LÉTO 2021

SeTKání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

JAK SE JEZDÍ CHORVATSKÉ HORY

TÉMA: HISTORICKÉ VOZY NA STK

OSOBNOST ROBERT OPRON, OTEC SLAVNÝCH CITROËNŮ

PŘÍBĚH

Jeden ze tří **DAN GURNEY**

ZA VOLANTEM

BARBARA NESVADBOVÁ

Akční model.

Kia Ceed Spin.

Movement that inspires

Zpříjemněte si cestu díky 8″ dotykové obrazovce se zrcadlením mobilu, 16″ hliníkovým kolům, vyhřívaným předním sedadlům a volantu.

374 980 Kč

0% úrok a bez akontace

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 (WLTP). Kia Ceed a Ceed SW: 1,3–6,8 l/100 km 29–153 g/km. Vyobrazená cena 374 980 Kč vč. DPH se vztahuje na verzi Ceed Spin 1.0 T-GDI (100 k) a zahrnuje slevu 40 000 Kč vč. DPH a Výkupní bonus ve výši 20 000 Kč vč. DPH. Reprezentativní příklad financování Ceed Spin 1.0 T-GDI (100 k) s programem Kia 0% úrok; pořizovací cena 374 980 Kč vč. DPH, výše úvěru 243 737 Kč, akontace 35 % (131 243 Kč); pevná úroková sazba 0,00 % p.a., RPSN 9,87 % p.a.; měsíční (1.–36.) splátka úvěru 6 770 Kč, měsíční splátka pojištění HAV 737 Kč, POV 213 Kč; poplatek za poskytnutí úvěru 2 625 Kč; délka úvěru 36 měsíců. Celková částka k uhrazení (jistina, úrok, hav. pojištění, pov. ručení, poplatek): 280 545 Kč, pojištění sjednáno u pojišťovny UNIQA. Nabídka je určena pro individuální zákazníky – spotřebitele na nákup jednoho vozu. Podmínky pro firmy a podnikatele žádejte u autorizovaných dealerů Kia. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com. Nabídka platí do 31. 5. 2021.

7 LET ZÁRUKY
DŮKAZ KVALITY

OBSAH

4 **VY-MY:** Českobudějovická STK
6 **Za volantem:** Bára Nesvadbová
8 **Čtyřtest:** Rodinný typ, gentleman, drsňák a metropolita
10 **Autonovinky:** Automobilové novinky druhého čtvrtletí 2021
12 **Příběh:** Dan Gurney
14 **Představení** – Seat Tarraco FR
16 **Téma:** Veteráni na STK
18 **Poradna APM:** Přeprava kol
20 **Dlouhodobý test:** Nová Škoda Octavia
22 **Test s cílem:** BMW 323i M-Tech na Lanzarote
24 **Jak se jezdí:** V chorvatských horách
26 **KaleidoSTKop**
27 **Medailonek:** Rodina Švorců
28 **Duel:** VW ID.3 vs. Honda e
30 **Křížovka**
31 **Vize0:** Správné obutí do auta
32 **Osobnost:** Robert Opron
34 **Videotéka:** zajímavá videa formou QR kódů

Buďme k sobě ohleduplní.

Asi jste zaznamenali, že sněmovna schválila novelu zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, podle které musí řidiči aut míjet cyklistu na silnici minimálně ve vzdálenosti 1,5 metru. Přestože ještě neprošla schválením v Senátu, už nyní budí vlnu nevole ze strany řidičů, a dokonce i některých odborníků.

Jak se zdá, mnoho cyklistů celou věc považuje za hotovou a podle toho se na silnici také chová. Jezdci na kolech a řidiči motorových vozidel se navzájem osočují, urážejí a dělají si různé naschvály. Řidiči bohužel cyklisty často považují za něco jako obtížný hmyz, který jim překáží v jejich plynulé jízdě. A co si budeme nalhávat, někteří cyklisté se takto v silničním provozu opravdu chovají.

Nechápejte mě špatně, sám jsem vášnivým cyklistou, ačkoliv si raději užívám lesní kopcovité terény, kde tak maximálně riskuji srážku se smrkem či zbloudilým houbařem. Jenže zároveň patřím mezi nadšené motoristy, a i já nelibě nesu chování zejména profesionálů či poloprofesionálů, majících dojem, že peloton deseti jezdců v hroznu je prostě v pořádku. Ne, to tedy opravdu není!

Nicméně zamyslet bychom se měli všichni, protože se začínajícím létem se budeme na silnicích potkávat velmi často. A je docela jedno, jestli v pozici jezdce na kole nebo řidiče motorového vozidla. Měli bychom totiž být navzájem ohleduplní a uvědomit si, že agresivita přináší jen a pouze ještě větší agresivitu a povolené nervy umí napáchat velké zlo, které může končit nevratnými následky.

Řidiči by si měli uvědomit, že cyklista je velmi zranitelný a těsný průjezd okolo něj ho může poslat rovnou do škarpy. A vzhledem k tomu, do jaké rychlosti je konstruováno lidské tělo, existuje velká pravděpodobnost, že si cyklista ublíží. Cyklisté by si měli uvědomit zase to, že silniční provoz se nikdy nebude řídit tím nejpomalejším a pamatovat, že jejich místo je u krajnice.

Zkrátka a jednoduše, užívejte léto a buďte k sobě ohleduplní!

Příjemné čtení letního vydání přeje

Jiří Švamberk
šéfredaktor

Pod tímto QR kódem si můžete přečíst další čísla časopisu SeTKání

SOUTĚŽ

V tomto vydání soutěžíme o audioknihu Malevil od Roberta Merleho, kterou věnovalo vydavatelství WtachStarMedia s.r.o..
Otázka zní:
Kolikáté narozeniny letos slaví časopis Setkání?

A) 16
B) 18
C) 20

Řešení nám posílejte poštou nebo emailem nejpozději do 10. září 2021 na adresu SeTKání, Olšanská 54/3, 130 00 Praha 3 Žižkov, případně svamberk@wsmsro.cz.

V minulém čísle jsme soutěžili o tašku od Subaru ČR.
Výherci jsou: Miroslav Dohnal z Boharyně, Jaroslav Navrátil z Kyjova a Vladimír Reich z Rousínova. Blahopřejeme.
Tajenka z minulého čísla zněla: Eyesight řidičovy druhé oči.
Kšiltovku Subaru získávají Svatopluk Kučera z Prostějova, Zdeněk Brát z Trutnova a Zdeněk Smílek z Chomutova.
Gratulujeme.

Vážení luštitelé!
Dle Nařízení 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů o volném pohybu těchto údajů („GDPR"), potřebujeme mít váš souhlas, abychom mohli zveřejnit vaše jméno, příjmení a město v seznamu výherců v následujícím čísle SeTKání. Zaslání odpovědi na soutěžní otázku nebo řešení křížovky je považováno za udělení tohoto souhlasu. Výhry zasíláme přepravní společností PPL do devíti týdnů po zveřejnění.

Ročník XVIII/léto 2021. VYDÁVÁ Osmium s.r.o., IČO: 25143361, DIČ: CZ25143361 **SEKRETARIÁT** Deana Čápová, asistentka, E-mail: capova@provolnycas.cz, Tel.: 226 517 915 **ADRESA REDAKCE** Domažlická 1, 130 00 Praha 3 **Registrační číslo periodika:** MK ČR E 15 222. Vychází 4x ročně. **Šéfredaktor:** Jiří Švamberk (svamberk@wsmsro.cz), předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorsky spolupracovali:** Aleš Jungmann, Jaroslav Kvíčala, Adéla Průdková, Vojtěch Štajf, Tomáš Vizingr, Jana Vizingrová **Grafická úprava:** Daniela Winklerová **Inzerce:** Antonín Přibyl, Tel.: 603 340 384, e-mail.: pribyl@wsmsro.cz, Vojtěch Štajf, Tel.: 602 228 768, e-mail.: vojta@stajf.cz **Tisk:** Tiskárna Triangl a.s, Beranových 65- Areál Letov, 199 02 Praha 9 - Letňany
Foto na obálce: Anna Mrázek Kovačič
Odevzdáno do tisku: 20. 5. 2021

INZERCE

VY–MY

STK ČESKÉ BUDĚJOVICE

Čtvrtstoletí s vámi

Společnost STK České Budějovice s.r.o., člen skupiny GW Jihotrans, byla založena v roce 1996, jako kombinovaná dvoulinka, rekonstrukcí opravárenské haly v areálu ČSAD České Budějovice. Postupem času došlo s ohledem na zvýšení poptávky k výstavbě dalších dvou linek. Vznikla tedy linka pro osobní a nákladní vozidla a stávající prošly rekonstrukcí.

Vzhledem k dobré strategické pozici STK v areálu dopravní skupiny GW JIHOTRANS jsme získali početnou klientelu. Náš areál má k dispozici i servisní služby, pneuservis, čerpání PHM a další. Příznivá je i naše prodloužená pracovní doba Po-Čt 6:00-22:00, Pá 6:00-18:00 (mimo covidové opatření). Pro názornost jsme v minulém roce provedli cca 55 000 prohlídek všech druhů.

V zájmu rozšíření služeb zákazníkům poskytujeme mimo jiné prodej emisních nálepek do Německa, zajišťujeme TEMPO 100 pro autobusy a přívěsy, a výpisy z technických údajů vozidla.

Zajišťujeme služby mimo problematiku STK, konkrétně jsme APC firmy Cebia při prověřování vozidel.

V současné coronavirové době se potýkáme s různými omezeními, jak personálními, tak předpisovými, se snahou o co nejmenší dopad na klientelu. I přes nepříznivé podmínky nabízíme své služby zákazníkům a dodržujeme všechna bezpečnostní opatření.

V rámci zlepšení a zpříjemnění našich služeb jsme kromě jiného zmodernizovali a rozšířili prostory pro čekající zákazníky, zvýšili počet parkovacích míst a aktualizovali informační systém.

Naše plány do budoucna jsou zavedení objednávkového systému, zefektivnění služby při příjmu a výdeji dokladů a modernizace předepsané technologie.

Pro dokreslení aktivit naší firmy jsme členy Profesní komory STK (kde máme zástupce v předsednictvu) a členy Jihočeské hospodářské komory.

Text: Tomáš Krigar

Foto: autor

INZERCE

Kontakt:
Oblast Čechy:
tel.: +420 602 260 605
e-mail: michal.slavicek@dekra.com

Oblast Morava:
tel.: +420 702 277 582
e-mail: zbysek.brzobohaty@dekra.com

ŠKODA PLUS

MĚNÍME MINUSY OJETÝCH VOZŮ NA PLUSY

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 vozu
ŠKODA SCALA: 4,1–5,1 l/100 km, 96–116 g/km

Nabídka více než 5 500 vozů

Výhodné značkové financování

Široká síť více než 150 prodejen

50 000 spokojených zákazníků

Vybírejte z široké nabídky prověřených ojetých vozů online nebo v prodejnách ŠKODA Plus.

Zvolte si pro výběr svého nového automobilu program prověřených ojetých vozů **ŠKODA Plus**. Kromě garance najetých kilometrů a technického stavu můžete navíc získat také nejlepší nabídku značkového pojištění a financování nebo výkupní bonus za svůj stávající vůz. Více informací o programu najdete na **skodaplus.cz** nebo ve více než 150 prodejnách ŠKODA Plus, kde vám rádi poradíme osobně, online či telefonicky.

INZERCE

skoda-auto.cz

Ilustrativní fotografie

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

/skodacz **/skodacr** **/skodacz** **/skodacz**

ZA VOLANTEM

BARBARA NESVADBOVÁ

Jsem bytostný kozoroh

Se spisovatelkou a novinářkou Bárou Nesvadbovou jsme si popovídali o horoskopu, motorismu i budoucnosti tištěných časopisů. Také nám prozradila, na čem pracuje a co pro ní znamená učit se novým věcem...

S Lilií Khousnoutdinovou na křtu kalendáře Jsem žena, jsem Evropa, který se brzy dočká i knižní podoby.

Bára je také patronkou UNICEF pro ženské otázky.

■ Nemohu začít jinak. Jste narozena ve stejný den jako já, tedy 14. ledna. Sedí na vás charakteristika znamení kozoroha?
Teď budu jako ty ženy, co sbírají svíčky a zatoulané kočky a věří horoskopům. Nooo, koček mám na zahradě spoustu a oheň miluju. Jsem bytostný kozoroh, až moc spolehlivá, až moc milující, až moc pravdařská. Nesnáším nestabilitu, lež, přetvářku. A pořád pracuju. Takže kozoroh. Vždyť sám víte…

■ Kozorozi bývají společenští lidé plní empatie, ale zároveň vyhledávají i samotu. Já to takhle mám například s oceánem, když čekám na tu správnou vlnu. Tam je mi nejlépe. Máte taky takové místo?
Jsem nesmírně ráda sama. Jen je mi smutno, když jsem osamělá. Neznala jsem ten pocit. Až poslední dobou ho palčivě vnímám. Miluji lidi, a mám sice malou rodinu, ale, naštěstí, velkou rodinu přátel. A nejlíp? Bývalo mi nádherně, když jsem dceři četla pohádky. Je mi hezky, když se učím. Nejmileji, když usínám v náruči muže, kterého miluji. Ale, pravda, spoustu pocitů umím vyplavat. Vlny mne zachránily už z mnoha průšvihů.

■ Jsme časopis primárně zaměřený na motorismus, takže otázka, jaká jste řidička, vás nemůže minout. Takže?
Mě baví rychlost. Bohužel. Nesmírně ráda řídím. A ráda řídím rychle.

■ Vzpomenete si, v jakém typu automobilu jste dělala autoškolu?
Favorit. U pana Horázného. Měl se mnou svatou trpělivost. Pořád jsem ho přemlouvala, že vážně nemusíme spolu trávit tolik času, že dvě hodiny stačí. A parkovat pozadu jsem se naučila až sama. Z autoškoly jsem odcházela jako klasická Fifi, co parkuje čumákem mezi.

■ Řídíte v podpatcích?
Řídím bosa. Ráda cítím, co dělám.

S Jitkou Čvančarovou při křtu knihy Pralinky

■ Jste žena znalá módy a designu. Pohlížíte na automobily, ať už soudobé či historické, jako na umělecké/designové výtvory, nebo jsou pro vás pouze dopravními prostředky z jednoho místa na druhé?
Čím dál tím víc mám ráda originalitu. Kdybych mohla vybírat, jistě bych si pořídila starou škodovku, prostě mám ráda "oldtimery".

■ Sedmnáct let jste byla šéfredaktorkou české edice módního časopisu Harper's Bazaar. Jak vnímáte současný stav, kdy digitální média a zejména influenceři začínají nemilosrdně vytlačovat časopisy, mnohdy i zvučných jmen? Mají časopisy ve stávající podobě šanci přežít řekněme příštích 10 let?
Upřímně, je mi to moc líto, protože čas s tiskem je krásný, ale obávám se, že ta lesklá periodika jsou už prostě jen pro nás, čtyřicet plus. Moji dceru zcela jistě vůbec nezajímají. Myslím, že naposled si koupila Čtyřlístek. A to už je vážně hodně let. Moc mne těší, že obdobný osud nestihl knížky. Že čas s knihou, reálnou, ne s čtečkou, je nenahraditelný.

■ Ve vašem životopisu jsem se dočetl, že plynně mluvíte třemi jazyky (anglicky, německy a rusky – pozn. redakce), ze kterých také překládáte. Je to konečné číslo, nebo se učíte ještě nějaký další?
Ruština je hodně hluboko. Zhruba před pěti lety mi došla ta veliká nespravedlnost, že čas není nekonečný. Takže si vybírám. Co se učím. S kým pracuji. Koho objímám. Jeden můj kamarád mne neustále přemlouvá k doktorátu, nicméně, kdybych něco ještě šla studovat, pak to nebude japonština, ale psychologie. Nekonečně mne zajímá lidské nitro. Vědomí a nevědomí.

■ Na svém kontě máte řadu úspěšných knih. Pracujete momentálně na nějaké novince? Současná situace, alespoň co se partnerských vztahů týče, by tomu docela nahrávala, nemyslíte?
Pro partnerské vztahy byla doba covidu nesnadná. Ale záměrně se teď milostné tématice vyhýbám. Dopisuji rozhovorovou knížku. Ten formát mne zaujal u minulých knih s českými lékaři. Vybrala jsem si filozofku a teoložku, paní profesorku Hogenovou. Těšilo mne s ní mluvit. Moc.

■ Mnoho let se pohybujete v módním průmyslu. Je pro vás móda stále vášeň?
Ráda říkám, že ne, protože móda není mnohými vnímána jako svébytný druh umění, až příliš často dostává tu hloupou nálepku marnivosti. Jenže, šaty vážně tak trochu člověka dělají. A může to být klidně uniforma. Vášeň a láska je pro mne už dnes zcela jistě psaní a náš fond Be Charity. Ale, nebudu lhát, černá úzká sukně je prostě víc než tepláky.

Velmi děkuji za rozhovor

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv B. Nesvadbové, Martina Kaderková

Kvalitní úroda

Jarní testování v rámci rubriky „čtyřtest“ přineslo mnoho pozitivních zjištění. Tím prvním je fakt, že Peugeot v současnosti vyrábí jeden z nejpovedenějších rodinných automobilů. Dalším to, že Jaguar F-Pace i nadále patří k řidičsky skvělým SUV a nový zážehový čtyřválec koncernu FCA je do Wrangleru za nás lepší pohonnou jednotkou než vznětový motor. A elektrický Fiat 500 je stylovka, která vám přinese nejeden obdivuhodný pohled.

Peugeot 5008 GT 2,0 HDI

Nemůžeme začít jinak než konstatováním, že Peugeot 5008 je mimořádně komplexním automobilem, který zejména prakticky smýšlejícím řidičům nabízí to nejlepší napříč kategoriemi, které v sobě kombinuje. Pravda je, že testovaná verze GT se vznětovým čtyřválcovým turbodieselem patří do kategorie těch dražších, nicméně svou cenu umí obhájit takovými prvky, jako je například skvěle fungující noční vidění (příplatková položka výbavy).

S modernizací v polovině životního cyklu nabízí 5008 také vylepšené asistenční systémy, na které řidič může během jízdy spoléhat. Jmenovitě jde o udržování v jízdním pruhu (s udržováním v jeho středu), systém rozpoznávající dopravní značky (nově i Stop či zákaz předjíždění) nebo samočinné brzdění (vozidla, chodci i cyklisté od 5 do 140 km/h, a to i v noci).

Nejvyšší výbava GT působí opravdu exkluzivně a mimořádně hodnotně. Samozřejmě až čas ukáže, zda jsou tyto materiály rovněž odolné. Informace z digitálního přístrojového štítu s úhlopříčkou 12,3 palce lze nyní nastavovat v širším spektru a jeho nový povrch přináší lepší čitelnost v ostrém slunci, nicméně i nadále jej blokuje opravdu nešťastně umístěný volant, který bude ve valné většině případů štít zakrývat. To je ale problém většiny současných modelů značky Peugeot. Také průměr volantu a jeho zploštělý tvar nemusí vyhovovat každému.

Vznětový dvoulitr je kultivovaný motor, který umí jezdit se spotřebou do 6,5 litru, což je v případě takto velkého vozu slušná hodnota. Osmistupňová převodovka řadí rychle a plynule, nicméně sportovnější svezení parketou 5008 opravdu není. Pádla řazení jsou podle nás u tohoto typu automobilu spíše zbytečná.

Velkou předností 5008 je kromě komfortně naladěného podvozku také variabilní vnitřní prostor. Samostatná sedadla ve druhé řadě sedadel lze jednoduše posouvat a upravovat sklon jejich opěradel, čímž lze měnit poměr jejich prostornosti vůči aktuální velikosti zavazadlového prostoru. Díky tomu je možné upravovat prostor ve třetí řadě, kam se na pár hodin posadí i středně vzrostlý dospělý.

Jaguar F-Pace P400 AWD

Podíváme-li se na prodeje Jaguaru, musí se jeden divit, jak je to vůbec možné. Prodeje Jaguaru prostě neodpovídají kvalitě nabízených produktů. A nejde jen o Evropu. Jenže pakliže evropský zákazník považuje za etalon v této kategorii mnichovský model X3, případě Stelvio od Alfy Romeo, měl by svůj názor zvážit. Za nás dynamicky kraluje F-Pace, a to zejména pokud všechna kola roztáčí zážehový třílitrový šestiválec do V, který dopuje kompresor. Fenomenální agilitu a ochotu zatáčet podtrhuje libozvučný baryton přeplňovaného motoru.

Držitel titulu Světové auto roku 2017 prošel modernizací a nutno podotknout, že byla opravdu zevrubná, přestože na pohled patrná úplně není. Po designové stránce nebyla potřeba nic měnit, F-Pace je stále velmi atraktivním automobilem. Výraznou úpravou však prošel interiér, který prostě už neodpovídal současným standardům. Volant je stejný jako v modernizovaném XE, přístrojová deska vykazuje podobnost s větším XF. Nejvýraznější novinkou je obrovský dotykový displej s úhlopříčkou 11,4 palce, pomocí něhož se ovládá nový infotainment Pivi Pro, a v současnosti je v dané kategorii jedním z nejlepších na trhu. Pokud nebudeme počítat Teslu, jeho grafika nemá konkurenci.

Mild-hybridní zážehový třílitr P400 rozhodně nepatří mezi askety. Ať jezdíte hospodárně, jak chcete, při běžném provozu se pod 10 litrů nedostanete. To ale u takto dynamicky talentovaného vozu bude posledním, co byste měli řešit. Pokud nebudeme počítat Porsche Macan, které je v dané kategorii nedostižné, je F-Pace „na par“ s Alfou Romeo Stelvio a svou bytelností a směrovou stabilitou připomíná X3. Jeho jízdní vlastnosti vás zkrátka budou dlouhodobě těšit. Jeho 294 kW (399 k) a masivních 550 Nm stačí na zrychlení z 0-100 km/h za 5,4 s. Normálně je větší procento hnací síly přenášeno bleskurychlou 8stupňovou převodovkou na zadní kola, přední se připojují v případě nutnosti. K mimořádně dobrým jízdním vlastnostem přispívá také dobře vyvážené řízení, které nabízí přirozenou odezvu.

Jeep Wrangler Unlimited Rubicon 2.0T

Popisovat terénní schopnosti jednoho z posledních pravověrných offroadů na trhu není potřeba. Ať se totiž podíváte na jakýkoliv polygon, kde se učí základy terénní jízdy, nenajdete překážku, kterou by tohle auto nezvládlo s lehkostí baletky. Věřte nám, když se budete plácat po ramenou, jak jste mu naložili, byli jste stěží v polovině jeho schopností. Opravdové extrémy, které tohle auto tak miluje, totiž zavrhnete s tím, že se o něj budete bát. Ostatně bez příplatkové výbavy stojí lehce přes 1,4 milionu korun, což už je opravdu dost peněz za auto, které má být především pracant. Jenže verze Rubicon s odnímatelnými panely je také dost o stylu a ať chcete nebo ne, pozornost budete vzbuzovat všude, kam přijedete.

Rubicon je ze tří nabízených výbav ta nejvíce terénní, nicméně to neznamená, že zbylí sourozenci jsou nějací nazdárci. Testovaný terénní Wrangler se může pochlubit dvojicí tuhých a řádně bytelných náprav, žebřinovým rámem, světlou výškou 255 mm, volitelným pohonem všech kol Rock Track 4x4, redukcí (4:1), plazivým převodem 77,2:1, uzávěrem všech tří diferenciálů, nájezdovými a přejezdovými úhly 36,4, 30,8 a 25,8°, speciálním pérováním nebo možností odpojit přední stabilizátor. Veškerá nastavení pohonu se řeší prostřednictvím klasické řadicí páky, což ale vyžaduje trochu citu a trpělivosti, aby ozubená kola do sebe zapadla. Pouze uzávěry diferenciálů a stabilizátor se ovládají elektronicky tlačítky.

Vůbec poprvé se nám do ruky dostal Wrangler se zážehovým motorem, jmenovitě s novým dvoulitrovým čtyřválcem, který se zdánlivě do tohoto vozu vůbec nehodí. Ale opak je pravdou. Tichý chod, točivá charakteristika a rozumná spotřeba, to jsou atributy čtyřválce s výkonem 200 kW (272 k) s maximálním točivým momentem 400 Nm. Standardně je hnací síla přenášena přes osmistupňový automat na zadní kola. A právě pohon zadních kol ve spojení s chutí motoru po otáčkách umí nepřipraveného řidiče slušně polekat.

Spotřeba není nic děsivého, průměrných 11 litrů je o nějaké 2 litry více než vznětový Wrangler a jeho projev je rozhodně příjemnější než u dieselu. Terénní pneumatiky sice v městských rychlostech docela hučí, ale ve vyšších aerodynamický hluk mizí.

Fiat 500e

Nová generace oblíbeného Fiatu 500 už nenabízí spalovací motor, prodává se výhradně jako elektromobil. Toto rozhodnutí lze označit za rozumné, protože 500 je automobil vyloženě do města. Zároveň má styl, že se za ním kdekdo otočí, a také moderní technologie, které by mu mohla závidět mnohem dražší auta. Elektrifikace modelu 500 není nic nového, Fiat tento automobil jako čistý elektromobil prodával již v minulosti, ovšem nikoliv na Starém kontinentu.

Novinku můžete mít ve třech provedeních. Základem je třídveřový hatchback, ale za příplatek zhruba 50 tisíc Kč ho můžete dostat i v konfiguraci takzvaně 3+1, která nabídne malé zadní protisměrné dveře pro lepší přístup na zadní sedadla. Za dalších 25 tisíc korun lze novou 500 mít také jako kabriolet.

Pakliže se podíváte do ceníku, zjistíte, že Fiat 500e v základní výbavě Action s menší baterií s využitelnou kapacitou jen 24 kWh startuje na 629 900 Kč, což je cena na samém začátku konkurenční nabídky. Tato verze ale uspokojí pouze ty, kteří najezdí denně jen malý počet kilometrů. Lepší je námi testovaná verze s 42 kWh baterií (využitelná kapacita 37 kWh) a výkonem elektromotoru 87kW. Ta stojí o 105 tisíc korun více. Dojezd plně nabité baterie činí 320 km, ale v reálu a při využití i na dálnicích do rychlosti 120 km/h se dojezd smrskne na 240 km. Dynamika je ucházející, nikoliv ohromující.

Uvnitř je 500 dobře řešená, ovšem uvítali bychom větší počet odkládacích prostor a další praktické vychytávky pro přepravu nákladu. Prostoru vzadu pochopitelně moc není a zadní sedadla jsou zde spíše pro odložení nákupu nebo malé děti. Vesměs na nákupy je pak určen malý zavazadelník o objemu 185 litrů.

Fiat 500e disponuje standardním rychlonabíjecím konektorem CCS a ve variantě s větší baterií dokáže přijmout maximální nabíjecí výkon 85 kW. Na 80 % se totiž nabije za méně než půl hodiny. Za půl hodinky se tak 500 zvládne nabít například z nabíjecí stanice u obchodního centra či supermarketu, když jedete na nákup.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Peugeot 5008 BlueHDI 180 GT
Motor: **Vznět. čtyřválec 1997 cm³**
Výkon (kW/k): **130/177**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **400 Nm při 2000**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,2**
Max. rychlost (km/h): **215**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,9**
Délka (mm): **4641**
Zavazadlový prostor (l): **780**
Základní cena (Kč): **859 000**

Jaguar F-Pace P400 AWD
Motor: **Zážeh. šestiválec 2995 cm³**
Výkon (kW/k): **294/400**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **550 Nm při 2000**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **5,4**
Max. rychlost (km/h): **250**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **8,9**
Délka (mm): **4747**
Zavazadlový prostor (l): **583**
Základní cena (Kč): **1 890 647**

Jeep Wrangler Unlimited Rubicon 2,0T
Motor: **Zážeh. čtyřválec 2967 cm³**
Výkon (kW/k): **200/272**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **400 Nm při 3000**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8.9**
Max. rychlost (km/h): **159**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **10**
Délka (mm): **4882**
Zavazadlový prostor (l): **548**
Základní cena (Kč): **1 408 900**

Fiat 500e Hatchback 42 kWh
Motor: **Elektrický s permanentním magnetem**
Výkon (kW/k): **88/118**
Max. točivý moment (Nm): **220 Nm**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,5**
Max. rychlost (km/h): **150**
Komb. spotřeba el.: **14 kWh/100 km**
Dojezd: **320 km**
Délka (mm): **3630**
Max. objem zavazad. (l): **550**
Základní cena (Kč): **734 900**

Text: Jiří Švamberk

Foto: Peugeot, Jaguar, Jeep, Fiat

V hlavní roli **crossover**

Výrobci si pomalu zvykli na omezení aktuální situace a rozhodně nepolevují v představování novinek. Takže ani tentokrát si na nedostatek nově představených modelů rozhodně stěžovat nemůžeme. A trend hovoří jasně – od všeho trochu. Takže letnímu přehledu kralují crossovery.

RENAULT ARKANA

Renault představil nový model Arkana, první SUV-kupé mainstreamové značky v Evropě. Vůz přichází na tuzemský trh pouze s dvojicí agregátů, přičemž ceny startují na částce 620 tisíc Kč. Základem je zážehový čtyřválec 1.3 TCe naladěný na 103 kW, který je standardně spárovaný se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou EDC. O 20 tisíc korun více stojí varianta E-Tech, což je full-hybrid kombinující zážehovou šestnáctistovku s 69 kW s elektromotorem (36 kW) a startér-generátorem (15 kW).

VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE

Volkswagen Tiguan prošel loni faceliftem, a kromě toho se dočkal plug-in hybridní verze a sportovního modelu. Jeho větší sourozenec Allspace ani jedno nenabízí. Nabídka agregátu pro model, který může být za příplatek 7místný, bude čítat tři zážehové jednotky a dvě vznětové.

GENESIS G70 SHOOTING BRAKE

Luxusní odnož značky Hyundai oficiálně vstupuje na evropské trhy a jako první nabídne nádherný shooting brake odvozený od amerického sedanu G70. Genesis G70 Shooting Brake je dlouhý 4685 mm, široký 1850 mm a vysoký 1400 mm. Rozvor činí 2835 mm. Praktičtější záď pak dovolila zvětšit zavazadelník o 40 %, přičemž zadní sedadla lze sklopit v poměru 40:20:40. Nabídka motorů nebyla v době uzávěrky k dispozici a prodávat se má začít v roce 2022.

HONDA CIVIC

Stálice světového trhu se ukazuje ve své již jedenácté generaci. Nejprve jako sedan, později by Honda měla představit také hatchback. Na délku nový Civic sedan měří 4674 mm, a je tak o 16 mm delší než předchůdce. Rozvor se pak natáhl o 38 mm na 2736 mm. Pro americký trh se v tuto chvíli počítá s dvěma motorizacemi – atmosférickým 2litrovým čtyřválcem (116 kW/187 Nm) a přeplňovaným 1,5litrovým čtyřválcem (132 kW a 240 Nm). Obě jednotky jsou sériově spárovány s CVT převodovkou.

FERRARI 812 COMPETIZIONE

Maranellská značka představuje dva nové deriváty modelu 812 s přídomkem Competizione. Jde o klasické kupé a provedení s odnímatelným střešním panelem. O pohon se v obou případech stará vidlicový dvanáctiválec o objemu 6,5 litru, který nabízí výkon 610 kW (830 koní) v 9250 ot/min. Točivý moment 692 Nm vrcholí v 7 tisících ot/min, díky čemuž Competizione akceleruje z klidu na stovku za 2,85 sekundy, na dvoustovku za 7,5 sekundy. Maximální rychlost činí přes 340 km/h.

TOYOTA YARIS CROSS

Nový městský crossover vychází z nového Yarisu a spadá pod model C-HR. Na délku měří 4180 mm a jeho rozvor dosahuje 2560 mm. Ve srovnání s Yarisem je o 240 mm delší, ale také o 20 mm širší a 90 mm vyšší. Toyota vsadila na osvědčenou hybridní technologii, přičemž v době uvedení bude Yaris Cross pohánět elektrifikovaný 1,5litrový tříválec, jehož systémový výkon dosahuje 85 kW. Yaris Cross bude vznikat vedle sourozeneckého Yarisu ve francouzské továrně ve Valenciennes.

CADILLAC LYRIQ

Americký Cadillac hodlá do roku 2030 prodávat výhradně elektromobily a model Lyriq je první vlaštovkou. Přestože se jedná o crossover střední třídy, z hlediska rozměrů patří Lyriq spíše mezi ta větší SUV. Na délku měří 4996 mm, karoserie je pak široká 1977 mm a vysoká 1623 mm. Rozvor náprav činí 3094 mm. Lyriq využívá jeden elektromotor s permanentním magnetem o odhadovaném výkonu 255 kW a točivém momentu 440 N.m. Poháněná jsou zadní kola.

FORD EVOS

Ford Evos je model určený pro čínský trh, ovšem pokud uspěje, je velká pravděpodobnost, že se dostane i do Evropy, kde by tento crossover s prvky SUV a kombíku měl nahradit Mondeo, končící už příští rok bez náhrady. Modrý ovál o technice nového modelu prozatím neuvedl žádné podrobnosti, ale očekává se, že půjde o plug-in hybrid.

NISSAN X-TRAIL

Japonský Nissan letos obmění hned tři své stěžejní modely. Začal Juke a nyní přišel na řadu X-Trail, který se mimo Evropu prodává pod jménem Rouge. Následovat bude Qashqai. Nový X-Trail je o 38 mm kratší a 5 milimetrů nižší než předchůdce. Paletu motorů Nissan v době uzávěrky nezveřejnil, jisté je nasazení minimálně v Americe nově vyvinutého zážehového čtyřválce 2,5 DOHC (133 kW/245 Nm).

CITROËN C5 X

Citroën se v Evropě po letech vrací do segmentu střední třídy, který v roce 2017 opustil oblíbený model C5. Nová vlajková loď na délku měří 4805 mm, 1865 mm na šířku, 1485 mm na výšku a rozvor dosahuje 2785 mm. Pod jeho design se podepsal tým Pierra Leclercqa. Citroën C5 X bude nabídnut výhradně s momentálně blíže nespecifikovanými zážehovými motory. Vrcholem by podle všeho měl být plug-in hybrid s kombinovaným výkonem 165 kW, známý z C5 Aicross. Vznětovou variantu C5 X vůbec nenabídne.

ŠKODA FABIA

Čtvrtá generace oblíbeného městského vozu konečně stojí na aktuální modulární platformě MQB A0 jako její koncernoví sourozenci. S tím jde ruku v ruce mezigenerační nárůst rozměrů. S délkou 4107 mm je o 110 mm delší než předchůdce, rozvor náprav narostl o 109 mm na 2564 mm. Jde o jeden z největších vozů své třídy. Aerodynamicky si nová Fabia rovněž polepšila, konkrétně hodnota součinitele odporu vzduchu klesla z cx 0,32 na 0,28. To Fabii posouvá na vrchol svého segmentu.
Zajímavostí je, že všudypřítomná elektrifikace se Fabie i nadále netýká. Výrobce dokonce v době představení nehodlá nabízet ani mild-hybridy. Zároveň byly z nabídky vypuštěny vznětové agregáty, přičemž hlavní role se ujme litrový tříválec. Jeho atmosférická varianta MPI nabídne na českém trhu 59 kilowattů, slabší se 48 kW se u nás prodávat nebude.
Přeplňovaný tříválec TSI může mít buď 70 kW, nebo 81 kW. Vrcholem nabídky se stane čtyřválec 1,5 TSI. Dva nejsilnější motory půjde spárovat se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou, u patnáctistovky dokonce jiná možnost ani nebude.
Cena základního modelu vyjde na 329 900 korun a výroba v Mladé Boleslavi začne v červnu. Nejsilnější patnáctistovka bude k mání od listopadu a stylová verze Monte Carlo dorazí v průběhu roku 2022.

PŘÍBĚH

DAN GURNEY

Jeden ze tří

Svět rychlých kol poznal mnoho mimořádných jezdců, ale jen málokterý z nich dal motorsportu tolik, jako Dan Gurney, pilot, jenž byl prvním závodníkem, který vyhrál ve čtyřech nejdůležitějších kategoriích, a to ve Formuli 1, Indy Cars, sportovních prototypech (24 h Le Mans) a stock cars (NASCAR).

Svými výkony za volantem Ferrari 250 TR upoutal pozornost samotného Enza, který mu nabídl místo v F1.

Daniel Sexton Gurney (narozen 13. dubna 1931) neměl dvakrát nejlepší předpoklady stát se vynikajícím závodním pilotem, už jen proto, že na výšku měřil 190 centimetrů. I přes svůj „hendikep“ se stal jedním z nejúspěšnějších závodníků, ovšem znají ho pouze největší fanoušci motorsportu. Bez nadsázky se dá říct, že šlo o nejkomplexnějšího pilota, kterému se výhrami v nejdůležitějších podnicích automobilového závodění vyrovnali pouze Mario Andretti a Juan-Pablo Montoya. Kromě toho byl Gurney také geniálním konstruktérem a vynikajícím manažerem.

DAL VALE SAMOTNÉMU ENZU FERRARI

Gurney byl motorsportem fascinován od puberty. Ovšem tato vášeň u něj propukla naplno poté, co se s rodinou přestěhoval z New Yorku do Kalifornie, kde propadl hot rodové scéně. Jako 19letý zkonstruoval vlastní závodní automobil, se kterým na bonevillských jezerech překonal rychlost 220 km/h. Jeho amatérskou závodní kariéru na dva roky přerušila korejská válka, kde sloužil jako mechanik u dělostřelectva.

Po návratu z armádní služby začal ve 26 letech závodit se soukromým vozem Ferrari

V době aktivní kariéry byly drifty v F1 běžnou součástí Velkých cen.

Dan Gurney byl známý svou přátelskou povahou a věčným optimismem.

a jeho výkony mu vynesly start v Le Mans 1958 s továrním Ferrari 250 Testa Rossa. Gurney se prokousal až na průběžné páté místo, aby se pak druhý pilot Bruce Kessler připletl do nehody a všechny naděje na dobré umístění zazdil. Gurneyho jízda však zaujala Enza Ferrariho natolik, že ho v následující sezoně posadil do monopostu F1. V té době také Gurney založil firmu AAR (All American Racers), kde vyráběl formulové vozy Eagle a vynalezl tzv. Gurneyho klapku (Gurney Flap), vylepšující aerodynamickou účinnost závodních vozů.

Gurney však za volantem monopostu Ferrari dlouho nevydržel. Nikoliv kvůli neuspokojivým výsledkům či zlovůli vedení týmu – ostatně v barvách scuderie se blýskl jedním druhým, třetím a čtvrtým místem. Gurney nebyl spokojen s týmovou politikou a z týmu odešel.

Po jezdci jeho formátu okamžitě sáhla konkurenční značka, jmenovitě Porsche, které také chtělo vstoupit do šampionátu formule 1. A přestože jejich závodní stroj absolutně nebyl konkurence schopný, Gurney i s tímto monopostem dokázal porážet nejen týmového kolegu Jo Bonniera, ale také velikány Clarka, Stewarta nebo McLarena a pro Porsche získal první (a také poslední) vítězství ve Velké ceně F1. Po dvou letech projekt Porsche F1 skončil a Gurney se přesunul pod křídla Brabhamu, kde ulovil deset pódiových umístění včetně dvou vítězství ve Velké ceně (vítězství ve Francii 1964 bylo zcela první pro nový tým Brabham).

VLASTNÍ AMERICKÝ SEN

Gurney ale jako by správný Američan snil o vítězství v F1 s týmem, nad nímž vlála zástava s hvězdami a pruhy. Proto se domluvil s Carolem Shelby a společně začali konstruovat vlastní závodní vozy Eagle. Napřed pro Indy Cars a následně F1.

Počáteční dětské nemoci pominuly, nový dvanáctiválec je hotov a Gurney vyhrává hned první podnik sezóny 1967 v belgickém Spa, kde zajel nejrychlejší kolo průměrnou rychlostí 239,547 km/h! Achillovou patou monopostu Eagle F1 však byl právě složitý dvanáctiválec Weslake, a tak to Dan po sezoně 1968 vzdal a vrátil se k americkým Indy Cars a CanAm. Ve své poslední sezoně 1970 nahradil Bruce McLarena na tři závody ve Formuli 1, pak pověsil přilbu na hřebík.

Dan Gurney nezávodil nikterak dlouho, a ani se nestal mistrem světa F1, nicméně jeho komplexnost a talent jsou dodnes nevídané. K tomu všemu zlepšil aerodynamiku závodních vozů krátkou svislou ploškou na konci křídla, vynalezl motor se dvěma proti sobě se otáčejícími klikovými hřídeli (Moment-Cancelling Four-Stroke) a byl také prvním závodníkem v seriálu Formule 1, který začal nosit celoobličejovou helmu, protože byl tak vysoký, že se často stával terčem odletujícího nepořádku na trati. A v neposlední řadě je autorem legendárního stříkání šampaňským, když v roce 1967 na podesáté vyhrál Le Mans. Zemřel 14. ledna 2018, v den, kdy na detroitském autosalonu vystavili nový Ford GT v jeho vítězných barvách ze závodu Le Mans 1967…

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

PŘEDSTAVENÍ

SEAT TARRACO FR

FRčí celá rodina

Velké rodinné SUV, co dovede nabídnout i porci zábavy? Sí, señor!

Sourozenecký trojlístek SUV střední třídy Seat Tarraco/VW Tiguan Allspace/Škoda Kodiaq netřeba představovat, nejen v naší kotlině se kvalitně postaveným, prostorným rodinným SUV velmi daří. Navíc nabízejí ne právě častou možnost naložit do svých útrob až sedm pasažérů, a to díky třetí řadě sedadel ukrytých pod podlahou zavazadlového prostoru. Co když ale kromě rodinných výletů nebo pohodlného dojíždění za prací chcete od auta i trochu toho vzrušení?

Ke sportování a emocím má z výše zmíněného trojlístku nejblíže Tarraco, kterému v žilách (tedy pardon hadičkách) koluje horká španělská krev. Seat v koncernu Volkswagen platí za odborníka přes sportovní emoce, což dokládá i dlouhá historie opravdu povedených sportovních variant. Naštěstí se nezapomíná ani na modely, mířící spíše na rodinné využití.

Největší SUV v nabídce Seatu si proto můžete pořídit také ve sportovně střižené výbavě FR. Ta je vrcholem nabídky, což znamená, že v základní výbavě najdete například navigační displej s velkým, 9,2" dotykovým displejem a Wi-Fi hotspotem, prediktivní adaptivní tempomat, zadní parkovací kameru a elektricky ovládané bezdotykové páté dveře, Full-LED světlomety, čalounění interiéru v kombinaci látka/kůže/Alcantara a skořepinová přední sedadla s výraznějším bočním vedením, sportovní podvozek či v neposlední řadě také působivá devatenáctipalcová broušená kola z lehkých slitin, chromované koncovky výfuku nebo hliníkové pedály.

Pod kapotou mohou být všechny nabízené pohonné jednotky, třešničkou na dortu je pro FR exkluzivní verze 2.0 TSI DSG s pohonem všech kol a výkonem 245 koní. Ta umí vůz rozhýbat s takovou vervou, že i někteří majitelé hot-hatchů zůstanou zírat s otevřenou pusou: Z klidu na 100 km/h zrychlíte už za 6,2 sekundy! Ani vznětová verze se díky výkonu 200 koní a točivému momentu 400 Nm nenechá s časem 7,8 s zahanbit. Vrcholné verze ve špičkové sportovní výbavě FR mohou být vaše za 1.144.900 Kč, resp. 1.159.900 Kč v případě 2.0 TDI DSW 4WD.

Moderní trendy v automobilovém odvětví charakterizuje nová plug-in hybridní verze e-HYBRID za 1.164.900 Kč, kombinující zážehový agregát 1.4 TSI s elektromotorem. Celkový výkon je taktéž 245 koní, zatopit pod kotlem proto rozhodně umí (0-100 km/h za 7,5 s). Elektromotor o výkonu 85 kW čerpá energii z baterií o kapacitě 13 kWh, zaručujících až padesátikilometrový dojezd čistě na elektřinu.

Sportovní sedačky do verze FR rozhodně patří.

Text: Aleš Jungmann

Foto: Seat

SEAT

Vstříc novým výzvám.

Perfektní pro rodinu a podobné adrenalinové sporty. SEAT Tarraco e-HYBRID nabízí dostatek místa a konektivitu, která potěší nejednoho člena rodiny. Vysoký výkon pro jízdu mimo město, či dojezd až 55* km bez emisí a čistě na elektřinu pro klidnou jízdu městem. Ať už máte v plánu vyrazit kamkoli, kombinovaný dojezd na elektřinu a benzín až 730* km vás nebude omezovat. Poznejte to nejvýkonnější Tarraco všech dob s kombinovaným celkovým výkonem až 245 koní.

INZERCE

5 LET ZÁRUKA

SEAT
FINANCIAL SERVICES
Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 pro model SEAT Tarraco: 1,6-7,6 l / 100 km, 36-175 g/km. *Hodnoty spotřeby paliva, průměrného dojezdu a emisí CO_2 byly stanoveny dle standardu WLTP a v souladu s platnými předpisy přepočteny do NEDC hodnot. Více informací a o spotřebě a emisích naleznete na www.seat.cz/tarraco/e-hybrid. Použité obrázky jsou pouze ilustrativní.

TÉMA

PROBLEMATIKA TP HISTORICKÝCH VOZIDEL

„Historici“ znovu na technické

Jedním z pozměňovacích návrhů k právě projednávané novele zákona č. 56/2001 Sb. je úprava oblasti provozu historických vozidel. Tento návrh obsahuje i povinnou prohlídku na STK právě pro historická vozidla. Pokusme se shrnout úskalí, na která tato povinnost může narazit.

Předně je třeba vymezit základní právní rámec, ve kterém se musíme pohybovat. Legislativa v oblasti schvalování technické způsobilosti a provozu vozidel je značně komplikovaná. Asi prvním komplexním zakotvením technických podmínek pro provoz vozidel na pozemních komunikacích do legislativy přináší nařízení vlády o provozu na silnicích č. 54/1953 Sb. prostřednictvím vyhlášky ministerstva dopravy o podmínkách pro provoz vozidel na silnicích. č. 197/1953 Ú.l. Do té doby jsou vozidla vyráběna, ale bez plnění jasných předepsaných podmínek. Na tuto vyhlášku navázaly vyhlášky č. 145/1958 Ú.l., č. 32/1972 Sb., č. 90/1975 Sb. a č. 41/1984 Sb. Důležitou vyhláškou, která zasáhla do podoby technických podmínek „historických“ vozidel je vyhláška č. 102/1995 Sb., vydaná na základě zákona č. 38/1995 Sb., který je v současné době nahrazen zákonem 56/2001Sb. v platném znění.

Základním úskalím případných prohlídek historických vozidel je stanovení rozsahu s ohledem na technické podmínky, které musely v době výroby splňovat. V uvedené legislativě se totiž mimo jiné změny objevuje požadavek na dovybavení vozidel. Tedy úpravu vozidel oproti původnímu provedení. Toto dovybavení či výměna některých částí vozidla by však do jisté míry měnila původní historickou podobu těchto vozidel.

Tuto povinnost dovybavení, nebo přesněji splnění technických požadavků zavedla již první zmiňovaná vyhláška č. 197/1953 Ú.l.. Ta zavedla např. požadavky na účinnost brzd, a to i pro vozidla schválená před účinností samotné vyhlášky.

Nejrozsáhlejší zpětné stanovení technických podmínek zavedla vyhláška č. 32/1972 Sb. Ta zasáhla prakticky do všech systémů vozidel. Některé požadavky již předchozí právní úprava znala, avšak až touto vyhláškou se zavedly i pro vozidla starší.

Připomeňme asi ty nejzásadnější:

- Z hlediska bezpečnosti se například zakazuje použití křídlových matic nábojů kol a jejich okrasných napodobenin.
- Požadavky na brzdy jsou jasně technicky specifikovány (původní požadavky

byly pouze obecné) a určují mj. povinnost vybavení vzduchotlakých soustav kontrolními přípojkami.

- Vozidla musí být vybavena alespoň jedním vnějším zpětným zrcátkem.

- Požadavky na osvětlení vozidla, zejména povinné směrové svítilny.

- Povinné vybavení kryty kol a stanovení minimální světlé výšky kabiny řidiče.

- Poslední legislativní změnou, která nařídila zpětně vybavit vozidla, byla vyhláška č. 102/1995 Sb. Ta zavedla povinné dovybavení vozidel zadní mlhovou svítilnou.

To vše a mnoho dalších nejasností kolem provádění technických prohlídek na historických vozidlech je nutné řešit. Mezi těmito vozidly naleznete vozidla, která podmínky stanovené uvedenou legislativou nesplňují, a dokonce ani splňovat nemohou (např. právě vozidla vyrobená před r. 1953). Tato vozidla jsou proto provozována jako historická vozidla a neprošla běžnou registrací. Zde je i velká skupina vozidel dovezených ze zahraničí ať už v rámci Evropy nebo dokonce i z neevropských států nebo jde o vozidla původně určená např. pro provoz v armádě.

Pro bezproblémový chod tohoto systému technických prohlídek historických vozidel bude nutné jednat s Ministerstvem dopravy o vytvoření nových kontrolních úkonů, určených právě jen pro skupinu historických vozidel. Je nutné určit, které kontrolní úkony, dnes používané pro technické prohlídky, budou omezeny (a v jakém rozsahu) nebo vynechány (např. homologace). To proto, aby nedocházelo k problémům s odlišným plněním technických požadavků.

Je nutné legislativně vymezit úpravy kontrolních úkonů, neboť bez těchto změn by vlastně historická vozidla nemohla projít řádnou technickou kontrolou. Zároveň je třeba připravit potřebné metodiky, např. pro odlišné řešení kontrol (např. brzdových soustav).

Věříme, že novela zákona, která se projednává, bude pamatovat na dostatečně dlouhé přechodné období, aby bylo možné projednat vše na odborné komisi a posléze vydat potřebnou dokumentaci ze strany Ministerstva dopravy.

Základním úskalím případných prohlídek historických vozidel je stanovení rozsahu s ohledem na technické podmínky, které musely v době výroby splňovat.

Pro bezproblémový chod tohoto systému technických prohlídek historických vozidel bude nutné jednat s Ministerstvem dopravy o vytvoření nových kontrolních úkonů.

Historické vozy budou muset absolvovat technickou prohlídku jako jiné vozy. Problém je ten, že zatím není stanoven jednotný postup. Historické vozy jsou totiž většinou pojízdnými unikáty.

Text: Ing. Jaromír Voženílek

Foto: archiv

MODERNÍ PŘEPRAVA KOL: na tažném zařízení

V cykloturistické sezoně potřebuje řada motoristů přepravovat kromě jiného také jízdní kola. Zatímco v minulosti bylo prakticky jedinou alternativou složitého ukládání rozloženého kola do kufru umístění kol do speciálních držáků na střeše vozu, v současnosti jsou stále oblíbenější nosiče kol na tažný čep. Jejich největší výhodou je vysoká bezpečnost přepravy a výrazně jednodušší manipulace s koly.

Nosiče kol na tažný čep jsou kompatibilní se všemi běžnými tažnými zařízeními a jsou vhodné pro jízdní kola, elektrokola nebo i kola s elektromotorem. Obvykle jsou přitom dostupné varianty pro dvě, tři i čtyři kola. I přes svoji na pohled subtilní konstrukci totiž nosiče mívají nosnost až 60 kg. A zásluhou rychloupínacího systému zabere jejich montáž na tažné zařízení jen několik vteřin. Některé nosiče jsou navíc sklopné, takže umožňují i přístup do zavazadlového prostoru. Pro snazší instalaci kol se dodávají praktické nájezdové rampy, někdy i ve skládacím provedení.

Samotné nosiče renomovaných značek přitom disponují nejen precizní konstrukcí, ale také stabilním rámem, který kola bezpečně udrží za jízdy a zajistí zároveň i ochranu proti odcizení.

Přesto je při jízdě s kolem připevněným k autu potřeba zvýšené opatrnosti a vyplatí se také průběžně kontrolovat jak uchycení nosiče, tak upevnění bicyklů. Většina výrobců přitom vyrábí nosiče skládací, takže je lze snadno uložit do speciální brašny, aby mimo sezonu v garáži nepřekážely. Nosiče obvykle mají také třeba odnímatelný a výškově nastavitelný držák registrační značky, protože právě viditelná registrační značka je podle legislativy jednou z důležitých podmínek používání tohoto moderního autopříslušenství.

Všichni výrobci své nosiče neustále vylepšují. Např. značka ORIS pro letošní sezonu doplnila své produkty inovovanými halogenovými světly integrovanými do teplotě i mrazu odolného krytu nebo vylepšeným sklápěcím mechanismem s nožním ovládacím pedálem. Úplnou novinkou je pak speciální upínací systém ORIS Tracc Fix4Bike, který umožňuje montáž jediným pohybem a není třeba jej již vyrovnávat – vždy zůstane přesně v horizontální poloze.

INZERCE

APM® AUTOMOTIVE

STAHLGRUBER
VŽDY MOBILNÍ

Široká nabídka kvalitního autopříslušenství světových značek

- nosiče kol na tažná zařízení
- střešní nosiče kol nebo lyží
- střešní boxy mnoha velikostí
- upevňovací pásy (zajištění nákladu)
- příčníky, držáky a další příslušenství

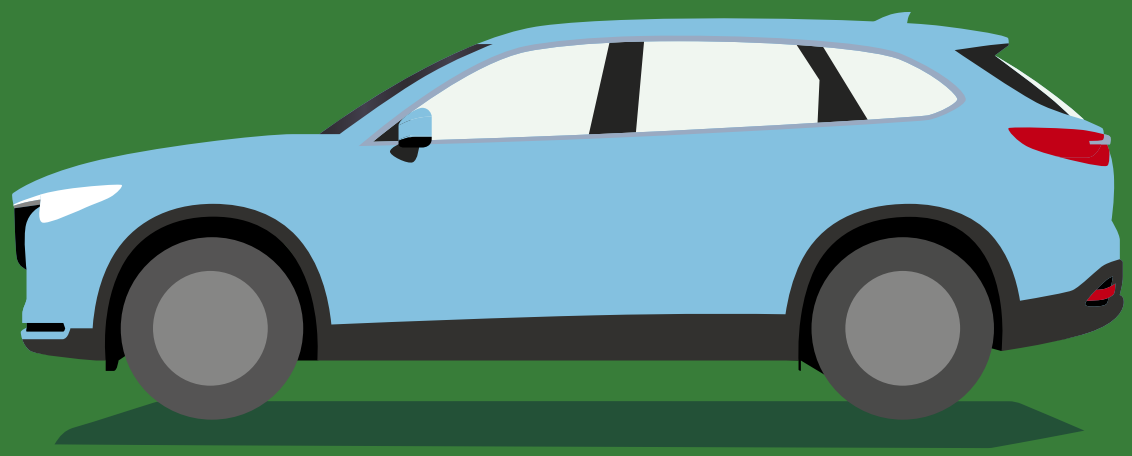
bosal THULE SWEDEN Neumann ORIS

Nabízené zboží si můžete jednoduše objednat po přihlášení do online katalogů APMShop a STAkis nebo u našich obchodních zástupců.

www.apm.cz • www.stahlgruber.cz

SAG SWISS AUTOMOTIVE GROUP

GARANCE CENY NA 3 ROKY



Autopojištění NAMÍRU

Jak budou vypadat následující tři roky... víme! Pojistěte si auto u Kooperativy a my vám garantujeme, že se cena pojištění nezmění.

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

☎ 957 105 105
www.koop.cz

INZERCE

DLOUHODOBÝ TEST

ŠKODA OCTAVIA

Nový člen **rodiny**

Plug-in hybridní Škoda Octavia iV je novým přírůstkem do početného klanu modelů mladoboleslavského bestselleru. V rámci dlouhodobého testu Octavie čtvrté generace jsme prověřovali, zda iV stojí za tučný příplatek.

Příplatek za sportovní sedačky se vyplatí.

V minulém čísle jsme zkoušeli CNG variantu, která nás potěšila velmi úsporným provozem. Jediným omezením tohoto vozu je malý počet čerpacích stanic a malá palivová nádrž ve chvíli, kdy dojde plyn. Jinak jde o velmi zajímavou alternativu ke vznětové motorizaci, jež je mezi zákazníky dlouhodobě nejoblíbenější.

Jako druhá se nám do testu dostala elektrifikovaná varianta iV, kombinující zážehovou jednotku 1,4 TSI s výkonem 110 kW (150 k) a 85kW (115k) elektromotor, jež společně přes šestistupňovou dvouspojkovou automatickou převodovku DSG roztáčí přední kola. Kombinovaný výkon systému dosahuje 150 kW (204 koní) a točivý moment vrcholí hodnotou 350 Nm.

Plug-in hybridní Octavia je vybavená akumulátorem o kapacitě 13 kWh, který je zabudovaný pod podlahou zavazadelníku.

A tady přichází první problém. Octavia si vybudovala renomé především díky obrovskému zavazadlovému prostoru, a to bez ohledu na karosářské provedení. Vysokonapěťový akumulátor však zmenšuje objem o 150 litrů na 450 l v případě liftbacku a na 490 l u testovaného kombi. Ne že by to nestačilo, jenže zavazadelník přišel také o svoji variabilitu a některé vychytávky. Například nemá dvojité dno, nakládací hrana je o něco výše a sklopená opěradla zadních sedadel vytváří schod, což de facto znemožňuje pohodlné nocování. I proto je Octavia roky oblíbená.

NA ELEKTŘINU OKOLO 40 KM

Výrobce uvádí, že dojezd čistě na elektřinu s plně nabitou baterií činí až 60 km, ovšem realita je zhruba o třetinu nižší, tedy okolo 40 km. Elektřinu lze využívat také v hybridním režimu, kdy spalovací jednačtyřka není v takovém zápřahu a spotřeba se následně pohybuje v rozmezí 4 až 5 litrů na 100 km.

Octavia iV umí také velmi chytře rekuperovat, například regenerativním brzděním, které šetří brzdy a současně nabíjí akumulátor. Octavia iV k rekuperaci proaktivně využívá čelní radar, kameru i data z navigace a podle získaných informací reaguje. Pokud systémy detekují dopravu jedoucí vpředu, automobil začne automaticky zpomalovat. Stejně tak samočinně zpomaluje před začátkem obce, blížícím se rychlostním omezením nebo kruhovým objezdem. Celý proces je plynulý a neruší. Vy tak Octavii iV ovládáte podobně jako BMW i3, tedy pouze plynovým pedálem. Auto totiž brzdí za vás.

BEZ ELEKTŘINY UMÍ BÝT ŽÍZNIVÁ

Dokud máte dostatečně nabitou baterii, dokáže se Octavia iV pohybovat docela hbitě (až do rychlosti 135 km/h) a zcela tiše. Bez elektrické energie však zážehová 1,4 TSI neumí nabídnout hospodárnost, kterou od takového typu automobilu očekáváte. Pokud se k Octavii iV budete chovat jako k běžnému automobilu, pohybuje se jeho spotřeba okolo 9 litrů na 100 km, což je vysoká hodnota. Při řízení tak musíte hodně přemýšlet a předvídat. A ruku na srdce, to většina řidičů nedělá a ani dělat nechce.

SPORNÁ ÚSPORNOST

Abyste mohli využívat výhody plug-in hybridní Octavie, musíte pravidelně dobíjet. To můžete relativně snadno, z klasické domácí zásuvky. Octavia iV je vybavena pouze AC konektorem o výkonu skromných 3,6 kW, tudíž žádné rychlonabíjení se nekoná. Ovšem to je případ většiny vozidel PHEV. Akumulátor se plně nabije za zhruba 5 hodin, domácí nabíjecí stanice, tzv. wallbox nabíjení zkrátí o dvě hodiny na 3,5. Octavia iV je tedy vhodná pro ty z vás, kteří mají možnost dobíjet, třeba v garáži, případně u rodinného domu nebo v práci.

Třebaže je Octavia iV považována za úspornou alternativu, úplně pravda to není. Její největší piha na kráse je pořizovací cena, která v základní nabízené výbavě Ambition stojí 835 600 Kč, což je o nezanedbatelných 188 700 Kč více než v případě vznětové verze, která je také schopna jezdit s velmi příznivou průměrnou spotřebou (srovnáváno se stejnou výbavou a převodovkou DSG). A pakliže Octavia iV jezdí reálně za nějakých 80 Kč na 100 km a turbodiesel za 150 Kč na 100 km, než zužitkujete výhodu v provozu ve vztahu k pořizovací ceně, uplyne hodně vody. Ve prospěch elektrifikované verze tak hovoří pouze fakt, že se vás nebudou týkat modré zóny. A kdo zná poměry v Praze, ten dobře ví, jaká je tohle výhra. Tak nebo tak, chcete-li hospodárnost, CNG verze nám dává o něco větší smysl.

Bezdrátové nabíjení občas umí stávkovat. To je problém i dalších modelů koncernu Volkswagen.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Škoda auto

INZERCE

Winmax Brake Pads

Vítězství nebylo nikdy blíž!

● Špičková japonská kvalita – Winmax již od r. 1960 dodává brzdové destičky pro všechny disciplíny motoristického sportu – rallye, vrchy, okruhy, rallycross, offroad i vytrvalostní závody

● Dostatečná agresivita spolu s průběžným nástupem účinku a komfortním pocitem při jeho dávkování, odolnost proti blokování při maximální brzdné síle a malé opotřebení kotoučů – jedinečná kombinace na trhu jménem Winmax

● Aplikace i pro sériové sportovní modely!

● Příklad ceny: Winmax W6.5 – ŠKODA Fabia R5/Ford Fiesta R5 (sada na nápravu): 8.200 Kč bez DPH

Ambasadorem značky Winmax je Dani Sordo, jezdec Hyundai WRT

Gratulujeme Janu Černému k titulu druhého vicemistra v MCR v rally 2020 s vozem Volkswagen Polo GTI R5, ve kterém používal brzdové destičky Winmax

Winmax používají přední čeští závodníci například Janota, Kačírek, Pech, Pokorná, Odložilík, Rujbr, Sýkora, Štajf a mnozí další

www.winmax-racing.cz ● zelená linka 800 080 080
obchod@winmax-racing.cz ● WESKO, spol. s r.o. Mistřínská 393, 155 21 Praha 5

TEST S CÍLEM

BMW E30 NA LANZAROTE

Lásky na první pohled

Tentokrát jsme nevyrazili vybraným autem na turisticky atraktivní místo, ale na turisticky atraktivní místo pro vybrané auto. A cesta zpět byla ultimativním testem v pravém slova smyslu, protože co už, když ne 5 tisíc kilometrů v 38 let starém autě, které vůbec neznáte...

Asi to také znáte. V inzerci se objeví přesně to auto, které už dlouho hledáte, ale v drtivé většině případů je cena mimo váš rozpočet a zbylé drobky se nacházejí za devatero horami a devatero řekami. Jenže láska prý hory přenáší a já se na první pohled zamiloval. A to jsem ještě netušil, že tohle BMW 323i M-Tech z roku 1983 nebude jediné, čemu v průběhu tohoto výletu zcela propadnu.

Množství hor a řek nebyl důvod počítat, protože tohle auto bylo na prodej strašně daleko – de facto v Africe, na jednom z Kanárských ostrovů. Takže Atlantik jako srdcové eso přebíjelo všechny geologické útvary a veletoky.

RYCHLÁ AKCE

S majitelem jsme vyměnili několik telefonátů a zpráv, nicméně, že to myslím vážně uvěřil až ve chvíli, kdy mu na účet přišla záloha. Byl to sice risk, ale vyplatil se, jako žádný jiný.

Letenky na Kanárské ostrovy jsou na rozdíl od ostatních turistických destinací stále dostupné v hojném počtu bez ohledu na covidovou situaci, takže aniž bych řádně domyslel všechna proti, stál jsem na letišti na ostrově Fuerteventura a zjišťoval, jak se dostanu na druhou stranu ostrova, odkud jezdí pravidelná lodní linka na Lanzarote. Stačilo se ale připlést k hloučku českých turistů, jimž velela delegátka jedné z předních českých cestovních kanceláří, a problém vyřešen.

Pokud nejste residentem na některém z ostrovů, jsou ceny trajektů docela mastné (ze vzdálenějších ostrovů se na Lanzarote spíš létá). Jízdenka pro pěšího turistu vychází na 29 euro, přitom se jedná o 25 minutovou plavbu. Ve srovnání s tím je 5 hodinová plavba za 73 euro i s autem na Gran Canaria, odkud odjíždí pravidelná linka na pevninu do Hulevy, docela pakatel. Ostatně Lanzarote platí za nejdražší ostrov ze všech.

Zase se na něm dá dobře surfovat, což byl můj plán B, kdyby vyhlédnuté auto nesplňovalo má očekávání. Prostě bych si dal krátkou dovolenou. Jenže ono splňovalo a náramně.

SOPEČNÝ OSTROV

Lanzarote je vulkanický a zároveň nejseverněji položený Kanárský ostrov. Z větší části je pokryt lávovými vyvřelinami červenohnědé barvy, přičemž se říká, že lávy je na ostrově tolik, že by si jí každý člověk na Zemi mohl odvézt desítky kilogramů.

Na délku měří 55 kilometrů, na šířku 18 kilometrů, takže autem jej sjezdíte během tří dnů křížem krážem. Asi nejzajímavějším místem je národní park Timanfaya, který je doslova otevřenou učebnicí vulkanologie a zcela vegetace prostý. Má kopcovitý až mírně hornatý charakter, s nadmořskou výškou okolo 500 m. Zbarvením vulkanických hornin připomíná oblast nazývaná Montaňas del Fuego spíše povrch Marsu.

TRAJEKT DLOUHÝ JAK TÝDEN PŘED VÝPLATOU

Z Kanárských ostrovů jezdí pravidelné linky do Huelvy a Cádizu, ale jelikož je turistický ruch na ostrovech téměř na bodu mrazu, je také omezený počet trajektů vyplouvajících směrem kontinentální Španělsko. Plavba z Gran Canaria trvá 34 hodin a na trajektu je vše, co potřebujte. Cena palubního lístku s autem a bez kabiny stojí přes 300 euro, s kabinou je to dvakrát více. S tím jsem však počítal a ustlal si na karimatce a lehátku na druhé ze tří venkovních palub.

Národní park Timanfaya je doslova otevřenou učebnicí vulkanologie.

I tak je ale plavba neuvěřitelně zdlouhavá.
I když Kanáry patří Španělsku, po vylodění musíte absolvovat celní prohlídku, zda nepřevážíte cigarety nebo alkohol. BMW vzbudilo patřičný zájem celníků, ale nikoliv proto, že bych mohl pašovat kontraband (starý „bávo“ je přece tutovka), ale hrdelním zvukem řadového šestiválce M20B23 dunícím přístavem i na volnoběh. A také zelenými převozkami, které z Kanárských ostrovů opravdu často nepřiplouvají.

HUKOT JAK VE VČELÍM ÚLU

Španělsko má výtečnou dálniční síť, přičemž v severní části, kam jsem směřoval na přenocování, je většinou zdarma. Když už platíte, není to drahé. Na rozdíl od nekřesťansky drahé Francie.

Během prvních pár desítek kilometrů začali vylézat kostlivci, což byla ale nevyhnutelná věc. Jmenovitě palivoměr, který si dělal, co chtěl a už po 70 ujetých kilometrech ukazoval půlku nádrže. Termostat měl také nejlepší za sebou, čímž se auto pořádně neohřálo a věřte nebo ne, ale byla mi taková zima, že jsem přes nohy měl přehozený spacák. Nepotěšila ani spotřeba nakrmeného motoru se samosvorným diferenciálem 4,45, protože při 100 km/h točil 3500 ot/min a vzal si zhruba 11 l/100 km. A ani náhodou méně. A jinak skvostný šestiválcový zvuk po zhruba 500 km už nebyl tak libozvučný a příjemný, protože po každém zastavení na WC či tankování nastávala chvilková dezorientace a nestabilní chůze.

Po 108 hodinách jízdy jsme s „Gringem“, jak jsem mu začal říkat, dojeli do Prahy bez vážnějších technických potíží. Ovšem to

bylo spíš otázkou štěstí, protože vysoká spotřeba byla do jisté míry způsobena značně zpuchřelou palivovou hadicí a bylo otázkou času, kdy praskne. Nemusím dodávat, že kromě téhle byly všechny hadice měněny předchozím majitelem.

Na Lanzarote se určitě vrátím. Na první pohled nehostinná krajina mě totálně pohltila, stejně jako mi učarovaly tamější vlny a vynikající a relativně levné jídlo. Navíc mi chybí prozkoumat ještě zbylých šest ostrovů.

Text: Jiří Švamberk

Foto: autor a Shutterstock

INZERCE

JAK SE JEZDÍ
V CHORVATSKÝCH HORÁCH

Chorvatsko

je od nás kousek a každý už tam byl, tak proč nezažít výlet trochu jinak?

Horské serpentiny poblíž Tulove grede

Horská železnice u Dalmatinske Ostrovice

Jeden ze 140 vodopádů Plitvických jezer

Do Chorvatska se ročně běžně vypraví okolo tři čtvrtě miliónu Čechů. To je jak celé Brno a Ostrava dohromady, doplněné ještě třeba o České Budějovice. Celkem do Chorvatska z celého světa ročně přijede přes 20 miliónů turistů, tedy asi 5 na každého Chorvata. Co nás do této jihoevropské země přivádí? Teplé moře, velké párty, historické památky a přírodní krásy. Jaderské moře je druhé nejčistší v Evropě a národní parky Plitvice a Krka v sezóně praskají ve švech, stejně jako obrovský římský Diokleciánův palác.

Pokud si chcete užít tyto krásy nerušeně a bez davů, vydejte se sem nejlépe mimo sezónu a vyhledávejte odlehlá místa. Chorvatsko má sice velmi dlouhé pobřeží, sem však míří za teplem a vlnami drtivá většina dovolenkářů. Na téměř celé rozloze středního a jižního chorvatského území se však rozprostírají kopce a horské hřbety. A v nich teprve začíná to pravé dobrodružství.

Pokud uděláte výjimku a nepojedete po slovinsko-chorvatské dálnici, vyplatí se to hned dvakrát. Ušetříte za mýtné a prohlédnete si nádherná pohoří severu. Východně od dálnice A2 se rozkládá hornatina Trakošćan, není sice moc vysoká, avšak kopce jsou velmi strmé a jeden vedle druhého. Úzké asfaltové cestičky vedou po jejich hřebenech, v autě si připadáte jako na horské dráze. Bez navigace jste ztraceni. Na strmých svazích se pěstuje víno a rozhodně se také nezapomeňte podívat na velmi zachovalý středověký hrad Trakošćan, zasazený do krajiny jak v pohádce. Západně od dálnice A2 projedete do vyšších pohoří Žumberak a především Medvednica, která se vypíná přímo nad Záhřebem do úctyhodné výšky 1033 m n.m.

Ta pravá divočina bez turistů na vás čeká ve středním a jižním Chorvatsku po překročení krasové náhorní plošiny Velika Kapela, která pomyslně odděluje sever a jih, oblasti, kde převládá civilizace od oblastí, kde dominuje nespoutaná příroda. Po cestě jsou velmi působivé a lezecky zajímavé Bílé a Samarské stěny.

Největším pohořím Chorvatska je Velebit. Působí majestátně, vypíná se nad celým pobřežím mezi městy Senj a Knin v délce přes 150 km. I pohledy z dálky od moře na jeho mnohdy do začátku léta zasněžené vrcholy jsou dechberoucí. Přes jeho průsmyky vede jen pár asfaltových cest a šotolin a ty stojí za to rozhodně procestovat. Na své si zde přijdou obzvláště offroaďáci a milovníci čtyřkolek.

Díky hradbě Velebitu se studený vzduch a déšť nedostane až k moři.

Boční cesty, které vedou na ty nejkrásnější a nejzajímavější vyhlídky, jsou totiž sjízdné jen pro ně. Národní park Paklenica v jižní části je rájem pro trekking a lezení, je to však už turističtější místo.

Za zmínku stojí východní část Velebitu, Tulovo Grede, skalní masiv s ostrými zuby. Ztvárnil legendární kopec Nugget-tsil ve Vinnetouovi. Opodál jsou zbytky mohyl Vinnetouovy sestry a otce. Celou oblast jde také projít pěšky po dálkovém treku Adria Trail. Toto úžasné místo podjíždí nový dálniční tunel Sveti Rok, ze kterého bohužel vůbec nic z toho neuvidíte. V některých částech Velebitu narazíte i na zarostlé horské cesty, které vedly k dnes již opuštěným vojenským postům a základnám z dob jugoslávské války.

Dvěma nejvyššími pohořími jsou Dinara na hranicích s Bosnou a Hercegovinou a Biokovo nad Makarskou riviérou. Odlehlá Dinara s vysokými holými stěnami je spíš vhodná pro pěší vysokohorskou turistiku nebo čtyřkolky. Překrásné Biokovo je blízko lidmi přeplněného pobřeží a na jeho nejvyšší horu se dostanete po asfaltu klikatými serpentinami vedoucími až na nejvyšší bod Sveti Jure do výšky 1762 m n.m. Po cestě se můžete zastavit u Skywalku, skleněné visuté cestě nad hlubokou strží.

Pokud byste si nevybrali z pevninských pohoří, vyrazte na offroad na ostrovy. Jsou většinou dlouhé a kopcovité a nacházejí se na nich více méně sjízdné scénické cesty klikatící se nahoru a dolů mezi odlehlými plážemi, vrcholky hor, hrady, kaplemi a kláštery. Čím vzdálenější ostrov od pobřeží, tím méně lidí a více klidu. Zajímavé jsou v okolí Zadaru - Dugi Otok s opuštěnou ponorkovou základnou a velkou neznámou jeskyní a Ugljan s Pašmanem pro své kláštery a hrad Sveti Mihovil. Chcete-li ušetřit za trajekt a jste sportovci, vezměte si kolo. Nebo si auto půjčíte přímo na ostrově v přístavu, vyjde to kolem 500 Kč na den.

Styl řízení se hodně liší mezi kosmopolitním severem a divočejším jihem. Na severu se vcelku dodržují pravidla, aspoň rychlost a způsob jízdy se podobá tomu našemu. Na jihu je naopak styl řízení mnohem divočejší a může nás trochu zaskočit. Pokud budete respektovat rychlostní omezení, budou se na vás místní neskutečně tlačit, ale do předjíždění se moc nehrnou. Většinou jsou to totiž mnohem horší řidiči než my, avšak temperament mají jižanský. Provoz se velmi zpomalí se soumrakem. Jakmile se setmí, jezdí se pomalu a opatrně. Teď si naopak budete připadat, že oni zdržují vás.

Též často se i přes den setkáte s něčí velmi pomalou jízdou. Dojedete „svátečního jezdce“, který i na přehledném úseku pojede krokem. A nemusí zrovna řídit zrezlou Zastavu, která prostě víc nejede. Zvlášť na delších úsecích, kde není možnost předjíždět, je to problém. Obecně všechny chorvatské silnice vyjma dálnic jsou velmi pomalé. Zatáčky nejsou klopené, silnice jsou úzké a serpentin, do kterých není přes hustá křoviska vidět, je spousta. Průměrná rychlost i na hlavních tazích bude mnohem nižší, než jsme zvyklí u nás ze silnic prvních tříd.

Překrásné výhledy, úchvatná příroda, se dá užívat i jiným způsobem, než jen z přeplněné pláže. Hodně lidí jezdí na jachty a plaví se svobodně mezi ostrůvky. Pokud vezmete auto či teréňák do hor, poznáte úplně jinou tvář Chorvatska, než jak se vám představuje a nabízí v katalozích. Budete mít rozhodně sami co objevovat a o skvělé zážitky nebude zcela jistě nouze. A ani při projížďce horskou železnicí mezi Záhřebem a Kninem nebo Šibenikem a Splitem nebudete zklamáni.

Do odlehlých částí se rozhodně vyplatí jet s plnou nádrží. Čerpací stanice jsou všude kolem měst a v pravidelných intervalech na dálnicích. Ceny PHM jsou přibližně o 15% vyšší než u nás a nejsou mezi nimi větší rozdíly. Aktuálně činí 33,60 Kč/l nafty, 35,20 Kč/l benzínu a 16,80 Kč/l LPG. Ten je k dostání jen na vybraných místech a koncovka je stejná jako naše.

Je příjemné jet do Chorvatska jen tak k moři relaxovat. Pro ty akčnější z nás, kteří nejen rádi jezdí, ale i poznávají, má tato země rozhodně také obrovský potenciál.

Text a foto:

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

NEJEN PRO VYZNAVAČE MINIMALISMU

Nová verze nikotinových sáčků VELO MINI nabízí menší velikost sáčků, některé nové příchutě a nižší obsah nikotinu. Potěší tak stávající uživatele, kterým původní rozměr polštářků nevyhovoval, ale také ty kuřáky, jež si k této formě užívání nikotinu hledají cestu. Určeno výhradně dospělým uživatelům. K dostání na e-shopu govelo.cz.

VE STOPÁCH VOLVA

Renault stejně jako Volvo v budoucnu omezí maximální rychlost nových modelů na 180 km/h. Nový šéf značky Luca de Meo tento krok vysvětlil tím, že právě vysoká rychlost je důvodem více než třetiny tragických dopravních nehod. Omezení maximální rychlosti na 180 km/h se bude do budoucna týkat modelů značek Renault a Dacia.

MITSUBISHI V EVROPĚ ZŮSTANE

Přibližně před rokem značka Mitsubishi oznámila rozhodnutí vyklidit evropská kolbiště. V rámci aliance Renault-Nissan-Mitsubishi se totiž měla soustředit na trh jihovýchodní Asie, kde tradičně dominuje. Posledním Mohykánem měl zůstat faceliftovaný plug-in hybridní Eclipse Cross. Nyní však vedení otáčí. Mitsubishi na evropském trhu zůstane aktivní, nicméně zbrusu nových modelů z Japonska se ale nedočkáme. Od roku 2023 totiž značka na starém kontinentu využije pro svou nabídku modely aliančního partnera Renaultu. Konkrétně na jakých trzích Mitsubishi zůstane ještě nebylo rozhodnuto.

ORGANIZACE IIHS NADĚLOVALA

Nezávislá americká organizace IIHS rozdává ceny za bezpečnost automobilů každoročně. Tradičně se udělují ocenění Top Safety Pick a nejvyšší ocenění Top Safety Pick+. Rok 2020 zaznamenal meziroční nárůst, když se seznam oceněných oproti loňskému roku značně rozrostl. Zatímco v únoru 2020 dostalo cenu za bezpečnost 64 vozů, letos to bylo rovných 90 aut. Úspěch může slavit Hyundai Motor Group, jehož značky Hyundai, Kia a Genesis si odnášejí sedmnáct ocenění, nejvíce ze všech.

DOTYKOVÉ OBRAZOVKY RUŠÍ

Další a další dotykové obrazovky a displeje v nových automobilech nepřinášejí pouze více funkcí a možností konektivity, ale také řidiče rozptylují. Minulý rok na tento fakt upozornil výzkum britské agentury TRL, která zkoušela reakce řidičů používajících infotainment vozu během krizových situací. V některých případech byly reakce řidičů horší, než při řízení pod vlivem alkoholu či marihuany. Podle výzkumníků například obyčejná volba skladby v aplikaci Spotify řidičům trvala okolo 20 sekund. Proto se jedná o návrhu na vytvoření testovacích standardů, podobajících se například bezpečnostním testům Euro NCAP.

MINI PŘESTANE NABÍZET KOŽENÉ ČALOUNĚNÍ

Značka MINI se má v budoucnu stát nejen výrobcem výhradně elektrifikovaných automobilů, ale také pionýrem v oblasti trvalé udržitelnosti. A jedním ze způsobů je například vypuštění koženého čalounění z nabídky. Hlavním propagátorem této myšlenky je šéfdesignér MINI Oliver Heilmer, který k tématu uvedl: „V budoucnosti už kůže nebude potřeba, nemyslíme si, že jde o udržitelný materiál. Jsme naprosto přesvědčeni, že můžeme nabízet moderní a hodnotné produkty i bez kůže.“

Tři generace závodníků

Jméno Josef Švorc je již po tři generace spojováno především s motoristickým sportem. Tím, kdo za všechno může byl Josef Švorc senior, který úspěšně dlouhá léta brázdil motokrosové tratě. Zde dosahoval úspěchů jak v oblastních závodech, tak v závodech mistrovství republiky. Již v průběhu své aktivní jezdecké činnosti se staral o dobřanský automotoklub v Orlických horách, který byl pořadatelem různých motoristických akcí. Dobřany v Orlických horách ovšem nejvíce proslavily autokrosové závody mistrovství Evropy a pravidelně i mistrovství ČR.
Nastupující druhou generací Josefů byl další motokrosový jezdec. Naslouchal radám svého otce, s nímž absolvoval nespočet nejen domácích a zahraničních motokrosových závodů, ale v roce 2008 se dokonce účastnili Rallye Dakar series, které se konalo v Maďarsku – Rumunsku a bylo náhradou za zrušený africký Dakar.

Nyní tuto generaci zastupuje nejmladší Josef, přezdívkou Zdepík, který od svých pěti let jezdí Mistrovství ČR v autokrosu. Začal trénováním na slavné dobřanské trati v nejmenší bugině s variátorem, s níž jezdil 3 roky a v rámci MČR vybojoval celkové druhé místo. Největším úspěchem v dětských divizích byl titul mistra ČR ve třídě 125 ccm. Tomuto úspěchu velmi napomohla technika, kterou měl k dispozici od teamu RSK výrobce kartcrossových speciálů.
Do této divize následovně i přestoupil.

V roce 2018 a 2019 byl Josef nejmladším reprezentantem v seriálu mistrovství Evropy v divizi Junior buggy. V této divizi startují speciály s pohonem 4x4 a motorem o obsahu 600 ccm a auto disponuje výkonem kolem 120 koní. Zde vybojoval celkové 8. místo v seriálu ME. Potom, co v loňském roce nejstarší Josef prohrál nejtěžší boj se zákeřnou nemocí se jeho syn a vnuk dále starají o místní automotoklub a pokračují v příběhu jménem motorismus.

Text: redakce

Foto: rodinný archív Švorců

INZERCE

Přední strana palubní desky je lemována dvěma velkými barevnými displeji

Místo vnějších zpětných zrcátek zaujaly kamery

DOBA ELEKTRICKÁ SE HLÁSÍ O SLOVO

Současná světová víra v budoucnost automobilismu by se pomalu dala, alespoň u těch, kteří stanovují pravidla, označit za rozhodnutou. Zejména řídicí orgány Evropské unie už rozhodly za motoristy, když jediné přikázání současnosti zní: „V elektrický proud věřiti budeš“. Zdá se tedy, že fosilní paliva to už mají spočítané, když některé státy dokonce deklarují, že se auta se spalovacími motory již za pár let nebudou na jejich území vůbec prodávat.

Slovy českého velikána Járy Cimrmana, můžeme s tím nesouhlasit, ale je to to jediné, co s tím můžeme dělat. Patřím do generace, která začínala na škodovkách a žigulících, po listopadu 1989 jsem tak prožíval každou příležitost svézt se s jakýmkoliv vozem západní značky, a i v současnosti pak nostalgicky přivítám možnost projet se v některém z kultovních sporťáků z devadesátých let. Jsem tedy typickým petrolheadem a k elektromobilitě jsem hodně rezervovaný. Na druhou stranu jsou elektrická auta v některých ohledech velmi zajímavá. Bohužel vnucování vozů na elektřinu ze strany Bruselu je příliš násilné, ale uznávám, že v historii se často musel pokrok prosazovat silou. Metodou nařizování nižších a nižších emisí jsou výrobci tlačeni k výrobě elektroaut a technologickým vývojem a stoupajícím počtem vyrobených kusů se dá očekávat jejich postupné zlevňování, a tedy i dostupnost. Když se k tomu přidá zdanění aut na fosilní paliva, bez emocí se dá předpokládat, že se ceny klasiky a elektra dříve či později vyrovnají. Jako magazín, který se zajímá o současné technologie i trendy budoucnosti, jsme si nemohli nechat ujít test dvou elektromobilů, které patří k těm momentálně nejdiskutovanějším.

Honda e 35,5 kWh
Pohonné ústrojí: **Synchronní elektromotor s permanentními magnety**
Max. výkon v kW (koních): **100 (136)**
Max. točivý moment v Nm: **315**
Druh pohonu: **Pohon zadních kol**
Max. rychlost v km/h: **145**
Zrychlení z 0 na 100 km/h v sekundách: **9,5**
Spotřeba při kombinovaném provozu, v kWh/ 100 km: **18**
Dojezd v čistě elektrickém režimu, v km (v kombinovaném provozu): **220**
Délka, mm: **3894**
Šířka, mm: **1752**
Výška, mm: **1512**
Objem kufru, v l: **171**
Základní cena v Kč včetně DPH: **899 900**

MĚSTSKÝ SAMOHYB PO JAPONSKU

Svým až neskutečně futuristickým vzhledem budila Honda e velké emoce všude, kam jsem s ní přijel. Malý vůz, který podle stylu jízdy reálně ujede do 250 kilometrů, není určen pro nějaké dálkové trasy, ale jako městské přibližovadlo. Japonská značka vždy patřila k technologickým průkopníkům, a není tomu jinak ani u modelu e, který je jejím prvním elektromobilem. Jednopísmenný název puristicky odkazuje na způsob pohonu, stejně jako u kdysi oblíbené nafty k označení sloužilo písmenko d. Není to ale žádné „béčko“. Kromě skvělé akcelerace v městském provozu zaujme i zarytého odpůrce nabíjecích kabelů ostatními technologickými řešeními. Mě nejvíce „dostala“ zpětná zrcátka, tedy

vlastně kamery na dveřích, které promítají obraz do na vnitřní straně dveří umístěných barevných displejů. Malou nevýhodou je moment, kdy si u vozu s tradičními zrcátky nahnutím hlavy rozšíříte úhel výhledu, dá se ale na nový způsob zvyknout, a navíc si v úzkých uličkách center měst zrcátka nepoškodíte. Honda e pak jasně cílí na generaci s ještě mokrými řidičáky svou konektivitou a dvěma obřími displeji na palubní desce. Bohužel, díky cenovce těsně pod milionem, se asi studentským vozem zatím nestane. Rychlost je omezena na 145 km/h, to ale u vozu tohoto zaměření vlastně není důležité. Zavazadelník je na takto malý vůz slušný. Navíc zde není žádný středový tunel, a tak je i čtyřmístný interiér o to prostornější. Nabíjení se provádí připojením jednoho ze dvou kabelů – buď do klasické domácí zásuvky na 220 V nebo do rychlonabíjecí stanice – avšak na voze je nabíjecí zásuvka umístěna trochu neprakticky uprostřed kapoty. Designově auto vypadá jako ze sci-fi filmu, minimum vnějších výstupků nekazí nejen zmíněná zrcátka, ale i zapuštěné a hodně schované kliky předních i zadních dveří. Z těch tradičních kritérií pak podvozek i jízdní vlastnosti hodnotím velice vysoko. Když odmyslím kontroverzní design exteriéru, budící emoce v extrému obou pólů líbí/nelíbí, je Honda e skvělým městským vozidlem budoucnosti i pro odkojence benzínem.

Pro displej před volantem se inspirací staly závodní vozy

Díky možnosti volby kombinace dvou barev exteriéru si každý může svůj vůz individualizovat

VE JMÉNU BROUKA

Dnes kultovní model, který kdysi motorizoval (nejen) Německo, se má stát analogickým vzorem pro mesiáše elektromobility pod praporem koncernu Volkswagen. Symbolizuje přelom, který mění filozofii značky, výrobní procesy a fabriku ve Zwickau (ano, zde se vyráběly Trabanty!) přeměnil k nepoznání na výrobu pouze bateriových elektromobilů. Název s číslicí 3 tak odkazuje k třetímu milníku značky po brouku a golfu. První z plánované rodiny elektromobilů se představil v předprodejní verzi již v roce 2019, avšak světová pandemie a drobné potíže se softwarem oddálily první dodávky zákazníkům. Na podzim loňského roku však začaly první elektrické Volkswageny přicházet do dealerských showroomů.

ID.3 je vozem nižší střední třídy, který je postaven na modulární platformě pro elektrovozy MEB, kterou ID.3 sdílí například s naší Škodou Enyaq IV. První dojem z vozu je velmi pozitivní. Dosud většinu elektromobilů, které jsem měl možnost řídit, charakterizovala bohužel horší kvalita plastů a zpracování a někdy i chudší výbava. Volkswagen zde dostává své reputaci – už otevírání a zavírání dveří vyluzuje bytelný zvuk, vše lícuje jak má a první můj pohled spočinul na krásném volantu v bílé kůži s tlustším věncem. Je pravdou, že dnešní vozy mají veškeré ovládání soustředěné jen do displejů. Elektromobil je takovým etalonem, takže zde opravdu zbývá už jen několik tlačítek, například ovládání stahování oken, nastavování zrcátek, svícení a základní ovládání klimatizace. Jinak všechny ostatní funkce se řidič musí naučit ovládat podobně, jako aplikace ve svém mobilu. Když pochopíte princip, je ovládání celkem intuitivní. V začátcích je ale určitě potřeba se seznámit se všemi možnostmi, které ID.3 nabízí.

Když jsem vozidlo přebíral, displej ukazoval dojezd 416 kilometrů. To už je zajímavější než u ryze městské Hondy, nebál jsem se tak vyrazit na cesty do severních a západních Čech. Zní to trochu komicky, ale začátky elektromobility přinášejí motoristům – pionýrům nemalé zážitky. Když jsem přijel, aniž bych to tedy urgentně potřeboval, vyzkoušet jednu dobíjecí stanici u Plzně, po několika minutách snahy o spuštění dobíjení jsem se od obsluhy dozvěděl, že „jim to nefunguje". Chce to tedy občas pevné nervy, a hlavně se spoléhat na domácí nabíjení. Co si nenabiješ, to nenajedeš. Když už ale nabito je, jízda je euforická. Žádný hluk, příkladné jízdní vlastnosti a neskutečný krouticí moment. Ten zátah je opojný a pokud vás baví soutěžit na semaforech v akceleraci, ID.3 je kladivem i na sportovní auta a nadupané limuzíny. My jsme pro testování převzali čtyřmístnou verzi Tour, ID.3 ale samozřejmě existuje i ve variantě pro pět cestujících. Celkově je ID.3 slušným začátkem nové doby, jsme zvědavi na test většího SUV s názvem ID.4, které cílí na to se stát plnohodnotným rodinným vozem. Navíc na rozdíl od ID.3 se zadním pohonem nabízí alternativně i pohon všech kol. Cenu podobně jako u Hondy komentovat snad nemá cenu, před sto lety byl automobil také výsadou jen těch, kteří na to měli. Pak přišel pan Porsche s Broukem. Ale ten příběh už znáte…

Volkswagen ID.3 Tour 77 kWh
Pohonné ústrojí:
Synchronní elektromotor s permanentními magnety
Max. výkon v kW (koních): **150 (204)**
Max. točivý moment v Nm: **310**
Druh pohonu:
Pohon zadních kol
Max. rychlost v km/h: **160**
Zrychlení z 0 na 100 km/h v sekundách: **7,9**
Spotřeba při kombinovaném provozu, v kWh/ 100 km: **16,1**
Dojezd v čistě elektrickém režimu, v km (v kombinovaném provozu): **542**
Délka, mm: **4261**
Šířka, mm: **1809**
Výška, mm: **1552**
Objem kufru, v l: **385**
Základní cena v Kč včetně DPH: **1 239 900**

Text: Vojtěch Štajf

Foto: Honda a Volkswagen

V křížovce tohoto vydání SeTKání se nachází citát **Mahátmi Gándhího**, jednoho z největších politických a duchovních vůdců Indie a indického hnutí za nezávislost.

POMŮCKA: AKUT, NOU, OST, PADOL	SRÁŽKA PŘI HOTOVÉM PLACENÍ	USEKNOUT	CITOSLOVCE VÝSMĚCHU	NEMOCNIČNÍ ODDĚLENÍ	ŘEČNÍK		JMÉNO HEREČKY BOUDOVÉ	ČESKÝ MODERÁTOR	PŘEDLOŽKA	CITOSLOVCE NÁRKU	DOMÁCKY MICHAL	ZPRACOVAT MÍSENÍM	VELMI PEVNÉ UMĚLÉ VLÁKNO		NĚMECKY „VÝCHOD“	4. DÍL TAJENKY	PÍSEMNĚ ODPOVĚDĚT
TRVANLIVÉ PEČIVO						ČESKÉ MĚSTO / SAMICE PAROHÁČŮ								ZRAKOVÝ ORGÁN			
2. DÍL TAJENKY														SLOVENSKY „SOUD“ / INICIÁLY EINSTEINA			
OSOBNÍ ZÁJMENO			NECITELNĚ / 1. DÍL TAJENKY						VYTÁČET SE								
KÓD LETIŠTĚ NOUMEA				BIBLICKÁ OSOBA / SLOVENSKÁ ŘEKA					SLOVENSKY „JESLE“						INICIÁLY PICASSA / BRODIVÝ PTÁK		
DVOUDVEŘOVÁ AUTA											HLAS OSLA			DÉMON / VÝŠ NEŽ			
OBRUS					TUMÁS	KORÁLOVÝ OSTROV					DRUH REJNOKA						
	DOLINA	SILNÉ PROVAZY / NAŘÍKAVÍ										TAMTEN	OSTRÝ PŘÍZVUK / VAZAL				
PLOUT							POLSKÝ SNĚM	KONEC MODLITBY		NOTOVÝ ZÁPIS	DOMÁCKY OLDŘICH / JMÉNO EDISONA					VOJENSKÝ ÚKRYT	TOUŠE
ÚŘEDNÍ SPISY					STŘEDOVÁ ČÁRA / SKLENÁŘSKÝ TMEL				HOLENKU					TENISOVÝ ÚDER / POLNÍ MÍRA			
ZÁSTUP				ČESKÝ HEREC / ZNAČKA KŘEMÍKU					JMÉNO HEREČKY VRÁNOVÉ / SBOHEM						PŘEDLOŽKA / ZNAČKA RHENIA		
OZDOBY ZAVĚŠENÉ NA LUSTRU						3. DÍL TAJENKY											
MÍŘIT PUŠKOU						BÁJNÝ ČESKÝ KNÍŽE						ZRNITÉ TKANINY					

Řešení posílejte do 6. 9. 2021 na adresu SeTKání, Domažlická 1, 130 00 Praha 3 nebo na svamberk@wsmsro.cz.
Tři vylosovaní obdrží tříměsíční předplatné časopisu Hattrick.

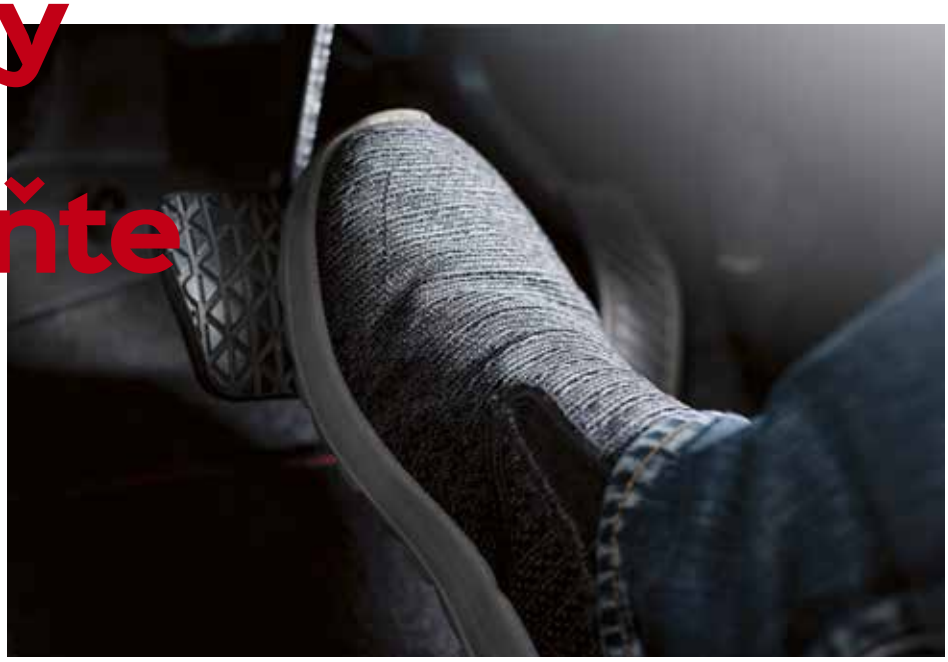
JAK SPRÁVNĚ VYBRAT OJETINU?

Třikrát měř a jednou řež, toto přísloví vytane na mysli i při nákupu ojetého vozu. Zásadní a tisíckrát opakovaná zásada pro úspěšné pořízení ojetiny zní: Pořádně si ověřte technický stav i původ vozu. Čímž není myšlena jen testovací jízda, ale i důkladná prohlídka stavu vozu a stavu dokladů. Pokud nejste odborníci, obraťte se na známého nebo znalce. Nebo nakupujte tam, kde se za udávaný technický stav zaručí.

„Dobrá koupě začíná poučeným výběrem. Pokud si zákazník dobře vybere, hrozí mu logicky méně poruch. Ovšem dobrý výběr je podmíněn informacemi, které jsou k dispozici. Moderní prodeje ojetých vozů, jakým je i program ŠKODA Plus, dělají velkou část „domácího úkolu“ za zákazníka. Naše vozy mají prověřený původ a prošly podrobnou vstupní prohlídkou v autorizovaném servisu. Díky tomu přesně víme, co nabízíme, nejen my, ale i zákazníci,“ připomíná Pavel Kašpar, vedoucí programu ŠKODA Plus.

Pokud kupujete například roční auto, může se vás týkat i tovární záruka. Ale to jen v případě, že jsou dodrženy smluvní podmínky záruky. Takže se opět vyplatí využít značkové programy na ojeté vozy spojené přímo s automobilkami. „ŠKODA Plus kromě přenosných záruk výrobce nabízí i další varianty. Při dodržení podmínek nabízí doživotní záruku mobility. Při prodeji jsou zánovní i ojeté vozy rovné těm novým, proto se k prodeji používají téměř identické smlouvy,“ dokresluje Pavel Kašpar záruky při nákupu prověřeného ojetého vozu.

Na žabky radši zapomeňte



Léto je obdobím volného oblečení a vzdušného obutí. Za volant či řídítka je však nutné nazout pevnou botu s plochou podrážkou.

Zákon o silničním provozu přímo nestanoví, jakou konkrétní obuv by měl zvolit řidič automobilu či motocyklu. Řidiči si mohou zvolit takové obutí, které zajistí bezpečné ovládání jejich vozidla a současně se v něm budou cítit příjemně. Do budoucna by možná nebylo od věci inspirovat se ve Velké Británii, kde obecně stanoví, že oblečení a obutí řidiče mu nesmí bránit v náležitém ovládání vozidla. Konkrétní volba je ovšem na něm. Ostatně právě v této zemi došli provedením průzkumu k závěru, že nekvalitní obutí může být nebezpečné, neboť 27 procent respondentů z řad řidičů přiznalo potíže při řízení z důvodu špatného obutí a dalších 5 procent uvedlo, že špatné boty vedly k jejich nebezpečnému řízení či dokonce nehodě.

Důležité je, aby měl řidič cit při ovládání pedálů. Vysoká, hrubá podrážka či i drobný podpatek mohou snadno zkomplikovat sešlápnutí pedálu. Rovněž tak vysoké boty budou chodidlo řidiče svazovat, neumožní mu jeho potřebnou ohebnost. Vysoké podpatky či jehly mají za následek vratkost nohy, což se může vymstít při nutnosti náhle zpomalit, a navíc budou způsobovat problémy s citlivým ovládáním pedálu spojky, zejména při rozjezdu či popojíždění v koloně. Nevhodné jsou též u nás hlavně v létě populární volné sandály. Nemluvě o žabkách, které se mohou sesmeknout z nohy a v krajním případě dokonce zaklínit pod pedály.

Pokud jste často na služebních cestách či nosíte společenskou obuv, vyplatí se mít v autě k dispozici rezervní lehké tenisky či mokasíny bez podpatku. S dostatečně tenkou podrážkou, aby byla zajištěna vysoká citlivost při ovládání pedálů. Podrážka nesmí být příliš kluzká. Boty by měly být perforované či z prodyšného materiálu, aby se nohy nepotily. Vhodné boty je možné vozit s sebou v zavazadlovém prostoru.

A co řídit bez bot? Ani to není to pravé ořechové. Bosá noha a razantní sešlápnutí brzdového pedálu při řešení nouzové situace nejdou moc dohromady. Přece jen silné sešlápnutí pedálu v takovém případě zabolí, řidiči tak budou podvědomě volit slabší stisk. To s sebou ponese o několik cenných metrů delší brzdnou vzdálenost, která může být příčinou vzniku vážné nehody. Nouzové brzdění není zase až tak řídkým jevem. Automobilka Citroën zveřejnila výsledky průzkumu, ze kterého vyplývá, že průměrný evropský řidič za svou kariéru musí 142x nouzově zabrzdit, aby zabránil srážce. Proto ne náhodou v Německu platí, že řidič musí mít na nohou nazuté boty. V opačném případě nemusí pojišťovna uhradit škodu vzniklou z důvodu dopravní nehody.

Naopak motocyklisté by měli ve vlastním zájmu pamatovat na kvalitní obutí. Žádný zákon to po nich sice nevyžaduje, ale z výzkumu provedeného ve Francii plyne, že cca 30 procent motocyklistů s nekvalitním obutím utrpí zranění nohou a současně, že ti, kteří nosí náležité motorkářské boty, se vystavují zhruba o 30 procent nižšímu riziku, že si při nehodě vážně zraní nohy.

U nás nejsou žabky vyloženě zakázané, ale například v Německu byste dostali velmi tučnou pokutu. Na řízení se vážně nehodí.

Text: Jiří Švamberk, Vize0

Foto: Shutterstock

Maître artiste mistr umělec

Na sklonku března odešla z pozemského světa další automobilová legenda. Designér Robert Opron, autor několika slavných citroënů, skonal ve věku 89 let na následky covidu 19.

Jeho rukopis nesou některé z nejvíce přelomových automobilů všech dob, nicméně jeho jméno zná jen hrstka zapálených. Robert Opron byl a bude čelný představitel francouzského avantgardního designu, který dodnes obdivují milovníci automobilů po celém světě.

Opron se narodil 22. února 1932 na severu Francie v Amiens, a protože jeho otec sloužil v armádě, rodina se často stěhovala. Většinu dětství strávil Opron v Africe, jmenovitě v Alžírsku, Mali či Pobřeží slonoviny. Do rodné Francie se vrátil až jako náctiletý a toužil se stát umělcem. Začal tedy docházet na hodiny architektury, malby a sochařství a zapsal se na školu v Amiens. Ta mu však začala být po nějaké době malá, a proto se rozhodl přesídlit do Paříže. Plány mu překazila tuberkulóza a dlouhý pobyt v sanatoriu.

OD SIMCI NUCENĚ KE KOUPELNÁM

Poté, co se Opron zotavil, vydal se na první pracovní štaci. S designem měla však pramálo společného, pracoval v cukrovaru, kde vydržel dva roky. Následně zamířil do letecké továrny v Toulonu, odkud přešel k Simce, která jako jedna z prvních evropských automobilek měla své vlastní designové studio. Psal se rok 1957.

Citroën SM s motorem Maserati je dnes velmi ceněným sběratelským kouskem.

V Simce se Opron předvedl ve velmi dobrém světle. Jeho nejslavnější kreací se stal futuristický atomový koncept Fulgur, který v sobě zrcadlil nejen Opronův dávný obdiv k americkým autům, ale i snahu francouzské automobilky postavit se tehdejší špičce.

V automobilce Simca se Opron ale dlouho neohřál, neboť v roce 1960 se spolu s dalšími stal obětí velkých škrtů a z pozice začínajícího designéra byl propuštěn. Aby toho nebylo málo, aby dostal odstupné, musel podepsat konkurenční doložku, tedy závazek, že nějakou dobu nebude pracovat pro konkurenční značky, aby náhodou nevyzradil záměry svého někdejšího chlebodárce. A tak nastoupil do společnosti Arthur Martin, která se zabývala koupelnovými doplňky a zařízením pro domácnost. Vypracoval se

Na Alfě Romeo SZ se podílel i Zagato.

na vedoucího designu, nicméně jednou automobilový designér, navždy automobilový designér… Zlomovým se stal tajemně znějící inzerát v Le Figaro: „velká průmyslová společnost hledá designéra s prokazatelnými zkušenostmi a kreativitou."

FRANCOUZSKÁ HRDOST

Zkušenosti měl, kreativitu, jak dokazoval koncept Fulgur, také. Během několika málo dní dostal pozvání od velkého Citroënu na osobní pohovor s šéfdesignérem Flaminiem Bertonim, který platil za velké eso tehdejšího světa automobilových návrhářů. Ostatně byl to právě Bertoni, který navrhnul slavnou „bohyni", model DS. Jenže nechybělo málo, a Opron pro Citroën nikdy nepracoval.

Bertoni na Oprona patrně zapomněl, protože nejen že přišel na schůzku pozdě, on údajně vůbec netušil, proč je Opron v jeho kanceláři. Ukázkové faux pas. Předložené návrhy navíc doslova smetl svou holí ze stolu a řekl, že nestojí vůbec za nic. Mladý Opron šokován takovým jednáním řekl, ať je zvedne, což Bertoni kupodivu udělal a se smíchem dodal: „Zajímáte mě."

Opron nicméně opáčil: „To je možné, ale vy mě ne," a odešel pevně rozhodnut s nikým takovým nepracovat. I přes katastrofický průběh schůzky nakonec Opron kontrakt za tři týdny podepsal a Bertoni se stal jeho učitelem a zároveň přítelem. Pracovali spolu dva roky do Bertoniho smrti v roce 1964.

Opron po Bertonim převzal pozici šéfdesignéra a jeho prvním velkým úkolem byla modernizace modelu DS, který Bertoni nestihl dokončit. Nekonvenčnímu a futuristickému designu přidal Opron integrované světlomety zakryté sklem, čímž moderní výraz ještě více posunul a současně vylepšil i aerodynamiku.

Robert Opron v roce 1991 založil vlastní designové studio se sídlem ve Verrièresle-Buisson.

Jeho „majstrštykem" se ovšem stal model SM kategorie Gran Turismo, který si Opron prosadil oproti malému sportovním vozu. Opron tvrdil, že tento typ automobilu posune Citroën mezi luxusní vozy. K tomu mu měl pomoci motor Maserati. Dnes patří Jeho veličenstvo (SM – Sa Majesté) s aerodynamickými liniemi a nezvyklým proskleným čelem zakrývajícím značku a šestici světlometů k nejpřevratnějším a designově nepropracovanějším francouzským vozům všech dob, a to navzdory faktu, že Opron se stal autorem dvou dalších velikánů automobilky Citroën, jmenovitě modelů GS (Auto roku 1971) a CX (Auto roku 1975).

NÁSLEDOVAL RENAULT A POSLÉZE FIAT

Citroën však ekonomicky chřadl, což vedlo v jeho následný odkup Fiatem a poté Peugeotem, jemuž patří dodnes. Opron byl klenotem, o nějž se praly velké značky. Nakonec vyhrála další francouzská, konkrétně Renault, kde Opron strávil dalších 11 let.

Poměry v Renaultu však byly jiné a Opron byl nucen spolupracovat s externími (nejen) italskými designéry, jako byli Giugiaro nebo Gandini. Jedním z jeho prvních projektů byl facelift sportovního vozu Alpine A310 (1976), následovaný polozapomenutým kupé Renault Fuego. Rozporuplné reakce

vzbudil design Renaultu 9, který však nakonec získal titul Auto roku 1982. Nejvlídnějšímu přijetí se dostalo Renaultu 25, o němž dobový tisk psal, že připomíná slavné citroëny.

V roce 1985 Opron přesídlil do Itálie, když se po velkých personálních rošádách Renault otřásal v základech. Ve Fiatu nabral Opron druhý dech. Naučil se italsky a se svou ženou Geneviève, s kterou se vzali už v roce 1953, se přestěhoval na předměstí Turína. I tady ale Opron musel řešit interní svízele, například ty, že o jakoukoliv zakázku se mezi jednotlivými designérskými studii vždy strhl nelítostný boj.

STVOŘITEL MONSTRA

Prvním Opronovým dílem pod křídly Fiatu byl projekt ES 30, který později vešel ve známost jako sériový model Alfa Romeo SZ. Byla to Alfa jako žádná jiná a se svými hranatými tvary získala přezdívku Il Mostro – Monstrum.

Ještě před odchodem do důchodu založil Robert Opron v roce 1991 vlastní designérské studio se sídlem ve Verrièresle-Buisson jižně od Paříže. Teprve na volné noze plně vynikla Opronova designérská všestrannost, když vedle řady mikroautomobilů Ligier vznikaly návrhy zemědělských strojů, městského autobusu a dalších dopravních prostředků.

Když se ho v roce 2017 britský novinář ptal na srovnání tvorby za jeho éry a současného designu, tak prohlásil: „Jsem hrdý na to, že jsem pracoval ve ‚středověku

Opron je autorem několika automobilů s titulem Auto roku.

automobilového průmyslu', protože jsem hledal, co znamená krása, a stvořili jsme katedrály. Stovky let v budoucnosti bude auto považováno za nejdůležitější předmět 20. století, protože po 40 000 letech nahradilo koně."

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

VIDEOTÉKA

VTIP, HUMOR, FASCINACE

CO JE TO QR KÓD?

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

JAK QR KÓD FUNGUJE?

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

POCTA DANU GURNEYMU

V rubrice Příběh jsme vám představili Dana Gurneyho, jednoho z nejvšestrannějších závodních pilotů všech dob. V tomto videu je jeho krátký medailonek, a hlavně jeho monopost Eagle F1 vlastní konstrukce, se kterým dokonce vyhrál Velkou cenu. Podle mnohých jde o nejpřitažlivější formuli 60. let.

EVOQUE VE SKATEPARKU

Range Rover Evoque je možná benjamínkem v nabídce prémiového výrobce luxusních SUV, ale to neznamená, že by mu chyběl talent. To ostatně dokazuje video z čínského skateparku, kde se Evoque předvedl v plné parádě.

REKLAMA, KTEROU SI ZAPAMATUJETE

Legendu akčních filmů Jeana-Clauda Van Damma známe asi všichni. Jeho vrcholným kouskem je bezesporu slavný rozštěp na židlích, díky čemuž jako mladý uchazeč o roli ohromil výběrovou komisi. Svůj husarský kousek předvedl i v této reklamě na nákladní vozy Volvo. Ačkoliv ve skutečnosti to byl kaskadér a o zbytek se postarala postprodukce... Každopádně reklama je to skvělá.

POSLEDNÍ MOŽNOST

Také jste si všimli, že na některých dálničních klesání jsou vybudovány únikové pruhy pro případné selhání brzd projíždějících automobilů. V podstatě jde o poslední řidičovu možnost, jak předejít nehodě která by pro něj mohla mít fatální následky. V tomto videu se můžete podívat na účinnost těchto pruhů a také na to, jak se uvízlé kamiony následně vyprošťují.

PRŮLET MUZEEM

Situace kolem covidu19 se začíná uvolňovat a otevírají nejen restaurace a obchody, ale také některá muzea. To znamená, že v létě bychom mohli bez problému vyrazit na nějakou tu zajímavou automobilovou prohlídku. Třeba vás navnadí tohle velmi dobře udělané video z muzea značky Mercedes-Benz. Navíc, cca o 10 km dál se nachází muzeum značky Porsche, které je neméně působivé.

SVĚTOVÝ REKORD PRO TATRU

Nákladní vůz řízený Liborem Václavíkem zdolal extrémní ocelovou překážku zvanou Brutt Monster Libros, čímž vytvořil světový rekord. Dráha byla celkem 33 metrů dlouhá a v nejvyšším místě se Tatra 810 4x4 nacházela rovných sedm a půl metru nad zemí.
Úhel stoupání činil 45 stupňů, úhel klesání byl pak o deset stupňů více. Tatra navíc zvládla překážku zdolat v obou směrech. Tatra nezná bratra!

INZERCE

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ

Nový vůz
CHYTŘE
od specialistů
na financování

Nové auto CHYTŘE za minimum měsíčně

Nový vůz pro rodinu je nyní dostupný za ještě nižší splátky.

Pořiďte si v klidu nový vůz na splátky, které vás neomezují. Díky našemu financování CHYTŘE si můžete nastavit první splátku i pravidelné měsíční splátky podle svých možností. Na závěr při poslední navýšené splátce se sami rozhodnete, zda ji jednorázově doplatíte, dále rozložíte její splácení, nebo odprodáte jednoduše vůz dealerovi a získané finance využijete na doplacení a první splátku nového vozu. Více o výhodách CHYTRÉHO financování najdete na www.vwfs.cz

Nízké měsíční splátky

Lepší vůz a technologie na dosah

Flexibilní nastavení produktu

#klickmobilite

Golf Variant
Dlouhý za cenu krátkého

Úrok od **1 %**
Povinné ručení za **1 Kč**
Bonus až **30 000 Kč**
s prodlouženou zárukou

K modelu Golf nyní dostanete zdarma obrovský zavazadlový prostor. Rodinné kombi Golf Variant je totiž nyní za cenu modelu Golf. K tomu nabízíme výhodné financování s úrokem od 1 % ročně od Volkswagen Financial Services, povinné ručení za 1 Kč měsíčně a další bonus až 30 000 Kč s prodlouženou zárukou.

Volkswagen Golf Variant je nyní za cenu modelu Golf.

Volkswagen Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 modelu Golf Variant: 4,6–5,7 l/100 km, 120–148 g/km.
Fotografie je pouze ilustrativní a vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.
Více o uvedené nabídce se dozvíte na webu volkswagen.cz

volkswagen.cz