

LÉTO
2023

Setkání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

PŘÍBĚH



KEN BLOCK

OSOBNOST



GIOTTO
BIZZARRINI



ZA VOLANTEM
MAREK NĚMEC

JAK SE
JEZDÍ NA
HOKKAIDÓ





**Ušetřete 30 %
nákladů na servisní
prohlídky***

Předplacené Servisní prohlídky

Využijte naši předplacenou službu **Servisní prohlídka**, která zahrnuje servis předepsaný výrobcem, včetně výměn oleje, filtrů a drobného materiálu, spojeného s úkony v rámci inspekčního servisu (kromě výměny motorových rozvodů). Možnost sjednání není omezená stářím vozidla ani počtem najetých kilometrů, a předplatit si můžete až 3 Servisní prohlídky s tím, že každou můžete vyčerpat v období 2 let. Získáte tak kvalitní profesionální servis bez ohledu na stáří vašeho vozidla za výhodnou, předem sjednanou cenu práce a materiálu. **A to se vzhledem k dnešní inflaci opravdu vyplatí!**

* Platí při nákupu 3 servisních prohlídek na následujících 72 měsících. Nabídka je platná do odvolání.



Více informací najdete na
www.vwfs.cz/servisni-prohlidka/vw



Volkswagen Servis

OBSAH

- 4 **VY-MY:**
Evidenční kontrola
- 6 **Za volantem:**
Marek Němec
- 8 **Čtyřtest:**
Jarní všehočuch
- 10 **Autonovinky:**
Automobilové novinky druhého čtvrtletí 2023
- 12 **Příběh:** Ken Block
- 14 **Akce:** Auto klenoty
- 16 **Osobnost:** Giotto Bizzarinni
- 18 **Vize 0:** Piráti silnic
- 20 **Legenda:** Corvette C1
- 22 **Test s cílem:**
Renault Austral na Frýdlantsku
- 24 **Jak se jezdí:**
Na ostrově Hokkaidó
- 26 **Fascinace:** Kimera EVO37
- 30 **Vědomostní kvíz**
- 32 **KaleidoSTKop**
- 34 **Videotéka:** zajímavá videa formou QR kódů

Ad absurdum

V minulém úvodníku jsem vyjádřil vysoké pochybnosti o tom, zda je reálné do roku 2025 adaptovat emisní normu Euro 7, která by měla být natolik přísná, že by de facto znamenala konec výroby automobilů s čistě spalovacím motorem. Nejsem strojní inženýr, a tak moje domněnky a úvahy byly čistě subjektivní spekulací. Že jsem měl nejspíše pravdu stále více dokazují slova těch nejpovolanějších z oboru, jako je například Ing. Martin Hrdlička, Ph.D., MBA z mladoboleslavské Škody, který je hlavním inženýrem v oblasti vývoje motorů.



Pan Hrdlička nedávno poskytl slovenským kolegům rozhovor, kde se vyjadřuje k chystané emisní normě Euro 7. A podle jeho slov se jedná o naprosto diletantský návrh lidí, kteří o konstrukci moderních motorů ví asi tolik, co průměrný Čech o demografii Lesotha.

Jen pro pořádek zmíním, že znění Euro 7 má 6900 stran vysoce odborného, právního textu, který normální člověk nemá šanci pochopit. Podle Hrdličky v současnosti není technicky možné tento návrh, tak, jak je sepsán, splnit. Technické řešení momentálně neexistuje. Kromě toho, i přes jeho obsáhlost, neobsahuje žádné prováděcí předpisy.

Poprvé se emisní euro norma nebude týkat pouze výfukových plynů, ale i emisí z brzd a pneumatik, na které rovněž není známa prováděcí metodika. Pakliže by byl schválen na konci roku 2024, vejde v platnost někdy v polovině roku 2025 (u brzd by to měl být červenec 2025), což je naprosto šibeniční termín. A to jednoduše proto, že například k testování emisí brzd je zapotřebí zakoupit setrvačnickový stav za cca 100 milionů korun, jehož dodání trvá jeden a půl roku, nemluvě o výstavbě infrastruktury. Kromě toho musí reagovat i dodavatelé. A to prostě není možné stihnout. O tomto se prý musí ještě jednat. A vzhledem k tomu, že o jeho podobě EU poslanci rokovali 3 roky, je těžké si představit, že bude shoda dosažena v rámci několika málo měsíců. Reálně by totiž hrozilo zavření všech výrobních závodů, což opět není možné (čti žádoucí).

Hrdlička rovněž zmínil další absurdity návrhu, jako je například požadavek na tzv. on-board diagnostiku, která bude hlídat všechny (!) počítačem řízené jednotky v autě, kterých je cca 60. Doposud to byly pouze jednotky motoru a automatické převodovky. Takže se klidně může stát, že pokud vám přestane vyhrávat zadní okno, auto vás vyzve k okamžité nápravě, a pokud tak neučiníte, za 1000 km prostě nenastartujete. Tyto úpravy navíc znamenají daleko více součástek, dlouhý vývoj a extrémní prodražení výroby.

A já se ptám, jak je tohle vlastně možné? Opravdu si Evropa chce podříznout svou zlatou dojnou krávu?

Osobně doufám, že tohle šílenství brzy skončí, protože Evropa je společně s bohatou Kalifornií jediná, která jde do tak šíleného extrému.

Jiří Švamberg
šéfredaktor

Tajenka z minulého čísla zněla: „Tajemství, jak se posouvat dál, je začít.“

Ročník XX/léto 2023. VYDÁVÁ Osmium s.r.o., IČO: 25143361, DIČ: CZ25143361 **SEKRETARIÁT** Nikola Uhlířová, e-mail: uhlirova@provolfnycas.cz, Tel.: 226 517 915 **ADRESA REDAKCE** Domažlická 1, 130 00 Praha 3 **Registrační číslo periodika:** MK ČR E 15 222. Vychází 4x ročně. **Šéfredaktor:** Jiří Švamberg (svamberg@wsmsro.cz), předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorsky spolupracovali:** Aleš Jungmann, Jaroslav Kvíčala, Jan Habrdla, František Váhala, Vilém Hamtil **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

Odevzdáno do tisku: 2. 6. 2023

INZERCE

VÍCE LESKU. VÍCE OCHRANY.
XTREME CERAMIC - EVOLUCE V PÉČI O LAK

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

"EVIDENČKA" NOVĚ NA ROK

A si 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 případech, 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 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 na jeto 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 zkontrolováno, 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





VYLEPŠENÉ
EVO
plus **3** **X**
EFFECT
PREMIUM FUELS



**JIŽ NYNÍ NA VŠECH
ČERPACÍCH STANICÍCH MOL!**

- DELŠÍ ŽIVOTNOST MOTORU***
- VYŠŠÍ VÝKON***
- MÉNĚ EMISÍ***

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

ZA VOLANTEM

MAREK NĚMEC

Do letního vydání časopisu Setkání nám rozhovor poskytl herec, režisér a dabér Marek Němec, kterého můžete znát třeba ze seriálu Zdivočelá země nebo Modrý kód. Kromě lásky k režii a herectví má také velmi rád automobily.



JAKO ŘIDIČ JSEM TAKOVÝ běžec na dlouhé tratě

■ **Marku, o vás je známo, že jste automobilový nadšenec. Vzpomenete si, kdy jste za volantem seděl poprvé a v jakém autě to bylo?**

Poprvé za volantem jsem seděl u dědy ve Škodě 105L a bylo to na parkovišti na Skalce v Chebu. Seděl jsem mu na klíně a zjistil jsem, že řízení bude moje vášeň.

■ **Jaké bylo vaše první auto?**

Moje první auto bylo Citroen C5 kombík, takový ten „rakvonoš“, bylo to auto se vzduchovým podvozkem a pamatuji si, že jsem si poprvé užíval „hopsající auto“. Člověk ho mohl o 11 cm zvýšit a snížit, takže bylo trochu jako z Interstate 76 (bojová počítačová hra) a já se cítil jako ve státech, jak tam hopsají s těmi lowridery.

■ **A jakým autem v současnosti jezdíte?**

V současnosti jezdím vozem Seat Tarraco, protože mám spřízněného dealera, ta auta mi budou měněná, ale zajezdil jsem si také s Mercedesem a teď s Mustangem. Obecně řídit rád.

■ **V jedné z vašich rolí ve filmu Jak ukrást Dagmaru hraje řidiče. Jak byste se jako řidič charakterizoval?**

Tak to já už si vůbec nepamatuju, co jsem řídil ve filmu Jak ukrást Dagmaru. To bylo moje první herecké peklo, moje první zkušenost před kamerou. Ale charakterizoval bych se jako řidič, který nepostrádá sportovní nádech, zároveň se snaží predikovat co se děje a bude dít, je přiměřeně odvážný a myslím si, že jsem takový běžec na dlouhé tratě.

Na natáčení filmu
Za vším hledej ženu.



■ **Kromě herectví se věnujete také režii. Pracujete v současnosti na nějakém filmu, nebo režisérsky zůstáváte spíše u divadla?**

Teď dotáčíme film, který se bude jmenovat Jak přežít svého muže podle bestselleru Jany Bernáškové. Za chvíli začnu točit nový film, který se jmenuje Matka v trapu, ale režisérsky zůstávám spíš u divadla. Takže doufám, že v nejbližší době si budu moct zase zarezitovat, protože to je opravdu moje velká vášeň.

■ **Abyste toho neměl málo, vyučujete také herectví na katedře činoherního divadla DAMU. Jste přísný učitel?**

Na DAMU herectví už nevyučuji, protože mi začaly dorůstat děti a v ten moment mi přišlo nepatřičné věnovat se jiným dětem, když mám ty svoje. Učitel jsem byl empatický, ale zároveň přísný, když jsem věděl, že na to studenti kašlou, což se ale moc nedělo. Na DAMU jsem šel učit hlavně proto, že jsem si vzpomněl na to, co mně vadilo na škole a říkal jsem si, že by to mohla být dobrá motivace, proč tam člověk jde a pokouší se to změnit.



Se Sabinou Laurinovou se potkávali v seriálu Modrý kód.



■ **Já jsem třeba už odmala věděl, že se pracovně chci „točit“ okolo aut. Kdy jste vy zjistil, že vás lákají „prkna, která znamenají svět“?**

Myslím, že jsem zjistil, že mě prkna, která znamenají svět lákají zhruba ve stejné době, jako vy Jirko, tedy už na prvním stupni základní školy. Já jsem byl trochu šáša třídy a ono to pak nějak vyšlo.

■ **Možná jste zaznamenal současný trend historických automobilů z dob socialismu, protože generace X dospěla do stádia, kdy chce vlastnit auta, která si pamatují jako děti. Máte ambice vlastnit nějaké auto z vašich dětských let? Pokud ano, jaké?**

Já jsem ještě do minulého roku vlastnil vůz Simca Aronde P60 Ellysée, krásného veterána, kterého jsem bohužel musel prodat, protože o taková auta se člověk musí dobře starat, aby neztrácela na hodnotě a užívat si je, nikoliv je užívat. Já jsem na to neměl čas, takže jsem tohle nádherné auto s kardanem musel poslat do světa a teď ho má někdo na západě Čech a jezdí s ním.

■ **Jak vnímáte poněkud protěžovaný trend elektromobility? Pořídil byste si elektromobil jako jediný automobil do rodiny?**

Elektromobil bych si určitě jako jediný automobil do rodiny nepořídil, ten trend se mi líbí, ale myslím si, že je v tuzemských podmínkách a možná v celé Evropě nerealizovatelný už jenom vzhledem k nedostatečnému množství dobíjecích stanic. Když si představím, že primárně měla elektroauta sloužit jako auta do města a představím si garáže pod domem, který čítá třeba 200 partají, tak si neumím představit, že ta elektrovozna bude natolik naddimenzovaná, že by tohle všechno dokázala uspokojit. Ale pokud někdo vlastní dům, má solární panely a uvažuje o druhém autě do rodiny, tak pak myslím, že je elektroauto racionální volba.

■ **Maturoval jste na střední průmyslové škole stavební. Využil jste někdy v praxi, co jste se tam naučil?**

Využívám v praxi poměrně často toho, co jsem se naučil na „stavárně“, protože i taková věc jako stavařina, potažmo architektura, je podle některých teorií myšlenka zachycená v prostoru, tak i já, když dělám divadelní představení a přemýšlím, kde by se měla odehrávat, jak by měla vypadat dekorace, tak uplatňuju vnímání prostoru, který jsem „nacítil“ na škole během studia.

■ **Jako většina z nás jste měl jistě svoje vzory. Dokázal byste říct, s jakým již nežijícím hercem byste se chtěl profesně potkat před kamerou?**

Já bych se chtěl potkat s Petrem Čapkem, Josefem Abrhámem a Jean Paulem Belmondem.

■ **A teď jedna jobovka. Jaké jsou vaše tři nejoblíbenější filmy?**

Nejoblíbenější filmy jsou Světáci, samozřejmě Kmotr a jako třetí volím Nekonečný příběh.

■ **S takovým pracovním vyčížením musíte relaxovat. Ostatně jako každý člověk. Jak nejraději odpočíváte?**

Budete se divit, ale já strašně rád odpočívám za volantem. Tam mám čas poslouchat mluvené slovo, které mám rád, klasickou hudbu i jinou hudbu, které se v příštím životě stejně hodlám věnovat, protože hudba je nejc. Když mám dobré tiché auto a dobrou audiosoustavu, tak prostě urinuju blahem.

Děkujeme za rozhovor

Ptal se: Jiří Švamberk

Foto: archiv

INZERCE

KOLA

DĚLAJ AUTO

S ČESKOU HOMOLOGACÍ PRO VÁŠ VŮZ





AEZ Alaska dark
20", 21"



AEZ Alaska black
20", 21"



AEZ Montreal dark
18", 19", 20"



DOTZ Fuji gold
18", 19", 20"



DOTZ Fuji dark
18", 19", 20"



DOTZ LongBeach dark
20", 21", 22"



Konfigurator kol
www.alcar.cz



AEZ
LEICHTMETALLRÄDER



DOTZ
WHEELS



DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER



ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER



Jarní všeho chuť

Testovaná čtveřice ukázala, proč je GLC nejoblíbenějším modelem značky Mercedes-Benz, a že základní Škoda Kamiq má největšího rivala ve vlastní rodině. Dalšími prověřovanými vozy byl kompaktní crossover Taigo a prostorný Peugeot 308 SW.

MERCEDES-BENZ GLC 220D 4MATIC

S množstvím nabízených modelů se může zdát překvapující, že nejvíce žádaným modelem v portfoliu je SUV s označením GLC. Po týdenním testu se už nedivíme.

Předchozí provedení se celosvětově prodalo více než 2,6 milionu kusů a obrovské oblíbenosti se GLC těší také u nás, kde kromě loňského roku rovněž obsadilo první příčku v interních prodejkách.

Testované provedení 220d 4MATIC je facelift z poloviny roku 2022, který však při pohledu zvenčí pro neznalé oko vypadá jako předchozí model. Hlavní změny lze vypozorovat ve tvaru čelní masky a světel, ze spodní části předního nárazníku zmizely plastové výplně. Navíc vůbec poprvé lze GLC objednat s lemy blatníků v barvě karoserie místo černého plastu. GLC modelového roku 2023, zejména v AMG paketu a s 20palcovými koly, vypadá stále velmi svěže.

Uvnitř je to ale jiná písnička hrající tónem pokročilé digitalizace. A přestože trend dotykových displejů a složitě dostupných menu obecně ustupuje, u Mercedesu je obsluha vozu poměrně snadná a přímočará. Celý systém ovládání se vyznačuje super rychlými reakcemi a špičkovým rozlišením. Nedostatek spatřujeme pouze v ovládání jízdních asistentů, které je schované v menu a vy se k němu musíte složitě prokousat.

Uvnitř je prostoru na poměry kategorie dost, zavazadlový prostor nabízí 620 litrů a dobře využitelný půdorys. Je tedy pravdou, že část z jeho objemu se nachází pod podlahou.

ZATÍM JEN 4VÁLCE

Modernizované GLC se aktuálně nabízí pouze se čtyřválcovými motory a dvakrát přepřítvaný dvoulitr, jehož objem spalovacích komor se zvětšil z dřívějších 1950 na 1993 cm³. Nicméně šestiválce budou také, ale o něco později.

Výkon dvoulitrového turbodieselu se zvedl jen nepatrně, konkrétně ze 143 na 145 kW (ze 194 na 197 k) a točivý moment poskočil o 40 na 440 Nm. 48V mild hybridní systém s integrovaným startér generátorem přidává dalších 17 kW (23 k) a 200 Nm. V provozu se tak čtyřválec chová velmi kultivovaně (start-stop vůbec neobtěžuje) a dynamika mu také nechybí. Jen ve vyšších rychlostech je při podřazení znát, že objem nenahradí ani přepřítvaním. Průměrná spotřeba 6,7 l/100 km je v kontextu k výkonu a hmotnosti (váží dvě tuny) velmi příznivá.

Nové GLC lze vybavit také vzduchovým odpružením a natáčecí zadní nápravou. Přestože „vzduch“ do GLC volí jen málokdo, my bychom ho jednoznačně doporučili. Kvalita jízdy je ve srovnání s konvenčními pružinami úplně jinde. Stejně tak bychom nevynechali adaptivní zadní nápravu, která z GLC při manévrování dělá daleko menší auto a v zatáčkách si díky ní nezadá s kdejakým kompaktním hatchem.



ŠKODA KAMIQ 1.0 TSI 5M AMBITION

Nejmenší „kvěčko“ v nabídce mladoboleslavské škodovky je sice spíše do města, ale neztratí se ani na dálnici. Je postaveno na platformě MQB-AO koncernu Volkswagen, což znamená, že jde o sesterský model s Audi A1 nebo VW Polo. Ve srovnání se Škodou Scala má o 39 mm vyšší světlou výšku, třebaže s pohonem 4x4 se podobně jako zmiňovaná Scala nenabízí.

Testovaný Kamiq poháněl základní tříválec 1.0 TSI, jehož 70 kW (95 k) a 175 Nm na přední kola přenášel 5stupňový manuál. Chod manuálu je příkladný a jednotlivé stupně skvěle odstupňované, takže na dálnici motor neobtěžuje příliš vysokými otáčkami a spotřeba se drží lehce na 6 l/100 km.

Základní výbava Ambition nabízí například devět airbagů a systém proaktivní ochrany cestujících, který dokáže včas připravit vozidlo před kolizí přitažením pásů a zavřením oken a zmírní tak následky případné nehody. Standardem jsou LED přední světlomety s denním svícením a LED zadní světlilny, systém sledování prostoru před vozem (Front Assist) s funkcí nouzového brzdění a detekcí chodců, automatické přepínání denních a potkávacích světel nebo asistent pro udržování vozidla v jízdním pruhu či systém nouzového volání (e-Call).

NELEHÝ ÚKOL

Kamiq dostal za úkol nahradit dva vozy, a to Yeti a Fabii Combi. V oblasti zavazadelníku se mu to daří tak na půl – na Yetiho ztrácí mrzkých 5 litrů, ale Fabii Combi s 530 litry se svými 400 litry ohrozit nemůže. Avšak to nic nemění na tom, že se stále jedná o praktické auto v duchu Simply Clever, a to i v základní verzi. V kufru jsou stále chytře řešené odkládací přepážky, včetně síťované plochy, háčků a držáků. Pokud sklopíte zadní sedačky, dostanete se až na 1395 litrů.

Co se posádky týče, tak v dnešních standardech bychom auto viděli spíše jako čtyřmístné, nicméně pátý se samozřejmě vejde. Je to ale už na zvážení, respektive spíše na kratší vzdálenost.

Podvozek Kamiq je výrazně schopnější, než si výkon 70 kW žádá. Velmi dobře filtruje nerovnosti na silnicích a neodskakuje, dobře vyvážené řízení v řídicí vzbuzuje důvěru a auto i při ostřejší jízdě zůstává klidné a směrově stabilní.

I přes nesporné kvality je Kamiq autem, které si základní cenu 479 900 Kč obhájí s odřenými ušima, protože i když je to povedené auto, Scala, která má 467litrový zavazadelník, nabízí za stejnou cenu silnější motor a 6stupňový manuál. Záleží na tom, jestli je těch 39 mm světlé výšky pro vás zásadních.

PEUGEOT 308 SW PURETECH 130 EAT8

V nižší střední třídě není mnoho rodinných kombů, za kterými by se lidé otáčeli. 308 SW je, díky neotřelému, sebevědomému designu, jednou z mála výjimek. Navíc má v nabídce mimo plug-in hybridy stále zážehový i vznětový motor, takže si vybere opravdu každý. My jsme vyzkoušeli zážehovou verzi s osmistupňovou automatickou převodovkou, se kterou si přeplňovaná dvanáctistovka o výkonu 130 koní rozumí velmi dobře. Jen několikrát jako by se v nabídce osmi rychlostí trochu ztratila. Výsledná spotřeba, s velkým podílem města a dálnice, se blížila stále ještě přívětivým šesti litrům Naturalu. I když vůz reaguje na povely malého volantu velmi ochotně, sportování mu moc nesvědčí – to vás raději proveze sice svižně, ale zato v příjemném tichu.

DELŠÍ, PROSTORNĚJŠÍ A PRAKTIČTĚJŠÍ

Karoserii kombi automobilka proti hatchbacku prodloužila o 269 mm na celkových 4636 mm, zároveň se o 55 mm prodloužil rozvor náprav (2732 mm). Objem zavazadelníku je díky tomu velmi slušných 608 litrů, více místa by mělo být i na zadních sedadlech. Přesto nečekejte zázraky, pořád jde o kombi nižší střední třídy. Podobné to je i vepředu, za volantem bude spokojen spíše ten, kdo se rád nechá interiérem obklopit. Odkládacích ploch je však více než dostatek, škoda jen spíše menších přihrádek ve dveřích. Moderní Peugeoty se digitálu nebojí. Tlačítek výrazně ubylo a kokpitu vládnu obrazovky, přesto například ovládání hlasitosti nebo vyvolání stránky s ovládním klimatizace mají na starosti klasické ovladače. Při samotném volení teploty se už však „tukaní na tablet“ nevyhnete.

DOBŘE VYBAVENÝ PRAKTIK

Základní výbava, dostupná v nejlevnějším stupni Active Pack (cena „již od“ se vmáčkla pod 600 tisíc korun), je poměrně solidní – obsahuje například šest airbagů, kola z lehkých slitin, přední LED světlomety, automatickou dvouzónovou klimatizaci, kožený volant, 10“ přístrojový štít a stejně velkou obrazovku infotainmentu, bezklíčové startování nebo zadní parkovací senzory. Pokud po rodinném dostavníku požadujete kromě praktičnosti i trochu té parády, je zde nejvyšší specifikace GT, která kromě řady (povětšinou hliníkových) stylových doplňků zahrnuje také Matrix LED světlomety, 18“ litá kola nebo polokožené čalounění. Škoda, že ji nelze mít s manuální převodovkou.



VOLKSWAGEN TAIGO 1.5 TSI

K čemu je vlastně tohle auto? Najít odpověď na nejjednodušší otázku je někdy setsakramentsky složité. Co ale odpovědět člověku, který je z nabídky Volkswagenu ve třídě malých vozů (zřejmě podobně jako řada našich čtenářů) po právu ztracen? Proč by někdo měl otevírat ceník s nápisem Taigo, když hned vedle na stole leží ceníky Pola, T-Crossu a případně ještě T-Rocu? Upřímně, před testem jsme to také netušili, nyní však již odpověď známe.

LIDOVÁ INDIVIDUALITA

V Jižní Americe navržené a ve Španělsku vyrobené Taigo má totiž, na rozdíl od malých SUV „krabic“, díky své splývavé boční linii střechy dávku osobitého stylu. Navíc chování vozu na osvědčené modulární platformě MQB A0, kterou využívá třeba i současná Škoda Fabia, Kamiq či Audi A1, je překvapivě vyspělé. Podvozek se umí výborně popasovat s nástrahami českých silnic (pocit komfortu zvyšují i spíše měkčí sedačky), je poddajný, avšak příliš se nenaklání. Tady zase o chlup vítězí nad Polem, se kterým sdílí celou řadu dílů včetně například palubní desky. Lepší výhled z vozu už je jen třešinkou.

Interiér je prostorný, jak jen to u 4269 mm dlouhého auta jde. Je vidět snaha konstruktérů o zachování co nejvyšší užité hodnoty. Praktická střídmost Pola snad nemůže nikoho urazit, ergonomie je příkladná (klimatizace má svůj vlastní fyzický panel, hurá!) a kdo by chtěl vystoupit ještě více z řady, ten si může pořídit vrcholnou, lehce provokativní výbavu R-Line. O něco skromnější je zavazadelník, byť 440 litrů (včetně prostoru pod podlahou) není zase o tolik méně než u T-Crossu. Horší je to s vysokým nakládacím prahem a jen metr širokým vstupem.

V MALÉM TĚLE...

Přeplňovaná zážehová patnáctistovka pod kapotou autu neuvěřitelně svědčí. Malé SUV (nebo crossover, chcete-li) si se 110 kW a 250 Nm umí poradit a díky pohotovostní hmotnosti 1,2 tuny nabízí ve spojení se sedmistupňovým dvouspojčkovým automatem posádce nečekanou dynamiku. DSG má někdy trochu delší reakci, není to ale nic, s čím by se nedalo žít. Spotřeba velmi záleží na tom, jak moc „brazilsky“ dynamičtí budete, počítejte se šesti až osmi litry.

Tak k čemu je Taigo? Jde o velmi dobře namíchaný mix vlastností různých malých modelů koncernu, ochucený o zajímavý vizuál, v základních verzích s tříválcem 1.0 TSI za rozumné peníze. Avšak kdo chce být divočejší a může si připlatit za čtyřválec, ten pozná chuť opravdové brazilské lidové kávy!



MERCEDES-BENZ GLC 220D 4MATIC

Motor: **Vznět. čtyřválec 1993 cm³**
Výkon (kW/k): **145/197**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **440 Nm při 1800–2800**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8**
Max. rychlost (km/h): **219**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,2**
Délka (mm): **4716**
Zavazadlový prostor (l): **620**
Základní cena (Kč): **1 462 890 Kč**

ŠKODA KAMIQ 1.0 TSI 5M AMBITION

Motor: **Zážeh. tříválec 999 cm³**
Výkon (kW/k): **75/95**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **175 Nm při 2000–3500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **11,1**
Max. rychlost (km/h): **181**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,1**
Délka (mm): **4241**
Zavazadlový prostor (l): **400**
Základní cena (Kč): **479 900 Kč**

PEUGEOT 308 SW PURETECH 130 EAT8

Motor: **Zážeh. tříválec 1199 cm³**
Výkon (kW/k): **96/130**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **230 Nm při 1750**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,9**
Max. rychlost (km/h): **210**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,7**
Délka (mm): **4636**
Zavazadlový prostor (l): **608/1634**
Základní cena (Kč): **598 000 Kč**

VOLKSWAGEN TAIGO 1.5 TSI

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1498 cm³**
Výkon (kW/k): **110/150**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **250 Nm při 1500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,3**
Max. rychlost (km/h): **212**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,9**
Délka (mm): **4269**
Zavazadlový prostor (l): **440/1222**
Základní cena (Kč): **539 900 Kč**

Text: Jiří Švamberk
a Aleš Jungmann

Foto: Mercedes-Benz,
Škoda Auto, Peugeot,
Volkswagen

V druhém kvartálu roku 2023 byl velmi činný Volkswagen, který představil vrchol elektrické nabídky v podobě modelu ID.7 s dojezdem až 700 km a nejbrutálnější Golf v historii s 333 koňmi. Pozadu ale nezůstali ani ostatní.



Hyundai i20

Třetí generace oblíbeného malého hatchbacku se po třech letech „ve službě“ dočkala modernizace. Nové jsou třeba oba nárazníky, které přinášejí modernější vzhled, zákazníci si také mohou vybrat litá kola s novými designy a tři nové laky karoserie. První faceliftované vozy dorazí do Česka letos na podzim.

Peugeot 2008

Omlazený model 2008 se dočkal nejen vizuálních úprav, jakými jsou například ztrojené poziční LED světlomety v inovovaném předním nárazníku, které mají připomínat lví seknutí – jiný je například také displej přístrojů, přibyla také desetipalcová obrazovka infotainmentu spolu se systémem z modelu 308. Elektrická verze e-2008 lehce posílila a má také větší baterii (o 4 kWh na 54 kWh), do výroby příští rok zamíří nový mildhybrid.



Bentley Speed Edition 12

Poslední sbohem úžasnému šestilitrovému agregátu W12 má dát speciální, 120kusová série, dostupná pro modely Bentayga, Flying Spur, Continental GT a kabriolet GTC. Speciální edice vychází z verze Speed, dvanáctiválec pod kapotou je tudíž naladěný na výkon 650 koní. Edice obsahuje řadu zajímavých detailů, jako třeba stříbrné brzdové třmeny. Definitivní ukončení výroby motoru W12 je naplánováno na duben 2024.

Volkswagen Golf R 333

Speciální limitovaná edice Golfu R se může pochlubit zvýšeným výkonem (označení je v tomto ohledu více než vypovídající), ale také například výfukovým systémem od firmy Akrapovič či devatenáctipalcovými koly „Estoril“. Z klidu na stovku auto zrychlí za 4,6 sekundy, maximální rychlost je 270 km/h.



Lexus LM

Druhá generace luxusního MPV míří překvapivě také do Evropy. Karoserie je nyní o polovinu tužší, očekávat tak můžeme opravdu komfortní svezení pro čtyři, šest nebo sedm osob; dle zvolené konfigurace. Novinka se zde bude prodávat ve verzi 350h, tedy jako full-hybrid s motorem o objemu 2,5 litru a pohonem všech kol E-Four, tedy elektromotorem pomáhajícím kolům zadní nápravy.

Mercedes třídy E

Zbrusu nová generace třídy E přijíždí nejprve jako sedan, kombi se představí s mírným odstupem. Novinka se opticky posouvá ještě blíže k vrcholné třídě S, však má také oproti předchůdci o 22 mm delší rozvor i větší celkovou délku 4949 mm. Interiér se však podobá spíše vnitřkům čistě elektrických verzí. Základem bude zážehový čtyřválec E 200 s výkonem 150 kW, nejlevnější vznětový čtyřválec E 220 d nabídne 145 kW. Všechny verze jsou mild-hybridy, šestiválec by měly přijít později (v USA se nabízejí již nyní).



Porsche Cayenne

Zatímco opticky nepřineslo omlazení prémiového SUV ze Stuttgartu žádné převratné změny, technika poměrně významných změn dostala. Uvnitř například najdeme obří sdružený displej infotainmentu a digitální přístrojový štít, nejpoužívanější tlačítka zůstávají fyzická. Základní odpružení s ocelovými pružinami včetně má nové tlumiče s dvouventilovou technologií, přepracováno však bylo i vzduchové odpružení. Základní třilitr je nyní o 13 k silnější (353 k), vyšší výkon má i hybrid a do Cayenne S se stěhuje osmiválec.

Volkswagen ID.7

Nový vrchol elektrizované nabídky značky Volkswagen slibuje dojezd na jedno nabití až 700 kilometrů. Je postaven na platformě MEB a bude k dostání ve dvou provedeních, Pro (baterie 82 kWh) a Pro S (91 kWh). Výkon je pro obě provedení shodný, 286 koní. ID.7 na délku měří 4961 mm a stojí na 2966 mm dlouhém rozvoru – tedy delším, než měl luxusní Phaeton. Prodeje začnou na podzim.



Jeep Wrangler

Ikonický offroad, respektive jeho generace označovaná jako JL, prošla poměrně pestrou modernizací. Nová maska chladiče zlepšuje přístup vzduchu, anténa rádia je nově integrována do skla. Nový je dvanáctipalcový infotainment, standardem se staly boční airbagy pro všechna sedadla či couvací kamera a provedení Rubicon má nápravu Dana 44 a 3,6t naviják.

Renault Espace

Nová generace oblíbeného MPV je, podobně jako třeba v případě Peugeotu 5008, nově crossoverem. Sedmimístný zvýšený rodinný vůz je o výrazných čtrnáct centimetrů kratší než předchůdce, i tak však nabídne zavazadelník o objemu (v pětimístném uspořádání) 777 litrů. Vznětové verze již v nabídce nejsou, základem je 1,2l tříválec o výkonu 130 koní, spolupracující s elektromotorem o výkonu 70 koní.



Lamborghini Revuelto

Nástupcem divokého Aventadora je první plug-in hybridní model v historii značky. Ovšem i ten si ponechává šťavnatý atmosférický plněný dvanáctiválec, kterému pomáhá trojice elektromotorů o celkovém výkonu 450 koní. Kombinovaný výkon karbonového supersportu je tak 1015 koní, což mu dovolí zrychlit na 100 km/h za 2,5 sekundy. Vůz se suchou hmotností 1772 kg dostane natáčení zadní nápravy, první dva roky produkce už jsou podle automobilky zcela vyprodány.



RENEŠANČNÍ RALLYMAN

Ken Block, vizionář, který světu ukázal další skvělou tvář rallyeového závodění, zemřel letos v lednu při nehodě sněžného skútru v Utahu. Parádní kousky za volantem divokých speciálů mu však zajistily nesmrtnost.

Ken se narodil v kalifornském Long Beach, kde jeho otec měl firmu, která se zabývala výrobou desek s plošnými spoji. Týmové sporty ho nelákaly, tíhnul k individuálním disciplínám – v mládí si vyzkoušel řadu „typických“ kratochvílí kalifornské mládeže, od ježdění na kolech BMX přes

skateboarding, amatérské motokrosové závodění až po snowboarding. Právě záliba ve skateboardingu ho přivedla na myšlenku založit s kamarádem několik značek oblečení a později i nyní světově proslulé DC Shoes. Skateboardisté totiž dávají obuvi „zabrat“ specifickým způsobem, takže primární myšlenkou bylo nabídnout jim stylový, dostupný a promyšlený produkt, který vydrží. Když k tomu připočteme to, že zavedené populární značky tento druh sportu většinou ignorovaly, byl velký úspěch na spadnutí. Osm let po založení firmy, v roce 2002, se jeho boty prodávaly v 52 zemích světa a firma za tento rok utržila čtvrt miliardy dolarů. Zanedlouho značku prodal společnosti Quicksilver, dál se však podílel na jejím vedení.

Ale už se mu nemusel věnovat na sto procent a díky

velkému balíku peněz, který při prodeji dostal, se mohl začít věnovat něčemu dalšímu. Seznámil se s Travisem Pastranou, který ho přivedl na myšlenku „aktivní relaxace“ v kokpitu soutěžních speciálů. V jednom z rozhovorů řekl: „Nascar ani závody dragsterů na mě neudělaly dojem. Světové rallye jsem měl vždycky rád, ale asi až do roku 2003 jsem nevěděl, že to ve Státech pořádně existuje.“ Když to zjistil, vrhl se do tohoto sportu po hlavě. Měl vše potřebné – peníze, čas a obrovskou dávku talentu, a proto byl už od začátku velmi rychlý.

PRVNÍ RALLYE JEL V KANADĚ

První rallye Kena Blocka byla kanadská Rally of the Tall Pines v roce 2004 a už o rok později se Subaru WRX STi objel celý americký šampionát.



Ken závodil také v rally šampionátu WRC.

Ken miloval snít a na dovádění v něm si stavěl zajímavá monstra. Bohužel se mu stal osudným.



V roce 2006 vyhrál svůj první závod na Rally v 100 Acre Wood, kde následně triumfoval pětkrát v řadě. Z celkem 17 sezón na národní úrovni vyhrál 23 soutěží, v loňském americkém šampionátu vyhrála jeho posádka s Hyundai i20 WRC čtyři podniky a o celkové vítězství přišla až v posledním závodě. Na 55letého skejťáka... Klobouk dolů.

CHTĚL SE HLAVNĚ BAVIT

Kromě v USA extrémně populárních X Games, ze kterých má několik cenných kovů, jej přitahovala i světová scéna. „Nikdy jsem netrpěl mylnou představou, že bych snad měl nějaký závod vyhrát, chtěl jsem prostě jen soupeřit s těmi nejlepšími a mohl si to dovolit“. Rozhodně však nejde mluvit o propadáků: Odjel celkem 25 podniků WRC, získal na nich 18 světových bodů a jeho nejlepším výsledkem bylo sedmé místo na Rally Guanajuato Mexico 2013 s Fordem Fiesta RS. Světovou ikonu z něj však udělalo něco jiného – neobyčejná touha bavit se za volantem. „Vždycky jsem se snažil užít si co nejvíce zábavy,“ vysvětloval Ken Block v rozhovoru z roku 2014. „Když jsem vyrostl na skateboardu, nesoutěžil jsem ve skateboardingu, prostě jsem chodil ven, jezdil a bavil se s kamarády. V motorsportu to bylo naopak – auto jsem viděl jen tehdy, když jsme měli závodit nebo testovat. A opravdovou zábavou byl jen ten krátký čas v závodě. Když se závod nedaří, tak si to ale moc neužijete. Snažil jsem se proto vymyslet způsoby, jak dostat auto pryč ze závodů. A tehdy jsem opravdu nechápal, proč to většina závodních jezdců nikdy neudělá.“

Ken se však chtěl bavit co nejvíc, a tak začal natáčet svá slavná videa. „Pojem ‚hoon‘ vznikl proto, že když jsem začal natáčet, média ve Státech i v Evropě jej používala jako vyjádření výrazu náklonnosti, určité specifické záliby k autům.“ Když natočil první video s bláznivými rallyekousky Gymkhana, média mu říkala King of the Hoons. „Tak jsme to



Hoonicorn V2 má výkon přes 1400 koní.

slovo začali používat čím dál víc, protože přesně pasovalo na to, jak se chceme s auty bavit. A pak jsme nakonec přišli se slovem ‚Hoonigan‘, které začalo reprezentovat mě a to, co dělám.“

A bylo toho hodně. Na parádu z roku 2006, kdy s pomocí dvou ramp přeskočil vzdálenost 52 metrů, navázaly další desítky více či méně ztřeštěných (vždy však bravurně odřízených) kousků. Slavná a komerčně neobyčejně úspěšná jsou již zmíněná videa „Gymkhana“, pečlivě vytvořená zábava s oblaky kouře z pneumatik, ikonickým místy a stále odvážnějším dováděním, kterých si hned všiml třeba i slavný motoristický pořad Top Gear. Založil společnost Hoonigan, stavěl bestiální speciály, dělal skvělou show. Fatální nehoda možná Kennetha Paula Blocka zastavila právě v nejlepším, jeho odkaz a pojetí čisté zábavy za volantem tu však už bude navždy.



Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv



PŘEHLÍDKA KRÁSY

V sobotu 29. 4. 2023 se v areálu golfového hřiště Galerie Golf Hostivař konal třetí ročník akce Automobilové klenoty. Co bylo k vidění?

V České republice možná není tolik soutěží elegance klasických automobilů, kolik bychom si jich jako země s tak bohatou historií sběratelství automobilů zasloužili. O to raději se člověk zajede podívat na hezkou, čistou akci, jako byly již třetí automobilové klenoty.

Letos se veřejnosti, ale i odborné porotě, představilo celkem 38 jedinečných automobilů, z nichž některé byly na takové úrovni, že by se nemusely stydět ani na červených kobercích světových prestižních akcí v Kalifornii, Itálii nebo Velké Británii. Kromě vystavených automobilů byla akce samozřejmě doplněna o doprovodný program – kromě občerstvení zmiňme například

živou hudbu. Příjemným zpestřením a vlastně docela důležitou věcí byl i fakt, že většina účastníků byla vkusně oblečena, což je při soutěži elegance skutečně základní a důležité, ale ne vždy se to děje. Ostatně každý vědomý člověk si na podobnou událost určitě nevezme obyčejné jeansy, ale chce mezi naleštěnými klasickými automobily udělat dojem.

ZNOVU PO TŘECH LETECH

Ještě připomeneme, že akce se v golfovém resortu poprvé konala v roce 2018, ovšem během pandemie musela zažít tříletou pauzu. Vystavená historická vozidla byla odborníky pečlivě vybrána ze všech obdržných přihlášek a za drobný poplatek (což je trochu škoda, za podobné akce by majitelé vozidel určitě platit neměli)





se mohli předvést na ploše golfového trávníků. Do přehlídky byly nominovány jen ty exponáty, které splnily nejpřísnější kritéria kvality, originality a unikátnosti. Odborná porota měla nelehký úkol – v rámci soutěže elegance ohodnotit jednotlivé klenoty na čtyřech kolech a vybrat z nich vítěze přibližně deseti kategorií. Svůj názor ovšem vyjádřili i samotní návštěvníci, kteří mohli dát hlas svému favoritovi.

Mezi jasné favority patřil jedinečný Talbot Lago T26 GS (tedy Grand Sport), který se po svém znovuzrození již dokázal prosadit v konkurenci největší – v roce 2018 vyhrál v kategorii poválečných aut na přehlídce Pebble Beach v USA. Bylo proto celkem jasné, že i letos zaboduje na jedné z domácích akcí. Upřímně, i když na akci bylo k vidění mnoho krásných a zajímavých automobilů (zejména z meziválečné československé produkce), Talbot byl mezi nimi o třídu jinde. Ani tentokrát neodjel s prázdnou – vyhrál u veřejnosti, dostal cenu za nejkrásnější uzavřený automobil a vyhrál třídu poválečných automobilů. Ještě připomeneme, že nedávno zrenovované vozidlo patří do jedné významné české sbírky a jedná se o raritní kousek s karoserií od Figoni & Falashi. Vůz pochází z roku 1948 a pohání ho řadový šestiválec o objemu 4,5 litru a výkonu cca 145 koní.

Cenu Best of Show nakonec získal jiný automobil – Hispano-Suiza J12 z roku 1931, z čehož mám upřímnou radost. Elegantní otevřený vůz s objemem motoru přes 7,4 litru již svou jedinečností také předvedl oceněním při Pebble Beach a patří do 30. let, které soutěže elegance definovaly. Doplníme, že vůz pochází



z roku 1931 a z automobilů domácí výroby dostal ocenění vůz Zbrojovka Brno Z34 z roku 1934, tedy z doby, kdy obliba soutěží elegancí vrcholila a účastnila se jich evropská smetánka se svými jedinečnými vozidly. Méně známou značku Hispano-Suiza si návštěvníci mohli užít hned třikrát – kromě zmíněné čtyřválcové J12 byly k vidění i dvě další 6válcové H6, jedna s otevřenou, druhá se zavřenou karoserií.

DALŠÍ TITUL PRO 959

Osobně se mi velmi líbila malá a neskutečně elegantní Tatra 57a Sport z 30. let, nebo ještě starší Lancia 30 HP z roku 1911, která v porovnání s „modernějšími“ vozidly krásně předváděla, jak byl vývoj z počátků automobilismu pozvolný a vlastně hodně jednoduchý.

Meziválečné automobily a ty poválečné doplnila i celá řada mladších modelů – od Bitteru CD Diplomat přes Marcos 1600 GT až po Porsche 959. Právě bestiální Porsche z 80. let a dnes neskutečně cenný a raritní vůz s pokročilou technikou (pohon všech kol, plochý šestiválec se dvěma turby a výkonem 450 koní a mnoho dalších věcí) byl nakonec vyhlášen nejhezčím youngtimerem.

Doplníme ještě, že za neelegantnější kabriolet byl zvolen Mercedes-Benz 190 SL z roku 1959, skutečně velmi pěkný kousek, který jsem obdivoval i v rámci akce The Most Classic. Tehdy jsme mu cenu za eleganci „sebrali“ s Alfou Romeo 1900C Sprint Pinin Farina. Jsem moc rád, že se majitel konečně dočkal zaslouženého ocenění.

Akce byla vlastně svým pojetím trochu komornějšího charakteru, ale jsem šťastný, že se něco podobného u nás pořádá. Každý pokus je fajn. Líbí se mi, že byly k vidění skutečně rozmanité automobily z různých érá a jelikož jich nebylo moc (těch 50-60 jako na Villa d'Este by bylo ještě lepší), byl čas si je pořádně prohlédnout a prozkoumat – i když se totiž věnujeme automobilům neustále, člověk si prostě nemůže pamatovat vše. Je osvěžující, že u nás sběratelství stále kvete a přináší tolik fascinujících osobních příběhů – každý ze zmíněných vozidel (i všechny ostatní) by mohli vyprávět...

Text: František Vahala

Foto: Ondřej Kroutil



SIGNOR GRAN TURISMO

V květnu letošního roku zemřel ve věku požehnaných 96 let jeden z posledních velikánů automobilové éry 60. a 70. let. Giotto Bizzarrini byl nejen vynikajícím jezdcem, ale především špičkovým inženýrem, jenž po sobě zanechal memento v podobě takových skvostů, jako je Ferrari 250 GTO nebo Bizzarrini 5300 GT Stradale.

Každý automobilový inženýr se snaží zanechat nesmazatelnou stopu ve strojích, které pomáhal vytvořit. Když Giotto

Bizzarrini v polovině května, těsně před svými 97. narozeninami, zemřel, mohl odejít s vědomím, že jeho jméno nikdy nebude zapomenuto. Alespoň ne těmi, kterým v krvi koluje třeba jen malá kapka benzínu. Ostatně jaký větší odkaz by po sobě měl zanechat italský inženýr, než jedno z nejdražších a nejžádanějších Ferrari či motor, který poháněl nejkrásnější Lamborghini, jaké kdy bylo vyrobeno?

ZAČÍNÁ U ALFY

Bizzarrini se narodil v roce 1926 v malé pobřežní vesničce Quercianella v Toskánsku a vystudoval univerzitu v Pise. Krátce po ukončení studia nastoupil Bizzarrini junior do společnosti Alfa Romeo, kde začal pracovat na vývoji podvozku modelu Giulietta. Překvapivě byla tato pozice pro mladého Giotta určitým zklamáním – chtěl totiž pracovat na vývoji motorů.

Práce na šasi modelu Giulietta mladému Giotto paradoxně předurčila jeho další směřování. Velmi záhy totiž prokázal mimořádný talent jako testovací jezdec, kdy kromě citu pro volant dokázal detailně popsat jízdní nedostatky a problémy technického rázu.

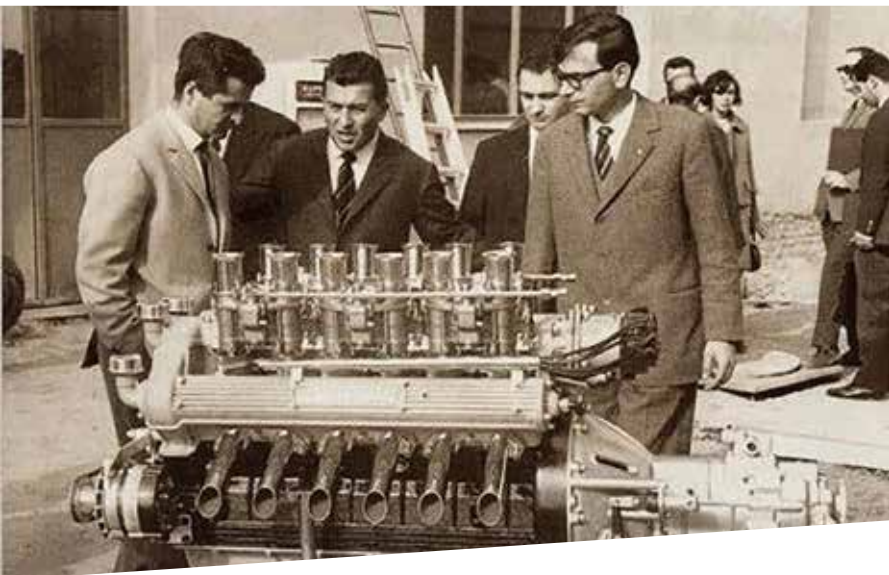
O čtyři roky později ho zlanaril samotný Enzo, u něhož se podílel na vývoji řady 250, tedy i na ikonickém modelu 250 GTO, který dnes patří k nejžádanějším a nejdražším automobilům na světě.

U Ferrari ale nevydržel dlouho, jelikož neustálé rozepře s despotickým Enzem Ferrari vyvrcholily v roce 1961 tzv. „palácovou vzpourou“, kdy Bizzarrini automobilku v doprovodu dalších čtyř stěžejních inženýrů nadobro opustil. Válečná sekera mezi



Giotto Bizzarrini začal u Alfy Romeo a pomáhal vyvíjet podvozek Giulietty.





Giottem a Enzem nebyla nikdy zakopána. Snad i díky tomu mohlo vzniknout hned několik automobilových milníků.

Bizzarrini po odchodu založil spolu s dalšími „povstalci“ společnost ATS. Nicméně i zde se v negativním duchu ukázala jeho zatvrzelost a brzy ji opustil. Důvodem byla touha stavět vozy GT s motory V12, zatímco bývalý šéfkonstruktér Ferrari a jeho předchůzci i současný šéf Carlo Chitti trval na V8 a motorech pro formuli 1.

V roce 1962 Bizzarrini založil společnost Societa Autostar jako inženýrskou poradenskou firmu a jedním z prvních, kdo se přihlásil o jeho služby, byl Enzův budoucí úhlavní „nepřítel“...

BYL EXTRÉMISTOU

Podle dobře známé legendy Enzo Ferrari urazil jistého výrobce traktorů, který se provinil tím, že si dovolil kritizovat kvalitu sériových Ferrari. Ať už to pravda je, nebo není, Ferruccio Lamborghini byl možná vznětlivý, ale byl především mazaný obchodník a dobře věděl, že na trhu existuje mezera pro vůz kategorie GT, který bude rychlejší než Maserati, ale méně temperamentní než Ferrari. A kdo jiný by měl pro takový automobil vyvinout motor, než jeden z bývalých inženýrů Ferrari?

Původní Bizzarriniho motor V12 byl pro silniční provoz příliš extrémní a točil 9800 ot/min. To úplně neodpovídalo Ferruciově vizi o sportovním GT. Proto motoráři v Lamborghini nový 3,5litrový motor DOHC trochu „přiškrtli“ a poprvé použili v modelu 350 GT. Následně jej napříč umístili za sedadla Lamborghini Miura, prvního italského supersportovního automobilu. Základní konstrukce Bizzarriniho motoru V12 vydržela až do roku 2010, kdy se rozloučila s posledním 6,5litrovým provedením modelu Murciélago. Mimochodem, další z legend praví, že Bizzarrini dostával bonus za každého koně navíc oproti motoru Ferrari V12.

DALŠÍ ŠTACE RIVOLTA

Dalším velkým projektem pro společnost Societa Autostar se stala zakázka od Renza Rivolty, pro něhož Bizzarrini vyvinul vozy Iso Rivolta, Grifo A3/C a Grifo Strada s motory vpředu jako Ferrari GTO. Jenže ani tyto dva se úplně nechápali a po neshodách s Rivoltou se Bizzarrini pustil do výroby vlastních verzí těchto vozů. Tentokrát pod svým jménem v nově vytvořené firmě Prototipi Bizzarrini.

Bizzarrini dobře věděl, že hlavní podmínkou úspěchu jsou vavříny na závodních tratích, jenže to se mu s jeho výtvořky úplně nedařilo. Čestnou výjimkou budiž první místo Bizzarrini 5300 GT v kategorii na 24h Le Mans v roce 1965.

Ale jak se říká, že vše špatné je pro něco dobré, tak i nepříliš úspěšné tažení závodními kolbišti mělo svou kladnou stránku – silniční Bizzarrini 5300 GT Strada, které je dnes uznávané jako jeden z nejkrásnějších vozů GT, jaký kdy vznikl. Jeho design má na svědomí Giorgetto Giugiaro, toho času působící ve studiu Bertone.

Giottoův rukopis nese také ikonické Ferrari 250 GTO.



Giotto Bizzarrini je autorem jednoho z nekrásnějších GT na světě - Bizzarrini 5300GT Strada.



Další Bizzarriniho model P538S, tentokrát s motorem uprostřed, si zákazník získat nedokázal, ovšem jeden z prototypů si v roce 1968 vzal do parády Giorgetto Giugiaro a proměnil jej v legendární koncept Manta, který dodnes svými křivkami nepřestává fascinovat. Rok na to společnost Prototipi Bizzarrini bohužel oficiálně končí.

BIZZARRINI ŽIJE

Bizzarrini ale rozhodně nezahálel. Nechával se externě najímat a pracoval pro American Motors, General Motors, Pininfarinu nebo různé japonské společnosti. Také se vrátil k učení, se kterým koketoval před příchodem do Alfy Romeo a přednášel na Univerzitě v Římě, kde roku 2012 získal čestný titul za průmyslový design.

Letos v únoru se jméno Bizzarrini opět dostalo do popředí zájmu, kdy znovuzrozená společnost Bizzarrini oznámila plány na uvedení nového modelu s motorem V12. Ačkoli se Giotto na tomto projektu osobně nepodílel, vůz by se měl jmenovat podle něj – Giotto. Pokud se plány uskuteční, bude to důstojná pocta muži, který měl prsty v tom nejlepším, co kdy z automobilové Itálie vzešlo.

Čest jeho památce.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



PIRÁTI SILNIC

Promítání drastických následků reálných kolizí a poté zevrubná diskuse o všech souvislostech dopravních nehod. I to zřejmě od 1. dubna 2024 čeká v rámci takzvaných terapeutických programů potížeisty za volantem.

Cílem programů je vzdělávání řidičů, kteří si nedělají příliš těžkou hlavu s dodržováním pravidel silničního provozu, a také těch, kteří se proti těmto pravidlům zvláště závažně proviní.

PĚTKRÁT ČTYŘI HODINY

Terapeutické programy jsou rozděleny do pěti částí, z nichž každá trvá čtyři hodiny. Každá z těchto částí je koncipovaná dle psychologických studií. Cena za absolvování takového programu bude 12 000 Kč.

Nyní musejí šoféři, kteří přijdou o „papíry“, podstoupit po uplynutí určité lhůty dopravně psychologické vyšetření. To přezkoumá, zda jsou ve stavu, kdy mohou zpátky za volant. Proti tomu terapeutické programy aktivně pracují se šoférovou psychikou. Někteří dopravní psychologové je nabízejí již nyní, nejsou ale povinné. Novinkou tak mimo jiné je, že se jejich absolvování stane pro část řidičů podmínkou pro opětovné nabytí řidičáku.

Týká se to především řidičů, kterým bylo zakázáno řízení na dobu delší než 18 měsíců, nebo kteří se v rámci podmíněného

zastavení trestního řízení zavázali, že nejméně rok a půl řídit nebudou. Dále do programu budou muset ti, kteří se odmítnou podrobit testům na alkohol či na jiné návykové látky, a také řidiči, kterým to přikáže státní zástupce nebo soud.

ROZBORY KONKRÉTNÍCH PŘÍPADŮ

Obsahem terapeutických programů má být mimo jiné rozbor protiprávního jednání spáchaného jednotlivými účastníky, okolností, za jakých se stalo, a jeho dopadů na ostatní.

Účastníci programů se také dozvědí více o nejčastějších důvodech, proč řidiči přicházejí o papíry, jaký dopad na schopnost řídit má alkohol a drogy, jak zvládat emočně vypjaté situace při řízení a o potřebách a postojích ostatních účastníků silničního provozu.

Důležitou položkou vzdělávání bude také prevence rizikového jednání a možnosti osobních strategií směřujících ke zvýšení bezpečnosti chování za volantem.

Zkušenosti ze zahraničí jsou takové, že kontrolní sezení ukazují snížení recidivy u těch, kteří takový program absolvovali. Centrum dopravního výzkumu prý dokonce dělalo i vyšetření magnetickou rezonancí u absolventů programů, které snížení opakování přestupků dokazuje..

Text: Roman Budský a Jiří Švamberg

Foto: Shutterstock

FORMENTOR

CUPRA



REVOLUČNÍ OD A DO Z

Vydejte se jiným směrem. Vůz se 100% CUPRA DNA. Inovativní SUV kupé. Odvážné a působivě silné. Přináší vám ten nejlepší výkon značky CUPRA.

CUPRA Formentor komb. spotřeba 9,3 l / 100 km, komb. emise CO₂ 212 g/km. Použité obrázky jsou pouze ilustrativní.

70 LET OSMIVÁLCOVÉHO OPOJENÍ



Chevrolet Corvette – americká ikona, která se zrodila už před 70 lety. Co dnes tento milník znamená? Slušnou porci historie, nezměřitelnou porci radosti a zábavy pro statisíce řidičů. Mrkneme na „první“ americký sporták?



Dvoumístný interiér je velmi jednoduchý.



C1 má zcela nadčasové křivky.

Těžko přiznat, že je to už délka průměrného lidského života, co se Corvette poprvé předvedla veřejnosti. Koncept se šestiválcem a dvoustupňovým automatem, který se nechal ozařovat světly při výstavě Motorama v New Yorku v lednu 1953, byl jen předzvěstí věcí příštích.

Futuristický design, tolik vyžadovaný u každého nového konceptu či studie a tolik pozměňovaný v sériové produkci, v tomto případě zůstal téměř nezměněn. Pohonné ústrojí našťastí společně s dalšími věcmi změny doznalo, jinak by se Corvette těžko mohla stát symbolem amerického automobilového průmyslu (podobně jako o deset let později Ford Mustang). První sportovní auto z USA? To těžko, to se jen hezky poslouchá – už v roce 1951 byl totiž představen Nash-Healey, notně ovlivněný tolik oblíbenými italskými a britskými sportáky, které tehdy uchvacovaly americké zákazníky. O této úžasné kreaci, na níž se podíleli celkem tři země světa (USA, Velká Británie, Itálie) si povíme příště a pro tentokrát klidně

berme Corvette jako symbol amerického sportovního poválečného vozu – už jen kvůli tomu, že jich nevznikly stovky (jako v případě Nash-Healey), ale desítky tisíc.

Sportovní evropská auta, hlavně roadstery od Austin Healey, MG, Triumphu, Jaguaru či Alfey Romeo, byla tehdy v USA velkým hitem, ale nedostatkovým zbožím. Většinou si je s sebou přivezli američtí váleční veteráni po Druhé světové válce, aby si je zaslouženě užívali. Jenže to nestačilo – trh lehkých, sportovních aut zkrátka v USA tehdy neexistoval. A právě proto se narodilo velkosériové americké sportovní auto: Chevrolet Corvette.

Koho za tím hledat? Jako obvykle se velké sny točí kolem vizí relativně malého počtu lidí – v tomto případě se bavíme o dobře známém Harley J. Earlovi a jeho týmu – inženýrovi GM Edwardu Colemu a průmyslovému designérovi Robertu McLeanovi, kteří z návrhu stvořili skutečnost. Právě McLean byl zodpovědný za většinu věcí – od uložení motoru a pohonu přes návrh interiéru a celkovou estetiku otevřeného vozidla s laminátovou karoserií. Původně se o náhradě kovu, ať už hliníku

Představení Corvette C1 předcházely obrovské prodeje evropských sportovních automobilů od Austin Healey, MG, Triumphu, Jaguaru či Alfy Romeo.



nebo oceli, lehkým moderním materiálem spekulovalo, ale po důkladném otestování muly došlo k souhlasu a byl použit – mimo jiné i kvůli velmi ladným tvarům otevřené karoserie. I když představení v New Yorku bylo celkem velkolepé, Earl se musel před managementem GM docela snažit, aby ambiciózní projekt dostal zelenou. Během první poloviny roku 1953 bylo z velké části ručně sestaveno prvních 300 Corvett, a to ve staré továrně na nákladáky ve Flintu, v Michiganu. Později se výroba přesunula do St. Louis v Missouri.

Aby vůz nebyl výrobně nákladný, používal komponenty z ostatních modelů GM (což bylo a stále je běžné), a to zejména šasi a podvozek z osobních modelů Chevrolet z let 1949 až 1954. Pohonné ústrojí a prostor pro posádku byly na rozvoru 102 in (2591 mm) posunuty dozadu, aby bylo dosaženo rozložení hmotnosti 53/43. Základem se stal řadový šestiválec o objemu 235 cu in (3,85 litru), ale s vyšším kompresním poměrem a třemi horizontálními karburátory Carter. Celkový výkon prvních verzí dosáhl 150 hp. A zajímavost k převodovce? Jelikož Chevrolet tehdy neměl manuální skříň, která by zvládla takový „výkon“, byl použit dvoustupňový manuál Powerglide. Zrychlení na stovku zabralo víc než 11,5 s...

Aby Corvette zaujala, musela vypadat skvěle, ale zároveň mít dostatečný výkon, což první verze neměla. Za změnou k lepšímu stojí jistý Zora Arkus-Duntov, belgický inženýr se zkušenostmi z evropského závodění, který se do projektu přidal. Dobře věděl, jak jezdit tehdejší Jaguary a Ferrari, takže se postaral o to, že Corvette v roce 1955 dostala první motor V8, který ji proměnil s nadsázkou v laminátovou raketu. K tomu využil slavné závody Pikes Peak (kde stanovil rekord) a soutěž Daytona Flying Mile (průměrná rychlost přes 150 mph). Osmiválec o objemu 4,3 litru Corvettě prospěl jako koze drbání – se čtyřkomorovým karburátorem Rochester nabízel výkon 195 hp při 5000 otáčkách a točivý moment 353 Nm při 3000 otáčkách. Při suché hmotnosti 1227 kg (na americké auto velmi slušná hodnota) to znamenalo schopnost pokořit stovku za slušných 8,5 s a maximální rychlost přes 190 km/h byla také vcelku dostatečná.

Celkem vznikly tři karosářské verze – roadster byl vyráběn jako Corvette, fastback Corvair (neplést s jiným modelem) se nikdy nedostal do výroby a dvoudveřový station-wagon byl nabízen jako Chevrolet Nomad.

Corvette se dále vyvíjela – v roce 1956 přišel facelift, v dalším roce konečně žádaná manuální převodovka a větší motor o objemu 283 cui (4638 cm³) a výkonem až 283 hp při

6200 otáčkách a 393 Nm při 4400 otáčkách. Připomeneme, že k důstojnému výkonu pomohl volitelný systém vstříkování Ramjet. Corvette to myslela vážně – účastnila se závodů, její pověst strmě rostla a stala se objektem touhy mnohých amerických nadšenců, kteří naplno sosali blahobyt 50. let. Výkony odpovídaly době svého vzniku – zrychlení na stovku pod 7 s a maximální rychlost přes 220 km/h. Model z let 1958 až 1962 se dá snadno rozeznat podle čtyř předních světel (v každém modelovém roce s malinko odlišnou kompozicí), výbavu doplnily například bezpečnostní pásy a další prvky zejména komfortní výbavy.

Na počátku byla uvedena stylová záď se čtyřmi zadními svítilnami, která v proměnách času zůstala zachována i o více než 50 let později. Začátek 60. let byl také posledním obdobím, kdy Corvette využívala koncepci s tuhou zadní nápravou. Finální C1 s motorem V8 o objemu 327 (5354 cm³) dosáhla výkonu až 360 hp a ve spojení s manuálním čtyřkvaltem katapultoval Corvette do 60. let a válek tzv. muscle cars, kde si našla pevnou, nezdolnou pozici.

Corvette byla ve formě a dost se jí dařilo – během deseti let výrobního cyklu první generace vzniklo celkem 69 015 kousků, což byl tehdy velký prodejní úspěch (vyrobil skoro 7000 vozidel ročně bylo v těch dobách dost solidní číslo).

V 60. letech se objevila druhá generace a Corvette se dále vyvíjela – po C2 a C3 přišla C4 (včetně první ultimativní ZR-1) a dnes už se prodává (u nás bohužel ne oficiálně) aktuální generace C8, poprvé s motorem uprostřed. Corvette je zkrátka pojem, jedno z mála snadno rozeznatelných automobilů, který právem patří do automobilové síně slávy. Nezbyvá než popřát další bezstarostné roky!



Text: František Vahala

Foto: Chevrolet, archiv

KRAJEM POLÍ, LUK A LESŮ

Renault Austral, novinka nahrazující model Kadjar, byl podobně příjemné překvapení jako návštěva Frýdlantského výběžku.

Po elektrickém Renaultu Megane se nám do redakce na týdenní test dostal další nový model, a to crossover Austral, od kterého si Renault slibuje velké prodeje. A jeho velká očekávání rozhodně nejsou neoprávněná, protože Austral nabízí opravdu hodně muziky za rozumné peníze.

Novinka v modelové nabídce francouzského výrobce se prodává výhradně se zážehovými motory a testovaný kus v nejvyšší výbavě Iconic Esprit Alpine poháněl notoricky známý čtyřválec 1.3 s výkonem 116 kW a točivým momentem 270 Nm. Velmi nabitý segment crossoveru nižší střední třídy, kam spadá mimo jiné mladoboleslavský Karoq nebo v tuzemsku oblíbená Kia Sportage, neodpouští žádné větší přešlapy a s tímto do vývoje Renault také vstupoval.



Přestože nabízí jen maloobjemové motory, Austral jezdí překvapivě dynamicky.

SKVĚLÉ MATERIÁLY A ERGONOMIE

Austral, jenž na fotografiích působí o poznání mohutněji než ve skutečnosti je, sází na jízdní komfort a množství moderních prvků výbavy. Za jeho volantem se člověk cítí velmi příjemně a sebejistě. Ergonomie veškerých ovládacích prvků, které jsou navzdory velké dotykové obrazovce našťastí ve většině ovladatelné prostřednictvím klasických tlačítek, je příkladná a uživatelsky přívětivá. Nicméně ovládání bezstupňové převodovky páčkou vedle volantu je zprvu poněkud matoucí a řidič si ji občasně může splést s ovladačem stěračů. Ale zvyknete si rychle.

Uvnitř je místa dost na všech sedadlech, zavazadlový prostor, jenž mezi největší v kategorii rozhodně nepatří, lze zvětšit prostřednictvím posuvné zadní lavice. Výhled z vozu, zejména pak dozadu, také neohromí a někteří kolegové si stěžovali na široké A-sloupky a rozměrná zpětná zrcátka. Tento neduh však zdárně kompenzuje systém hlídání mrtvého úhlu. Zmiňovaná nejvyšší výbava Iconic Esprit Alpine navíc obsahuje 360° kameru, jejíž obraz je přenášen na displej s vysokým rozlišením. Právě za ostrost přenášeného obrazu Renault zasluhuje absolutorium a majitelé výrazně dražších automobilů mohou jen závidět.

Kvalita použitých materiálů je naprosto špičková, stejně jako úroveň zpracování. Přední sedadla nabízejí slušnou boční oporu a komfortní zůstávají i při dlouhých dálničních přesunech.

DYNAMIKA I SPOTŘEBA SPÍŠE PRŮMĚR

Zážehová přeplňovaná třináctistovka cvičí s poměrně lehkým automobilem (provozní hmotnost činí 1539 kg) překvapivě slušně a dynamika motoru k vozu sedí. Největším překvapením je ale bezstupňová převodovka, která má nejen virtuální předvolené stupně, ale ani motor nevytáčí a nedává vyniknout nepříjemnému zvukovému projevu vtočeného maloobjemového čtyřválece. Svůj podíl má také vynikající odhlučnění kabiny.

Jednoduše řečeno, tenhle variátor vás neotravuje.



Spotřeba se pohybuje okolo 8 litrů na 100 km, což není málo, ale ani žádná tragédie. Pokud od Australu žádáte výkony, spotřeba roste neúměrně tomu, co Austral dynamicky nabízí. Zrychlení z 0-100 km/h za 9,7 sekundy neohromí a ani pružné zrychlení z 80-120 km/h nepatří mezi nejlepší v kategorii. Štěstí je, že Austral vás k ničemu takovému nepoňouká a nenásilně nutí k defenzivnímu stylu jízdy, čemuž pomáhá fantasticky naladěný podvozek, který ani na 20palcových kolech není klasicky francouzský houřavý. Jeho nastavení na nás na testovaném voze zapůsobilo jednoznačně nejvíce.

HISTORIE I PROCHÁZKY

S Australem jsme vrazili na Frýdlantský výběžek, jeden z pěti severních výběžků v Česku, konkrétně do obce jménem Raspenava, odkud lze pohodlně podnikat „výpady“ do okolí. Doporučení rozhodně zasluhuje naučná stezka Oldřichovské bučiny, která patří k nejzachovalejším a přírodně nejcenějším v CHKO Jizerské hory. Vedle rozsáhlých smíšených lesů s převahou buků se zde nachází řada pozoruhodných skalních masívů, věží a skalních vyhlídek. Tady člověk nasaje skutečný génus loci Jizerských hor. Milovníci túr jistě ocení skalní dominantu Ořešník

tyčící se ve Smědavské pahorkatině nad obcí Hejnice, která se nachází ve výšce 800 m n.m. Na vrcholek se dá dojít po schůdkách vytesaných do skály a na jeho vrcholu se nachází kříž, původně postaven františkány z kláštera v Hejnicích.

Pokud vás zajímá více historie než procházky přírodou, určitě nelze opomenout Frýdlant, kde stojí unikát v podobě hradu a zámku Frýdlant, patřícímu k nejrozsáhlejším a nejvýznamnějším památkovým celkům v severních Čechách a spojující v sobě dva architektonické útvary – středověký hrad a renesanční zámek.

Navštívit byste měli také baziliku Navštívení Panny Marie v Hejnicích, jež je jednou z největších pozoruhodností Frýdlantského výběžku. Nejcenějším předmětem je zde dřevěná gotická plastika Černé Madony z roku 1380.



Jizerskohorské bučiny se staly první přírodní českou lokalitou na seznamu UNESCO.

No a po náročném dni rozhodně přijde k duhu třeba masáž v blízkých lázních Libverda. Den můžete zakončit třeba návštěvou výletní restaurace Obří sud nad lázněmi, kde si kromě skvělého piva vychutnáte úchvatné panorama Jizerských hor.

Text: Jiří Švamberk

Foto: autor a archiv

INZERCE



Since 1924

Nyní Metalíza
ZDARMA ✓

MG ZS



150 000 km

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

VÝHODNÉ ZNAČKOVÉ FINANCOVÁNÍ A POJIŠTĚNÍ

OSTROV PADAJÍCÍHO SNĚHU



Přes víkend kolikrát napadne i přes metr sněhu.



Bez těžké techniky to na Hokkaidó nejede.

Spanilá řidičova jízda po nejsevernějším a druhém největším ostrově Japonska Hokkaidó, kde přes zimu neustále sněží, ale i tak je většina tamějších komunikací neustále sjízdných.

Po dlouhých dvou letech se konečně na letošního silvestra vracím na japonský ostrov Hokkaidó. Cesta je dlouhá a úmorná, letos navíc o dvě hodiny delší než obvykle. Člověk přemýšlí, co ho letos čeká a překvapí, a jaká že to bude již sedmá zimní sezona na Hokkaidu, které se rozlohou dá srovnat s Českou republikou.

Vtom letadlo dosedá na letišti nedaleko Sappora, největšího města ostrova a pátého největšího v celém Japonsku. Jako už znali místních poměrů si to rovnou štráduju na stanoviště místní autopůjčovny. Zanedlouho mě vyzvedávají a i s kumpány a celou bagáží transportují k letošnímu dopravnímu prostředku. Je to Mitsubishi Delica, mimořádně schopný terénní minivan, který se v Evropě dříve nabízel jako Mitsubishi L300. Ukazují mezinárodní řidičák, předávám obálku s penězi, věnuji jeden autogram, vše naložím, usadím posádku a jedeme. Jako vždy jsem dostal úplnou funglovku s nájezdem 500 kilometrů. Mimochodem taková paráda vás v autopůjčovně vyjde na den kolem 2500 Kč, pokud se člověk spokojí s miniautíčkem, tak se přiblíží i k 1400 korunám za den. Samozřejmě s delším pronájmem cena klesá.

NĚCO NA ZUB

Snažím se držet na správné straně silnice, což je zpočátku trochu problém. Čekají nás přibližně 3 hodiny cesty. Pomalu, ale jistě se vymotávám ze zastavěné oblasti a myslím na to, že musím zastavit u posledního obchodu,

neboť než dorazíme do první civilizace, čeká nás 70 kilometrů „divočiny“. V místním obchodě, který většinou funguje 24 hodin, seženete všechno. Od drogerie přes jídlo a pití až po xerox, kde si můžete okopírovat svůj oblíbený recept. Nás ale hlavně zajímá, co si dát dobrého a čím si zpříjemnit náročnou cestu. Na výběr je něco z teplého pultu nabízejícího většinou obalovaná kuřata, klobásy, yakitori, knedlíčky a jiné zdejší dobroty. Nebo můžete využít místní mikrovlnku a ohřát si nějaké už hotové jídlo ze široké nabídky. Pokud je libo polévky, tak také není problém. Stačí si vybrat a zalít ji připravenou teplou vodou. A mezi tím jsou k mání samozřejmě klasické sendviče, hamburgery, rýžové trojhránky onigiri, sushi, nakládaná zelenina, saláty. Čipsy a spousta sušeného masa a mořských plodů je samozřejmostí. Chce to se jen nebát trochu experimentovat a nakonec si každý najde to svoje. U pokladny zchudnu o sto českých korun a začínám si uvědomovat, že díky silné koruně a velkému oslabení japonského jenu zde začíná být levněji než doma.

60 KM/H

Konečně se dostáváme z aglomerace a mohu trochu přišlápnout 2,2litrový turbodiesel a vzbudit těch 148 koní pod kapotou. Ale ne moc, že 40 km/h zrychlují na 60 km/h a v duchu se modlím za značku s vyšší povolenou rychlostí, s nimiž v Japonsku obecně dosti šetří. Dneska se bohužel nedostaneme na dálnici, kde je nejvyšší povolená rychlost 100 km/h. Ale alespoň nezchudneme. Dálniční poplatky vycházejí kolem 4 korun na kilometr. A stejně

sněží a poslední známky asfaltu jsme spatřili v posledním tunelu. Doprava je plynulá, a to díky ohleduplnosti místních řidičů. Viděl jsem tu vůbec někdy bouračku? Kromě auta v příkopě nebo převrácené mini dodávky vlastně ne.

Čím více se blížíme k horám, tím vydatněji sněží a projevuje se to i na výšce sněhových mantinelů kolem silnice. Po chvíli mi to všechno zase dává smysl, jsem konečně zpátky. Přidávám plyn, pneumatiky vykrajují dvojitou stopu v 20 cm čerstvého sněhu a nad silnicí všechno bliká. Jeden má pocit, že hraje nějakou Nintendo hru.

AUTOMOBILOVÝ FREERIDE

Stoupáme po široké silnici a míjíme protijedoucí auta, která většinou nesvítí. Holt je den a svícení zde není povinné. Auto většinou zaregistrujete tak, že se k vám přibližuje oblak sněhu a vy víte, že je čas se držet na své straně, podívat se na navigaci, jestli na vás nečeká nějaká zrada za mráčnem sněhu a s chladnou hlavou pokračovat vpřed. Míjet kamion znamená tři sekundy čisté slepoty.

Sněhu přibývá, ale Delica dělá to, co umí nejlépe – drží jako přibitá a pohon všech kol odvádí svou práci. A to se dá říci i o ostatních autech využívajících dnes místní průmysk. Potkáváme luxusní sedany, terénní auta, nejvíce zastoupené minivany a takzvané kei auta neboli miniauta. Všechna auta zde mají pohon všech kol a nákladní navíc používají pneumatiky s hroty. Kei auta jsou zde velmi oblíbená, neboť se na ně vztahují nižší daně, poplatky, nároky na parkovací místa (abyste v japonském městě mohli vlastnit auto, musíte mít svoje parkovací místo) atd.

Konečně se dostáváme do nejvyššího bodu a za kilometr nás už vítá Michi-no-Eki, tedy odpočívadlo, kterých je po Japonsku nespočet. Většinou je zde informační centrum, restaurace, prodejna s místními produkty, toalety, umyvárna a spousta automatů s nápoji. A nejlepší na tom je, že na každém takovém odpočívadle můžete v autě přespat a místní toho hodně využívají. My ale nezastavujeme a pokračujeme v krasojízdě.

Doprava zřídla a člověk si konečně užívá pořádný japonský automobilový freeride a ve zpětných zrcátkách sleduje, jak obrovský sněhový oblak dokáže udělat. Překazí to až místní silničáři, kteří vyhrnou prostředek a protisměrný pruh silnice.

Po chvíli se viditelnost rapidně snižuje. Sakra, přichází pravá bílá tma. Člověk ztrácí přehled o silnici, jediné co vidí je blikající šipka někde nahoře a před sebou zadní blikající varovná světla aut před námi. Všichni doufáme, že to nebude na dlouho, jako se to často stává. Uff, dnes to bylo krátké. Asi na uvítanou.

STOPKA

Pomalou se dostáváme do civilizace a mnohem častěji se začínají objevovat dopravní značky. Většina se jich viditelně houpe nad



silnicí a jsou jasně pochopitelné. Jednou z výjimek je místní stopka, která má odlišný tvar od té naší. Tato červená, trojúhelníková značka směřující vrcholem k zemi je to nejdůležitější, co tady řidič potřebuje znát. Japonci nemají značky pro vedlejší a hlavní, všechno řeší pomocí stopky. V hustě zastavěných oblastech se navíc často používá amerického principu kdo první přijede, ten také první jede. Potkáváme první komando silničářů, kteří si dali za úkol odklidit levou stranu místní komunikace a na pomoc si vzali těžkou techniku k tomu jako stvořenou. Sněhové frézy tak velké, že jejich obsluha ani není vidět, ukrajují části sněhových mantinelů a vše ládují do přistavěných nákladních vozů, trpělivě čekajících za sebou na příležitost zvětšit sněhovou skládku za městem. Za nimi silnici ještě dočistuje pluh, který pro jistotu nemá jen jednu radlici, ale rovnou tři různě vysunovací a k tomu všemožně stavitelné. Mezi tím všude pobíhají cestáři vypadající jak Jediaové z Hvězdných válek a vše organizují. Posádka vše pozoruje trochu nevěřícím a udiveným pohledem.

SHOW NA BENZINCE

Konečně dorážíme do cílové destinace, odkud je to na ubytování už jen 10 minut jízdy. Doplnit zásoby a zajít si na místní polévku ramen stiháme do hodiny. Pak už jen natankovat auto na místní benzince a hurá na zasloužené pivo domů. Dnes už tu funguje spousta bezobslužných, ale my si to zamíříme na obslužnou, ať si trochu užijeme místního koloritu. Jen zapnutí směrovky vyburcovalo dva pracovníky k tomu, aby nás za hlasité mluvy navigovali ke stojanu. Než stihnou vypnout motor a stáhnout okénko, jeden z nich je už připraven tankovat a druhý vyzívá kolik, čeho a jak budeme platit. Třetí mezitím už pucuje všechna okna a aby žádné místo nevynechal, má s sebou přenosné štafle. Po chvíli se objevuje pracovník s kartou a účtem a prosí si jeden autogram. Letmo proletím účtenku a koukám, že litr nafty vyjde na zhruba 20 korun, za natural si připlatíte o pět korun více. Už jen posledních pár kilometrů po již ošetřených silnicích a uvidíme co nás čeká na odbočce k příjezdové cestě.

Snad si místní traktorista nevzal dovolenou...

Text: Vítěz Hamtil

Foto: archiv

INZERCE



Dekarbonizace

3 jednoduché kroky

- k zabránění zanesení sacího systému, vstřikovačů a DPF
- k navrácení plného výkonu motoru
- k zabránění tvorbě úsad a snížení spotřeby.

BG 109
/325 ml/
1. krok
profesionální
výplach motoru

BG 115 MOA
/325 ml/
2. krok
aditivum zlepšující
vlastnosti oleje

BG 208 44K
/325 ml/
3. krok
přípravek k odstranění
karbonových úsad

BG 109
/325 ml/
1. krok
profesionální
výplach motoru

BG 112 DOC
/325 ml/
2. krok
aditivum zlepšující
vlastnosti oleje

BG 245
/325 ml/
3. krok
přípravek k odstranění
karbonových úsad

benzínové
motory

naftové
motory
s DPF i bez

NEJLEPŠÍ MUZIKA SVĚTA

Když se ponoříte do příběhu jistého Itala jménem Luca Betti a zjistíte, co je vlastně zač Kimera EVO37, rychle pochopíte, že jakékoliv moderní Ferrari, Lamborghini nebo i McLaren jsou vlastně celkem tuctovky. Přivítejte novou Lancii 037, zásadní auto historie, které se vrací v plné parádě. A v omezeném počtu samozřejmě...



Kimera EVO37
Je to restomod podle staré školy prostý řidičsky zbytečných jízdních asistentů. Tady jde o čistou vášň pro řízení.

Víte, kolik jich celkem vznikne? Není to tak složité – aktuální plány počítají s 37 kousky, přičemž každá nová 037 má své ženské jméno, aby se dala snadno identifikovat: funkční prototyp je Penelope, zelená na fotkách je Esmeralda, pak tu máme třeba Paulu, Eddu nebo Victorii. A také Martini 7, to není třeba vysvětlovat. K tomu jedna malá zajímavost – Kimera získala právo livreje výrobce slavného nápoje používat oficiálně, což je úžasná reklama i velký impuls pro všechny, kterým Lancia v barvách Martini něco říká. Co je vlastně Kimera EVO37 zač? Je to restomod – tedy kategorie automobilů, které v digitální době asistenty přeplněných přepravníků nabízejí skutečnou radost z řízení. Jsou jich spousty, aktuálně počítám přes 25 skutečných restomodů. Definice se vlastně rodí, ale prakticky jde o klasický automobil, který je různým způsobem přepracován s využitím moderních technologií.

K tomu se dostaneme.

Co restomod naopak není? Když už jsme v Itálii, tak například moderní interpretace kultovního stratosu, zvaná New Lancia Stratos od firmy M. A. T. Proč? Protože je postavená na moderním Ferrari 430 Scuderia a má jen retro karoserii inspirovanou rallye legendou. Stejně je to například s novým Lamborghini Countach LPI 800-4 (je to Aventador s retro karoserií).

Příběh Kimery EVO37 je, stejně jako v případě dalších jedinečných automobilů, které vám postupně představíme, odlišný. Za celým úžasným příběhem novodobé 037 stojí jistý Luca Betti, jehož otec Andrea Betti byl rallye jezdcem (jezdil se Stratosem). Luca vyrůstal v bohatství a mohl se klidně kromě oblíbeného sportu věnovat jen životu smetánky, ale on namísto toho trávil mnohem víc času v dílně a u počítače, aby zrealizoval svůj životní sen – oživit rallye legendu v podobě LANCIE 037.

JAK TO UDĚLAL?

Jeho vlastní bohatství by na vývoj podobného auta zdaleka nestačilo, ale nechtěl se obracet na velké investory a být jimi omezen. A tak projekt EVO37 připravil tak důkladně, že získal finance od potenciálních kupců, aniž by oni viděli něco jiného než virtuální skicy. Určitě vás zajímá, na čem je tento restomod postaven – mnozí už asi tuší, že žádná původní Lancia 037 nedoznala újmy. Využita je velmi dostupná a v mnohých ohledech docela tuctová Lancia Beta Monte Carlo, která je dárce hlavně kabiny a VIN čísla, které u restomodu musí zůstat původní. A to celé kolem?



Motor je uložen podélně uprostřed.



Uvnitř je číslovaná plaketa.

Jedním slovem čistá příjemnost. Co se týče designu, Luca se přirozeně obrátil na studio Pininfarina, ovšem tam neuspěl – pomalá a neohebná organizace nebyla schopná na jeho návrhy adekvátně reagovat. Pomohla univerzita z města Savigliano a mladí studenti, kteří i přes počáteční problémy dokázali poskládat polyesterovou studii ve skutečné velikosti (určoval se ideální rozvor náprav, rozchod kol a silueta). Ke stavbě jsou využívány i další věci pocházející z Lancií – přední splitter je z Delti S4, svalnaté blatníky z Delti Integrale Evo, zrcátka jsou inspirována Betou Monte Carlo a například vypouklina na kapotě je zde z nostalgických důvodů (původní 037 ji měla kvůli vpředu umístěné rezervě) a 19palcová lehká kola jsou odkazem na Integrale 16V. Nejdražší část stavby? Není to motor, k němuž se dostaneme vzápětí, ale zcela nová, plně homologovaná světla a skla. Jak sám Luca tvrdí, světla jsou na designu to hlavní, tak se rozhodl vyrobit si vlastní. Zajímavostí je, že přední i zadní mají stejné patice, takže stačilo vyvinout jen jedno světlo, které je použito vpředu čtyřikrát a vzadu pak dvakrát. Speciální dřevě křídlo je osobní úspěch autora, protože ve skutečnosti i aerodynamicky funguje.

RESPEKT K ORIGINÁLU

Většinu částí karoserie vyrábí a dodává Sparco, na speciálním ocelovém trubkovém rámu (karbonový by byl levnější, ale Luca respektuje originální nádech 037) najdeme závodní stavitelný podvozek (vzadu s dvojicí tlumičů), který tvoří hliníkové dvojité lichoběžníky, a mocná brzdová soustava Brembo využívá i existující ABS systém.



Manuální 6kvált pochází z Lamborghini Gallardo.



Celkový výkon motoru záleží na nastavení. Reálně od 380 přes 420 až po 505 koní!



A co motor? O zrychlení na stovku tu sice moc nejde, ale přesto je 037 rychlá asi jako Ferrari F40. A přitom je základem nově odlitý blok z Bety Monte Carlo (váží 35 kg namísto původních 47 kg) se 16 ventily a suchou klikovou skříní a vybavený v duchu klasické 037 jak turbodmychadlem (s mezichladičem voda-vzduch), tak i kompresorem. Ten pracuje do 4000 otáček, kdy přebírá práci velké turbo. Celkový výkon? Záleží na nastavení, reálně od 380 přes 420 až 505 koní! Při hmotnosti celé bestie kolem 1040 kg to znamená jediné – tohle fakt jezdí rychle jako F40! Plných 550 Nm při nejostřejším nastavení je k dispozici do 6000 ot/min, omezovač pak zasahuje v úžasných 7200 ot/min. Přenos výkonu motoru uloženého stejně jako v případě 037 podélně uprostřed se postará manuální šestikvált, který daruje Lamborghini Gallardo. Další specialitka? Výfukový systém je 3D tisknut z inconelu (speciální slitina na bázi chromu a niklu), protože je vidět, musí vypadat úžasně a navíc znít jako dobře rozjetý orchestr. To jen aby toho nebylo málo (všechno se sem stejně nevejde).

Máte choutky? První kousky si šťastlivci pořídili za 370 000 eur, další platili už 480 000 eur. Pak se tarif zvýšil na 540 000 eur a skončil na 680 000 eur (skoro celé z karbonu). Jistě, za ty peníze můžete pořídít spoustu krásných, určitě i výkonnějších aut, ale ruku na srdce, nebude to reinterpetace jednoho z nejlepších aut moderní historie. A navíc v řemeslné kvalitě Paganiho... Takže se pojďme uklidnit, pokochat a doufat, že někdy bude ta příležitost...

Jestli jste jedním dechem dočetli až sem, jste skuteční automobiloví nadšenci. A máte nový sen, protože tohle vám žádná „běžná“ automobilka nedá. Spojení ducha historie s moderními technologiemi, vše citlivě propojeno v dokonalý celek. Stará 037 je pojem, auto, které inspirovalo celé generace moderních supersportů. A Kimera EVO37? Je odpovědí na to, jak se mají restomody stavět.

Text: František Vahala
Foto: Kimera Automobili

UŠETŘETE NA AUTORIZOVANÉM SERVISU A PŘEDPLAŤTE SI HO I PRO VÁŠ STARŠÍ VŮZ

Předplacené servisní balíčky nejsou v případě nových aut ničím výjimečným. Ale zajímavé cenové výhody, až 25% slevy pro ojeté vozy Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA nebo Volkswagen Užitkové vozy? To je zajímavá novinka připravená ve spolupráci společnosti Volkswagen Financial Services s importérem těchto vozů Porsche ČR. Produktový specialista Petr Müller vše vysvětluje krátkým rozhovorem.



Proč jste se rozhodli pro akční Servisní prohlídky také pro ojeté vozy?

Autorizovaný servis je tím nejlepším partnerem pro údržbu vašeho vozu – ať už jde o nové, zánovní, ale také ojeté vozidlo. V dnešní době jsou i starší auta plná elektroniky, specifických dílů a výrobce k nim vydává spoustu servisních akcí a doporučení, k nimž nezávislé dílny zpravidla nemají přístup. Ve „značce“ tak váš vůz dostane vždy 100% péči. A tu si zaslouží i ojetina, u níž majitelé přece jen víc hledí na rozpočet.

Takže zákazníkům vycházíte vstříc cenově?

Přesně tak. Chtěli bychom, aby i provozovatelé ojetých aut využívali autorizované servisy Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA či Volkswagen Užitkové vozy pro jejich údržbu. Proto jsme ve spolupráci s Volkswagen Financial Services připravili produkt Servisní prohlídky, který kryje náklady na předepsané servisní úkony, jakými jsou například výměna oleje, filtrů, brzdové

kapaliny, svíček... Při koupi dvou nebo tří servisních prohlídek dostanete zajímavou slevu ve výši 25 %.

Jaké jsou další výhody této nabídky?


Tak především máte klid, že je o váš vůz postaráno po celou dobu, jakou ho hodláte využívat. Prostě si jen předplatíte počet servisních prohlídek, zaplatíte (lze jednorázově nebo na splátky bez navýšení) a pak už jen pravidelně jezdíte do značkového servisu. To, že se po roce nebo dvou můžou ceny servisu zvýšit, to vás může nechat chladným – předplacením jste si ceny údržby zafixovali, což považují v dnešní době za největší výhodu.

Pro jaké vozy je tedy tato nabídka určena?

Kromě produktu Servisní balíčky určeného pro nové vozy Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA a Volkswagen Užitkové vozy (za nový vůz bereme každý, který ještě neabsolvoval první předepsaný servis), který už u nás figuruje delší dobu, máme produkt Servisní prohlídky pro majitele vozů výše uvedených značek i v případě starších aut. Ještě dodám, že Servisní prohlídky pro ojeté vozy lze na rozdíl od Servisních balíčků sjednat online a platit splátkově. Snažíme se zkrátka zákazníkům jít naproti.



V křížovce tohoto vydání SeTKání se nachází citát anglického hudebníka Johna Lennona (1940 – 1980).

POMŮCKA: IDO, JIN, KREPA, ONV, SÁR	JEDEN Z ALKANŮ	ZAPISOVAT	POLSKÝ SATIRIK	DLOUHÁ BÁSEŇ	NASAZENÁ NA NOHU		JMÉNO SPISOVATELE VEGY	ODVĚTVÍ	NA TO MÍSTO	OBILNINA	ZNAČKA POKRMOVÉHO TUKU		CHRLIT	ZDE	OBCHODNÍ DŮM PRO KUTILY	MAJÍCÍ PŮL STOLETÍ	ČÁSTI MOLEKUL
OTOČNÝ NOSNÍK						VODNÍ KVĚTINA							OTISK				
PŘÍRODNÍ KAUCUK						STRACH							DOLOVAT				
						VÝZVA							JMÉNO DESTINNOVÉ				
1. DÍL TAJENKY													UMĚLÝ JAZYK				
													NÁPOR				
ZNAČKA ASTATU			DRUH BENZINU						HEBKÁ TKANINA							NÁZEV ZNAČKY METRU	
			JEDNOTKA ČASU													TRNOVNÍK	
SEVEŘAN				ZNAČKA TELLURU							SOUBORY MAP						
	MORSKÝ ŽIVOČICH			ANTOUSEK												SBOHEM	SLOVENSKY „JAKÁ“
	SOUVISLÁ RADA AUT												VCELI	SAMEČEK			
AMERICKÝ KER					DOVEDNOST	DĚLO						VPRAVITI TKANÍM					
												ÚLOMEK SKLA					
INICIÁLY REŽISERA LIPSKÉHO			ČESKÝ HOUSLISTA				ZVRATNÉ ZÁJMENO	PROTIKLAD		BÝVALÁ ZKRATKA STÁTU				VZOREC BORIDU TITANU			
			NĚMECKÁ ŘEKA							OTYLKA				KULKA			
SEVERSKÝ PAROHÁČ				SVALOVINA						OTLUČENÝ MATERIÁL						ŘÍMSKÝCH 51	
				OBRUBA LÁTKY						SPRAVNÍ ZKRATKA						PROTIKLAD JANGU	
VEJČITÁ KRIVKA					2. DÍL TAJENKY	ZN. VOLTAMPÉRU											
NA STRANĚ SRDCE							JMÉNO TENISTKY HUŠEROVÉ						ZNAČKA PUNČOCH				
VELITEL KOZÁKŮ							SPĚCH						SEZNAM ZBOŽÍ S CENAMI				

INZERCE



VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ

Pravidelný servis vozu s úsporou až 30 %

Už jste někdy jeli na pravidelný servis a hlavou vám proběhla myšlenka „kolik asi zaplatím tentokrát“? Tak vězte, že to jde i jinak! Volkswagen Financial Services přichází s novinkou ve formě předplacených Servisních prohlídek, které vám ušetří spoustu peněz a zaručí jistotu do budoucna.

Vše funguje jednoduše. Dopředu si online objednáte přesný počet Servisních prohlídek, které se svým autem absolvujete, a dále už se o nic nestaráte. Pouze v dohodnutý termín přijedete na servis a odborníci pohlídají, že je o váš vůz dobře postaráno. „Při návštěvě servisu vám autorizovaný opravce vozů nejen zkontroluje vůz, ale také doplní, vymění a opraví vše potřebné dle předpisu výrobce vozu tak, aby bylo vaše auto v té nejlepší kondici,“ uvádí Jana Hrušková, vedoucí oddělení produktu a marketingu ve společnosti Volkswagen Financial Services.

Předplacené Servisní prohlídky si můžete sjednat online na webu Volkswagen Financial Services na nové i ojeté vozy značek Volkswagen, Audi, Škoda, CUPRA, SEAT a Volkswagen Užité vozy. V nabídce si můžete vybrat, zda chcete 1, 2 nebo 3 prohlídky, s možností čerpání v průběhu 3-6 let. Servisní prohlídka kryje náklady na pravidelnou údržbu předepsanou výrobcem u autorizovaného opravce a v její ceně je zahrnuta jak práce, tak i materiál. Součástí je například základní, nebo rozšířená prohlídka vozu, výměna motorového oleje, olejového filtru, vzduchového filtru, pylového či kabinového filtru, palivového filtru, brzdové kapaliny, zapalovacích svíček, drobného pomocného materiálu a prodloužení tovární záruky mobility do dalšího termínu předepsané pravidelné prohlídky, přibližuje rozsah služby Jana Hrušková.

Servis, který si předplatíte, má i další výhody. Například ušetříte až třetinu nákladů v porovnání s běžným servisem. A navíc se nemusíte bát inflace v podobě růstu cen za provedenou práci či předepsané díly. „Pokud si zákazník předem objedná tři prohlídky bez omezení ujetých kilometrů např. pro Volkswagen Polo, získá velice zajímavou slevu a může se rozhodnout, zda celkovou cenu 17 010 Kč uhradí jednorázově, nebo si ji rozloží do měsíčních splátek bez navýšení, které v tomto případě začínají již od 237 Kč. V obou případech zná cenu za pravidelný servis dopředu až na 6 let a nemusí se obávat nečekaných výdajů na údržbu svého vozu v budoucnu,“ vysvětluje Jana Hrušková.

Zní to dobře? Tak neváhejte a podívejte se na web Volkswagen Financial Services, kde najdete všechny detaily o cenách, podmínkách a objednáni!

Více na: www.vwfs.cz/prohlidky



INSPIROVÁNO VŠEMI SMYSLY

V souvislosti s uvedením dvou zcela nových tabákových náplní vytvořených speciálně pro zařízení glo představila společnost British American Tobacco exkluzivní řadu produktů s názvem T5S. Pod touto zkratkou se skrývá limitovaná edice parfémů, difusérů a vonných svíček, jež se novinkovými produkty inspirovala a jejich uvedení na trh doprovodila. Za jejím vývojem stojí pražské parfumérské studio Perfumed Prague, skláří z malé rodinné sklárny Valner v Příbyslavi a také hudební producent a umělec NobodyListen, jenž se stál tvář a kurátorem celého projektu s názvem The 5 Senses.

**NOVÉ GLO HYPER X2 AIR PŘICHÁZÍ V NOVÉM MINIMALISTICKÉM STYLU A PODPORUJE KULTURU**

S velkým zájmem o nikotinové alternativy rostou požadavky uživatelů na dokonalou funkcionalitu, uživatelskou přívětivost i neustálé vylepšování jejich designu. Vše musí jít ruku v ruce. Zařízení glo, vlajková

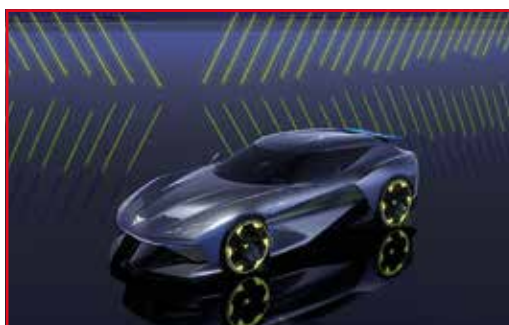
loď výrobce British American Tobacco, dokazuje, jak dynamický vývoj na tomto poli panuje, a to aktuální novinkou s názvem glo HYPER X2 AIR. Je dosud nejoblíbenější, zachovává si svou špičkovou technologii a představuje se v 7 exkluzivních odstínech inspirovaných pestrou paletou barev nebe.

glo ON THE GO

Že glo už není dávno jen synonymem zařízení pro užívání nikotinových alternativ, ale i multižánrovou platformou, dokazuje svými aktivitami na poli designu, hudby a podporou kulturních projektů obecně. Příznivci glo se tak i letos budou moct těšit na celou řadu eventů, se kterými je značka spojena či je přímo jejich spoluvůrcem. S glo se tak bude možné potkat například na legendárních Colours Of Ostrava, Signal Festivalu, Prague Open Air - Ledárny Braník nebo v rámci unikátního koncertu glorchestra v pražském Rudolfinu.

**LVÍ BESTSELLER**

Peugeot se pomalu chystá na uvedení modernizovaného Peugeotu 2008, který je již sedmým rokem nejprodávanějším modelem značky na našem trhu. Kromě toho si na našem trhu nárokuje také první místo v rámci elektrifikované flotily Peugeot a do příchodu Škody Kamiq byl nejprodávanějším malým SUV v Česku. Nyní mají čeští zákazníci jedinečnou příležitost Peugeot 2008 pořídit za akčních 499 500 Kč. Nejvyšší verze výbavy s akční slevou až 95 500 Kč. Standardně je 5letá záruka. Elektrická verze se prodává akční slevou 95 000 Kč za 910 000 Kč. V jejím případě je záruka prodloužena až na 8 let. Peugeot 2008 se nabízí se zážehovým i vznětovým motorem a manuální i automatickou převodovkou.

**PŘEDZVĚST DALŠÍHO RYZE SPORTOVNÍHO MODELU CUPRA**

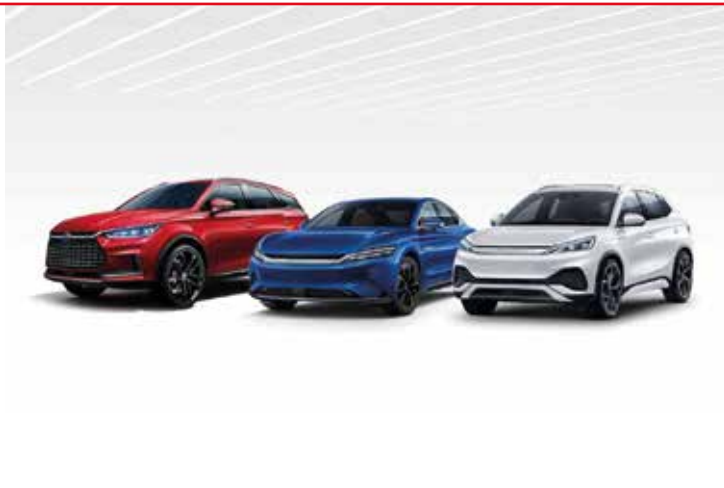
Koncem dubna představila automobilka Cupra nový, čistě digitální dvoudveřový sportovní vůz DarkRebel, který lze konfigurovat pouze digitálně. Cupra svou vizi představila velmi netradičně jako hologram. Prohlédnout si ho lze pomocí systému Metahype, což je virtuální prostor v metavesmíru Cupra. Třebaže DarkRebel vypadá velmi futuristicky, lze jeho uvedení na trh očekávat v nadcházejících deseti letech, jak naznačil generální ředitel společnosti Cupra Wayne Griffiths. Žádné technické parametry však neuvědli, a tak o výkonu lze pouze spekulovat. Jedno je však jisté, DarkRebel budou pohánět elektromotory.

**VOLKSWAGEN MODERNIZOVAL 3. GENERACI TOUAREGU**

Největší evropské SUV v nabídce Volkswagen prošlo modernizací, která s sebou přinesla nové technologie a vysoce výkonnou variantu R. Touareg je stěžejním modelem značky Volkswagen, kdy se ho od jeho uvedení na trh prodalo více než 1,1 milionů kusů. Mezi největší technologické novinky patří HD LED světlomety s 38 tisíci diodami, které lze volitelně vybavit neoslňujícím asistentem protijedoucích vozidel v režimu dálkových světel. V bohaté základní výbavě lze nalézt asistenční systém Travel Assist, automatické parkování s možností dálkového ovládnutí, asistenta pro jízdu s přívěsem i nočním viděním. Specialitou je senzor zatížení střechy spojený se systémy podvozku, který v případě přepravy například boxu s lyžemi předpřipraví jízdní systémy, které tak mohou dříve zasáhnout, naopak bez břemene na střeše podpoří dynamické chování vozu.

ČINA PŘEJÍMÁ OTĚŽE

V prvním čtvrtletí roku 2023 vyvezla Čína podle oficiálních statistik 1,07 milionu vozů, což představuje meziročně nárůst o 58 procent. Ze Země vycházejícího slunce, odkud tradičně pochází nejvíce nových vozů, putovalo na světové trhy 954 185 automobilů, tedy o šest procent více než za první tři měsíce loňského roku. Čínský vývoz podpořila poptávka po elektromobilech a prodej do Ruska. Vzestup čínského automobilového průmyslu pomohl podpořit odklon od fosilních paliv. Vývoz nových energetických vozidel (NEV), mezi něž patří i elektromobily, vzrostl v prvním čtvrtletí ve srovnání s předchozím rokem o více než 90 procent. Mezi největší čínské vývozce patří čínská pobočka americké společnosti Tesla, SAIC a fima BYD.



LEGENDY

MOTORISTICKÁ SLAVNOST



JUBILEJÍ 10. ROČNÍK

Do pražských Holešovic se po roce vrátila největší automobilová výstava v Česku, která letos slavila jubilejní 10. výročí. Stejně jako v předchozích ročnících se organizátoři snažili na plochu výstaviště dostat to nejlepší možné a letošním hlavním tématem byly „Německé hvězdy“. Návštěvníci tak mohli obdivovat skvosty z dílny Mercedes-Benz, BMW, Porsche a dalších německých značek. Velké pozornosti se tradičně těšil pavilon Ferrari. Nechyběly ani klubové automobily, přestože letos nebyla klubová scéna tak silná, jako dříve. Základní vstupenka letos stála 600 Kč.

INZERCE

Propagační článek vytvořila společnost Thule



➤ **Nejuniverzálnější cyklistický nosič pro všechny typy kol**

Thule Epos

Cyklistický nosič Thule Epos se hodí pro všechny typy kol a jeho používání je rychlé, snadné a pohodlné – montáž kol vyžaduje minimální úsilí díky inovativnímu systému teleskopických ramen. Ta vám nabízí spoustu možností uchycení kol – za rám v jakémkoli místě nebo za zadní kolo. Můžete naložit a vyložit až tři kola v libovolném pořadí – podporovány jsou všechny typy rámu a geometrií, včetně elektrokol, horských kol, gravel biků a kol s namontovanými blatníky a nosiči.

New

Extra dlouhé žlábkové přívody umožňují snadnou přepravu kol s rozvozem až 1350 mm

Rychlé a snadné nakládání a vykládání všech typů kol a elektrokol. Patentovaná teleskopická ramena s otočnou hlavou a vyztuženými ocelovými popruhy se připevňují k rámu kola nebo zadnímu kolu

Západkové přezky a popruhy k zajištění kol pro snadné upevnění pláště do 3,2" (až do 5" pláště se samostatně prodáváním příslušenstvím)

Vysoká nosnost 30 kg/kolo umožňuje přepravu těžkých elektrokol



Thule Epos přichází ve verzi pro 2 nebo 3 kola

S naloženými koly je kufr přístupný pomocí chytrého sklápěcího nožního pedálu. Kufr je přístupný bez nutnosti sklápět v případě, že kola naložena nejsou

Jak velký máte všeobecný přehled?

Jestliže rádi soutěžíte, tohle se vám bude líbit. Připravili jsme pro vás 24 náhodných a nepříliš záluďných 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. Román Hrabě Monte Christo je dílo jakého autora? a) Victor Hugo b) Alexandre Dumas c) Ernest Hemingway</p> 	<p>2. Kdo vynalezl dynamit? a) Alfred Nobel b) Rudolf Diesel c) James Watt</p>	<p>3. Kde se konala olympiáda v roce 2002? a) Salt Lake City, USA b) Turín, Itálie c) Vancouver, Kanada</p> 
<p>4. Kolik je na světě odrůd brambor? a) Kolem 50 b) Kolem 100 c) Přes 4000</p>	<p>5. Jak se jmenoval náš druhý porevoluční prezident? a) Václav Klaus b) Gustáv Husák c) Antonín Novotný</p> 	<p>6. Pokrm ze syrových tenkých plátků hovězího masa se nazývá: a) Gazpacho b) Carpaccio c) Caprese</p>
<p>7. Golský proud Atlantského oceánu je: a) Teplý a silný b) Studený a slabý c) Má stejnou teplotu jako okolní oceán</p> 	<p>8. Královská kubatura MotoGP je závod jakých silničních motocyklů? a) do 600 ccm b) do 800 ccm c) do 1000 ccm</p>	<p>9. Jakou teplotu má mít červené víno při konzumaci? a) 4-8 °C b) 9-11 °C c) 13-19 °C</p> 
<p>10. Čím se zabývá entomologie? a) Hmyzem b) Chováním živočichů c) Nerosty</p>	<p>11. O čem pojednává Archimédův zákon? a) Akci a reakci b) Vztlaku c) Síle</p>	<p>12. Bývalou Jugoslávií tvořily: a) Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Černá Hora, Makedonie, Srbsko, Slovinsko b) Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Černá Hora c) Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Černá Hora, Srbsko</p>
<p>13. Čirůvka fialová je jaká houba? a) Jedovatá b) Nejedlá c) Jedlá</p> 	<p>14. Kolik hodin se jezdí závod Le Mans? a) 12 hodin b) 24 hodin c) 48 hodin</p>	<p>15. V jakém roce začala sériová výroba automobilu Škoda100/110? a) 1959 b) 1962 c) 1969</p> 
<p>16. Jak dopadl zápas finále Ligy mistrů 2005 mezi Liverpoolem a AC Milánem? a) 3:3, na pen. 3:2 b) 0:3 c) 3:1</p>	<p>17. Cenu Anděl za album roku 2022 získal? a) Miro Žbirka, Posledné věci b) Vypsaná fixa, Kusy radosti c) Calin – Popstar</p> 	<p>18. Lišaj smrtihlav je? a) Pavouk b) Motýl c) Had</p>
<p>19. Kde leží město Raspenava? a) Na severní Moravě b) V jižních Čechách c) Ve Frýdlantském výběžku</p> 	<p>20. Jak se jmenovala první žena, která přeletěla Atlantik? a) Amelia Mary Earhart b) Bertha Benz c) Lise Meitner</p>	<p>21. Od kterého roku se v ČR očkuje proti tuberkulóze? a) 1902 b) 1920 c) 1953</p> 
<p>22. V jakém roce získala Ester Ledecká 2 zlaté medaile na olympiádě? a) 2014 b) 2018 c) 2022</p>	<p>23. Maraton je běžecký závod na kolik km? a) 42,195 km b) 21,195 km c) 18,195 km</p> 	<p>24. Jaký oděv u mužů předepisuje black tie dress code? a) Smoking a černý motýlek b) Frak a bílý motýlek c) Tmavý oblek</p>

NOVINKA: CARFIT POWER



Silnější, účinnější a praktičtější = prostě mnohem lepší. Takový je inovovaný sprej čistič brzd CARFIT POWER, letošní novinka exkluzivní značky technických sprejů, provozních kapalin a autokosmetiky.

Ve srovnání se svým oblíbeným předchůdcem má nový čisticí sprej daleko vyšší tlak, čehož bylo docíleno použitím vylepšené trysky, a především změnou hnacího plynu (původní

propan-butan nahradil CO₂). To při zachování osvědčených silných rozpouštěcích vlastností znamená mnohem efektivnější a účinnější odstraňování nečistot. Sprej se přitom hodí nejen na efektivní čištění brzd, ale i dalších mechanických dílů, takže najde široké uplatnění v každé garáži, dílně či chalupě. Aplikaci spreje navíc usnadňuje nový 360° ventil, díky kterému lze stříkat s nádobkou v jakékoliv poloze, třeba i dnem vzhůru. Stačí tedy namířit trysku na místo určené k vyčištění a pak už jen stříkat tak dlouho, než znečištění zmizí.

„Čistič brzd je možná nenápadný, ale velmi důležitý pomocník každého mechanika. Proto chceme zákazníkům nabízet opravdu špičkový produkt, a tak jsme na letošní rok připravili vylepšenou verzi Power,“ říká produktový manager Josef Ouřada s tím, že na vývoji novinky se podílel osvědčený a celosvětově uznávaný výrobce. „Hlavním zadáním pro našeho dodavatele bylo, že s ohledem na tlak stříkacího čističe musí náš nový sprej patřit k nejsilnějším

na trhu. A to se myslím podařilo. Při testech s novou tryskou a novým hnacím plynem jsme dostřikli daleko za třímetrovou hranici, tedy téměř třikrát dále než s původním sprejem, který si řada mechaniků oblíbila. Proto věřím, že budou spokojeni i s novinkou. Ta je nadále bez agresivnějšího acetonu, který má sice lepší čisticí účinek, ale nepříjemně zapáchá a prokazatelně poškozuje gumičky, některé plasty i lakované části.“

CARFIT POWER - ČISTIČ BRZD

- osvědčené silné rozpouštěcí schopnosti
- velmi účinný odmašťovač
- silný hnací plyn a výkonná tryska (dostřik cca 3,5 m)
- nový ventil použitelný v různých polohách
- antikorozivní a nevodivý
- po odpaření nezanechává žádné zbytky
- bez obsahu acetonu

AUTO V DOBRÉ KONDICI

Technické kapaliny a baterie

CarFit¹

- Nemrznoucí chladicí kapaliny (Antifreeze)
- Náplně ostřikovačů
- Autokosmetika
- Motorové i speciální oleje
- Technické spreje
- Startovací baterie



CO JE TO QR KÓD?

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

**ORIGINÁL**

František se v rubrice fascinace rozvášnil nad úchvatným restomodem legendární rallye bestie Lancia 037. Jako homologace vzniklo pouhých 200 kusů verze Stradale a tohle je jedna z nich. Tohle auto v závodní specifikaci bylo tak dobré, že dokázalo nejednou porazit i ikonické Audi Quattro!

**ODPOČÍVEJ V POKOJI**

Ken Block nebyl jenom výborný obchodník, ale také fantastický řidič, který svět motorů obohatil o disciplínu, které se obdivují i zkušení závodníci napříč všemi kategoriemi. Právem byl tedy zván na ty nejprestižnější podniky spojené s rychlými koly. Toto vide je sestřih jeho nejlepších kousků na slavném Festivalu rychlosti v Goodwoodu.

**AMERICKÁ LEGENDA**

V rubrice Legenda se můžete dočíst asi o nejslavnějším americkém sportovním automobilu, Chevrolet Corvette. Jeho první generace byla doslova senzací. V tomto videu se můžete podívat na průřez všemi jeho generacemi. Která se vám líbí nejvíc?

**23 REKORDŮ NAJEDNOU**

Chorvatský Rimac dokázal s modelem Nevera pokořit v jediný den 23 světových rekordů, a to na silničních pneumatikách. Rekordy byly stanoveny na testovací dráze Automotive Testing Papenburg v Německu, kde elektrický supersport naplno využil rovinku o délce čtyř kilometrů. Nevera zrychlí z 0-400 km/h za 21,32 s!

**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. Samozřejmě je chytrý telefon s fotografickým aparátem.

KLAUNOVA BOTA 2.0

Možná si pamatujete na BMW Z3 Coupé, které dostalo příhodnou přezdívku Klaunova bota. Tento unikátní automobil s karoserií Shooting brake vyráběný v letech 1998 až 2002 dnes patří k velmi ceněným automobilům, zejména pak ve verzi Z3 M Coupé. V Mnichově postavili jeho novodobou inkarnaci v podobě BMW Z4 Touring Concept Coupé a představili ji na tradiční výstavě Concorso d'Eleganza Villa d'Este u jezera a Como. Vyrábět se bude, ale jen pro pár vyvolených.



Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

KOPILOT OHODNOTÍ, JAK ŘÍDÍTE, A UŠETŘÍTE NA POJISTNÉM

„Pokud budou klienti s aplikací jezdit bezpečně, po vyhodnocení skóre jim za každý kvartál vrátíme část pojistného. Cashback se může vyšplhat až na 40% slevu,“ vysvětluje ředitel Úseku pojištění vozidel Kooperativy ALEŠ ZETHNER.

Proč jste připravili aplikaci KOPILOT? Co Vás k tomu vedlo?

Celosvětově dochází k rychlému rozvoji autopojištění na principu PHYD – Pay how you drive – plat tak, jak bezpečně jezdíš. Náš produkt je, na rozdíl od konkurenčních řešení, založen nikoliv na instalaci dodatečného zařízení do automobilu, ale na aplikaci do telefonu. Zkráceně: „Každý, kdo jezdí bezpečně, si zaslouží odměnu.“ Prostřednictvím aplikace budeme vyhodnocovat základní jízdní dovednosti, jako je rychlost a její překračování, intenzita zrychlování, zatáčení a brzdění, zaměříme se ale například i na to, jestli řidič používá mobilní telefon za jízdy. Všechny tyto funkcionality zároveň poskytnou cennou zpětnou vazbu zejména začínajícím nezkušeným řidičkám a řidičům a mohou přispět ke zlepšení jejich řídicích schopností. Pokud budou jezdit bezpečně, po vyhodnocení skóre jim za každý kvartál část pojistného vrátíme, tzv. cashback. Cashback se může vyšplhat až na 40 % ze zaplaceného pojistného.

Co od aplikace očekáváte?

Vzhledem k tomu, že po našich klientech nechceme několikatisícovou investici do telematické jednotky, tedy zařízení instalovaného do vozidla, ani o jeho

cenu nenavýšujeme pojistné, doufáme, že „kouzlo“ stanovení pojistného dle způsobu řízení dostaneme k podstatně širší cílové skupině, než tomu bylo doposud. Vývoj aplikace bereme rovněž jako příspěvek k bezpečnosti silničního provozu, protože dosavadní zkušenosti ukazují, že samotná instalace aplikace obvykle vede k odpovědnějšímu chování na silnici. Věříme, že novinka postavená na zajímavém technologickém principu nám pomůže lépe oslovit skupinu mladých, kde zatím nebudujeme tak, jak bychom si přáli.

Kdo je cílová skupina aplikace?

Věříme, že naše novinka osloví každého, kdo se na silnici chová odpovědně a chce jezdit bezpečně. Zejména chceme oslovit mladé řidiče nebo ty, kteří ještě nemají vyježděný žádný bonus a s řízením teprve začínají. Možná to bude znít překvapivě, ale z našich průzkumů vyplývá, že jednou z nejzajímavějších cílových skupin jsou, kromě samotných mladých řidičů, i jejich rodiče, kterým není jedno, jak jejich potomek řídí, a zároveň o něj mají obavy. Na druhou stranu, pokud bude mít zájem o aplikaci jakýkoliv náš klient, neexistuje žádné omezení, které by tomu bránilo. Věříme, že už během prvního roku s produktem oslovíme vyšší tisíce řidičů, potenciál do budoucna je obrovský.



Jaký bude maximální cashback a jak ho klient získá?

Samozejmou podmínkou je instalace aplikace a její aktivní používání, klíčovým parametrem pro výplatu cashbacku je tzv. řídicí skóre – souhrnné vyjádření řídicích kvalit skládající se z jednotlivých sledovaných parametrů. Maximální výše cashbacku není pro všechny stejná, souvisí s rizikovostí řidiče a kategorií vozidla – na ten nejvyšší dosáhnou právě mladí řidiči ve vybraných kategoriích vozidel. Aktuálně dosažený cashback klient v každý okamžik najde na úvodní obrazovce aplikace. Cashback se nevyplácí, pokud měl řidič v daném období pojistnou událost.

K čemu slouží výrazné červené tlačítko SOS?

V případě poruchy nebo nehody stačí zmáčknout tlačítko a dojde k odeslání veškerých údajů o poloze, řidiči, smlouvě a automobilu asistenční službě, která obratem zavolá zpět a s klientem se domluví na řešení situace.

KRALUJ SILNICÍM



Každý, kdo jezdí bezpečně, si zaslouží odměnu. S naším Autopojištěním NAMÍRU můžete ušetřit až 40 % pojistného. Informace o svých jízdách uvidíte přehledně v aplikaci KOPILOT, kde najdete i to, jakou odměnu máte zrovna nárok.

Více informací na www.koop.cz/koopilot


Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je



PEUGEOT 208



SKLADOVÉ VOZY JIŽ ZA
369 000 Kč

5 LET*
ZNÁČKOVÉ
ZÁRUKY

PEUGEOT doporučuje **TOTAL**. Spotřeba a emise modelu 208 v kombinovaném provozu 4,2–5,4 l/100 km, 110–123 g CO₂/km. Foto je pouze ilustrativní. *Pětiletá značková záruka se skládá z běžné dvouleté záruky a následně ze servisní smlouvy Optway Garantie na další 3 roky / do najetí 60 000 km.