

JARO
2024

Setkání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

LEGENDA



VOLKSWAGEN GOLF
SLAVÍ PŮL STOLETÍ

OSOBNOST



JAN DE ROOY A JEHO
DAKARSKÉ BESTIE

ZA VOLANTEM
**MICHAELA
KUKLOVÁ**

JAK SE
JEZDÍ
V DUBLINU

S NÁMI VŽDY DO CÍLE



Autopojištění
COMBI PLUS IV



- 4 VY-MY:**
Již bez velkého TP
- 6 Za volantem:**
Michaela Kuklová
- 8 Autonovinky:**
Ženeva 2024
a jiné premiéry
- 10 Povedená trojka:**
Skvělá trojka
- 12 Osobnost:**
Jan de Rooy
- 16 Legenda:**
Volkswagen Golf
- 22 Téma:**
Stočené kilometry
- 24 Zajímavost:**
Loga automobilek
- 26 Jak se jezdí:**
V Dublinu
- 28 Anketa:**
Auto roku v Česku
- 30 Křížovka**
- 31 Představení:**
Seat Arona
- 32 Vědomostní kvíz**
- 34 Videotéka:**
Zajímavá videa
formou QR kód

Že by?

Na začátku března proběhla některými nepřilíš významnými médii informace, že Evropský parlament přijal na návrh Komise usnesení, že elektromobil není automaticky klimaticky neutrální vůz. Konečně někdo vzal na vědomí, že do emisní stopy každého elektromobilu je nutné započítat také celý životní cyklus, a to včetně výroby baterie, ztráty z provozu jako i fakt, že za většinu elektrických aut emitují zplodiny hnědouhelné elektrárny. Protože i když je snaha o výrobu zelené energie evidentní, velké množství elektrické energie se stále vyrábí pálením hnědého uhlí. Pro představu takové Polsko vyrábí okolo 70 % spotřebované elektřiny v uhelných elektrárnách. Podobně neslavně na tom je také Česko (50 %) či Německo (40 %). Nemluvě o nevyhnutelné následné recyklaci, zejména pak bateriových článků. Pravda, někteří výrobci, jako třeba BMW, vysloužilé baterie využívají k uskladnění přebytků z větrných elektráren, i tak ale recyklace představuje poměrně zásadní problém.



Tuto „bombu“ zveřejnil rakouský online portál listu Neue Kronen Zeitung, přičemž k ní přiložil také tabulku emisí, podle které si celkově stále nejlépe vedou tradiční spalovací motory. Na základě uvedených informací se elektromotory emisně vyrovnají spalovacím motorům (konkrétně zážehovým) až po ujetí 150 tisíc kilometrů.

Upřímně, tohle zase nejsou bůhvíjak překvapivé informace, odpůrci nucené elektromobility jimi argumentují již nějakou dobu, nicméně nyní si vůbec poprvé tento fakt uvědomili také evropští poslanci, kteří teprve v polovině roku 2022 odhlasovali úplný zákaz výroby a prodeje nových aut se spalovacími motory.

Byl bych nesmírně šťastný, kdyby celá tato transformace přibrzdila a Evropa prozřela, protože tohle nevypadá jako správná cesta. Obzvláště když vezmeme v úvahu, jak moc nahráváme do karet čínským automobilkám, které si s ekologií takovou starost nedělají a nikdy nedělaly. Navíc více jak tři čtvrtiny baterií pochází právě z Číny. Věřte mi, že výroba levných čínských elektromobilů, jenž začínají Evropu postupně zaplavovat, rozhodně „zelená není“. Ostatně Čína je suverénně největším světovým emitentem skleníkových plynů – podle různých zdrojů na ni připadá něco mezi čtvrtinou až třetinou vypouštěného množství.

Situace zašla až tak daleko, že některé země EU v rozporu s pravidly Světové obchodní organizace (WTO) zvažují zavedení vysokých cel na čínská auta, nebo jako to dělá Francie, chtějí dotovat pouze evropskou produkci. Protože jinak kdysi evropskou chloubu Číňané velmi rychle položí na lopatky. Moc bych si přál, aby zvítězil zdravý rozum před touto „tlačenkou“ ze shora. A i když to vypadá, že se ledy opravdu pohnuly, doufejme, že ještě není pozdě.

Jiří Švamberk
šéfredaktor

S přáním příjemného čtení

Tajenka z minulého čísla zněla: „Vše, co si dokážete představit je skutečné.“

Ročník XXI/jaro 2024. VYDÁVÁ Osmium s.r.o., IČO: 25143361, DIČ: CZ25143361 **SEKRETARIÁT:** Nikola Uhlířová, e-mail: uhlirova@provolnycas.cz, Tel.: 226 517 915 **ADRESA REDAKCE:** Domažlická 1, 130 00 Praha 3 **Registrační číslo periodika:** MK ČR E 15 222. Vychází 4x ročně. **Šéfredaktor:** Jiří Švamberk (svamberk@wsmsro.cz), předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorský spolupracovník:** Zuzana Cebáková, Aleš Jungmann, Jaroslav Kvičala, Jan Habrdla, František Vahala, Tomáš Vizinger **Grafická úprava:** Daniela Winklerová **Inzerce:** Antonín Příbyl, Tel.: 603 340 384, e-mail: pribyl@wsmsro.cz, Vojtěch Štajf, Tel.: 602 228 768, e-mail: vojta@stajf.cz **Tisk:** Tiskárna Triangl a.s., Beranových 65- Areál Letov, 199 02 Praha 9 - Letňany

Foto na obálce: archiv vydavatele

Odevzdáno do tisku: 14. 3. 2024

INZERCE

PÉČE, ČISTOTA, OCHRANA
SONAX. PROSTĚ TO NEJLEPŠÍ.

SONAX®
MADE IN GERMANY



VÝHRADNÍ DISTRIBUTOR AUTOKOSMETIKY SONAX PRO ČR A SR:
Motorsport, spol. s r.o. • Poděbradská 29/541 • Praha 9 • tel.: +420 284 818 902

www.sonax.cz

XTREME

JIŽ BEZ VELKÉHO TP

Hned po novém roce nás na STK čekala veliká změna. Od 1. 1. 2024 se totiž již nevyžaduje předložení velkého technického průkazu při technické prohlídce a STK získávají data o vozidle napřímo z databáze registru silničních vozidel (RSV). Již v prvních lednových dnech se ale ukázalo, že existuje značná míra nesouladu mezi skutečným provedením vozidla a daty, která o něm obsahuje RSV. Tento nesoulad bývá častý i mezi RSV a údaji zapsanými fyzicky ve velkém technickém průkazu.

Za Profesní komoru STK jsme na možné úskalí upozorňovali už v loňském roce a snad i díky nám vydalo ministerstvo dopravy "Instrukci", kdy nemá být tento nesoulad hodnocen závadou B s omezením technické způsobilosti na 30 dnů, jak to stanovovala legislativa, ale občané dostali čas na nápravu do příští technické prohlídky, následující po prohlídce, při které byl zjištěn nesoulad. Do té doby si měli dojet na registrační místo dopsat si do registru chybějící údaje nebo opravit ty chybné. Úřad jim pak měl na základě žádosti, předložení velkého technického průkazu s kompletními údaji a na základě protokolu z STK, který označil chybějící nebo chybné údaje bezplatně data do RSV dopsat. Je potřeba zmínit, že uvedený postup měl napravit nesoulad v evidenci, nikoliv legalizovat doposud nezapsané nepovolené úpravy. Přímo na STK žádné žádosti nikdo nepodával, ty směřovaly výhradně na registrační místa, neboť STK nemají možnost provádět jakékoli opravy v RSV.

Zřejmě proto, že vozidel s chybnými údaji v RSV může být i více než 60 % se ukázalo, že by občané žádostmi registrační místa zcela paralyzovali, a tak došlo na popud ministerstva dopravy k úpravě

pravidel, kdy STK dostaly za úkol nesoulady dokumentovat fotografiemi velkého technického průkazu (pokud ho má vlastník vozidla k dispozici) a protokol o technické prohlídce včetně fotek se automaticky dostane na registrační místo bez nutnosti, aby tam občan musel chodit. Úředníci na registru by pak měli srovnat údaje z RSV řádek po řádku např. s naskenovaným průkazem v kartě vozidla nebo použít fotodokumentaci z STK a všechny údaje v RSV uvedou do souladu s údaji v technickém průkazu.

Největší skupinou chybějících údajů jsou tzv. další záznamy, které sice byly vytištěné ve velkém TP, ale do střev RSV se z nějakého důvodu nepropsaly. Problémy jsou časté i u špatně zapsaného typu motoru, ale objevuje se celá škála dalších nesouladů včetně špatně zapsané kategorie vozidla nebo paliva.

Svým členům jsme se snažili zprostředkovávat obratem informace z ministerstva dopravy, které jsme měli k dispozici, bohužel rozsah nesouladů asi překvapil všechny, a tak i v průběhu ledna docházelo k dopřesněním a úpravám systému ze strany ministerstva. Na častou otázku, jak je možné, že doposud jsme na STK tyto nesoulady neřešili je potřeba zmínit, že až do konce loňského roku docházelo ke ztotožnění vozidla pouze s papírovými doklady a k elektronické evidenci jsme se nedostali, tzn. z naší strany nebylo možné se na případné problémy dopředu připravit. I tak od řidičů od začátku roku schytáváme na STK spoustu nezasloužených slov. Do jaké míry se daly problémy eliminovat ze strany ministerstva dopravy např. testovacím provozem je otázka, která není k zodpovězení na nás.

Text: Profesní komora STK

INZERCE



**DÍLENSKÉ
TESTY**

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 10 let, nemá najeto více než 210.000 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 provedení prohlídky 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: +420 606 694 777
E-mail: dt.cz@dekra.com



FORMENTOR

CUPRA



5 LET
ZÁRUKA

ZMĚNA
KTERÁ VÁS
POSÍLÍ

ZA VOLANTEM

MICHAELA KUKLOVÁ

Herečka, dabérka a malířka Michaela Kuklová je vášnivou řidičkou, která v autě tráví velmi mnoho času. Popovídali jsme si s ní nejen o řízení, ale také o malování či současné pracovní vytíženosti.



AUTO JE MŮJ DRUHÝ DOMOV

■ **Začneme obligátně. Jak dlouho vlastníte řidičský průkaz a vzpomněla byste si, v jakém voze jste autoškolu absolvovala?**

Řídím od mládí a zkoušky jsem absolvovala ve Škodovce 120L. Sama jsem si koupila 105L a hned jak jsem dostala papíry, jela jsem se projet. Věděla jsem, že auto pro mě bude znamenat svobodu a samostatnost. Miluju řízení dodnes. Poslouchám písničky, rozhlasové hry, učím se, zpívám, dumám nad životem...

■ **Ženy obecně bývají klidnější řidičky než muži. Jakou řidičkou jste vy?**

Klidnou. Nenadávám, nekřičím, nepospíchám.

■ **Řídila jste někdy auto, které vám opravdu utkvělo v paměti?**

Auta se mi sice líbí, ale stane se mi, že se marně dobývám do cizího vozu jiné značky, protože má stejnou barvu jako to moje. Mně utkvěla v paměti jen vlastní auta, vždycky prodej obrečím. Vidím prožitě. Auto je můj druhý domov.

■ **Váš syn už může řídit takzvaná moped-auta. Nechala byste jej jezdit po Praze v takovémto miniautě?**

Po Praze klidně. Víc mě děsí okresní silnice, kde se jezdí rychle, ale vozovka není dostatečně široká.



Nyní působí především divadle.

■ **Hrála jste v několika zahraničních filmech a seriálech. Jak vás tato spolupráce herecky ovlivnila?**

Každou roli v zahraničí si herec musí vybojovat mezi stovkami adeptů. Třeba do filmu Joint venture hledali hlavní představitelku v několika zemích, takže jsem si těch příležitostí považovala, a především mi takové úspěchy zvedaly sebevědomí, se kterým jsem měla potíže. Určitě jsem se něco naučila, zvláště, když člověk hraje v cizím jazyce. Ale nejvíc si považuji toho, že jsem měla možnost v životě poznat spoustu osobností a zažívat nevšední zážitky.

■ **Kromě herectví a dabingu se věnujete také malování. Jak jste k této vášni přišla?**

Narodila jsem se s ní. Maminka byla mnohem nadanější. Maluju od chvíle, co jsem dostala tužku do ruky. Zajímavé je, jsem levák, že mě přeučovali psát pravou rukou, což mi nedělalo potíže, ale malovat musím levou. Srdce přeučení nedovolí.

■ **Mohou naši čtenáři někde vidět vaše obrazy?**

Zatím jenom na mých dvou instagramových profilech, nebo na fb.

■ **Máte ještě nějaké další velké vášně?**

Na jiné mi nezbývá čas. Máme dům, zahradu, zvířata, jezdím s divadlem po republice i na Slovensko... Na jedny ruce toho je až dost.

■ **Nejen pro mne budete navždy princezna Jasněnka. Ale jakou z vašich filmových rolí máte nejraději?**

Nedokážu odpovědět. Oblíbených je víc.

■ **Pokud se nepletu, v současnosti se věnujete více divadlu. V jaké roli a kde by vás čtenáři mohli vidět?**

Vloni mi šly do derniéry 4 role, tak je to teď celkem jednoduché. V Divadle u hasičů hrajeme komedie Když se zhasne a Všechno je dovoleno. V HDK hrajú v Alence v kraji zákraků, a ještě jezdím s komedií Ani za milión!



Automobil pro M. Kuklovou znamená svobodu a samostatnost. Dodnes je vášnivou řidičkou.

■ **Máte nějakou vysněnou divadelní roli, kterou byste si chtěla zahrát?**

Nikdy jsem neměla vysněné role. Nerada bývám zklamaná.

■ **Bydlíte v útulném domku za Prahou a přichází jaro (v době uzávěrky vydání). To znamená spousty práce na zahradě. Staráte se o ni sama nebo raději delegujete?**

Starám se sama. O pomoc požádám jen v nouzi. Mám tu starost o zahradu jako další z radostí. Už se zase těším na muškáty v oknech, na třešně, angrešt, jahody, na čerstvě posečený trávník... Doufám, že letos budou i kiwi a fíky.

Děkujeme za rozhovor

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

INZERCE

BEZPEČNÁ KOLA

PRO RADOST

v originálních rozměrech nebo s Typovým listem!

Sicuplus
Bezpečnostní šrouby/matice



ZDARMA!
K sadě kol AEZ a DOTZ
(Sicuplus musí být součástí objednávky)
Od 1.3. do 30.6. 2024

NOVÉ DESIGNY LITÝCH KOL 2024



AEZ Havanna dark
19"–21"



AEZ Havanna grey
19"–21"



DOTZ MarinaBay black
18"–21"



DOTZ MarinaBay bronze
18"–21"



DOTZ MarinaBay dark
18"–21"



DOTZ Suzuka bronze
18"–20"



DEZENT KE dark
16"–18"



DEZENT KE black
16"–18"

3D Konfigurátor kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

Aston Martin Vantage

Britský výrobce exkluzivních sportovních automobilů Aston Martin představil doposud nejvýkonnější Vantage. Výkon jeho ručně skládaného 4litrového V8 narostl o 114 kW/155 k a 115 Nm na výsledných 489 kW/665 koní a 800 Nm. Díky tomu zrychlí z 0-100 km/h za 3,4 sekundy a maximální rychlost dosahuje 325 km/h. Kromě úpravy motoru Aston Martin vylepšil tuhost karoserie, mírně posunul přední nápravu, použil tužší výztuhy a zvýšil tuhost karoserie mezi zadními tlumiči. Upravený je také elektronický posilovač řízení. Cena nového Vantage nebyla v době uzávěrky jarního vydání zveřejněna.

**Lancia Ypsilon**

Slavná značka Lancia se probouzí z hibernace a konečně představuje nástupce letitého modelu Ypsilon, který se vyrábí už od roku 2011 a koupit ho lze pouze na italském trhu. Novinka sdílí platformu skupiny Stellantis, takže to znamená, že jde o sourozence Opelu Astra a Peugeotu 208. Prozatím se jedná pouze o čistě elektrickou verzi s výkonem 115 kW (156 koní) a okamžitým točivým momentem 260 Nm. Nová Lancia Ypsilon slibuje maximální dojezd až 403 kilometrů v cyklu WLTP, teoretickou spotřebu elektrické energie přibližně 14,5 kWh/100 km a z 20 na 80 procent stavu baterie se při stejnosměrném nabíjení nabije za 24 minut. Na přibližně 100 kilometrů jízdy se pak umí nabít za 10 minut.

**Renault 5 E-Tech**

Dalším malým elektromobilem je Renault 5 E-Tech, nabízející přitažlivý mix retra a moderny. Pohon bude obstarávat kompaktní elektromotor bez permanentních magnetů, a tedy ani žádných vzácných nerostů. Na výběr bude ze tří výkonových variant – 70 kW/95 k, 88 kW/120 k nebo 110 kW/150 k. Chystá se také ryze sportovní verze Alpine s ještě větší porcí výkonu. Zájemci mohou volit mezi dvěma velikostmi baterie, a to buď o kapacitě 40 nebo 52 kWh. Menší z nich nabídne dojezd 300 kilometrů, větší o 100 km více. Výrobce slibuje, že díky nabíjecímu výkonu 100 kW lze baterie nabít z 15 na 80 % kapacity za nějakých 30 minut.

**McLaren Artura Spider**

McLaren oficiálně představil nový supersportovní roadster McLaren Artura Spider, vycházející z klasického kupé a přinášející silnější hybridní techniku i pokročilejší jízdní schopnosti. Jedná se o první plug-in hybridní supersport značky a výrobce jej řadí do kategorie High Performance Hybrid (HPH). Největším konkurentem je plug-in hybridní šestiválcové Ferrari 296 GTB/GTS. Uprostřed pracuje vylepšený elektrifikovaný přeplňovaný vidlicový šestiválec s kombinovaným výkonem 515 kW (700 koní) a točivým momentem 720 Nm. Fantastická je na dnešní poměry hmotnost 1457 kg, což znamená 480 koní na tunu.

Lucid Gravity

Americký výrobce elektricky poháněných automobilů Lucid přivezl do Ženevy svůj druhý model pojmenovaný Gravity, který zde oslavil svou evropskou premiéru. Dlouho očekávané SUV značky Lucid se třemi řadami sedadel je konkurent pro KIA EV9 a vyjíždí na zcela nové platformě. Model Gravity nabízí 900V architekturu, která umožňuje nabíjení výkonem až 350 kW, což podle výrobce stačí na dojezd dalších 200 kilometrů, za pouhých 15 minut. Skvělý aerodynamický koeficient činí 0,24 a dojezd podle WLTP se pohybuje kolem 700 km.



Škoda Octavia

Čtvrtá generace českého bestselleru má za sebou modernizaci v polovině životního cyklu, která s sebou přináší změny hlavně pod kapotou. Facelift z hlediska designu bývá pouze evoluce a nikoliv revoluce, takže opravdové změny lze nalézt hlavně pod kapotou. Tím hlavním je vznětový 2litr TDI 85/116 k kW a 110 kW/150 k), který přišel o možnost pohonu 4x4. Vznětový motor vypadl také z nabídky verze RS, která nyní disponuje 195 kW/265 k (nárůst o 15 kW/20 k) a je nabízena výhradně jako 2litrové TSI. Marně budete hledat také plug-in provedení – prý rozhodli zákaznické preference. Zážehové motory zastupuje 1.5 TSI (stejně jako u TSI s 85 kW/116 k a 110 kW/150 k) a slabší naladění 2litrového TSI (150 kW/ 204 k).



MG3

Čínská značka MG, která se v našich luzích a hájích etablovala poměrně dobře (loni prodala přes 2 tisíce kusů a skončila celkově na 18. místě) se pouští do boje s Toyotou Yaris Hybrid. Model MG3 pohání atmosférický zážehový čtyřválec 1,5 s výkonem 75 kW (101 k) a elektromotor se 100 kW (136 k) a 45kW generátorem elektřiny, který pomáhá dobíjet na poměry třídy velký akumulátor s kapacitou 1,83 kWh. Celkový výkon dosahuje zajímavých 143 kW (194 k). Kombinovaná spotřeba činí 4,4 l/100 km a emise 100 g/km CO2. U nás se začne prodávat na přelomu května a června.

Dacia Spring

Dacia na ženevském autosalonu představila novou podobu svého elektromobilu Spring. V Číně vyráběný model posílil z původních 33 kW na současných 48 kilowattů, přičemž točivý moment se překvapivě snížil z původních 125 na aktuálních 113 Nm. V prodeji ale budou obě výkonové varianty. Silnější nabídne lepší dynamické vlastnosti a velmi kritizované zrychlení z 0-100 km/h, které v případě 33kW verze doslova trvalo 19,1 sekundy nyní zabere okolo 14 s. Nový Spring je postaven na přepracované platformě CMF-AEV, jež představuje evoluci aktuální architektury. Cena na českém trhu nebyla v době uzávěrky známá.



Ineos Fusilier

Britská automobilka Ineos Automotive, vyrábějící terénní model Grenadier a z něj odvozený pick-up Quartermaster, rozšiřuje svou nabídku o menší model Fusilier. Ineos ohledně technických informací prozradil jen velmi málo, nicméně je jisté, že půjde o elektromobil ve dvou provedení – klasiku a verzi s malým spalovacím motorem, který bude sloužit jako generátor elektrické energie, tedy známým „prodlužovačem dojezdu“. Plánovaná výroba by měla začít zhruba za dva roky, nicméně do té doby se může stát ještě hodně věcí...

AGTZ Twin Tail

Legendární karosárna Zagato o sobě po dlouhé době dala vědět a nutno uznat, že opět přišla s mimořádně zajímavou kreací. Krkolomný název AGTZ Twin Tail je poctou historickému okruhovému speciálu Alpine A220, který v roce 1968 startoval v závodě 24 hodin Le Mans. Vůz je postaven na skvělém sportovním voze Alpine A110, ovšem v jaké verzi Zagato neuvádí. Jisté tedy je pouze to, že jej pohání přeplňovaný 1,8litrový čtyřválec. Vzniknout má pouze 19 kusů a základní cena každého vyrobeného vozu bude ohromujících 16,5 milionu korun.



Volkswagen ID.7 Tourer

Model ID.7 Tourer je dost možná tím důvodem, proč nový Passat již nebude vyráběn ve verzi kombi. Nový elektromobil VW je vybaven elektrickým pohonem nejnovější generace, který je u Volkswagenu známý pod označením APP550 a středobodem je elektromotor s výkonem 210 kW a 545 Nm. Motor napájí buď 77kWh baterie (verze Pro), nebo 86kWh baterie (verze Pro S) s maximálním dojezdem až 685 kilometrů na jedno nabití. Modely s baterií o kapacitě 77 kWh lze nabíjet stejnosměrným proudem výkonem až 175 kW a z 10 na 80 % nabije do 30 minut. Zmiňovaná verze Pro S bude schopna pojmout nabíjecí výkon až 200 kW.

POVEDENÁ TROJKA

Mercedes-Benz s jeho GLB nabízí vstupenku do světa prémiových automobilů i běžnému motoristovi, Citroën s crossoverem C4 X zase zajímavou alternativu všem, kteří nechtějí jít s davem, a VW ostrým Golfem R zase demonstruje, kam se tento model za uplynulých 50 let posunul.

MERCEDES GLB

Snad mi české zastoupení Mercedes-Benz odpustí drobnou paralelu, ale GLB mě na první dobrou šokovalo podobně jako první generace Honda Jazz. Přestože GLB, podobně jako jedničkový Jazz působí velmi kompaktním dojmem, uvnitř jde o obrovské auto. Bez přehánění. Tak velký vnitřní prostor by mohly závidět i daleko větší modely.

ROZVOR VĚTŠÍ NEŽ KODIAQ

Před designéry nelze než smeknout, protože z mála vytrískali absolutní maximum. Ostatně to potvrzuje i fakt, že GLB lze volitelně pořídit i v sedmimístné konfiguraci. Testovaný kousek byl klasicky pětimístný a jeho zavazadlový prostor nabízí 570 až 1805 litrů. Jen pro srovnání, Octavia Liftback nabízí 600 litrů, a právě objem zavazadlového prostoru patří k jejím největším prodejním argumentům. Pokud připlatíte rozumných 10 900 Kč za posuvná zadní sedadla, lze objem zvětšit o dalších 190 litrů. GLB je vůbec autem, které umí překvapit. Rozvor je totiž o 38 mm větší, než má nový Kodiaq...

Světlá výška 200 mm rozhodně neznamená, že jde o auto předurčené do terénu, na to má Mercedes jiné hráče, nicméně palubní systém umí zobrazovat například úhel náklonu a další užitečné informace pro jízdu mimo zpevněné vozovky, což se hodí nejednomu aktivnímu uživateli a do vozu se skvěle nastupuje i vystupuje.

Praktická stránka GLB je patrná také z množství objemných odkládacích prostorů a dalších praktických řešení, jako jsou například držáky na nápoje.

DOBŘÁ SPOTŘEBA I CENA

Omlazené GLB lze pořídit v několika motorizacích, včetně ostrého AMG, nicméně zlatá naftová cesta 200d s výkonem 110 kW/150 k a 320 Nm je pro tento typ vozu zdaleka nejlepší. Tento fakt potvrzuje také jeho oblíbenost na českém trhu. Samozřejmě že nejde o žádný trhač asfaltu, ostatně zrychlení z 0-100 km/h zabere 9,3 s, nicméně jeho dynamické schopnosti jsou v reálném provozu naprosto dostačující. S rozumným přístupem lze i s variantou s pohonem všech kol 4Matic jezdit hluboko pod 6 litrů, dálniční tempo nepřesáhne 7 l/100 km.

Příkladný je také jízdní komfort, a to i na 19palcových kolech, tedy až na občasně „žuchnutí“ zadní víceprvkové nápravy. My bychom nejspíše volili menší 18palcová kola a ušetřené peníze investovali do některé z mnoha nabízených volitelných položek.

Třešničkou na dortu GLB je jeho cena. Protože základní cena GLB 200d 4Matic činí 1 161 600 Kč vč. DPH, což je při dnešní situaci na trhu velmi lákavá nabídka.



Text: Jiří Švamberk

Foto: Mercedes-Benz, Citroën, Volkswagen



CITROËN C4 X

Při pohledu na tohle auto jednoho napadne, co je vlastně zač. Odpovědí je písmeno X v názvu – tohle je pravověrný „kříženec“, v jehož DNA převládá nejvíce tříprostorový sedan, přestože to na první dobrou není vidět. Při bližším ohledání karoserie rozpoznáte klasické dělení na tři části.

NEOTŘELÝ DESIGN

Citroën byl vždy extravagantní značkou a upřímně budme rádi za ty dary, protože modelová unififikovanost současných značek začíná být docela nuda. Jenže občas se takováto snaha nemusí vyplatit, což je tak trochu případ C4 X. Máme na mysli zejména zavazadlový prostor, jenž rozhodně není malý, ale rozhodně špatně přístupný. Na vině je menší vstupní otvor a také vysoká nakládací hrana. Vnitřní objem činí 510 litrů a opěradla zadních sedadel jsou dělena v poměru 2/3–1/3.

Zbytek interiéru je vzdušný a dostatečně prostorný. Rozvor 2670 mm zaručuje dostatek prostoru na zadních sedadlech, která jsou mimochodem mimořádně pohodlná a příjemná.

Interiér je podobně jako exteriér navržen docela odvážně a nutno podotknout, že jako celek to funguje skvěle. Nenajdete tu žádné ergonomické přehmaty, jako je třeba u Peugeotu jeho digitální štít kolidující s věncem volantu.

SKVĚLÁ SPOLUPRÁCE

My jsme testovali vznětovou verzi s 8stupňovým automatem, což je kombinace, která se k tomuto vozu skvěle hodí. Motor umí být poměrně hlasitý, zejména při studených startech a ve vyšších otáčkách. Pokud mu ale tuto vlastnost prominete, odmění se fantastickou spotřebou okolo 5 l/100 km. S 50litrovou nádrží to znamená reálný dojezd téměř 1000 km.

Podvozek je stejně jako hnací ústrojí poměrně rozvázný. Je lehce houpavý a hodně komfortní. Bohužel na rozbitých silnicích umí jeho zadní náprava dost „nakopávat“ a zmiňované pohodlí je to tam. Citroën, navzdory své úchvatné WRC minulosti, nikdy nevyrobil dynamicky potentní auta, a tak vyloženě komfortní podvozek, lehce vágní řízení a náklony karoserie nelze brát jako výtku, spíše jako typickou vlastnost.

Citroën C4 X je velmi zajímavé auto pro lidi, kteří chtějí jezdit neotřelým automobilem, potrpí si na výbavu a hlavně nechtějí utrácet za auto horentní sumy. Vznětová verze se 96kW/130k motorem stojí ve výbavě Max akčních 629 900 Kč a za takové peníze je to opravdu pořádný kus auta.

VOLKSWAGEN GOLF R VARIANT

V rubrice legenda píšeme o výročí 50 let oblíbeného Golfu. A asi nemůže být nic lepšího než na oslavě kulatin ochutnat to nejlepší, co tenthle model nabízí – nejrychlejší variantu R.

Při pohledu na nasupený kombík se jeden neubrání dojmu, že takhle by měly vypadat všechny golfy. Design verze R je opravdu hodně osobitý a líbivý. Na druhou stranu, pokud byste v „erku“ chtěli mít především auto na každodenní ježdění, přináší jeho vzhled poměrně zásadní nevýhodu, konkrétně velká kola s tvrdším nastavením podvozku, což do městské džungle není to pravé ořechové. Nejkomfortnější režim adaptivního podvozku DCC auto umí zklidnit, nicméně jeho sportovní zaměření prostě zcela potlačit neumí.

Pokud jste tedy v pohodě s tím, že tohle auto je z podstaty tvrdší, dostane se vám naprosto ojedinělého stroje. Ostatně který jiný výrobce tohoto segmentu nabízí klasické kombi s pohonem všech kol a výkonem 235 kW/320 k?

ZÁSADNÍ MODERNIZACE

Faceliftovaný Golf R je výrazně jiné auto než dříve. Je daleko více hardcore a dokládá snahu Volkswagenu nabídnout zákazníkům skutečně ultimativní golf, což rozhodně nikdy nebyl případ verze GTI (bez ohledu na edici) a také předchází provedení R se vyznačovala až příliš velkými kompromisy.

Největším mezigeneračním rozdílem je systém pohonu všech kol s novým vektorováním točivého momentu pomocí dvojice lamelových spojkek, kde je jedna pro každé zadní kolo. To znamená, že vzadu není klasický díf a kardan je pevně spojen s úhlovým převodem zadní nápravy. Díky tomu lze na zadní nápravu poslat téměř všechny výkon „foukaného“ 2litru EA888.



Velkou novinkou je také driftovací režim, který lze využít i jinde než na sněhu či mokru, a možnost zcela vypnout stabilizační systém. Za nás naprosto skvělá a průlomová věc, kdy řidič přes složitou cestu vědomě prokazuje, že systém skutečně vypnout chce. Pak se z Golfu Variant R stává velmi, ale opravdu velmi zábavný automobil. Ta tam je neochota a až přehnaná snaha řidiče držet se v patřičných mezích – s novým R jste vy ve velení, a to se všemi riziky.

VÝKLADNÍ SKŘÍŇ

Golf Variant R je skvělé auto – praktické, sakra rychlé (100 km/h umí po 5 s!) a konečně také opravdu zábavné. Bohužel kvůli jeho unikátnosti a očekávaným nižším prodejům nebyl pro kombík vyvinut výfuk Akrapovič, takže i když umí skvěle střílet při rychlém ubrání plynu, je jeho zvuk „vylepšovaný“ elektronicky, což je u tak povedeného auta škoda. Ještě že zadní masivní koncovky výfuku nejsou jen „na oko“, jako to předvedlo třeba Audi u S4.

Golf v provedení R jasně demonstruje, kam Volkswagen dokázal tenthle model za půl století dostat. Přestože nepůjde o prodejní hit, už jen kvůli ceně, ceníme výrobce za takto povedený, a především odvážný model. Vždyť tohle auto umí regulárně driftovat!

MERCEDES-BENZ GLB 200 4MATIC

Motor: **Vznět. čtyřválec 1950 cm³**
Výkon (kW/k): **110/ 150**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1):
320 při 1400–3200
Zrychlení 0–100 km/h (s): **9,3**
Max. rychlost (km/h): **201**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,2**
Délka (mm): **4634**
Zavazadlový prostor (l): **570–1805**
Základní cena (Kč): **1 161 600**

CITROËN C4 X 1.5 BLUE HDI

Motor: **Vznět. čtyřválec 1499cm³**
Výkon (kW/k): **96/ 130**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1):
300 při 17500
Zrychlení 0–100 km/h (s): **9,5**
Max. rychlost (km/h): **206**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,9**
Délka (mm): **4600**
Zavazadlový prostor (l): **510**
Základní cena (Kč): **574 900 (akce)**

VW GOLF R VARIANT

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1984cm³**
Výkon (kW/k): **235/ 320**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1):
420 při 2100–5350
Zrychlení 0–100 km/h (s): **4,9**
Max. rychlost (km/h): **270**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **7,3**
Délka (mm): **4633**
Zavazadlový prostor (l): **611/1642**
Základní cena (Kč): **1 370 900**

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ

Posviťte si na financování CHYTŘE

Nový vůz Volkswagen Taigo si pořídíte s výhodnou měsíční splátkou a **bonusem v podobě servisu zdarma na 5 let**. S financováním CHYTŘE od Volkswagen Financial Services si akontaci i poslední navýšenou splátku zvolíte podle sebe a nastavíte si měsíční splátky klidně na úplné minimum. Včetně povinného ručení a havarijního pojištění.

Měsíčně
4 223 Kč
vč. pojištění



Maximálně nízké
splátky



Flexibilní nastavení
splátek



Servis na 5 let
zdarma

www.financovani chytre.cz

Vzorový příklad úvěru na vůz Taigo Life 1.0 TSI 70kW v ceně 569 900 Kč, při financování s Volkswagen Financial Services v ceně 569 900 Kč, splátka předem 227 960 Kč (40%), výše úvěru 341 940 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 386 808 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 430 680 Kč, RPSN vč. pojištění 10,596%, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 227 960 Kč, měsíční splátka úvěru 3 309 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 4 223 Kč, úroková sazba p. a. 2,90%. Volkswagen Pojištění Basic obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusů za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč), které je kalkulováno ve variantě pojištění bez garance pojistného. Další parametry jsou: věk klienta 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠKOFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

OSOBNOST

JOHANNES „JAN“ DE ROOY



KAMIONY SKUPINY B

Kdepak, žádné závodní „béčko“ Nizozemec Johannes „Jan“ de Rooy rozhodně nebyl. Celý svět si jej bude už navždy pamatovat díky jeho neuvěřitelným kamionovým monstrům, která v osmdesátých letech bavila diváky rallye Paříž-Dakar. Znáte rallyové speciály zakázané skupiny B? Tak tohle byli jejich větší bráškové...

Rok 1988. Záběr zblízka na písečnou dunu. Kamera se pomalu oddaluje, v dále vidíme přijíždět Peugeot 405 T16 Ariho Vatanena. Stříh do vrtulníku. Zpoza oblaka zvířeného písku se do záběru Peugeotu, doslova letícího pouští rychlostí přes 200 kilometrů za hodinu, vkrádá vetřelec. Obří, hranatý vetřelec. Rozstup obou vozidel se zmenšuje každou vteřinou, až se konečně splašená krabice na čtyřech velikých kolech ujme vedení a zařadí se před Ariho. Nejspíš měl na obličej přesně takový výraz údivu, jako snad každý fanďa motorsportu, který tuhle slavnou scénu viděl. Scénu, ve které hrál hlavní roli DAF TurboTwin 95 X1 o výkonu přes 1200 koní a točivém momentu 4700 N.m, pilotovaný Janem de Rooyem. Ten rok měl Jan na to s dvumotorovým monstrem vyhrát – ne kategorii kamionů, ale CELÝ DAKAR! Nakonec

to všechno bylo úplně jinak. Pojďme si ale legendu, která letos ve věku 80 let odešla do závodnického nebe, představit hezky popořadě.

ZAČÍNAL V RALLCROSSU

Jan de Rooy se narodil 19. února 1943 v Eindhovenu. Jeho otec Graad dlouhá léta vedl spediční společnost De Rooy Transport, kterou Jan převzal v roce 1965. V té době měli čtrnáct nákladních automobilů a práce víc než dost. Jan měl bezesporu velký obchodní talent, protože postupem času se flotila rozrůstala z tučtu nákladáků lokálního speditéra až na čtyři stovky nákladáků a kamionů (nebál se ani nadrozměrných nákladů), díky čemuž se v Nizozemsku stal docela známou postavou – a to si ještě ani nezapnul vícebodové závodní



Původně závodní "dvouhlavá saň" nakonec sloužila jako doprovodný vůz.



Při své premiéře skončil s téměř sériovým DAFem třetí!



pásky a nenasadil helmu. Také bratr Harry uměl zajistit perfektní a spolehlivou přepravu nákladu z místa na místo, jeho společnost De Rooy Logistics dodnes zajišťuje přepravu dílů pro továrny DAF.

V patnácti mohl Jan, díky silnému rodinnému zázemí, začít se závoděním na rallycrossových okruzích, kterých jen v okolí Eindhovenu bylo hned několik. V letech 1970-1982 vyhrál nebo se umístil do pátého místa v deseti různých závodech nizozemského a evropského mistrovství FIA v rallycrossu, s agilním kupátkem DAF 55, ale i za volantem Escortu nebo Audi Quattro. V roce 1982 jej oslovila přímo továrna DAF, sídlící v Eindhovenu, zda se nechce zúčastnit jakéhosi mladého automobilového vytrvalostního závodu (kterému ale raketově rostla popularita) za volantem jejich závodního kamionu. A tak se zkusmo zúčastnil, přičemž skončil při svém debutu s „nosatým“ DAFem s téměř sériovým motorem mezi kamiony třetí a k rallycrossu se už až na nostalgické výjimky nikdy nevrátil. Kamiony, letící jako splašený nosorožec po horkém africkém písku mu učarovaly.

ZROZENÍ MEDVĚDA

Janovi ale hned bylo jasné, že pokud chce vyhrát (a to věru chtěl, ne nadarmo měl mezi závodníky přezdívku „medvěd“), bude muset postavit opravdu konkurenceschopné vozidlo – se silným motorem a pohonem všech kol, což jeho speciálu DAF NTT2800 z roku 1982 chybělo.

A tak zapojil svůj podnikatelský talent a začal budovat opravdu špičkový tým. Postupně, jako když se staví cihlová zeď. Podruhé se na Dakar vrátil s lepším zázemím, mechaniky, větším počtem sponzorů, a hlavně pohonem 4x4 v podobě speciálu DAF FA3300. Vůz dostal přezdívku „De Koffer“ neboli „Kufr“, a to díky svým obdélníkovým rozměrům a skříňové nástavbě, na které byl namalovaný stylizovaný cestovní kufr. Díky vylepšené konstrukci vozu a silnějším motoru o výkonu přesahujícím 300 koní se sice opět mezi kamiony umístil na 3. místě, celkově byl ale výrazně rychlejší a umístil se na 34. místě, což bylo meziročně lepší umístění o tři desítky příček. Měl ale za to, že dostupný výkon a spolehlivost motoru DAF 11,6 l Turbo Intercooled Diesel jsou pro potřeby Dakaru už na limitu, a tak v roce 1984 přišla na řadu „dvouhlavá příšera“ – od základu postavený speciál s kabinou (a motorem) na obou koncích vozu, přičemž stanoviště posádky bylo ale pochopitelně jen na jedné straně. Vidět tohle zjevení v akci byl opravdu zážitek, dva motory, každý o výkonu 400 koní, dodávaly této silniční lokomotivě opravdu skvělou dynamiku a bůhví jak by tenkrát přetahovaná s rychlým Mercedesem 1936 AK dopadla, kdyby de Rooyovi nevystavila stopku zničená přední náprava.

Použití dvou pohonných jednotek se ale osvědčilo, a tak se další rok De Rooy na Dakaru opět objevil v novém dvoumotorovém kamionu DAF F3300 4x4 (už ale jen s jednou kabinou), „dvouhlavé monstrum“ použil už jen jako podpůrný kamion. Vůz s přezdívkou

INZERCE

Renault care service



bezstarostná sezona začíná v servisu Renault

Renault doporučuje 



eshop.renault.cz



1200 koní a 4700 Nm v roce 1988. Nechápete? Nevadí, tehdy nechápal nikdo.



V roce 2008 vyrazil na Africa Eco Race, kde se svým speciálem Iveco Trakker 4x4 v pětadesáti letech zvítězil.

„Býk“ měl zase o něco vyšší výkon - 450 koní putovalo na zadní nápravu a 420 koní na tu přední, což dohromady dalo slušných 870 koní. Býk sice skončil na 1. místě mezi kamiony, ale zakázaná oprava defektu pneumatiky v poslední, 536kilometrové rychlostní zkoušce přinesla patnáctihodinovou (!) penalizaci, čímž klesl na 2. místo za Italy s Mercedesem.

NAPOPŘVÉ TO NEVYŠLO

V polovině 80. let se Rallye Dakar začala opravdu rozjíždět ve velkém, závod upoutal pozornost řady velkých světových výrobců a pro de Rooye to znamenalo konečně plnou tovární podporu. Evoluce dvoumotorových „supersportů“ pokračuje, tentokrát jel DAF TurboTwin v národních barvách Nizozemska. A, bože, technicky šlo o opravdovou lahodu. Speciál vycházel z modelu DAF FAV3600, měl ale výrazně odlehčenou kabinu a monokok z ocelových trubek, čímž se oproti loňsku snížila hmotnost vozu o více než 1 tunu. Opět se zvýšil výkon motoru dodávaný uprostřed uloženými přeplňovanými vznětovými motory, tentokrát někam k 950 koním. TurboTwin byl náležitě rychlý a po celou dobu závodu se držel v první desítce celkově. Pouhé tři rychlostní zkoušky před koncem však de Rooy

opět fatálně poničil přední nápravu a musel ze závodu odstoupit. Tento ročník mimochodem potom dopadl smolně i pro Lopraise s Tatro, který kvůli zatarasené cestě v předposlední etapě přišel o průběžnou první příčku.

Pak to ale už konečně přišlo. Rok 1987 byl ročníkem Jana de Rooye. Zklamání neúspěchem z roku 1986

se DAF a de Rooy rozhodli provést vážné úpravy konstrukce TurboTwinu, což zahrnovalo rozsáhlé odlehčení v podobě širokého využití hliníku, použitého na trubkový monokok a kola. Výkon motorů atakoval tisícovku koní, zlepšila se také aerodynamika vozu. Výsledky se tentokrát už prostě musely dostavit - de Rooy s vozem DAF FAV3600 4x4 TurboTwin II ve třídě kamionů zvítězil před naším Karlem Lopraisem o přesvědčivých 11 hodin a celkově dokončil Dakar 1987 na fantastickém 11. místě. První místo ve třídě (konečně!) bylo dobré, nicméně namlsaný Jan se chtěl s pomocí DAFu pokusit o celkové vítězství. A tak se šlo zpátky k rýsovacímu prknu.

ROK ZLOMU

Další revize modelu TurboTwin zahrnovala přechod na kabinu DAF 95 s upravenou aerodynamikou. De Rooy řídil vůz #600 95 TurboTwin X1, jehož dva motory byly opět posíleny, tentokrát třetím turbodmychadlem s proměnnou geometrií lopatek, což umožňovalo zvýšit výkon na 600 koní. Tím se jeho kombinovaný výkon dostal na 1200 k, což stačilo na to, aby desetitunový vůz dosáhl zrychlení 0-100 km/h za 8,5 sekundy a maximální rychlosti 240 km/h, které se dokázal blížít i v nepříznivém terénu Rallye Dakar. Vůz #601 95 TurboTwin X2 byl o něco menší evolucí loňského TurboTwinu II a řídil jej Theo van de Rijt, který byl loni spolujezdcem De Rooye v TurboTwinu II.

De Rooyův vůz X1 byl velmi rychlý a na mnoha rychlostních zkouškách držel krok s klasickými vozy. Při v úvodu vzpomínané scéně, kdy se na videu dostává před Ariho Vatanena, prý předjížděný Fin bušil zoufale pěstmi do volantu.

9. ledna 1988, během 8. etapy, měl však řidič kamionu X2 Theo van de Rijt nehodu při přejezdu nestabilní duny v rychlosti kolem 180 km/h a vůz šel do kotrmelců. Theo a mechanik Chris Ross utrpěli těžká zranění, navigátor Kees van Loewezijn byl i se sedadlem katapultován z kamionu a na místě umírá. Bezprostředně po tragédii DAF a Jan de Rooy, který byl tou dobou pátý v celkovém pořadí, stahují vůz X1 z rallye s tím, že nehoda bude vyšetřena a přezkoumána. Automobilka DAF a externí posudky dospěly k závěru, že vozidlo bylo v souladu s předpisy a že nehoda nebyla zaviněna řidičem van de Rijtem. Dakar i přesto v návaznosti na nehodu zakázal účast upravených kamionů třídy T4 a celkové kamionům dost utáhl pravidla. DAF se rozhodl pozastavit veškeré závodní úsilí a prodat tovární vybavení de Rooyovi. De Rooy však na více než deset let Dakar opouští.

ZNOVU ZA VOLANT

Jan de Rooy se na Dakar vrátil až v roce 2002, se svým synem Gérardem a mechanikem Yvo Geusensem na voze DAF FAV CF85 4x4 – na téměř šedesátiletého harcovníka nebylo celkové šesté místo a jedna vyhraná etapa k tomu vůbec špatná. Vyhrál tentokrát Rus Chagin na Kamazu, druhý skončil Karel Loprais. O rok později skončil, už bez syna, Jan čtvrtý, další ročník potom nedokončil a mohl tak pomyslně předat žezlo a pogratulovat synovi k třetímu místu, když se Gérard vklínil mezi Kamazy. Do důchodu se ale očividně Jan ještě nechystal, do roku 2007 skončil ještě jednou šestý a v roce 2008 si vyzkoušel Africa Eco Race, který se svým speciálem Iveco Trakker 4x4 v pětadesáti letech rovnou vyhrál.

Jan byl opravdu nezmar. Závodnický svět si už navždy bude pamatovat nejen jeho nezdolný, cílevědomý charakter, ale i jeho divoké výtvary, které doslova létaly nad písečnými speciálkami nejslavnější rallye světa. Skvělé je, že v Eindhovenu se můžete na řadu jeho „mazlíků“ podívat - kromě ikonického modelu 95 X1, TurboTwin II a „Býka“ z roku 1985 je rovněž poměrně čerstvě vystaveno i zrenovované dvouhlavé monstrum z roku 1984, které je schopné plné akce. Jednou za čas jej prý vytáhnou na vzduch a dají mu pořádně za uši – přesně ve stylu Jana de Rooye.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

Pečujeme o váš vůz po celou dobu jeho životního cyklu

SERVIS

seTkáni

POZÁRUČNÍ PROGRAM

Při zakoupení vozu Renault nebo Dacia můžete získat výhodnější podmínky pravidelné údržby až na dobu 5 let díky servisní službě Easy Service. Následně můžete využívat kompletní výhody programu pro starší vozidla, díky nimž ušetříte nejméně 20 % nákladů na běžnou údržbu.



UŠETŘETE NEJMÉNĚ 20 % S PROGRAMEM PRO STARŠÍ VOZIDLA

Chcete ušetřit na údržbě svého staršího vozu?

Trváte i nadále na využívání originálních náhradních dílů?

Chcete se spolehnout na svůj servis?

VÝHODY PROGRAMU

| | |
|---|--|
| 1 | Až 20% úspora nákladů na mechanické operace údržby* |
| 2 | Alternativní originální náhradní díly z produktové řady VALUE+ a repasované díly |
| 3 | Zvýhodněná online servisní nabídka |
| 4 | Sezonní nabídky |
| 5 | 100% kvalita, spolehlivost a profesionální služby autorizovaného servisu |

ŽIVOT PO ZÁRUCE

Servis 5+ je zvýhodněný program zaměřený na zákazníky, kteří u svých starších vozů Renault a Dacia trvají na originálních náhradních dílech a přístupu autorizovaného servisu.

V rámci tohoto programu lze využívat alternativní řadu originálních náhradních dílů Value+ pokrývající díly běžného opotřebení a údržby jako např. brzdy, filtry, rozvody, podvozkové části apod. Cena těchto dílů je přizpůsobena nižší zůstatkové hodnotě vašeho vozu a zároveň respektuje vysoké kvalitativní standardy obou značek. Spolu s nižší hodinovou sazbou tak s programem **Servis 5+** ušetříte nejméně 20 % na údržbě vašeho staršího vozu. Navíc se můžete stoprocentně spolehnout na kvalitní práci profesionálů a dostávat speciální sezonní nabídky na míru vašemu staršímu vozu.

SLUŽBA, KTEROU JINDE NENAJDĚTE

Pokud se stanete členem programu pro starší vozidla, budete mít servis svého vozu zcela pod kontrolou.

V servisu vám nyní totiž nabídnou službu „Servis pod kontrolou“, v rámci které vám natočí části vašeho vozu, kde je nutný servisní zásah. Rozhodování o opravě vám ulehčí video, kde vám vše názorně ukážeme a vysvětlíme. Spolu s videem vám do mailu či do SMS zprávy dorazí i přehledná cenová kalkulace. Vy si pak v klidu domova nabídku odsouhlasíte nebo si sami zvolíte rozsah opravy.

Tato služba je zcela transparentní, přináší jednodušší a důvěryhodnou formu komunikace se servisem.

Servisovat starší auto v autorizovaném servisu se tedy rozhodně vyplatí.

<https://servis5plus.renault.cz/>

<https://servis5plus.dacia.cz/>

<https://www.renault.cz/servis-pod-kontrolou.html>

<https://www.dacia.cz/servis-pod-kontrolou.html>

INZERCE



KLID A POHODA NA CESTÁCH
ZAČNĚTE SEZONU VE SVĚM SERVISU
DACIA

Dacia doporučuje Castrol



ESHOP.DACIA.CZ

SKUTEČNĚ LIDOVÝ VOLKSWAGEN



Golf vždy byl etalonem třídy.



Když už nic, tak je VW Golf pro všechny minimálně synonymem velikosti auta, pro zralejší nižší střední třídy. Druhý nejslavnější Volkswagen slaví 50 let na trhu a skutečně je co připomínat – v osmi generacích vzniklo víc než 37 milionů aut!

Volkswagen by z názvu svého měl být lidovým způsobem dopravy, asi jako Fiat. Ale není tajemstvím, že občas mu to (stejně jako zmíněnému italskému výrobci) trochu „uteklo“, přičemž wolfsburgským příkladem budiž například Volkswagen Phaeton. Každopádně Golf definici lidového auta splňuje podobně přesvědčivě, jako to dělal jeho předchůdce – VW Brouk, miláček všech hipíků a lidí, co chtěli od auta víc než krabíčku od jídla určenou k přepravě.

Pro VW byl Golf celkem revoluční už jen proto, že měl na rozdíl od Brouka „všechno vpředu“, napříč a k tomu chlazené kapalinou. Podstatný byl také fakt, že tehdy moderní uspořádání pohonu/karoserie umožnilo lepší využití prostoru, a to nejen možností sklápět opěradla zadních sedadel.

Podstatný byl design – což v automotive branži znamená neustále odchylování se od kulatých tvarů a návraty zpět ke hranám. A tak pořád dokola. V tom Golfu hodně

pomohl G. Giugiaro, jehož tým prvního Golfa nakreslil. Byl rok 1974 a novinka si získávala své místo na světě. Hranaté tvary, kulatá světla, pod kapotou napříč uložené čtyřválcové – nějaké benzinové, od 1,1 litru až po 1,6 litru, ale i naftové. Diesel 1,5 litru přišel v roce 1976, o čtyři roky později se objevila „jednašestka“ s výkonem slušné zahradní sekačky (54 koní). Slavný turbodiesel doplnil řady v roce 1982, a to s výkonem 70 k (a 130 Nm).

„DVOJKA“ TAKÉ JAKO SEDAN

V září 1983 se světu ukázala druhá generace (Mk2), o něco větší než předchůdce, ale stále tvarově příbuzná. Stejně jako dříve byl nabízen tří a pětidveřový hatchback, ovšem chyběl Golf Cabrio. Tedy tak úplně nechyběl, automobilka během celého životního cyklu Mk2 prodávala Cabrio Mk1, což je docela zajímavost. S Mk2 začalo zakulacování a s rokem 1985 přišel Golf Syncro, první s pohonem všech kol, který dodnes patří mezi velmi ceněné verze. Na jednoduchém podvozku s McPhersony vpředu a zadní vlečenou nápravou vznikl i sedan zvaný Jetta.



"Dvojka" vznikla také jako sedan s názvem Jetta.



Třetí generace jako první nabídla kombi Varinat.



Se srpna 1991 přišla třetí generace (Mk3), opět trochu větší než předchůdce (ovšem na stejném rozvoru), ale hlavně výrazně kulatější. A přišly turbodiesely s přímým vstřikováním (TDI) a taktéž 2,8litrový motor VR6, tzv. „Veruna“. Vrátil se kabriolet a přišel také kombík v podobě verze Variant. V České republice se obrovskému zájmu těšil tříprostorový derivát v podobě sedanu Vento. Tažení této generace bylo mimořádně úspěšné a Volkswagen si za ní v roce 1992 vysloužil titul Evropské auto roku.

O dalších šest let později, tedy v srpnu 1997, byl představen Golf Mk4. Ten opět neměl verzi bez střechy, ale zájemci si stále mohli kupovat otevřenou verzi Mk3, která na konci 90. let dostala výrazný facelift do podoby čtvrté generace. Kromě tří a pětidveřového hatchbacku vznikla i verze kombi a sedan Jetta. Na platformě PQ34 vznikla celá řada koncernových aut, od Audi A3 přes Seat Leon po jedničkovou Octavii. Existovala i verze s pohonem všech kol a poprvé vznikl také legendární Golf R32 s „Verunou“ o objemu 3,2 litru. Svou slávu si v golfu začal budovat i čtyřválec 1.8T 20V, následně používaný v celé řadě modelů.

Na podzim 2003 přichází Mk5 s ještě oblejšími tvary, ale stále dominantním C-sloupkem. Evoluce pokračovala a „pětkový“ golf těšil odbornou veřejnost třeba velmi dobrými jízdními vlastnostmi (karoserie byla o 80 % tužší než dříve a nové byly například tlumiče). Pod kapotu se nastěhovaly benzinové motory s přímým vstřikováním a v roce 2006 první mix turba a kompresoru (pod označením GT). Došlo i na novou převodovku DSG, bixenony, dešťový senzor nebo boční airbagy, což v této třídě byla poměrně revoluční výbava. Do roku 2008 vzniklo v továrnách po celém světě (Německo, Jižní Afrika, Belgie, Mexiko, Ukrajina a Indonésie) celkem 3,4 milionu kusů páté generace.

SVĚTOVÉ AUTO ROKU

Mk6 nakreslil tým Waltera de Silvya a díky tomu měl osobitý styl. Opět ostřejší rysy, více horizontálních než vertikálních prvků. A také pět hvězdiček v Euro NCAP. Verze BlueMotion zvládla jezdit za 3,8 l/100 km a dostala emise CO2 pod 100 g na kilometr. Už tu byl start/stop, asistent řízení či rozjezdu do kopce, adaptivní podvozek DCC a další věcičky. Úspěch 2,85 milionu vyrobených aut korunovalo v roce 2009 vítězství v anketě nejlepší auto světa.

SUPERÚSPORNÉ MOTORIZACE

S rokem 2012 přichází ostře řezané Mk7 na nové platformě MQB. Právě u této generace se podařilo poprvé v historii snížit hmotnost, která je o 100 kg menší než u předchůdce. BlueMotion už zvládl dokonce 3,2 l/100 km a za podobné „nic“ jezdila i verze TGI na stlačený plyn. Pod kapotami pracovaly motory TSI (například s automatickým vypínáním válců) a TDI různých výkonů. Základním motorem se stal tříválec TSI o objemu jednoho litru. Opět vznikla tři a pětidveřový hatchback a také kombi. Výrobce se už nechlubil jízdními vlastnostmi, ale spíš tím, kolik elektroniky do auta dokáže vměstnat. Nechyběly bezpečnostní systémy, co zvládly samy brzdit, nabídka různých jízdních profilů a podobně. Alespoň to byla poslední generace, kde se daly běžné věci ovládat normálně tlačítky a otočnými ovladači.

V případě Mk8, která se ukázala 24. října 2019 ve Wolfsburgu, to tak už bohužel není. Displeje a minimum tlačítek, elektrifikace napříč verzemi, otravné bezpečnostní systémy. Pod kapotou pracují tři a čtyřválece, případně hybridní či elektrické pohony. A jaký je nejlepší motor v posledním Golfu? Stále normální TDÍčko případně GTI, kterému se věnujeme raději samostatně.

Golf je lidová klasika, odrážející vývoj doby. Od začátku měl slušné motory, někdy dokonce šestiválec a dokonce s pohonem všech kol. Je jistě měřítkem velikosti auta a pro mnohé plnil nejrůznější potřeby. Svého předchůdce, tedy VW Brouka, nahradil důstojně a stále je takovou jistotou, kam se dá sáhnout, když se člověk chce přesouvat a nemá zrovna čím.

Text: František Vahala

Foto: Volkswagen

GARÁŽOVÝ PROJEKT



Původně mělo vzniknout jen 5000 kusů.



Typickým poznávacím prvkem byl golfový míček jako hlavice řídicí páky.

Při vzpomínce na divokou projížďku s prvním Golfem GTI se vždycky trochu zasním – i když jsem ho proháněl po okreskách kolem Wolfsburgu už před více než deseti lety, stále si živě vybavuji poddajný podvozek a sílu vstříkovaného motoru. GTI je právem kultem.

Jak už to tak bývá, první sportovní verze Golfu vznikala na koleni, bez mandátu vedení, jen díky skupině nadšenců. První prototyp měl ještě karburátory a výkon 100 koní, ale jakmile Sport Golf (o názvu se rozhodlo později) získal zelenou od managementu, pod kapotu se nastěhoval vstříkovaný čtyřválec 1,6 l s výkonem 110 koní. Vývoj začal v roce 1974, premiéra se uskutečnila na podzim 1975 na výstavě IAA. Finální dotyk jedinečnosti zajistil vrchní designér Herbert Schäfer, když na řídicí páku namontoval golfový míček.

NEČEKANÝ ÚSPĚCH

Premiéra byla ohromným úspěchem – nové GTI chtěli všichni a původní plány na výrobu 5000 kusů rychle vzaly za své (celkem vzniklo 461 690 kusů GTI Mk1!). 70. léta byla prostě dobou hothatchů. Za první ostrý hatchback je považováno Autobianchi A112 Abarth (1971), následuje Simca 1100 Ti (1973) a Alfasud Ti (1974). Recept byl podobný – základem normální kompaktní auto (s výklopnou zádí), vybavené silnějším motorem, hlučnějším výfukem, hezkými disky kol, často kotoučovými brzdami, tužším podvozkem a různými doplňky. Fungovalo to báječně.

Rozvíjel se i Golf – s rokem 1984 přišlo Mk2, už s motorem 1,8 litru, ale s výkonem jen 112 koní. Klasikou se stal červený proužek na plastové mřížce masky chladiče nebo tartanová sportovní sedadla. Vylepšení nastalo v roce 1986 s Golfem GTI 16V a výkonem 139 koní, ale to právě se objevilo až v roce 1990, kdy přišla verze G60 s kompresorem a výkonem 160 koní.

POPŘVÉ TAKÉ JAKO GTD

Mk3 přišlo v roce 1991 a pod kapotou kulatého trojkového Golfu GTI se objevilo nejprve slabých 115 koní. O rok později přišel nový čtyřventilový dvoulitr a 150 koní už umělo s autem o hmotnosti do tuny slušně cvičit. Právě 150koňový dvoulitr byl určitými „sportovními“ normami devadesátek. A dnes nad jejich projevy slintáme. Mk3 bylo také první, kde se objevila naftová verze – od té doby vznikalo kromě GTI také GTD. Dobře vymyšlený koncept.

Rok 1998 a GTI Mk4 – větší hmotnost, ale i výkon: nejprve 150, pak 170 a nakonec edice oslavující čtvrtstoletí GTI, která dostávala z motoru 1,8 litru 20V celých 180 koní. V roce 2003 se na IAA objevila pátá generace GTI. Základním motorem se stalo dvoulitrové Turbo FSI a výkon poprvé dosáhl na 200 koní. Ostřejší hrany, hezčí doplňky a zrychlení na stovku za 7,2 s (s převodovkou DSG dokonce 6,9 s) a maximální rychlost 235 km/h.

A takhle bychom mohli pokračovat šestou, sedmou a osmou generací, nicméně recept je poslední dobou stále stejný. Narůstající hmotnost, větší výkon, spousta nejrůznějších edicí. Například poslední Golf GTI Mk8 ve verzi Clubsport S nabízí výkon 300 koní a na stovku zrychlí za 5,6 s. A komu by to přišlo málo, nějaký čas už tu máme Golf R, tradičně s pohonem všech kol a ještě vyladěnějším dvoulitrem EA888...

Text: František Vahala

Foto: Volkswagen

BEZPEČÍ PRO VŠECHNY

Společnost Thule, renomovaný výrobce prémiových produktů pro aktivní lidi, vstoupila do zcela nového produktového segmentu a představila vlastní přepravní klec pro psy Thule Allax.

Otázku, jak nejlépe přepravit v automobilu psa, řešil snad každý chovatel. Někteří si hlavu nelámou a jejich čtyřnohého miláčka nechávají ve voze „na volno“, například za zadními opěrkami. Ovšem takový pes se v případě nárazu mění ve velmi nebezpečný objekt, který umí i zabít. Nejbezpečnějším řešením je přepravní klec do zavazadlového prostoru. Ovšem není klec jako klec, a tak Thule vyvinulo svoji vlastní pojmenovanou Allax.

VYROBENO VE SPOLUPRÁCI S CHOVATELI PSŮ

Thule Allax je první a rozhodně ne poslední produkt pro bezpečnou přepravu psů, které společnost Thule pod heslem „Bring Your Dog“ uvedla na trh. Společnost Thule při navrhování přepravní klece pro psy Thule Allax využila znalosti získané ve spolupráci s majiteli psů, díky času strávenému se psy a také více než 60 lety zkušeností s pokročilým vývojem a testováním přepravních řešení.

Majitelé psů ocení materiály s dlouhou životností a chytré detaily, jako jsou dvířka, která se velmi hladce otevírají a zavírají nebo vestavěný bezpečnostní zámek. Právě tato pozornost k detailům zajišťuje, že klec během jízdy nechrastí a celkově poskytuje prémiový vzhled. Kromě toho nabízí také vysoký komfort přepravovaných mazlíčků.

DESET VELIKOSTÍ

Thule Allax je k dispozici v deseti různých velikostech, aby bylo zajištěno, že pejskaři najdou přepravku, která se perfektně hodí do jejich auta a nabídne dostatek prostoru pro jejich psy, kteří se uvnitř mohou postavit a otočit. Pro snadné vyhledávání vhodné velikosti byl na stránkách thule.com spuštěn konfigurátor Fit Assistant.

Thule Allax přichází s vlastnostmi, které zákazníci od značky Thule očekávají. Samozřejmostí je rychlá a jednoduchá první montáž, hladké otevírání a zavírání, nastavitelnost hloubky nebo chytré okénko, aby váš čtyřnohý přítel zůstal na dohled.



Thule nabízí ke klecím také speciální příslušenství.

Nový Thule Allax byl uveden na trh v únoru 2024 v deseti velikostech s doporučenou cenou od 13 990 Kč (za nejmenší XS velikost).

Kromě nové přepravní klece Thule Allax má výrobce v nabídce také početné příslušenství zahrnující chránič nárazníku, úložný vak a podložku k přepravní kleci, případně háček na vodičko na přepravní klec.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Thule



AUTOPOJIŠTĚNÍ, KTERÉ MYSLÍ NA VŠECHNY ŘIDIČE



Motoristé, kteří často usedají za volant svého vozidla, dobře vědí, že se na silnici vyplatí mít k dispozici spolehlivého partnera pro řešení nenadálých problémů. A ideální je, pokud bude schopen vyřešit všechny obtíže. „Proto jsme pro motoristy připravili unikátní asistenční program MAX+, který nabízí bezlimitní asistenci při poruše, havárii, řádění živlu, vandalismu, částečném odcizení, a to nejen u nás, ale i v zahraničí,“ vysvětlil Aleš Zethner, ředitel Úseku pojištění motorových vozidel Kooperativy.

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

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

Co tedy nabízíte v rámci vašich asistenčních programů pro nejnáročnější motoristy?

Každoročně evidujeme nárůst asistenčních zásahů, proto motoristům nabízíme unikátní asistenční program MAX+. Ten oproti asistenčním programům ZÁKLAD, IDEÁL a MAX nabízí bezlimitní asistenci při poruše, havárii, řádění živlu, vandalismu, částečném odcizení, a to nejen u nás, ale i v zahraničí. Ale také zapůjčení náhradního osobního vozidla v ČR i v zahraničí až na 7 dní či jeho úschovu až na 15 dní.

Kolik výjezdů Vaše asistenční služba ročně realizuje?

Každoročně vyráží asi na 90 tisíc zásahů. Nejvíce zásahů registrujeme v letním, dovolenkovém období, a pak v zimě. Nejčastěji volají klienti asistenci k poruše vozidla, tyto zásahy představují téměř 80 % výjezdů. V téměř polovině zásahů naše asistence řeší poruchy motoru, pak poškozené pneumatiky, problémy se spojkou nebo automatickým startem vozidla. A každoročně se nám ozve přes 600 klientů, kteří potřebují asistenci, protože natankovali nesprávné palivo, nebo téměř 200 klientů, kterým palivo došlo a využívají asistenci k jeho dovozu.

Pojišťovny řeší stále více nehod na elektrokoloběžkách, nový zákon přináší povinnost je pojištit. Jakých elektrokoloběžek se pojištění bude týkat?

Sjednat si povinné ručení budou muset provozovatelé elektrokoloběžek, jejichž konstrukční rychlost je vyšší než 25 kilometrů za hodinu, případně jedou rychleji než 14 kilometrů za hodinu a váží více než 25 kilogramů. I když provozovatelé budou jezdit na koloběžkách pomalejších a lehčích, doporučuji jim sjednat si alespoň obvyklé pojištění občanské odpovědnosti. Počet nehod na elektrokoloběžkách je totiž proti těm obvyklým zhruba dvojnásobný. A leckdy může dojít i ke škodě na majetku či zdraví někoho jiného.

Povinné ručení pro elektrokoloběžky je jen jedna novinka. Jaké další změny přináší nový zákon o povinném ručení českým motoristům?

Změn, výhod, ale i povinností je několik. Zjednodušení přináší řidičům nový zákon u takzvaných zelených karet, které nebudou muset mít ve vozidle, a to ani v elektronické podobě. Pojišťovny totiž budou všechny smlouvy povinného ručení online nahrávat do databáze České kanceláře pojistitelů. Zde si bude moci policie nebo dopravní inspektoráty ověřit platnost pojištění. Tato novinka platí jen pro Českou republiku, při cestách do zahraničí budou motoristé stále zelenou kartu potřebovat. Pojišťovny ji tedy budou v elektronické podobě i nadále vystavovat.

Vylepší se také pojistná ochrana. Nový zákon totiž zvyšuje základní pojistné limity na 50 milionů korun na újmu na zdraví nebo smrti a 50 milionů na majetkovou škodu. Stávající limity 35 a 35 milionů jsou totiž v mnoha případech nedostačující. Zvýšení limitů by mělo postačovat pro úhradu většiny škod, které jsou způsobeny dopravními nehodami, takže vyšší jistotu budou mít klienti a lepší ochranu pak poškození. Zároveň přibude i jedna povinnost; kromě výše zmíněných elektrokoloběžek budou muset mít povinné ručení třeba i malotraktory, pokud se budou pohybovat na veřejných komunikacích.



Většina klientů nevnímá povinné ručení jen jako nutné zlo, ale jako užitečnou službu, která jim pomůže vyřešit jakékoliv nesháze na jejich cestách.

PÍCHLOU PNEUMATIKU VYMĚNIT UMÍ, V RYCHLOSTI MÁ ALE REZERVY



Naší asistenční službě
se dovoláte do 30 vteřin.
**Náš technik pak dorazí
do 45 minut.**



Kooperativa

VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je



VĚČNÝ BOJ

Počet ujetých kilometrů hraje při výběru ojetého automobilů jednu z nejdůležitějších rolí. A tento fakt vědí i podvodníci s ojetinami, kteří počet ujetých kilometrů záměrně upravují. Společnost carVertical, která se zabývá prověřováním ojetin, vypracovala v pořadí již čtvrtou studii, která se tomuto nekalému trendu podrobně věnuje.

Cílem této studie bylo zjistit, u kterých modelů dochází k podvodům se stočenými kilometry nejčastěji, a zvýšit tak informovanost kupujících. Analýza se zaměřovala na aktuální přehledy historie vozů, které si uživatelé carVertical pořídili v období od listopadu 2022 do listopadu 2023.

ZEJMÉNA PRÉMIOVKY

Nejvíce podvodů s počtem najetých kilometrů v Česku bylo zaznamenáno u vozů Porsche Cayenne, konkrétně 15,07 % všech prověřených modelů mělo stočený tachometr. Jde o významná čísla, která naznačují, že až 1 ze 7 vozů Cayenne v ČR může mít stočené kilometry. V těsném závěsu za ním se umístilo BMW řady 6 (11,72 %), Mercedes-Benz třídy CLS (9,49 %), Peugeot 206 (9,09 %) a Audi TT (9,03 %). Zajímavé je zjištění, že hned sedm z dvacátky nejčastěji stáčených modelů v Česku bylo vyrobeno automobilkou Audi. Vozy této značky jsou mezi podvodníky oblíbené, a to především proto, že na trhu je velká poptávka po ojetých vozidlech prémiových značek.

Ale samozřejmě, že se nejedná pouze o Audi. Podvodníci se zaměřují i na další prémiové výrobce, jako je například Audi, Volvo, Porsche, Land Rover nebo Mercedes-Benz. Z dvacátky nejčastěji stáčených aut v Česku bylo 15 spadajících mezi prémiové, což znamená, že u vozů ekonomické třídy nedochází ke stáčení kilometrů tak často. Důvod je poměrně nasnadě – podvodníci nechťejí riskovat u aut, na kterých se obecně nedá vydělat tak dobře, jako na autech s vyšší cenovkou.

KONTROLA JE NUTNOST

Audi A4 je s podílem 5,48 % nejméně rizikovým vozem na seznamu. Je tedy třikrát nebezpečnější koupit ojeté Porsche Cayenne než A4. Opel Astra (5,6 %), Mercedes-Benz třídy ML (5,86 %), Audi Q7 (6,13 %) a Land Rover Range Rover (6,42 %) patří rovněž mezi auta s nízkým počtem stočených kilometrů. Při výběru ojetého vozidla ale není v bezpečí před podvodníky nikdo, proto je velmi důležité zkontrolovat historii najetých kilometrů a záznamy o poškození. Doporučuje se také auto otestovat při zkušební jízdě a kvůli prohlídce navštívit seriózního

prodejce. V opačném případě se kupující vystavují riziku finanční ztráty a mohou dokonce ohrozit svou bezpečnost.

Dříve bylo stočení tachometru hračkou, stačila demontáž přístrojového štítu a vrtačka. U dnešních moderních aut je to velmi podobné – stačí mít místo vrtačky speciální program pro danou značku, tedy diagnostiku, a není problém počet kilometrů upravit ve všech jednotkách. Někdy podvodníci zapomenou například na klíče od vozu, které vám načtou v autorizovaném servise. Odborníci varují, že bez prohlídky historie auta může být obtížné stočené kilometry odhalit.

V PRŮMĚRU TĚMĚŘ O 80 TISÍC KM

Téma stočených kilometrů samozřejmě není problém pouze u nás, ale téměř celé Evropy, přestože měřítko se v rámci zemí výrazně liší. Trh s ojetými vozy je nejvíce transparentní v západní Evropě, naopak východ starého kontinentu představuje jakési epicentrum podvodů s auty. Česko, podobně jako Slovensko, se pohybuje ve středu žebříčku.

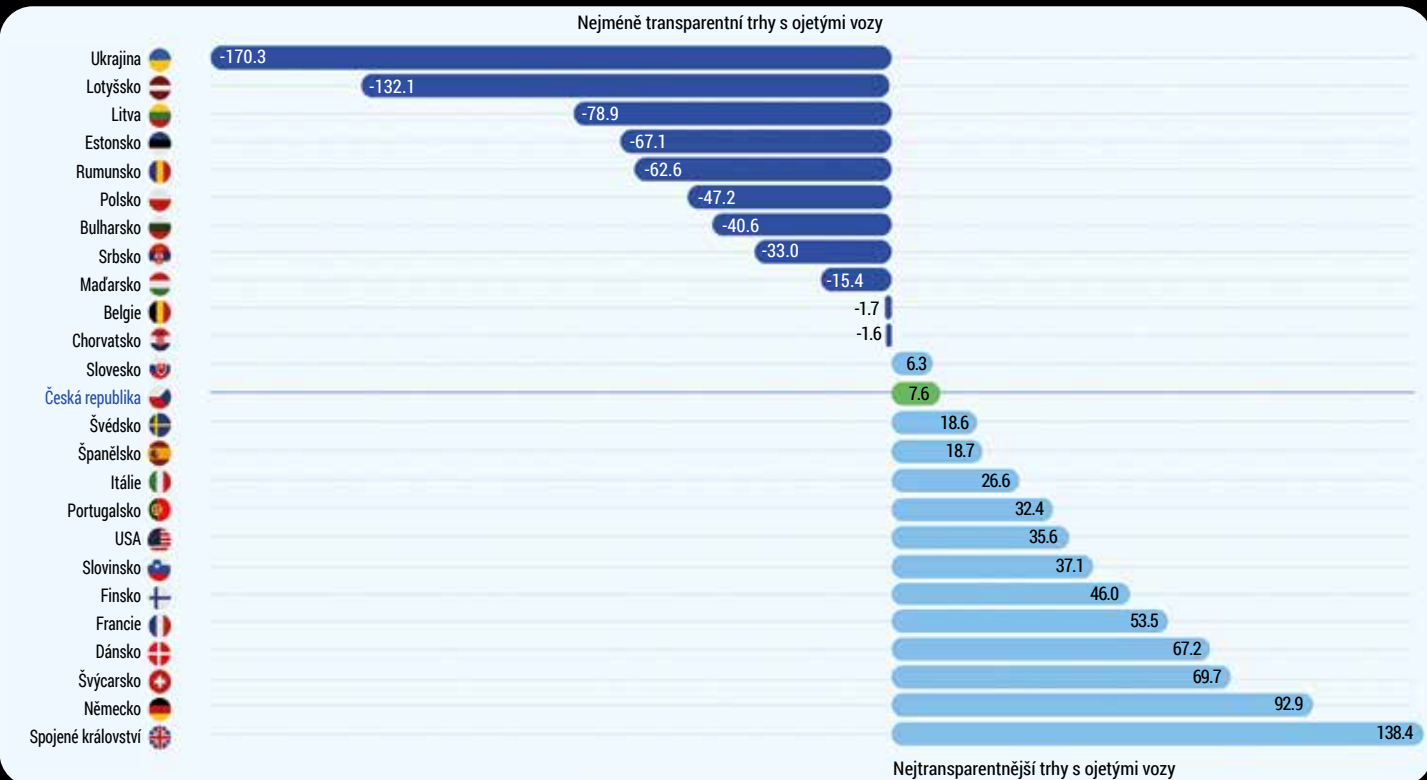
Z počtu 15 sledovaných zemí se Česko umístilo na 13. místě s procentuálním podílem stočených tachometrů 5,1 %. Ačkoli je číslo oproti předchozímu roku nižší, nemusí to znamenat, že podvodů s tachometry ubylo. Průměrně v Česku dojde ke stočení 78 480 km na tachometru. Pokud má tedy vozidlo najeto například 200 000 km, podvodníci údaj změni na 122 000 km, aby takové auto prodali draž.

Pokud jde o nehody, až polovina prověřovaných aut (50,6 %) v tuzemsku utrpěla menší či větší škody, přičemž průměrná hodnota činila 94 100 Kč.

Až 48,5 % automobilů se do České republiky doveze z jiných států a průměrný věk takového vozidla je 10,1 roku. Například v nedalekém Maďarsku je situace ještě horší – stočené kilometry byly zjištěny u 6,1 % vozů a 56,7 % mělo záznam o poškození. Podíl dovezených vozidel je však podobný (47,8 %), což naznačuje, že šance poříditi si vozidlo s pochmurnou historií je stejně vysoká jako v Česku.

Země seřazené podle transparentnosti trhu s ojetými vozy

(na základě údajů carVertical)



NEJHORŠÍ JSOU POSTSOVĚTSKÉ STÁTÝ

První místo v rámci celkové transparentnosti trhu v průzkumu obsadila Velká Británie. Vzhledem k tomu, že se Britové nezajímají o auta s volantem na levé straně, které dominují kontinentální Evropě, je míra dovozu velmi nízká (2,2 %), což bezprostředně souvisí s nižším počtem podvodů na trhu s ojetými vozy. Ve Velké Británii mělo stočené kilometry pouze 2,7 % všech vozů.

V Německu toto číslo činí 3,4 %, ve Švýcarsku 2,4 %, v Dánsku 4,1 % a ve Francii 3,3 %, což jsou výrazně lepší výsledky než v ostatních částech Evropy. Všechny tyto země mají nízkou míru dovozu, přičemž nejvyšší podíl má Francie (45,4 %).

Mezi nejméně transparentní trhy ze všech sledovaných zemí patří Ukrajina, Lotyšsko, Litva, Estonsko, Rumunsko a Polsko. Nejhorší situace panuje na Ukrajině, kde došlo ke stočení kilometrů v případech až 8,5 % vozů a 49,7 % automobilů má záznam o poškození. Zároveň se na Ukrajinu dováží nejvíce aut z Evropy – neuvěřitelných 82,4 %.

Pobaltské země Lotyšsko a Litva mají také vysoký počet dovážených automobilů - 73 %, resp. 75,7 %. Poškození bylo v Lotyšsku zjištěno u 58,4 % vozů a 12,9 % mělo stočený tachometr. V Litvě je situace podobná, 57,6 % vozidel mělo záznam o poškození a 8,3 % stočené kilometry.

PROVĚŘENÍ JE NUTNOST

Dobrou prevencí před podvodníky je určitě kontrola původu vozu, a to renomovanými společnostmi, jako je carVertical, Cebia či Carfax. Určitě je dobré mít s sebou člověka z oboru, který na základě drobných nuancí, například v interiéru, dokáže odhalit podezřelé vozy. Takový člověk by měl mít také dobrou diagnostiku pro danou značku a v neposlední řadě je záhodno chránit se smlouvou. Protože jako kupující máte právo do kupní smlouvy vložit klauzuli o tom, že v případě odhalení jakékoliv manipulace s kilometry okamžitě odstoupíte od smlouvy. Pokud toto prodávající neumožní, je třeba mít se na pozoru, nejlépe obchod okamžitě zrušit.

TOP 20 vozů, které mívají nejčastěji stočný tachometr



Text: Jiří Švamberk, carVertical

Foto: carVertical

ZNAKY JEDNOTLIVÝCH AUTOMOBILEK POZNÁ KDE KDO, ALE ZNÁTE PŘÍBĚHY, KTERÉ SE ZA NIMI SKRÝVAJÍ?



ALFA ROMEO

Alfa Romeo získala své logo kombinací dvou symbolů. Kříž vlevo je symbol města Milán, ve kterém byla automobilka A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) založena. Zmije s korunou požírající Maura je potom prapor rodu Vicontiů, kteří v historii vládli Milánu. Dnešní název vznikl tak, že tento závod v roce 1918 odkoupil neapolský podnikatel Nicola Romeo a její název změnil na Alfa Romeo.



BMW

Mnoho lidí si myslí, že logo BMW je stylizovanou vrtulí, ale pravda je trochu jiná. BMW vzniklo na základě toho, co zbylo z výrobce leteckých motorů Rapp Motorenwerke, sídlícího v Mnichově. Čtvrtiny vnitřního kruhu znaku BMW zobrazují oficiální barvy Bavorska – bílou a modrou. Ale jsou umístěny v opačném pořadí. Důvodem opačného umístění modré a bílé v logu BMW byl tehdejší lokální zákon o ochranných známkách, který zakazoval použití stáních znaků, barev a dalších symbolů suverenity z komerčních důvodů.



FERRARI

Italská trikolóra, žlutá barva města Modena a iniciály závodního týmu Scuderia Ferrari – to jsou známé prvky loga značky Ferrari. Ale kde se vzal vzpínající se kůň? Ten byl namalován na stíhacím letounu zesnulého leteckého esa z období první světové války jménem Francesco Baracca. Jeho rodiče později navrhli Enzo Ferrari, aby použil tohoto koně do loga své značky. Pro štěstí.



ASTON MARTIN

Logo automobilky Aston Martin, jejíž název vznikl spojením názvu závodu do vrchu Aston Hill Climb a jména jejího spoluzakladatele, je vyjádřením rychlosti – reprezentuje svými křídly rychlost. Okřídlené logo vzniklo v roce 1932 a některé zdroje uvádějí, že se mělo záměrně podobat Bentley, které bylo pro Aston Martin kýženu metou.



BUGATTI

Na logu Bugatti najdeme dvojici písmen E a B podle zakladatele Ettore Bugattiho. Šedesát teček po obvodu loga jsou podle všeho perly, symbolizující noblesu.



CADILLAC

Logo amerického výrobce luxusních automobilů Cadillac je inspirováno erbem zakladatele stejnojmenného města, francouzského badatele Antoina Laumeta de la Mothe Cadillac. Stejně jako většina znaků, i tento prodělal hdoně změn, nicméně i aktuální podoba v sobě ukrývá odkazy na starodávná francouzská hrabství.



FORD

Modrý ovál automobilky Ford se od založení v roce 1909 téměř nezměnil. Hlavním motivem je ale autentický podpis zakladatele Henryho Forda.



HONDA

Podobně jako v případě SEAT není logo nic složitějšího, zkrátka iniciála příjmení zakladatele značky.



AUDI

Čtyři kruhy Audi reprezentují původ značky. Audi bylo spolu s automobilkou Horch, DKW a Wanderer součástí bývalého koncernu Auto Union. Každý z kruhů reprezentuje jednu značku a jejich protnutí dále symbolizuje jednotu.



HYUNDAI

Podobně jako v případě Hondy je ústředním motivem písmeno H, které je ale skloněné a podle Hyundai symbolicky vyobrazuje dva lidi, kteří si podávají ruce.



BENTLEY

Podobně jako některé další automobilky, také Bentley odstartovalo výrobou v oblasti letectví, jmenovitě výrobou leteckých motorů za první světové války. Proto se na písmeno B upínají křídla. Zajímavostí je, že na každé straně napočítáme rozdílný počet per. Důvodem byla snaha autora okřídleného B, F. Gordona Crosbyho, aby Bentley byl zela unikátní a případní plagiátoři se nacyhtali na tento v té době neznámý fakt.



CITROËN

Logo, které vypadá jako dvě šipky směřující vzhůru, tak ve skutečnosti symbolizuje dva šipovité ozuby, jelikož původně firma Andreho Citroëna vyráběla převodová kola se šipovitým ozubením pro obráběcí stroje.



JAGUAR

Slavná britská značka se do konce druhé světové války jmenovala SS Cars, což po jejím ukončení nebylo z logických důvodů dále možné. S tím bylo i spojeno nové logo. A s názvem Jaguar nelze vybrat nic jiného než příkrčenou kočkovitou šelmu, jejíž skok kupředu reprezentuje eleganci a pohyb vpřed.



KIA

Písmena KIA znamenají v překladu z korejštiny „původem z Asie“ a ohraničení představuje zeměkouli.



LAMBORGHINI

Ferruccio Lamborghini, zakladatel italské automobilky, se narodil ve znamení býka a těmito zvířaty byl po celý život fascinován. Proto se modely značky historicky jmenují po slavných býcích chovaných v Itálii.



LOTUS

Žluté okolí loga automobilky Lotus znázorňuje slunce, energii a radost, zelená v odstínu British Racing Green odkazuje na rychlost a vášně pro motorsport. Písmena přes sebe jsou iniciály zakladatele Anthonyho Colina Bruce Chapmana.



MASERATI

Trojzubec Maserati je inspirovaný sochou boha Neptuna, která stojí na náměstí Piazza Maggiore v italské Boloni, rodišti zakladatelů značky. Neptun, který je bohem nejen moří, jezer a pramenů, ale také zemětřesení, bouří a síly, měl podle bratrů Maserati nejsilnější „zbraň“ – silnou přesně jako jejich auta.



MAZDA

Odkazuje totiž na boha dobra ze starého asijského náboženství zoroastrismus, který se jmenuje Ahura Mazda. Samo slovo Mazda přitom znamená moudrost nebo inteligenci.



McLAREN

Původní logo McLaren symbolizovalo ptáky kiwi z Nového Zélandu, rodného města Bruce McLarena, zakladatele značky. V 80. letech 20. století byl představen nový design dvoukřídých pruhů, který rovněž odkazoval na značku Marlboro, jednoho z hlavních sponzorů týmu F1. V roce 1997 se novým logem značky stal jediný hranatý pruh s odlišným designem. A poté získalo svou současnou podobu. McLaren také uvedl, že s novým logem již není spojená značka Marlbor



MERCEDES-BENZ

Karl Benz, zakladatel společnosti Mercedes-Benz, umístil na střechu svého domu s výhledem na továrnu na motory Deutz a Kolín nad Rýnem hvězdu a v dopise své ženě se zmínil o tom, že tato hvězda bude jednou představovat jejich úspěch a sílu. Tři cípy hvězdy Mercedesu symbolizují 3 elementy – zemi, vzduch a moře.



MITSUBISHI

Mitsubishi reprezentuje vyobrazení tří kosočtverců/diamantů. „Mitsu“ znamená v japonštině tři a „hishi“ (vyslovované často jako „bishi“) znamená právě kosočtverec.



NISSAN

Dnešnímu stříbrnému logu Nissan předcházelo modro-červené. Modrý nápis Nissan byl orámován červeným kruhem, který symbolizoval vycházející slunce na japonské vlajce. Barvy zmizely, symbolika ale stále zůstává.



OPEL

Blesk v logu Opelu je odkazem na nákladní vůz Blitz (německy blesk), který značku zachránil v časech bezprostředně po druhé světové válce.



PEUGEOT

Král zvířat je se značkou Peugeot spjat od jejího vzniku, třebaže Peugeot začal auta dělat až o mnoho let později. Výběr na lva padl proto, že rod Peugeotů pochází z bývalého regionu Franche-Comté, který jej měl ve znaku také.



PORSCHE

Černý kůň v logu Porsche pochází z erbu německého města Stuttgart, jehož jméno se do češtiny dá přeneseně přeložit jako „hřebčín“. Červené a černé pruhy s parožím jelena jsou motivem ze znaku obce Württemberg.



RENAULT

Kosočtverec se ve znaku značky Renault objevil až ve 20. letech minulého století, a to kvůli tvarům chladiče. Předtím Renault používal logo kulaté. Od roku 1972 pak z loga zmizel i nápis Renault, který do té doby zdobil znak uprostřed.



ROLLS-ROYCE

Kromě klasického RR je za logo značky považována soška s názvem „Spirit of Ecstasy“ („duch extáze“), kterou si ale na vůz nechal dodělat zákazník u sochaře Charlese Robinsona Sykese. Zajímavostí je, že nejde o křídla, ale vlající šaty.



SEAT

Sociedad Española de Automóviles de Turismo, neboli SEAT, si do svého loga zvolil jednoduše první písmeno názvu.



SUBARU

Název značky v japonštině znamená souhvězdí Plejád. A přestože ho ve skutečnosti tvoří sedm hvězd, Subaru zvolilo hvězd šest – velká reprezentuje mateřskou společnost a pětice menších představuje dceřiné divize.



ŠKODA

Logo tuzemské automobilky vyvolává v lidech velkou představivost, ale opravdu se má jednat o okřídlený šíp. Ten symbolizuje pokrok, křídla volnost a oko preciznost.



TOYOTA

Dvě vnitřní překrývající se elipsy symbolizují vzájemně přínosný vztah a vzájemnou důvěru. Vnější elipsa symbolizuje svět, který Toyotu obklopuje. Navíc vnitřek připomíná písmeno T a také volant spojený s tyčí řízení.



VOLKSWAGEN

Tak jak byla auta této značky zprvu jednoduchá, je jednoduché i její logo...



VOLVO

Volvo má ve znaku hned dva symbolické odkazy – na mytického boha války Marse a pradávny symbol železa. Ve výsledku logo odkazuje na švédský železářský průmysl, což má evokovat bezpečnost, kvalitu a trvanlivost.

Text: Jiří Švamberg

Foto: archiv



SRDEČNÉ MĚSTO



Dublin, vyhlášený nejpřátelštějším městem Evropy, nás překvapil svojí střídmostí, čistotou, kulturními památkami a spořádanou dopravou.

Ve městě žije kolem půl milionu obyvatel a s příměstskými oblastmi je velké asi jako Praha. Středem historického centra je nevelký Dublinský zámek, který slouží jako sídlo vlády a muzeum připomínající získání nezávislosti Irska na Velké Británii v roce 1921. Většina turistů se do Dublinu vydává především za návštěvou velkého pivovarského komplexu a návštěvou některé z palíren tradiční irské „vody života – uisce beatha“ whiskey. Vyhlášená je rušná městská čtvrť Temple Bar plná irish pubů s živou hudbou. Hned za městským centrem severně od přístavu začíná dlouhá pláž a promenáda, která vede přes dřevěný most do přírodní rezervace Bull Island. I v centru města tak máte překrásnou přírodu blízko sebe.



Při krátké návštěvě Dublinu se rozhodně vyplatí půjčit si auto přímo na letišti za vcelku vstřícné ceny. Cesta autem od nás dlouhá 2000 km by zabrala minimálně dva dny a ještě se dvakrát projedete trajektem, přičemž druhý z nich cestu pěkně prodraží.

V Irsku se jezdí vlevo, ale rychlostní značky jsou v kilometrech za hodinu. Ve městě platí maximální rychlost 50 km/h a mimo obce 80 km/h. Na hlavních tazích je to rychlost přiměřená, na menších klikatých a úzkých cestách mezi vesnicemi se jezdí mnohem opatrněji. Kolem menších silnic jsou často postavené zdi nebo tam roste plno keřů, a tak není na mnoha místech vidět do zatáček. Auta se mezi sebou vyhýbají jen tak tak.

CENTRUM PLNÉ SEMAFORŮ

Provoz v Dublinu není příliš hektický, projet skrz celé město může trvat kolem 40 minut. Kolony se tvoří hlavně v dopravních špičkách nebo třeba když se o víkendu hraje galský fotbal. Hustotě provozu hodně ulehčuje tunel, který spojuje přístavní část se severní částí městského okruhu. Jak tunel, tak dálniční okruh M50 je zpoplatněn. Centrum města je plné semaforů, které se nezdaří být mezi sebou příliš efektivně synchronizovány. Auta se na zelenou rozjíždějí zdoluhavě, neboť na semaforu se po červené nerozsvítí žlutá, ale rovnou zelená a zařadit rychlost levou rukou je také možná o něco pomalejší, než je tomu u nás. Často narazíte na dvouprouté kruhové objezdy, nepsaným pravidlem je, že pokud budeme vyjíždět z kruháče hned vlevo nebo jedeme přímo, řadíme se vlevo, pokud pojedeme dál (odbočujeme doprava), zařadíme se vpravo. Vždy má přednost ten, kdo jede po kruhovém objezdu.



Parkování v centru Dublinu je pěkný oříšek. V úzkých uličkách parkovací místo přes den nenajdete a o víkendu jen s notnou dávkou štěstí. Pokud jedete třeba jen nakupovat, nejde v centru počítat s tím, že obchody mají svoje parkoviště. Na úzkých chodnících se jako u nás prostě nezastavuje ani na chvíli a soukromých parkovacích domů je poskrovnu. O něco snadněji se dá najít volné místo na nábřeží řeky Liffey. Parkovacích zón je pět (žlutá, červená, zelená, oranžová a modrá) a jsou rozděleny podle výše hodinového parkovného (od 4 € do 0,9 €). Parkovat se mnohde dá na maximální dobu 2 hodin. Pastí na turisty bylo v době naší



návštěvy velké soukromé parkoviště u nádraží Connoly, kde nám nešlo zaplatit žádným z uváděných způsobů, ale autům bez zaplaceného parkovného se rozdávaly botičky s tučnou pokutou.

Se vzrůstající vzdáleností od centra provoz řídne a na některých silnicích si budete připadat až osaměle. U benzínek na dálničních sjezdech jsou často výborné kavárny a levné bageterie, které zpříjemní delší cestování. Ceny PHM byly zhruba o 10 procent vyšší než u nás, benzín i nafta stály 43 Kč/l.

Rozsáhlé panství Powerscourt obklopené čarokrásnou přírodou se nachází pouhých 15 km jižně od města.



Trek po divokých útesech poloostrova Howth začíná přímo za severní hranicí Dublinu.



Kromě samotného města se všemi památkami a turistickými lákadly nás zcela fascinovala okolní překrásná příroda, drsné skalní útesy s prudkým mořským příbojem a silným větrem, nedozírné zelené louky a klikaté silničky mezi nimi. Za návštěvu rozhodně stojí nedaleké zámky a rozlehlé klidné zámecké parky zasazené do úžasných přírodních scenérií, které přímo vybízejí k dlouhým procházkám nebo třeba projížďkám na koních. Irové se o své památky velmi dobře starají a najít někde třeba jen kus odloupené omítky dá hodně práce.

Pár dní v Dublinu se dá samozřejmě příjemně strávit i zcela ve městě nebo čtvrti Temple Bar, byla by to však obrovská škoda. Teprve když vyrazíte za městský okruh, poznáte, jak překrásné a rozmanité Irsko doopravdy je a jaké skvosty ve skutečnosti nabízí.

Text a foto

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová



PŘEPRAVA VAŠICH ZÁVODNÍCH, SPORTOVNÍCH A HISTORICKÝCH VOZIDEL V ITALSKÉM STYLU

Přepravníky automobilů, motocyklů, kombinované přepravníky s obytnou částí a prezentační přívěsy. Návěsy pro automobilový a motokárový sport na míru. Široká škála doplňků a dodatečné vybavy.

www.turatello-privesy.cz

Distributor pro ČR: Racing 21 s.r.o., Hájecká 47, 27351 Červený Újezd
info@turatello-privesy.cz; zelená linka 800 080 080; mobil 602 228 768



Letos proběhl již 30. ročník ankety Auto roku v ČR a o nejvyšší příčku soupeřili dva němečtí výrobci prémiových automobilů.



Značka BMW vyhrála dva z posledních tří titulů Auto roku v ČR, nicméně tentokrát se musela sklonit před odvěkým rivalem ze Stuttgartu. Mercedes nasadil do letošního klání novou třídu E, která se ziskem 132 bodů porazila druhé BMW řady 5 o nepatrných 14 bodů (celkově 118 b.). Na třetím místě skončilo Subaru Crosstrek (90 b.), jež



SOUBOJ PREMIANTŮ

v hierarchii značky střídá model XV, následované elektromobily Kia EV9 (82 b.) a Hyundai Ioniq 6 (78 b.). Jedná se o již druhé vítězství značky, přičemž první ocenění získal model SLS AMG v roce 2011.

Volba Auto roku v ČR je shodná s anketou evropské Auto roku. O titul se ucházelo celkem 21 vozů nově uvedených na český trh v roce 2023. Porotci ve své volbě zohledňují například technické inovace a technologickou vyspělost, bezpečnost, hospodárnost, vliv na životní prostředí, jízdní vlastnosti, design, výkon i poměr hodnoty a ceny.



Loňského vítěze Hondu Civic e:HEV odborná porota vybírala z celkem 17 různých značek. Nominovány dále byly rovněž modely Alfa Romeo Tonale Q4 PHEV, Audi Q8 e-tron, Citroën C4 X, Ford Bronco, Honda CR-V, Hyundai Kona Electric, Jeep Avenger, Lexus LM, Lexus RX, Lexus RZ, MG4 Electric, Mitsubishi ASX, Opel Astra ST GSE, Porsche Cayenne, Renault Espace a Toyota Prius PHEV.

| | |
|-----------------------|----------|
| Mercedes-Benz třídy E | 132 bodů |
| BMW řady 5 | 118 bodů |
| Subaru Crosstrek | 90 bodů |
| Kia EV9 | 82 bodů |
| Hyundai Ioniq6 | 78 bodů |

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

Znáte Šekovou knížku? Nabízí slevy pro vozy Škoda starší 4 let



ADVERTORIAL

Pro vozy starší čtyř let nabízejí autorizované servisy značky Škoda speciální program zvaný Šeková knížka. Lze díky němu ušetřit hodně peněz a přitom mít jistotu značkové kvality dílů i servisních prací.

Značková kvalita a garance profesionálně provedené opravy nemusí nutně znamenat průvan v peněžence. Autorizované servisy domácí značky Škoda mají totiž pro majitele vozů starších čtyř let speciální program zvaný Šeková knížka, který obsahuje kupony na slevy ve výši desítek procent jak na originální díly, tak na příslušné pracovní úkony. Pro bezproblémové absolvování STK je zásadní, aby auto bylo v perfektní kondici, a i když si možná říkáte, že se starším autem už se nevyplatí jezdit do „značkového“ servisu, díky využití slev z šekové knížky by naopak byla chyba jeho služby nevyužít. Budete mít totiž jistotu, že pro servis či opravy budou vždy použity kvalitní díly, které pasují na konkrétní auto, a pravidelně školení technici dodržují postupy předepsané přímo automobilkou.

Sleva nejen na díly, ale i práci

S Šekovou knížkou můžete v síti autorizovaných servisů značky Škoda výrazně ušetřit na dílech i práci servisu, a to především u těch nejvíce potřebných a frekventovaných oprav, k nimž rozhodně patří třeba servis brzd. Mimochodem, je to často právě

neuspokojivý stav brzdové soustavy, který zapříčiní problémy při absolvování STK. Se šekem na výměnu originálních brzdových destiček, čelistí, kotoučů i bubnů ušetříte dvacet procent na dílech i práci. Dvacet procent slevu získáte i na výměnu tlumičů a pružin (včetně montážních dílů) a následné seřízení geometrie vozu.

Neriskujte poškození motoru

K dalším provozem se přirozeně opotřebovávajícím dílům patří spojka. I na výměnu spojkové lamely, setrvačnicku, přítlačného kotouče a vypínacího ložiska získáte dvacetiprocentní slevu. Pro spojku platí totéž, co pro rozvody, a sice že není ekonomicky výhodné spoléhat se na díly neověřené kvality s diskutabilní životností, což v případě spojky může znamenat její opětovnou brzkou výměnu, u rozvodů však klidně i katastrofální poškození motoru. Šek na dvacet procent slevy na Škoda originální řemeny, řetězy, kladky i vodní čerpadla při výměně rozvodů je proto nejrozumnějším řešením. Slev a nabídek je ale v Šekové knížce mnohem více. Přesvědčte se sami.



ŠKODA
Service

Šeková knížka
2024

Vydějte Šekovou knížku přímo zde.
Získáte zvýhodnění až 20 % na Škoda
Originální náhradní díly a také na práci
spojenou s výměnou.

Pro provoz Škoda
starší 4 let

Stačí jen pár kliknutí a sleva je vaše

Získat díky Šekové knížce slevu je velmi snadné, neboť ji lze rychle **stáhnout digitálně**. Stačí jen zadat do vyhledávače „Šeková knížka Škoda“ nebo se podívat rovnou na **stránky mladoboleslavské automobilky**. Kromě toho vám ji rád poskytne i kterýkoli **autorizovaný servis Škoda**.



V křížovce tohoto vydání SeTKání se nachází citát **Lucia Anneaea Senecy, římského stoického filosofa, dramatika, básníka a politika (4 př. n. l. – 65).**

| POMŮCKA: AMID, KIR, ROPEK, TĚR | RYCHLE PEČENÝ RÍZEK MASA | 3. DÍL TAJENKY | NÁZEV ZNAČKY SÍRY | ZDRHOVADLO | HLOUBIT DLÁTEM | | POŘADÍ | ŠERÍKOVÉ FIALOVÝ | INICIÁLY AUTORA OPERY RUSÁLKA | ÚSKOKY | VĚDRO U STUDNY | PLĚST | | SOSNOVÝ LES | SNAD | 4. DÍL TAJENKY | VYMĚŠOVACÍ OTVORY PTKŮ |
|--------------------------------|--------------------------|----------------|----------------------------------|-------------------------|----------------|-----------------------------------|--------|-------------------|----------------------------------|--------|-----------------------|-------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|----------------------------------|------------------------|
| LYŽAŘSKÁ DISCIPLÍNA | | | | | | LYŽAŘSKÁ DISCIPLÍNA | | | | | | | ANGLICKY „ZPĚT“ | | | | |
| SYNTETICKÁ TKANINA | | | | | | 1. DÍL TAJENKY NÁPOJE Z HROZNŮ | | | | | | | LICHOKO-PYTNÍK BA | | | | |
| ZNAČKA ELEKTRONVOLTU | | | MUŽSKÉ JMÉNO NÁSTROJ CHIRURGA | | | | | | STARÁ STŘIBRNÁ MINCE | | | | | | SLOVENSKY „SE“ SPAKOVAŤ | | |
| HLUBOKÝ ŽENSKÝ HLAS | | | | NOUZE JMÉNO HERCE PITTA | | | | | PATŘÍČÍ IVĚ | | | | | STOVKY PALICE | | | |
| NÁRUŽIVÉ HRANÍ KARET | | | | | | | | | | | DRUH SLITINY | | | | | | |
| | ODRŮDA SETRVATI | | | | | | | | | | | GYMNASTICKÝ CVIK | NÁTĚROVÉ HMOTY ROZPRAVA | | | | |
| SKRABKA NA PLUH | | | | | NECHAT SI | ZKRATKA ODDELENÍ NEMOCNIC | | | | | | PEČLIVĚ OHRADY | | | | | KAPROVITÁ RYBA |
| LEHCE | | | | | | | KUDLY | SLOUČENINA DUSÍKU | | | OPĚTOVNÝ TISK MIMO | | | | | | |
| ŠKROBENÍ | | | | ŽENSKÉ JMÉNO SMYČKA | | | | | PÁD | | | | | TEMNOTA DRUH TABÁKU | | | |
| INICIÁLY AUTORA ROMÁNU TEMNO | | | ODLAMOVÁNÍ ZNAČKA TANGENTY | | | | | | ČESKÝ VARHÁNÍK NÁZEV ŘÍMSKÉ 5 | | | | | | | ROKLOVY INICIÁLY LATINSKY „A“ | |
| KLEPNA | | | | | | 2. DÍL TAJENKY | | | | | | | VÝŽIVA NEMOCNÝCH | | | | |
| KUS KOVU ODLITÝ DO KOKILY | | | | | | OTOKY | | | | | | | ZNAČKA SPORTOVNÍCH POTŘEB | | | | |



DOPŘEJTE SVÉMU AUTU TO NEJLEPŠÍ S PRÉMIOVÝMI PALIVY EVO PLUS OD MOL

Vylepšená verze prémiových paliv MOL EVO 3 Plus přináší oproti předchozí generaci 1 % výkonu navíc. Formule EVO-TECH navíc přispívá k čištění motoru a nižší spotřebě.

Prémiová paliva MOL EVO Plus jsou k dispozici pro benzínové i naftové vozy. Poskytují vyšší výkon, delší životnost motoru a menší spotřebu. Experti je proto doporučují tankovat při každém třetím tankování a před každou delší jízdou.

Prémiový benzín EVO 100 Plus je navíc díky ETBE (bio příměsí bez lihu) i nadále dostupný v kvalitě E5. Liší se tím od běžných benzínů, které od nového roku obsahují 10 % bioetanolu. Jiné složení a snížený obsah biosložek v MOL EVO 100 Plus přispívá k větší efektivitě a menší spotřebě paliva.

Pokud si chcete užít bezstarostnou jízdu, vsaďte na prémiová paliva MOL EVO Plus. Více informací najdete na stránkách evo.molcesko.cz.

SOUTĚŽ!

Zapojte se do soutěže a vyhraďte model závodního vozu vicemistra ČR v rally 2023 Dominika Stříteského. Stačí odpovědět na soutěžní otázku:

Jakou specifikaci uvádí MOL na pistoli u svého prémiového benzínového paliva?

- a) E5
- b) E10
- c) E15

Vaše odpovědi zasílejte na emailovou adresu svamberk@wmsro.cz. Vylosování výherci budou vyrozuměni a výhra zaslána poštou.



VYDEJTE SE VLASTNÍ CESTOU

PŘEDSTAVENÍ

SEAT ARONA

seTKání

SEAT Arona se těší velkému zájmu zákazníků od svého uvedení na trh a loni byl tento model dokonce absolutním bestsellerem španělské značky v globálním měřítku i na českém trhu. Kompaktní crossover vyniká všestranným nadáním i atraktivním zevněškem. Nyní si tento vůz můžete pořídit s velkým cenovým zvýhodněním.



Dynamické křivky kompaktního crossoveru SEAT Arona se sofistikovaným offroadovým charakterem jsou i v městském davu nepřehlédnutelné, zatímco neméně modernímu interiéru vládne funkční a praktický design, který si zákazníci mohou stejně jako exteriér individualizovat podle vlastních preferencí. Na výběr přitom mají nejen tři standardní stupně výbavy – elegantní Style, robustní Xperience a sportovní FR –, ale také speciální edice FR Black Edition pro náročné fanoušky sportovního stylu i svezení či Marina Pack s udržitelnými materiály v interiéru vyráběnými z plastového odpadu z moří a oceánů.



Již základní Arona Style má v sériové výbavě vše potřebné včetně 16" kol z lehké slitiny, Full LED předních světlometů, sportovního volantu obšitého kůží, tempomatu a asistenčního systému Front Assist. Samozřejmostí je také skvělá jízdní dynamika, příkladná bezpečnost doložená 5 hvězdičkami z přísných testů nezávislé organizace Euro NCAP, mimořádný komfort a neomezená bezdrátová konektivita díky systému Full Link nebo Connectivity box.

Pro náročné zákazníky, kteří touží po ještě sportovnějším vzhledu a atraktivnějším designu ve spojení s rozšířenou výbavou, připravil SEAT speciální edici Arona FR Black Edition. Její výbava potěší příznivce sportovně laděných vozů mimo jiné paketem černých aerodynamických prvků (černé prahové lišty a střešní spoiler), černými 18" koly Performance IV z lehké slitiny, černým čalouněním sedadel Dinamica, Full LED světlomety Plus a paketem Vision Plus.

V závislosti na stupni výbavy pohání přední kola modelu SEAT Arona různé varianty zážehových motorů. Výkonný a hospodárný tříválec 1.0 TSI poskytuje díky přeplňování turbodmychadlem a přímému vstřikování benzínu nejvyšší výkon 70 kW (95 k) nebo 85 kW (115 k). Výkonnější varianta může být alternativně kombinována s automatickou převodovkou DSG, jež se dodává sériově pro všechny verze nejvýkonnějšího motoru pro modelovou řadu Arona. Tím je



technicky vyspělý čtyřválec 1.5 TSI vyladěný na nejvyšší výkon 110 kW (150 k). Všem variantám pohonu je společná velmi nízká spotřeba paliva, která se v kombinovaném cyklu podle metodiky WLTP pohybuje od 5,3 do 6,0 l/100 km v závislosti na motoru a výbavě.

Nabídka značky SEAT se vždy vyznačovala velmi výhodným poměrem cena/výkon a v tomto parametru je nepřekonatelný i crossover Arona, který si nyní můžete vybrat z široké nabídky skladových vozů u autorizovaných prodejců SEAT s cenovým zvýhodněním až 120 300 Kč. Cestu za volant Arony vám usnadní také atraktivní financování nebo operativní leasing se splátkami, které si můžete nastavit přesně podle svých představ. Skvělým argumentem ve prospěch modelu SEAT Arona je také pětiletá záruka na celý vůz.

Text: redakce

Foto: SEAT

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. Jakému automobilu se říká Vejtrásk? a) Praga V3S b) Praha V3SK c) Praga V3SK</p>  | <p>2. Kolik měří Masarykův okruh v Brně? a) 4 403 m b) 5 403 m c) 6 403 m</p> | <p>3. Kolínská voda obsahuje: a) 3-5 % vonné kompozice b) 20-25 % vonné kompozice c) 30-35 % vonné kompozice</p>  |
| <p>4. Kdy se narodil zpěvák Jiří Korn? a) 1949 b) 1959 c) 1969</p> | <p>5. Hamstringy jsou: a) Hýždové svaly b) Svaly přední strany steh c) Svaly zadní strany steh</p>  | <p>6. Jak se také označuje dálnice D5? a) Via Carolina b) Via Salis c) Via Bohemia</p> |
| <p>7. Italské pesto se skládá z: a) Rozmarýnu b) Bazalky c) Tymiánu</p>  | <p>8. Barva roku 2024 je: a) Viva Magenta b) Turquoise c) Peach Fuzz</p> | <p>9. Kolik obyvatel má Šanghaj? a) Přes 20 mil. b) Přes 25 mil. c) Přes 32 mil.</p>  |
| <p>10. Film Cesta do pravěku byl natočen roku: a) 1955 b) 1960 c) 1965</p> | <p>11. Portské víno pochází z: a) Portugalska b) Španělska c) Itálie</p>  | <p>12. Mauricius je ostrov u: a) Nového Zélandu b) Indie c) Madagaskaru</p> |
| <p>13. Slunečnicový olej se vyrábí z: a) Květů b) Semen c) Kořene</p>  | <p>14. Boxer Muhammad Ali byl vlastním jménem: a) Johny Clay b) Cassius Marcellus Clay Jr. c) Cherry Hill</p> | <p>15. Odkud původně pochází pepř? a) z Argentiny b) z Číny c) z Indie</p>  |
| <p>16. "Chodec" a) Je výhradně kráčející osoba b) Je i osoba, která vede jízdní kolo c) Není osoba, která se pohybuje na lyžích</p> | <p>17. Kruhy v logu Audi symbolizují: a) Sloučení čtyř saských automobilek b) Důraz na rychlost c) Snahu ovládnout všechny kontinenty</p>  | <p>18. Hranostaj je: a) Hudební nástroj b) Nástroj na měření c) Malá šelma</p> |
| <p>19. Nejdelší dálniční síť na světě je: a) Panamericana s cca 47 000 km b) Pennsylvania Turnpike s cca 47 000 km c) Queen Elizabeth Way s cca 47 000 km</p>  | <p>20. Od kdy je možné získat ŘP na skupinu T? a) od 15 b) od 17 c) od 18</p> | <p>21. Jakou rozlohu má KRNPAP? a) 385 km² b) 585 km² c) 785 km²</p>  |
| <p>22. Coulrofobie je: a) Strach z klaunů b) Strach z knoflíků c) Strach z myší</p> | <p>23. Jak se jmenuje nejvyšší strom na světě? a) Smrk b) Sekvoj c) Baobab</p>  | <p>24. Jak dlouho spí žirafa? a) 10 hodin b) 5 hodin c) 20-30 minut</p> |

ABY BYLO DOBŘE VIDĚT NA CESTU I V DEŠTI

PORADNA

VÝMĚNA STĚRAČŮ JE DŮLEŽITÁ

STĚRAČE

seTkáni



Funkční stěrače jsou jedním ze základních předpokladů bezpečné jízdy. Proto je třeba pravidelně sledovat jejich stav a v případě potřeby je vyměnit. Odborníci přitom doporučují výměnu alespoň jednou za rok, a to třeba právě na konci zimního období, které na celé auto klade zvýšené nároky. Především by se ale měly stěrače vyměnit kdykoliv začnou špatně stírat, tedy nechávat za sebou stopu.



STĚRAČE QWP

Právě tak, tedy se všemi potřebnými konektory, jsou dodávány i stěrače značky QWP z nabídky SAG CZ, na které při loňské East African Safari Classic Rallye spoléhal i zkušený jezdec Vojtěch Štajf. „Je to jedna z nejnáročnějších soutěží na světě a kvalitní stěrače od QWP se nám tam opravdu osvědčily.“ vysvětluje Vojta a dodává: „Kvůli náročnosti tratě se spoustou bahnitých či písčinych úseků stěrače dostávaly opravdu zabrat, takže jsme je preventivně měnili každý den, protože potřebuju dobře vidět. Ale na tyhle stěrače jsem se mohl opravdu spolehnout, a rozhodně je doporučuju všem.“

Stěrače řady QWP HPWS (High Performance Wiper System) totiž mají stírací lišty z kvalitního přírodního kaučuku s přesně stříženým břitem pro vynikající stírací účinek. Základ konstrukce tvoří pevný ocelový rám odolný proti korozi. Díky tomu stěrače slibují stabilní dobré výkony za každého počasí a dlouhou životnost. To je mimo jiné deklarováno také pečeti kvality 'GEBRAUCHSWERT GEPRÜFT' (testované užité vlastnosti) od TÜV Austria Automotive GmbH, což je uznávaná rakouská nezávislá akreditovaná inspekční a certifikační instituce s působností po celém světě.

Vybrat správné stěrače ale v dnešní době může být problémem. Za prvé je nutné znát potřebné délky (u řady vozů se na straně řidiče a spolujezdce liší), protože příliš dlouhé lišty se o sebe mohou zasekávat nebo mohou odírat sloupky, příliš krátké zase nestírají celou plochu skla. Dále je třeba si vybrat také vhodnou konstrukci. Tradiční ramínkové jsou dnes už ve velké míře nahrazeny moderními pružnými, tzv. 'Flat' stěrači, které díky integrovanému přítlačnému křídлу poskytují dostatečný přítlak i při vyšších rychlostech a s ohledem na minimum kovových částí obvykle mají také delší životnost. Třetím důležitým hlediskem pro výběr stěračů je jejich uchycení. V současnosti totiž skoro každá automobilka využívá svůj vlastní systém, kterým nahradila dříve využívaný univerzální jednoduchý háček. Proto jsou stěrače obvykle dodávány s různými konektory pro montáž na různé typy ramínek.



QWP
QUALITÄTS WERKSTATT PRODUKTE

Mobilita za férovou cenu!



SAG
SWISS AUTOMOTIVE GROUP



AUDI VS. LANCIA

Konečně si filmoví tvůrci vzpomněli také na fanoušky rallye! Po filmech o Formuli 1 a 24h Le Mans se fanoušci rychlých kol mohou těšit na souboje ze slavné Skupiny B, jmenovitě mezi čtyřkolkou Audi a zadokolkou Lancia. Přestože kvalitu tento film na výše uvedené úplně nestačí, pravověrný milovník starých rallye strojů nemůže být zklamán.



ZDÁNÍ KLAME

Mercedes-Benz slaví v České republice titul Auto roku. Možná, že to v pražském sídle českého zastoupení vzali stejně „od podlahy“ jako řidič v téhle povedené reklamě na třídu E...



JAK QR KÓD FUNGUJE?

Abyste z QR kódu dostali potřebná data, musíte mít nějaký program, který jej umí „vyfotit“ a poté „dekódovat“. K tomu slouží množství zdarma dostupných aplikací v internetových obchodech App Store či Google Play. Samozřejmostí je chytrý telefon s fotografickým aparátem.

CO JE TO QR KÓD?

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

FACELIFT OCTAVIE IV DETAILNĚ

Nejoblíbenější model mladoboleslavské značky jsme krátce představili v rubrice Novinky, nicméně zde máte příležitost si auto detailně prohlédnout ze všech stran.



PARTA „BLÁZNŮ“ ŘADÍ DÁL


Možná si vzpomenete, že Ford v historii již několikrát dal vzniknout hodně bláznivým dodávkám. Jenže to byly vždy jen koncepty, bez ohledu na to, jak dobré či zajímavé. Nyní představuje první dítko – Ford Transit Custom MS-RT, u kterého chce zúročit know-how z rallye závodů.



BEST OF...

V lednu se uskutečnil další Dakar, v němž se po dlouhé době na stupních vítězů objevila česká vlajka, a to rovnou na místě nejvyšším. V tomto krátkém videu od Red-Bull si můžete prohlédnout ty nejzajímavější záběry.





Je čas přezout na novou sezonu.
S MyCard **Service+** můžete využít
možnost výměny kompletních kol
a nově i samostatných pneumatik.

MyCard

Moje výhody. Můj servis.

Volkswagen MyCard je zákaznická karta pro majitele osobních vozů Volkswagen (fyzické osoby), která je vázaná na konkrétní vozidlo, a přináší vám spoustu výhod. Můžete si vybrat jednak bezplatnou verzi **Service**, nebo zvolit rozšířenou placenou verzi **Service+**, která umožňuje využívat další výhody nad rámec základní verze.

Nyní se **zvýhodněním 1 500 Kč vč. DPH** na přípravu a zajištění STK pro všechny držitele MyCard, bez ohledu na verzi karty. Ke kartě MyCard **Service+** nově získáte k benefitu výměny kompletních kol také výměnu samostatných pneumatik. **Využijte tuto skvělou příležitost. Mít MyCard se rozhodně vyplatí.**



Získejte výhody. Získejte MyCard.
Registrace trvá jen chvíli.
Více na my-card.cz





RACING **FUEL 102+**

VYZKOUŠEJTE ZÁVODNÍ PALIVO!

Od dubna na vybraných čerpacích stanicích MOL.

| Vyšší oktanové číslo

| Vyšší obsah kyslíku

| Palivo používané
v reálném závodním
prostředí

| Limitovaná letní edice

| Praha 4, Türkova

| Praha 6, Evropská z centra

| Praha 5, Strakonická

| Brno, Bauerova

| Liberec, Doubí

| Olomouc, Holická

| Ostrava, 17. listopadu

| Plzeň, Částkova

| Most, Velebudická

3,5%
O₂ Content

102+
RON

ENERGY

SPEED

molcesko.cz