JARO 2023

SeTKání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

ZAJÍMAVOST
POČÍTAČOVÉ STUDIE PŘETAVENÉ DO REALITY

PŘÍBĚH
SHOICHIRO TOYODA

JAK SE JEZDÍ V ITÁLII POD VESUVEM

ZA VOLANTEM
DANA MORÁVKOVÁ

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Tiguan Life1,5TSI 110kW v ceně 873 900 Kč. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 12 632 Kč s DPH, 10 439 Kč bez DPH. Tato nabídka platí pouze pro podnikatele. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, dále obsahuje povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah. Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelu Tiguan: 5,1 - 8,3 l/100 km, 135 - 189 g/km. Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.

OBSAH

4 **VY-MY:** Evidenční kontrola
6 **Za volantem:** Dana Morávková
8 **Čtyřtest:** Král a ti druzí
10 **Autonovinky:** Automobilové novinky prvního čtvrtletí 2023
14 **Osobnost:** Shoichiro Toyoda
16 **Zajímavost:** Počítačové koncepty
17 **Fascinace:** Ferrari 499P Racer
20 **Akce:** Rétromobile Paris 2023
22 **Test s cílem:** BMW 340d na Písecku
24 **Jak se jezdí:** Pod Vesuvem
26 **Legenda:** Aston Martin DB5
28 **Anketa:** Evropské auto roku 2023
30 **Křížovka**
30 **KaleidoSTKop**
34 **Videotéka:** zajímavá videa formou QR kódů

A je to tady…

V mém okolí jsem byl asi jediný, který hned poté, co vešlo ve známost, že dne 14. února 2023 Evropský parlament definitivně schválil dohodu s členskými státy Evropské unie o nové normě o nulových emisích nevěšel hlavu. Celou dobu si totiž myslím, že tohle bude mít dohru, a to zcela zásadní. Opravdu nemusíte být raketový inženýr a už vůbec ne poslanec Evropského parlamentu, aby vám došlo, že tohle je prostě slepá ulice a k nezdaru předem odsouzená myšlenka. Protože když uvážíme, kolik je v Evropě na automobilovém průmyslu závislých lidí, a to zejména v „tahounech" EU, je jasné, že tahle etuda ještě zdaleka nekončí. Při bouřlivém jednání se stejným argumentem oháněl například Jens Gieseke, německý křesťanský demokrat z poslaneckého klubu evropských lidovců, který doslova prohlásil:

„Zastavme šílenství!"

A ono to opravdu šílenství je, protože jen v Německu je na automobilovém průmyslu přímo závislých 600 tisíc lidí a několik set dalších tisíců nepřímo. To by mělo samozřejmě fatální následky nejen pro Němce, ale také pro zbytek Evropy.

Vymezují se totiž také Italové, kteří se bojí o svůj přísun financí (cca 270 tisíc zaměstnanců a 5 % HDP) a společně s Němci hledají nejrůznější výjimky, jak nařízení, které de facto znamená od roku 2035 úplný zákaz prodeje nových aut se spalovacími motory, obejít. A věřte mi, že na něco přijdou.

Nehledě na to, že vlna nevole se zvedá také u nás. Ministr dopravy Martin Kupka (ODS) svolal v půlce března do Štrasburku schůzku resortních ministrů členských zemí, jež mají výhrady vůči navrhovaným omezením. Zúčastnilo se jedenáct (!) zemí, kterým se nelíbí navrhované změny, v čele s plánovanou normou EURO 7.

Bude to ještě velmi zajímavé a držme si palce, protože jinak z trhu zmizí tradiční auta a ta již vyrobená se postupem času znehodnotí ekologickými daněmi a podobnými represáliemi. Ostatně co bychom chtěli, vše přece dělají pro náš blahobyt…

Takže spalovacím motorům zdar!

Jiří Švamberk
šéfredaktor

Tajenka z minulého čísla zněla: „Smích chytré lidi léčí a jen blbce uráží."

Ročník XX/jaro 2023. 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 Kvíčala, Jan Habrdla, František Vahala, Tomáš Vizingr, Jana Vizingrová **Grafická úprava:** Daniela Winklerová **Inzerce:** Antonín Přibyl, 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: Klára Bartheldi
Odevzdáno do tisku: 17. 3. 2023

INZERCE

"EVIDENČKA" NOVĚ NA ROK

Asi nejvíce známou a mediálně prezentovanou změnou, kterou přinesl zákon 432/2022, který novelizoval zákon 56/2001, o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, je prodloužení platnosti evidenčních kontrol ze třiceti dnů na jeden rok. Důležité je zmínit, že úkony evidenční kontroly jsou součástí každé pravidelné technické prohlídky. Roční platnost evidenční kontroly platí také v případě, že bude chtít vlastník vyvézt vozidlo do zahraničí.

Mylnou interpretací ovšem je, že evidenční kontroly zanikly úplně. Pokud by vozidlo k datu přepisu mělo poslední technickou prohlídku nebo evidenční kontrolu starší než jeden rok, pak v tomto případě je potřeba „evidenčku“ absolvovat.

Ulehčením administrativy pro žadatele o přepis je také to, že protokol o evidenční kontrole se již nemusí na registračních místech předkládat fyzicky v papírové formě, ale registry si ho samy vytáhnou z informačního systému technických prohlídek.

Dále došlo ke změně nazírání na situaci, kdy se mění majitel vozidla po ukončení leasingu. Toto je nově bráno pouze jako zápis změny v technickém průkazu a evidenční kontrola není v tomto případě vyžadována vůbec.

Na závěr bych chtěl zmínit, že je stále možné provést na stanici technické kontroly evidenčku dobrovolně, což vzhledem k tomu, že vozidlo může v nově nastavených podmínkách změnit několikrát majitele, aniž by ho kdokoliv odborně prohlédl, jednoznačně doporučujeme. Nový majitel se tak může vyhnout problémům, které se mohou objevit, až bude sám chtít auto prodat nebo až dorazí na klasickou technickou prohlídku. V této situaci pak již bude těžké dokazovat, kdo v průběhu času na vozidle prováděl nějaké změny.

Text: Pavel Rubeš

Foto: archiv

INZERCE

CHCETE MÍT JISTOTU, ŽE PROHLÍDKA VAŠEHO VOZIDLA PROBĚHLA V POŘÁDKU?

DEKRA

DEKRA CZ s pověřením výrobců automobilů provádí testy servisní sítě autorizovaných partnerů z pohledu kvality práce a jednání se zákazníky. Na to potřebujeme Vás, skutečné zákazníky, s vašimi vozy!

Kdo se může zapojit?
Každý majitel vozidla dané značky, jehož stáří nepřesahuje 8 let, nemá najeto více než 180.000 km a vyžaduje pravidelnou servisní prohlídku nebo prohlídku s výměnou oleje.

Jak to probíhá?
S Vaším vozidlem navštívíte autorizovaného servisního partnera Vaší značky za účelem provedení prohlídky.
Po provedené prohlídce bude za účasti DEKRA technika Vaše vozidlo opětovně zkontrolované, abychom prověřili, že byly provedeny veškeré servisní úkony předepsané výrobcem.

Jako poděkování za Vaši spolupráci od nás obdržíte zajímavou finanční odměnu.

Přehled značek, kterých se prohlídka týká, naleznete na našich webových stránkách www.dekra.cz.

Vzbudili jsme Váš zájem?

Kontaktujte nás:
Tel: +420 606 666 765
E-mail: dt.cz@dekra.com

INZERCE

CUPRA LEON

BLÍŽE NEŽ
KDY DŘÍVE.

Objevte nové emoce z jízdy a skutečný pocit blízkosti s vozovkou. Vůz CUPRA Leon se svým sportovním duchem a jedinečným designem. Pojďte blíže.

OPERATIVNÍ LEASING
OD 7 999 Kč *BEZ DPH*
*MĚSÍČNĚ**

WWW.CUPRAOFFICIAL.CZ

CUPRA

CUPRA Leon komb. spotřeba 1,5–6,7 l / 100 km, komb. emise CO_2 33–154 g/km. *Vzorový příklad operativního leasingu na vůz CUPRA Leon 1.5 TSI manuál v ceně 809 900 Kč. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 10 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 9 679 Kč s DPH, 7 999 Kč bez DPH. Tato nabídka platí pouze pro podnikatele. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, dále obsahuje povinné ručení a havarijní pojištění s 5% spoluúčasti s uznáním bonusů za bezeškodný průběh v dosavadních pojištěních (48 měsíců). Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah. Akce platí do 31. 5. 2023. Použité obrázky jsou pouze ilustrativní.

SEAT **FINANCIAL SERVICES**
Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

ZA VOLANTEM

DANA MORÁVKOVÁ

Dana Morávková, herečka, moderátorka, choreografka a bývalá krasobruslařka, vystudovala herectví na DAMU a také choreografii na HAMU. Poprvé jako herečka vystoupila v Činoherním studiu Ústí nad Labem, poté vystupovala i v angažmá Divadla Na zábradlí a od roku 2002 působí v Divadle Bez zábradlí.

POTVORY hraji s velkou chutí

■ Od kolika let řídíte a pamatujete si auto, ve kterém jste dělala autoškolu? Absolvovala jste s vaším automobilem někdy STK?
Řídím od svých osmnácti let, hned jak to bylo možné. Autoškolu jsem dělala ve škodovce. Pamatuji si, že mi pan komisař na závěrečných jízdách řekl, že v životě neobjel celou Prahu na trojku. :) Můj první vůz byla také škodovka, kterou jsem zdědila po tatínkovi.
STK jsem absolvovala a řadí se to k mým nezapomenutelným životním zážitkům! :)

■ Jak byste se charakterizovala jako řidička?
Největší kompliment k řízení auta mi dal můj manžel, když řekl, že řídím jako chlap. Často vozím kolegy herce a nikdo se se mnou jezdit nebojí.

■ Myslíte si, že jsou ženy zodpovědnější řidičky?
Takhle bych to neřekla, u řízení nezáleží na tom, jestli je muž, nebo žena.

■ Jakou nejvyšší pokutu jste v životě dostala a za co byla?
Pokud dostávám pokuty, tak za parkování. :)

■ Vnímáte auto pouze jako prostředek dopravy nebo také jako umělecký předmět?
Myslím si, že hezké auto může být i umělecký předmět, ale pro mě je nejdůležitější, aby mě komfortně dostalo z bodu „A“ do bodu „B“.

■ Co vy a elektromobilita, fandíte jí?
Ačkoliv elektromobil nemám, fandím tomu. Jediné, co mi na nich vadí je to, že je na silnici neslyším. To jediné, co z „elektro-rodiny“ mám, je elektrokolo. :)

Byla jste úspěšnou krasobruslařkou, věnujete se tomuto krásnému sportu i nadále nebo vyhledáváte jiné aktivity?
K bruslení se tento rok vrátím, protože se bude hrát muzikál na ledě Popelka. Mimo to ráda lyžuji a tančím.

Působíte velice mile, ale ve vašem portfoliu máte několik záporných rolí, které vám, zdá se, byly šité přímo na míru. Jaká byla vaše největší herecká výzva a která role pro vás byla splněným snem?
Děkuji vám za milý kompliment. Věřte mi, že všechny potvory hraji s velkou chutí! Moje nejtěžší role byla rozhodně ta, kdy jsem musela mluvit japonsky a hrát na violoncello. Ve filmu Van Helsing jsem zase chodila trénovat s kaskadéry. To mě moc bavilo.

Vaším velkým koníčkem je cestování, do jakých destinací se letos chystáte?
Pevně doufám, že se tento rok dostaneme za synem do Anglie. Od září jsme tam nebyli. Oba teď s manželem máme velice nabitý pracovní program.

Máte raději klidnou dovolenou, nebo aktivní a dobrodružnou?
Mám ráda obojí, ale v naší rodině převažují ty aktivní a dobrodružné. Pokud někam jedeme, tak za sportem a za výlety.

Vaše manželství je velmi pevné, nebo tak alespoň působí. Máte nějaký recept, jak si udržet šťastný dlouhodobý vztah?
S manželem jsme spolu již 27 let, ale myslím si, že žádný recept na šťastné manželství neexistuje. To nejdůležitější je poslechnout srdce.

Děkujeme za rozhovor.

Ptal se: Jiří Švamberk

Foto: Klára Bartheldi a archiv

INZERCE

Král a ti druzí

Zimní čtveřice byla sice dost nesourodá, nicméně jeden společný jmenovatel by se našel – všechno to jsou mimořádně povedená auta. Opel Astra předčil sesterský Peugeot 308, Renault Megane E-Tech ukázal, že elektrická mobilita umí nabídnout styl a dobré jízdní vlastnosti a Audi SQ8 demonstrovalo, že se správnou výbavou je hmotnost pouze číslo. A Lexus LC500 je budoucí klasika, o kterou se v aukčních síních budou svádět velké boje.

LEXUS LC500

Třebaže je Lexus LC500 na trhu už nějaký ten pátek, jeho tvary vám ještě pořád berou slova z úst. Při pohledu na jeho propracované křivky pokaždé objevíte něco, čeho jste si doposud nevšimli. Troufáme si říct, že nic podobného na silnicích momentálně není. Alespoň v kategorii běžných sériových automobilů. Karoserie s klasickou siluetou kupé a širokými boky je velmi nízká, což podtrhuje jeho sportovní charakter, přestože primárně se jedná o cestovní automobil, který má posádku hýčkat typickým „lexusním“ komfortem. Je velmi zajímavé, že sedačky mají ryze sportovní tvar, přesto se v nich nebudete cítit unavení ani po stovkách ujetých kilometrů, na rozdíl od podobně zaměřených automobilů od konkurence.

UNIVERSÁL

Lexus LC500 je poháněn staromileckým atmosférickým motorem V8 o objemu 5,0 litru, který produkuje výkon 341 kW (464 k) a 530 Nm točivého momentu. Samočinná 10stupňová převodovka je poměrně rychlá, nikoli však bleskurychlá, což se ovšem projeví pouze při opravdu ostrém zacházení. Překvapivě takový jízdní styl LC500 vůbec nevadí a odhaluje tak další z jeho silných stránek – dokonalou všestrannost. Ke sportovním jízdním vlastnostem přispívá také samosvorný diferenciál, který dovoluje řízené přetáčivé smyky s lehkostí závodního vozu. A že do lehkého vozu má LC hodně daleko, neboť pohotovostní hmotnost činí 1930 kg.

Dalším velkým překvapením je spotřeba, která se s velmi klidným přístupem dá udržet do deseti litrů na 100 km. Zapomeňte se však chvilku koncentrovat a rázem jste na dvojnásobku. Týdenní průměr 13,1 l/100 je ovšem vynikající hodnota.

NAŠE „COTY“

Abychom však pouze nechválili. Nějak nedokážeme pochopit, jak takhle propracované a vskutku skvostné auto může výrobce „zazdít“ nelogickým ovládáním infotainmentu, který je navíc graficky z dob před deseti lety. V žádném případě to není hodno takto skvostného vozu, třebaže je nutno uznat, že po nějaké době si na komplikovanost infotainmentu zvyknete. To však Lexus v žádném případě neomlouvá, neboť tato výtka se objevuje opakovaně u všech ostatních modelů této značky, a to dost drahnou dobu.

I přes tuto stinnou stránku musíme přiznat, že současný Lexus LC500 je jednoznačně naše Auto roku 2022 a stále nemůžeme pochopit, jak dokonale se inženýrům a designérům Lexusu podařilo skvostně skloubit reprezentativní a sportovní charakter v takto lahodný mix. Vše, co po něm budete chtít, udělá. A naprosto skvěle. Ale znáte to, všechny skvělé věci se musí zaplatit a LC500 začíná na 2 790 000 Kč. Druhá motorizace s hybridním šestiválcem stojí úplně stejně.

OPEL ASTRA 1.2 TURBO

Nová generace Opelu Astra sdílí stejnou platformu EMP2 s modelem Peugeot 308, ale německá automobilka si tuto platformu přizpůsobila svým potřebám. Nový designový jazyk Opelu je inspirován konceptem Opel Vizor a kromě ostrých tvarů světlometů a denního svícení mají nové modely Opelu jednoduché a čisté tvary karoserie bez zbytečných kudrlinek. A nutno podotknout, že současný design Opelu je velmi líbivý a nenásilný.

ERGONOMICKY ZA JEDNA

Oproti sesterskému modelu Peugeot 308 je značně pozměněn také interiér, který se vyznačuje větším počtem tlačítek a ovladačů pro často používané funkce. Palubní deska je tvořena velkými displeji a je o poznání přehlednější než u 308. U Opelu se také nesetkáte s problematickým umístěním přístrojové desky, kterou u francouzského automobilu cloní volant bez ohledu na jeho nastavení. Ergonomicky je tak Opel daleko příjemnějším automobilem.

Podvozek Astry je naladěn spíše komfortněji, což odpovídá francouzskému původu. Jízda je měkčí a houpavější, ovšem směrově stabilní a jistá. Astra exceluje především ve městě, kde s noblesou zvládá všechny nástrahy betonové džungle.

Testovaná varianta byla vybavena výkonnější variantou tříválcové dvanáctistovky, jejíž výkon 96 kW (130 k) a točivý moment 230 Nm na přední kola přenášela manuální šestistupňová převodovka. Motor má velmi slušnou dynamiku i zvukový projev. Dynamice jde „na ruku“ také relativně nízká hmotnost 1341 kg. Při klidné jízdě je spotřeba paliva pod 6 litrů na 100 km, při běžném tempu se pohybuje mezi 6 a 7 litry na 100 km.

SEDADLO AGR

Sedadlo řidiče je bez nadsázky fantastické a má ortopedickou certifikaci AGR. Taková sedadla by měla být povinností u všech prodávaných aut. Vzadu už to taková hitparáda není, oproti konkurenci je zde místa o poznání méně.

Nejlevnější verze Opelu Astra 1.2 Turbo je k dostání za 549 900 Kč, testované auto vyšlo na téměř 670 tisíc Kč. Celkově lze říci, že Opel Astra s novým designovým jazykem a upraveným základem EMP2 nabízí příjemnou jízdní dynamiku a komfort a je zajímavou volbou v této třídě vozidel, nicméně v žádné z kategorií úplně neexceluje. Snad až na tu sedačku, ta je vážně skvělá.

AUDI SQ8 4.0 TFSI

Sourozenec modelu Q7 se bůhvíjak nesnaží maskovat, že se jedná o poněkud zhýralé auto. Je velké, majestátné a reprezentativní, a tak trochu zbytečné. A přesto zákazníci přesně tento typ kvazi kupé milují, o čemž svědčí i jejich prodeje. A není se čemu divit, v tomhle vás opravdu nepřehlédnou.

JINÝ MOTOR

Sportovnější varianta SQ8 je nyní stejně jako sesterská SQ7 nově poháněná 4litrovým zážehovým motorem V8. A přestože do sportovního auta benzin prostě patří, tady se změna tak nějak minula účinkem. To proto, že dřívější třemi turby přeplňovaný vznětový osmiválec uměl s automobilem vážícím přes 2,3 tuny lépe cvičit – o 130 Nm vyšší točivý moment budiž hlavním z důvodů. To ale neznamená, že by tohle auto bylo pomalé, to ani náhodou – rychlost zážehové SQ8 dokáže vystrašit nejednoho zkušeného řidiče. Ostatně zrychlení z 0-100 km/h proběhne za 4,1 sekundy.

Jde o to, že takové výkony jdou ruku v ruce s vysokou spotřebou. Hodně vysokou spotřebou. Ostrá jízda umí „vysát" z nádrže i 30 litrů každých 100 km, zatímco u nafty to bylo cca 18 l/100 km. Průměrně jsme s SQ8 jezdili za 15 l/100 km, zatímco diesel uměl bez větších námah za pod 11 litrů na každých 100 km.

Přestože zvenku by jeden řekl, že auto bude uvnitř obrovské, pravda to úplně není. Vpředu je prostor spíš průměrný, vzadu je to podstatně lepší. Ono to ale půjde z větší části na vrub snížené střeše v kombinaci s panoramatickým střešním oknem. Na šířku pak dost prostoru zabere široký středový tunel.

Zavazadlový prostor v Audi Q8 je pravidelně tvarovaný a má objem 605 litrů v základním uspořádání. Avšak tento objem se může lišit v závislosti na pozici posuvných zadních sedadel. Po sklopení opěradel těchto sedadel v poměru 40:20:40 vznikne rovná ložná plocha.

JEZDÍ JAKO HATCHBACK

Jízdně je SQ8 povedené auto. Exceluje především na dálnici, ale i na okreskách umí být velmi hbité a překvapivě obratné. Ovšem k tomu potřebujete přikoupit aktivní stabilizátory a zadní sportovní diferenciál, který je u všech ostrých Audi současnosti naprostá nutnost. Testovaný vůz měl oba prvky jako součást paketu Advanced za 144 700 Kč, čímž se cena SQ8 dostává přes 3 miliony bez započtení dalších velmi příjemných příplatků.

RENAULT MEGANE E-TECH EV60

Lety prověřený a velmi oblíbený model Megane je ve své páté generaci ryze elektrickým automobilem, což nemůže kvitovat nikdo, kdo má rád auta. A hned z několika důvodů. Renault Megane byl vždy praktickou a slušně jezdící alternativou pro ekonomicky smýšlející řidiče a současně modlou pro vyznavače ostrých hatchbacků, mezi nimiž platil za skutečný etalon, zejména ve verzi Trophy. Ty časy už jsou pryč, nicméně to neznamená, že by elektrický Megane měl opustit dobyté pozice.

TENKÁ BATERIE

Elektrický Megane E-Tech využívá účelovou konstrukci s plochou podlahou a dlouhým rozvorem, která mu poskytuje dnes již dobře známé výhody elektromobilů – je ve všech směrech prostorný a v interiéru nabízí dostatek odkládacích prostorů. Baterie je pouze 110 mm vysoká, díky čemuž nesedíte výše než v předchozím modelu se zážehovým motorem. Díky tomu se také snížilo těžiště vozu o celých 90 mm. Pouze cestující vzadu mají lehce omezený prostor, zejména pro nohy. Zavazadlový prostor činí 389 litrů, což je o 13 litrů méně než u hatchbacku čtvrté generace.

Čím si vás Megane E-Tech naprosto získá, je přední část a jeho kokpit. Palubní deska je sympaticky jednoduchá, seshora čalouněná umělou kůží. Naše sympatie si získaly rafinovaně řešené výdechy ventilace a pěkné dřevěné dekory ve dveřích z materiálu Nuo, který obsahuje pravé dřevo.

DOBRÝ INFOTAINMENT

Velmi se nám také zamlouval infotainment OpenR Link od Google. Je přehledný, logicky navržený a velmi rychlý. Kromě toho si můžete přizpůsobit různé widgety a prostředí dle svých potřeb. Díky svému natočení k řidiči je navíc také jednoduše obsluhovatelný.

Testovaný Megane E-Tech je předokolka s motorem vpředu a výkon synchronního elektromotoru s vinutým rotorem dosahuje 160 kW (220 k). To je více než dostačující a například pružné zrychlení z 80 na 120 km/h nezabere ani 5 sekund. 60 kWh baterie zvládá nabíjení stejnosměrným proudem o výkonu až 130 kW. Za hodinové nabíjení, tedy o něco delší nákup, jsme měli dojezd necelých 300 km. Renault uvádí dojezd 450 km, nicméně realita je spíše 350 km.

Renault Megane E-Tech je skvělý elektromobil. Jezdivý, docela úsporný, elegantní a velmi pohodlný. Kromě horšího výhledu vzad, menšího prostoru pro cestující vzadu a naprosto mrtvého řízení není co vytknout. Tedy do doby, než se podíváte do ceníku. Silnější varianta (v nabídce je ještě 130 kW) stojí 1 090 000 Kč, testovaný kus 1 338 500 Kč.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Lexus LC500

Motor: **Zážeh. osmiválec 4696 cm³**
Výkon (kW/k): **431/464**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **530 Nm při 4800**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **4,7**
Max. rychlost (km/h): **270**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **12,7**
Délka (mm): **4770**
Zavazadlový prostor (l): **197**
Základní cena (Kč): **2 790 000 Kč**

Opel Astra 1.2 Turbo

Motor: **Zážeh. tříválec 1199 cm³**
Výkon (kW/k): **96/130**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **230 Nm při 1750**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,7**
Max. rychlost (km/h): **210**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,4**
Délka (mm): **4374**
Zavazadlový prostor (l): **422/1339**
Základní cena (Kč): **549 900 Kč**

Audi SQ8 4.0 TFSI

Motor: **Zážeh. osmiválec 3996 cm³**
Výkon (kW/k): **373/507**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **770 Nm při 2000–4000**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **4,1**
Max. rychlost (km/h): **250**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **12**
Délka (mm): **5006**
Zavazadlový prostor (l): **605**
Základní cena (Kč): **2 893 900 Kč**

Renault Megane E-Tech EV60

Motor: **elektrický**
Výkon (kW/k): **160/220**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **300 Nm**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **7,4**
Max. rychlost (km/h): **160**
Kombinovaná spotřeba (kWh/100 km): **16,1**
Délka (mm): **4119**
Zavazadlový prostor (l): **389/1245**
Základní cena (Kč): **1 090 000 Kč**

Text: Jiří Švamberk

Foto: Lexus, Opel, Audi, Renault

AUTONOVINKY JARO 2023

Zimní období opět přineslo několik opravdu zajímavých novinek, například výkonnější elektrickou Dacii, ještě ostřejší BMW M3 nebo plug-in hybridní MG. Činilo se také Subaru, Mazda nebo Volkswagen.

Dacia Spring Extreme
Elektrická Dacia Spring dostala silnější a lépe vybavenou variantu Extreme. Ta má výkon 65 místo standardních 45 koní, dojezd mírně klesl na konečných 220 km. Dacia si model cení na 576 400 Kč.

BMW M3 CS
Vzpomínka na slavné kořeny znamená v případě M3 CS zvýšení výkonu na 550 koní a spoustu karbonových doplňků snižujících hmotnost o 20 kilogramů. Zrychlení na 100 km/h zabere 3,4 sekundy, nejvyšší rychlost je omezena na 302 km/h. Cena byla stanovena na čtyři miliony korun.

MG HS
Tuzemský trh je ještě pestřejší: plug-in hybridní střední SUV MG EHS doplnila čistě benzinová verze HS poháněná motorem 1,5 TGI (162 k). K mání je i sedmistupňová dvouspojková převodovka, ceny začínají na 663 940 Kč.

Mazda CX-90
Japonská automobilka Mazda představila svůj dlouho očekávaný sedmimístný model CX-90. Na severoamerický trh toto velké SUV přijede poháněno zbrusu novým 3,3litrovým přeplňovaným šestiválcem, v nabídce bude i čtyřválcová plug-in hybridní verze.

Volkswagen ID.3
Elektrický ekvivalent Golfu byl po třech letech na trhu přepracován, kromě čistšího vzhledu se můžeme těšit na lepší materiály v interiéru či nový infotainment. Kapacita baterií (58 nebo 77 kWh) zůstává neměnná.

INZERCE

AUTO DOJELO, DOVOLENÁ JEDE DÁL

ASISTENCE K AUTOPOJIŠTĚNÍ
s prémiovým rozsahem

- Bezlimitní odtah v ČR i Evropě
- Náhradní vůz až na 15 dní

ČPP
VIENNA INSURANCE GROUP

AUTONOVINKY JARO 2023

Subaru BRZ
Druhá generace skvělého sportovního kupé konečně dorazila i do Česka, zájem výrazně převyšuje možnosti dealerů, kteří letos dostanou asi jen 150 kusů. Kupé za milion nabízí výkon 228 koní a pohon zadních kol.

Mercedes GLE
V polovině životního cyklu dostává prémiové SUV nová světla, volant či digitální displeje. Novinkou je plug-in hybrid 400e 4Matic, spojující elektromotor o výkonu 134 koní s dvoulitrovým motorem. Kombinovaný výkon činí 381 koní, čistě elektrický dojezd je sto kilometrů.

MINI Cooper SE Convertible
Mini představilo první novodobý čistě elektrický kabriolet pro běžné použití. Model Cooper SE Convertible má 184 koní a dojezd lehce nad 200 kilometrů. V první fázi je v plánu série 999 kusů.

Peugeot 508
Oblíbený model střední třídy prošel výrazným faceliftem, týkajícím se i vnitřku vozu. Základem zůstávají konvenční motory na benzin i naftu o výkonu 130 koní, silnější verze už jsou vždy hybridy.

BMW X5 a X6
Velká SUV z Mnichova prošla faceliftem, nový je také obří sdružený displej v interiéru. Ovladač iDrive však, na rozdíl od menších modelů, zůstává. Nabídka pohonných jednotek je přepracovaná, vrcholem je verze M60i xDrive – osmiválec (dříve označený číslovkou 50) má nyní výkon 530 k. Omlazeny byly i sportovnější verze M, které vůbec poprvé dostaly mild hybridní techniku.

Hyundai Kona
Druhá generace oblíbené Kony by měla dorazit v druhé půlce roku. Na délku naroste bezmála o dvacet cm (4350 mm), s manuálním řazením se již nepočítá. Přinese velmi futuristický interiér, v nabídce však zůstanou i klasické spalovací motory (šestnáctistovka a přeplňovaný litrový tříválec).

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

INZERCE

Poslední Follower

Originální
česko-slovenský komiks

Na trhu již od 29. března

Objednejte na
www.casopisyknihy.cz
Poštovné zdarma

jen za
39,90 Kč

HATTRICK CZ
NEZÁVISLÝ FOTBALOVÝ MAGAZÍN

JE TU NOVÝ HATTRICK!

PRÁVĚ V PRODEJI

www.hattrick.cz | www.casopisyknihy.cz

OSOBNOST

SHOICHIRO TOYODA

Člověk, který z Toyoty stvořil globální sílu

Dne 14. února 2023 zemřel na selhání srdce člověk, který pro automobilku Toyota udělal skutečně hodně – mimo jiné dostal společnost na lukrativní americký trh.

Shoichiro Toyoda patřil přímo do nejvlivnějších kruhů japonské automobilky – byl vnukem Sakichi Toyody, tedy přímo zakladatele společnosti Toyoda Automatic Loom Works. Právě průmyslovou společnost na výrobu automatických tkalcovských stavů poté následně další z rodu, Kiichira Toyoda, změnil na Toyota Motor Company, čímž byla zahájena nepřerušená cesta japonské automobilky k pozici zásadního globálního hráče. (V názvu došlo k výměně písmene „d" za „t" z toho důvodu, že ve světových jazycích se to lépe čte a také lépe vypadá napsané v japonštině).

KOKETOVÁNÍ S USA

Shoichiro byl jedním ze čtyř dětí, které za svůj život zakladatel automobilky měl. Připomínáme si ho jen pár týdnů po jeho odchodu v požehnaném věku 97 let. Pan Toyoda měl dlouhý a pestrý život – již za druhé světové války studoval univerzitu v rodném městě Nagoya, kde následně získal i doktorát v oboru inženýrství. V roce 1950 se Toyotě zrovna nedařilo – společnost byla rozdělená na dvě části (výroba a prodej), obě se zmítaly v dluzích. To přimělo k odchodu zmíněného Kiichira, který nedlouho poté zemřel. Mladý Shoichiro nastoupil do společnosti ve 27 letech na pozici ředitele odboru kontroly. Už tehdy na sebe upozornil a stál za prvním „vpádem" Toyoty do USA, kam v roce 1957 začal vyvážet model Crown (poté, co s ním podnikl výlet po USA včetně provokační zastávky před sídlem Fordu v Detroitu). Nutno připomenout, že úspěchem to neskončilo – Toyoped Crown neměl dost silný motor pro americké dálnice a nakonec znamenal pro firmu velkou ztrátu. I přesto se jednalo o jistý milník: Toyoda později napsal, že právě to ho „zaměřilo k vývoji vysoce kvalitních aut, které budou fungovat všude na světě".

Toyoda se v roce 1961 stal jednatelem firmy a tehdy Toyota představila systém Total Quality Control (TQC). Právě Toyoda ji společně s Eiji Toyodovou

úspěšně šířil, takže se do čtyř let prosadila napříč celou firmou (TQM). Toyoda dál postupoval v hierarchii firmy – v roce 1972 se stal víceprezidentem. Toyota mezitím představila první Corollu (1966), která se v roce 1968 předvedla i na trhu USA, kde v 70. letech spolu s dalšími JDM kompakty slušně zatopila domácí konkurenci. Už v roce 1974 se stala nejprodávanějším autem světa a dnes je dokonce nejprodávanějším autem všech dob.

ODLIŠNÝ PŘÍSTUP KE KONKURENCI

Zásadní věci se děly v 80. letech – konkrétně v roce 1982 vrcholilo obchodní napětí mezi USA a Japonskem, protože japonská auta se stala symbolem amerických obav z ekonomicky výrazně rostoucího Japonska. Navzdory tomu pragmatický Toyoda rozšířil výrobu do Severní Ameriky – nejprve v roce 1984 vytvořil alianci s General Motors a o čtyři roky později dokonce otevřel první továrnu v Kentucky (společný projekt známý pod zkratkou NUMMI, dnes fyzicky továrna Tesla Motors). Toyoda se vždy snažil pomáhat – o čemž hodně vypovídá dlouho trvající partnerství s GM, které americkému výrobci zejména z počátku výrazně pomáhalo, například z hlediska kvality či efektivity produkce – tzn. nešlo jen o konkurenční souboje. Na konci svého funkčního období už Toyota pod jeho vedením rozšířila výrobu po celém světě, čímž se společnost stala skutečně mezinárodní. Když v roce 1992 odstupoval z pozice prezidenta, Toyota měla továrny ve 22 zemích a s americkým koncernem GM bojovala o pozici světového leadera. Tuto bitvu vyhrála v roce 2008. Zajímavostí může být i fakt, že Toyda je zmiňován i díky svému přístupu k hospodárnému fungování výrobních závodů a zájmu o místní komunity – i proto za jeho „vlády" Toyota začala výrazně přispívat na různé charitativní činnosti a lépe se starat o své zaměstnance a jejich životy.

V roce 1994 se navíc stal šéfem nejvlivnější japonské lobby, která pomáhala zemi zvládnout problémy z ekonomické stagnace, a to zejména rušením nejrůznějších regulací. V roce 1999 opustil křeslo předsedy představenstva a z pozice doživotního čestného předsedy dále ovlivňoval směřování společnosti. V roce 2007 byl uveden do Síně slávy amerického automobilového průmyslu.

Shoichiro Toyoda přežila jeho žena Hiroko (vzali se v roce 1952), dcera Atsuko a syn Akio. Zmíněný Aiko Toyoda v práci svého otce pokračuje ještě teď, i když v jiném ohledu: je člověkem, který automobilku vrátil do světa vrcholového motosportu a po delší pauze pro nadšence připravil nové generace sportovních Toyot. Pro doplnění: k 1. dubnu 2023 odstupuje z funkce prezidenta Toyoty, stane se předsedou představenstva.

Jak sám Shoichiro hodnotil svou kariéru? Odpovědí budiž fráze z článku z roku 2014: „Pracoval jsem cílevědomě na tom, abych do knih o historii automobilového průmyslu přidal alespoň několik nových řádků."

Text: František Vahala

Foto: Toyota, archiv

ZAJÍMAVOST

POČÍTAČOVÉ KONCEPTY

VIRTUÁLNÍ realita

Vize počítačových programátorů mnohdy udávají směr, který skuteční automobilový designeři následují a de facto tak vytvářejí „virtuální realitu“. Toto je šest počítačových konceptů, které se skutečně na silnice dostaly.

WARTHOG
Nejen sportovní elektronické koncepty to mají šanci dotáhnout do reálného světa: hezkým příkladem je protipěchotní lehké vozidlo Warthog ze série her Halo. Po konceptu na bázi Nissanu Patrol přišla před dvěma lety verze od Hooniganu (týmu nedávno zemřelého Kena Blocka) s V8 a závodním šasi. Říká se, že jeho podoba se stala předobrazem pro Hummer HX, a Elon Musk dokonce přiznal, že se designem Wathogu inspiroval při návrhu Tesly Cybertruck.

CITROËN GT
Francouzský sporťák vznikl původně jako digitální koncept pro hru Gran Turismo 5, vlna zájmu o tento vůz, představený ve „hmatatelné“ verzi na autosalonu v Ženevě v roce 2008, však stála za spuštěním projektu výroby šestice silničních supersportů v ceně přes 50 milionů korun za jeden kus. Koncept z reálného světa poháněl osmiválec od Fordu s výkonem 655 koní, ve hře byl vůz elektromobil o výkonu 790 koní. Z projektu bohužel postupem času pro náročnost sešlo.

BMW NAZCA C2
Kdo by si dnes vzpomněl na trojici podobných konceptů, vzešlých ze spolupráce Italdesignu a BMW, nebýt slavné série závodních simulátorů Need for Speed? Právě ta přinesla do našich obýváků model Nazca C2 z roku 1992 (mimo o rok dřívější M12 byla ještě verze C2 Spider) poháněný osmiválcem z BMW 850 CSi o výkonu 380 koní. Verze C2 se jako jediná dočkala malé tříkusové série.

BRAVADO BANSHEE
Sportovní auto Banshee je pevně spojeno se slavnou herní sérií Grand Theft Auto. V jednotlivých dílech často představovalo to nejlepší, co lze v ulicích virtuálních měst prohánět – vzhled se však postupem času měnil. V GTA III či San Andreas silně připomínalo Dodge Viper RT/10, v pozdějším Vice City zase Corvette C4. V GTA 5 šlo opět o jakýsi mix superaut (aby se tvůrci obešli bez licencí), ke kterému byl asi nejblíže Viper. A právě tato verze se stala podkladem pro reálné auto, o které se soutěžilo při uvedení GTA 5 na trh. Vyhrála jej seniorka ze Severní Karolíny.

MACH 5
Ač původně vytvořený pro animovaný japonský komix Go Mifune, sportovní automobil Mach 5 se stal tak významnou ikonou, že i po více než půlstoletí stále vznikají nové manga seriály, počítačové hry a dokonce i filmy (třeba hollywoodský Speed Racer). V roce 2000 vznikl na technickém základě z Chevrolette Corvette reálný koncept a v plánu byla i výroba malé série pro sběratele.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

INZERCE

Využijte naši nabídku
sezonního servisu a příslušenství

Naložte si **více zážitků**

V našich autorizovaných servisech Volkswagen se snažíme, aby vaše zážitky na cestách byly jen příjemné. Kromě výhodných servisních úkonů s Originálními díly Volkswagen® k tomu přispívá také nabídka originálního příslušenství, jarní prohlídka vašeho vozu a samozřejmě také kompletní služby Volkswagen Pneuservisu s širokým sortimentem letních pneumatik s bezplatnou PneuGarancí. Pořiďte si naši zákaznickou kartu Volkswagen MyCard, abyste mohli využít všechny výhody našich servisních služeb a své cesty si hezky užili.

Tato nabídka platí do 21. 6. 2023

Volkswagen Service

FASCINACE

FERRARI 499P RACER

VELKÝ NÁVRAT

Po čtyřech letech usilovné práce může Ferrari ohlásit velký návrat mezi vytrvalostní elitu: po půl století se totiž opět vrací do žhavých vod těch nejzajímavějších závodů světa, jejichž součástí je i slavné klání v Le Mans. V top třídě je po hubených letech zase nabito: letos jede Peugeot, Glickenhaus, Toyota, Ferrari, Cadillac, BMW či Porsche, příští rok by se mělo přidat třeba De Tomaso či Alpine!

Na rozdíl od některých konkurentů sází Ferrari v aerodynamice na léty prověřená řešení: zadní části vozu proto dominuje obrovské křídlo s trojicí svislých ocasních ploch.

Text: Aleš Jungmann

Foto: Ferrari

Vůz, jenž svými barvami dává vzpomenout na fascinující Ferrari 312 PB z roku 1973, je postaven na základě zcela nově vyvinutého karbonového monokoku, ve kterém přeplňovaný vidlicový šestiválec i sedmistupňová sekvenční převodovka fungují jako integrální součást nosné konstrukce. I když se dříve mluvilo i o V8 nebo dokonce V12, nutnost nízké spotřeby (speciály mohou mít dle regulí jen 1030 kilogramů) si vynutila právě šestiválec s rozevřením řad válců 120 stupňů, pohánějící zadní kola. Na přední nápravě mu pomáhá elektromotor o výkonu 272 koní napojený na 900V architekturu, známou z F1. Celkový výkon vozu je pak 680 koní, maximum, které nyní sjednocená kategorie LMDh (Le Mans Hypercar a severoamerická Grand Touring Prototype) připouštějí.

Za volantem dvou monopostů se bude střídat šestice více či méně známých jezdců: do kokpitu prvního auta se vzpomínkovým číslem 50 usednou rezervní pilot týmu F1 Antonio Giovinazzi a šampioni LMGTE Pro Alessandro Pier Giudi a James Calado. Druhý volant (vozu s číslem 51) si budou půjčovat Antonio Fuoco, Miguel Molina a Nicklas Nielsen. První ostré nasazení bylo naplánováno na letošní závod 1000 mil v Sebringu.

CARFIT ADBLUE®: NOVINKA V PRAKTICKÝCH KANYSTRECH

NENÁPADNÁ, ALE DŮLEŽITÁ PROVOZNÍ KAPALINA

Emise výfukových plynů motorových vozidel, zejména pokud jde o oxidy dusíku, jsou již řadu let regulovány emisními normami Euro IV, V a VI. Při plnění jejich požadavků řada automobilek spoléhá na technologii selektivní katalytické redukce (SCR), která pro snížení emisí oxidů dusíku využívá roztok s obchodním názvem AdBlue®. Právě ten nyní do své široké nabídky technických sprejů, provozních kapalin a autokosmetiky zařadila také exklusivní značka CARFIT, kterou českým motoristům přináší společnost SWISS AUTOMOTIVE GROUP CZ.

CARFIT AdBlue nabízí vedle příznivé ceny také záruku 100% kvality splňující nejpřísnější normy ISO. Přidanou hodnotou jsou pak praktické pěti a desetilitrové kanystry s integrovanou skládací nálevkou pro snadnou aplikaci i dávkování roztoku do nádrží osobních či dodávkových vozů.

AdBlue je vysoce čistý roztok močoviny (32,5%) a důležitá provozní kapalina pro stále více užitkových i osobních vozů. Je potřebná pro vozy s technologií SCR, jejímž cílem je pomocí vyšší teploty výfukových plynů zajistit účinnou redukci *NOx*. Navíc přináší vyšší účinnost paliva i méně nespáleného paliva a sazí ve výfukových plynech.

Spotřeba AdBlue dosahuje přibližně 3–7% spotřebovaného paliva, což u osobních automobilů odpovídá zhruba hodnotám 0,8 až 1,2 litru na 1000 kilometrů. Spotřeba přitom záleží jak na výši emisních limitů (u přísnějších limitů je spotřeba vyšší), tak na produkci *NOx* u konkrétního vozu, tedy na způsobu jízdy či klimatických podmínkách.

Systémy využívající technologie SCR jsou důležitou součástí globální koncepce snižování emisí výfukových plynů, která má budoucnost. Díky své šetrnosti k životnímu prostředí a hospodárnosti splňuje všechny specifikace EURO IV, V a VI. Proto se roztok AdBlue stává důležitým a stále žádanějším artiklem.

INZERCE

https://shop.sag.cz

SAG
SWISS AUTOMOTIVE GROUP

PŘESUNY PENĚZ V PAŘÍŽI:

PRVNÍ VELKÉ AUKCE KLASICKÝCH AUT

Pro většinu světových sběratelů, obchodníků a nadšenců do klasických automobilů je Rétromobile v Paříži první velkou akcí sezony. Akce, která začínala v roce 1976 jako malé setkání, se postupně vyvinula v největší světovou událost zaměřenou na klasické automobily.

Upřímně, výše zmíněnému jistě dost pomáhá i fakt, že místem konání je největší pařížské výstaviště, kde se koná i slavný podzimní autosalon. Vzhledem k tomu, že zmíněné autosalony nových automobilů v posledních letech značně uvadají, nelze se divit, že na Rétromobile již své nové automobily vystavují i mnozí výrobci – od těch domácích (Renault včetně Alpine, Peugeot, Citroen atd.) až po německé, britské, či výjimečně i italské prémiové značky.

Rétromobile je ve zkratce místem, kam pojedete, když budete chtít koupit klasické Ferrari, ale seženete tam i zapalovací cívku na svého Renaulta 5. A prakticky všechno mezitím. Ohromnou akci je nutné zažít, pouhý popis všech výstavních exponátů by byl dlouhý, vyčerpávající a vyjádřil by jen zlomek emocí, které ohromný autosalon nabízí.

I letos se v rámci Rétromobile konaly aukce velkých aukčních síní – kromě domácího Artcurialu byly zastoupeny i další věhlasné aukční domy jako Bonhams nebo RM Sothebys. Jelikož jsou jedny z prvních v sezoně, samozřejmě jsme je sledovali, a dokonce měli i několik tipů na dobré nákupy. A samozřejmě nás zajímalo, co se za kolik prodalo a jaký je celkový stav trhu.
Celkový dojem? Hned přiznám, že jsme nic nekoupili. Vozidla, která nám připadala zajímavá, se nakonec prodala o dost dráž, než bylo únosné, a navíc často spíš v průměrných stavech. Co to naznačuje? I když mohlo v poslední době dojít k určitým korekcím zejména v oblasti poválečných aut, zdrženlivost sběratelů už mizí. Ostatně o tom vypovídají i krátká hodnocení jednotlivých aukcí...

PRODALY SE TŘI ČTVRTINY

Domácí aukční síň Artcurial předvedla během 3.-5. února 2023 největší kolekci klasických automobilů v historii Francie.

K dispozici bylo celkem 230 automobilů, z nichž polovina byla nabídnuta bez rezervy. Vrcholem bylo 1964 Ferrari 250 LM, u něhož se očekávalo dosažení částky až 25 milionů eur. To se nakonec neprodalo, stejně jako dalších 25 % nabízených automobilů. Společnosti Artcurial Motorcars se podařilo prodat celkem 75 % automobilů za celkovou částku 35,5 milionů eur.

Sama společnost si výsledky pochvaluje – velkou pozornost získaly vozy z kolekce Barta Rosmana, z níž pochází i nejdražší vůz prodaný aukční síní – 1951 Ferrari 340 America s karoserií Touring, které dosáhlo na výsledek 5 706 000 eur. I druhá příčka patřila Ferrari – tentokrát změnilo majitele 1992 Ferrari F40, a to s částkou 2 216 800 eur. Třetí místo patřilo 1929 Bugatti Type 35 C (opět z kolekce Barta Rosmana), které se prodalo za stejnou částku jako Ferrari F40, i když to bylo lehce pod odhadem. Zmínku zaslouží i sbírka 12 vozidel Facel Vega, které se prodaly všechny s tím, že typ HK II z roku 1962 dosáhl na velmi dobrých 202 640 eur. Co se týče našich typů (například 1966 Fiat 2300 S, 1965 Lotus Cortina MkI nebo jeden zmíněný Facel Vega), všechny

vozy byly prodány průměrně o 20-35 % nad našimi limity. I to naznačuje, že trh se rozehřívá celkem výrazně, zejména v oblasti automobilů od 40 do 60 000 eur.

Jak dopadla aukce RM Sotheby´s? Obecně byla zaměřena na modernější auta (podobně jako Artcurial nabídla mimo ostatních také celou paletu rallyových speciálů, tak RM mělo zase velkou sestavu moderních superaut, která už na aukcích nejsou výjimkou, ale spíš pravidlem). RM Sotheby´s se podařilo prodat celkem 14 automobilů za víc než milion eur – a vévodily moderní automobily. Tím úplně nejdražším se stalo 2022 Bugatti Chiron Profilée za 9 792 500 eur, což je mimochodem nový rekord pro nové auto ve veřejné aukci. Nezaostávalo ani Ferrari, tentokrát s modelem 2003 Ferrari Enzo za skvělých 4 055 000 eur. Trojici uzavírá taktéž Ferrari, tentokrát závodní monopost 634 z roku 1991, který změnil majitele za 3 662 250 eur. My jsme „pásli" například po Alfě Romeo SZ, ale nakonec skončila s částkou 98 900 eur vysoko nad naším limitem a konkrétní vůz nebyl zrovna v ideálním stavu.

LIDÉ MAJÍ CHUŤ NAKUPOVAT

Pod pompezním názvem Les Grandes Marques du Monde a Paris se skrývala aukce Bonhams, v minulých letech v Paříži přítomná spíš sporadicky. I zde se dobře prodávalo, ač celkově Bonhams nabídlo spíš běžnější než ultravzácné automobily. 1988 Ferrari F40 změnilo majitele za 2 185 000 eur, což byla stejná částka, kterou šťastný majitel zaplatil za 1948 Talbot-Lago T26 Grand Sport Coupe. Zajímavý byl Aston Martin Ulster, závodní exemplář z roku 1934, který změnil majitele za 1 552 500 eur. I my jsme v této aukci měli své tipy, ovšem síla zájemců posunula ceny z reálných výšin. Až na výjimky se většina vozů prodala nad realistická očekávání.

Silný nástup aukcí v Paříži je ve finále dobrou zprávou – lidé mají chuť kupovat. Mezi klasické vozy se stále častěji míchají moderní superauta a není to na škodu. Správně a pečlivě vybírat je i nadále zásadní, což ostatně neplatí jen v oblasti aut. Kdo může, ať příští rok vyrazí do Paříže, stojí to za to!

Text: František Vahala

Foto: Artcurial, Bonhams, RM Sotheby´s

INZERCE

TEST S CÍLEM

BMW 340D XDRIVE

DOKONALÁ KOMBINACE

Vypadá to, že moderní spalovací motory skončí i přes svou technickou vytříbenost dosti neslavně. Jejich zákaz (či ještě předtím výrazné omezení kvůli emisím) se pomalu ale jistě blíží a zasáhne bohužel i takové „rytíře", jakým je mnichovský model M340d.

Poněkud ponurý úvod je však jedinou smutnou paralelou k našemu jinak příjemnému a poučnému výletu do krajů husitských válek, kde technicky vyspělou panskou jízdu „převezl" mazaný vojevůdce Žižka.

Spojení BMW M340d a jihočeské silnice číslo 140 se jeví jako ideální – asfaltový povrch je na většině úseků opravdu kvalitní a trasa nabízí jak rychlé oblouky, tak i technické pasáže s utaženými zákrutami, ve kterých může Mnichovan představit pokročilý systém pohonu všech kol s preferencí zadní nápravy i zadní sportovní diferenciál. Tomu upřímně práci moc nezávidím, protože pracovat se 700 Nm, dostupnými již při 1750 otáčkách, to už dá zabrat. Dvěma turbodmychadly přeplňovaný šestiválec o objemu tři litry poskytuje největší výkon 250 kW a vůz těžký 1875 kilogramů dokáže vystřelit na stovku za neuvěřitelných 4,6 sekundy. To jsou čísla srovnatelná s Ferrari 360 Modena. Na počátku našeho malého putování touto lehce zvlněnou malebnou krajinou plnou rybníků a hvozdů leží královské město Písek s krásnou městskou památkovou zónou. Její perlou je nejstarší dochovaný most u nás, kamenný gotický most přes řeku Otavu z 2. poloviny 13. století.

Ideální propojení dvou světů: I přes obří displeje má posádka k dispozici řadu fyzických tlačítek.

VZHŮRU NA JIH!

Velmi důležité je u takto koncipovaných aut nastavení podvozku, protože pokud bude příliš tvrdý, nebudou civilněji zaměření majitelé spokojeni, a zase pokud nedokáže zvládnout ostrou sportovní jízdu, budou zklamáni ti, kteří se nechali zlákat magickým písmenem M v názvu (a pro které je čistokrevné BMW M příliš vyhraněné). S potěšením mohu prohlásit, že M340d prošla bez ztráty kytičky jak zkouškou v podobě kvalitních okresek, tak i příšerných středočeských silnic. Rozhodně tedy „nezašvejkovala", jako světoznámý voják, který tudy v díle spisovatele Jaroslava Haška procházel.

BMW M340d xDrive s adaptivními tlumiči nabízí povedenou kombinaci poddajného, ale současně tuhého, o 10 mm sníženého M sportovního podvozku, který řidiče ve sportovním režimu neizoluje od dění pod koly a v tom komfortním jej (ani záda cestujících) nezahlcuje zbytečnými informacemi. V zatáčce i na zimních pneumatikách drží neochvějně stopu a díky vypínatelné stabilizaci a již zmíněnému chytrému diferenciálu však můžete výjezdy i trochu okořenit.

Malebné město Písek vzniklo ve 13. století jako osada u rýžovišť zlatého písku na levém břehu Otavy. Odtud také pochází jeho jméno, později zde bývala trhová ves s královským dvorem.

Podobně, jako to panskému vojsku nekompromisně okořenil bratr Žižka u Sudoměře, když jej nechal vjet při útoku na dna vypuštěných rybníků, zatímco sám se chytře opevnil na mezi uprostřed. Odbočka ze silnice 140 není dlouhá a rozhodně stojí za to už kvůli návštěvě místní dominanty: na památku velkého vítězství byl na bojišti v roce 1925 postaven šestnáctimetrový pomník Jana Žižky. Milovníci historie si na své přijdou i v nedalekých Kestřanech. Málokteré město v Čechách se může pyšnit dvěma plně zachovanými tvrzemi, stojícími v přímém sousedství. Horní tvrz je obklopena vodním příkopem, přes který vede most do gotické brány. Menší z tvrzí pochází až z konce 14. století, v polovině 16. století pak byla přestavěna a využívána jako pivovar. A ještě do třetice tip na malou odbočku, a to do Skočic. Zde se nachází poutní kostel Navštívení Panny Marie, vystavěný v u nás netradičním severoitalském stylu. Historie stavby ve tvaru osmirohé hvězdy sahá do druhé poloviny 17. století a vztahuje se k nedalekému skočickému zámečku. Tam se můžete na chvíli zastavit a v klidu popřemýšlet třeba i o tom, proč ostatní výrobci nezkopírovali skvělé multimediální ovládání iDrive či příkladně rychlý infotainment.

SLADKÁ TEČKA

Konec dobrý – všechno dobré. Na konci silnice 140 v Bavorově na vás čeká příjemné posezení nad zákuskem, místní kavárna doplňuje oblíbenou jahodovou farmu s možností samosběru. V sezoně dozrávání pozor, bývá tu opravdu plno aut a lidí s dětmi. Pohled na palubní počítač odhalil průměrnou spotřebu 7,6 litru a to se prosím jelo ve slušném kvapíku. Klidná jízda znamená průměr kolem šesti litrů nafty na 100 km a ekojízdou jste schopni dostat se bez větších problémů i pod pět litrů.

Text: Aleš Jungmann

Foto: autor a archiv

HOLA HOLA, JARO VÁS DO AUTORIZOVANÝCH SERVISŮ VOLÁ!

Ta pravá motoristická sezona ožívá s prvními jarními dny. Je to impulz ke kontrole po náročné zimě, k přezutí pneumatik na letní a také třeba k nákupu sezonního příslušenství. A jen v autorizovaném servisu ví, jak nejlépe na věc.

Mrazy, sníh, led a sůl. To jsou přesně ty věci, co vaše auto trápí nejčastěji od října do března, tedy v „oficiální" zimní sezonu. Ta letní už klepe na dveře, a tak se vyplatí vyrazit do servisu, nejlépe toho autorizovaného – značky Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA a Volkswagen Užitkové vozy nyní přicházejí s výhodnými nabídkami, které očistný proces po zimě a přípravu na jaro zlevní.

Ideální je začít komplexní prohlídkou vozu, v rámci akce od 299 Kč, kde vám technici autorizovaných servisů zkontrolují nejexponovanější části vozu: brzdovou soustavu, výfukový systém, kola s pneumatikami, stěrače a ostřikovače, stav baterie, řemeny, topení a klimatizaci, provozní kapaliny, chladicí systém a také světla včetně jejich správného nastavení. Ve „značce" znají váš vůz dokonale a vědí kam sáhnout, metody „pokus-omyl" se tak nekonají.

Ušetřit se však dá také se zákaznickou kartou MyCard, kterou mají majitelé vozů Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA či Volkswagen Užitkové vozy k dispozici stejně jako ti, kteří MyCard dostali ke koncernovým vozům v rámci programu ojetých aut Das WeltAuto. Už bezplatná MyCard Service dokáže zlevnit Originální díly o 15 %, placená MyCard Service+ (1 990 Kč/rok) zahrnuje dokonce 2x ročně výměnu kompletů včetně vyvážení, novou brzdovou kapalinu či stěrače (1x do roka) a 10% slevu na Originální příslušenství – na léto se nosič na kola rozhodně hodí.

Stejně tak přijdou vhod předplacené Servisní balíčky pro vozy výše uvedených značek s aktuálním zvýhodněním ve výši minimálně 10 000 Kč (VW Crafter až 20 000 Kč) – prostě si jen předplatíte pravidelný servis a pak už jen jezdíte do autorizovaného servisu. Pohyby cen v dnešní turbulentní době vás tak můžou nechat chladnými.

A pokud jedete na vlně elektromobility, oceníte sadu kabelů POWER2GO od značky MOON v praktickém balení. Tento mobilní wallbox pak řeší problém, když někam přijedete a zrovna nemají tu vaši koncovku. Stačí jen sáhnout pro MOON box a nabíjet.

JAK SE JEZDÍ POD VESUVEM

METROPOLE A VULKÁN

Jedna ze dvou silnic na svazích kuželu.

Na pláži Conchiglia s černým pískem se v zimě povalují odpadky.

Činná sopka schopná chrlit smrtonosnou lávu a živé milionové město pod ní. Tyto dva kontrasty k sobě patří po tisíciletí.

Třetí nejlidnatější město Itálie - třímilionový Neapol - je od stále činného vulkánu co by kamenem dohodil. Lidé se zde usadili už v prvním tisíciletí před n.l. a jako jediné město na světě bylo osídleno po celou dobu až dodnes, a to i přes zkázu, kterou Vesuv mnohokrát přinesl. Vlastně některé části města se nachází přímo nad magmatickým krbem a několik moderních budov už stratovulkán částečně pohltil. Poslední výbuch této jediné činné sopky v Evropě nastal v roce 1944 a jeho síla spolu s proudem magmatu zničila např. lanovku (podobnou té na Petřín), která přes 60 let vozila turisty ke kaldeře do výšky 1281 m n. m.

Dnes už nahoru žádná lanovka nevede, ale naštěstí se dostaneme skoro až k cíli po silnici autem (jde to i o mnoho složitěji autobusem). Auto jde bez problémů půjčit hned na letišti kousek od terminálu a mimo hlavní sezónu vyjde pohádkově levně. Tím však řidičské dobrodružství teprve začíná. Množství šrámů na jinak vcelku nových autech v autopůjčovně nám napovědělo, jak se tady asi bude jezdit. Slušně řečeno chaoticky a řidič s „mokrým" řidičákem by se tady do provozu neměl asi vůbec pouštět, případně se spolehnout na někoho zkušenějšího. Bude to totiž na silnicích pěkná divočina.

DRAVÁ A NEUKÁZNĚNÁ DOPRAVA VE MĚSTĚ

Přednost jízdy se obvykle neřeší, první jede ten rychlejší či agresivnější. Bezohledně a bez dávání přednosti se jezdí i na kruháčích a v úzkých uličkách či zúženích. Aby se to s předností ještě více pletlo, obyčejné křižovatky jsou mnohdy označeny značkou kruhového objezdu = přednost zleva. Řidiči se v hustém provozu cpou i do té nejmenší mezery mezi auty, i když je to doslova o plechy. Množství otřískaných aut s rozbitými světly tomu odpovídá. Vozový park tu vypadá jak v zaostalé rozvojové zemi. Technický stav se absolutně neřeší, jako by místní počítali s tím, že stejně všechno zase brzy zalije láva a zasype vulkanický prach.

Silnice si bohužel pochvalu také nezaslouží, díry v nich jsou tak velké, že by člověk snadno přišel o kolo, odtokové kanály jsou zapuštěné hluboko ve vozovce a parkoviště podél silnic vypadají jako černé skládky. Nájezdy na dálnice buď neexistují, nebo jsou velmi krátké, ale i na nich se vesele vysokou rychlostí předjíždí a kličkuje. Když uvidíte pomalé auto, jedoucí uprostřed dálnice mezi dvěma pruhy, jeho řidič bude nejspíš pod vlivem, ostatní

ho vesele objíždí i těsně kolem svodidel. Při sobotní večerní jízdě jsme během půlhodiny takové experty potkali dvakrát. Po setmění se nelze spolehnout na koncová světla, některým nefungují a mnohým svítí zase bílým světlem.

PŘÍJEMNÝ ÚTĚK DO POKLIDNÉ PŘÍRODY

Dlouho jsme se v této městské džungli nezdržovali a vyrazili do přírody. Spojení mořského pobřeží a od něj se vypínajících hor je nádherné. Serpentinami se dá vystoupat na mnoho vyhlídkových míst a kochat se pohledem na okolní kopce, moře a město pod námi. Takhle z výšky je nádherné a klidné. Vesuv, který z dálky vypadá jako dva kopce, se dá po úzkých silnicích objet kolem dokola. Kromě již zmíněných fantastických výhledů se nechá prozkoumat množství opuštěných míst a budov, např. bývalá observatoř a lanovka. Jedna ze značených cest vede přes lávová pole z roku 1944 a lávovou řekou. Samotnou třešničkou na dortu je pak poslední úsek cesty, kam už auta nemohou a vydáme se tam pěšky. Po strmém úbočí kaldery vede cesta cik cak až na samotný okraj sopky a tam se nám otevře ten nejúchvatnější pohled do jejího nitra.

Ceny pohonných hmot jsou vysoké i na naše poměry, jak již bývá v Itálii zvykem, naštěstí tu ale tisíce kilometrů nenajezdíme. Benzín stál 43,20 Kč/l a nafta 43,30 Kč/l. Pro obytná auta a přívěsy zde není moc rozvinutá infrastruktura, ale dá se stát na různých menších parkovištích a vyhlídkách. Naopak velká parkoviště u obchodních domů se na noc zavírají. Samozřejmostí musí v takovém případě být opatření proti všudypřítomným nenechavcům.

Pokud by někoho kromě turistiky lákalo také koupání, voda v moři je vcelku teplá od června do října. Na některých plážích leží šedý vulkanický písek, ale bohužel také dost odpadků, vyplavených z moře i z města. Za koupáním a dovolenou se mnozí vydávají raději na nedaleký malebný ostrůvek Capri, jeden z nejkrásnějších italských ostrovů, který si oblíbili již i římští císaři.

Vesuv a jeho okolí je prostě vizuálně nádherné i přes svou nechvalně proslulou minulost, zkázu Pompejí a 36 erupcí během našeho letopočtu. Krásy přírody tak obrovsky kontrastují s podobou města pod ním, které žije neustále v ohrožení podzemní vulkanickou aktivitou a zemětřesením.
Jde jen o to si ta nejkrásnější místa sami najít a naplno užít.

Text a foto:

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

VAŠE DACIA V HLAVNÍ ROLI
SEZONNÍ KONTROLA S VIDEOZÁZNAMEM

Dacia doporučuje Castrol

ESHOP.DACIA.CZ

LEGENDA

ASTON MARTIN DB5

I PO ŠESTI DEKÁDÁCH STÁLE COOL

Proč je DB5 tak ikonickým automobilem? Jistě už ze samotné podstaty věci – jedná se o typické britské luxusní GT s velkým srdcem i stylem. A navíc ho proslavil James Bond, což samo o sobě dělá hodně. A třešničkou na dortu je potom fakt, že má italskou karoserii. A to (skoro) vždycky funguje.

Esence britského inženýrství v oblasti komfortního, gentlemanského cestování na úrovni z dob, které už se nedají vrátit – Aston Martin je skutečnou legendou automobilového průmyslu, výjimečný svou historií, přístupem, jedinečností i výkony. Ať už se bavíme o meziválečných strojích, co se prosazovaly například i při Mille Miglii, nebo Le Mans, nebo o sportovních GT projíždějících evropské promenády. Aston Martin je britskou kulturní ikonou – a zároveň s celkovými 160 dealerstvími v 53 zemích světa globální značkou, která za svou historii přežila celkem 7 bankrotů. Výrobce exkluzivních automobilů aktuálně sídlí v britském Gaydonu ve Warwickshire (původně letiště RAF Gaydon) a stále nabízí celou paletu jedinečných automobilů včetně moderního SUV DBX. Tým formule 1 funguje logicky v Silverstonu, kde bude letos dokončeno celkové zázemí včetně továrny. Největší slávy se ale značce dostalo za „vlády" Davida Browna, který vedl společnost v poválečných 50. a 60. letech. Právě tehdy vznikl kult rychlých, exkluzivních GT, mezi které patří i DB5 proslavené zejména filmem Goldfinger z roku 1964 (nutno zmínit, že DB5 se ve filmech s fiktivním špionem Jamesem Bondem objevuje až do současnosti).

EVOLUCE, NIKOLIV REVOLUCE

Aston Martin DB5 navazuje na velmi úspěšný model DB4 – vůz, který vlastně nastavil estetický a duchovní rámec toho, co Aston Martin symbolizuje až do současnosti. V porovnání se svými poněkud archaickými předchůdci (DB2, DB2/4) a DB Mk III je vidět jasný posun. DB4, vyráběné v letech 1958 až 1963, už bylo moderním vozidlem ve smyslu šasi i špičkového řadového šestiválce 3,7 litru od slavného inženýra Tadeka Marka. Výkon přibližně 240 koní mluví sám za sebe.

DB5 logicky pokračovalo tam, kde DB4 v roce 1963 skončilo – využilo evoluci stejné platformy a vylepšený šestiválec DOHC se třemi karburátory SU a celkovým objemem 4,0 litru. Motor dosáhl výkonu 286 koní (a 391 Nm točivého momentu), což

při hmotnosti 1466 kg stačilo na maximální rychlost až 240 km/h. Na rok 1963 samozřejmě skvělá hodnota pro důstojný pohyb Evropou. Z hlediska přenosu výkonu na zadní nápravu byl nabídnut nový pětistupňový manuál ZF (který velmi rychle nahradil čtyřstupňové skříně prvních vyrobených kousků) nebo třístupňový automat BorgWarner (ten opravdu ne!). Vpředu bylo využito nezávislé zavěšení kol pomocí lichoběžníků, vzadu pracovala tuhá náprava.

Mezi standardní výbavu elegantního kupé (původně nazývaného saloon) s vnitřním uspořádáním 2+2 patřila sedadla se sklopnými opěradly, elektricky ovládaná okna, kožené čalounění interiéru, dvojitá nádrž (a pro jistotu i hasicí přístroj), chromovaná vyplétaná kola nebo chladič oleje. Zajímavá je samozřejmě karoserie z hořčíkové slitiny, kterou navrhla milánská karosárna Touring Superleggera a kterou Britové vyráběli na základě patentované techniky.

TŘI ROKY STAČÍ K NESMRTELNOSTI

Životní cyklus modelu DB5 trval pouze tři roky, ale už v roce 1964 se objevila vysokovýkonná verze – DB5 Vantage. Vynikala hlavně použitím tří karburátorů Weber a upravenými profily vačkových hřídelí. Celkový výkon se zvýšil na úžasných 330 koní při 5500 otáčkách, což znamenalo i výrazně lepší hodnoty zrychlení (DB5 0–96 km/h za cca 8 s, DB5 Vantage zvládlo to samé za cca 6,5 s). V letech 1963 až 1965 vzniklo pouze 65 kupé s označením Vantage.

Ale nejvzácnější DB5 to není – a to ani kabriolet, opět s karoserií od Touringu. Do roku 1965 vzniklo celkem 123 kabrioletů (jen 19 z nich levostranných). Dvanáct vozidel dostalo tovární Vantage kit a zmínku zaslouží ještě vzácný originální doplněk – ocelový odnímatelný hardtop. Od října 1965 do října 1966 v Astonu ještě postavili minimálně 37 dalších kabrioletů. Jsou známy jako Volante („sport chassis“;

první použití názvu Volante). A konečně, zajímavostí je i prototyp DB5 Shooting Brake, který v továrně navrhli přímo pro Davida Browna, který byl vášnivým lovcem a chovatelem psů, takže se mu prosklený prostor vzadu náramně hodil. Nezávislý karosář Harold Radford nakonec postavil ještě dalších 11 či 12 vozidel (dárcem orgánů bylo kupé). Mimochodem, v roce 2019 byl jeden takový kousek prodán za necelých 40 milionů Kč, což z něj dělá nejdražší shooting brake prodaný v aukci.

S označením DB5 vzniklo lehce přes tisíc aut, dalších 25 kousků vzniká aktuálně v rámci programu Goldfinger Continuation (i Aston Martin pochopil, že může vydělat dost peněz tím, že znovu postaví 60 let staré auto, což je trochu paradox). Chcete jedno klasické DB5? Ceny jsou samozřejmě z říše snů – počítejte, že nejlevnější kousky jsou na trhu za cca 500 000 eur, tedy zhruba 12 milionů Kč. Verze Vantage stojí o pár milionů víc a kabriolety už dosáhly i za 1 000 000 eur, tedy cca 24 milionů Kč. Nikdo by ovšem nečekal, že se tu bavíme o autě za pár set tisíc Kč, že ne?

Text: František Vahala

Foto: Aston Martin, archiv

PORADNA

SERVIS OJETIN

seTKání

OJETINA JAKO V BAVLNCE

Většina renomovaných automobilek, Renault nevyjímaje, nabízí servisní programy také pro starší vozidla, konkrétně pro automobily starší 4 let. Francouzský výrobce tento program nazval Advantage, tedy výhoda, a míří na klientelu, která u svých starších vozů trvá na originálních náhradních dílech a profesionalitě autorizovaného servisu.

Možná si říkáte, proč platit za auta s nižší zůstatkovou cenou plné ceny nových nebo zánovních automobilů. Právě kvůli nižší hodnotě ojetin Renault připravil celou řadu nových produktů řady originálních náhradních dílů pro starší vozy Value+, jejichž cena je přizpůsobená zůstatkové hodnotě vozu a zároveň respektuje vysoké kvalitativní standardy značek Renault a Dacia. Výsledkem je minimálně o 20 % nižší cena ve srovnání s běžnými originálními náhradními díly, přičemž nižší cena se váže také na samotné servisní úkony, tedy práci mechaniků.

Renault, potažmo Dacia nově nabízí také tzv. Servis pod kontrolou, což je nová servisní služba, v rámci které vám servis natočí části vašeho vozu, kde je potřeba servisní zásah (oprava či výměna náhradního dílu) a video vám spolu s cenovou kalkulací zašle emailem či sms. Vy se pak v klidu domova rozhodnete, zda si budete chtít následné úkony objednat.

ANKETA

EVROPSKÉ AUTO ROKU 2023

Jubilejní ročník opanoval „Američan“

Letošní, již 60. ročník ankety Evropské Auto roku měl poněkud překvapivého vítěze – vůbec poprvé vyhrál automobil americké provenience, jmenovitě Jeep Avenger. Všech sedm finalistů mělo elektrifikovaný pohon.

Nicméně na rozdíl od minulého ročníku letos klesl počet čistých elektromobilů. Z celkových 27 nominovaných jich překvapivě jen 10 mělo čistě elektrický pohon a do sedmičlenného finále se dostaly čtyři oproti loňským šesti.

První kolo volby, v němž každý z 61 porotců z 23 evropských zemí anonymně označil sedm svých favoritů, bylo uzavřeno 22. listopadu. Zásadně se však změnil způsob druhého kola volby, kdy finalisty porotci testovali již v polovině ledna, nikoliv v polovině února, jak tomu bylo doposud. Závěrečná srovnání se letos rovněž poprvé odehrála na belgické trati Circuit de Mettet (dříve to bylo na okruhu CERAM ve francouzském Mortefontaine).

Druhé kolo rozhodovalo 59 motoristických novinářů a Českou republiku reprezentoval šéfredaktor magazínu Automobil, kterým je od roku 2016 Jiří Duchoň.

Jeep je první americkou značkou, která toto prestižní evropské ocenění získala. Model Avenger je zároveň prvním plnohodnotným elektromobilem amerického výrobce, který byl navíc navržen a vyvinut s ohledem na evropský trh.

KONEČNÉ POŘADÍ ANKETY EVROPSKÉ AUTO ROKU 2023:

1. **Jepp Avenger (328 bodů)**
2. **Volkswagen ID. Buzz (241 bodů)**
3. **Nissan Ariya (211 bodů)**
4. **Kia Niro (200 bodů)**
5. **Renault Austral (163 bodů)**
6. **Peugeot 408 (149 bodů)**
7. **Subaru Solterra/Toyota bZ4X (133 bodů)**

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

EUROREPAR
CAR SERVICE

ZAPAMATUJTE SI TOHLE LOGO

Označuje síť víceznačkových servisů Eurorepar Car Service (ERCS) patřících pod skupinu Stellantis. Nedávno byla, podruhé za sebou, oceněna jako nejlepší nezávislá síť ve Francii, a získala další nominaci na ocenění «Best 2020 Retail Chains» v kategorii za kvalitní servis (Capital magazine). Síť má nyní více než 5000 autoservisů v 26 zemích, včetně jedenácti mimoevropských.
Upozorňujeme na ni, protože usiluje o své další mezinárodní rozšíření. Po otevření provozů v Rakousku na začátku roku 2019 byly v posledním čtvrtletí 2019 otevřeny nové pobočky této sítě na Slovensku, v Chorvatsku, v Panamě a na ostrovech Guadeloupe, Reunion a Martinique.
A ERCS se začíná rozvíjet i v České republice. V roce 2021 tu byly otevřeny 3 její pobočky, další následovaly v loňském roce a i letos se síť v ČR rozšíří. Cílem je otevřít 40 poboček napříč celou ČR a to do konce roku 2025.

PŘESTUPTE DO PRVNÍ LIGY!

ERCS chce nabídnout i tuzemským motoristům a klientům autoservisů vyšší úroveň služeb. Pro svou síť chce získat desítky dalších autoservisů, které dokážou garantovat vysokou kvalitu. Jak je svým konceptem hodlá oslovit, jsme se zeptali specialisty Eurorepar Car Service, pana **Antonína Pidrmana**.

AP: Servisní koncept EUROREPAR CAR SERVICE je zaměřen na vznikající a stávající neautorizované i autorizované servisy, které chtějí rozšířit své podnikání a nabídnout zákazníkům výhody plynoucí z členství v globálním servisním konceptu.

A jaké výhody z této spolupráce poplynou autoservisům?
AP: První zásadní výhodu shrnuje lapidárně mezititulek. Servis se stane součástí špičkové celosvětové servisní sítě, o které jsme už uvedli, že je zastoupena v 26 zemích, kde pod jejím logem pracuje více než 5000 servisů. Získá také lokální a globální marketingovou podporu značky ERCS, která mu současně garantuje neomezený přístup k technickým datům, údržbovým plánům, elektrickým schématům atd. všech značek.

Běžný servis se ale, při vší úctě, nepromění ve špičkový ze dne na den…
ERCS poskytuje zaměstnancům členských servisů technické školení, zajišťuje a dodává sortiment dílů vlastní značky EUROREPAR, i originálních dílů od ostatních renomovaných výrobců. Pravidelně se aktualizuje víceznačková diagnostika i víceznačková technická dokumentace a to vše je servisům sítě ERCS k dispozici.

Mluvíme-li o síti a její kvalitě, jsou jistě podrobně nastavena i kritéria, která musí servis ucházející se o licenci bezpodmínečně splňovat…
AP: Ano, to je samozřejmé. Nezbytným vybavením žadatele je například diagnostický, pravidelně aktualizovaný přístroj pro minimálně 10 různých značek, ze škály, kterou poskytovatel licence schvaluje (např. ACTIA, Multi Diag , Bosch).
Provozovna musí mít širokopásmové připojení na internet a účetní a administrativní systémy, jejichž výčtem nechci čtenáře SeTKání unavovat. Eventuelní zájemci se s nimi mohou detailně seznámit, stejně jako s požadovaným minimálním technickým a technologickým vybavením dílny, na www.eurorepar.cz. Je tam připraven kontaktní formulář, přes který si může potencionální zájemce zažádat o podrobné informace.

Nepochybně jsou podrobně rozpracované prvky firemní identity od exteriérů a interiérů budov přes pracovní oblečení pro přijímací techniky a mechaniky, komunikační prostředky (vizitky, faktury, zakázkové listy), standardizovanou e-mailovou komunikaci s logem ERCS až po polep služebních a náhradních vozů.
AP: I to je správný předpoklad. Detaily si zájemci mohou vyžádat stejným způsobem, který jsme už zmínili, tedy po vyplnění kontaktního formuláře na www.eurorepar.cz.

Vyhovět takovým požadavkům nebude pro zájemce o začlenění do sítě ERCS zřejmě zrovna laciné. Jste připraveni jim nějak pomoci s financováním?
AP: Ano, zprostředkováváme např. označení servisu, ošacení zaměstnanců či diagnostiky za zvýhodněných podmínek. Tady je třeba zmínit, že servis zůstává plně v řízení majitele a nejsou na něj kladeny žádné nároky, např. na jednotný vzhled provozovny, nenařizujeme hodinové sazby, ale naopak se snažíme různými promo akcemi pro zákazníky zvyšovat jejich zájem o tuto síť, např. sezónní prohlídky, kontroly baterie zdarma, paušální ceny na výměnu oleje, asistenční služba zdarma atd. Zajímavý je i program domovského servisu, který zaručuje shodné podmínky v celé síti ERCS. Zákazník má v síti ERCS zaručené vyúčtování opravy podle normohodin jednotlivých výrobců, a to právě díky dostupnosti technických informací.
Naším cílem je, aby se zákazník v síti ERCS cítil jako v přátelském prostředí.

Děkujeme za rozhovor a za tuzemské motoristy i za čtenáře SeTKání přejeme vašemu úsilí zdar!

V křížovce tohoto vydání SeTKání se nachází citát amerického spisovatel Marka Twaina (1835 – 1910).

POMŮCKA: AREN, STIH, STOL, TTT	STOJAN	PODSVĚTÍ	UNIKNOUT VOZEM	ČÁST TÝDNE	INICIÁLY HUDEBNÍKA MLÁDKA	TUREK	SLED	UMĚLECKÝ VOJENSKÝ SOUBOR (ZKRATKA)	ŘEŠETO		CITOSLOVCE NÁŘKU	SVĚTOVÁ STRANA	TÝKAJÍCÍ SE IZOTOPU	ZNAČKA VOLTAMPÉRU	ORGÁNY ZRAKU	VĚNEČEK	DŘÍVĚJŠÍ NARKOTIKA
STUDENT (ZASTARALE)										URČENÉ K SETÍ							
1. DÍL TAJENKY										4. DÍL TAJENKY / ZNAČKA RUBIDIA							
AROMATICKÝ UHLOVODÍK					PŘEBORNÍKOVO / TYHLE									DŮRAZNÝ ZÁPOR / ŽENSKÉ JMÉNO			
RIŽSKÝ SPORTOVNÍ KLUB				LOSOVÁNÍ ZNAČKA / TELEVIZORŮ				VYHNOUTI SE PŘEKÁŽCE							INICIÁLY ROSTANDA / DOMÁCKY ADAM		
HLAS OSLA			POTOMEK / DĚJSTVÍ								SVETRY KE KRKU						
ZABIJÁK					NÁDOBA NA PITÍ PIVA	VYMŘELÝ KOČOVNÍK						NÍŽ NEŽ / SLOVENSKY „KRVAVÉ“				RUČNICE S TŘEMI HLAVNĚMI	AFRICKÉ ANTILOPY
	TUKY	DRUH PAPOUŠKA / ISLÁMSKÝ POZDRAV									ČINITI / ÁZERBÁJDŽÁNSKÉ MĚSTO						
ČÁST PEVNINY V MOŘI							DRAVÍ PTÁCI	SOUČÁST SVÍČKY		ŘASA / TRŮN (ZASTARALE)					INICIÁLY LITERÁTA MEDKA / EXPERT		
POPĚVEK			PRASKOT / SMYČKY						PIJAVÝ / VYSOKÉ KARTY					KOPNUTÍ / CITOSLOVCE RYTMU			
JMÉNO HERCE ROMANČÍKA				TMAVOVLÁSKA / ZNAČKA KŘEMÍKU									JMÉNO VČELKY / ZN. AMPÉRHODINY				
2. DÍL TAJENKY						3. DÍL TAJENKY											
LAK						EVROPAN					NEDOPALKY						

SeTKání

KaleidoSTKop

JARO 2023

JÍZDNÍ DOKONALOST

Alpine, sportovní odnož francouzského Renaultu, sklízí úspěchy kam přijde, respektive přijede. Nejnovější uznání si vysloužila v tradičním losím testu španělských novinářů z webu km77.com, který zcela autenticky ukazuje jízdní vlastnosti konkrétních testovaných aut. Vytyčenou trasou Alpine A110 ve verzi S, tedy s čtyřválcovým přeplňovaným motorem o objemu 1,8 litru, výkonem 221 kW (300 k) a 340 Nm točivého momentu, proplula jako štika hejnem plotic rychlostí 80 km/h, čímž deklasovala mnohem výkonnější modely.

CUPRA LEON MÁ NOVÉ MOTORY

Nekonvenční značka CUPRA neustále rozšiřuje portfolio modelů a jejich motorizací. Nejnovějšími přírůstky do bohaté modelové nabídky jsou zážehové čtyřválce 1,5 pro řadu Leon s cílem zákazníkům poskytnout ještě širší výběr a výhodnější poměr cena/výkon a také co největší možnou individualizaci. Nové zážehové motory jsou nabízeny ve výkonových variantách 110 kW (150 k) nebo 140 kW (190 k) a nyní se nabídka pohonů téměř kompletně shoduje s modelovou řadou CUPRA Formentor. Nabídka samozřejmě platí pro obě nabízené karosářské verze. S větším počtem pohonných jednotek byla optimalizována také úroveň výbavy a rozšířila se sériová výbava modelu Leon, do které nyní patří například přední Full-LED světlomety, specifické CUPRA nárazníky, zadní difuzor v barvě karoserie a 18“ kola z lehké slitiny ve stříbrném odstínu.

KOOPERATIVA POJISTÍ I AUTOVETERÁNA – NEJSTARŠÍ JE Z ROKU 1927

Není nad službu, která vyřeší skutečně všechny obtíže. „Proto jsme pro motoristy připravili unikátní asistenční program MAX+, který nabízí bezlimitní asistenci při poruše, havárii, řádění živlu, vandalismu, částečném odcizení, a to nejen u nás, ale i v zahraničí," vysvětluje ředitel Úseku pojištění motorových vozidel Kooperativy ALEŠ ZETHNER. A máte-li veterána, i s tím si Kooperativa hravě poradí.

Roste zájem o starší vozidla, která lze již zařadit mezi veterány. Jak tyto vozy nejlépe pojistit?

Víme, že veteránská vozidla jsou většinou rodinné klenoty, proto jsme pro ně připravili speciální balíčky MEZIPLYN a NAPLNO, které zahrnují i telematickou jednotku umožňující mít veterána neustále pod dohledem. 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, ale třeba i v případě, že došlo ke zvýšení vlhkosti v garáži a hrozí poškození vozu. Zajišťuje i automatické volání asistenční služby v případě nehody nebo možnost vedení knihy jízd. Jako první na trhu nabízíme i možnost havarijního pojištění veteránů – mimochodem ten nejstarší pojištěný je z roku 1927.

Řidiči stále více upřednostňují šíři a kvalitu asistenčních služeb. Vycházíte jim vstříc?

Každý ví, že pro případ nehody je třeba být dobře pojištěn. Ovšem peníze, které pojišťovna následně vyplatí, nevyřeší okamžitý problém s odtahem auta a jeho opravou. Od toho jsou asistenční služby, bez kterých si už není možné moderní autopojištění představit. Roste skupina klientů, kteří pojištění (a zejména povinné ručení) nevnímají jen jako nutné zlo, ale jako užitečnou službu, která jim pomůže vyřešit jakékoliv nesnáze na jejich cestách. A podle toho si také pojištění vybírají.

Asistence při problémech a likvidace škod jsou jistě klíčové. Děláte i něco pro prevenci či pomáháte klientům dát věci do pořádku i jinak než finančně?

Likvidace pojistných událostí v Kooperativě je klienty hodnocena velmi dobře, což nás samozřejmě těší. Pojišťovny ale postupně nabízejí komplexnější službu, dalo by se říci celý ekosystém řešení škod. Snažíme se řešit vše na půdorysu: prevence, asistence, likvidace, obnova. Důležitým krokem v tomto ekosystému jsou například i naše investice do autoopravárenství. Úspěšně provozujeme například Autonovu Brno. Následovat budou další servisy a autoopravárenská centra, prostě chceme investovat do toho, abychom našim klientům dokázali ušetřit čas i starosti. Zaměřujeme se i na začínající řidiče s nízkými vyježděnými bonusy, malými zkušenostmi, a tedy i velmi drahým pojištěním – v brzké době spustíme nový produkt na bázi telematiky, kdy aplikace v mobilním telefonu bude vyhodnocovat rizikovost chování řidiče na silnici. Kromě skvělé zpětné vazby – každou jízdu bude možné detailně vyhodnotit, včetně identifikace místa, kde došlo k řidičské chybě – umožní jako odměnu za bezpečnou jízdu vrácení části pojistného.

Povinné ručení, havárka, asistence… není snadné se v tom vyznat. Bylo by asi lepší poradit se s odborníkem…

Určitě. Naši poradci jsou vždy připraveni klientům vše vysvětlit a zvolit řešení na míru. Školíme je pečlivě a díky tomu, že pojištění je zajímavá disciplína, která pomáhá lidem v těžkých chvílích, ale je to i moderní svět, kde řada věcí je online a bez papíru, můžete se u nás setkat s letitými profesionály, ale i s mladými kolegy.

POJIŠTĚNÍ S LÁSKOU K VETERÁNŮM

Nyní si u nás můžete pojistit i svého veteránského miláčka! V rámci balíčku MEZIPLYN a NAPLNO od nás získáte telematickou jednotku, která vám umožní mít veterána neustále pod dohledem.

www.koop.cz/veterani

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

VĚDOMOSTNÍ KVÍZ

JARO 2023

Jak velký máte všeobecný přehled?

Jestliže rádi soutěžíte, tohle se vám bude líbit. Připravili jsme pro vás 24 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.

1. Co označuje termín permafrost?
a) Trvale nebo dlouhodobě zmrzlou půdu
b) Součástku do profesionálních mrazáků
c) Živočicha, který je uzpůsobený životu na severním pólu

2. Kdo jako první popsal všechny čtyři krevní skupiny?
a) Jan Jánský
b) Hippokratés
c) Alexander Fleming

3. Jak se jmenuje autor známého knižního díla Válka světů?
a) Karel Čapek
b) Herbert George Wells
c) Jules Verne

4. Tradiční Jizerská padesátka je závod v:
a) Běhu
b) Běhu na běžkách
c) Sjezdu na lyžích

5. Kolik končetin má pavouk?
a) 12
b) 6
c) 8

6. Co je napsáno na oponě Národního divadla v Praze?
a) Národ sobě
b) Hrdí Češi
c) Ať žije divadlo

7. Kolik let uplynulo od úspěchu českých hokejistů na olympiádě v Naganu?
a) 20
b) 25
c) 30

8. Kdo je autorem známého uměleckého díla Mona Lisa?
a) Leonardo da Vinci
b) Pablo Picasso
c) Vincent Van Gogh

9. Slavné džíny Levi´s mají letos výročí. Jak dlouho jsou na trhu?
a) 100 let
b) 150 let
c) 200 let

10. Úspěšný film Avatar, jehož druhý díl byl uveden nedávno v kinech, natočil režisér:
a) Ridley Scott
b) Steven Spielberg
c) James Cameron

11. Velikonoce letos vycházejí na začátek dubna. Jaký je jejich křesťanský význam?
a) Ukřižování a zmrtvýchvstání Ježíše
b) Narození Ježíše
c) Narození Panny Marie

12. Kolik strun má klasická kytara?
a) 6
b) 12
c) 24

13. Šemík má významnou roli v české historii. Kdo to byl?
a) Podkoní Přemysla Oráče
b) Bájný kůň
c) Panovník České země

14. Co je narcismus?
a) Porucha osobnosti
b) Škůdce, který napadá květy narcisek
c) Zahradní nástroj

15. Jaký je největší zástupce rybí říše u nás?
a) Štika
b) Sumec
c) Okoun

16. Jaké jsou základní suroviny k výrobě piva?
a) Voda, slad, chmel, kvasnice
b) Voda, mošt, chmel, cukr
c) Ječmen, brambory, chmel

17. Hlavní město Venezuely je:
a) Lima
b) Valencia
c) Caracas

18. Současná světová populace má:
a) Přes 6 miliard
b) Přes 7 miliard
c) Přes 8 miliard

19. Slunce je:
a) Planeta
b) Hvězda
c) Asteroid

20. Na jakou dobu je volen prezident?
a) 3 roky
b) 4 roky
c) 5 let

21. Co je indigo?
a) Indiánský kmen
b) Tmavomodré barvivo
c) Město v Indii

22. Jaké je první prvočíslo?
a) 1
b) 2
c) 3

23. Jakým jazykem se převážně mluví v Bolívii?
a) Španělsky
b) Portugalsky
c) Anglicky

24. Jaký prvek má chemickou značku Au (Aurum)?
a) Stříbro
b) Bronz
c) Zlato

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

AUTOMOTO BLEŠÁK

9. dubna 2023

Hobby setkání sběratelů a motoristická výstava

Program od 8:00 do 15:00 hod.
Sraz historických vozidel
Sraz vozidel značky OPEL
75. výročí značky BARUM
Výstava titulních stran Světa motorů
K poslechu zahraje kapela Best of rock
Akci moderuje Petr Suchoň

VÝSTAVIŠTĚ KROMĚŘÍŽ

Samohýl Motor Veterán

OPEL · MIKONA AUTO · Barum · TOPLAC · ZUBR · Litovel · HOLBA · Matějovo PEKAŘSTVÍ · RADIO HANÁ 92,3 FM

INZERCE

VIDEOTÉKA
JARO 2023

CO JE TO QR KÓD?

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

RADIOAKTIVNÍ POKLADY

V březnu uplyne už 12 let od havárie japonské jaderné elektrárny Fukušima, s jejímiž následky se oblast potýká doposud. Protože obyvatelé museli v době havárie oblast opustit co nejrychleji, byli nuceni na místě nechat část svého majetku, například také automobily. Dnes se tak v oblasti nachází řada opuštěných vozidel všeho druhu. Některé jsou vskutku dech beroucí stroje.

KDYŽ SEPNE VTEC

Asi jste už někdy slyšeli, že motory Honda jsou díky svému malému točivému momentu dobré tak maximálně do těch sekaček, že? A přesto jsou maloobjemové čtyřválce Honda s ikonickým proměnným časováním ventilů VTEC zbožňovány po celém světě. A po právu. Tahle kompilace ukazuje, co je VTEC zač a co dělá s otáčkami z pohledu posádky. Zejména čas 4:03 je všeříkající.

KAŽDÝ Z NÁS SNÍ…

Porsche slaví letos 75 let a jako jednu z mnoha připomínek si připravilo toto strhující video, kde je možné zahlédnout mnoho milníků z bohaté historie této německé značky. Podle Porsche všichni sníme, ale jen někteří své sny pronásledují a plní si je. Porsche je sny hnáno kupředu již tři čtvrtě století.

ZLATÉ ČESKÉ RUČIČKY

Tatra 813 patří k nejlepším strojům, které Čechoslováci vymysleli. Tento speciální tahač těžkých přívěsů poháněl vidlicový dvanáctiválec o objemu 17 640 kubických centimetrů, původně poskytující výkon 184 kW, tedy 250 koní. Tatra však jeho výkon uměla zvýšit až na 270 koní. Maximální točivý moment se pohyboval okolo 990 Nm při 1300 otáčkách za minutu. Neskutečné, co tohle monstrum zvládlo projet.

GBR VS. ITA

K Jamesi Bondovi patří mnoho aut, ale jedno je bezesporu nejznámější – Aston Martin DB5, o němž se rozepsal František v rubrice Legenda. Tato sekvence je z filmu Zlaté oko (GoldenEye 1995), kde ho na velmi „unfér“ souboj vyzvala dáma v rudém Ferrari 355 Spider. Automobilů znalý divák musel přimhouřit obě oči, ale celkově vzato jde o velmi zdařilou automobilovou honičku. No posuďte sami.

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.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

NOVÝ ZÁKAZNICKÝ PROGRAM MOL MOVE PŘICHÁZÍ

Registrujte se a užívejte si výhod.

molmove.cz

Kia Ceed.

Akční modely SPIN a TOP.

Movement that inspires

Úrok již
3,99 % p. a.

Každá cesta bude příjemnější díky full LED světlometům nebo vyhřívaným sedadlům a volantu. Nechte se inspirovat atraktivním designem karoserie a 16″ hliníkovými koly. Rodina Kia Ceed s akčními modely SPIN a TOP a ve verzích hatchback, kombi a shooting brake s výhodným financováním.

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 (WLTP). Kia Ceed: 4,5–6,8 l/100 km, 118–154 g/km. Ceed SW: 1,3–6,4 l/100 km, 29–145 g/km. ProCeed: 5,5–6,8 l/100 km, 125–154 g/km. Reprezentativní příklad financování Ceed Comfort 1,0 T-GDI s financováním Kia Select; pořizovací cena 404 980 Kč vč. DPH, výše úvěru 323 984 Kč, akontace 20 % (80 996 Kč); pevná výpůjční úroková sazba 3,99 % p. a., RPSN 9,75 % p. a.; měsíční (1.–47.) splátka úvěru 5 868 Kč, měsíční splátka pojištění HAV 665 Kč, POV 213 Kč; poplatek za poskytnutí úvěru 2 765 Kč; délka úvěru 48 měsíců. Celková částka k uhrazení (jistina, úrok, hav. pojištění, pov. ručení, poplatek): 401 771 Kč, pojištění sjednáno u pojišťoven UNIQA nebo Kooperativa. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com. Nabídka platí do 31. 3. 2023.