

LÉTO
2025

setKání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody



ZAJÍMAVOST



UNIKÁTNÍ MOSTY

OSOBNOST



EDDIE JORDAN Z HOBBYJEZDCE AŽ NA VRCHOL



ZA VOLANTEM MARKÉTA HRUBEŠOVÁ

Do servisu ve dne v noci



Díky Škodaboxu teď vyřešíte návštěvu servisu kdykoli

Využijte naše chytré řešení Škodabox. Třeba pro předání klíčů od vozu do nebo ze servisu. Děláme pro vás svět servisu ještě pohodlnější.

- 4 VY-MY:**
Častější technické kontroly
pro auta starší 10 let
- 6 Za volantem:**
Markéta Hrubešová
- 8 Autonovinky:**
Nové modely druhého
čtvrtletí 2025
- 12 Čtyřtest:**
Hybridy a jedna
česká klasika
- 14 Osobnost:**
Eddie Jordan
- 16 Legenda:**
Jaguar XJ-S
- 20 Zajímavost:**
10 unikátních mostů
- 22 Test s cílem:**
Volvo V90 CC
v Jeseníkách
- 24 Akce:**
Czech Oldtimer Express
- 26 Jak se jezdí:**
V Bosně a Hercegovině
- 28 Anketa:**
WCOTY 2025
- 30 KaleidoSTKop**
- 32 Vědomostní kvíz**
- 34 Videotéka:**
Zajímavá videa
formou QR kódu

Bezzubá kočka

Jeden z nejúchvatnějších automobilových designů své doby má na krku pět křížků. Jaguar XJ-S letos slaví 50. výročí – a samotný Jaguar jako by o tom nevěděl. Žádné oslavy, žádná připomínka. Asi má plné ruce práce s dokončováním růžových elektrických kupé pro novou generaci uvědomělých řidičů.

Pod novým sloganem Copy nothing – tedy „žádná kopie“ – značka zanevřela na vše, čím doposud byla a jak byla vnímána.

Podle mého názoru jde o jednu z nejsmutnějších kapitol automobilového světa. Značka, která nám dala takové skvosty jako E-Type, sportovní sedan XJ, F-Type či legendární XJ220, je dnes v hibernaci a snaží se o znovuzrození dávné slávy.

Nevím, jestli jsou obludná elektrická monstra tou správnou cestou. Ale i když se mi při pohledu na Jaguar Type 00 – jak se koncept, který má mít s finálním vozem mnoho společného, jmenuje – dělá trochu nevolno, Jaguaru přejí úspěch. Takové značky by neměly zmizet v propadlišti dějin.

Tajně doufám, že Type 00 bude podobný případ jako „banglovská sedma“ od BMW. Dodnes si pamatuji to zděšení, když ji v roce 2001 představili ve Frankfurtu. Znechucení z jejich opulentních tvarů bylo doslova hmatatelné. Pomínu-li „nepodstatný“ fakt, že díky ní se BMW etablovalo v USA jako žádná jiná evropská značka a vydělalo miliardy dolarů, dnes jde o neuvěřitelně působivé auto. Automobilová avantgarda. Ne, pořád není hezké – ale na silnici ho nepřehlédnete. A přesně o to Banglovi šlo. Možná o to samé jde dnes lidem z Jaguaru.

Protože i když jde o jedno z nejslavnějších jmen v historii, mladá generace auta se šelmou ve znaku prakticky nezná. Poslední roky je nikdo ani nekupoval. Na americkém trhu, který je pro značku klíčový, Jaguar prodal za rok 2023 něco málo přes 8 tisíc aut. Pro srovnání: BMW jich ve stejném roce prodalo 362 tisíc. Víc snad dodávat netřeba.

A přitom Jaguar pod vedením lana Calluma vyráběl designově – a často i jízdně – úchvatná auta. Například sportovní F-Type, jehož vzhled je dodnes považován za mimořádně zdařilý. Jenže co Jaguar získával vzhledem, ztrácel spolehlivostí a absencí některých prvků luxusní výbavy. Vznětové motory Ingenium jsou snad ještě horší hromada šrotu než nechvalně známé N47/N57 od BMW – a to je co říct. A nabízet v roce 2010 u high-endového sedanu infotainment s horším rozlišením než má kalkulačka, to nové zákazníky opravdu přilákat nemohlo.

Jaguar udělal příliš mnoho chyb. A já se obávám, aby Type 00 nebyl tou poslední. Držme si palce.

Příjemné čtení přeje

Jiří Švamberk
šéfredaktor



Tajenka z minulého čísla zněla: „Čas, jehož marnění sis užil, není ztracený.“

Ročník XXII/léto 2025. Vydává: Časopisy pro volný čas s.r.o., Domažlická 1, 130 00 Praha 3, IČO: 26422964, DIČ: CZ26422964

Sekretariát: Zuzana Dvořáková, mail: recepcie@provolnycas.cz, Tel.: 226 517 915 **Adresa redakce:** Domažlická 1, 130 00 Praha 3

Registrační číslo periodika: MK ČR E 15 222. Vychází 4x ročně. **Šéfredaktor:** Jiří Švamberk (svamberk@wsmsro.cz),

předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorsky spolupracovali:** Zuzana Cebáková, Aleš Jungmann, Jaroslav Kvíčala,

Radek Laube, Filip Vejnar, Vojtěch Štajf, **Grafická úprava:** Daniela Petrová, **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 GORENJE kuchyně

Odevzdáno do tisku: 13.6.2025

INZERCE

**PERFEKTNÍ ČISTOTA
PRO PERFEKTNÍ JÍZDU**



SONAX®
MADE IN GERMANY

www.sonax.cz

TÜV SÜD NAVRHUJE KONTROLY KAŽDÝ ROK

Mediálním prostorem se v minulých týdnech prohnala zpráva, která vyvolala velký rozruch. Německá organizace TÜV SÜD navrhuje zavedení ročních technických kontrol pro vozidla starší 10 let, namísto současného dvouletého intervalu. Hlavním důvodem je rostoucí počet technických závad u starších automobilů – podle statistik TÜV SÜD mají vozy nad 10 let věku totiž až 3× vyšší pravděpodobnost kritických závad (např. brzd, osvětlení, emisních systémů), což ohrožuje bezpečnost provozu.

V České republice by se takové opatření mohlo dotknout až 2,5 milionu osobních vozidel. České úřady zatím podobnou změnu neplánují. Ministr dopravy Martin Kupka několikrát deklaroval, že stávající systém považuje za dostatečný a s tímto postojem se ztotožňujeme i my.

Finanční dopad na řidiče by byl významný: pro majitele starších vozů, kteří si nemohou dovolit nové vozidlo, by to znamenalo náklady navíc v řádech tisíců Kč. TÜV SÜD argumentuje, že častější kontroly by motivovaly k obměně vozového parku, nicméně mnoho domácností na nová auta nemá úspory a nemá ani přístup k úvěrům.



Text: Pavel Rubeš, předseda profesní komory STK

Foto: Shutterstock

INZERCE

BEZPEČNOST A KVALITA BEZ KOMPROMISŮ

Potřebujete všechny revize a zkoušky k zajištění bezpečnosti provozu Vašeho vyhrazeného tlakového a plynového zařízení? Máte představu, jak dlouho budete Vaše zařízení moci ještě bezpečně provozovat? Ušetřete náklady za neplánované odstávky provedením preventivní kontroly.

Co pro vás zajistíme?

- Revizní a inspekční činnosti všech tříd vyhrazených tlakových zařízení
- Revizní a inspekční činnosti všech druhů vyhrazených plynových zařízení
- Supervize svařování a technické poradenství v oblasti svařování
- Zkoušení netlakových nádob dle vodního zákona
- Zkoušení cisteren a kontejnerů dle mezinárodní dohody ADR
- Školení obsluhy vyhrazených tlakových či plynových zařízení
- Školení topičů kotlů
- Machinery safety - posouzení bezpečnosti strojních zařízení

Proč si vybrat právě DEKRA CZ?

- Odbornost a zkušenosti – špičkoví inspektoři s mezinárodní certifikací.
- Nezávislost a důvěryhodnost – objektivní posouzení v souladu s nejvyššími standardy.
- Individuální přístup – řešení na míru pro každé odvětví.
- Síť poboček po celé ČR – jsme tam, kde nás potřebujete.

Zajistěte si bezpečnost a soulad s normami bez starostí!

Kontaktujte nás ještě dnes a nechte si vypracovat nabídku přesně podle Vašich potřeb.

Tel: +420 727 982 856

Email: zdenek.novotny@dekra.com

Více informací na: www.dekra.cz

DEKRA

Revize a inspekce podle nejvyšších standardů



UŽ 30 LET SE STARÁME O VAŠE POJIŠTĚNÍ





Herečka, moderátorka a vášnivá kuchařka Markéta Hruběšová má k jídlu stejně vřelý vztah jako k autům. V rámci rozhovoru jsme si povídali o jejích řidičských začátcích, vztahu k automobilům a samozřejmě i o její velké vášni – vaření.



VAŘENÍ JE NIKDY NEKONČÍCÍ DOBRODRUŽSTVÍ

■ Pamatujete si, kdy jste poprvé seděla za volantem – a kdo vás to tehdy učil?

Pár prvních pokusů o „lekcí autoškoly“ proběhlo v naší Škoda 105. Bylo mi kolem sedmnácti a zkoušela mě to naučit maminka. Nicméně jsou činnosti, na které je lépe najmout odborníka (smích). Takže jsem pak normálně absolvovala profesionální autoškolu a týden po osmnáctých narozeninách jsem si vyzvedla řidičák.

■ Jakým autem v současnosti jezdíte?

Mám hybridní Renault Austral. Je to skvělé solidní auto a mám v něj absolutní důvěru. Jsem značce Renault věrná. Tohle je můj čtvrtý vůz. Začala jsem Modusem, pak jsem měla Koleose, pak jeho modernější verzi a nyní tedy Austral. Nedám na něj dopustit. Odjezdím ročně mnoho tisíc kilometrů, převážím spoustu věcí na vaření i moderování. A uveze fakt všechno – od plesových šatů po obrovské nákupy.

■ Říká se, že automobil hodně vypoví o svém majiteli. Co by řekl ten váš?

To by asi měli posoudit jiní...Ale pokud bych měla mluvit sama za sebe, tak možná to, že agresivní rychlost a snobská extravagance není můj šálek kávy. Pro mě je mnohem důležitější spolehlivost.

■ Jste známá svým kulinářským uměním – máte i po tolika letech něco, co vás v kuchyni pořád překvapuje nebo těší? A co je pro vás při vaření naprosto nepostradatelné?

Mě vaření těší pořád! Je to nikdy nekončící nádherné dobrodružství. A stejně jako u auta je pro mě nejdůležitější spolehlivost, tak stejně to mám i v kuchyni. Potřebuji skvělé nože – nejlépe Yaxell a Dick a pak kuchyňské vybavení. To zas nedám dopustit na spotřebiče značky Gorenje.

■ Vaření je pro vás radost i práce – je něco, co vám doma usnadňuje ten přechod mezi každodenním vařením a kreativním tvořením?

Všechno je jen otázka nastavení. Vždycky vycházím z toho, kolik mám času, pro koho vařím, při jaké příležitosti a v jaké sezóně. A pokud se bavíme o automobilech, tak Austral je taková malá pojízdná „polní kuchyně“. V podstatě mohu uvařit kdykoliv, kdekoliv, cokoliv (smích). Vozím s sebou dvě varné desky Gorenje, na kterých jsem vařila v prosinci v minus 16 °C, ale i v červenci v plus 38 °C. Mít dobré parťáky je prostě k nezaplacení!

■ Vařila jste někdy něco „v polních podmínkách“, třeba na cestách? Co byste uvařila ze surovin z benzínky?

Vařím všude a ráda! Vařím v apartmánu na horách i u moře, vařila jsem na lodi, v karavanu...Pro mě je



Krásné ženy a krásná auta vždy patří k sobě.

totiž naprosto nejvíc, sednout si v kruhu rodinném nebo s přáteli a vychutnat si společné jídlo. Takové, jaké máme všichni rádi. Bez stresu z toho, že už si nechci nic dalšího objednat, ale ráda bych ještě poseděla (smích). Samozřejmě jsou dny, kdy restauraci nepohrdnu, ale pokud mám čas a jsem aspoň trochu v pohodě, tak vždycky vařím. A co se týče benzinek, tak ty miluju! Vážně! Mnohokrát mi zachránily život i vztah. Já totiž když jsem hladová, tak jsem šíleně protivná! Ale nikomu to neříkejte (smích).

■ Silnice, nebo kuchyně – kde zažíváte větší adrenalin?

Adrenalin je fajn, ale takový ten hezký. Spíš bych to nazvala pocitem zodpovědnosti. Zkrátka, že chcete, aby to všechno dobře dopadlo. A tenhle pocit mám během vaření, hraní v divadle, na natáčení i za volantem. Ale pokud se to změní na boj o život, tak je to špatně.

■ Vydala jste i knížky pro děti, kde berete inspiraci?

První pohádky o zelenině jsem vymýšlela pro mou dceru, která je milovala. Pak mi trochu vyrostla, ale napadlo mě, že pokud se to líbilo jí, mohlo by se to líbit i ostatním dětem. A tak vznikl Pan Brambora a jeho kamarádi, který už je úplně vyprodán. Druhá knížka Koko a jeho kamarádi je taky moc úspěšná – zaplatí Pán Bůh – a ještě pár kousků zbývá.

■ Pracujete nyní na nějaké nové knize?

Ano, ale psst. Zatím nemohu nic prozradit. Až bude venku, určitě se o ní dozvíte. Zatím posledním počinem byla Zvěřinová kuchařka. To byla velká radost!



Markéta Hrubešová
roky jezdí vozy
značky Renault.

■ Co vás na českých silnicích nejvíc potěší – a co vás spolehlivě vytočí?

Cestování je stále lepší a lepší. Když jedete třeba na Severní Moravu, kam já jezdím velmi často, tak je v podstatě každý týden otevřen nějaký nový úsek silnice nebo dálnice. Přibývají obchvaty, které bezvadně zkracují vzdálenosti a jsou mnohem bezpečnější



než úzké silnice, kde se nedá předjet. Všimějme si, prosím, i takových „maličkostí“! A budme za to vděční. Když pojedete o kousek dál – směr si doplňte sami – tak takhle pohodlně rozhodně nepojedete.... Neřflejme, radujme se z mála a budme k sobě tolerantní a ohleduplní. To je asi i odpověď na tu druhou část vaší otázky.

■ Kdybyste si mohla vybrat jakýkoli automobil, který by to byl a proč?

Nikdy bych neměnila! Austral je skvělý! Navíc je to Hybrid – tedy bez nutnosti nabíjení – tak mám i tak trochu čisté svědomí ohledně emisí. Ano, třeba je to maličkost, ale ty přece dělají celek. Třídím odpad, neplýtvám jídlem a vůbec – snažím se tu naši planetu moc netrápit.

■ Jaký kompliment vám nejvíc utkvěl v paměti – a od koho byl?

Tyhle věci si nechávám pro sebe. Ale jen taková úsměvná douška. Slavili jsme s mým mužem deset let. Večeře v restauraci, víno, svíčky a já se ho zeptala, co se mu na mně nejvíc líbí? Čekala jsem po těch letech nějaké hezké vyznání... A víte, co mi řekl? Že prý „chaos“! Tak asi tak (smích).

■ Máte nějaký rituál nebo talisman, který vás doprovází na cestách?

Mám plyšového medvídku mé dcery, který s námi jezdí už mnoho let, a pak jednoho, kterého mi sama nedávno uháčkovala. Sedí oba (medvídci!) vzadu a jsou stálými členy posádky.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv GORENJE kuchyně, archiv M. Hrubešové

INZERCE

BEZPEČNÁ KOLA | PRO RADOST

✓ Originální rozměry ✓ Typový list

Sicuplus

Bezpečnostní šrouby/matice



ZDARMA!
K sadě kol AEZ a DOTZ
(Sicuplus musí být
součástí objednávky)
Od 1.3. do 30.6. 2025

NOVINKA



AEZ Toronto black
18", 19", 20"

NOVINKA



AEZ Toronto dark
18", 19", 20"

NOVINKA



DOTZ Sonoma bronze
19", 20"

NOVINKA



DOTZ Sonoma dark
19", 20"



AEZ Havanna dark
19", 20", 21"



DOTZ MarinaBay dark
18", 19", 20", 21"



DEZENT KF dark
16", 17", 18", 19"



DEZENT KG dark
17", 18", 19", 20"

3D Konfigurator kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

AUTONOVINKY

LÉTO 2025

**Jeep Compass**

Třetí generace Jeepu Compass stojí na koncepční platformě STLA Medium, kterou využívají také modely jako Peugeot 3008/5008 nebo Opel Grandland. Pro Compass je ale upravena s ohledem na lepší schopnosti v terénu. Pohon všech kol však nabídne pouze čistě elektrická verze, dostupná ve třech výkonových variantách a s různými úrovněmi dojezdu. Elektrický Compass se odlišuje zvýšenou světlou výškou – 210 mm oproti standardním 200 mm – a upraveným podvozkem se specifickými pružinami a tlumiči. Na 19palcových kolech obouvá vysokoprofilové all-terrain pneumatiky a dostal také posílený zadní elektromotor pro lepší průchodnost náročným terénem. Nový Compass bude k dispozici také jako mild-hybrid (107 kW / 145 k) a plug-in hybrid (143 kW / 195 k).

Renault Espace

Renault před dvěma lety odvážně proměnil tradiční MPV Espace v SUV, a přestože to zprvu vyvolalo rozporuplné reakce, zákazníci přijali změnu pozitivně. Automobilka nyní navazuje na úspěch modernizovanou verzí, která přináší svěží vzhled i nové technologie. Přední část vozu působí robustněji a sebejistěji díky novým světlometům, přepracované masce chladiče a upravenému nárazníku s integrovaným LED denním svícením. Design se tak více přibližuje nejnovějšímu modelu Rafale.

**Mazda EZ-60**

Mazda pokračuje v rozšiřování partnerství s čínskou automobilkou Changan a po uvedení elektrického modelu 6e přichází s dalším modelem – novým SUV označeným jako EZ-60. Tento vůz bude k dispozici ve dvou variantách pohonu. Čistě elektrická verze nabídne baterii s očekávanou kapacitou přibližně 80 kWh. Druhá varianta kombinuje elektromotor s plug-in hybridní technologií, přičemž využívá lithium-železo-fosfátový akumulátor o kapacitě 31,7 kWh a spalovací motor o objemu 1,5 litru, který bude fungovat jako generátor pro prodloužení dojezdu.

Subaru Trailseeker

Subaru na autosalonu v New Yorku představilo zcela nový model Trailseeker, který vychází z elektrického SUV Solterra. Novinka je o 150 mm delší a o 25 mm vyšší, což znamená více místa pro cestující i zavazadla. Trailseeker nabídne výkon 280 kW (380 k), což mu umožňuje zrychlení z 0 na 100 km/h zhruba za 5 sekund. Zároveň zvládne utáhnout přívěs o hmotnosti až 1 500 kg. Na rozdíl od modelu Solterra si bude Subaru Trailseeker vyrábět samo.

**DS N°4**

Automobilka DS odhalila modernizovanou verzi hatchbacku DS 4, která nyní nese jméno N°4. Facelift se nese v duchu jemného osvěžení designu – vůz dostal novou masku chladiče, upravené světlomety s volitelnou technologií Matrix LED a delší kapotu. Uvnitř přibýly technologické novinky v podobě rozšířeného head-up displeje a 10,25" digitálního přístrojového panelu. Nejzásadnější změna se však týká pohonných jednotek – končí nabídka naftového motoru 1.5, naopak přichází čistě elektrická verze. Ta doplňuje stávající mild-hybridní tříválec 1.2 (107 kW / 145 k) a plug-in hybrid s kombinovaným výkonem 165 kW / 225 k.

Nissan Micra

Nissan se rozhodl pro restart legendárního modelu Micra. Šestá generace tohoto populárního městského vozu je plně elektrická a postavená na alianční platformě vyvinuté ve spolupráci s Renaultem. Novinka je blízkým příbuzným Renaultu 5 a sdílí s ním řadu prvků v interiéru. Nová Micra bude k dispozici ve dvou variantách – základní s výkonem 90 kW (122 k) a točivým momentem 225 Nm, která využívá 40kWh baterii a nabídne dojezd až 308 kilometrů. Výkonnější verze má 110 kW (150 k) a 245 Nm, přičemž baterie o kapacitě 52 kWh zajistí dojezd přibližně o 100 kilometrů delší.



Ferrari 296 Speciale

Ferrari se po více než deseti letech vrací k legendárnímu označení Speciale, tentokrát ve vrcholně vyladěné podobě modelu 296. Jeho přeplňovaný šestiválec o objemu 2,9 litru nyní produkuje 507 kW (690 k), což je o 25 kW (34 k) více než standardně. Celkový výkon hybridního systému vzrostl na působivých 647 kW (917 k), tedy o 37 kW (50 k) navíc. Podvozek byl snížen o 5 mm, využívá adaptivní tlumiče Multimatic převzaté z okruhového modelu 296 GT3 a nově je vybaven titanovými pružinami.



Lexus ES

Osmá generace sedanu Lexus ES se představí ve druhé polovině roku 2025. Stojí na platformě TNGA-K, kterou sdílí například s Toyotou Camry, a oproti předchozímu modelu výrazně narostla. Na délku přibýlo 165 mm, přičemž 80 mm z tohoto nárůstu tvoří prodloužený rozvor. Rozchod kol se rozšířil o 64 mm vpředu a 82 mm vzadu. Inovací se dočkalo také zavěšení kol – přední náprava typu McPherson dostala nová pouzdra, zatímco vzadu nově pracuje víceprvkové zavěšení. Pod kapotou zůstává známý 2,5litrový hybridní čtyřválec o výkonu 148 kW (201 k). Novinkou v nabídce jsou dvě plně elektrické verze s výkony 165 kW (224 k) a 252 kW (343 k).



Toyota Corolla Cross

Toyota Corolla Cross, která se řadí mezi kompaktní SUV, prošla modernizací přinášející řadu designových i technických úprav. Přední část vozu zdobí nová maska inspirovaná strukturou včelí plástve, zatímco výbava Executive nově nabízí adaptivní dálková světla. Nápadným prvkem je rovněž světelná lišta propojující přední světlomety. Úpravy se dotkly i zadní části – nově tvarovaná koncová světla doplňují aerodynamické lamely, které přispívají ke stabilitě vozu. Pod kapotou zůstávají osvědčené hybridní motory: 1,8litrový čtyřválec a výkonnější dvoulitrová varianta.



Citroën C5 Aircross

Nový Citroën C5 Aircross je jedním z těch vzácných případů, kdy se sériová verze téměř neliší od původní studie. Stejně jako jeho technicky spříznění kolegové Peugeot 3008 a Opel Grandland vychází z modulární platformy STLA Medium, která umožňuje využití rozličných typů pohonů. Oproti minulé generaci narostla karoserie o 150 milimetrů na celkových 4652 mm, zatímco rozvor se prodloužil o 60 mm na hodnotu 2784 mm. Zákazníci mohou vybírat ze tří verzí pohonu: mild-hybridního tříválce 1.2, plug-in hybridu s přeplňovaným čtyřválcem 1.6, a nechybí ani plně elektrická varianta dostupná ve dvou výkonových úrovních.



Volvo XC70

Volvo znovu oživilo jméno XC70, avšak bez jakékoliv vazby na původní oplastované kombi. Nový model míří primárně na čínský trh a přichází ve zcela jiné karosářské podobě – jako elegantní plug-in hybridní liftback. Stojí na rozvoru 2895 mm, celková délka činí 4815 mm, šířka 1890 mm a výška 1650 mm. Hmotnost se liší podle zvolené varianty – základní provedení váží 2110 kg, zatímco verze s větší baterií má 2275 kg. Na výběr budou dvě varianty akumulátoru: lithium-nikl-mangan-kobaltová baterie o kapacitě 39,63 kWh slibuje dojezd až 180 km dle čínského měřicího cyklu CLTC. Alternativou je lithium-železo-fosfátový (LFP) akumulátor s kapacitou 21,22 kWh, který zvládne přibližně 100 kilometrů bezemisní jízdy.





Toyota RAV4

Toyota RAV4 vstupuje do nové generace s ostřeji řezaným designem inspirovaným modely C-HR a Camry. Přední části dominují LED světlomety ve tvaru „C“, zatímco zadní partie působí uhlazeněji s moderním světelným podpisem. Uvnitř došlo k výrazné digitalizaci – většina ovládacích prvků se přesunula na centrální 12,9" dotykový displej, doplněný o 12,3" digitální kokpit a nový head-up displej. Místo klasické řadicí páky je zde kompaktní joystick. Rozměry zůstávají téměř stejné jako u předchůdce, což znamená dostatek prostoru pro cestující i zavazadla. Novinkou je sportovně laděná verze GR Sport s tužším podvozkem, širším rozchodem kol a pevnější karosérií. Nová generace XA60 bude poháněna výhradně hybridními, respektive plug-in hybridními pohony.

Bovensiepen Zagato

Zakladatelé značky Alpina jsou zpět na scéně. Bratři Bovensiepenovi pokračují v rodinné tradici úprav vozů BMW a tentokrát si vzali do parády model BMW M4. Na designu spolupracovala slavná karosárna Zagato, která vozu vtiskla svůj nezměnitelný rukopis v čele s dvojítm vyboulením střechy. Zajímavostí je absence B-sloupku, což naznačuje, že základem úpravy mohlo být BMW M4 Cabrio. Pod kapotou pracuje 3litrový řadový šestiválec, naladěný na výkon 449 kW (610k) a točivý moment 700 Nm.



Rolls-Royce Spectre Black Badge

Luxusní kupé Rolls-Royce Spectre, které se v Evropě stalo nejprodávanějším modelem značky, rozšiřuje nabídku o výkonnější variantu Black Badge. Tato specifikace tradičně přidává sportovnější charakter a vyšší dynamiku – elektrický pohon nyní nabízí 485 kW (660 k) a 1 075 Nm. Díky tomu zvládne dvoudveřové grand tourer zrychlit z 0 na 100 km/h za pouhých 4,3 sekundy. Vyladění dynamiky vychází z rozsáhlého sběru dat reálných uživatelů.

Slate Truck

Nová americká společnost Slate Auto vstupuje na trh s cenově dostupným elektrickým lehkým užitkovým vozidlem Slate Truck, které má usnadnit rozvoj elektromobility v segmentu pracovních aut. Slate Truck nabídne výkon 150 kW (204 koní), pohon zadních kol a dvě baterie: menší s kapacitou 52,7 kWh a dojezdem 241 km, větší 84,3 kWh s dojezdem až 386 km. Základní verze nemá rádio, infotainment ani elektrická okna – tyto prvky lze doobjednat prostřednictvím objednávkového katalogu. Bezpečnostní vybavení zahrnuje kontrolu trakce, ESC, airbagy, automatické brzdění, couvací kameru a automatická dálková světla. Cena startuje na 28 tisících dolarech (cca 616 tisíc Kč), po získání federální dotace klesne na 20 500 dolarů (451 tisíc Kč).



Dodge Charger Daytona Sedan

Dodge rozšiřuje elektrické kupé Charger Daytona o čtyřdveřový sedan. Automobil i nadále disponuje výkonem 493 kW (670 k), pohonem všech kol a dojezdem 388 km díky 100,5kWh baterii. Zrychlení z 0 na 100 km/h zvládne za 3,3 sekundy. Varianta sedan nabízí více místa vzadu a až 1090 litrů v zavazadlovém prostoru. K dispozici je i sportovní paket Track s brzdami Brembo a adaptivními tlumiči. Prodej v USA odstartuje v druhé polovině roku. Ve stejný čas dorazí i spalovací verze Sixpack s výkonem 408 kW (550 k).

KOOPERATIVA NABÍZÍ FIXACI CENY POJIŠTĚNÍ AUTOMOBILU. OVLIVNIT CENU MOHOU ŘIDIČI I BEZPEČNOU JÍZDOU.

Za posledních pár let významně vzrostly ceny servisních prací a náhradních dílů na automobily. To se samozřejmě musí projevit i v pojištění vozidel, proto jsme se zeptali Václava Geletiče z pojišťovny Kooperativa, jak mohou cenu pojištění ovlivnit sami řidiči.

Jaké jsou aktuální trendy v pojištění aut obecně? Jsou nějaké nové produkty?

V oblasti autopojištění vnímáme obecně jako velmi pozitivní trend nástup digitalizace a přechod na online sjednání. Celý proces sjednání pojištění je rychlý a velmi komfortní a tím, že mnoho klientů zná a používá pro běžné placení platební bránu, tak je zaplacení pojistky na pár kliknutí. Naši obchodníci si na to zvykli a většina smluv se sjednává zaplacením přes platební bránu. V roce 2025 se zaměříme na zvýšení klientské spokojenosti při řešení pojistné události a naším cílem je zvýšit garanci směrování oprav do smluvních servisů a garanci ceny pojištění.

Garance ceny pojištění znamená, že se klienti nemusejí obávat zvýšení sazeb?

Ano, nově nabízíme klientům možnost zafixovat si cenu pojištění automobilu na první 3 roky. Stačí

si u povinného ručení sjednat limit pojistného plnění 150/150 milionů Kč. V případě havarijního pojištění pak zvolit fixní spoluúčast 5.000 Kč. Navíc nemusí platit celou částku hned, ale mohou si zvolit například měsíční platbu, aniž by to ovlivnilo garanci nebo slevy. Nicméně pokud dojde v tomto období k pojistné události, fixace automaticky končí.

Mohou řidiči cenu pojištění ovlivnit nějak aktivně, třeba když jezdí bezpečně?

U Kooperativy ano. Jednu z možností, jak ovlivnit cenu pojištění vozu, nabízí naše pojištění s aplikací KOOPILLOT. Jedná se o jednoduchou aplikaci, kterou si řidič nainstaluje do chytrého telefonu. Ta pak vyhodnocuje styl jízdy, když eviduje například rychlost, razanci zrychlení, brzdění nebo i průjezdu zatáček. A také používání telefonu za jízdy. Pokud řidič jezdí bezpečně, získá část zaplaceného pojistného zpět, tzv. cashback.



Jakých výsledků vaši klienti dosahují, snaží se vyjezdít si zpět nějaké peníze?

Výsledky jsou velmi pozitivní. Aplikaci KOOPILLOT aktivně využívá přes 29 tisíc klientů. Z jízdních dat vidíme, že 69 % řidičů má skóre vyšší než 90 bodů. Maximum je 100 bodů. A dalších 26 % řidičů má výsledky svého jízdního skóre mezi 80–90 body. Asi 10 % řidičů si vyjezdilo maximální skóre, a tedy 40% cashback. Průměrně klientům kvartálně vracíme 800 Kč, což za rok představuje přes 3 tisíce Kč z pojistného.

AUTOPOJIŠTĚNÍ NAMÍRU **GARANCE CENY NA 3 ROKY**

ŽIVOT NA SILNICI VÁS OBČAS PŘEKVAPÍ. PLATBA NIKOLI.




Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

MALÝ, DVA VĚTŠÍ A TEN NEJVĚTŠÍ

BMW 330e je možná nejlepší plug-in na trhu, Jazz klame tělem, Multivan konečně našel vlastní tvář a nový Kodiaq jde po krku svému oblíbenému předchůdci. Letní čtyřka je mimořádně zajímavá.

BMW 330E

Je strašně jednoduché zavrhnout plug-in hybridní trojku proto, že je elektrifikovaná, má pouze čtyřválec, je to čtyřkolka a nekoupíte ji s manuální převodovkou... Asi víte, kam míříme. Jenže pravda je úplně jinde. Plug-in hybridní řada 3 je naprosto fantastické auto, které plní funkci dvou v jednom – elektromobilu do města a sportovního auta na okresky.

BMW nabízí plug-in hybrid jak v provedení Sedan, tak i Touring a lze konfigurovat pohon – klasická zadokolka a čtyřkolka xDrive, která je mezi zákazníky hodně populární.

DRUHÝ FACELIFT

Sedmá generace s označením G20/G21 je na trhu již od roku 2018 a má za sebou dvě modernizace. Ta poslední, z roku 2024, přinesla především úpravy plug-in hybridního pohonu. BMW 330e má nyní o 7,5 kWh větší 400V baterii, což je zásluhou vyšší energetické hustoty. Velikost baterie se fyzicky nezměnila a objem zavazadlového prostoru (375 litrů) i palivové nádrže (40 litrů) zůstává stejný. BMW uvádí dojezd až 83–97 km na jedno nabití (v závislosti na verzi), realita je o poznání skromnější. Nám se na jedno nabití podařilo ujet maximálně 64 km. To ale bohatě stačí – průměrná denní ujetá vzdálenost je podle průzkumů okolo 50 km. Nevýhodou tohoto plug-in hybridu je délka nabíjení baterie – naplno se nabije za 2 h a 15 min. Navíc tu není možnost nabíjení stejnosměrným proudem, a maximum tak činí 11 kW u nabíječky se střídavým proudem.

TÉMĚŘ 300 KONÍ

Plug-in hybridní BMW řady 3 si zachovává všechny přednosti klasické "trojky", což znamená fantasticky naladěný podvozek (ano, řada 3 je stále nejlépe jezdící automobil své kategorie), v příplatkovém M paketu dokonalá sedadla s vynikajícím bočním vedením, perfektní pozici za volantem, a především mimořádně intuitivní infotainment a ovládání. Kombinovaný výkon dosahuje 215 kW (292 k) a 420 Nm, což stačí na zrychlení z 0 na 100 km za 5,9 sekundy. Na elektřinu zvládne až 140 km/h, ale to už vyžaduje velmi precizní práci s akcelerátorem a současně dostatečně nabitou baterii. Kombinovaný provoz tvořený městem, okreskami i dálnicemi po týdenním testu vykazoval spotřebu 7,4 l/100 km. A to nám přijde jako velmi dobrá hodnota. Suma sumárum je plug-in hybridní BMW řady 3 stále skvělým řidičským náčiním. Jen s tím rozdílem, že s ním můžete jet kamkoliv, aniž byste se báli že vás nepustí do centra některého z velkých evropských měst.



HONDA JAZZ

Honda Jazz si jednoznačně zaslouží status geniálního vozu. Tohle malé auto je uvnitř tak prostorné, že vám to bez osobní zkušenosti málokdo uvěří. Je docela úsměvné, že velká MPV mizí ze scény, ale Jazz zůstává – a to v plné síle. Lze ho označit za zástupce kategorie mini MPV a jako takový nabízí i patřičné benefity. Například z předních sedadel máte pocit, jako byste seděli u výlohy. Obrovské čelní sklo a dvojice velkých trojúhelníkových oken po stranách nejenže prosvětluje interiér, ale především poskytují fantastický výhled do všech stran. K tomu přispívá i mírně zvýšená pozice za volantem, který je mimochodem zcela nový a patří k tomu nejlepšímu, co dnes automobilový průmysl nabízí. V roce 2023 prodělal Jazz nenápadný facelift, který přinesl nejzásadnější změny v oblasti hybridního systému e:HEV. Základem zůstává atmosférická 1.5, nově však s navýšeným výkonem – dostala 10 kW navíc, tedy 14 koní. Celkový výkon se tak zvýšil na XX kW (123 k) a točivý moment činí 253 Nm.

„KOUZELNÁ SEDADLA“

V rámci modernizace Honda představila i sportovně laděnou variantu Advance Sport, která se vyznačuje dynamičtější designem. Má upravenou masku chladiče, tužší podvozek a novou kalibraci pohonné jednotky i převodovky. Designově ji poznáte podle zadního spoileru na pátých dveřích, speciálních 16palcových kol nebo výrazného šedého laku doplněného černými detaily. Uvnitř si Jazz stále zachovává geniální zadní lavici Magic Seats, se kterou lze skutečně „kouzlit“. Zavazadlový prostor sice nepatří k největším (309 litrů), ale díky dobrému tvaru a šířce je skvěle využitelný. Po sklopení sedadel naroste objem až na 1 205 litrů. Stávající generace Jazzu před faceliftem byla kritizovaná pro svou přílišnou měkkost – to už u verze Advanced Sport neplatí – karoserie se sice v zatáčkách mírně naklání, ale vše zůstává v přijatelných mezích. Podvozek je znatelně tužší, přesto si vůz zachovává komfortní charakter, který se k jeho určení hodí.

FANTASTICKÁ SPOTŘEBA

Hybridní ústrojí zaslouží absolutorium. Kombinuje již zmiňovaný atmosférický čtyřválec i-VTEC o objemu 1,5 litru se dvěma elektromotory – generátorem o výkonu 70 kW a trakčním motorem s výkonem 80 kW. Spalovací jednotka většinu času pouze vyrábí elektřinu, která pohání kola, ale při potřebě vyššího výkonu se připojuje přímo k pohonu. Výsledkem je mimořádná hospodárnost. Během testu jsme běžně jezdili hluboko pod 5 l/100 km, nejnižší spotřeba na trase Kaznějov – Plzeň byla pouhých 3,1 litru. Jediným prostředím, kde se Jazz necítí ve své kůži, je dálnice – zde spotřeba překračuje 7 litrů a při prudší akceleraci působí spalovací motor hlučně a nepříjemně. Ale upřímně – dálnice nikdy nebyla doménou modelu Jazz.



ŠKODA KODIAQ

Nová generace světově úspěšného modelu Kodíaq přinesla vítaná vylepšení, diskutabilní však zůstává vzhled a cena. Nová generace, kterou navrhnul tým okolo Olivera Stefaniho, je opět spřízněna s Volkswagenem Tiguan a stojí na modulární platformě MQB Evo, díky níž lze nový Kodíaq vybavit také hybridním pohonem. Kodíaq mezigeneračně narostl na délku o 59 mm, rozvor si ovšem připsal pouze 3 mm, což znamená, že vnitřní prostor nikterak zásadně nenarostl (ani nebylo potřeba, Kodíaq je nesporným premiantem své kategorie). Prodloužení je patrné především v zadní části vozu za nápravou. Boční partie tak působí poněkud nehomogenně.

AŽ SEDM MÍST

V obrovském zavazadlovém prostoru o objemu 910 litrů mohou být za příplatek složená sedadla třetí řady – Kodíaq je tedy volitelně i nadále sedmimístný. Se složenými sedadly druhé i třetí řady vzniká „hangár“ s kapacitou 2105 litrů (mimořádně, to je stejná hodnota, jakou nabízí Honda Jazz se složenými sedadly). Škoda, že v základu není rovná podlaha, výrobce však nabízí v rámci volitelné výbavy řešení. Je skvělé, že Škoda, potažmo koncern Volkswagen i nadále dává prostor vznětovým motorům. Testovaný vznětový 2litr je nabízen ve dvou výkonnostních variantách – 110 kW a 142 kW (150 a 193 koní). Testovaný Kodíaq byl vybaven právě výkonnější variantou s pohonem všech kol (slabší TDI nelze kombinovat s pohonem 4x4), který mezigeneračně přišel o 5 kW kvůli zvýšenému protitlaku ve výfuku způsobeným větším katalyzátorem SCR. Kodíaq také přišel o manuální převodovku. Podle prodejních výsledků si manuální převodovky v minulosti vybraly 3 procenta majitelů nových aut. 7 stupňové DSG je rok od roku lepší a lepší, nicméně i nadále umí váhat při rozjezdu. Už nedrží otáčky až nepřirozeně nízkou, ale klasická měničová převodovka je stále o poznání lepší.

SLUŠNÁ DYNAMIKA

Přestože výkonový rozdíl mezi oběma variantami není tak výrazný a hmotnostní rozdíl činí téměř 100 kg, je výkonnější varianta o 1,8 sekundy rychlejší (7,8 vs. 9,6 s). Spotřeba se pohybuje v závislosti na typu komunikací od 6,8 po 7,5 l/100 km.

I přes nepochybné přednosti nového Kodíaqu je pohled do ceníku poměrně šokující. Testovaná verze v bohaté výbavě Selection začíná na 1,215 milionech korun. S příplatky na palubě se hravě dostanete přes 1,5 milionu.

To ale až tak není chyba výrobce...



VOLKSWAGEN MULTIVAN

Vycházející z užitkového modelu Transporter, patřil dlouhodobě mezi nejpobulárnější vozy německého výrobce. Jeho obliba byla tak výrazná, že se značka rozhodla „přestřihnout pupeční šňůru“ a vytvořit z Multivanu samostatný model. Ten nyní stojí na modulární platformě MQB. Ta mimo jiné přináší nižší hmotnost – a tím pádem i nižší spotřebu a emise – a umožňuje použití hybridního, respektive plug-in hybridního pohonu. Nově je plug-in hybrid k dispozici i ve variantě s pohonem všech kol eHybrid 4Motion.

NOVÝ PLUG-IN POHON

Plug-in hybridní čtyřkolka kombinuje zážehový motor 1.5 TSI nalaďený na 130 kW (177 k) a 250 Nm s trakčním elektromotorem o výkonu 85 kW (115 k), který je integrován do šestistupňové samočinné převodovky DQ400e evo. Zadní nápravu pak pohání druhý synchronní elektromotor s permanentními magnety a výkonem 100 kW (136 k). Systémový výkon dosahuje velmi slušných 180 kW (245 k). Obě nápravy nejsou spojeny kardánovým hřídelem, ale elektronicky.

Oproti předchozí plug-in hybridní verzi s motorem 1.4 TSI a pohonem pouze předních kol přináší Multivan 4x4 také větší baterii – její využitelná kapacita dosahuje 19,7 kWh, což znamená dojezd čistě na elektřinu okolo 80 kilometrů. V průběhu týdenního testu jsme na jedno nabití ujeli maximálně 63 km se spotřebou 1,2 l/100 km a 17,8 kWh/100 km elektrické energie. Za zhruba 400 kilometrů kombinovaného provozu jsme dosáhli spotřeby 6,6 l/100 km a 5,6 kWh/100 km. Plug-in hybridní Multivan s klasickými tlumiči je velmi komfortně nalaďen (výrobce nabízí i volitelné adaptivní tlumiče) a problém mu dělají pouze ostřejší příčné nerovnosti. To lze přičíst hmotnosti, která je přibližně o 250 kg vyšší než u nehybridní verze. Vůz se také kvůli vyšší karoserii a baterii uložené v podlaze v zatáčkách více naklání a působí tak trochu toporněji než čistě spalovací varianty.

LONG SE VYPLATÍ

Multivan je dnes plnohodnotným rodinným vozem – velkým MPV, které se nabízí ve dvou délkách. O 20 cm delší verze Long (4973 vs. 5173 mm) vychází přibližně o 50 tisíc korun draž, ale nabízí například o 294 litrů větší základní objem zavazadlového prostoru. Přechod na platformu MQB ale přinesl i některá omezení – například nižší maximální hmotnost taženého přívěsu. Poslední Multivan postavený na bázi Transporteru zvládl s pohonem všech kol táhnout až 2,5 tuny. Současná verze utáhne maximálně 2 tuny, plug-in hybridní pak pouze 1,6 tuny. Základní Multivan s pohonem všech kol stojí těsně pod 1,6 milionu korun. Různé komfortní prvky však mohou cenu vyšponovat až nad 2,3 milionu Kč – jako v případě testovaného vozu.

BMW 330E SEDAN XDRIVE

Motor: **Zážeh. čtyřválec**
1998 cm³ + el. motor
Komb. výkon (kW/k): **215/292**
Max. točivý moment (Nm): **420**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **5,9**
Max. rychlost (km/h): **230**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **7,5-8,4 (s vybitou bat.)**
Délka (mm): **4713**
Zavazadlový prostor (l): **375**
Základní cena (Kč): **1 536 600**

HONDA JAZZ ADVANCE SPORT

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1498 cm³ + el. motor**
Komb. výkon (kW/k): **90/122**
Max. točivý moment (Nm): **253**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,6**
Max. rychlost (km/h): **175**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,6**
Délka (mm): **4089**
Zavazadlový prostor (l): **304**
Základní cena (Kč): **649 900**

ŠKODA KODIAQ 2.0 TDI 4X4

Motor: **Vznět. čtyřválec 1968 cm³**
Komb. výkon (kW/k): **142/193**
Max. točivý moment (Nm): **400**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **7,8**
Max. rychlost (km/h): **220**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,0**
Délka (mm): **4758**
Zavazadlový prostor (l): **910**
Základní cena (Kč): **1 215 000**

VOLKSWAGEN MULTIVAN eHYBRID 4MOTION LONG

Motor: **Zážeh. čtyřválec**
1498 cm³ + el. motor
Komb. výkon (kW/k): **180/245**
Max. točivý moment (Nm): **350**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **7,8**
Max. rychlost (km/h): **220**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **0,8 – 1,1**
Délka (mm): **5173**
Zavazadlový prostor (l): **763**
Základní cena (Kč): **1 614 900**

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



Z HOBBYJEZDCE AŽ NA VRCHOL

Eddie Jordan, zakladatel úspěšného formulového týmu Jordan Grand Prix, zemřel 20. března 2025 ve věku 76 let. Byl jedním z nejcharismatictějších a nejbarvitějších majitelů týmů ve Formuli 1 a jeho stopa v motorsportu je opravdu hluboká.

Edmund Patrick Jordan se narodil 30. března 1948 v irském Dublinu. Ovlivněn katolicky zaměřenými rodiči a studiem na církevní škole v mládí zvažoval dráhu katolického kněze nebo (když to nevyšlo) dentisty, později se však

rozhodl pro profesi účetního a po krátkém kurzu nastoupil do Bank of Ireland. V ní pracoval na různých pobočkách, až byl v roce 1970, během bankovní stávky, přeložen na letní brigádu na Jersey. Tam poprvé viděl závody motokár, což jej ho natolik uchvátilo, že si po návratu do Dublinu koupil vlastní motokáru a začal závodit. Talent mu tedy rozhodně nechyběl, a i když mu bylo přes dvacet a byl na okruzích nováčkem, vyhrál v roce 1971 Irský šampionát motokár. V roce 1974 přešel do seriálu závodů Formula Ford 1600.

MANAŽEREM Z DONUCENÍ

V roce 1975 se přestěhoval do Británie, kde závodil v rámci šampionátu Formule 3. Po těžké nehodě v Mallory Parku v roce 1976, při které si osklivě zlomil nohu a byl nucen vynechat celou sezonu (v nemocnici

mu navíc vypadaly vlasy – celý život pak nosil paruku), se začal více zajímat o dráhu týmového manažera. Závodil však i dál. V roce 1977 přešel do Formule Atlantic, kde roku 1978 vyhrál irský šampionát. O rok později závodil v britské Formuli 3 a dokonce testoval vůz McLaren F1. V roce 1981 založil, s poměrně skromným rozpočtem, vlastní závodní tým Eddie Jordan Racing (EJR), který se stal známým díky svému zaměření na mladé talenty a ambicióznímu přístupu. Tým dosáhl velkého úspěchu v roce 1989, kdy Jean Alesi vyhrál šampionát Formule 3000.

V roce 1991 se úspěchy posílený Eddie Jordan rozhodl pokračovat v přirozeném vývoji závodní stáje, založil tým Jordan Grand Prix a vstoupil do světa Formule 1. Podařilo se mu získat podporu od



Hned v prvním ročníku obsadil tým Jordan Grand Prix velmi slušné páté místo.

Eddie Jordan se po prodeji týmu skvěle etabloval jako komentátor F1.



zvukných sponzorů jako Marlboro a 7UP a začal spolupracovat s talentovaným inženýrem Garym Andersonem. Hned v prvním ročníku obsadil tým velmi slušné páté místo, další dvě sezony však byly slabší. Mezi elitu se tým vrátil v roce 1994 – opět na páté místo, kolem kterého se dokázal udržet i v následujících letech. Nejlepšího výsledku v jednotlivém závodě dosáhl tým v ročníku 1998, když Damon Hill a Ralf Schumacher obsadili první dvě místa na Velké ceně Belgie a absolutní bodový vrchol přišel o rok později, kdy tým skončil fantasticky třetí v Poháru konstruktérů. Eddie Jordan v té době přitahoval pozornost médií, často díky neobvyklým marketingovým strategiím, což se sponzorům velmi líbilo.

NEPOVEDENÝ VSTUP DO 21. STOLETÍ

Po přelomu milénia však tým pomalu začal zaostávat, což mělo vliv na celkové výsledky i podporu od sponzorů. Finanční stránka věci se tak postupem let i přes občasný úspěch stávala čím dál tím méně únosnou. Po ráno v podobě rozvázání spolupráce s Hondou, jejíž motory tak putovaly už pouze konkurenčnímu týmu BAR (do kterého Honda později taktéž majetkově vstoupila a o sezonu později ze 100 % převzala) a Jordan tak musel začít nakupovat dražší agregáty Ford Cosworth, prohrál tým v roce 2005 také soudní tahanici s Vodafone, který utekl se sponzorskými penězi, a sešup na deváté místo v poháru konstruktérů v sezoně 2003 proto bolel opravdu hodně. I když... ona se přihodila jedna taková nevídaná perlička – snad až dokonce perla. V podivném, zamotaném a popršeném závodě v Brazílii, jenž ukončily červené vlajky, vyhrál v barvách Jordanu Giancarlo Fisichella, který do 56. kola vjel na první pozici. Nicméně toto vyšlo najevo až po přezkoumání, přímo na okruhu trofej dostal Kimi Räikkönen, takže Fisichella je dodnes jediným vítězem, který svůj triumf nemohl oslavit v rámci ceremoniálu přímo po závodě. K vítězství však Giancarlo ten rok přidal už jen dva bodíky, kolega Ralph Firman jediný, což stačilo jen na žalostné Minardi, které nedokázalo soupeřům vzít ani jeden bod.

NYNÍ POD HLAVIČKOU ASTON MARTIN

A stejně tak dopadl i rok 2004 a kolem týmu začali kroužit supi v podobě automobilek s ambicemi zapojit se do seriálu F1 (například se mluvilo o Peugeotu, který byl i sponzorem týmu), Jordan však věřil, že tým to nějak zvládne, a peníze na zlatém podnose odmítal. Přišly však další problémy, nucený přechod na motory Toyota a situace pro sezonu 2005 nebyla vůbec růžová. Červená čísla po patnácti sezonách v poháru Formule 1 převládla nad černými a Jordan, doslova v slzách, prodává stáj rusokanaďanovi Shnaiderovi, stojícímu za firmou Midland Group. Později byla stáj prodána Spykeru, řadu let jsme ji vídali jako Force India a nyní je pomyslným následovníkem Jordanu tým Aston Martin.



Rozvázání smluvního vztahu s Hondou do značné míry stálo za koncem týmu Jordan Grand Prix v kolotoči F1.

O několik let později jsme mohli pana Jordana vidat i ve vysílání britské BBC, kde svou závodnickou erudicí a nehranou bezprostředností dodával závodním přenosům příjemný šmrnc. Diváci měli rádi i to, že na kolegy (ale i sebe) často prozradil nějakou pikantnost. Jordan byl pravidelným hostem studií od roku 2009 do roku 2015, kdy BBC pokrývání závodů v tomto rozsahu ukončila. Jordan tak přešel na Channel 4, kde v komentování pokračoval. Mimozávodních aktivit měl Eddie opravdu docela hodně, například různé podcasty (velmi sledovaný byl třeba ten s Davidem Coulthardem) nebo také jednu moderátorskou sezonu v šedém období Top Gearu po odchodu slavné trojice May-Clarkson-Hammond.

Čím disponoval Eddie Jordan kromě nezpochybnitelného talentu vytřískat z minima (peněz) maximum (třetí místo v poháru)? Měl excelentní čich na jezdce, kterým se také stával dobrým mentorem. Zejména na přelomu osmdesátých a devadesátých let byla stáj Jordan doslova napěchovaná zajímavými jmény a budoucími skvělými jezdci, jako byl třeba Eddie Irvine, který s Jordanem závodil už v osmdesátých letech ve Formuli 3000, v kokpitu některé z jeho formulí se na kratší či delší čas objevili Jarno Trulli, Nick Heidfeld, Timo Glock, Damon Hill, Takuma Sato, Jean Alesi, H-H Frenzen, Rubens Barichello nebo oba z bratrů Schumacherových. Pro Michaela však šlo o jeden jediný, první závod ve F1 v kariéře, kde na sebe upozornil výborným výkonem v kvalifikaci, aby mu následně v závodě rychle vypověděla spojka. Jordan talent rychle rozpoznal (zde nutno dodat, že nejspíš stejně jako celý svět F1), ani soudní pře však nezabránila v úprku geniálního jezdce do Benettonu. Kdo ví, jak to všechno mohlo tenkrát být dál...

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv



NELEHKÝ ŽIVOT

Nahradit fantastický E-type? To tedy rozhodně nebyl jednoduchý úkol, který před automobilkou Jaguar v polovině sedmdesátých let stál. I přes mnohé obtíže však vzniklo ikonické GT, jehož historický odkaz se E-typu opravdu dokázal přiblížit – až skoro na dotek nárazníků.

Vývoj nástupce modelu E-type probíhal od roku 1967 pod taktovkou geniálního aerodynamika Jaguara Malcolma Sayera. Jeho první myšlenky směřovaly spíše ke komplexní modernizaci modelu E-type s kódovým označením XJ21, který měl být poháněn novým vidlicovým osmiválcem odvozeným od V12. Náklady však narůstaly až neúměrně rychle, a tak v roce 1968 Sayer a šéf automobilky William Lyons definitivně rozhodli, že nový vůz bude dvoudveřový grand tourer na bázi připravovaného modelu XJ – protože to byla jediná finančně reálná cesta vpřed. Nemělo totiž jít o „pouhé“ navázání na slavnou legendu, ale o sportovní luxusní vůz, který měl jako britská alternativa k německým a italským modelům docela velkou šanci přinést výrobci tolik potřebné zisky. Sdílení dílů proto dávalo dobrý smysl.

ZACÍLENO NA NĚMCE A ITALY

Když se do práce pustí dvojice složená z předních automobilových expertů, výsledek za to vždy stojí. Zvládnutí technické stránky připadlo Sayerovi,

Lyons zase velmi dobře rozuměl vkusu klientů a dokázal postavit auto, které půjde na dračku. Sayer už od začátku skicování věděl, čeho chce dosáhnout – sám říkal, že v plánu je „nízký, široký a rychlý vůz, který bude přinejmenším stejně přitažlivý jako ty, které vyrábějí Italové“. Lyons však ani v této fázi nezůstával úplně stranou a na základních stylistických náčrtech prý pracovali oba společně. Vůz nejprve vznikl jako dvoudveřové kupé, ale lidé z marketingu rozhodli, že hlavním prodejním požadavkem je čtyřmístné kupé. V důsledku toho se vyvinul mnohem praktičtější, ale poněkud méně vzrušující design XJ-S. Určité obtíže údajně nastaly také kvůli nárazovým zkouškám, které se v té době začínaly zpříšňovat – a dlouhý, nízký předek vozu byl v tomto ohledu poněkud problematický. Někteří novináři tvůrcům vyčítali, že vůz na slavného předchůdce v podstatě vůbec neodkazuje, což byl pro řadu fanoušků automobilky jen těžko skousnutelný fakt. Sayer, jenž byl i tvůrcem modelů C-type, D-type a E-type, se však rozhodl vstoupit do moderní, digitální éry po svém. S odstupem času ale lidé designu přišli na chuť – zmiňme třeba slavné „létající vzpěry“ spojující střechu se zadním nárazníkem, které se staly (alespoň zpočátku)



Na kabriolet se muselo čekat.

kontroverzním znakem modelu XJ-S. Co už možná někteří nespokojení fanoušci nevěděli, byl fakt, že toto řešení přispívalo k vyšší stabilitě a integritě konstrukce.

ČERSTVÝ PADESÁTNÍK

Malcolm Sayer bohužel zemřel předčasně v roce 1970, v té době však už byly klíčové prvky designu modelu XJ-S – široká nízká kapota a oválné světlomety – hotové. Finální vůz používal podlahovou plošinu z modelu XJ6 zkrácenou o 15,2 cm a 5,3litrový dvanáctiválec z modelu XJ12 se vstřikováním paliva od firmy Lucas a výkonem 285 koní. Veřejnosti byl model představen v roce 1975. Jaguar se rozhodl jít tvrdě po přímé německé konkurenci, a tak byla i základní výbava na tu dobu (ve srovnání s podobnými sportovními



I přes slušné parametry nebyly prodeje v prvních letech nikterak oslnivé. Za první čtyři roky výroby bylo dodáno jen něco málo přes deset tisíc aut a v roce 1980 se prodala asi jen tisícovka exemplářů.



kupé) poměrně opulentní. Například v interiéru, obšitým jemnou kůží Connolly, chyběl dřevěný dekor – ten byl tehdy možná už vnímán jako prvek, který se k modernímu sportovnímu vozu zcela nehodí. V základní verzi nechyběla klimatizace, od otevřené verze se však kvůli nejistotě na jednom z klíčových trhů (v USA) upustilo. V USA totiž v době vývoje XJ-S hrozilo, že kvůli bezpečnosti budou všechna vozidla bez pevné střechy zakázána. I když zákonodárci posléze změnili názor, kabriolet v první fázi nevznikl.

Možná to ale nakonec bylo dobře, protože by bylo potřeba rozpouštět daleko vyšší náklady na vývoj, což by v prvních letech prodeje opravdu nebylo úplně veselé. Model XJ-S totiž bohužel na trh přišel právě v době, kdy světem cloumala krize v oblasti pohonných hmot. Dvanáctiválec, ačkoliv byl kultivovanější a o něco úspornější než u modelu XJ12, se zkrátka moc dobře neprodával. Zhruba patnáctilitrová spotřeba přitom nepůsobí až tak přehnaně, zvláště když si uvědomíme, že se základní cenou 8 900 liber byl výrazně levnější než srovnatelný osmiválcový Mercedes-Benz 450 SLC, jenž se prodával za více než jedenáct tisíc liber. XJ-S byl navíc opravdu velmi rychlý – se čtyřstupňovou manuální převodovkou dosahoval rychlosti 246 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládal za 6,9 sekundy. Dokonce i verze s automatickou převodovkou (jediná volitelná po roce 1979) měla na tu dobu docela působivé hodnoty (235 km/h a zrychlení za 7,5 sekundy). O trochu méně dynamické bylo kupé za oceánem – kvůli snížení emisí na americkém trhu byl výkon stažen na 244 koní. Model však trápily technické neduhy, které se podepsaly na nelichotivém veřejném mínění.

PROBLÉMY S KVALITOU A SPOLEHLIVOSTÍ

I přes slušné parametry tak prodeje nebyly vůbec vysoké. Za první čtyři roky výroby bylo dodáno jen něco málo přes deset tisíc aut a v roce 1980 se prodala asi jen tisícovka exemplářů. Slabá poptávka a problémy s kvalitou a spolehlivostí způsobily, že nový generální ředitel John Egan prý v roce 1980 opravdu zvažoval zastavení výroby. Egan se však rozhodl pro boj. Popularitě modelu pomohla účast v tehdy populárním seriálu „Návrat svatého“ a hlavně i nasazení úspornějšího vidlicového dvanáctiválce High Efficiency z modelu XJ12. Proběhla

také mírná optická modernizace modelu, zahrnující nová kola z lehkých slitin, pár chromovaných doplňků, návrat dřevěné dýhy do kabiny či pruh na bocích karoserie. Cena výsledného modelu byla navíc o něco snížena a nárůst prodeje na sebe nenechal dlouho čekat. Zákazníci najednou měli pod kapotou silný (295 koní), charakterní motor, který však s lehkou nohou dokázal pracovat se spotřebou kolem devíti litrů benzínu na 100 kilometrů. A to byl obrovský zlom. Hned v roce 1981 se prodeje ztrojnásobily a do nabídky později přibyl taktéž nový celohliníkový šestiválcový motor AJ6, dítě motorového mága Harryho Mundyho, jenž byl o třetinu lehčí než ikonický řadový šestiválec XK. Nebyl sice určený přímo pro sportovní kupé, ale to se stalo jeho „testovací laboratoří“, a tak nebyl důvod, proč jej nezačít nabízet. Číslo bylo více než slušné – XJ-S 3.6 mělo výkon 221 koní a zadní kola byla poháněna prostřednictvím pětistupňové manuální převodovky Getrag. Automat přišel do nabídky až později, pro modelový rok 1987. Ve stejnou dobu, tedy v roce 1983, do nabídky přibyl konečně i kabrio. Šlo v první iteraci o, řekněme, kompromisní řešení s pevným obloukem a odnímatelnými střešními panely po vzoru např. modelů Porsche, interiér byl v tu chvíli pouze dvoudílný. První dva roky byl kabriolet dostupný pouze se šestiválcem, což za oceánem dealerům dělalo velké vrásky – jak krásně by se tu tohle auto prodávalo! Z popudu amerického zastoupení tak paralelně k továrnímu kabriu od Karmanna vznikl i lokální kabriolet v úpravě od karosárny Hess & Eisenhardt. Takových vozů byla vyrobena slabá tisícovka. Na sklonku osmdesátých let tak byl dříve zatracovaný model konečně v pozici, kterou si zasloužil, a továrna téměř nestíhala vyrábět.

ZÁVODNÍ STROJ

Sportovní kupé bez sportovní verze? To byl na konci osmdesátých let téměř zločin, proto i v Jaguaru pochopili situaci a v roce 1988 představili svalovce v podobě modelu



Zadní partie XJ-S jsou i po padesáti letech naprosto dokonalé. C-sloupky, které se původně staly terčem značné kritiky, jsou dnes vnímány jako charakteristický a neodmyslitelný prvek designu XJ-S.



XJR-S. Šlo současně o snahu vyždímat co nejvíc ze skvělého vítězství Jaguaru na 24h Le Mans (zvítězil Jaguar XJR-9LM s posádkou Lammers, Dumfries, Wallace). Na úpravách se podílel i závodník Tom Walkinshaw, u kterého se na chvíli zastavme. Ten totiž jako soukromník už od počátku osmdesátých let proháněl s Jaguary evropskou konkurenci v rámci poháru cestovních vozů, a to docela úspěšně. Pamětníci jistě vzpomínají na závody v Brně, kdy vozy týmu TWR (Tom Walkinshaw Racing) na Velké ceně 1983 braly dokonce první tři místa! Ostatně v Brně se jim pravidelně dařilo, zvítězily zde třikrát po sobě. Nechybělo prý moc a v barvách Jaguaru závodil i Zdeněk Vojtěch, pro kterého dokonce údajně nechal Walkinshaw vyrobit personifikovanou závodní kombinézu. Vojtěch nakonec zůstal věrný vozům BMW, i bez něho však Walkinshaw bral v roce 1984 vavříny pro vítězného jezdce ETCC a stáj TWR ovládla celkové bodování. Nákladově přívětivé spojení s týmem TWR se Jaguaru opravdu

velmi vyplatilo. Le Mans mimochodem vyhrál Jaguar ještě o dva roky později, v roce 1990, kdy se s vozem Jaguar XJR-12 radovala posádka Nielsen, Cobb a Brundle. V roce 1991 bral tým kolem monopostu týmu Silk Cut Jaguar celkové první místo – zvítězil Teo Fabi před Derekem Warwickem, oba na Jaguaru.

Ale zpět na silnici. První sportovní verze byla spíše jen optickou záležitostí, až postupem času se k tužšímu podvozku přidal i výrazněji zvýšený výkon. Se šestilitrovým dvanáctiválcem pak vůz nabízel hezkých 333 koní. Do roku 1992 vstoupilo velké GT opět omlazené – začalo se psát bez pomlčky jako XJS. Pod kapotu se dostal čtyřlitrový šestiválec AJ6 či již zmíněný šestilitr, v civilním provedení se 308 koňmi. Stylista Geoff Lawson provedl další menší facelift, když upravil okolí bočních oken či zadní část vozu se svítilnami, výrazných změn doznal i interiér. Vůz tak postupně, avšak elegantně stárnul, než byla jeho výroba v roce 1996 ukončena – po více než dvaceti letech. Kdo by to tehdy, na sklonku sedmdesátých let, tušil, že celkový počet prodaných vozidel bude vyšší než 115 tisíc? Asi jen opravdový srdcař. I přes velké problémy a nelehká rozhodnutí tak šlo o dlouhodobou stálou nabídku, která pomohla automobilce překlenout nejedno tíživé období.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

KOMBI, JAKÉ SVĚT NEVIDĚL

FASCINACE

BMW CONCEPT SPEEDTOP

seTKání

Po loňském kabrioletu Skytop se BMW letos na prestižní přehlídce elegance Concorso d'Eleganza Villa d'Este u italského jezera Como blýsklo dalším úchvatným konceptem – dechberoucím sportovním kombi typu shooting brake. Stejně jako Skytop vznikne i tento vůz v omezené sérii.

podsvícená maska chladiče s typickými „ledvinkami“, které jsou v tomto případě nezvykle decentní.

Dynamiku vozu zvýrazňuje i speciální lakování střechy – přechod ze zlatohnědého odstínu Floating Sunstone Maroon do stříbřité Floating Sundown. Sportovní dojem doplňují široké blatníky a exkluzivní dvoubarevná kola se 14 paprsky, navržená speciálně pro tento koncept.



Concorso d'Eleganza Villa d'Este je společně s americkým Pebble Beach a britským festivalem rychlosti v Goodwoodu jednou z nejprestižnějších automobilových událostí na světě. BMW zde tradičně představuje výjimečné koncepty – většina z nich ale nakonec končí v mnichovském muzeu. Loni však značka překvapila – otevřený model Skytop se dostal i k soukromým zákazníkům, a to v počtu 50 kusů.



Letos navazuje na tento úspěch BMW Concept Speedtop, který rovněž vznikne v omezené sérii – bude vyrobeno pouhých 70 exemplářů.

DVOUBAREVNÁ EXTRAVAGANCE

Přední část vozu s výrazným tvarem do „V“ podle šéfdesignéra BMW Group Adriana van Hooydonka představuje moderní interpretaci legendárního žraločího nosu. Nezaměnitelný vzhled podtrhují úzké světlomety a decentně



Při pohledu do kabiny je zřejmé, že vůz vychází z platformy BMW řady 8, i když to automobilka oficiálně neuvádí. Interiér zaujme mimořádnou pozorností k detailu – povrchy čalouněné kůže zdobí precizní stehy ve stylu brogue,

běžném spíše u špičkové obuvi než u aut. To vše podtrhuje výjimečné řemeslné zpracování.

Čalouněním v luxusní kůži je opatřen i zavazadlový prostor, který je elegantně rozdělen na dvě části a zdoben brogue perforací. Vnitřní prostor osvětluje jemná LED linka, přičemž úložná část je dimenzována i pro objemnější zavazadla, vhodná na vícedenní cesty.

OPŘEDENO TAJEMSTVÍM

BMW zatím technické specifikace nezveřejnilo. Je však pravděpodobné, že stejně jako loňský Skytop i Speedtop pohání 4,4litrový vidlicový osmiválec převzatý z modelu BMW M8 Competition, který nabízí výkon 460 kW (625 koní). Je velmi pravděpodobné, že stejná jednotka našla své místo i pod kapotou nového kombi. Cena nebyla zveřejněna.

Text: Jiří Švamberk

Foto: BMW

MOSTNÍ UNIKÁTY

Na Plzeňsku, u obce Plasy, má do tří let vyrůst nejvyšší most v Česku – betonový oblouk ve výšce 87 metrů překlene řeku Střelu a stane se součástí nového šestakilometrového obchvatu na hlavní trase z Plzně na Žatec. Na naše poměry jde o skutečně impozantní stavbu. Jak si ale vede v celosvětovém srovnání? Vybrali jsme jedenáct technicky i architektonicky výjimečných mostů z různých koutů světa.



4. AKASHI KAIKYŌ BRIDGE – JAPONSKO (SILNIČNÍ)

Tento visutý most spojuje ostrovy Honšú a Šikoku a je nejdelším visutým mostem na světě s rozpětím 1 991 metrů. Otevřen byl v roce 1998 a byl navržen tak, aby odolal zemětřesením a silným větrům. Je klíčovou součástí japonské dálniční sítě a důkazem pokročilého seizmického inženýrství. Denně jím projede tisíce vozidel, a přitom nabízí jedinečný výhled na Vnitřní japonské moře.

5. LAKE PONTCHARTRAIN CAUSEWAY – USA (SILNIČNÍ)

Tento mimořádně dlouhý most se táhne přes jezero Pontchartrain v Louisianě a dosahuje délky téměř 38,5 km. Po desetiletí držel titul nejdelšího souvislého silničního mostu přes vodní plochu na světě. Skládá se ze dvou paralelních jízdních pásů, které propojují města Mandeville a Metairie. Byl otevřen v roce 1956 (druhý pás přidán v roce 1969) a významně ulehčil dopravu v oblasti New Orleans. Díky své délce může při jízdě navodit až lehkou dezorientaci, jelikož delší část cesty nevidíte pevninu. I přes svou jednoduchost je to dopravní fenomén.

1. TAN-JANG-KCHUN-ŠAN – ČÍNA (ŽELEZNIČNÍ)

Tan-jang-Kchun-šan je nejdelším mostem světa – měří neuvěřitelných 164,8 km. Leží na trase vysokorychlostní železnice mezi Pekingem a Šanghají a byl dokončen v roce 2010. Most vede převážně nad nízko položenou krajinou plnou jezer, kanálů a rýžových polí v provincii Ťiang-su. Stavba trvala pouhé čtyři roky a podílelo se na ní přes 10 000 dělníků. Navzdory svému rozsahu je konstrukčně navržena tak, aby odolala zemětřesením, povodním i tajfunům.



2. MILLAU VIADUCT – FRANCIE (SILNIČNÍ)

Millau Viaduct je nejvyšší silniční most na světě, jehož nejvyšší pilíř dosahuje výšky 343 metrů – to je víc než Eiffelova věž. Přemostuje údolí řeky Tarn v jižní Francii a je mistrovským dílem inženýrství i architektury.



Navrhl jej sir Norman Foster a konstrukce působí dojmem lehkosti, přestože váží tisíce tun. Most byl otevřen v roce 2004 a stal se ikonou moderní francouzské infrastruktury. Spojuje dvě náhorní plošiny a výrazně zkrátil cestu přes oblast plnou serpentín.



3. ØRESUNDSKÝ MOST – DÁNSKO/ŠVÉDSKO (SILNIČNÍ + ŽELEZNIČNÍ)

Tento unikát spojuje švédské Malmö a dánskou Kodaň kombinací mostu, umělého ostrova a tunelu. Na první pohled to vypadá, že most mizí pod vodou – a opravdu, silnice i železnice se uprostřed proměňují v tunel pod mořem. Otevřen byl v roce 2000 a hraje zásadní roli v propojení Skandinávie s kontinentální Evropou. Je dlouhý přes 16 km a umožňuje pohodlné cestování i dojíždění mezi zeměmi.



6. GOLDEN GATE BRIDGE – USA (SILNIČNÍ)

Ikonický most v San Francisku byl otevřen v roce 1937 a stal se nejen dopravní tepnou, ale i kulturním symbolem USA. S rozpětím hlavního oblouku 1 280 metrů byl svého času nejdelším visutým mostem světa. Jeho charakteristická červeno-oranžová barva zajišťuje viditelnost v časté mlze nad zálivem. Kombinuje elegantní art deco design s monumentální technikou. Denně ho přejíždí desítky tisíc aut a obdivují miliony turistů.



7. FORTH BRIDGE – SKOTSKO (ŽELEZNIČNÍ)

Tento viktoriánský železniční most byl dokončen v roce 1890 a dodnes slouží vlakům na trase mezi Edinburghem a Dundee. Je považován za průkopníka moderní ocelové konstrukce. Jeho typická „trojnohá“ silueta je nepřehlédnutelná a stala se národním symbolem. Most je zapsán na seznamu UNESCO pro svůj průlomový design a historický význam. Přes své stáří unese i nejmodernější vlaky a pravidelně prochází nákladnou údržbou.



9. BIXBY CREEK BRIDGE – USA (SILNIČNÍ)

Jeden z nejkrásnějších mostů USA leží na slavné kalifornské silnici Highway 1. Betonový obloukový most byl dokončen v roce 1932 a překonává dramatické skalnaté pobřeží Tichého oceánu. Díky



svému vzhledu se stal častým objektem filmů, seriálů a reklam. Je nejen inženýrsky zajímavý, ale především esteticky působivý. Při západu slunce působí jako místo z pohlednice.



8. BURAPHA WITHI EXPRESSWAY – THAJSKO (SILNIČNÍ)

Burapha Withi Expressway (někdy označovaný jako Bang Na Expressway) je jedním z nejdelších viaduktových mostů světa – měří více než 54 kilometrů. Otevřen byl v roce 2000 a slouží jako vyvýšená dálnice vedoucí z Bangkoku do města Chonburi. Celá trasa je postavena nad stávající silniční sítí, což umožňuje plynulý průjezd bez zastavení. Stavba byla logisticky náročná, ale výsledek zefektivnil dopravu mezi hlavním městem a východním pobřežím. Je unikátní tím, že vede celou dobu po souši, přestože je konstrukčně považován za most.

10. LANDWASSER VIADUCT – ŠVÝCARSKO (ŽELEZNIČNÍ)

Tento šestiobloukový železniční most ve švýcarských Alpách je součástí slavné Rhétské dráhy, zapsané na seznamu UNESCO. Viadukt se obloukovitě stáčí nad hlubokým údolím řeky Landwasser a ústí přímo do tunelu ve skále. Byl dokončen v roce 1902 bez použití lešení! Dnes po něm jezdí legendární panoramatické vlaky Bernina a Glacier Express.



Text: Jiří Švamberg

Foto: Shutterstock

TEST S CÍLEM

VOLVO V90 CROSS
COUNTRY V JESENÍKÁCHPERLA
ČISTÉ
PŘÍRODY

Druhé nejvyšší pohoří Česka je sice pro většinu obyvatel poněkud z ruky, ale za návštěvu rozhodně stojí. A to jak v létě, tak v zimě.

Jeseníky patří mezi nejzajímavější pohoří České republiky. Leží na severovýchodě země, při hranicích s Polskem, a tvoří jakýsi přirozený most mezi Moravou a Slezskem. Jejich nejvyšší částí je Hrubý Jeseník, jehož nejvyšší vrchol Praděd dosahuje výšky 1 491 metrů nad mořem. Praděd je zároveň místem, kde se nachází nejvýše položená stavba v České republice – televizní věž, která zvyšuje celkovou nadmořskou výšku místa na 1 637 metrů.

Krajina Jeseníků je typická svou členitostí, hlubokými lesy, horskými loukami a četnými vodními toky, přičemž velká část území je vyhlášena jako Chráněná krajinná oblast Jeseníky. Nacházejí se zde významné přírodní rezervace, například rašeliniště Rejvíz, které představuje největší rašeliniště na Moravě, či přírodní soutěska Bílá Opava známá svými kaskádami a vodopády, ideální pro pěší turistiku.



ČISTÝ VZDUCH

Historie Jeseníků je úzce spjata s tradičními řemesly, jako bylo sklářství, dřevařství a hornictví. Oblast byla také známá čarodějnickými procesy v 17. století, především ve městě Jeseník, tehdy nazývaném Freiwalldau. Od 19. století se v Jeseníkách začaly rozvíjet lázeňské tradice, které pokračují dodnes, přičemž za nejvýznamnější lázeňské centrum lze považovat Karlovu Studánku, jejíž okolí je známé svým mimořádně čistým vzduchem. Mezi nejzajímavější místa Jeseníků patří kromě Pradědu a Karlovy Studánky také přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé stráně, která je technickým unikátem s největším reverzním turbínovým výkonem v Evropě. Turisticky oblíbené jsou rovněž Jeskyně Na Pomezí, představující zpřístupněné krasové jeskyně, nebo historické centrum města Jeseník. Pro návštěvníky jsou dostupné četné turistické trasy, například výstup na Praděd z Ovčárny nebo z Karlovy Studánky přes údolí Bílé Opavy, procházky k Mechovému jezírku v Rejvízi či výlet k elektrárně Dlouhé stráně.



Volvo V90 Cross Country má o 10 cm delší rozvor než nový Superb.

Naučná stezka Bílá Opava prochází po mnoha mostcích, schodištích a lávkách po březích Bílé Opavy – nejkrásnější horské bystřiny Jeseníků.



PŘETEŽKÝ ÚKOL

Do Jeseníků jsme vyrazili Volvem V90 Cross Country, což je vůz pro horské podmínky takřka ideální. Ačkoli byl tento zvýšený kombík představen už před osmi lety, na atraktivitě mu čas neubral. Vzhled ale není všechno.

Model V90 Cross Country měl nahradit mimořádně oblíbené Volvo XC70 třetí generace – vůz, který podobně jako první generace XC90 dlouho vzdoroval zubu času a dodnes platí za mimořádně oblíbenou ojetinu. Přestože je V90 CC na první pohled větší, zavazadelník má reálně objemnější starší XC70. Důvodem je elegantní klesající linie střechy V90 CC, která omezuje prostor v zadní části. Přesto zůstává zavazadlový prostor V90 CC velmi štědrý, zejména díky možnosti sklopit zadní sedadla do roviny. V90 Cross Country je opravdu prostorný automobil. Pro vaši představu – i hojně vyzdvihovaná Škoda Superb v porovnání ztrácí deset centimetrů v oblasti rozvoru.



MÍNUS JEDEN

Volvo si vždy zakládalo na důkladném promyšlení každého detailu. Při vývoji V90 Cross Country postupovalo úplně stejně a uspělo na výbornou – tedy až na jednu podstatnou výjimku. Tento typ vozu si zákazníci často pořizovali s dieselem, který díky vyššímu točivému momentu lépe odpovídá charakteru vozu. A právě tady se Volvo dopustilo fatální chyby. Místo legendárního a velmi spolehlivého pětiválce 2,4 nasadilo naprosto obyčejný dvoulitrový čtyřválec, jehož spolehlivost byla zpočátku docela tristní. Trvalo celé dva

Elektrárna Dlouhé stráně se řadí mezi 7 největších divů České republiky.



roky, než automobilka dokázala nejzásadnější vady odstranit, ale pošramocenou pověst tohoto motoru se jí napravit nepodařilo. Třebaže ročníky 2019+ už takové problémy netrápí.

Testovaná varianta D4 s výkonem 140 kW (190 k) a dvěma turbodmychadly představuje střed vznětové nabídky modelové řady S90/V90. Základní verze D3 s jedním turbem a výkonem 110 kW (150 k) je pro téměř dvoutunový vůz nedostatečně dynamická a pro verzi Cross Country se nenabízela. Vrcholnou motorizací byla D5, která sice nabízí dostatek výkonu, ale potýká se s nejvíce poruchami – zejména kvůli systému PowerPulse. Ten při akceleraci vypouští stlačený vzduch k menšímu turbodmychadlu, aby eliminoval jeho prodlevu. Technicky zajímavé řešení, prakticky však problematické.



PŘÍZNIVÁ SPOTŘEBA

Volvo se nikdy neprezentovalo jako bůhvíjak sportovní značka – a kdo tvrdí opak, klame především sebe. S tímto vědomím je dynamika verze D4 zcela dostačující – zrychlení z 0–100 km/h proběhne za 8,8 sekundy, maximální rychlost činí 210 km/h. Motor je ovšem oproti konkurenci hlučnější – nejen při zrychlení, ale i na volnoběh. Příjemně překvapí spotřeba na dlouhých cestách, kterou lze bez většího úsilí udržet pod hranicí 7 l/100 km. Přitom V90 Cross Country je oproti standardní V90 o 6 cm vyšší a disponuje standardně pohonem všech kol (na rozdíl od XC70).

Jízdní projev vzdáleně připomíná plavbu – vůz se v zatáčkách lehce naklání, ale působí mimořádně klidně a komfortně. Velkou zásluhu na tom mají standardní 18palcová kola a pneumatiky s vyšším bočním profilem (Volvo nabízelo až 21palcová kola).



Interiér je oáza klidu. Dotykové ovládání klimatizace není žádná výhra.

O to víc Volvo V90 CC překvapí v mezních situacích – třeba na zasněžené vozovce. V tu chvíli vám všechny proměnné zapadnou do rovnice a výsledek vás jednoduše ohromí. Volvo V90 CC i přes svou světlou výšku dokonale poslouchá povelů řidiče a v krizových situacích zůstává neskutečně klidně a poslušné. Vše je tak přirozené, že posádka ani nezaregistruje, jak ošemetná jízdní situace nastala (několikrát osobně vyzkoušeno). Jízdním vlastnostem se Volva V90 CC se přibližují maximálně zvýšené modely značky Subaru. Tohle je největší deviza Volva V90 Cross Country a důvod, proč je tento automobil tak oblíbený mezi aktivně žijícími rodinami.

Text: Jiří Švamberský

Foto: Volvo a Shutterstock

NAPOTŘETÍ Z LETNÉ DO MONAKA

Slavnostní start před Národním technickým muzeem v Praze, 48 posádek, stylové obleky, naleštěné karoserie veteránů a jarní slunce – tak začal třetí ročník Czech Oldtimer Express.



Tato pět dní dlouhá jízda Evropou není jen obyčejný roadtrip – je to také trochu závod. Účastníky čekalo více než 2100 kilometrů, během nichž museli své historické vozy zvládnout v horách, na dálnicích i ve slavných zatáčkách.

V předchozích ročnících vedla trasa do Istanbulu či Atén. Letos, kdy se na startu sešlo rekordních 48 vozů, vyrazila pestrá směsice youngtimerů a oldtimerů na Azurové pobřeží. První etapa zavedla kolonu přes Šumavu do Mnichova, kde na posádky čekala návštěva ikonického BMW muzea a večeře v BMW Welt. Už zde se ukázalo, že Oldtimer Express je i technickou výzvou – trabant s prasklou poloosou a Morgan s vadným chladičem vyžadovaly zásah hned první den. Přesto nikdo nevzdal.

Druhý den nabídl jízdu Schwarzwaldem, plavbu přes Bodamské jezero, návštěvu muzea Art & Cars v Singenu a večeři v designovém VitraCampusu. Třetí den přidal švýcarské serpentiny, čokoládovnu Camille Bloch a exkurzi do hodinářské manufaktury ISEOTEC.

NÁVŠTĚVA OKRUHU PAUL RICARD

Počasí bylo nevyzpytatelné, horské průsmyky mokré, ale atmosféra skvělá. Čtvrtý den vedl přes Provence na okruh Paul Ricard, kde si řidiči vyzkoušeli jízdu pravidelnosti. Finále patřilo Azurovému pobřeží – slavná zatáčka Fairmont Hairpin v Monaku, úzké silnice Rallye Monte Carlo a závěrečný přípitek na vinicích Château de Crémant nad Nice.



Přestože někteří působili, že pojedou skutečný závod, všichni účastníci si jízdu především vychutnávali.



Porsche 911 nemohlo chybět.



Maserati Quattroporte 3. generace jeho majitel používá jako svůj osobní automobil. Spotřeba se prý pohybuje okolo 27 litrů na 100 km...

Na galavečeru se předávaly ceny. Vítězové jednotlivých kategorií si odnesli hodinky ROBOT, každý účastník pak křišťálovou medaili od Preciosy. Citroën DS 19 Décapotable (1963) Ladislava a Nadi Karasových ovládl kategorii Classic & Youngtimer, MG TA z roku 1937 týmu Safety Fast zvítězil mezi Oldtimery. A nejstylověji oblečená posádka? Cenu Chic & Classic si odnesli Katarína a Miroslav Kucháři, kteří dorazili v Jaguaru IV z roku 1948.

„Tahle jízda není pro každého. Ale kdo ji projede, pochopí, proč se sem tolik posádek vrací,“ říká pořadatel Czech Oldtimer Express Josef Zajíček, který letos absolvoval trasu v krémovém kabrioletu BMW 327 z roku 1941. Kam se Czech Oldtimer Express vydá příští rok, Josef Zajíček zatím neprozradil – jisté však je, že to bude opět nejméně 2000 kilometrů.



Text: Radek Laube
Foto: Roman Rudakov

ZEMĚ NEKONEČNÝCH ŠOTOLIN A POLOZAPOMENUTÝCH HORSKÝCH CEST



Opomíjená země a přitom tak nádherná. Nedotčená příroda plná divokých hor, jezer a vodopádů mimo hlavní turistické trasy. A to vše máme doslova za humny, jen pár hodin cesty autem z domova.

Kdo by někdy nebyl alespoň na chvíli v Bosně? Výšlap po odlehlých horských cestách, rafting v tyrkysových vodách a hlubokých kaňonech, návštěva mostarského mostu nebo zpestření si cesty k Jadranu.

Bosna a Hercegovina se svou rozlohou přibližně rovná Slovensku, avšak obyvatel má zhruba jen polovinu. Většinu území zabírají hory a pahorkatiny a tomu odpovídá i malá hustota obyvatel. Silnice spojující větší města se klikatí zvlněnou krajinou, překonávají hluboké kaňony i vysoká horská sedla. Navzdory relativně krátkým vzdálenostem trvá cestování autem v Bosně dlouhé hodiny. Pro zrychlení automobilové dopravy se staví severojižní dálnice, práce jdou však pomalu a výstavbu hlavního dopravního tahu údolím řeky Bosny provázejí četné kontroverze.

OFFROADOVÝCH NADŠENCŮ RÁJ

Čeho je však v zemi dostatek, je nekonečné množství šotolin a horských cest, které najdeme úplně všude. Některé jsou sjízdné s opatrností i osobákem, jiné hodně kamenité a odlehlé, úplný ráj pro nadšence do offroadu. Projedete se opuštěnou krajinou, sem tam minete malé vesničky s téměř nulovou populací, některá místa už lidé opustili a z takových míst se staly vesnice duchů. Kempovat lze téměř kdekoli a ubytování je levné. Nejvyhledávanějšími místy pro offroad jsou horské cesty v pohoří Bjelašnica, jen kousek jižně od hlavního města Sarajeva. Pro ty, kteří preferují odlehlejší místa, je skvělou destinací planina Prenj, přezdívaná bosenská Himaláj. Rozkládá se východně od kaňonu řeky Neretvy severně od Mostaru. Kamenité cesty přecházejí často v rozbahněná pole – nic pro začátečníky. Terénní pneumatiky a auto s redukcí zde využijete na sto procent. O něco méně technicky náročná je planina Vranica východně od městečka Gornji Vakuf, ideální prostor pro začátečníky a mírně pokročilé. Není ale potřeba jezdit do nějakých známých míst podle průvodců, úžasné je, že kdekoli můžete odbočit na vedlejší cesty a jet prozkoumávat odlehlá místa na vlastní pěst – to je na Bosně to úžasné – pravé svobodné cestování plné nekonečného objevování.

Mnohdy přehlížená Bosna a Hercegovina je offroad rájem na dosah ruky. Dostanete se sem za pár hodin po dálnici přes Maďarsko nebo ze západu přes Rakousko a Chorvatsko. Je o dost blíž než jadranské pobřeží a zároveň poskytuje dostatek turistické infrastruktury, čerpacích stanic, hotelů, kempů, prodejen náhradních dílů a servisů. Dobrým výchozím bodem jsou větší a moderní města Doboj a Banja Luka



na severu země v Republice Srbské. Kromě doplnění proviantu a pohonných hmot tu můžete navštívit také historické památky, hrady a pravoslavné kláštery. Dále na jih se dostaneme do Bosny, hlavního města Sarajeva – multikulturního centra – a v její jižnější části země přes Mostar do Hercegoviny. Tady naleznete asi ta nejopuštěnější místa a pravý venkov, kde téměř nikdo nežije, nikdo nikam nespěchá a narazíte jen občas na pasáčka se stádem krav. Pokud nepojedete po asfaltu, potkáte klidně třeba jen jedno auto za celý den. Mimo to se tu dá parádně jezdit na horském kole nebo chodit pěšky s batohem. Když přijдете někam do větší vesnice, lidé jsou milí a vstřícní a klidně se domluvíte na noclehu u místních za neuvěřitelné ceny v porovnání s nedalekým pobřežím. Naprosto typickým příkladem Hercegoviny je krajina údolí řeky Trebišnjica a okolní pahorkatina. Dále na jih sjedeme z kopce k moři, to jsme ale už v Chorvatsku v úplně jiném světě.

MÍSTNÍ ŘIDIČI UŽ TOLIK NERISKUJÍ

Skutečné vzdálenosti mezi městy jsou vždy o dost delší, než se může na první pohled do mapy zdát. Serpentinami naskakují kilometry navíc a po úzkých asfaltkách nelze jezdit moc rychle a to zase prodlužuje dobu přejezdu. Přes to, že Bosna a Hercegovina není příliš rozlehlá, přelet ji napříč trvá celý den, můžete počítat s průměrnou rychlostí do 60km/h. Síť čerpacích stanic je poměrně hustá, ceny pohonných hmot jsou o korunu až dvě pod těmi našimi. Za poslední roky se způsob řízení místních trochu zklidnil, už tolik neriskují třeba vjížděním do zatáček v protisměru, jak tomu bývalo před deseti lety. Avšak ostražitost a defenzivní styl řízení je stále na místě. Agresivita místních řidičů do jisté míry přetrvává, více je patrná ve městech např. častým náhlým přejížděním z pruhu do pruhu, nenadálým brzděním a zastavováním u chodníku. Mimo města je třeba si dát pozor na ostré zatáčky, časté riskantní předjíždění a pochopitelně někde také na potulující se zvířata na silnici. Dopravní předpisy se hlavně mimo města zas tak nedodržují, nehledě na vyhovující technický stav vozidel. Maximální povolená rychlost mimo obce je 80km/h a je zapotřebí mít stále zapnutá potkávácí světla.

Bosna a Hercegovina je úžasnou a blízkou destinací pro aktivní a dobrodružnou dovolenou. Na své si tu pochopitelně nepřijdou jen offroadáci a milovníci serpentin, ale také cyklisté, na horských kolech tu lze po značených cyklotrasách projet stovky kilometrů



plných starých mostů a neosvětlených tunelů – za zmínku jistě stojí Čiro Trail a Old Rail Trail. Stejně tak najdete desítky kilometrů značených turistických cest v horách, a to i pro vícedenní dálkové trasy, včetně množství chatků, bivačů a salašů po cestě, kde lze přenocovat. Pokud dojedete až na jih, může být příjemnou odměnou koupání v moři. Anebo naopak, dobrodružnou dovolenou v Bosně a Hercegovině můžete prožít třeba cestou domů od jadranských pláží.

Text a foto

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

DALŠÍ
OBHAJOBA

Po velkém úspěchu Mercedesu v anketě Evropské auto roku se letos podobný triumf podařil značce KIA – obhájila titul Světového auta roku. Vítězem se stala KIA EV3, kompaktní verze loňského šampiona EV9.

KIA v posledních letech jede na vítězné vlně. Loni se Světovým autem roku stalo obří elektrické SUV EV9, letos si prvenství připsala de facto zmenšenina EV3.

O vítězi rozhodovalo 96 automobilových novinářů ze 30 zemí světa. Výsledky byly slavnostně oznámeny na mezinárodním autosalonu v New Yorku, přičemž o titul se letos ucházelo 52 modelů z celého světa. Do ankety se mohou přihlásit pouze vozy, kterých se ročně vyrobí minimálně 10 000 kusů a které se v daném roce prodávají alespoň na dvou hlavních světových trzích a dvou různých kontinentech.

SILNÁ KONKURENCE

Elektrická KIA EV3 zvítězila před novou generací BMW X3, která obsadila druhé místo, a městským elektromobilem Hyundai Inster. Mezi finalisty se dále dostaly modely jako Ford Mustang, elektrické Mini Cooper, Suzuki Swift, Audi A5, Volkswagen Tiguan / Tayron, Toyota Camry a Land Cruiser.

Titul Světového auta roku je dalším významným oceněním pro model EV3, který se může pochlubit nejdelším dojezdem ve své třídě – podle oficiálních měření zvládne se silnější baterií až 605 kilometrů. V evropské anketě Auto roku

2025 skončila EV3 na druhém místě za Renaultem 5 a v české anketě Auto roku 2025 obsadila čtvrté místo společně s BMW X3.

Kromě hlavního titulu byla v New Yorku udělena i další ocenění: Sportovním autem roku se stalo Porsche 911 GTS, designem roku byl oceněn Volkswagen ID. Buzz, titul Luxusního auta roku získalo Volvo EX90, Městským autem roku byl zvolen BYD Seagull a Elektrickým autem roku se stal Hyundai Inster.



Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



Kvalita, design, pohodlí.

Objevte spousty novinek
v E-shopu Volkswagen.

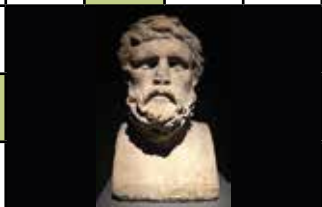


eshop.volkswagen.cz



Autorem dnešního citátu je Xenofón (kolem 428–354 př. n. l., nebo 444/1–354 př. n. l.), starořecký spisovatel, historik, filosof, vojevůdce, vojenský a politický teoretik a Sókratův žák.

POMŮČKA: ACHARD, EL AL, VĚD	ZORATI PÓDU KOLEM NĚČHO	TERMOPLAS- TICKÁ HMOTA	ZNAČKA AM- PĚRHODINY	VÝŠ NEŽ		TRN	PLÁTĚNÉ PŘÍSTŘEŠÍ	ZNAČKA ELEK- TRONVOLTU	VÁHA		KÁVA	FRANCOUZSKÝ DRAMATIK	STROJ MĚNÍCÍ PRAVIDELNĚ TLAK	INICIÁLY HERECKY DEVĚTĚ	JMÉNO HERCE HANKSE	NEKRYVÁNÉ UZNÁNÍ	DÝMKA
BIBLICKÁ OSOBA					DRUH PCHÁČE MAĎARSKÁ ŘEKA					BUDOVA KONGRESU VE WASHING- TONU							
1. DÍL TAJENKY										2. DÍL TAJENKY INICIÁLY VIVALDIHO							
ZKRATKA OKRESNÍHO VÝBORU			ZENSKÉ JMÉNO 3. DÍL TAJENKY					PES						ŘÍM. 1550 LETECKÝ DOPRAVCE IZRAELE			
PROUD (BÁSNICKY)				PŘELUD SLOVENSKY „MORE“				ODPOR							KANTOVY INICIÁLY 5. DÍL TAJENKY		
VYMŘELÝ GERMÁN											DÁLKA (BÁSNICKY)						
TAM (ZASTARALE)					OHLAS	CÍRKEVNÍ SNĚM						LOTÝŠSKÝ SÁCHISTA ZPĚVNÝ PTÁK				ROZDROBOVAT	SPORTOVCI
BÁJNÝ DAIDALŮV SYN											VÁNOČNÍ PISEŇ DLUŽNO						
	BICYKL	TOXICKÉ LÁTKY LITERÁRNÍ DÍLO					VELKÝ STĚPNÍ PTÁK		ČÁST ROSTLINY	SEVEŘAN POPEVEK				SONDA DO ZEMĚ PODIVENÍ			
ŘECKÉ PÍSMENO				ANGLICKÝ „KONEC“ INDICKÁ PAMÁTKA			BĚH ZNAČKA PRACÍCH PRAŠKŮ						ZN. ZUBNÍ PASTY MUŽSKÉ JMÉNO				
PRIMÁT			ZDOBIT VZOREM RUSKY „ANO“									OPUCHLE NÁZEV ZNAČKY LITRU					
4. DÍL TAJENKY										NEKONEJŠIT							
KOLONIE						TEKUTINA VYLUCOVANÁ KŮŽÍ				POKRÝVATÍ VRSTVIČKOU OLOVA							



KALEIDOSTKOP

LÉTO 2025



KOPECKÝ V KRUMLOVĚ KRALOVAL

Tradičně náročná Rallye Český Krumlov se jela v klasickém květnovém termínu za účasti kompletní české špičky, a navíc několika rychlých zahraničních posádek, kterým vévodil vítěz prvního letošního podniku MČR v rallye Rallye Šumava, Rakušan Simon Wagner. 52. ročník mezi jezdci oblíbeného podniku na jihu Čech však opanoval někdejší tovární jezdec týmu Škoda motorsport a nynější reprezentant Agrotec Škoda týmu Jan Kopecký, navigovaný Jiřím Hovorkou. Jezdec z Kostelce nad Orlicí pak s vozem Škoda Fabia RS Rally2 přepsal historické tabulky krumlovské soutěže, jelikož zde zvítězil už podeváté v její historii.



Foto: Matylda Štajřová

THE MOST CLASSIC 2025

The Most CLASSIC není výstavou klasických automobilů, ale festivalem, kde auta skutečně jezdí – na okruhu, na polygonu, v terénu i po silničkách Krušných hor. Zatímco po závodní dráze zaburácí historické stroje v rámci prestižní rakouské série Histo Cup, na polygonu budou probíhat jízdy přesnosti a výstava vozů určená majitelům z řad široké veřejnosti. V programu nechybí ani soutěž elegance a scenic drive – projížďka krásnou přírodou Krušných hor.



Festival se uskuteční v sobotu 4. října 2025 a nabídne celodenní program pro sběratele, majitele historických vozidel, automobilové kluby i širokou veřejnost. The Most CLASSIC propojuje automobilovou historii s živou akcí a setkáním nadšenců všech generací. Vedle samotných jízd se návštěvníci mohou těšit na soutěž elegance, kulturní a dětský program, prezentace značek i neformální setkání s dalšími fanoušky klasických vozů.

Areál Autodromu Most se otevře už v 7:00 ráno. Hlavní program na pódiu začne v 8:45 a od 9:00 se rozběhnou jízdy na velké dráze. Ať už přivezete svůj vůz, nebo se přijdete jen podívat, čeká vás den plný stylu, vůně benzínu a radosti ze sdílené vášně.

Více informací a registrace na:
www.autodrom-most.cz



HYBRIDNÍ MODELY PEUGEOT NYNÍ ZA ZVÝHODNĚNÝCH PODMÍNEK

Hybridní technologie se v posledních letech stala běžnou součástí automobilové nabídky napříč segmenty. Peugeot vsadil na hybridní systém, který kombinuje tříválcový zážehový motor PureTech 1.2 s elektromotorem zabudovaným do nové dvouspojkové převodovky e-DCS6. Výsledkem je kumulovaný **výkon 145 koní** a úspornější provoz bez nutnosti měnit řidičské návyky.

NEJPRODÁVANĚJŠÍ POHON

Systém byl představen v roce 2023 a Peugeot jej během loňska rozšířil téměř na všechny své osobní modely. Letos už se hybrid stal **nejprodávanejším pohonem v osobní řadě**. Jeho hlavní výhodou je úspora paliva až 17 %, a to hlavně v městském provozu, kde dokáže jezdit více než polovinu času čistě na elektřinu, aniž byste museli řešit dobíjení - baterie se nabíjí automaticky při jízdě i brzdění.

Vedle nižší spotřeby a emisí přináší tento pohon i další výhody. Elektromotor usnadňuje rozjezdy, akceleraci i manévrování při parkování, což přispívá k vyššímu komfortu i bezpečnosti. Navíc došlo k významnému technickému vylepšení. Rozvodový řemen byl nahrazen řetězem, čímž se **zvýšila spolehlivost a životnost** pohonné jednotky.



Pokud zvažujete přechod na hybrid, právě teď je ideální příležitost. Peugeot spustil **akci Letní limitka**, v rámci které nabízí své nejprodávanejší hybridy za

bezkonkurenční ceny již od **479 000 Kč**. Například oblíbené SUV 3008 pořídíte za **749 000 Kč** – a k tomu získáte výkupní bonus 20 000 Kč.

INZERCE

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ



Nový SEAT Arona již za 5 199 Kč bez DPH měsíčně

Zajiďte pohodlnou jízdu bez starostí s provozem vašeho vozu. S operativním leasingem si můžete pořídit nový vůz SEAT Arona již za **5 199 Kč bez DPH** měsíčně a navíc získat pořádnou nálož výhod. Havarijní pojištění, povinné ručení, silniční asistenci 24/7 a mnohem víc. A potom? Vyberete si nový, větší, rychlejší nebo pohodlnější. Takový, který vám bude zrovna vyhovovat. Více se dozvíte na www.operaklehece.cz



Kompletní
pojištění



Servis a údržba vozu
v ceně



Silniční asistence
24/7



Pronájem vozu
na 1 - 5 let



Náhradní vozidlo
po dobu opravy vozu

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz SEAT Arona 1.0 TSI 70 kW v ceně 509 900 Kč. Doba pronájmu 36 měsíců a nájezd 10 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 6 291 Kč s DPH, 5 199 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla. Součástí finanční služby je pojištění od Allianz, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahrnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění (10% spoluúčast), povinné ručení a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). 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. Platnost akce do 30.6.2025.



Jak velký máte všeobecný přehled?

Jestliže rádi soutěžíte, tohle se vám bude líbit. Připravili jsme pro vás 24 náhodných a nepříliš záludných otázek z nejrůznějších oborů, které prověří, jak velký máte rozhled a přehled a které vědomosti vám zůstaly v hlavě nejen ze školních let. Odpovědi jsou uvedeny ve spodní části této strany.

1. Baroko je typické: A) Strohostí B) Bohatou výzdobou C) Funkčností		2. Který stát má nejpočetnější populaci v Africe? A) Egypt B) Nigérie C) Etiopie	3. Kdy padla Berlínská zeď? A) 1985 B) 1989 C) 1991		
4. Který český hráč je členem Hokejové síně slávy? A) Dominik Hašek B) Milan Hejduk C) Petr Mrázek		5. Který malíř je autorem Slunečnic? A) Renoir B) van Gogh C) Monet		6. Kolik vodíkových atomů má molekula vody? A) Jeden B) Dva C) Tři	
7. V jakém autě jezdil detektiv Colombo? A) Citroën B) Peugeot C) Renault		8. Které plemeno je známé svou inteligencí? A) Border kolie B) Beagle C) Mops		9. Která rostlina je masožravá? A) Aloe vera B) Rosnatka C) Levandule	
10. Jak se jmenuje hlavní postava Kapitána Nema? A) Gulliver B) Nemo C) Aronnax		11. Jak se jmenuje největší měsíc Jupitera? A) Europa B) Ganymedes C) Io		12. Který hmyz prochází proměnou dokonalou? A) Včela B) Šváb C) Vosa	
13. Jaký je symbol značky Alfa Romeo? A) Had a meč B) Kříž a had C) Lev a koruna		14. Který jazyk má nejvíce rodilých mluvčích? A) Španělština B) Angličtina C) Čínština		15. Jak se nazývá věda o motýlech? A) Lepidopterologie B) Coleopterologie C) Orthopterologie	
16. Co je to haiku? A) Krátká báseň B) Tanec C) Japonská hra		17. Který stát EU má nejvíce obyvatel? A) Francie B) Německo C) Itálie		18. Kde se nachází památka Petra? A) Jordánsko B) Egypt C) Turecko	
19. Jaká je hlavní přísada hummusu? A) Cizrna B) Čočka C) Rýže		20. Co označuje pojem UX? A) Uživatelské rozhraní B) Uživatelský zážitek C) Unikátní kód		21. Jak se jmenuje tradiční norský svátek slunovratu? A) Midsommar B) Jól C) Syttende Mai	
22. Co je to bit? A) Malý soubor B) Základní jednotka informace C) Typ viru		23. Kdo byl autorem citátu: „Vím, že nic nevím“? A) Aristoteles B) Sokrates C) Platón		24. Který typ mraku je spojený s bouřkami? A) Stratus B) Cumulus C) Cumulonimbus	

NOVÁ FORMA MOBILITY

SLUŽBY

KIA DRIVE

seTKání

Automobilka Kia přináší do České republiky novinku, která mění zažité zvyky v oblasti mobility. Jako první výrobce spouští službu značkového pronájmu vozů Kia Drive, která umožňuje půjčit si nový vůz už od jednoho dne až na několik měsíců.

Služba je určena jak pro jednotlivce, tak firmy a míří na všechny, kteří potřebují kvalitní vůz bez nutnosti vlastnit ho. Zatímco tradiční autopůjčovny sídlí většinou na letištích nebo v odlehlých areálech, Kia Drive staví na dostupnosti – auta si lze vyzvednout i vrátit u běžných autorizovaných dealerů značky. V pilotní fázi je zapojeno pět českých zastoupení, ale do konce roku 2025 má být služba dostupná v každém krajském městě. Stejná možnost už funguje u více než stovky dealerů v osmi evropských zemích a Kia má ambici toto číslo dále zvyšovat. Zákazník si auto vybere pohodlně online nebo přímo u dealera, zvolí model i délku pronájmu. Aktuálně lze vybírat z pěti modelů značky Kia – od praktického městského crossoveru Stonic, přes oblíbený Ceed ve dvou karosářských variantách, až po SUV model Sportage a nový elektromobil Kia EV3. Vozy jsou maximálně 12 měsíců staré a s nájedem do 10 000 km, což zaručuje moderní technologie a komfort bez kompromisů. „Ne každý potřebuje vlastnit vůz trvale. Někomu stačí na týdenní dovolenou, jiný ho využije na pár měsíců během zkušební doby v práci nebo v době, kdy má své auto v servisu,“ vysvětluje Jakub Řehounek z Kia Czech. A dodává, že právě díky flexibilitě a rychlé dostupnosti reaguje Kia na rostoucí trend v Evropě – trh s pronájmy má do roku 2026 vyrůst na 26 miliard eur ročně.



ROZŠÍŘENÍ PORTFOLIA TAKÉ DO UŽITKOVÝCH VOZŮ

Služba navíc cílí i na ty, kdo zvažují pořízení vozu Kia, ale chtějí si ho vyzkoušet v reálném provozu déle než při testovací jízdě. I proto má automobilka v plánu postupně zařadit celé své modelové portfolio, včetně připravovaného užitkového elektromobilu PV5, který se na českém trhu objeví ve čtvrtém kvartálu letošního roku. Podle generálního ředitele Arnošta Barny je služba Kia Drive důkazem, že značka bere vážně svou vizi udržitelné a dostupné mobility. „Chceme, aby zákazníci měli přístup k technologiím a vozům Kia tehdy, kdy je opravdu potřebují. Bez složitostí, s důrazem na kvalitu a flexibilitu,“ uzavírá Barna.

Díky Kia Drive už nemusí být vlastní vůz jedinou cestou, jak mít kvalitní a moderní automobil k dispozici. Kia tak opět dokazuje, že jde s dobou – a v některých ohledech ji dokonce předbíhá.

OCHRANA MOTORU ZAČÍNÁ V PALIVOVÉ NÁDRŽI

PORADNA

ADITIVACE PALIVA

seTKání

Aditivace automobilových paliv dnes nesouvisí pouze s obecně odlišnou kvalitou samotných paliv, ale také s mnohem citlivější a sofistikovanější technologií automobilového pohonu. Celkové situaci s tvorbou nežádoucích úsad ve vznětových a zážehových motorech nepomáhá ani přidávání aditiv na bázi biosložek. To je také důvod, proč motoristé při tankování konvenčních paliv stále častěji dávají přednost doplňkovým aditivům. V širokém portfoliu americké společnosti BG Products jsou pro tento účel k dispozici dva vysoce účinné produkty. Prvním z nich je BG 2256 DFC PLUS HP určený pro všechny vznětové motory s konvenčními i vysokotlakými vstřikovacími systémy common rail. Tento přípravek dokáže velmi účinně vyčistit palivo i vstřikovací systém. Vytvořením silného mazacího filmu chrání palivové čerpadlo a vstřikovače a zároveň odstraňuje usazeniny ve spalovacím systému, čímž zabraňuje jejich další tvorbě a degradaci nafty až po dobu 6 měsíců. Vysoká oxidační stabilita aditiva rovněž eliminuje negativní účinky biosložek v palivu. Výhodou přípravku je také ochrana proti vlhkosti, která způsobuje korozi v palivovém systému. Díky svému složení působí aditivum i jako prevence proti zanášení filtru pevných částic (DPF). Pro snadnou aplikaci do palivové nádrže je možné zvolit buď jednotlivé 30ml balení pro 40–70 litrů nafty, nebo 177ml balení pro až 400 litrů nafty. Aditivace

paliva je samozřejmě možná i pro benzinové motory s přípravkem BG 202 Supercharge II (SC2), jehož účel a vlastnosti jsou v podstatě totožné s předchozím produktem. K dispozici je balení o objemu 177 ml pro 60 litrů benzínu. Preventivní údržba palivového systému vozidla tak opět pomáhá chránit majitele před možnými budoucími nákladnými opravami motoru. www.bg-care.cz



CO JE TO QR KÓD?

Na první pohled vypadá jako změř 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“.

JAKO SOPKA

Jméno Giamaro Katla vám možná zatím nic neříká. Ale měli byste si ho zapamatovat. Nová italská značka Giamaro totiž představila svůj první model – hypersport pojmenovaný po islandské sopce Katla. A pokud výrobce splní své odvážné sliby, půjde o skutečné monstrum: čtyřikrát přeplňovaný dvanáctiválec má nabídnout výkon až 1586 kW (2157 koní) při 9000 ot./min a točivý moment neuvěřitelných 2008 Nm.

TOHLE AUTO
NENÍ PRO ŽENY!

Velmi vtipná reklama na Fiat 500, který – co si budeme povídat – je primárně cílený na ženy. Evidentně to ale nebude tak úplně pravda.



SUPERKOČKA

Jaguar XJS je plnohodnotné GT, které se v dobách své největší slávy úspěšně prosadilo i na závodních okruzích – zejména pod hlavičkou slavné stáje TWR. Ta se nyní vrací na scénu pod vedením syna zakladatele a jako první představuje restomod modelu XJS s výkonem 492 kW (669 koní) a manuální převodovkou. Na projektu se podílely slavné osobnosti automobilového světa, včetně Magnuse Walkera.



KRÁSA NESMÍRNÁ

BMW si každý rok na přehlídce elegance Concorso d'Eleganza u jezera Como připravuje jedinečné koncepty, které zpravidla zůstávají jen zbožným přáním. Poslední dva ročníky ale ukázalo koncept, který se skutečně na silnici dostane. BMW Concept Speedtop je „vymodlený“ kombík BMW M8.



JAK QR KÓD FUNGUJE?

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



Rodina Kia Ceed.

Již od 434 980 Kč.



Movement that inspires

Měsíčně již od

2 550 Kč

Poříd'te si bestsellery Kia s nejmodernější technologií a skvělou výbavou včetně navigace, tempomatu a parkovací kamery. Poznejte rodinu Kia Ceed: praktické rodinné kombi Kia Ceed SW, kompaktní hatchback Kia Ceed, elegantní shooting brake Kia ProCeed nebo městský crossover Kia XCeed. Již od 434 980 Kč, nebo od 2 550 Kč měsíčně.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ (WLTP). Kia Ceed: 5,3–6,4 l/100 km, 121–146 g/km. Kia Ceed SW: 5,3–6,4 l/100 km, 121–146 g/km. Kia ProCeed: 5,6–6,3 l/100 km, 128–143 g/km. Kia XCeed: 5,9–6,6 l/100 km, 134–148 g/km. Uvedená cena 434 980 Kč platí pro Ceed HB MY25 Comfort po odečtení slevy 40 000 Kč. Reprezentativní příklad financování Ceed Comfort 1.0 T-GDI GPF 100 k/74 kW s financováním Kia Select; pořizovací cena 434 980 Kč vč. DPH, výše úvěru 260 988 Kč, akontace 40 % (173 992 Kč); pevná výpůjční úroková sazba 3,69 % p. a., RPSN 10,74 % p. a.; měsíční (1.–47.) splátka úvěru bez pojištění 2 537 Kč, měsíční (1.–47.) splátka úvěru s pojištěním 3 669 Kč, měsíční (48.) splátka úvěru bez pojištění 173 992 Kč, měsíční (48.) splátka úvěru s pojištěním 175 124 Kč, měsíční splátka pojištění HAV 907 Kč, POV 225 Kč; poplatek za poskytnutí úvěru 3 045 Kč; délka úvěru 48 měsíců, celková částka splatná klientem 350 612 Kč. Pro účely výpočtu RPSN platí: měsíc má 30,4167 dne a rok pak 365 dnů. Roční úroková sazba je platná po celou dobu splácení. Použitá úroková metoda: 30/360. Sjednání havarijního a zákonného pojištění jako součást měsíční splátky je povinné prostřednictvím společnosti ESSOX s.r.o. Pro individualizovanou nabídku financování vč. pojištění se, prosím, obraťte na naše autorizovaná prodejní místa. Doba trvání spotřebitelského úvěru je do data splatnosti poslední měsíční splátky. Nabídka platí do 30. 6. 2025. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.



LETNÍ LIMITKA PEUGEOT



PEUGEOT RIFTER LONG

JIŽ ZA **579 000 Kč**

- **Diesellový motor**
- **Prodloužená verze karoserie**
- **Praktický zavazadelník až 3500 dm³**

7 LET*
ZNAČKOVÉ
ZÁRUKY

PEUGEOT DOPORUČUJE **TotalEnergies**

Spotřeba a emise CO₂ modelu Peugeot Rifter v kombinovaném provozu 5,3–6,8 l/100 km, 140–153 g/km. Uvedená cena platí pro homologaci N1. Foto je pouze ilustrativní. *Sedmiletá značková záruka se skládá z běžné dvouleté záruky a následně ze servisní smlouvy FLEX CARE na úrovni Extended Care Premium 7 let/60 000 km.