

PODZIM
2022

setKání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

JAK SE
JEZDÍ
NA TERCEIŘE

LEGENDA

50 LET PORSCHE 911
CARRERA RS 2.7

ZAJÍMAVOST
ŽENY A JEJICH
VYLEPŠENÍ
VE SVĚTĚ
AUTOMOBILŮ

ZA VOLANTEM

JAN KOLLER

PŘÍBĚH



ENFANT TERRIBLE
FORMULE 1



CITROËN



5 LET
ZNAČKOVÁ ZÁRUKA

NOVÉ SUV C5 AIRCROSS VELKORYSÝ JAKO VY



ODPRUŽENÍ A SEDADLA
ADVANCED COMFORT
3 PLNOHODNOTNÁ SEDADLA
OBJEM ZAVAZADELNÍKU AŽ 1 630 L

OD
675 000 Kč

HODNOCENÍ ZÁKAZNÍKY 3.5/5

CITROEN-ADVISOR.CZ

OBSAH

- 4 **VY-MY:**
Dovozová technická
- 6 **Za volantem:** Jan Koller
- 8 **Čtyřtest:** Patnáctistovky
- 10 **Autonovinky:**
Automobilové novinky třetího čtvrtletí 2022
- 12 **Příběh:** James Hunt
- 14 **Akce:** Goodwood Festival of Speed
- 17 **Fascinace:** Pagani Utopia
- 18 **Vize0:** Cesta do školy
- 20 **Legenda:**
Porsche 911 Carrera 2.7 RS
- 22 **Test s cílem:** Renault Arkana na Křivoklátsku
- 24 **Jak se jezdí:** Na Terciéře
- 26 **Vědomostní kvíz**
- 28 **Zajímavost:**
Cherchez la Femme
- 30 **Představení:**
Značka Cupra
- 32 **Křížovka**
- 34 **Videotéka:**
zajímavá videa formou QR kódů

Že by konečně zjednodušení?

V polovině měsíce září se v médiích objevily zprávy, že stát připravuje zjednodušení technického průkazu vozidel. V roce 2024 by měl zaniknout tzv. velký technický průkaz a rok nato by se zápisy v registru vozidel mohly vyřizovat elektronicky. Mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka však vzápětí dodal alibistické „Pokud se vše legislativně stihne...“



Pozměňovací návrh k novele silničního zákona je podle něj téměř hotový a nejistota panuje pouze nad rychlostí jeho schválení. A vzhledem k tomu, že sněmovna má na vše dost času, je stanovaný termín přinejmenším diskutabilní. Držme si palce, protože současné papírové například nenabízejí celkový počet majitelů, protože namísto dřívějších čtyř jsou nyní k dispozici pouze dvě kolony (kvůli evropské legislativě GDPR). Dost možná by se vyřešil i problém s dovezenými vozy, u nichž je počet dřívějších majitelů nedohledatelný, protože pokud by v elektronické podobě byl uveden počet předchozích majitelů, byla by to další informace navíc. A přestože například německý velký technický také uvádí pouze dva majitele, je u jeho jména uvedeno odkdy. To znamená, že pokud kupujete auto z roku 2010 a první dohledatelný majitel v zahraničí bude z roku 2017, je jasné, že během sedmi let měl vůz minimálně jednoho dalšího majitele. Pro někoho nepodstatná informace, pro jiného velmi důležitá. Každopádně neříkejme hop, dokud jsme nepřeskočili...

A co že jsme si to do podzimního vydání magazínu dobré pohody Setkání pro vás čtenáře připravili? Například jsme zavzpomínali na Jamese Hunta, bouřliváka a „nezbedné dítě“ formule 1 70. let minulého století, a František Vahala si pro vás připravil článek o legendárním Porsche 911 Carrera 2.7 RS. Do rubriky Za volantem jsme si pozvali Jana Kollera, se kterým jsme probírali nejen jeho vztah k automobilům.

Jiří Švamberk
šéfredaktor

Příjemné čtení přeje

Tajenka z minulého čísla zněla: Den bez smíchu je promarněný den. Předplatné časopisu Hattrick získává Jindřich Lukavský z Rostok u Prahy, Jana Trajerová z Prostějova a Richard Šustek ze Zlína. Gratulujeme.

Ročník XIX/podzim 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 Švamberk (svamberk@wsmsro.cz), předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorsky spolupracovali:** Aleš Jungmann Jaroslav Kvičala, Jan Habrdla, 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: Kia Czech

Odevzdáno do tisku: 23. 9. 2022

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

Vítané změny



Při evidenční prohlídce se kontrolují nejen identifikační znaky vozidla, což je registrační značka, VIN kód a výrobní štítek, ale kontrolují se rovněž další části, aby bylo jasné, že vozidlo odpovídá technickému průkazu. Například jde o kontrolu tažného zařízení, rozměrů disků a pneumatik, počtu sedadel či to, zda na voze nebyla provedena nepovolená přestavba. Nejčastějším prohřeškem zjištěným při evidenční kontrole je použití nesprávných pneumatik, které v seznamu závad zcela jasně vítězí. Obutí jiných rozměrů než dovolených by pak přineslo několik bezesných nocí většině kupců. Nově tedy, pokud bude schválena prodloužená lhůta platnosti evidenční kontroly, je více odpovědnost přenášena ze státu na kupujícího.

V posledních letech se zkoumá také to, zda není počítadlo ujeté vzdálenosti stočené. Technik porovná vždy současný stav s posledním záznamem evidovaným na STK či při měření emisí. Manipulace s ujetými kilometry je tak pro podvodníky mnohem obtížnější, jelikož stavy počítadla jsou k dispozici v pravidelných intervalech a kdokoli si po zadání VIN kódu může záznamy zadarmo zkontrolovat na webu ministerstva dopravy www.kontrolatachometru.cz. Zároveň se nově na této stránce dají najít závady, které vozidlo mělo (detail prohlídky).

V případě dovozu aut ze zahraničí by se nic měnit nemělo. Pokud má vozidlo „COC“ list, pak většinou stačí rozšířená evidenční kontrola, kde se vše ztotožňuje se zahraničními doklady. Pokud však něco chybí, musí se provést klasická technická kontrola, která bývá označována jako dovozová technická.

Evidenční kontrola, kterou je nutné absolvovat při koupi ojetého vozu, je stále hojně diskutovaným tématem a v mnoha lidech vyvolává rozporuplné pocity. Hodně provozovatelů ji považuje za zbytečnost, dokud sami nezjistí, že koupili vozidlo, které nespĺňuje požadavky na provoz na silnicích.

Toto téma je nyní i otevřeno v poslanecké sněmovně, kde se projednává novela zákona č. 56/2001 Sb. Hlavní změnou je návrh na prodloužení platnosti evidenční kontroly ze současných 30 dní na jeden rok. Zejména autobazarům totiž nyní zákonná lhůta nestačí.

Ke změně by mělo dojít také při přepisu auta z leasingové společnosti na provozovatele, který je celou dobu zapsán v technickém průkazu. Nově by v tomto případě na evidenční kontrolu vůbec nebylo nutné jezdit. To jistě dává logiku a je to určitě krok správným směrem.

Text: J. Rejmon předseda
Profesní komory STK

Foto: archiv

INZERCE



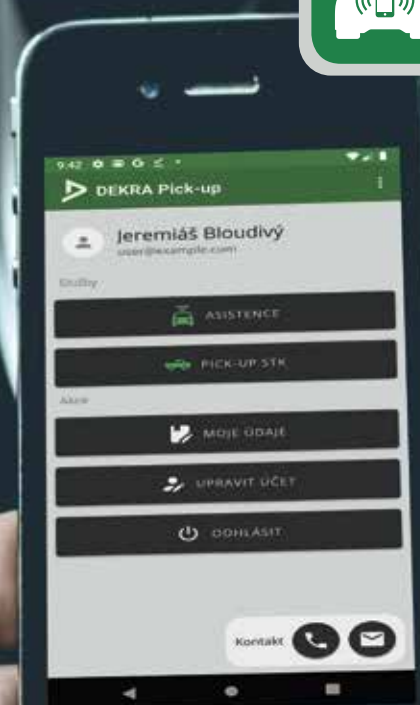
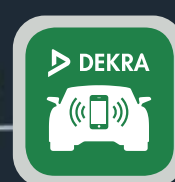
PICK-UP STK

STK z pohodlí domova či kanceláře

Aplikace ke stažení na:



www.dekra.cz





Anglická legenda přijíždí

Since 1924

Nové MG ZS



150 000 km



od **424 940 Kč**

Vyzkoušejte si nové ZS i vy

Nové MG ZS bylo testováno a k dokonalosti vyladěno na evropských silnicích. Kromě vysoké úrovně bezpečnosti si při jízdě vychutnáte prostorný komfortní interiér i velký zavazadlový prostor. K pohonu vám poslouží dva spolehlivé a úsporné zážehové motory o výkonu 106 nebo 111 k a k tomu všemu dostanete nadstandardně bohatou výbavu. Nové MG ZS vám prostě dává všechno co potřebujete za skvělou cenu.

Tovární záruka 7 let / 150 000 km.

Kombinovaná spotřeba 6,6 - 7,2 l/100 km, emise CO₂ 149 - 163 g/km (dle normy WLTP).
Údaje dle směrnic a nařízení EU nebo předpisů EHK. Obrázky jsou ilustrativní.

www.mgmotor-czech.cz

ZA VOLANTEM

JAN KOLLER



Na silnici nezávodím

Jan Koller, jeden z nejlepších českých fotbalistů a s 55 góly historicky nejlepší střelec české i československé fotbalové reprezentace, opustil profesionální trávnický již v roce 2011, ovšem na „kulatý nesmysl“ nezanevřel – v současnosti se věnuje plážové kopané. Popovídali jsme si s ním nejen o novém filmu, ale i o jeho začátcích za volantem.

■ **V létě vstoupil do českých kin film o vás od producenta Petra Větrovského s názvem „Příběh obyčejného kluka“. Jaké z toho máte pocity?**

Je to neuvěřitelný, vždyť mě nikde ani pořádně nechtěli. Ani na vojně jsem fotbal nehrál, strávil jsem ji v kuchyni, a to už mi bylo skoro dvacet... Kdyby mi tehdy někdo řekl, co zažiju v Dortmundu nebo v české reprezentaci, musel bych se smát.

■ **Prozradte nám některé historky z natáčení.**

Tak třeba jsem znovu sedl za volant staříčké škodovky 105, kterou jsem měl ještě jako nováček ve Spartě a kvůli které se mi někteří letenší spoluhráči tak smáli. S tou škodovkou stopětkou jsem se vrátil do svých mladých let. Párkrát jsme vařili, což pro mě tentokrát bylo na denním pořádku. Často jsem musel zastavovat a dolévat vodu do chladiče.

■ **Jaké bylo vlastně vaše první auto, které jste si za vydělané peníze koupil?**

Mým prvním autem byla stará Škoda 1000. To jsem ještě pracoval jako montér v JZD a hrabal se v traktorech. Byla samozřejmě už ojetá, stála pět tisíc korun a půjčoval mi na ni ještě brácha. V zimě často nechtěla startovat, museli mě



Jan Koller je historicky nejlepším střelcem české i československé fotbalové reprezentace.

roztlačovat tři kámoši. Modernější stopětku, tedy Škodu 105 S, jsem měl až potom. I tak se mi ale někteří spoluhráči smáli, když jsem s ní v polovině 90. let jezdil na Spartu.

■ Jaký typ řidiče jste?

Myslím, že můžu říct, že jsem uvážlivý řidič, snažím se jezdit bezpečně, na silnici nezávodím. S věkem se to ještě prohlubuje.

■ Dlouho jste hrál ve Francii, kde jsou velmi přísní. Jakou jste dostal nejvyšší pokutu?

Přiznávám, že jednou, asi před patnácti lety, mi to trochu ujelo a chytili mě tu za vyšší rychlost. Musel jsem zaplatit devadesát eur, policisté ale na mě byli hodní, nechali mě zajít si do bankomatu pro hotovost, kterou jsem tehdy neměl u sebe.

■ Učil jste vaši starší dceru řídit?

Ano, poměrně nedávno, protože má čerstvý řidičák. Učil jsem ji řídit několikrát u nás na Písecku ve Smetanově Lhotě na takovém malém letišti pro práškovací letadla. Tam jsem se ostatně učil řídit auto i já a asi všichni z naší obce.

■ Jaký typ automobilu je vám nejbližší?

Protože se často přemísťuju na trase Praha-Smetanova Lhota-Nice, jsou to nyní hlavně velká, prostorná auta, SUV. Potřebuji je hlavně kvůli své vysoké postavě, i kvůli tomu, abych do nich vždy pohodlně poskládal sportovní vybavení a další věci.

■ Jste vyučený mechanik. Opravoval jste si někdy svoje auta sám?

Ne, nikdy, možná jsem jen vyměnil kolo. Naposledy jsem si opravoval motorku – Pionýra.

■ Co si myslíte o elektromobilitě? Oslovuje vás?

Ale ano, jsem vcelku pro. Jen je ještě třeba vybudovat celou síť nabíjecích zařízení, to si ještě nedovedu úplně představit, jak to celé bude fungovat. Ovšem ano, vítám to.

■ Je nějaké auto, které jste neměl možnost řídit, ale toužíte po tom?

Přiznám se, že ani ne, nikdy jsem nebyl nějaký velký blázen do aut jako třeba někteří moji spoluhráči, kteří neustále své vozy měnili a kupovali si nové a nové modely. Jak jsem řekl, potřebuji praktické, prostorné, pohodlné a bezpečné auto, které mi má především dobře sloužit.

■ Kniha je napsána, film natočen, co budete nyní dělat, příští rok oslavíte teprve padesátiny?

Chvilku si odpočinu a trochu se stáhnou do ústraní. Budu se věnovat sportu, určitě se něco naskytne. Nikam se netlačím, stačí mi funkce ve



V hlavičkových soubojích byl "Dino" nepřekonatelný.

výkonném výboru okresního svazu v Písku. Nejsem bafuňář, nejlíp se cítím na hřišti. Nemám ani trenérské ambice, věnuju se spíš dětem. Po konci kariéry chci mít zkrátka klidnější život.

Děkujeme za rozhovor

Text: Jiří Švamberg a Pavel Procházka

Foto: KIA, Shutterstock
a Barbora Reichová / CNC / Profimedia

INZERCE


ELEGANCE I V ZIMĚ
2022 – 2023

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



AEZ Berlin dark

AEZ Berlin black

DEZENT AO dark

DEZENT AO black

DEZENT TV dark

3D Konfigurator kol
www.alcar.cz



AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

Patnáctistovky

Hybrid, atmosféra, turbo, manuál, CVT, dvouspojkový automat. Konečně se nám do čtyřtestu povedlo sehnat čtveřici stejné kubatury, přičemž každý model si jde svou vlastní cestou.

Mazda 2 Hybrid

Možná si říkáte, že jste tohle auto už někdy někde viděli. Nebudeme vás napínat, nová Mazda 2 Hybrid je opravdu převlečená Toyota Yaris Hybrid a její úloha v portfoliu Mazdy je jednoduchá – snižovat celkové emise značky Mazda, a tedy vyšší konkurenceschopnost na evropském trhu. Ostatně oba modely se společně vyrábějí v české továrně Toyoty na okraji Kolína.

ZA VŠÍM HLEDEJ EMISE

Mazda je tedy po Suzuki druhou značkou, která vsadila na hybridní modely značky Toyota a upřímně řečeno, nic lepšího udělat ani nemohla. Nehledě na to, že naprosto dokonalá a staromilecká Mazda 2 vyráběná od roku 2014 se stále prodává, takže Mazda svým nejmenším modelem dokáže oslovit ještě širší skupinu zákazníků.

Že Mazdě nešlo o nic jiného, než o snížení flotilových emisí je patrné okamžitě, protože tohle je 99% klon – zbylé jedno procento lze přiřknout jinému logu na kapotě, víku zavazadelníku a volantu.

Mazda 2 Hybrid je tedy poháněna stejnou technikou jako Yaris, tedy atmosférickou tříválcovou patnáctistovkou s jedním elektromotorem, kdy kombinovaný výkon dosahuje 85 kW (116 k). Výkon je přenášen bezstupňovou převodovkou e-CVT na přední kola. Občas bývá zvykem, že si technici lehce pohrají s technikou (například v případě zavěšení GT86 a BRZ). Zde tomu tak ale není.

SPOTŘEBA I POD 4 LITRY

Že jde o auto primárně do města se řidič přesvědčí ihned, co opustí betonovou džungli. V ní totiž hybridní Mazda jezdí většinou v elektrickém režimu a průměrná spotřeba se pohybuje i pod 4 litry na 100 km. Na dálnicích je situace o něco horší, tedy pokud nechcete jet výrazně pomaleji, než je povolený dálniční limit. Do 120 km/h spotřebuje Mazda 2 Hybrid zhruba 5,5 l/100 km, nad 130 km/h už spotřeba přesahuje 7 litrů na každých 100 km a co je asi zásadnější, narůstá úroveň vnitřního hluku. Zde je drobný paradox, protože Mazda 2 Hybrid není přehnaně „uřvané“ auto, a to navzdory převodovce e-CVT, ovšem řidič si tak nějak zvykne na maximální ticho elektrického pohonu, že mu dálniční projev prostě vadí.

I přestože se adopce Yarisu může zdát na hlavu postavená, není to pravda. Je to úlitba nesmyslné evropské byrokracii a od Mazdy sňatek z rozumu.



Škoda Fabia 1.5 TSI DSG

Poté, co Škoda Auto vyškrtla ze seznamu nejsilnější variantu RS je nejvýkonnější provedení Fabie čtyřválcová přeplňovaná patnáctistovka s výkonem 110 kW

(150 k). Zkombinujte to s nejvyšší úrovní výbavy Monte Carlo a na absenci označení RS v nabídce rychle zapomenete.

Dobře, jízdní zážitky už nejsou takové, jako u sportovní verze RS, ale upřímně, tohle není model, po kterém by prahli nadšení řidiči. Nová Fabia je spíše o komfortní jízdě a v případě výbavy Monte Carlo také o vzhledu.

VYPADÁ SKVĚLE

A ten se opravdu povedl, obzvláště v sytě červené barvě s černými doplňky. Pozitivní je, že tuto výbavu může zákazník zvolit u všech motorů vyjma základního MPI. Vše do sebe velmi decentně zapadá a zároveň vyvolává pocit, že skutečně sedíte ve sportovním autě.

Co člověka dvakrát nepotěší je zdoluhavý start infotainmentu, což je dlouhodobě kritizovaná záležitost a neduh mnoha koncernových modelů. A proboha, je takový problém zachovat alespoň jeden USB konektor? Vždyť nejde ani tak o mobil, součástí výbavy je indukční nabíjení, ale co takhle další elektronická zařízení, např. foťák, hudební přehrávač atp. Nicméně tím výčet iritujících věcí končí. Spíše si rychle povšimnete toho, jak je Fabia dobře navržena. Veškeré odkládací plochy jsou dostatečně dimenzované, k dispozici jsou dva držáky nápojů, velká loketní schránka a potěší také dešťník ve dveřích.

KOMBI NETŘEBA

Fabia už není nabízena jako kombi, ale i klasický pětideřevý hatchback nabízí dost prostoru, a to jak v kabině, tak v zavazadlovém prostoru. Jen pro srovnání, první Fabia měřila na délku 3960 mm, druhá a třetí generace poskočily na 3992 mm a aktuální model nabízí 4108 mm. A nejen to, mezigeneračně získala na rozvoru 94 mm a k šířce 48 mm. Zavazadlový prostor narostl o 50 litrů a jeho maximálních 380 litrů můžete díky pravidelným tvarům využít beze zbytku. Škoda Auto navíc nabízí opracovaný síťový program, který variabilitu zavazadlového prostoru ještě zlepšuje.

Atletický vzhled výbavy Monte Carlo doplňuje hbitý, avšak nepřilíš žízňivý čtyřválec TSI s vypínatelnými dvěma válci. Pokud člověk jezdí v rámci limitů, vejde se stabilně pod 6 l/100 km. S těžkou nohou samozřejmě spotřeba narůstá. Převodovka DSG si s motorem rozumí, manuál pro tuto motorizaci v nabídce není.

Hyundai i30 1.5i CVVT

Tohle auto je v dnešní době doslova zjevením. Atmosféricky plněná 1.5 se čtyřmi válci, manuální převodovkou, a hlavně cenovkou pod 450 tisíc, to je prostě nabídka, která se jen tak nevidí. Přitom za své peníze rozhodně nedostanete archaický kočár s množstvím kompromisů. Naopak, pokud jste přesně ten typ řidiče, na kterého Hyundai cílí, pak jste vyhráli jackpot.

JEDNODUCHÝ MOTOR

Začneme u pohonu. Atmosféricky plněný čtyřválec 1,5 bez přímého vstříku disponující výkonem 81 kW (110 k) patří spíše k těm klidnějším, pakliže to máme říci kulantně, nicméně na druhou stranu nabízí vynikající spotřebu (průměr v testu byl 6,2 l/100 km) a díky absenci turbodmychadla a přímého vstříku paliva odpadají starosti jako je karbonizace, případně ředění oleje benzinem.

I přes staromileckou konstrukci nejde o prehistorický kus železa, neboť využívá proměnného časování ventilů, proměnné délky sání, chlazených výfukových svodů v hlavě válců a dva nepřímé vstříkovače pro každý válec. Je tedy tichý a kultivovaný. Pravda, výkony si musíte zasloužit, nicméně tohle auto si koupí opravdu klidný řidič, který nepotřebuje spěchat. Předjíždění musíte plánovat, protože maximálních 81 kW je k dispozici až v 6 tisících ot/min-1 a skromný točivý moment v 3500 ot/min-1. A to se bavíme o nenaloženém autě...

SKVĚLÁ CENOVKA

Na druhou stranu koupit nové auto za 440 tisíc Kč, které má v základu 16" litá kola, LED denní svícení, manuální klimatizaci, elektrická okna vpředu i vzadu, 8" infotainment s podporou Android Auto a Apple CarPlay, autonomní brzdění, tempomat a zadní parkovací senzory s kamerou, to už rozhodně stojí za drobné ústupky v dynamice.

Dalším drobným negativem je pouze vlečná zadní náprava a nemožnost si připlatit za automat. I přes jednoduché řešení zadní nápravy auto zbytečně neposkakuje a pokud je povrch jen trochu slušný, o její prosté koncepci ani nevíte. A automat by jinak skvělou cenu zbytečně navýšil.

Hyundai i30 1.5i CVVT je ideálním autem pro všechny, kteří chtějí nový vůz s prostorným zavazadelníkem (až 1650 l) a jednoduchým motorem, který nebude

tpět na výše uvedené neduhy. To ale ukáže až čas...



Volkswagen T-Roc 1.5 TSI

Turbená 110kW patnáctistovka je prostřední z nabídky

zážehových motorizací

a podle nás také tou nejlepší, jakou můžete do T-Rocu pořídit. Tříválec o výkonu 81 kW stačí, ale jen tak tak, a vrcholný dvoulitrový čtyřválec se 140 kW se nabízí až s prostřední výbavou Style za téměř milion korun (989 900 Kč). Zlatá střední cesta se i tady rozhodně vyplácí. Pravda, základní výbava Life s manuální převodovkou a tímto motorem stojí 779 900 Kč, což rozhodně není málo.

HODNOTNĚJŠÍ MATERIÁLY

T-Roc nedávno prodělal facelift, který přinesl změny v mnoha důležitých oblastech. Pakliže se nebudeme bavit o zevnějšku, uvnitř jsou jiné především použité materiály, které byly v minulosti často kritizovány, zejména pak na palubní desce a výplních dveří. Zlepšení se týká ale také čalounění a dekorů. Výbava Life má také jiný volant s klasickým tlačítkovým ovládním.

Manuální převodovka se k přeplňovanému 1.5 TSI skvěle hodí. Je dobře zřevodovaná, má přesný a hladký chod a celkově vzbuzuje v řidiči důvěru. Také díky šestistupňovému manuálu lze spotřebu držet v rozumných mezích (dlouhodobý průměr během testu byl 6,2 l/100 km).

DOBŘE NALADĚNÝ PODVOZEK

Na rozdíl od dvoulitrových motorů má jednapětka jednodušší zadní nápravu, což ale navzdory krásným příplatkovým kolům z lehké slitiny nebylo vůbec poznat. Její naladění je ukázkové, ani větší nerovnosti T-Roc nedokázaly rozhodit do té míry, že byste to jako řidič zaznamenali.

T-Roc 1.5 TSI s manuální převodovkou je příjemné auto, které nabízí jak styl, tak slušný komfort, a hlavně velmi dobrou spotřebu, která je vždy jedním ze zásadních kritérií při volbě vozu. Co nelze opomenout je cena, která už v základu není úplně nejvyšší a pokud si chcete dopřát nějakou doplňkovou výbavu, rychle se dostanete nad 800 tisíc Kč.

Suma sumárum je T-Roc 1.5 TSI pohodlným vozem se skvělým výhledem do všech stran a hodně solidním zavazadlovým prostorem. Ovládní kontrolních prvků, zejména klimatizace, je složitější a jízdně jde o klasický Volkswagen. To znamená, že splní veškeré požadavky, ale dvakrát nepobaví.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Mazda 2 Hybrid

Motor: **Zážeh. tříválec 1490 cm³**
Výkon (kW/k): **85/116**
(kombinovaný)
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **120 při 3600**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,7**
Max. rychlost (km/h): **175**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **3,9**
Délka (mm): **3940**
Zavazadlový prostor (l): **268**
Základní cena (Kč): **491 500**

Škoda Fabia 1.5 TSI DSG Monte Carlo

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1495 cm³**
Výkon (kW/k): **110/150**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **250 při 1500-3500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8**
Max. rychlost (km/h): **225**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,6**
Délka (mm): **4108**
Zavazadlový prostor (l): **380-1190**
Základní cena (Kč): **544 900**

Hyundai i30 1.5i CVVT

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1495 cm³**
Výkon (kW/k): **81/110**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **144 při 3500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **12,6**
Max. rychlost (km/h): **187**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,0**
Délka (mm): **4585**
Zavazadlový prostor (l): **602-1650**
Základní cena (Kč): **439 900**

Volkswagen T-Roc 1.5 TSI Life

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1495 cm³**
Výkon (kW/k): **81/110**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **250 při 1500-3500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,4**
Max. rychlost (km/h): **205**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,0**
Délka (mm): **4268**
Zavazadlový prostor (l): **445/1236**
Základní cena (Kč): **717 900**

Text: Jiří Švamberk

Foto: Mazda, Škoda Auto, Hyundai, Volkswagen

BENTLEY FLYING SPUR SPEED

Po odchodu Bentley Mulsanne a jeho ikonického osmiválce 6,75 to vypadá na umíráček další již legendární pohonné jednotky. Tedy v tradičním luxusním sedanu. Vrcholná verze sedanu Flying Spur, tradičně označovaná jako Speed, je s verzí Mulliner posledním W12 svého druhu. Oproti verzi S nabídne výkon vyšší o 62 kW (85 k) a extra 130 Nm točivého momentu k tomu. Flying Spur Speed tak nabídne 467 kW (635 k) a 900 Nm. Zrychlení z 0 na 100 km/h proběhne za 3,8 sekundy a ručička rychloměru se zastaví na magických 333 km/h.

**ŠKODA VISION 7S**

Mladoboleslavská automobilka představila sedmimístný SUV koncept, který by měl naznačovat budoucí designový jazyk. Spolu s ním odhalila také techniku, která se uvnitř smaragdově zeleného konceptu ukrývá. Škoda Vision 7S stojí na nejmodernější koncernové modulární platformě pro elektromobily (MEB) a je vybavena 89kWh akumulátorem, rychlým nabíjením s výkonem až 200 kW a dojezdem přesahujícím 600 kilometrů na jediné nabití v režimu WLTP.

VOLKSWAGEN TAVENDOR

Volkswagen i nadále jede na vlně SUV. Novinka Tavendor je vyhrazena pouze pro čínský trh a bude jej pohánět neelektrifikovaný motor 2,0 TSI s výkonem 136 kW (186 k) nebo ve výkonnější variantě se 162 kW (220 k). Motor bude výhradně připojen na převodovku DSG a k dispozici bude pohon předních kol i čtyřkolka 4Motion. Rozměrově odpovídá Tavendor americkému SUV Volkswagen Atlas, protože základní platforma MQB Evo je prodloužená.

**GMC CANYON**

Po Chevroletu Colorado přijíždí sesterský model GMC Canyon, který bude také nabízen pouze jako „double cab“, tedy s kabinou se čtyřmi dveřmi. Kromě klasických výbav Elevation a Denali si zákazníci mohou objednat také terénní verzi AT4X. Nový pick-up GMC Canyon se bude vyrábět pouze s přeplňovaným 2,7litrovým čtyřválcem, který však nabídne hodně slušných 231 kW (314 k) a točivý moment 582 Nm.

HONDA TYPE R

Honda představila šesté pokračování ultimativního sportovního modelu Civic Type R, jehož základem se stala jedenáctá generace oblíbeného hatchbacku, který byl představen před půl stoletím. Číslo šest pohání vylepšený 2litrový čtyřválec z minulé generace K20C1. Oproti dřívějšíku dostal dmyhadlo s jiným počtem, tvarem a velikostí lopatek, což má pozitivní vliv na plnicí tlak v širším spektru otáček. Výkon by měl dosahovat 243 kW (330 k) a 420 Nm točivého momentu.

**AUDI Q6**

Další pouze pro Čínu určený model představilo Audi. SUV s označením Q6 na délku měří 5099 mm, na šířku 2014 mm a rozvor dosahuje 2980 mm. Je tedy větší než evropská Q7. K dispozici bude se šesti a sedmi sedadly. Nové velké Audi do vlnu dostane výhradně zážehové motory, jmenovitě přeplňovaný čtyřválcový dvoulitr s výkonem 195 kW (265 k) a 400 Nm točivého momentu. Druhým se stane šestiválec 2,5 VR6 s 200 kW (299 k) a 500 Nm. Standardem je pohon všech kol, samočinná převodovka a adaptivní podvozek DCC.



KIA XCEED

Jihokorejská automobilka Kia se pochlubila modernizovanou podobou modelu Xceed. Největší novinkou je provedení GT-line. Kia představila facelift crossoveru Xceed, jehož se dosud v Evropě prodalo přes 120 tisíc kusů. Novinka narostla ve všech směrech a zvětšil se také zavazadlový prostor. Co se motorizací týče, pro faceliftovaný Xceed jsou připraveny tři přeplňované zážehové motory s přímým vstřikováním, naftový mild-hybrid (MHEV) a plug-in hybrid (PHEV) se zážehovou jednotkou.

NISSAN X-TRAIL

Japonský Nissan po dvou letech od představení pouští do Evropy nejnovější generaci modelu X-Trail, který se například v USA prodává jako Nissan Rouge. K dispozici bude jako hybrid, který ale funguje jinak, než je obvyklé, a to tak, že motor pohání generátor, který vyrobenou elektřinou roztáčí kola hnané nápravy, a se zážehovým tříválcovým motorem 1,5. Standardem je pohon předních kol, kdy má systém výkon 150 kW (204 koní) a točivý moment 330 Nm. Čtyřkolka e-4orce přidává druhý elektromotor na zadní nápravu. Dohromady generují výkon 156 kW (213 k)



DODGE HORNET

Koncept Dodge Hornet byl představen již v roce 2006 a novinka s ním nemá vůbec nic společného. Původně mini MPV je mini SUV, který Dodge převzal od Alfy Romeo. Pokud si totiž odmyslíte nárazníky, masku chladiče a kapotu, koukáte se na model Tonale. To samé platí i o interiéru. Vlajkovým modelem bude plug-in hybrid R/T s 1,3litrovým přeplňovaným čtyřválcovým motorem pracujícím společně s elektromotorem umístěným na zadní nápravě. Systémový výkon činí 210 kW (285 k) a točivý moment 519 Nm.

INZERCE

VYLEPŠENÉ
EVO
plus
3
X
EFFECT
PREMIUM FUELS

VYZKOUŠEJTE NAŠE KVALITNÍ
VYLEPŠENÁ PRÉMIOVÁ
PALIVA EVO PLUS



JEŠTĚ MENŠÍ TŘENÍ
VÍCE ADITIV
OPTIMALIZOVÁNO PRO
NEJNOVĚJŠÍ MOTORY*



VYŠŠÍ CETANOVÉ ČÍSLO
VÍCE ADITIV
VYNIKAJÍCÍ ČIŠTĚNÍ

Parametry prémiových paliv EVO Plus byly porovnány se základními palivy EVO.

*Pro motory s přímým vstřikováním (GDI).



Sex je snídaně šampiónů

I když se o motoristický sport nebo formuli 1 nezajímáte, jméno James Hunt jste možná zaslechli. Bez ohledu na film Rivalové byl tohle jednoznačně největší Enfant Terrible královny motorsportu všech dob. A taky byl vynikajícím závodníkem. Letos by oslavil 75 let...

James Hunt byl pohledný, odvážný, výřečný a měl pověst člověka, který žije stejně rychle mimo závodní dráhu jako na ní. Byl ale také opředěn mnoha až přehnanými mýty, které z něj dělaly nevychovance a arogantního člověka. Pravda, možná se o něm říkalo, že se vyspal s pěti tisíci ženami a na kombinézu si nechal našít nápis „Sex, snídaně šampionů“, ale přes všechny lesk a půvab měl Hunt i jinou stránku. Byl to nervózní jezdec, který před každým závodem zvracel. Byl to citlivý milovník zvířat, který choval andulky a na své farmě v Buckinghamshire zakázal lov. Bohužel mu to moc nešlo s penězi a na sklonku života jezdil dodávkou Austin A35 nebo na kole.

Hunt k autům rozhodně netíhnul od dětství, jako jiní slavní závodníci. Narodil se burzovnímu makléři v Surrey v roce 1947 jako jedno ze šesti dětí, byl hřmotný a cílevědomý a dařilo se mu ve škole i na Wellington College. Ačkoli to nebyl žádný vyložený studijní typ, hrál zdatně na trumpetu a vynikal ve všech sportech, zejména v tenise a squashi. Jako citlivé dítě měl vztah ke zvířatům, zejména ke psům a ptákům. Nicméně o auta se nezajímal. Až náhodné pozvání na závodní setkání na okruhu Snetterton v Norfolku den před jeho 18. narozeninami ho přivedlo k závodění. A jak sám posléze vzpomínal, byla to okamžitá láska. Jenže bez finančního zázemí a kontaktů prostě nenaskočíte v 18 letech do kolotoče závodů s vidinou F1. To nešlo tenkrát, natož dnes.

ZARPUTILEC

Jeho odhodlání závodit se však vyplatilo a Max Mosley, bývalý šéf F1 a spoluzakladatel stáje March, vzpomíná, že ho poprvé viděl na závodě v Snettertonu v roce 1969. „Byl tam vůz formule Ford, který jel nejrychleji ze všech. Později jsem v paddocku viděl, jak z něj

vystupuje vysoká postava, a nebyl to nikdo jiný než James. Neměl ani žádné pořádné závodní oblečení, jen obrovský talent...“

Také lord Hesketh, který jako 22letý mladík Huntovi nabídl první angažmá, z něj byl napoprve nadšen. „Byl velmi rychlý. Nebyl nebojácný, velmi dobře si uvědomoval nebezpečí.“

Dobrym příkladem Huntova umění bylo jeho vystoupení v Silverstone. „Pro mě byla nejlepší zatáčkou v závodech Grand Prix Woodcote na Silverstonu,“ vzpomínal Hesketh. „Měnil se tam sklon a vy nevidíte výjezd, tedy bývávalo to tak. A jestli něco vypovídá o tom, jak se věci mají, jsou to stopky. Vždycky jsme říkali, že dobře projetá zatáčka Woodcote umí ušetřit jednu sekundu na kolo a James jí vždy projížděl pod plným plynem de facto rovně. Když vyhrál svůj první závod, předjel vedoucího Ronnieho Petersona s polovinou auta na trávě v rychlosti přes 260 km/h. A to už vyžaduje sakra talent.“

Huntovy první roky v závodění, než podepsal smlouvu s Hesketh



Legendární fotka, kdy Hunta "sestřelil" Patrick Depailler a on na něj celé jedno kolo čekal na trati, aby mu mohl vynadat.



V době pořízení tohoto snímku bylo Lordu Hasketovi 22 a Huntovi 24.



Racing, však provázal nedostatek financí a několik nešťastných nehod. Při jedné z nich v Oulton Parku ztratil kontrolu a byl katapultován do jezera. Monopost zakoupený na úvěr byl zcela zničený a Hunt ho musel následující dva roky splácet. Hunt později řekl, že kdyby byl připoutaný, pravděpodobně by se zabil. „Bezpečnostní pásy ještě nebyly povinné a já je neměl, protože jsem si je nemohl dovolit,“ uvedl. „Kdybych byl připoutaný, mohl jsem se utopit.“

Formule 1 v šedesátých a sedmdesátých letech však byla stále sportem spíše pro amatérské gentlemany než pro profesionály. „Svět byl úplně jiný,“ vzpomínal Hesketh. „Nebyly v tom velké peníze a náš rozpočet byl menší ze všech. V první sezóně jsme měli jen jedno šasi a dvě převodovky, což vyšlo asi na 50 000 liber – dnes je to zhruba desetinásobek.“

PŘÍŠTÍ ŠTACE: MCLAREN

Po sezóně 1975 Hunt opustil Hesketh Racing a přestoupil do McLarenu, který byl mnohem lépe financovaným týmem. „Nemohl jsem si dovolit dál financovat tým,“ říká Hesketh. „A nehodlal jsem mu zničit kariéru tím, že ho budu držet v nekonkurenceschopném voze.“

V roce 1976 měl Hunt na svém kontě pouze dva vítězné závody formule 1 a nejlépe obsadil v mistrovství světa čtvrté místo se ziskem 33 bodů, zatímco Lauda si vyjezdil 64,5 bodu.

To se ale okamžitě změnilo, když začal následující rok závodit s McLarenem. Vyhrál první dva závody roku, které byly sice tzv. nemistrovské, a následně vyhrál šest ze šestnácti Velkých cen. Jednou z nich byla nechvalně proslulá Velká cena Německa na Nürburgringu, kdy Lauda havaroval hned v prvním kole a po uvěznění ve voze utrpěl děsivé popáleniny.

Přestože upadl do kómatu, dokázal se Lauda kupodivu vrátit za volant už za pouhých šest týdnů a ve Velké ceně Itálie v Monze dojel na působivém čtvrtém místě. Nicméně během Laudovy nepřítomnosti se Hunt dotáhl na jeho vedoucí pozici a zvítězil ve Velké ceně Kanady a také předposlední Velké ceně USA. Scheckter, který Hunta opravdu nemusel, měl možnost celý šampionát nezvratně ovlivnit.

„Bylo to ve Watkins Glen v New Yorku a Hunt jel za mnou a doháněl mě. Mohl jsem ho udržet za zády, ale neudělal jsem to. Věděl jsem, že nejedu o titul, ale vždycky jsem respektoval ty, kteří ano.“

Do Velké ceny Japonska, posledního závodu sezony, ztrácel Hunt na Laudu pouhé tři body. V ten den se spustil prudký déšť a Lauda po dvou kolech odstoupil s tím, že je příliš nebezpečné v závodě pokračovat. Hunt do boxů nezajel a skončil na třetím místě, čímž získal 4 body a Laudu o jediný bod přeskočil. Byl to jeden z nejnapínavějších závěrů sezóny formule 1 vůbec a svět zachvátila Huntova mánie. Ale přestože závodil za McLaren ještě další dvě sezony, tak vysokého bodového hodnocení už nikdy nedosáhl a v mistrovství světa 1977 a 1978 skončil pátý, respektive třináctý.

Po vystoupení z kolotoče formule 1 si Hunt zpočátku udržoval svůj životní styl, ovšem bez adrenalinu a slávy, kterou mu přinášelo závodění. Koupil si



Jedna z mála, co dala Huntovi košem. Suzy Millerová jej po ročním manželství opustila kvůli herci Richardu Burtonovi.



vilu ve Španělsku a farmu v hrabství Buckinghamshire, a také dům v západním Londýně.

Hunt si rovněž otevřel noční klub Oscar's, pojmenovaný po jeho německém ovčákovi, a v roce 1982 se seznámil se Sarah Lomaxovou, interiérovou dekoratérkou. Vzali se, přestěhovali se do Wimbledonu a měli dva syny. Přestože manželství se rozpadlo v roce 1989, jejich vztahy zůstaly dobré. Jeho předchozí manželství s modelkou Suzy Millerovou trvalo pouhých 16 měsíců a skončilo předčasně v roce 1976, kdy ho opustila kvůli herci Richardu Burtonovi.

BYL I DOBRÝM KOMENTÁTOREM

Hunt se do F1 vrátil, nicméně už jen jako komentátor. A jeho kariéra se rozjížděla překvapivě dobře, a to i přes nevrle přijetí ze strany ostříleného Murrayho Walkera, který bodrému jezdcovi nemohl přijít na chuť. Ale BBC angažováním Hunta udělala skvělý marketingový tah a sledovanost rostla. Navzdory tomu, že Hunt v průběhu vysílání zvládl vypít i dvě lahve vína.

Později se Hunt začal věnovat psaní a v sezóně 1991 psal sloupky pro deník The Independent. Jeho první článek byl typicky přímočarý. Prostě si nebral servítky s nikým a ničím. Hunt byl také hlasitým zastáncem zlepšení bezpečnosti jezdců, což se tak nakonec stalo.

DOHNAL HO ŽIVOTNÍ STYL

Největší ironií bylo, že muž, který tak často riskoval svůj život na závodní dráze, o něj přišel v bezpečí svého domova. Zemřel v časných ranních hodinách 15. června 1993 na následky masivního infarktu. Předtím toho dne požádal svou přítelkyni Helen Dysonovou o ruku, kvůli které na sklonku života přestal pít a kouřit. Navíc začal být opět fit a začal jezdit na kole.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

Absolutní vrchol

Je úplně jedno, jakým autům nebo motoristické disciplíně fandíte nejvíce, na každoročním goodwoodském Festivalu rychlosti uvidíte na jednom místě úplně vše. Tato spektakulární podívaná nemá jinde na světě obdoby a výrobci se předhánějí, kdo přiveze zajímavější kousek. Tohle je náš výběr:



FERRARI DAYTONA SP3
Pocta legendárním Le Mans závodním vozům má atmosférický V12 a 618 kW (840 k).

Kdo by náhodou nevěděl, co je FoS zač, tak ve zkratce se jedná o závod do vrchu a automobilovou přehlídku pořádanou na panství Lorda Marche. Jezdci se střídají v jízdě na čas na strmé trati dlouhé 1,1 míle, tedy necelých 1,9 kilometrů. Účastníci se rekrutují ze světa sériových supersportovních automobilů až po závodní vozy z mnoha různých motoristických sérií.

V průběhu desetiletí se Festival rychlosti v Goodwoodu rozrostl a kromě závodu do vrchu zde lze spatřit rallye rychlostní zkoušku, terénní závody a driftování. Mezi další akce patří aukce klasických automobilů, přehlídka elegance, výstava nejnovějších superaut, a dokonce zde vystavují i samotné automobilky, které na klasické autosalony příliš neslyší. Víkendová akce je tak populární, že organizátoři závodu museli omezit návštěvnost na 150 000 automobilových nadšenců.



LEXUS ELECTRIFIED SPORT CONCEPT
Duchovní nástupce ikonického LFA neohromí kvílením motoru V10, ale zrychlením z 0 na 100 km/h pod 2 s.



MCLAREN P1 BY LANZANTE
Že nevyšlešíte dokonalé? Společnost Lanzante má jiný názor. Toto je upravený McLaren P1.



STARTOVNÍ ROŠT

Kolona účastníků čekajících na svou „chvilku slávy“.



MCMURTRY SPÉIRLING

Když rekord monopostu F1 z roku 1999 konečně v roce 2019 padl, nikoho nenapadlo, že bude pokořen tak rychle. Aneb když věhlasnou automobilku porazí garážník. Prý bude i sériový model.



SINGER TURBO

Asi neznámější výrobce restomodů, tedy moderních reinkarnací slavných modelů, představil svou vizi verze Turbo a tentokrát jako základ posloužil typ 930.



SUBARU P25

Další restomod, tentokrát slavného rallyového Subaru.



MERCEDES-AMG ONE

Pravděpodobně nejsilnější a nejhlasitější šestnáctistovka na světě. S elektromotorem má systémový výkon 782 kW (1063 k).



POLESTAR O2 CONCEPT

Zajímavá studie s ukrytým dronem za zadními sedadly, který dokáže vzlétnout i za jízdy.

BUGATTI TYPE 35B

Na Fos se nejedzí na vyjížd'ku. Skoro 100leté Bugatti Type 35B a jeho 138 koní dostalo pěkně zabrat!





Součástí FoS je také rally rychlostní zkouška.



PAGANI HUAYRA R

Už jen slyšet tohle řvoucí monstrum je důvod, proč se na Fos vydat. Atmosférický V12 a 625 kW (850 k). Na silnici bohužel nesmí.



HENNESSEY VENOM F5

Je libo jet 500 km/h? Tohle auto to prý zvládne...



DRIFTUJÍCÍ BRATŘI

Sourozenci Elias a Johannes Hounondji, tvořící dvojku Red Bull Driftbrothers, se pochlubili svými přestavěnými speciály BMW M4 Competition s výkonem přes 1000 koní...



BMW M3 TOURING

Oslava 50. let BMW M přinesla nejen hlavní sochu za údajných 30 milionů korun, ale také vůbec první sériovou M3 Touring.



RENAULT 5 EV

Tohle má být auto, které i obyčejné lidi dostane k elektromobilitě. Základní cena by měla být cca 550 tisíc Kč. Dojezd podle baterie až 400 km.



PORSCHE 911 SPORT CLASSIC

Že manuály nefrčí? Omyl, jen se z něj dělá nedostatkové boží. Manuální 911 Turbo s o 100 koní nižším výkonem vznikne v počtu 1250 kusů.



MCLAREN F1

Že jste nikdy neviděli krále? Tak na FoS jich potkáte hned několik...

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

SETKÁNÍ JEZDCŮ

Na FoS se setkávají někdejší i současní rivalové ze závodních kolbišť.



Zpět ke kořenům

Automobilka Pagani představila v pořadí třetí model Utopia, který jak jinak patří do kategorie hypersportovních automobilů. Přepřehovaný V12 od Mercedes-AMG pohání zadní kola skrze sedmistupňovou manuální převodovku a elektromechanický samosvorný diferenciál.



To, v co už asi nikdo nikdy nedoufal, je tady. Horacio Pagani ukázal světu svůj třetí model a opět je to řádná pecka. Tentokrát dost možná vůbec největší, která se za poslední roky ve světě rychlých kol udála. A proč jsou zástupci odborné, a samozřejmě i laické, veřejnosti tak nadšení? Protože Pagani svou novinku postavilo podle receptu staré školy, tedy bez elektrifikace, s manuální převodovkou a pohonem zadních kol. To vše navzdory masivnímu výkonu 635 kW (864 k) a točivému momentu 1100 Nm.



INSPIRACE PŘIŠLA OD ZÁKAZNÍKŮ

Podle samotného Paganiho je tohle auto přáním stávajících zákazníků, kteří od novinky žádali tři věci – jednoduchost, lehkost a potěšení z řízení. Vývoj trval šest let a design našel inspiraci například u proudových motorů.

Monokokové šasi vyrobené ze speciální kombinace karbonu a titanu, které Pagani říká Carbo-Tanium, a podobného materiálu

FASCINACE
PAGANI UTOPIA

seTKání



jménem Carbo-Triax váží se zavěšením a 6litrovým V12 fantastických 1280 kg, což je o 67 kg méně než u modelu Huayra a o 716 kg méně než u konkurenční (a elektricky poháněné) Pininfariny Battista.

Zastavit něco takto výkonného mají v popisu práce karbon-keramické brzdy od firmy Brembo se šestipístkovými třmeny vpředu a čtyřpístkovými vzadu.



Jako vždy půjde o striktně limitovanou edici, tentokrát v počtu 99 kusů. Cena byla stanovena na 2,17 milionu eur (přes 53 milionů korun) bez daně. Už asi chápete, proč název Utopia...



Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



Dítě to vidí jinak

Pro řadu dětí znamená první usednutí do školních lavic i první zkušenost se samostatným pohybem v silničním provozu. A to pro ně může být stresující.

Obavy však mívají i rodiče. Pokud bude novopečený školák odkázán na samostatnou přepravu do školy, je proto dobré s ním ještě před zahájením školního roku podrobně a opakovaně absolvovat trasu od domova do školy a zpět. Nejkratší trasa vhodná pro dospělého však nemusí být tou nejlepší volbou. Na dítě mohou číhat nebezpečí v podobě přecházení přes rušné pozemní komunikace v místech, kde nejsou přechody pro chodce, či kde není provoz chodců řízen semaforem. Navíc mohou nejmenší narazit na komplikace, které dospělák nevnímá. Je proto dobré

s dítětem projít celou trasu, podrobně mu vysvětlit, kudy jít, kde přecházet. Komunikace při výkladu musí být obousměrná. Je dobré ponechat dítěti prostor, aby se mohlo samo průběžně ptát.

VIDĚT A BÝT VIDĚN

Děti je třeba vést k tomu, aby měly před vstupem do vozovky náležitý výhled. Zde je třeba podívat se na vše pohledem malého dítěte. Co s přehledem zahlédne vysoký dospělý, může zůstat prvňáčkovi přes parkující vozidla ukryto. Rozhodně je třeba dbát na dostatečnou viditelnost dítěte pro řidiče. Pestré zbarvené oblečení rozhodně dítě v hustém městském provozu zviditelní. Pamatovat je třeba i na to, že se blíží podzimní plískanice a potmělé zimní období. Pestré fluorescenční barvy za tmy ztrácejí svou výhodu. Zde pomohou jen reflexní doplňky.

MHD NEBO AUTEM, VŽDY BEZPEČNĚ

Dětem je třeba názorně vysvětlit, jak bezpečně nastupovat i vystupovat. Také ovšem to, že jsou malé, pro řidiče snadno přehlédnutelné. Tedy že nemohou přecházet těsně před autobusem či tramvají. I při přepravě dítěte do školy automobilem je třeba dodržovat základní bezpečnostní pravidla. I kdyby byla vzdálenost sebekratší, dítě je nutno usadit do vhodné autosedačky. U školy by mělo z automobilu vystupovat dveřmi k chodníku.

DĚTI ŠPATNĚ ODHADUJÍ VZÁLENOST

Malé děti nejsou zmenšenou kopií dospělých. Řadu situací vyhodnocují jinak. Spatří-li řidič v blízkosti vozovky dítě, neměl by posuzovat možný vývoj situace ze svého úhlu pohledu. Dospělý analyzuje více faktorů najednou, je schopen myslet v abstraktních pojmech. Děti ve věku do osmi let špatně odhadují vzdálenost a rychlost přibližujících se vozidel. A rovněž tak si nejednou rozdílně vysvětlují navázaný oční kontakt s řidičem. Pro dospělého řidiče to může znamenat potvrzení, že chodec jej vidí, že si je vědom jeho rychlosti a vzájemné krátké vzdálenosti, a že tedy nevstoupí do jeho jízdní dráhy. Pro dítě to může znamenat pravý opak. Děti reagují dvakrát pomaleji než dospělí, často jednájí zkratkovitě, neadekvátně konkrétní situaci. Děti ve věku do 11 let mohou být v provozu nevyzpytatelné. Přemýšlejí a jednájí jinak než dospělí.

Text: R. Budský a Jiří Švamberský

Foto: Shutterstock



ŘEDITEL ÚSEKU POJIŠTĚNÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL V KOOPERATIVĚ ALEŠ ZETHNER

Motoristům nabízíme neomezenou asistenci, zkrátka nepřijdou ani majitelé veteránů

Motoristé, kteří vybírají pojištění pro své vozidlo, by měli na trhu prozkoumat nejrůznější dostupné výhody. Jednou z nich je i neomezená asistence, když je na silnici potká nějaká nepříjemnost.



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

Každoročně evidujeme nárůst asistenčních zásahů, proto jsme se rozhodli nabídnout motoristům unikátní asistenční program MAX+, který oproti asistenčním programům ZÁKLAD, IDEÁL a MAX nabízí bezlimitní asistenci při poruše, havárii, řádění živlu, vandalismu, částečném odcizení, a to nejen u nás, ale i v zahraničí. Ale také zapůjčení náhradního osobního vozidla v ČR i v zahraničí až na 7 dní či jeho úschovu až na 15 dní. Ale není to jediná novinka, rozšířili jsme i krytí u pojištění skel. Nově jsme do něj začlenili i skla v pevné, skládací nebo odnímatelné střeše, a dokonce i zrcadlová skla zpětných zrcátek.

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

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

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

Ideální je, když si klient nastaví pojištění přesně podle svých potřeb. Například motorista jezdící většinou na venkově, případně i v blízkosti lesa, se bude určitě lépe cítit s připojištěním poškození vozidla zvířetem. To zahrnuje riziko střetu se zvířetem i poškození zaparkovaného vozu, například elektroinstalace. Motoristovi jezdícímu hlavně po Praze zase spíše hrozí vykradení vozu, proto si ke svému povinnému ručení může sjednat i pojištění zavazadel. Obecně si klienti nejčastěji sjednávají poškození vozidla zvířetem a pojištění skel vozidla. Ale důležitý je i servis, který pojišťovna v případě nehody zajistí.

Nově nabízíte i pojištění pro veteránská vozidla, na co se jejich majitelé mohou těšit?

Víme, že veteránská vozidla jsou většinou rodinné klenoty, proto jsme pro ně v rámci nového produktu připravili speciální balíčky MEZIPLYN a NAPLNO, které zahrnují i telematickou jednotku umožňující mít veterána neustále pod dohledem. Jako první na trhu nabízíme i možnost havarijního pojištění veteránů. Telematická jednotka je propojena s mobilní aplikací ve smartphonu, takže klient může on-line sledovat polohu vozidla nebo dostane varování v případě pokusu o odcizení vozidla. Zajišťuje i automatické volání asistenčních služeb v případě nehody nebo možnost vedení knihy jízdy.



NEJRYCHLEJŠÍ SVÉHO ČASU

Porsche 911 RS 2.7 nedávno oslavilo 50 let od svého vzniku. Ve své době bylo nejrychlejším německým sériovým automobilem a zároveň prvním autem, co mělo přední i zadní spojler – z něj se postupně vyvinul název duck tail. Pojdme si vzpomenout, co to bylo za stroj.



Porsche 911 Carrera RS 2.7 (1972)

Zážehový plochý šestiválec, umístěný vzadu podélně, SOHC, vstřikování Bosch

Objem 2687 cm³

Výkon 210 k při 6300/min

Točivý moment 255 Nm při 5100/min

Zrychlení 5,8 s

Největší rychlost 245 km/h

Převodovka pětistupňová manuální převodovka

Pohon zadních kol

Vnější rozměry

4102 x 1652 x 1320 mm

Pohotovostní hmotnost

960 kg

Porsche 911 je jistě právem ikonou, kterou uctívají statisíce lidí. Nedívám se jim – i když jsou 911tky pro mě vlastně už docela okoukané, stačí usednout do interiéru, levou rukou otočit klíčkem a užít si jedinečnou radost, kterou specifická konstrukce přináší. Porsche si vždycky šlo svou vlastní cestou, o čemž vypovídá vzadu umístěný motor, navíc plochý. I přes lehký předek je překvapivé, jak snadno a sebejistě se Porsche vodí do zatáčky. Platí to o všech, která jsem měl možnost vyzkoušet – od 356 Speedstera nebo Coupé přes 911tky z 60. a 70. let včetně odlehčené verze R-Gruppe až po moderní kousky. Vzpomínka na setkání s 911 RS 2.7 je ale nesmazatelná. Ta rychlost, hrubost, ale přesnost, ta brutální síla a nízká hmotnost, to všechno jsou aspekty, které z hlavy nevymažu. Ani tu boží žlutou barvu, které se nebáli snad jen v 70. letech.

SVATÝ GRÁL SBĚRATELŮ

911 RS 2.7 je dneska pekelně drahá hračka. Můj kamarád je sbíral do doby, než stály 200 000 eur, dneska je hodnota kousků v nádherném stavu spíš někde u 600 000 eur... Tedy fakt hodně peněz. A bavíme se o autě, které mělo vzniknout pouze jako homologační speciál v počtu 500 kusů (pro skupinu Group 4 Special GT).

Novinka se ukázala v Paříži dne 5. října 1972 a už na konci listopadu byla série rozprodána. Zájem byl obrovský a Porsche reagovalo – navýšilo výrobu a do července 1973 vyrobilo celkem 1580 kousků.

Připomeneme, že vzniklo dalších 55 závodních verzí, 17 základních vozidel a 1308 trochu krotších verzí touring (paket M472, pro ty, co se chtěli i trochu komfortně projet po silnici a ne jen závodit).

NEJRYCHLEJŠÍ NĚMECKÉ AUTO

Porsche 911 Carrera RS 2.7 si během času získala celou řadu přezdivek: v hovorě lze zaslechnout duck tail (podle zadního spojleru), jednoduše RS nebo 2.7. Nejrychlejší německé auto své doby (a první se zadním spojlerem) se stalo kultem už za svého života. A jak vlastně začal?

Přesně před půl stoletím. „RS 2.7 měl být homologační speciál. Zkrátka velmi lehké, rychlé sportovní auto,“ vzpomíná Peter Falk, který v té době šéfoval testovacímu programu. I když vůz stál na základě tehdejší 911tky, stal se vlastně zcela novým modelem s celou řadou technických inovací, které mu umožnili uspět v závodění a rallye. Šlo o nejvýkonnější model první generace 911tky a první označenou přídomkem Carrera. Upraveno bylo všechno – od hmotnosti přes aerodynamiku, motor až po podvozek. Na projektu od dubna 1972 pracovalo 15 inženýrů, kteří se stali i součástí samotné výroby. Začneme uvnitř: interiér byl oholen na základní prvky, a to hlavně na základě přání zákazníků (kéž by takoví byli i dneska!). Kromě jiného došlo k odstranění zadních sedadel, kobereců, hodin, držáků oblečení a loketních opěrek. Místo relativně těžkých sportovních sedadel zaujaly odlehčené skořepiny. K dispozici byly dva pakety



RS 2.7 se stalo ideálním spojením nízké hmotnosti, výkonu, ovladatelnosti a aerodynamiky.



**PRVNÍ NĚMECKÉ
AUTO, KTERÉ MĚLO
VZADU VELKÉ KŘÍDLO,
KTERÉ SNIŽOVALO VZTLAK.
A NEČEKANĚ ZVÝŠILO
MAXIMÁLNÍ RYCHLOST
AŽ NA 245 KM/H.
V ROCE 1972 SUPER
HODNOTA.**

– nudnější Touring a ostřejší Sport. Ten vážil o 115 kg méně, což znamenalo skvělou celkovou hmotnost 960 kg! Cena vozu byla 34 000 německých marek, za odlehčený paket Sport se připlácelo 700 marek, za paket Touring pak 2500. Tento paket do značné míry určoval verzi konkrétního vozu.

Když už jsme zmínili důležitou hmotnost, je fajn se podívat pod zadní víko a zjistit, jaký motor celek poháněl. Už z názvu je asi jasné, že měl objem 2,7 litru a jednalo se o plochý šestiválec. Dosahoval výkonu 210 koní při 6300 otáčkách a 255 Nm točivého momentu při 5100 otáčkách. Díky němu zvládla verze Sport vystřelit z nuly na 100 km/h za skvělých 5,8 s, takže pod šest sekund, což byla tehdy meta vyhlášená magazínem - auto motor und sport. Když „autobahn“ dovolila, lehké Porsche zvládlo až 245 km/h, což v roce 1972 byla skutečně skvělá hodnota. RS 2.7 se stalo ideálním spojením nízké hmotnosti, výkonu, ovladatelnosti a aerodynamiky.

TESTOVÁNO VE VĚTRNÉM TUNELU

Hmotnost se redukovala hlavně na karoserii: byl použit tenčí plech, okna, plastové díly a zmizela izolace. I díky tomu se závodní vozy dostaly pod 900 kg a mohly být homologovány. Velkou roli hrála aerodynamika, přičemž cílem bylo výrazně snížit vztlak přední a zadní nápravy při vysokých rychlostech. Samozřejmě s cílem dosažení neutrálních jízdních vlastností. Kultovní zadní spojler vyvinuli inženýři Hermann Burst a Tilman Brodbeck se stylistou Rolfem Wienerem a testovali ho ve větrném tunelu i na okruzích. Podařilo se nečekaně, velký spojler snížil vztlak a díky tomu ještě zvýšil maximální rychlost. Kvůli dobré trakci zadních poháněných kol bylo nutné sáhnout po širších pneumatikách. Porsche se rozhodlo rozšířit vzadu podběhy o 42 milimetrů, aby se do nich vešla kovaná kola Fuchs o rozměru 7Jx15 s pneu 215/60 VR-15. Poprvé byly použity rozdílné rozměry na nápravách, vpředu byly užší Fuschy s šířkou 6 palců s pneu 185/70 VR-15.

Porsche zažilo úspěšnou éru – při Tour de Corse předvedlo závodní 911 Carreru RSR s výrazně rozšířenou karoserií a začalo psát novou kapitolu. Už v únoru 1973 jedno RSR vyhrálo při závodě 24 Hours of Daytona, a to dokonce s náskokem 22 kol! V dubnu 1973 další dvojice zvítězila při závodě Targa Florio

a bylo jasné, že velké křídlo funguje nejen na okruzích, ale i při rallyových zkouškách. Už v první sezoně RSR vyhrálo tři mezinárodní a sedm národních šampionátů a tím dalo pevné základy budoucím úspěchům značky 911. Pojdme ale zpět k RSk...

JMÉNO PODLE ZÁVODU

„Jeho repertoár: po silnici na závody a zase domů. V pondělí do kanceláře. Úterý do Ženevy. Večer zpět. Středa nákupy. Město. Dopravní zácpa. Plíživý provoz, ale žádné saze na svíčkách, žádné problémy se spojkou. Čtvrtek polní cesty, dálnice, výhybky, polní cesty, staveniště, pátek jen krátká vzdálenost a opakované studené starty. Sobota s prázdninovými zavazadly do Finska. Carrera RS – plná nevyčerpatelných rezerv ve sprintech i maratonech.“ Ano, přesně takhle zněly tehdejší reklamy – společník pro všechny situace, použitelný pro každodenní cestování i pro řádění na okruhu. Zmínku zaslouží i nápis Carrera: španělské slovo, které znamená jednoduše závod a taktéž RS, tedy „rennsport“ neboli závodění. Pro Porsche odkazuje na Carreru Panamericana, slavný závod, kde v roce 1953 vyhrál svou třídu model 550 Spyder. V následujících letech byl název používán pro nejlepší verze modelů Porsche, a to samozřejmě s odkazem na to, že se daný vůz osvědčil na závodních tratích a v rallye. Je jen logické, že zdobil i bok slavného RS 2.7, které právě zažilo důležitý milník 50 let od svého zrození.

Text: František Vahala

Foto: Porsche

Pohodová povaha

Renault Arkana E-Tech Hybrid je nejen stylovým vozem, ale také mimořádně povedeným městským parťákem, který s patřičnými návyky umí jezdit za směšně nízké náklady.



Elektrifikace světa aut vládne a nevypadá to, že tomu v následujících letech bude jinak. Nicméně s takovou formou elektrifikované mobility se dá žít vcelku dobře.

Je pravda, že na Arkanu E-Tech Hybrid si člověk musí chvilku zvykat, než odhalí její největší přednosti, ale to se dá říct de facto o všech ostatních elektrifikovaných vozech. Ve srovnání s nimi je ale Arkana tak trochu jiný hybrid – funguje tak nějak naopak. Inženýři prý vycházeli ze zkušeností nabitých z F1 a Arkana používá primárně elektromotor, kterému pomáhá spalovací zážehová 1.6. Většinou to bývá naopak.

Atmosférická šestnáctistovka s nepřímým vstřikováním dosahuje relativně skromného výkonu 69 kW, který podporuje elektromotor s výkonem 36 kW, umístěný v těle převodovky. K dispozici je ještě také startér-generátor s 15 kW, přičemž systémový výkon dosahuje 105 kW (147 k).

Systém pracuje v tandemu se specifickou multimódovou převodovkou bez spojky s propojenými ozubenými koly. Místo mechanické synchronizace používá elektrickou, která srovnává otáčky ozubených kol. Spalovací motor využívá čtyři převody, elektromotor dva.

SKVĚLÁ VE MĚSTĚ

Než jsme s Arkanou E-Tech Hybrid vyrazili poznávat krásy Křivoklátska, najeli jsme v Praze 194 kilometrů s průměrnou spotřebou 4,1 l/100 km. Tím, že spalovací motor funguje spíše jako generátor elektrické energie, znamenal větší sjezd z kopce s voličem převodovky v rekuperačním režimu B hned 1/8 kapacity baterie k dobru. Pokud tedy člověk jezdí s rozvahou a vyloženě se vyžívá v predikci dopravní situace před vozem, je možné s Arkanou E-Tech Hybrid jezdit z nějakých tří čtvrtin v elektrickém režimu.

Na dálnici je situace poněkud jiná. Dálniční limit a vyšší rychlosti znamenají nárůst spotřeby přibližně k 7 litrům, nicméně automobil umí přepínat do čistě elektrického režimu i v rychlostech okolo 110 km/h, třebaže nejvyšší čistě elektrická rychlost podle výrobce je 75 km/h. Předvídatý a spíše defenzivní styl jízdy v našem testu, během něhož jsme najeli téměř 2 tisíce km, se ustálil na 4,8 l/100 km. A to je vynikající hodnota.

PLAVNÁ A KLIDNÁ

Arkana E-Tech Hybrid je podvozkově spíše plavné auto a dynamická jízda jí nevadí, ale je spíše trpěna. Opticky rozhodně vzbuzuje sportovní dojem, ale na dynamicky řezané zatáčky má Renault v nabídce úplně jiné mistry.

A že těch zatáček na Křivoklátsku najdete požehnaně. Stromořadí okolo okresních silnic s překvapivě hladkým povrchem nechávají vyniknout přesnému řízení a dobrým brzdám. Příčné spáry umí přenést do šasi nepříjemné rázy, ale rozhodně Arkanu E-Tech Hybrid nerozhodí ze stoického klidu.

KRAJ OTY PAVLA

Křivoklátsko je chráněnou krajinnou oblastí a biosférickou rezervací UNESCO, jejíž téměř dvě třetiny rozlohy území pokrývají listnaté a smíšené lesy. CHKO byla vyhlášena dne 24. listopadu 1978 a tvoří ji 24 maloplošných zvláště chráněných území. Nejvyšším vrcholem Křivoklátska je Těchovín s nadmořskou výškou 616 m.

Místní lesy jsou velmi zachovalé a jsou tedy mimořádně vhodné na pohodové procházky s dětmi nebo psy. Na Křivoklátsku se nachází více než 1 800 druhů rostlin, 52 druhů dřevin, hnízdí zde kolem 120 druhů ptáků a dosud nespočetné množství dalších příslušníků živočišné říše, z nichž je nejeden zařazen do červených seznamů vzácných a ohrožených druhů.

Arkana je stylové a ve městě mimořádně úsporné auto.



Křivoklátsko je chráněnou krajinnou oblastí a biosférickou rezervací UNESCO, jejíž téměř dvě třetiny rozlohy území pokrývají listnaté a smíšené lesy.

Kromě klasického Křivoklátska lze v okolí navštívit třeba zříceninu unikátního hradu Týřov. Ve své době byl hrad unikátní jak v Čechách, tak v celé střední Evropě. Nedaleko hradu se nad řekou tyčí Čertova skála a překrásným koutem této chráněné krajinné oblasti jsou Skryjská jezírka, což je úzký kaňon zakončený vodopádem, na který navazuje široká vodní plocha. Na podzim je zde houbařský ráj, což osobně můžeme dosvědčit, protože zcela netknuté klobouky obrovských „masáků“ jsme ještě nikde jinde nenašli. Na své si přijdou také cyklisté, jelikož tamější lesy jsou protkány kvalitní sítí stezek. Zkrátka nepřijdou ani vodáci a rybáři, pro něž je kraj Berounky doslova rájem na zemi.

VELMI PESTRÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ

Díky hybridní zástavbě nabízí Arkana E-Tech Hybrid o něco menší zavazadlový prostor než čistě spalovací varianta, ovšem jedná se o několik málo desítek litrů. Navíc ve voze je plnohodnotné rezervní

kolo, v jehož okolí pod dnem zavazadlového prostoru je dostatek dalšího úložného prostoru, kde lze uložit množství potřebných věcí do auta, jako například autokosmetiku, rukavice atp.

Kromě toho Renault myslel na všechny aktivně laděné jedince, a to nabídkou atraktivního příslušenství. Zákazník má na výběr například voděodolnou vanu do zavazadlového prostoru, která se snadno čistí, případně množství rohoží a gumových koberečů se zvýšenými okraji, které chrání před vlhkostí a zachycují bláto. Pokud se bojíte o lak karoserie, je k dispozici odolná průhledná ochranná fólie. A jestliže rádi sportujete, Renault nabízí praktické střešní nosiče, které se snadno instalují, nebo širokou nabídku tažných zařízení, na něž lze umístit třeba nosiče kol.

Text: Jiří Švamberk

Foto: autor a Shutterstock

INZERCE

Renault
care
service
dlouhý život pro váš vůz

akční nabídka
zimních pneumatik
a kompletních kol

Renault doporučuje  Castrol

eshop.renault.cz



Věčně zelený ostrov



Krajina často připomíná měsíční krajinu.



Nebýt souvislého zeleného porostu, zdejší krajina by nespočtem kráterů připomínala měsíční krajinu. Celé Azory jsou sopečného původu, avšak na Terceiře je to snad nejvíce patrné. Terceira získala své jméno podle toho, že byla objevena jako třetí ostrov z celého devítičlenného souostroví. Svou rozlohou by se dala zhruba porovnat s Prahou.

Většina cestovatelů se na ostrov dostane letecky přes zdejší letiště na letecké základně Lajes. Letiště má zajímavou historii, za druhé světové války sloužilo Spojencům k útokům na německé ponorky a k leteckým patrolám spojeneckých námořních tras. Ke konci války zde měly základnu americké vzducholodě, které doplňovaly palivo při transatlantických letech. V roce 2001 bylo letiště málem svědkem obrovské letecké katastrofy, kdy kanadskému letounu s více než 300 lidmi na palubě došlo palivo a bez obou motorů se přesto pilotům podařilo doklouzat 120 km na místní letiště a bez havárie zde přistát. Podobné štěstí bohužel neměla tříčlenná posádka letounu Aviocar, který v mlze roku 1978 havaroval do úbočí přes 1000 m vysokého čela kráteru Santa Barbara. Trosky letounu jsou zaklíněny na těžce dostupném, ale přístupném místě dodnes. Půjčení auta přímo na letišti je rychlé, bezproblémové a levné.

Většina půjčoven je místních a i přes nepřilíší lichotivé recenze jsme nezaregistrovali žádný problém. Dokonce jsme dostali bez příplatku auto vyšší třídy. Parkoviště je hned vedle terminálu. U letiště se nachází velké město a přístav Praia da Vitória. Mnohem zajímavější je ale nejstarší město celého souostroví Angra do Heroísmo, zapsané v UNESCO. Kromě koloniální architektury a dvou starých vojenských pevností, které slouží dodnes armádě, vyčnívá do moře na jihu města malý poloostrov s nádhernými výhledy na město a zátoku s přístavem. Vede tudy nádherná turistická trasa PR04 po útesech kolem kráteru uprostřed poloostrovu. Sever ostrova je řídko osídlen a v několika málo vesničkách jsou úžasné mořské lázně a perfektní příležitost ke koupání - pro otužilé i v zimních měsících. Tou dobou se tu koupou i místní. Místa jsou doplněna venkovními grily a místy pro odpočinek, je možné tu relaxovat celý den. Západní pobřeží je v podstatě neosídlené, až na pár ruin k možnému prozkoumání. Vedou tudy turistické stezky po úbočí čela nejvyššího kráteru, jsou zde místa pro rybaření a jeden ukrytý maják, u kterého můžete v klidu grilovat na venkovních grilech i kempovat. Střed ostrova hostí přírodní památky vulkanického původu. Naprosto úchvatný je jeskynní komplex ve vyhaslém vulkánu Algar do Carvão. Hned opodál se nachází sírné prameny Furnas do Enxofre a ještě trochu na západ Gruta do Natal, lávová jeskyně s dlouhými lávovými tunely. Ve východní části



Sever ostrova je řídce osídlen a v několika málo vesničkách jsou úžasné mořské lázně a perfektní příležitost ke koupání.



ostrova se rozprostírá úrodná rovina, na kterou je nejlepší výhled z kopců Serra do Cume, což je pozůstatek 500 m vysoké kaldery nejstaršího kráteru na ostrově.

I PĚŠÍ SI PŘIJDOU NA SVĚ

Silnice na Terceire jsou v dobrém stavu. Centrální dvoupruhá dálnice protíná ostrov od jihu na sever, od Angry až na letiště Lajes. Lokální silnice jsou mnohdy úzké, plné serpentín a v některých prudkých klesáních můžete klidně uvařit brzdy. Ve východní zemědělské části jsou silničky ještě užší, vejde se na ně jen jedno vozidlo a lemované jsou kamennými zdmi. Jezdí po nich zemědělci v pickupech a při míjení je třeba dávat pozor na zrcátka. Tato zemědělsky obdělávaná část Terceiry je však úžasná. Zelená políčka a pastviny jsou rozdělené kamennými valy a sahají až dovnitř do hrdel malých kráterů.

I když projedíte ostrov křížem krážem, vystačíte si s jednou nádrží a tankovat budete až při vrácení auta na letiště. Převýšení jsou obrovská, cesty plné serpentín, a tak se i krátká cesta může trochu časově protáhnout. Například cesta od pobřeží na vyhlídku na nejvyšším bodě ostrova je dlouhá jen 9 km, avšak převýšení činí 1000 m! Na pobřeží svítí většinou Slunce, ale vrcholek je většinou zahalen mraky.

Kromě motoristů si tu na své přijdou též pěší turisté, je tu možnost si vyšlápnout na některý z 10 hlavních treků, především do míst, o kterých jsme se již zmínili. Dostanete se i do zajímavých přírodních lokalit – hlubokých lávových řečišť zarostlých stromy, lávových polí plných kamenů nebo hustých lesů, kde se budete doslova proplétat. Pro nás nejhezčí trek PR05

byl na jihovýchodním pobřeží s neskutečně krásnými výhledy na moře, skály, útesy a ostrůvky. Na některé skalní útvary lze vylézt a prozkoumat můžete i polorozpadlé pevnosti po cestě, které se pomalu vlivem staletí působící eroze bortí do moře.






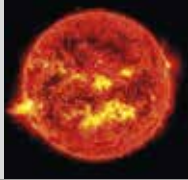






Terceira patří k méně navštěvovaným azorským ostrovům, avšak rozhodně stojí za to zde aspoň týden pobýt. Většina denních návštěvníků míří pouze do jeskyně Algar a přicházejí o možnost procestovat úchvatnou krajinu plnou zelených kráterů a sopek. Všude je místa pro návštěvníky dost, k dispozici jsou velká parkoviště, relaxační zahrady s vyhlídkami, perfektní turistická infrastruktura a především milí a pozorní lidé. Ubytování je dostupné hlavně v soukromých chatkách nebo penzionech a mimo sezónu je velmi levné. Na některých místech lze i kempovat. Rychlostní omezení na Terceire jsou stejná jako v celém Portugalsku: 120 km/h na dálnicích, 100 km/h na rychlostních silnicích, 90 km/h na silnicích mimo obec a 50 km/h v obci. Policejní hlídku jsme za celý náš pobyt nepotkali a radaru si nevšimli, možná byl jeden na dálnici. Vzhledem k členitému terénu se jezdí vcelku opatrně a především ohleduplně. Čerpací stanice jsou kolem centrální dálnice, na malé narazíte i v odlehlejších oblastech. Ceny pohonných hmot jsou zde dotované a ve stejné cenové hladině jako v pevninském Portugalsku, tj. podobně jako u nás.

Text a foto:

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

Jak velký máte všeobecný přehled?

Jestliže rádi soutěžíte, tohle se vám bude líbit. Připravili jsme pro vás 36 náhodných a nepříliš záludných 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>1. Kolik % cca tvoří voda v těle člověka? a) 75 % b) 50 % c) 45 %</p>		<p>2. Jak se jmenuje bistro ze seriálu Beverly Hills 90210? a) U Nata b) Peach Pit c) Central Perk</p>	<p>3. Odkud pochází značka DeSoto? a) Kanada b) Mexiko c) USA</p> 
<p>4. V jakém roce vznikl román 1984? a) 1939 b) 1948 c) 1958</p>	<p>5. Kdo to je Jane Birkin? a) politička b) herečka c) producentka</p> 	<p>6. Jaký máme nejpohyblivější sval v těle? a) hýžďový b) jazyk c) zádový</p>	
<p>7. V jakém roce byl upálen Mistr Jan Hus? a) 1312 b) 1415 c) 1516</p> 	<p>8. Jak se jmenuje nejvyšší strom světa? a) Sekvoje b) Sekvojec c) Blahovičník</p>	<p>9. Čí je to vlajka? a) Zambie b) Čad c) JAR</p> 	
<p>10. Kdo vynalezl pneumatiku? a) Robert William Thomson b) Charles Goodyear c) Thomas Hancock</p>	<p>11. Jak daleko je od země slunce? a) 100 milionů km b) 150 milionů km c) 200 milionů km</p> 	<p>12. Jaký list má ve znaku Kanada? a) březový b) dubový c) javorový</p>	
<p>13. Kolik titulů mistra světa získal S. Löeb? a) 2 b) 6 c) 9</p> 	<p>14. Kdy byl postaven Nuselský most? a) 1973 b) 1983 c) 1993</p>	<p>15. Jak se jmenuje nejdelší řeka ČR? a) Labe b) Mže c) Vltava</p> 	
<p>16. Kolik tučňáků sní za den lední medvěd? a) jednoho b) dva c) žádného</p>	<p>17. Kolik let panovala královna Alžběta II.? a) 50 b) 60 c) 70</p> 	<p>18. Jak se jmenuje hlavní město Gruzie? a) Tbilisi b) Gudauri c) Mestia</p>	
<p>19. Odkud pochází značka Cupra? a) Německo b) Španělsko c) Portugalsko</p> 	<p>20. Kdo vynalezl stěrač čelního skla? a) Florence Lawrenceová b) June McCarollová c) Mary Andersonová</p>	<p>21. Kolikrát vyhrál K. Loprais dakarskou rallye? a) 5 b) 6 c) 7</p> 	
<p>22. Odkud pochází skupina U2? a) Velká Británie b) Irsko c) USA</p>	<p>23. Kdo režíroval film Jan Žižka? a) Petr Jákl b) Jan Svěrák c) Jan Hřebejk</p> 	<p>24. Za koho nezávodil James Hunt? a) Hasketh b) Ferrari c) McLaren</p>	

25) Odkud pochází značka Benelli?

- a) Itálie
- b) Španělsko
- c) Francie



26) Kdo je nejúspěšnějším týmem v historii Ligy mistrů?

- a) AC Milán
- b) Real Madrid
- c) Bayern Mnichov

27) Jak se jmenuje současný papež?

- a) Jan Pavel
- b) František
- c) Benedikt



28) V jakém filmu se objevila Eleanor?

- a) 60 sekund
- b) 15 minut
- c) 24 hodin

29) Jak se jmenuje nejvyšší pyramida v Egyptě?

- a) Menkauerova
- b) Rachefova
- c) Cheopsova



30) Jaké album nenazpíval Michael Jackson?

- a) Thriller
- b) Dangerous
- c) Me myself and I

31) Co má ve znaku Citroën?

- a) Dvě šipky
- b) Dvě stříšky
- c) Dva šípovité ozuby



32) V jaké značce jezdil J.R. Ewing ze seriálu Dallas nejčastěji?

- a) Mercedes-Benz
- b) Cadillac
- c) Rolls-Royce

33) Jaké výročí letos slaví legendární BMW E30?

- a) 30 let
- b) 35 let
- c) 40 let



34) Kdo je vynálezcem lodního šroubu?

- a) Josef Ressel
- b) John Ericsson
- c) Francis Pettit Smith

35) Na jakou nemoc umřel K. J. Erben?

- a) TBC
- b) Mor
- c) Zápal plic



36) Kdo vstřelil vítězný gól Rusům v Naganu 1998?

- a) Jaromír Jágr
- b) Petr Nedvěd
- c) Petr Svoboda

Opovědi: 1a,2b,3c,4b,5b,6b,7b,8a,9a,10a,11b,12c,13c,14a,15c,16c,17c,18a,19b,20c,21b,22b,23a,24b,25a,26b,27b,28a,29c,30c,31c,32a,33c,34a,35a,36c

Text: Jiří Švamberk

Foto: autor a Shutterstock

INZERCE

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ

30
LET

Sešlápněte **CHYTŘE**
splátky na minimum
s **CUPRA Formentor**



Servis na
5 let
ZDARMA

Měsíčně
7 558 Kč
vč. DPH a pojištění

Nový vůz CUPRA Formentor s **maximálně nízkými splátkami**, které si nastavíte podle potřeb a nemusíte se tak vydat z úspor.

S financováním **CHYTŘE** si nastavíte výši akontace i poslední navýšenou splátku tak, abyste měsíčně zaplatili co nejméně. Na konci financování se sami rozhodnete, jestli vůz jednorázově doplatíte, rozložíte si splátku na další období, vůz prodáte nebo využijete garanci odkupu vozu. Následně si můžete vybrat nový vůz. Větší, menší, jaký budete zrovna potřebovat. **Navíc od nás nyní získáte servis vozu ZDARMA na 5 let** a nemusíte se trápit rostoucí cenou práce a náhradních dílů.

Více o výhodách **financování CHYTŘE** najdete na www.financovanichytre.cz



Bez nutnosti
akontace



Včetně povinného ručení
a havarijního pojištění



Garance odkupu
vozu

Více informací najdete na webu:

www.financovanichytre.cz

nebo načtěte
QR kód



Vzorový příklad úvěru na vůz CUPRA Formentor 1.5 TSI v ceně 839 900 Kč, při financování s SEAT Financial Services v ceně 839 900 Kč, splátka předem 335 960 Kč (40%), výše úvěru 503 940 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 631 532 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 698 732 Kč, RPSN vč. pojištění 11,724%, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 335 960 Kč, měsíční splátka úvěru 6 158 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 7 558 Kč, úroková sazba p. a. 7,49%. Součástí finanční služby je pojištění od Generali České pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahrnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeskladní 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 společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

CHERCHEZ LA FEMME

Za vším hledej ženu, fráze, kterou lze v běžném světě uplatnit až nepříjemně často. Ale ve světě automobilů? Těžko. No, asi se budete hodně divit...

ZRCÁTKO A KOLT

Dorothy Levittová platí za jednu z nejvýznamnějších řidiček na přelomu minulého století a také to byla první britská automobilová závodnice. Napsala také vůbec první knižní publikaci pro ženy věnující se řízení. V knize radila nejen ženám, které už samy řídí, ale i těm, které se na to teprve chystají a doporučovala například mít u sebe vždy zbraň, jmenovitě malý automatický kolt pro jeho praktickou velikost. K dalším radám patřilo i to, aby ženy s sebou vozily kosmetické zrcátka, díky němuž se mohou podívat na provoz za nimi. Levittová se tak stala v podstatě průkopnicí vynálezu zpětného zrcátka, které bylo představeno v roce 1914.



PLETACÍ JEHLICE A GUMOVÁ STĚRKA

Vsádmím se, že vás nikdy při jízdě v dešti nenapadlo, kdo vlastně stěrače vymyslel. Byla to Mary Andersonová, která na tento nápad měla podle neověřených informací přijít v roce 1902 v taxíku. Spěchala a řidič ji strašně rozčiloval tím, že musel každou chvíli zastavit a čelní sklo utřít. Napadlo ji, že použije pletací jehlici a gumovou stěrku. Tento nápad úplně nefungoval, ale ukázal směr, kterým se chtěla vydat. Vynález fungující na principu zevnitř ovládaného přepákování byl hotov v roce 1903, kdy jej Mary Andersonová také nechala patentovat. Překvapivě o něj neměl nikdo zájem – prý neúměrně zvyšoval cenu vozu. Po uplynutí 15leté ochranné lhůty od patentového úřadu se výrobci téměř bez výjimky rozhodli tento systém čištění předního skla zahrnout do své nabídky...



NEJPRVE JAKO CEDULKA

Filmová superstar němému filmu Florence Lawrenceová byla nejen zázračným dítětem, kterému šlo vše, nač sáhlo, ale také velmi vnímavou a bystrou osobou. Třebaže měla celou svou kariéru, kterou ukončil až nástup mluveného filmu a následná sebevražda otráveným koktejlem, řidiče s limuzínou, neustále přemýšlela, jak zdokonalit signalizaci odbočování, protože její řidič se většinou ani neobtěžoval a Florence z odbočovacích manévřů měla oprávněný strach. Proto nechala na své vozidlo vyrobít signalizační zařízení, kterými řidič mohl ohlásit plánovanou změnu směru. S odstupem času toto zařízení doplnila o cedulku stop, která se zvedala, pokud řidič zatáhl za brdovou páku, později sešlápl pedál. Své vynálezy si nenechala patentovat, čehož využili výrobci automobilů a zlepšovák si zdarma přivlastnili.





TO JE ALE KOSA!

Marhgaret Wilcoxové vděčíme za vynález něčeho menšího než vnitřního topení. Protože jí bývala velmi často zima, už v roce 1983 přišla s poměrně prostým zlepšovákem – využila odpadního tepla z motoru, díky čemuž odstartovala éru nejrůznějších variant tohoto druhu vytápění kabiny. Konstrukteři jej hojně využívali až do příchodu klimatizačních systémů.



SILNICE NAPŮL

Bezprostředně hrozící srážka s několikatonovým nákladním vozem stála za vznikem bílé dělicí čáry uprostřed vozovky. Stojí za ní June McCarollová, americká zdravotní sestra, později lékařka, kterou při cestě do práce v jejím Fordu Model T vytlačil ze silnice jiný řidič. V roce 1917 na mezistátní U.S. Route 99 namalovala první metry dnes již zcela běžné dělicí čáry. Zároveň přesvědčila další ženy, aby ji následovaly a také společně psaly dopisy kongresmanům a senátorům, aby jejich aktivitu podpořili. Stalo se a v roce 1924 Kalifornská dálniční komise nechala namalovat 5600 km dělicích čar. Na místě, kde namalovala svou první dělicí čáru má dodnes pamětní desku.

NEOSLNŮJÍCÍ SKLO

Že v noci potkáváme rozsvícené automobily a pokud jedou na tlumené světlomety, této skutečnosti nevěnujeme žádnou větší pozornost není úplně náhoda. A z fyzikálního hlediska pozoruhodný úkaz, za kterým stojí opět žena. Kathrine Blodgettová, která se stala první ženou s titulem Ph.D ve fyzice a chemii na věhlasné Cambridgeské univerzitě, v roce 1938 vymyslela mononukleární povrch na sklo. Díky tomuto vynálezu se od skla neodráží světlo a řidiči se navzájem neoslňují. Mimochodem, tato technologie se používá dodnes.



Text: Jiří Švamberg

Foto: archiv

INZERCE



DACIA
SERVICE

**SERVIS DACIA
MAXIMÁLNÍ POHODLÍ PRO VÁS I VÁŠ VŮZ**

AKČNÍ NABÍDKA ZIMNÍCH PNEUMATIK A KOMPLETNÍCH KOL

Dacia doporučuje Castrol

ESHOP.DACIA.CZ

CUPRA:

Život v divokém rytmu

Není snad automobilového nadšence, který by neznal španělské plnokrevníky od SEATu. Už nějaký čas však tato neobyčejně ambiciózní značka stojí na trhu samostatně. Podívali jsme se na to, co všechno má za sebou, jakými modely se nyní uchází o přízeň zákazníků a co plánuje do budoucna.

Jak ten čas letí: První ostrý SEAT s přídomek CUPRA (jde o spojení slov Cup a Racing) vyjel na silnici před více než čtvrtstoletím, přesněji v roce 1996. Šlo o civilní verzi mistrovské rallyové Ibiza Kit Car, vybavenou dvoulitrovým motorem o výkonu 150 koní. Díky muší váze šlo o neuvěřitelně zábavný stroj, jehož dynamika (0 na 100 km/h za 8,3 s) dodnes budí respekt. Verze CUPRA byly vždy nejsportovnější podobou modelů SEAT, s jasnou identitou a vlastním okruhem fanoušků. Po dvaadvaceti letech proto uzrál čas, aby CUPRA získala také svou vlastní duši.

ZRODILA SE CUPRA

Samostatná značka CUPRA byla společností SEAT založena na začátku roku 2018 s jasným zadáním: Vyplnit na trhu prostor mezi mainstreamovým a prémiovým segmentem. Logo značky tvořené dvěma provázanými, symetrickými písmeny C symbolizuje příslušnost ke „klanu CUPRA“. Jeho design byl prý totiž inspirován postojem lidí žijících v kmenových společenstvích, jejich odvahou



Elektrický model Born je horkou novinkou značky CUPRA.



Elektrický speciál CUPRA soutěžící v seriálu Extreme E. Na jeho vývoji se podílela společnost ABT, která je známým úpravcem sportovních automobilů.

a smělostí. To se k charakteru ostrých vozů CUPRA opravdu dobře hodí, navíc je logo snadno zapamatovatelné. Podobně jako dvojice původních komunikačních barev – měděná metalíza Cup Cooper je opravdu nezaměnitelná, stejně jako modrá Petrol Blue.

Na počátku roku 2019 byla v Česku otevřena trojice dealerství, exkluzivních pro značku CUPRA, a to v Praze, Brně a Plzni, nyní je již naše republika pokryta sítí deseti dealerství. CUPRA si zakládá na

vřelém a individuálním přístupu k zákazníkům, který mají v popisu práce tzv. CUPRA Masteri. Ti zajišťují veškerou komunikaci se zákazníky, důkladně je seznamují s příslušným modelem, zvou na nejrůznější akce komunity CUPRA a zajišťují i veškeré poprodejní služby od příslušenství až po servis. Zajímavou novinkou je koncept netradičních prodejních butiků CUPRA City Garage, které tradiční pojetí showroomu nahrazují působivým a interaktivním prostředím v moderním designu, místem setkávání lidí umístěným přímo do centra města.



Sportovní crossover Terramar bude poháněn výkonným zážehovým motorem.



Prvním sériově vyráběným modelem značky se stalo SUV CUPRA Ateca. Jeho výkon byl přesně dvakrát vyšší než v případě v úvodu zmiňovaného prvního vozu s označením CUPRA, navíc se mohl pochlubit pohonem všech kol a 7stupňovou převodovkou DSG. I jeho parametry byly obdivuhodné: Všestranný automobil zrychlil na 100 km/h za 5,2 s a dosahoval nejvyšší rychlosti 247 km/h. Model v nabídce zůstal dosud, díky pečlivému vývoji je však zase o něco silnější a rychlejší (4,9 s a 249 km/h). Doplnuje jej model Leon ve verzích hatchback i jako (u nás extrémně oblíbené) kombi Sportstourer. Čtvrtým „do party“ je žádaný crossover Formentor, který ve své vrcholné verzi VZ5 s přeplňovaným pětiválcem (390 k) dokáže na 100 km/h zrychlit za 4,2 sekundy! A konečně pátá, ještě opravdu horká novinka je první elektrický model Born. Kompaktní elektro-hothatch nabízí výkon až 231 koní při dojezdu až 552 kilometrů. Zápal pro sport je nedílnou součástí značky, a tak nepřekvapí, že

v podstatě souběžně byla v roce 2018 založena sportovní divize CUPRA Racing. Pro seriál cestovních vozů vyvinula například model CUPRA TCR, který úspěšně proháněl Čech Petr Fulín. Výzvou je ale udržitelný motoristický sport, a proto nyní kromě benzinového Leonu Competición CUPRA nabízí i čistě elektrický e-Racer o výkonu 680 (!) koní soutěžící v rámci kategorie ETCR.

TŘI MODEL Y BĚHEM TŘÍ LET

A co dál? Před značkou CUPRA stojí celá řada výzev, které rozhodně nelze označit za málo ambiciózní. Shrnuje je plán CUPRA2, který zahrnuje mimo jiné zdvojnásobení prodeje i počtu prodejních míst. V roce 2024 přijde další elektromobil Tavascan (mimořádně představený již v podobě pouštního závodního konceptu Tavascan Extreme E) a o rok později taktéž elektrický model vycházející ze studie UrbanRebel. Třetím plánovaným modelem je crossover Terramar s výkonným spalovacím motorem, který se bude vyrábět v továrně Audi v Maďarsku. U něj se počítá i s klasickými spalovacími motory. Prostřednictvím platformy Metahype navíc CUPRA vstoupila do světa metaversu, jehož význam v následujících letech raketově poroste.



Aleš Jungmann

Foto: CUPRA a SEAT

PR

Audi DataPlug vykouzlí i ze staršího Audi plně připojené on-line auto

Konektivita je trendy a kdo není on-line jako by nebyl. Platí to i o autech. Ale když mám starší vůz bez připojení? Potom na scénu přichází věc, které u Audi říkají DataPlug: krabička, díky které mohou majitelé využívat služby Audi connect plug and play naplno (pro auta od roku 2008 a mladší).

Stačí jen připojit DataPlug do OBD zdířky a spárovat to celé s aplikací ve svém smartphonu – je ke stažení zdarma na AppStore nebo Google Play a je dostupná pro chytré telefony s iOS 14.0/Android 6.0 a mladšími.

S aplikací Audi connect plug and play uživatelé získají veškeré informace o svém vozidle přes Bluetooth do svého chytrého telefonu. Jsou k dispozici například služby: sledování nejdůležitějších informací o vozidle, digitální kniha jízd, monitorování tankování, objednání do servisu online, havarijní služba, Audi Rewards nebo třeba analýza jízdního chování.


A právě Audi Rewards dokáže bavit: umožní vám sbírat body za registraci, používání aplikace, plnění úkolů nebo za šetrnou jízdu. Nasbírané body pak můžete „proměnit“ za atraktivní ceny z Audi collection (více na eshop.audi.cz).

Audi DataPlug můžete získat jako dárek k Audi MyCard (www.my-card.cz), zakoupit u servisního partnera Audi nebo v E-shopu Audi s možností doručení k preferovanému servisnímu partnerovi Audi nebo přímo domů.

Návod na instalaci najdete na www.audi.cz - zde si jednoduše ověříte také kompatibilitu vašeho vozu s touto službou.



V křížovce tohoto vydání SeTKání se nachází citát **Williamu Shakespeara**, anglického básníka, dramatika a herce, považovaného za největšího anglicky píšícího spisovatele a celosvětově nejvýznamnějšího dramatika.

POMŮCKA: A CONTO, CER, LAT, SEKUND	VZOREK NATIŠTENÝ NA LÁTKU	ÚCHYLKA PŘI VYSTŘELU Z PUŠKY	POBÍDKA KE SKOKU	INICIÁLY REŽISERA LIPSKÉHO	POSTOJ NA SPICKÁCH		ELEKTRONICKÁ POSTA	JMÉNO HERCE RACKA	OBČANĚ	ÚZEMNÍ SPRÁVNÍ CELEK	HINDUISTICKÝ BŮH		VODNÍ KAPRADINA	POKOLENÍ	SIBÍRSKÝ VELETOK	FRANCOUZSKÝ TANEČ	NA ÚČET
VOJENSKÝ POSTOJ						MUŽSKÉ JMÉNO						VŮNĚ					
OTEKLÝ						DŮKAZ NEVINY NÁSTUPOVÝ TVAR						VELKÝ ZOBÁK VYCNĚLINA					
VZOREC FOSFIDU THORIA				4. DÍL TAJENKY ROTAČNÍ TĚLESO											JO PÁCHNOUČÍ SELMA		
INICIÁLY TENISTY LENDLA			VAČNATEC KVASIT					JMÉNO PŘÍRODOVĚDCE LINNEHO					SOUPOVÝ POHYB SLOVENSKÝ „SMRČ“				
DRUHÉ HOUSLE											KOŠÍKOVÁ						
2. DÍL TAJENKY					JMÉNO LOUPEŽNÍKA SUHAJE					ZNÁČKA POČÍTAČŮ						STARÁ PLOSNÁ MIRA (STRYCH) OCHUTIT SOLI	
	DOMÁCKÝ VLADIMÍR	SENOSEČE DŮM										ČESKÝ ZPĚVÁK				STROMOŘADÍ	MASTEK
ZABALIT							ČAS	NEJEDNODUŠŠÍ ALKIN		REVOLVER		ODĚLIT SEKEROU OMAMNĚ LÁTKY					
LOTYŠSKÉ PLATIDLO				SLOVENSKÝ „KUDY“ DRUH DUBU						SLAVNÝ DOSTIHOVÝ KOŇ					POPĚVEK SLEPICE		
SLOVENSKÝ „AR“			FRANCOUZSKÝ MALÍŘ ANO							ZNÁČKA AUT ZNÁČKA BERYLLIA				MOHUTNÝ SLOŇÍ ZUB ZDE			
1. DÍL TAJENKY																	
AKVARIJNÍ RYBA						JMÉNO ZPĚVÁCKY LANGEROVÉ							ASIAT				

KaleidoSTKop

podzim 2022



PŘESTAVBY NA KLÍČ

Toyota ČR nabízí prostřednictvím své dealerské sítě certifikované přestavby svých užitkových vozů. Zájemci si tak mohou přímo u dealera objednat kompletní přestavbu na klíč podle svých potřeb a přání. Toyota ČR v tuto chvíli spolupracuje již se 17 certifikovanými dodavateli, což mimo jiné zaručuje, že zákazník nepřijde o záruku na vozidlo. Vše navíc dostane na jednom místě od objednání po dodání. Možnosti přestaveb jsou velmi široké a zahrnují celou škálu vozů od složek integrovaného záchranného systému přes úpravy pro řemeslníky nebo handicapované osoby až po výletní kempingové vestavby. Zákazník si může zvolit trvalou úpravu, nebo demontovatelnou přestavbu, kterou může například po letní

kempovací sezóně odstranit a vůz opět používat pro práci. Velmi populární jsou regálové přestavby, které v užitkových vozích pomáhají s organizací vnitřního prostoru. Uživatel tak už nemusí nic hledat a náradí a materiál má stále na k tomu uzpůsobených místech.

POPULÁRNÍ MY AMI

Citroën koncem loňského roku představil futuristický koncept elektrické čtyřkolky Ami, z níž je nakonec produkční verze. My Ami Buggy vznikl v počtu 50 kusů a prodával se on-line za cenu od 9 790 eur (necelých čtvrt milionu Kč) a plná kapacita se vyprodala za pouhých 18 minut. Celkově si Citroën My Ami získal okolo 23 500 zákazníků a posledním přírůstkem do modelové nabídky modelu je vrcholná výbava Tonic. Na technice modelu se nic nezměnilo, čtyřkolka je stále osazena standardní lithium-iontovou baterií s kapacitou 5,5 kWh a elektromotorem o výkonu 6 kW (8 k). Maximální rychlost dosahuje až 45 km/h a dojezd by se měl pohybovat okolo 70 kilometrů. Cena vrcholné varianty Tonic by měla startovat od 8 990 eur (cca 220 tisíc Kč), automobilka ovšem nabízí i možnost dlouhodobého pronájmu se složením zálohy 3 757 eur (lehce přes 90 tisíc Kč) a pravidelnými měsíčními platbami 34,99 eur (cca 1000 Kč) po dobu 4 let.



PODZIM V BARVÁCH UNIQ

Podzim patří k nejbarevnějším obdobím roku. A pestrou škálu barevných variací si můžeme užít nejen v přírodě! Vyznavači tzv. nikotinových alternativ, konkrétně ti, kteří dávají přednost zahřívanému tabáku, si oblíbili variabilní design zařízení glo hyper+ UNIQ, který díky vyměnitelným bočním krytům v 19 barevných odstínech a provedeních ve 3 povrchových úpravách umožňuje vytvářet až 76 unikátních barevných i materiálových kombinací podle aktuální nálady či stylu uživatele.

Pořízení nových stěračů pro Váš vůz může mít svá úskalí

Aby bylo vidět na cestu...

Stěrače jsou nedílnou součástí aktivní bezpečnosti automobilu stejně jako třeba kvalitní pneumatiky či brzdy. Proto je třeba pravidelně sledovat jejich stav a v případě potřeby je vyměnit.

Odborníci doporučují výměnu alespoň jednou za rok, a to nejlépe právě před zimou, která na celé auto a tedy i na stěrače klade zvýšené nároky. Zároveň by se ale měly stěrače vyměnit kdykoliv začnou špatně stírat, tedy nechávat za sebou stopu. Staré stěrače totiž nejen že neplní svoji funkci, ale navíc v případě prasknutí gumičky mohou způsobit i nevratné poškrábání čelního skla kovovými částmi.

POZOR NA VÝBĚR

V dnešní době ale může být problémem i vybrat správné stěrače. Za prvé je nutné znát potřebné délky (u většiny dnešních vozů se



na straně u řidiče a u spolujezdce liší), protože příliš dlouhé lišty se o sebe mohou zasekávat nebo mohou odírat sloupky, příliš krátké zase nestírají celou plochu skla.

Pak je třeba si vybrat také vhodnou konstrukci, přičemž většina vozů dnes už místo ramíkových využívá pružné, tzv. 'Flat' stěrače. Mezi jejich hlavní výhody patří výrazná redukce kovových částí, dostatečný přítlak i při vyšších rychlostech a také delší životnost. Plusem je také minimální přimrzání ke sklu v zimě, což dokázaly mimo jiné i testy německého autoklubu ADAC, ve kterých pravidelně vítězí flat stěrače BOSCH Aerotwin. Některé vozy pak mají z výroby namontované tzv. hybridní stěrače, které spojují výhody obou koncepcí.

Třetím důležitým hlediskem pro výběr stěračů je jejich uchycení. V současnosti totiž skoro každá automobilka využívá svůj vlastní systém, kterým nahradila univerzální jednoduchý háček. Proto jsou např. letos představené stěrače QWP dodávány s různými konektory, které umožňují snadnou montáž na různé typy ramínek.

PORAĎTE SE S ODBORNÍKY

S ohledem na výše uvedené tedy bývá nejlepším řešením svěřit hledání odborníkům. A to buď mechanikům v servise či operátorům u některého z distributorů náhradních dílů. Ti totiž mají k dispozici nejen široký výběr stěračů mnoha značek i v různých cenových relacích, ale také dostatek technických informací a vyhledávacích nástrojů pro to, jak vybrat správný stěrač přímo na konkrétní vůz a podle představ jeho majitele.

Text: Milan Ježek

Foto: Archiv

INZERCE

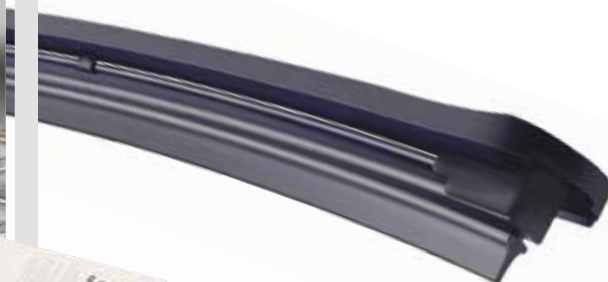


QUALITÄTS WERKSTATT PRODUKTE

STĚRAČE QWP

HIGH PERFORMANCE WIPER SYSTEM

- 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

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.

**AUTO DĚLÁ ČLOVEKA**

Jako horror tento snímek asi neuspěje, ale upřímně, málokterý film z 80. let má tu sílu dnešního diváka uspokojit po všech stránkách. Ale jestli máte rádi tajemno, psychologické proměny charakterů hlavních postav, a především Stephena Kinga, pak je Christine to správné „béčko“ na pošmurný podzimní večer.

**KDO BYL DOOPRAVDY JAMES HUNT?**

Film Rivalové z roku 2013 je možná velmi příjemný snímek pro všechny fanoušky královny motorsportu, ovšem o Jamesovi Huntovi neříká téměř nic. Dokument Skutečný James Hunt z roku 2001 je rozhodně zajímavějším zdrojem informací o tomto problémovém, avšak velmi férovém jezdcí.

**NESUŤ KNIHU PODLE OBALU...**

Ruku na srdce, většina z nás chlapů si myslí, že blondýna za volantem výkonného vozu nemá co dělat, protože prostě blondýna... Jenže zdání někdy klame, a to opravdu hodně. Ford si do své Mustang kampaně vymyslel rande naslepo s profesionální závodnicí a kaskadérkou v jedné osobě...

**STAROMILECKÝ NÁŘEZ**

Asi nebudu daleko od všeobecného názoru lidu, že Porsche 911 je úchvatný skvost, který přes neobvyklou koncepci s motorem vzadu a poháněnými zadními koly patří mezi nejlepší sportovní automobil všech dob. Ale jak se říká, vše jde vylepšit a model GT3 RS je nejryzejším sportovním autem, které lze dnes koupit. Pohledte na dokonalost.

**SCÉNIC BUDOUCNOSTI**

Velmi zajímavá upoutávka na to, jak Renault vidí budoucnost automobilismu. Nedá moc práce uhodnout, že elektrickou, ale upřímně, taková budoucnost nevypadá úplně zle, co myslíte?

**ŘÍZENÁ STŘELA**

Pokud máte 40 sekund, podívejte se na tohle video. Ačkoliv technicky vzato to je pouze 39,08 sekundy, protože právě tak dlouho trvalo Maxi Chiltonovi, než vyletěl na Goodwoodský kopec na Festivalu rychlosti 2022. Na 1,9 km dlouhé trati překonal čas Volkswagenu ID.R z roku 2019, který činí 39,9 sekundy. Neskutečný mazec!





MyCard

Moje výhody. Můj servis.

Výměnu kompletních kol 2x ročně
získáte s verzí Service+.

Volkswagen MyCard je zákaznická 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 další výhody nad rámec základní verze, například 2x ročně výměnu kompletních kol včetně vyvážení.

Využijte skvělou příležitost, mít MyCard se rozhodně vyplatí.



my-card.cz



MyCard pro
osobní vozy
Volkswagen



MyCard pro
užitkové vozy
Volkswagen

ŠIROKÁ NABÍDKA SKLADOVÝCH VOZŮ IHNEDE K ODBĚRU



PEUGEOT 208

Nyní s výhodným financováním
s úrokem 4,9%.

5 LET*
ZNAČKOVÉ
ZÁRUKY

PEUGEOT doporučuje **TOTAL PEUGEOT FINANCE by ESSOX**. Spotřeba a emise modelu 208 v kombinovaném provozu 4,0–5,5 l/100 km, 106–123 g CO₂/km. Foto je pouze ilustrativní. *Pětiletá značková záruka se skládá z běžné dvouleté záruky a následně ze servisní smlouvy Optiway Garance na další 3 roky / do najetí 60 000 km. Příklad financování úvěru na 4 roky s přímou platbou 207 500 Kč: pořizovací cena vozu při využití financování v produktu POP 415 000 Kč; poplatek za uzavření smlouvy 4 150 Kč; měsíční splátka 4 769 Kč bez pojištění; měsíční splátka 5 980 Kč s pojištěním. Pojištění obsahuje zákonné pojištění, havarijní pojištění Koopsalon s 5% spoluúčastí. Počet měsíčních splátek 48. Roční úroková sazba 4,9% a RPSN 19,63%. Výše spotřebitelského úvěru je 207 500 Kč. Celková částka splatná spotřebitelem 291 190 Kč. Doplnující údaje reprezentativního příkladu: Pro účely výpočtu RPSN platí: měsíc má 30,4167 dnů a rok pak 365 dnů. Použitá úroková metoda: 30/360. Roční úroková sazba je platná po celou dobu splácení. Doba trvání spotřebitelského úvěru je do data splatnosti poslední měsíční splátky. Tento příklad financování s PEUGEOT FINANCE je orientační a jednotlivé parametry úvěru se mohou lišit. Poskytovatelem financování PEUGEOT FINANCE je společnost ESSOX s.r.o. Nejedná se o závaznou nabídku na uzavření smlouvy.