍ

V roce 1986 se limuzína American Dream (Americký sen), postavená na základech Cadillacu Eldorado, zapsala s délkou 18,28 metru do Guinnessovy knihy. V roce 1993 překonala sama sebe, když ji její tvůrce Jay Ohrberg, automobilový nadšenec, který si udělal jméno na vozech pro Hollywood, prodloužil až na 30,5 metru. Tato automobilová „zhýralost“ má 26 kol a dva osmiválcové motory – jeden vpředu, jeden vzadu. Po dokončení ale vůz nenašel žádné výdělečné uplatnění, a tak začal chátrat. Naštěstí se před několika lety dostal do rukou sběratele Mika Dezera, který limuzínu dal za tři roky znovu dohromady. Náklady na renovaci se vyšplhali na 250 tisíc dolarů (cca 5,75 milionu korun). Downtitř se vměstná 75 lidí, kteří se mohou nechat rozmazlovat několika televizory, chladničkou, velkou vodní postelí, mini golfem, vířivkou, bazénem, kulečnickým stolem a má dokonce i helipad.



BMW KOUPILO ALPINU

Příznivci mnichovské značky dobře ví, co je Alpina zač. Tato tuningová a vývojářská společnost se statusem automobilového výrobce byla dlouhé desetiletí receptem pro všechny, kteří chtějí ostré BMW, ale modely M jsou prostě až příliš ultimativní. Alpina vyrábí auta stejně rychlá, ale zároveň klade velký důraz na jízdní komfort, který modelům M dost často chybí. Alpina má dokonce vlastní VIN číslo a vždy platilo, že Alpina brala od BMW rozestavená auta a dodělávala je podle sebe. Motory si Alpina nejen sama sestavovala, ale také vyvíjela. Interiér byl také vždy na zakázku. Co vše stojí za prodejem této unikátní společnosti zůstává předmětem spekulací, ale ty nejlogičtější mluví o tom, že Alpinu semlely elektromobily a nesmyslné emisní normy, přestože ještě nedávno majitelé tvrdili, že díky omezeným sériím si s tímto problémem hlavu lámat nemusí.

TOM HANKS VYDRAŽIL SVŮJ MALUCH

Hollywoodský herec Tom Hanks se rozhodl vydražit svůj Fiat 126p, který dostal od polských fanoušků darem. Hanks tomuto minivozu propadl při natáčení filmu v Maďarsku a neustále se s ním fotil na sociální síti, kde si toho všimla Monika Jaskolska, která se rozhodla uspořádat sbírku. Vybralo se více než 2 tisíce dolarů (dnes 46 000 Kč) a renovaci provedly bez nároku na honorář firmy BB Oldtimer Garage a Carlex Design. Tom Hanks po několika letech vlastnictví nabídl svůj Maluch k dražbě a výtěžek z prodeje získala nezisková organizace Hidden Heroes Campaign, která se stará o zraněné válečné veterány a které Hanks předsedá. Bílý Fiat 126p se nakonec prodal za 83 500 dolarů, tedy více než 1,9 milionu korun.



ŽENSKÝM AUTEM ROKU 2022 JE PEUGEOT

Evropským autem roku 2022 se stala elektrická Kia. Nicméně i ženy mají svoji anketu, a to již od roku 2009, kdy ji založila novinářka Sandy Myhre, která je zároveň její čestnou prezidentkou. Celkově se o titul ucházelo 56 automobilů, ze kterých volila porota složená z šestapadesáti novinářek ze čtyřiceti zemí a pěti kontinentů. Hodnotila novinky představené od 1. ledna loňského roku do 31. prosince. Za Českou republiku hlasovala Sabina Kvášová, zakladatelka magazínu Žena v autě.



ELEKTRICKÝ BUSÍK JE TADY

Trvalo to zhruba pět let, než se Volkswagen vytyčil se sériovou verzí elektrického „busíku“ inspirovaného legendárním Volkswagenem z éry svobodných hippies. Základem Volkswagenu ID. Buzz je nejmodernější koncernová modulární elektrická platforma MEB a fakt, že elektromobily nevyžadují velký motorový prostor, umožnil návrhářům vyvinout kompaktní tvary, připomínající Volkswagen T1. Osobní elektrický ID. Buzz bude na začátku životního cyklu vznikat výhradně ve standardní pětimístné konfiguraci se dvěma sedadly vpředu a lavicí pro tři pasažéry vzadu. Zavazadlový prostor o základním objemu 1 121 litrů lze sklopením druhé řady sedadel, dělené v poměru 60:40, zvětšit až na 2 205 litrů. Později se v nabídce objeví i šestimístná a sedmimístná konfigurace s prodlouženým rozvorem.



DSG SLAVÍ DVĚ DEKÁDY

Dvouspojkovou převodovku dnes používá téměř každá automobilka, ovšem chvilku trvalo, než se takto rozšířila. Zajímavostí je, že tento princip je známý od 30. let minulého století. Jeho autorem je francouzský konstruktér Adolphe Kégresse, narozený v roce 1879, který jako první přišel s nápadem jedné spojky pro liché a druhé pro sudé rychlostní stupně. V té době to ale bylo velmi drahé řešení, které pohřbily hydrodynamické měniče. Nápad oživilo až Porsche v osmdesátých letech, když se v roce 1983 pětistupňová dvouspojková převodová skříň objevila v závodním modelu 956 pro skupinu C. Porsche převodovku chtělo použít i v sériovém modelu, ale nespolehlivost a finanční nákladnost nakonec znamenaly klasický prověřený automat. Prvním sériovým vozem s dvouspojkovou převodovkou tak byl Volkswagen Golf R32 poté, co koncern v roce 2001 zvolil technologii od společnosti BorgWarner. Sériový model se do prodeje dostal v roce 2002.

INZERCE

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

**Nová sezona je tu!
Připravte na ni v servisu
Renault i svůj vůz.**

**letní pneumatiky
Motrio**
již od **1 169 Kč**

Uvedená cena pneumatiky je za 1 ks včetně DPH a bez montáže. Nabídka platí do 31. 7. 2022, nebo do vyprodání zásob u partnerů Renault.

Renault doporučuje 



eshop.renault.cz



Podceňovaný zabiják motocyklistů

Na konci zimy se neprobouzí pouze fauna a flora, ale také milovníci jednošupé jízdy. Motocyklisté nedočkaví prvních kilometrů vyrážejí vstříc zážitkům. Bohužel většina z nich vysokou rychlostí...

A právě nepřiměřená rychlost jízdy je dlouhodobě hlavní příčinou fatálních nehod zaviněných motocyklisty. Jen v roce 2021 měla na svědomí 78 lidských životů, v součtu je tak zhruba každá šestá oběť dopravních nehod právě motorkář.

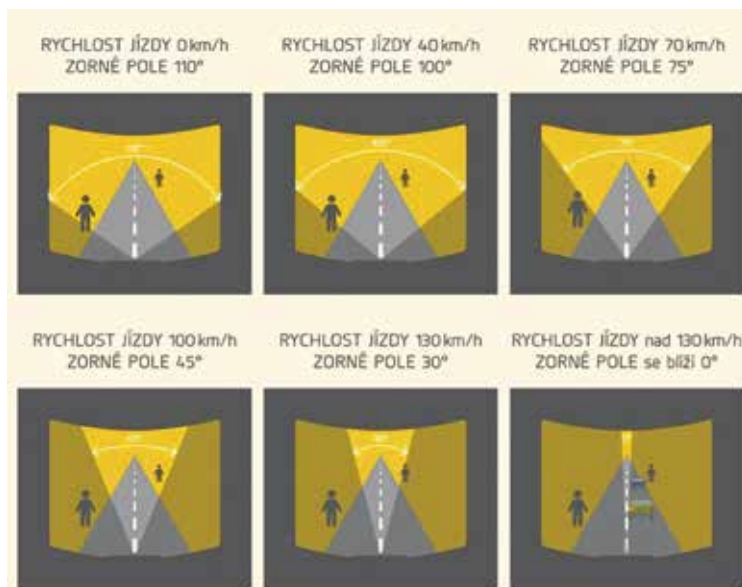
Jezdec na motocyklu je pro ostatní hůře viditelný, ve srovnání s osobními automobily je brzdná dráha jeho stroje delší, při řešení zapeklitých situací snáze ztratí kontrolu. Navíc v případě střetu či pádu je velmi slabě chráněn. Řada rychlých jezdců v jedné stopě přesto spoléhá na to, že je jen tak něco nevyvede z tolik potřebné rovnováhy. Zapomínají však na zákeřného nepřítele – tunelové vidění. Zákonitost v podobě zužujícího se zorného pole v závislosti na zvyšující se rychlosti jízdy.

Zatímco zorné pole motocyklisty s integrovanou přilbou na hlavě v nulové rychlosti je zhruba 110 stupňů, při rychlosti výrazně překračující povolený maximální dálniční limit se blíží nule. Jízda vysokou rychlostí skutečně připomíná jízdu v tunelu. Řidič ostře vnímá omezený výsek silnice, vše ostatní jako by neexistovalo.

Situaci navíc zhoršuje nutnost řešit složitou dopravní situaci a řidičská nezkušenost. V případě nějaké nenadálé situace, kterou musí jezdec v jedné stopě řešit, může docházet k dalšímu zúžení zorného pole.

Čím větší množství informací je třeba v daný okamžik zpracovat, k tím většímu zúžení zorného pole dochází. Hodně ovšem záleží na vyježděnosti konkrétního řidiče. Nadprůměrně ohroženi proto bývají začátečníci. Na prahu své jezdecké kariéry preferují získávání vizuálních informací především fixací pohledu na konkrétní předměty či vozovku před sebou. Tolik potřebné periferní vidění se u nich zlepšuje postupně, s najetými kilometry. K optimálnímu vizuálnímu vnímání při řízení vozidla dochází až po ujetí zhruba 50 000 kilometrů.

Zkušenější řidiči s tunelovým viděním počítají. Vědí, že se jedná o objektivní zákonitost, před kterou není úniku. A nepodceňujeme stav svého zraku. Výzkumy naznačují, že nedostatky ve zrakových funkcích se podepisují na vzniku až 7 procent nehod. A polovina osob s poruchami zorného pole si nebývá svého nedostatku vědoma.





EVOLUCE PALIV

V křížovce tohoto vydání SeTKání se nachází citát **Yves Saint Laurenta**, jednoho z nejvlivnějších francouzských i světových módních návrhářů 20. století.

POMŮČKA: ANUS, ATALA, UR	ČESKÝ LEZEC	SRBSKÉ PLATIDLO	INICIÁLY HERCE KOSTELKY	BĚLOVESKÁ MINERÁLKA	VYTRHNOUT		POKRÝT OSIVEM	PŘIKRÝVKA	ZKRATKA VODNÍCH STAVEB	KANADSKÝ ZPĚVÁK	CIZOPASNÝ HLIST		PODZIMNÍ KVĚTINA	ZNAČKA DECITUNY	BIBLICKÁ PRAMĚTI LIDSTVA	PELICHÁNI	KATAR
POKLES MOŘSKÉ HLADINY						VÝLUH Z BYLIN ZÍSKANÝ VAREM						BRITSKÁ ZPĚVÁČKA USKUPENÍ					
1. DÍL TAJENKY						4. DÍL TAJENKY ODĚVY											
ZKRATKA DIVADELNÍCH NOVIN			MALÝ ARCH OPICE						PŘEHNANÉ UCTIVÁNÍ					SPOJKA VAK			
KOŠTRA				OBVAZOVÝ MATERIAL CIGARETA (SLANG)					POVEL PRO PŠA K PŘINESENÍ							SLOVENSKÝ „AR“ 3. DÍL TAJENKY	
BIBLICKÁ HORA											ZAKALOVANÁ						
	SOUVISLÁ RADA VOZIDEL	CESTY VZDUCHEM OBRACET											NÁVŠTĚVNÍK PŘEDLOŽKA	ODDĚLIT TEKUTINU			
SAZE					VŮNĚ	ČASNĚ						ANGLICKÝ „DOMOV“ SÁZENKA				NÁPOR CHOROBY	ŠPANĚLSKÝ TENISTA
MUŽSKÉ JMÉNO							AFRICKÝ STÁT	RIT (LATINSKY)		TOČITÁ SKLUZAVKA KVĚTENSTVÍ							
POPĚVEK			LIHOVINA Z MLEKA DOMÁCKY IZABELA						PRES				DRUH LEMURA HLUBOKÝ HLAS				
ORGÁNY ZRÁKU				TAMTEN JMÉNO HERCE PACINA					SPISY INICIÁLY HERCE TŘÍSKY					VYŠ NEŽ SUMERSKÉ MĚSTO			
2. DÍL TAJENKY													DOMÁCKY LUCIE				
CHATEAUB- RIANDOVA NOVELA						CHEMICKÝ PRVEK							ŠLAPAČKY				

Řešení pošlete do 10. května 2022 na adresu SeTKání, Domažlická 1, 130 00 Praha 3 nebo na svamberk@wsmsro.cz. Tři vylosovaní obdrží tříměsíční předplatné časopisu Hatrick.

Nová věrnostní karta MyCard



Užitkové vozy



Společnost Porsche Česká republika připravila pro své zákazníky nový program MyCard – servisní kartu, prostřednictvím které majitelé automobilů Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA či Volkswagen Užitkové vozy mohou čerpat výhody a ušetřit tak výdaje spojené s provozem svého automobilu. Svým způsobem MyCard modernizuje známé programy STK, Volkswagen Plus Plán, SEAT Fitness plán či Audi Energy program a zastřešuje je pod jeden přehledný systém.

Program MyCard funguje ve dvou úrovních:

MYCARD SERVICE

Bez ročního poplatku dostává každý uživatel MyCard 15% slevu na Originální díly (při útratě za originální díly na zakázce nad 6 050 Kč), finanční příspěvek 1 200 Kč na přípravu a zajištění STK, možnost čerpat individuální nabídky servisního partnera, pokud jej označí jako tzv. domovský servis, a v neposlední řadě výhody externích partnerů – například zvýhodněné cestovní pojištění a pojištění majetku od Generali Česká pojišťovna.

MYCARD SERVICE+

Za roční poplatek 1 990 Kč získá držitel karty MyCard Service+ všechny benefity základní karty MyCard Service a k tomu navíc: výměnu kompletních kol včetně vyvážení (2x ročně), výměnu brzdové kapaliny nebo sady předních stíracích lišt (1x ročně) a dále 10% slevu na Originální příslušenství jednotlivých značek – zde není nijak omezen počet nákupů a následné využití slevy.

Pro získání servisní karty MyCard a následného čerpání všech výhod s ní spojených stačí svůj vůz značky Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA či Volkswagen Užitkové vozy zaregistrovat na webu my-card.cz a pak již jen čekat na svoji fyzickou (či elektronickou) MyCard. Kromě výhod každý registrovaný uživatel z řad fyzických osob či OSVČ získává rovněž funkci „Moje garáž“, kde má přehled o technickém stavu a datech svého vozu nebo například jeho pravidelném servisu a jeho připomenutí. Registrace funguje na VIN konkrétního vozidla a je přenosná v rámci jejích uživatelů.

Výhody MyCard lze čerpat u participujících servisních partnerů.

Více informací naleznete na www.my-card.cz

Jak velký máte všeobecný přehled?

ZÁBAVA

VĚDOMOSTNÍ KVÍZ

seTkání

Jestliže rádi soutěžíte, tohle se vám bude líbit. Připravili jsme pro vás 25 náhodných a nepříliš záladných otázek z nejrůznějších oborů, které prověří, jak velký máte rozhled a přehled a které vědomosti vám zůstaly v hlavě nejen ze školních let. Odpovědi jsou uvedeny ve spodní části této strany.

	<p>2. Jak se jmenuje největší africké jezero? a) Viktoriino b) Albertovo c) Edvardovo</p>	<p>3. Co je to ráhno? a) vzpěra b) anténa c) trám stěžně</p>	<p>4. Kdo je autorem slavného obrazu Výkřik? a) Hieronymus Bosch b) Edvard Munch c) Leonardo da Vinci</p> 
<p>5. Jaký film nenatočil Miloš Forman? a) Amadeus b) Lid versus Larry Flint c) Olověná vesta</p>	<p>6. Kolika let se obvykle dožívá samice kosatky? a) 35 b) 50 c) 70</p> 	<p>7. Jaká potravina obsahuje nejvíce vitamínu C? a) černý rybíz b) citrón c) šípky</p>	
<p>8. V jaké atletické disciplíně kraloval Javier Sotomayor? a) skok o tyči b) skok do dálky c) skok do výšky</p> 	<p>9. Odkud pocházel Frédéric Chopin? a) Belgie b) Francie c) Polsko</p>	<p>10. Kdo jako první představil mobilní telefon? a) Nokia b) Motorola c) Ericsson</p> 	
<p>11. O kolik v průměru vyroste lidský vlas za jeden měsíc? a) 3,5 mm b) 6 mm c) 10 mm</p>	<p>12. Jak hluboký je Mariánský příkop? a) 9 944 m b) 10 944 m c) 11 499 m</p>	<p>13. Jaký hudební skladatel se angažoval vy vývoji supersportu Cizeta V16? a) Angelo Badalamenti b) Giorgio Moroder c) Ennio Morricone</p>	
<p>14. Jakému státu patří tato vlajka? a) Namibie b) Botswana c) Lesotho</p> 	<p>15. Jaký výrobce hodinek začal masivně používat elektronický oscilátor quartz? a) Seiko b) Casio c) Rolex</p>	<p>16. Odkud pochází automobilová značka White? a) USA b) Kanada c) JAR</p> 	
<p>17. Co vyráběla chebská ESKA? a) koloběžky b) jízdní kola c) šlapadla</p>	<p>18. Jak se jmenuje nejdražší dřevo na světě? a) africký blackwood b) eben c) cocobolo</p> 	<p>19. Kolik obyvatel má Andora? a) téměř 80 tisíc b) téměř 100 tisíc c) téměř 150 tisíc</p>	
<p>20. Kde v Česku stojí nejvyšší kostelní věž? a) Plzeň b) Klatovy c) Domažlice</p> 	<p>21. Jak se česky řekne ginko biloba? a) Jírovec maďal b) Jinan dvoulaločný c) Jasan ztepilý</p>	<p>22. Kolik km dálnic má Česko? a) 1371 km b) 1571 km c) 1871 km</p>	
<p>23. Jak se jmenuje nejznámější parfém značky Chanel? a) No. 5 b) Hypnotic poison c) J'adore</p>	<p>24. Jak se jmenuje řeka protékající Bratislavou? a) Dunaj b) Váh c) Hron</p>	<p>25. Jak se jmenoval první československý ministr financí? a) Jan Masaryk b) Emil Hácha c) Alois Rašín</p> 	

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

Odpovědi: 1a, 2a, 3c, 4b, 5c, 6b, 7c, 8c, 9c, 10b, 11c, 12b, 13b, 14c, 15b, 16a, 17b, 18a, 19a, 20a, 21b, 22a, 23a, 24a, 25c

TOYOTU STRÍDÁ ELEKTRICKÁ KIA



Aktivita, kterou automobilky vkládají do elektrifikace svého portfolia je ohromující. To dokazuje například i tradiční anketa Evropské Auto roku, když se do finále dostalo hned šest elektromobilů. Přitom loni to byl jen jeden.

Stejně jako loni se do výběru těch nejlepších dostala česká Škoda. V konkurenci 39 automobilů, které stáli na začátku ankety proti sobě, se konečné páté místo jeví jako významný úspěch. Ostatně mladoboleslavští se do finále evropské ankety COTY probojovali už vloni se čtvrtou generací Škody Octavia a skončili rovněž pátí. Vítězem se nakonec stala Toyota Yaris, jejíž produkce začala v listopadu také ve středočeském Kolíně.

Jedním z porotců byl tradičně také český novinář Jiří Duchoň. Duchoň, který dal v konečném hlasování elektrickému modelu Kia nejvíce bodů a ve svém hodnocení oceňuje nejen originální vzhled, ale především nejmodernější elektrickou 800V platformu

E-GMP koncernu Hyundai-Kia. „EV6 je blízkým příbuzným typu Ioniq 5 od Hyundai, proti němuž ještě lépe zvládá rychlou jízdu díky speciálním tlumičům Sachs,“ píše český porotce v protokolu z hlasování a připomíná, že vůz je možné nabíjet i na 350kW stanicích. „Kia EV6 má vpředu objemnou odkládací schránku a nabízí velkorysý a dobře vybavený vnitřní prostor,“ dodává.

Kia je první korejskou značkou, která toto prestižní ocenění získala a podle slov Kateřiny Vaňkové, mluvčí českého zastoupení značky, je EV6 je prvním ze sedmi specializovaných modelů EV, které Kia plánuje uvést na trh do roku 2026.

KONEČNÉ POŘADÍ ANKETY CAR OF THE YEAR 2022:



1. Kia EV6 (279 bodů)



2. Renault Megane E-Tech Electric (265)



3. Hyundai Ioniq 5 (261)



4. Peugeot 308 (191)



5. Škoda Enyaq iV (185)



6. Ford Mustang Mach-E (150)



7. Cupra Born (144)

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

*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

CO JE TO QR KÓD?

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

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.

**ŠKODA, ŽE SE NEVYRÁBĚLA**

Přesně před 20 lety představila Škoda studii s názvem Tudor, která je právě řazena mezi nejhezčí škodovky všech dob. U zrodu konceptu stál Wilfried Bockelmann, tehdejší šéf oblasti Technického vývoje ve Škoda Auto, který zadal úkol navrhnout nějaká další auta mimo tehdy produkovanou trojici Fabia, Octavia a Superb. Na dvacetileté auto vypadá pořád skvěle.

**NEJSLAVNĚJŠÍ HONIČKA**

„Ani nevím, jestli jsem herec, co závodí, nebo závodník, co hraje.“ To jsou slova Steve McQueena, který byl známý tím, že miloval rychlou jízdu autem. Možná proto byla slavná honička z filmu Bullitův případ označena jako nejlepší všech dob.

**MONSIEUR DAKAR**

V roce 1998 natočila Česká televize zhruba 25 minutový dokument o Karlu Lopraisovi a jeho závodní kariéře. Dokument je plný zajímavých postřehů a příběhů z bohaté závodní kariéry Kala Lopraise.

**NEJDELŠÍ SKOK NA MOTORCE**

O freestyle motokrosových jezdčích se říká, že jsou tak trochu blázni. Robbie Maddison tuto definici naplňuje přímo dokonale. V roce 2008 se rozhodl překonat světový rekord ve skoku do dálky na motorce. Povedlo se, nový rekord má hodnotu 322 stop a 7 a půl palce neboli 98,33 metru, což je zhruba vzdálenost jednoho fotbalového hřiště.

**HUSARSKÝ KOUSEK**

Audi si na svém pohonu Quattro zakládá. V roce 1986 pro reklamní účely natočilo krátký klip, jak Audi 100 CS quattro vyjede na vrchol skokanského můstku Pitkavouri ve středisku Kaipola. Milovníci Ingolstadtské značky jistě vědí. Nicméně tento klip poodhaluje zákulisí natáčení, a i když je v němčině, zde slov úplně netřeba.

**JAKO F1**

Pokud se vás někdo zeptá na nejuječenější zvuk automobilu, hodně lidí si možná vzpomene na desetiválcové skvosty Carrera GT či Lexus LFA, někdo jistě zmíní Pagani Zonda. Ale to jsou auta za desítky milionů. Chlapík v Japonsku přišel s levnějším nápadem – na zakázku dělanými výfuky, které zní jako formule 1. Tento Mercedes Benz S600 W140 je toho důkazem.





MyCard

Moje výhody. Můj servis.

my-card.cz

Volkswagen MyCard je servisní karta pro majitele osobních a užitkových vozů Volkswagen (fyzické osoby), která je vázaná na konkrétní vozidlo, a v rámci nového programu přináší spoustu výhod. Zájemci si mohou vybrat jednak bezplatnou verzi **Service**, nebo zvolit rozšířenou placenou verzi **Service+**, která umožňuje využívat ještě další výhody nad rámec základní verze. **Využijte skvělou příležitost, mít MyCard se rozhodně vyplatí.**

Více o benefitech a jak získat svoji MyCard zjistíte zde:



MyCard pro
osobní vozy
Volkswagen



MyCard pro
užitkové vozy
Volkswagen

Volkswagen Taigo

Udávejte směr



Výrazný sportovní design, komfortní výbava a inteligentní systémy. To je nové SUV kupé pro všechny, kteří nechtějí jít s davem a každý den je pro ně výjimečný.

Volkswagen Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Skladem od **5 990 Kč**
měsíčně. Navíc zimní
pneumatiky, povinné
ručení a servis na 5 let



Vzorový příklad úvěru na vůz Taigo 1.0 v ceně 515 900 Kč, splátka předem 154 770 Kč (30 %), výše úvěru 361 130 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 457 290 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 514 170 Kč, RPSN vč. pojištění 12 %, délka úvěru 60 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 154 770 Kč, měsíční splátka úvěru 5 042 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 5 990 Kč, úroková sazba p. a. 7,235 %. 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 50 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 společností ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah. Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ modelu Taigo: 5,5–6,9 l/100 km, 124–156 g/km. Fotografie je pouze ilustrativní a vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.

volkswagen.cz/Taigo