

ZIMA
2023

Setkání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

LEGENDA



75 LET HONDY

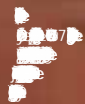
OSOBNOST



BURKARD
BOVENSIEPEN

JAK SE
JEZDÍ
V ARMÉNII

ZA VOLANTEM
OLGA LOUNOVÁ



CUPRA

FORMENTOR



ZA VOLANTEM

OLGA LOUNOVÁ



Zpěvačku Olgu Lounovou čeká v prosinci letošního roku další velká výzva v motorsportu, ve kterém se již léta aktivně pohybuje. V našem povídání zmínila nejen své řídicí začátky, ale také přání pomoci díky závodění africkým Masajům.



ZPĚV JE MŮJ DRUHÝ DECH

■ Pamatujete si, jaké auto jste řídila úplně poprvé?

Úplně poprvé jsem řídila traktor. U dědy na chalupě, tam kde rodiče teď mají roubenku a bydlí, tak se pravidelně jezdilo sekat, obracet a sbírat seno, a protože neměl kdo popojíždět, tak jsem popojížděla já a všichni ostatní nahazovali. Ale myslím si, že mi bylo tak 5 či 6 let. Další auto, které jsem řídila, byl kamion, protože po revoluci tatínek koupil první kamion a s ním jsme projezdili celou Evropu. A kdysi se stály na hranicích velké fronty, tak jsem popojížděla. No a potom to bylo Vento rodičů. Půjčili mi ho na polních cestách.

■ Už tenkrát jste věděla, že budete chtít závodit?

Já to nevěděla, ale strašně jsem si to přála. Vždycky, když jsme byli na závodech, tak jsem přemýšlela, jak se tam ten závodník k tomu vlastně dostal. A tomu je tak dodnes. Když někdo dělá něco, co obdivuji, tak mě zajímá ta cesta k tomu, jak se to naučit a vyzkoušet si to.

■ Jaké disciplíny motorsportu jste již okusila?

Okruhy, drifty, rally, dálkové rally, autokros, veterány, formuli, motokáry, motorky, prostě je toho dost.

Koncertní turné dává příležitost osobního propojení s fanoušky



■ Po loňském Dakaru ve třídě Classic přichází další výzva v podobě prosincového startu na ikonické East African Safari Classic Rally. Těšíte se?

Těším se, jsem napnutá, v očekávání, nikdy jsem tam nebyla, takže netuším, jak moc je to podobné Dakaru nebo naopak jak rozdílné to bude. Každopádně to prostředí samo o sobě je velice unikátní. Na Safari jsem byla před dvěma lety poprvé. Neskutečný zážitek vidět zvířata jako žirafy a slony v živé přírodě. Asi bych řekla, že to byl jeden z nejsilnějších zážitků.

■ Jak nakonec došlo k vaší spolupráci s týmem Racing21?

Moje nejdraší kamarádka Lilia Khousnoutdinová dorazila za mnou na Dakar. Přijela nejen jako kamarádka, ale také jako podpora ženské závodnice v zemi, kde jsou stále utlačována práva žen. Slovo dalo slovo a párkrát jsme, možná jen tak z legrace, zavtipkovali, že příště pojedeme Dakar spolu. To se dostalo k Vojtovi Štajfovi, se kterým Lilinka jela Pražský rallysprint jako navigátorka a ve chvíli, kdy řešil druhou posádku do africké rally se zeptal, zda bychom tedy do toho nešly společně. No a my zrovna řešily

S historickým Opelem Asconou A z roku 1972 odstartuje Olga Lounová v prosinci v africké Keni.



problémy českého porodnictví a také velký problém Masajského kmenu s porody s Lejlou Abbasovou. Já, když se dozvím, že někdo potřebuje opravdu pomoci a ještě v takto citlivém tématu (jsem krátce po porodu), tak se pro to snažím udělat maximum. Tahle nabídka nešla odmítnout. I když stále kojím.

■ **Ano, už na tiskové konferenci jste prozradila, že váš start v Africe bude mít také charitativní podtext. Můžete to popsat konkrétně?**

Říkáme tomu Rally s přesahem neboli porodní Rally. Rozhodli jsme se riskovat pro dobrou věc. Zprv se snažíme sehnat peníze na vybavení porodního centra. Podporujeme Masaje a místní „kliniku“. Hele, když říkám kliniku, tak si představte pokoj bez vybavení 45 minut daleko pro více než 15 tisíc žen. Snažíme se tedy vybudovat porodní centrum pro Masajky, které mají kvůli obrázce obrovské bolesti a potíže při porodu. Vše probíhá s pomocí místní organizace REDTRIBE. Ještě nám něco chybí, ale lidi nám přispívají, tak postupně dovybavujeme, školíme zaměstnance a sbíráme peníze. Zadruhé chceme upozornit na důležitá témata jako jsou zdravotní výhody kojení, možnost volby porodní pozice, kdy ta vzpřímená je nejpřirozenější, výhody porodů s porodní asistentkou atd. Každý den povežeme na svém autě důležitý slogan.

■ **Věříte, že budete moci v Africe nějak využít své zkušenosti z Dakaru?**

To určitě ano! Každý závod vám dá nějakou novou zkušenost či dovednost. Jen doufám, že nebudeme muset opravovat auto tak moc jako na Dakaru.

■ **Máte za sebou předsoutěžní testy vozu Opel Ascona A. S jakými pocity?**

Je to skvěle připravené auto, ale uvidí se až na místě, jak nám to spolu půjde. Tady jsou přeci jen trochu jiné podmínky. Věřím, že do cíle dojedeme!

■ **Představíte nám krátce váš soutěžní vůz?**

Historie Opelu Ascona A jako soutěžního vozu začala na počátku 70. let. Legendární německý závodník Walter Röhrl s tímto vozem vyhrál v roce 1974 mistrovství Evropy. O rok později v květnu dosáhl se stejným vozem na řecké Rallye Akropolis svého vůbec prvního vítězství v mistrovství světa a byl to také první triumf značky Opel v seriálu mistrovství světa. Náš Opel Ascona A z roku 1972 má originální motoristickou historii a tým Racing21 jej letos v únoru přivezl ze Švédska. Následně prošel kompletní renovací a přípravou na vytrvalostní soutěž East African Safari Classic.

■ **Jak se na tuto africkou soutěž připravujete?**

Je toho hodně, trénuji pravidelně v posilovně s trenérem, se kterým jsem se připravovala už i na Dakar. S Jirkou Vilímkem máme speciální trénink na ruce a záda, kvůli volantu. Ale jedeme celé tělo. Bude to nesmírně náročné. Hodiny v autě v plné zátěži. Chodím i na fyzioterapii. Otuzování, sauna, běh atd.

■ **Krátce k vaší mateřské roli. Změnila jste se nějak jako soutěžní jezdec po narození vaší dcery?**

To víte že se změnila. Člověk už vždycky o vteřinku zpomalí. Například automobilová soutěž v Africe, které se letos účastním, je hlavně o tom dojet než vyhrát. V projektu jde o to podpořit dobrou věc. Touha po vítězství se změnila v touhu udělat dobrou věc.

■ **Zpívání a motorsport k sobě tak**

úplně nejdou. Přesto, najdete si v Africe mezi etapami čas i na zpěv?

Já si zpívám pořád :-). A teď zpívám i mojí milované Arianne. Zpěv je moje druhá rodná řeč, můj druhý dech.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



INZERCE

2023  2024
ELEGANCE I V ZIMĚ

Kvalitní litá kola pro zimní provoz za akční ceny

✓ Originální rozměry

✓ Typový list



ALCAR CHLADÍ CENY



AEZ Leipzig dark
20", 21" 22"

DOTZ Fuji grey
18", 19" 20"

DEZENT AR black
18", 19", 20"

DEZENT AR dark
18", 19", 20"

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

3D Konfigurator kol
www.alcar.cz

 STK OK

 AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

 DOTZ
WHEELS

 DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

 ALCAR

YOUR WHEEL PARTNER



Mazda Iconic SP

S blížícími se devátými narozeninami současné generace Mazdy MX-5 (ta současná nyní prodělala decentní facelift) se přirozeně objevují otázky ohledně její budoucnosti. A zde je odpověď: v Tokiu se představil 4,2 metru dlouhý koncept elektromobilu s výkonem 370 koní a rotačním Wankelovým motorem jakožto prodlužovačem dojezdu. Hmotnost sice proti předchozím verzím narostla, na elektromobil je však vynikající: pouhých 1450 kg. Zajímavostí jsou vyklápěcí světlomety, které u Mazdy postrádáme od ukončení výroby modelu RX-7. Tak držíme palce, ať se přes hradbu předpisů dostanou i do sériové výroby.

**Nissan Hyper Force**

Nissan novým konceptem Hyper Force v podstatě potvrdil, že GT-R bude mít stále místo v jeho modelové řadě, a to i poté, co tento legendární sportřák přejde od spalování vysokootanového benzínu na elektrický pohon. Představený koncept, který se odkazuje GT-R hlásí nejen celkovými tvary, ale i například zadními světlými, má výkon 1000 kW (1341 k) a očekává se, že se stane průkopníkem používání polovodičových baterií v sériových vozech kolem roku 2028 nebo 2029. Podle tiskové zprávy disponuje zajímavými aktivními aerodynamickými prvky.

**BMW X2**

BMW X2 se ve své druhé generaci stalo větším a dravějším, získalo však také možnost elektrického pohonu v podobě iX2. Dojezd čistě na elektřinu má být slušných 450 kilometrů. Premiéru si však pro sebe „uzmula“ benzinová top specifikace M35i, disponující výkonem 296 k a točivým momentem 295 Nm. První vozy se na náš trh dostanou na jaře příštího roku.

**Honda Prelude**

Honda Prelude se vrátila jako hybridní sportovní kupé, které demonstruje snahu značky o radost z jízdy. O novém elegantním modelu bylo řečeno jen málo, prezident a generální ředitel společnosti Toshihiro Mibe však uvedl, že automobilka „pilně pokračuje ve vývoji“ a směrem k veřejnosti vzkázal, že rozhodně může mít vysoká očekávání. Koncept určitě nevypadá špatně!

Lexus LF-ZC

Na domácí půdě se představila hned dvojice zajímavých novinek od prémiového Lexusu. Tou první je konkurent například pro BMW i4, který se na trhu objeví v roce 2026. LF-ZC údajně poskytne dvakrát větší dojezd než konvenční bateriové vozy, vzhledem k nové technice baterií (prismatické bateriové články) tak lze čekat akční rádius kolem 1000 kilometrů. Spojení mezi volantem a koly již bude zcela bez mechanické vazby (drive-by-wire).



Lexus LF-ZL

LF-ZL, nová budoucí vlajková loď značky, je velké elektrické SUV (či lépe crossover – světlá výška není příliš vysoká) navržené s důrazem na pokrokové technologie ve čtyřmístném interiéru. Uvnitř vozu s impozantní délkou 5300 mm a rozvorem 3350 mm se nachází přístrojová deska zaměřená na řidiče s velkou dotykovou obrazovkou infotainmentu, která je určena pro nudícího se spolujezdce. Také zde by měly být pokrokové prizmatické akumulátory, zajišťující špičkový elektrický dojezd, na rozdíl od LF-ZC však zatím nepadl termín sériové výroby.



Nissan Hyper Tourer

Koncept Hyper Tourer je předobrazem budoucího high-tech luxusního minivanu, jenž bude konkurovat třeba Volvu EM90. Uvnitř ultra-luxusního interiéru jsou například přední sedadla plně otočná, podlaha s LED osvětlením, infotainment zahrnuje náhlavní soupravy pro virtuální realitu a zdravotní stav a pohodu cestujících (včetně např. jejich teploty a tepu) sleduje umělá inteligence. Vůz s propracovanou aerodynamikou bude, samozřejmě, poháněn dvojicí elektromotorů, dlouhý dojezd zajistí pevné baterie s vysokou měrnou hustotou energie.



Suzuki Swift

V Tokiu jsme se také dozvěděli něco více o chystané nové generaci oblíbeného Swiftu, a byť vystavený vůz byl stále označen jako koncept, sériová verze chystaná na začátek příštího roku pravděpodobně již mnoho změn nepřinese. O pohon se budou starat klasické spalovací agregáty, pravděpodobná je výpomoc od hybridního systému. Uvnitř se nachází větší dotykový displej, nyní umístěný v horní části přístrojové desky, co zůstává, jsou analogové přístroje s malým digitálním displejem. Pohodu v kabině zajistí automatická klimatizace a konektivita Apple CarPlay a Android Auto.



Toyota FT-Se

První sportovní elektromobil se značkou Gazoo Racing má být malý, nízký, lehký a zábavný. Podle řady nenápadných náznačků se v očích automobilky jedná o spirituálního nástupce modelu MR2. FT-3e vychází ze stejné společné architektury jako koncepty Lexusu, na rozdíl od nich však klade mnohem větší důraz na zapojení řidiče a jeho prožitek z jízdy. Novinkou je ovládací software Arene, který umožní měnit dynamiku vozu podle preferencí řidiče a časem se vyvíjet pomocí aktualizací softwaru.



Toyota Land Cruiser Se

Legendární teréňák se dočká radikálního přepracování pro elektrický věk, jak předznamenává tento tokijský koncept. Jmenuje se Land Cruiser Se a je to nápadný vůz se třemi řadami sedadel, pohonem 4x4 a nově také důrazem na aerodynamickou čistotu karoserie a vizuální prvky, které jej mají lépe propojit s designovým jazykem Toyoty nové doby. Podobně jako další koncepty Toyoty (například příbuzný pick-up EPU) proto má lehce zvlňené boky, zalomenou linii oken a kontrastní spodní lištu. Koncept měří 5150 mm na délku, 1990 mm na šířku a 1705 mm na výšku při rozvoru 3050 mm.



Nissan Hyper Adventure

Koncept elektrického vozu pro dobrodruhy disponuje velmi vysokou světlou výškou a pohonem 4x4, takže cestu za zábavou by neměl překazit ani střední terén. Trumfem vozu má být variabilní interiér, který díky chytrému členění pojme i dlouhé předměty jako třeba lyže nebo dokonce kajak, a také velmi kapacitní sada akumulátorů, díky které by neměl být problém zásobovat elektrinou třeba i horskou chatu nebo bungalov u moře, kam s vozem dojedete na výlet. Hezkým detailem jsou výklopné schůdky v zadní části vozu, které mají usnadnit manipulaci s nákladem.



DOBŘÝ MOTOR JE ZÁKLAD

Tato čtveřice toho na první pohled nemá nic společného, ale opak je pravdou. Všechny testované automobily se bez ohledu na výkon vyznačují skvostnými pohonnými jednotkami. A zejména Mazda s řadovým vznětovým šestiválcem aspiruje na motor roku.

MAZDA CX-60 3.3 E-SKYACTIV D

Mazda je momentálně jedinou značkou, která jde proti proudu. Přestože i ona své modely elektrifikuje, stále věří spalovacím motorům, které tu s námi ještě určitě nějakou dobu budou. A pokud budou tak dobré, jako byl testovaný řadový šestiválec o objemu 3,3 litru, máme se na co těšit.

ODVÁŽNÝ KROK

Nebudeme si lhát, Japonci diesely do čistě osobních aut nikdy úplně neuměli. Vzpomeňme na problémový 2litrový boxer od Subaru, nepovedený 2,2 D-CAT od Toyoty a zmínit musíme také 2,2 Skyactiv-D od Mazdy, který byl podobně jedinečný jako motor od Subaru, ale problémy s opotřebáváním vaček a ředěním oleje naftou jsou poměrně známé. Co naplat, že jízdně to byl skvělý motor. Ostatně to byly dva další také, jenže Mazda se nevzdala a svůj motor v roce 2018 přepracovala a konečně velké problémy vyřešila. Jenže reputaci motoru tyto problémy vážně poškodily.

Proto bylo velkým překvapením, že Mazda na tomto čtyřválcí postavila větší řadový šestiválec, který má logicky objem 3,3 litru. Je zajímavostí, že momentálně se jedná o nejobjemnější naftový motor v osobním automobilu prodávaném v Evropě.

My jsme testovali silnější variantu se 187 kW (254 k) a točivým momentem 550 Nm, což je podle nás nejlepší volba. Mazda se nesoustředila na nevyšší výkon, ale především na účinnost, která dosahuje přes 40 %!

VYNIKAJÍCÍ SPOTŘEBA

V praxi to znamená, že na okresních silnicích se spotřeba pohybuje jen velmi lehce nad 6 l/100, což je na takový objem prostě fantastická hodnota. Na dálnici se dá v klidu jezdit pod 7 litrů. Vše tkví v upravených pístech s prstencovými spalovacími prostory, které jsou v pístu nyní dva. Palivo se vstříkuje právě na tuto hranu, o níž se štěpí na dvě části – horní a dolní. Tím dochází k účinnějšímu smíchání paliva se vzduchem.

Standardně je nový šestiválec spojený s 8stupňovým automatem, který je tak od Mazdy a nemá klasický hydrodynamický měnič. Místo něj je elektronicky řízená lamelová spojka a elektromotor mild hybridní techniky, který neumí fungovat samostatně, ale výkonem 12,4 kW (17 k) a točivým momentem 153 Nm pomáhá vozu při rozjezdu nebo v nízkých rychlostech.

Vznětová Mazda CX-60 je skvělé auto po technické stránce, ovšem zbytečně horlivý jízdní asistenti, poněkud měkčí tlumiče a start-stop systém, jenž skvěle funguje ve městě, ale na dálnici motor vypíná i při sebemenším uvolnění pedálu, jsou pihy na kráse tohoto jinak mimořádně povedeného modelu.



BMW M2

Všechny plnokrevné M automobily zasluhují respekt a uznání, protože své řidiče vždy dokázaly odměnit tak, jako to umí jen málokteré jiné. A nejmenší M2 má být nejpurističtější M ze všech. Kompaktní, rychlé a především hravé. Problém je, že u nejnovějšího BMW M2 to tak nějak úplně není pravda.

Předchozí generace M2 byla „malý bastard“. Lahodné řídicí auto, které i s přeplňovaným motorem tak moc připomínalo BMW staré školy. A zejména verze Competition a CS s motorem z S58 (klasické M2 měly běžnější N55) byly naprostou esencí radosti z jízdy, což je slogan, který definuje značku BMW mnoho desetiletí.

VÝRAZNĚ TĚŽŠÍ

Nechápejte mě špatně, nové BMW M2 je i nadále fantastické auto, jen už prostě není čím bývalo. Tak předně je o 230 kilogramů těžší než dříve, což se projevuje úplně všude, zejména „na brzdách“. Vepředu jsou na 19palcová kola navíc obuty pneumatiky 275/35, což je na nehanou nápravu prostě moc. Auto sice vypadá hodně nasupeně, ale v zatáčkách při ostré jízdě cítíte lehkou neohrabanost předku, čemuž nepomáhá ani lehce odtažitá, byť extrémně přesné řízení.

Přilnavost podvozku je naprosto špičková, o tom žádná, ale M2 by mělo být především autem na hraní a věřte, že s tímhle autem už si moc hrát nelze. Ne bez velkého rizika.

ŘIDIČSKY NÁROČNÉ

Předchozí M2 Competition šlo v přetáčivém smyku lehce přehazovat z oblouku do oblouku, jenže rozhodit novou M2 je fakt těžké právě z důvodu masivní přilnavosti obou náprav, kdy v nájezdu do utážené zatáčky umí být M2 dokonce i lehce nedotáčivá – a to navzdory rozložení hmotnosti 50/50. Pokud ale dáte řadovému šestiválcí s 338 kW/460 k a 550 Nm pravou nohou jasný povel, ustřelí vám zád takovou rychlostí, že budete mít plné ruce práce auto chytit. Navíc kontra budete dávat v takové rychlosti, že předvádět něco v sérii za sebou jdoucích zatáček na oblíbené okrese je spíš pověstné dráždění hada bosou nohou než radost z jízdy.

Nové BMW M2 je už spíše okruhovým autem, kde nejlépe vynikne jeho extrémně tuhá karoserie, skvěle naladěný podvozek, který si v komfortním režimu nezadá s běžnými automobily na větších kolech a úchvatný motor, který prostě nemá konkurenci.

BMW z nové M2 udělalo precizní stroj, který se všemi zapnutými asistenty provede veškeré vaše povel s vervou belgického ovčáka. Ke všemu vypadá skvěle, zní ještě lépe a jeho pověst ho předchází. Ale je možná až příliš dokonalé...

MERCEDES-BENZ A 200

Nejmenší Mercedes nedávno prošel faceliftem, který z něj udělal „hvězdu“ segmentu kompaktních hatchbacků. Na první pohled se toho úplně moc nezměnilo, ovšem to je u Mercedesu tak nějak standard.

HONOSNÝ INTERIÉR

Necháme-li stranou jeho vzhled, je to interiér, který tento automobil odlišuje od konkurence. Po usednutí za jeho volant je odevšad cítit prémiový charakter značky. Třebaže tu a tam najdete místa, kde je vidět snaha uspořít, interiér působí honosně a luxusně.

Testovaný exemplář byl vybaven paketem AMG Premium za bratru 150 tisíc Kč, což se projevilo především na sportovně střížených sedadlech s integrovanou opěrkou hlavy. Jsou nejen dobře tvarovaná, ale především mimořádně pohodlná a mají také bederní opěrku. Vepředu je na kompaktní třídu dostatek prostoru a dozadu se dva normální dospělí poskládají bez větších problémů, místa pro nohy je rozumné množství a přední část sedáku se nachází dostatečně vysoko nad podlahou. Zavazadlový prostor je se svými 350 litry spíše průměrný, ale odpovídá velikosti a předpokládanému využití auta.

TUHÁ ZADNÍ NÁPRAVA

AMG paket nabízí nejen sportovní designové prvky, ale také snížený podvozek a lepší brzdový systém. Na 18palcových kolech funguje skvěle a i přes velmi dynamické schopnosti neztrácí nic z pověstného komfortu značky Mercedes-Benz. Zde je třeba vyzdvihnout skvělou práci ladičů značky Mercedes-Benz, neboť motorizace A200 má společně se slabší A180 tuhou zadní nápravu.

Pod kapotou pracuje zážehový čtyřválec 1,3, který pochází z dílny Renaultu a v současnosti patří k tomu vůbec nejlepšímu, na co lze u maloobjemových motorů natrefit. Zážehová třináctka nemá problém ani s daleko větším Renaultem Austral, kde rovněž funguje zcela příkladně. Výkon 120 kW/163 k a točivý moment 270 Nm umožňují velmi kultivovanou jízdu se spotřebou okolo 6,2 litru na 100 km. A to i díky sametově řadící 7stupňové dvouspojkové převodovce. Motoru pomáhá 48V mild-hybridní systém, který přispívá 10 kW a 150 Nm. Elektromotor pomáhá například při rozjezdu nebo při potřebě prudšího zrychlení.

Facelift nejmenšího Mercedesu se nese v duchu drobných změn, které přinesly vyšší kultivovanost, akustický komfort, lepší funkci asistenčních systémů nebo propracovanější infotainment. Tohle vše samozřejmě není zadarmo a základní cena 934 120 Kč není žádná láce. Stojí za zvážení, zda si nepřiplatit 60 tisíc Kč za dvoulitru A220 se zadním „víceprvkem“, čtyřkolkou a 8stupňovým automatem.



OPEL CROSSLAND 1.2 AT

Tento kompaktní crossover je v nabídce šest let a mezi zákazníky je mimořádně oblíbený. Je

dlouhodobě nejprodávanějším modelem značky Opel a důvody jsou nasnadě. Opel Crossland je stále ještě auto staré školy, které upřednostňuje praktičnost před komfortem a jednoduchost techniky před technologickými vychytávkami.

96 KW POUZE S AT

A věřte, že je to strašně příjemné, řídit auto, kde si klimatizaci upravujete na samostatném panelu, hlasitost štelujete pomocí klasického „kolečka“, asistent jízdy v pruhu vypnete stiskem jediného tlačítka. Ono prostě méně je někdy více.

Není to tak, že Crossland nenabízí moderní výbavové prvky. Nabízí jich dostatek a některé jsou opravdu užitečné. Například head-up displej, LED světlomety, vyhřívání čelního skla, couvací kameru a také „opláčkou“ specialitu v podobě ortopedicky certifikovaného sedadla řidiče. Ty byly přítomny také v testovaném autě, které výbavově i motoricky představuje vlajkovou loď modelu Crossland – verzi 1.2 Turbo AT s 96 kW.

Tříválcová dvanáctistovka není žádným trhačem asfaltu, ale do města a na dojíždění do práce se hodí téměř perfektně, kde si vezme zhruba 6,5 litru benzínu na 100 km. A to ještě půl litru „vezme“ automatická převodovka. A nutno uznat, že ta je asi nejslabším článkem jinak velmi povedeného auta. Bohužel vrcholová varianta se s manuálem nenabízí.

FANTASTICKÁ SEDADLA

Jízdní vlastnosti jsou úměrné koncepci vozu. Ve městě se s ním snadno manévruje, je z něj dobře vidět a díky šířce 1765 mm se vejde téměř všude, i tam, kde ostatní řidiči přejeli svůj vyhrazený parkovací slot.

Výše zmiňovaná sedačka řidiče s AGR certifikací je naprosto fenomenální záležitostí a za nás je naprostou nutností, přestože příplatek činí 30 tisíc Kč. Dodává se v balení, jehož součástí jsou další prvky výbavy, které z Crosslandu dělají tak praktické a uživatelsky přívětivé auto – patří sem posuvná zadní sedadla dělená v poměru 40/60 (objem zavazadelníku se zvětší z 410 na 520 litrů), průchozí loketní opěrka, dvojitá podlaha kufru, vyhřívání sedadla, volant a čelní okno.

Testovaný kousek však nebyl z nejlacinějších, nicméně Opel začátkem listopadu spustil akci na slabší 81kW verzi s manuálem označovanou jako Crossland HIT s klimatizací, LED světlomety, elektrickými okny a zrcátky a šestici airbagů. S cenovkou 399 000 Kč jde o velmi lákavou nabídku.

MAZDA CX-60 3.3 E-SKYACTIV D

Motor: **Vznět. šestiválec 3283 cm³**
Výkon (kW/k): **187/254**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **550 při 1500-2400**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **7,4**
Max. rychlost (km/h): **219**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,2**
Délka (mm): **4745**
Zavazadlový prostor (l): **570-1726**
Základní cena (Kč): **1 293 690**

BMW M2

Motor: **Zážeh. šestiválec 2993 cm³**
Výkon (kW/k): **338/460**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **550 při 2650-5870**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **4,1**
Max. rychlost (km/h): **250**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **9,7**
Délka (mm): **4580**
Zavazadlový prostor (l): **390**
Základní cena (Kč): **1 864 200**

MERCEDES-BENZ A 200

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1332 cm³**
Výkon (kW/k): **120/163**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **270 při 2000-3500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,2**
Max. rychlost (km/h): **225**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,0**
Délka (mm): **4282**
Zavazadlový prostor (l): **350/1190**
Základní cena (Kč): **934 120**

OPEL CROSSLAND 1.2 AT

Motor: **Zážeh. tříválec 1199 cm³**
Výkon (kW/k): **96/120**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **230 při 1750**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **10,2**
Max. rychlost (km/h): **198**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,7**
Délka (mm): **4217**
Zavazadlový prostor (l): **520/1255**
Základní cena (Kč): **519 990 (akce)**

Text: Jiří Švamberk

Foto: Mazda, BMW, Mercedes-Benz, Opel



LEPŠÍ NEŽ NEJLEPŠÍ

Letos v říjnu odešel do automobilového nebe průkopník chytrého vylepšování aut, nadaný mechanik, obchodník a vizionář Burkard Bovensiepen. Měl zvláštní dar: vzal výborné auto a udělal z něj auto fantastické.

Jak už to bývá, historie jedné z nejzajímavějších malosériových automobilek na světě se začala psát docela nenápadně. „Od mládí jsem se zajímal o automobily a nikdy jsem neměl v úmyslu

věnovat se rodinnému podniku na výrobu psacích strojů,“ vzpomínal Bovensiepen v rozhovoru k padesátému výročí založení značky Alpina. Podařilo se mu přesvědčit otce, aby mu umožnil využívat malou hospodářskou budovu v areálu jeho firmy v malebném městě Kaufbeuren, a nejprve zde upravil vlastní automobil – BMW 1500. To tou dobou mělo jen jeden malý karburátor Solex, který Burkard vyměnil za dva karburátory Weber, díky nimž dosáhl stovky za 13 sekund, což bylo o tři sekundy rychleji než u základního modelu. Vznikajícímu podnikatelskému záměru šlo naproti dobré načasování – když BMW uvedlo na trh model 1500, brzy poté uvedlo na trh i variantu o objemu 1800 kubických centimetrů, takže první zájemci byli dost zklamaní; rádi by si bývali počkali na model s výkonem o 10 koní vyšším. Těchto deset koní

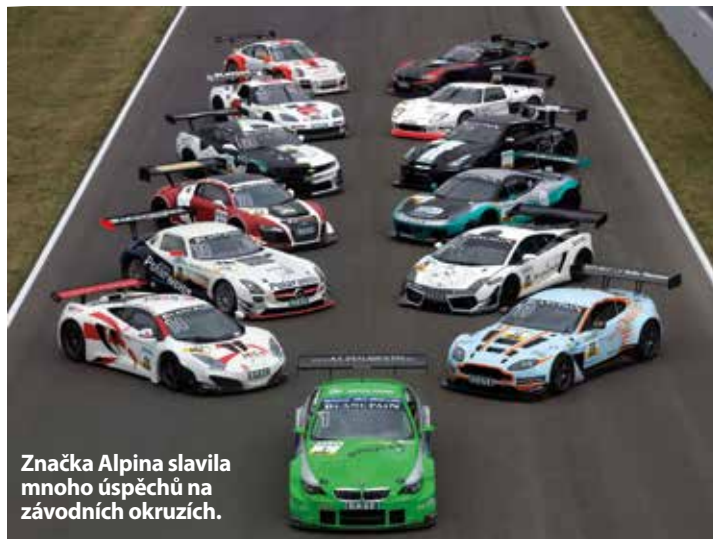
vám však díky sadě karburátorů nabídl přidat právě Burkard.

ZAČAL JAKO TUNER

Důležitým faktorem bylo také to, že do celé záležitosti bylo BMW zapojeno už téměř od samého počátku prostřednictvím šéfa prodeje BMW Paula Hahnemanna. Ten si totiž kit zvyšující výkon motoru namontoval do svého soukromého BMW 1500 a byl nadšen do té míry, že i přes složitou vnitřní strukturu posvětil ponechání tovární záruky na takto upravené vozy. Právě na původním homologačním dokumentu z roku 1964 je založena úspěšná budoucnost firmy Alpina. Tehdy, stejně jako dnes, se řada úprav Alpiny provádí přímo na výrobní lince BMW, do níž se tento proces stále více začleňuje. A to se dělo i poté, co Alpina v osmdesátých letech získala uznání jako samostatný



Burkard Bovensiepen začíná na modelech tzv. Neue Klasse, které vybavil dvojicí karburátorů Weber namísto jednoho Solexu.



Značka Alpina slavila mnoho úspěchů na závodních okruzích.



výrobce. Do té doby Alpina skutečně fungovala jako tuningový specialista, který však měl zcela odlišný přístup než jeho domácí protivníci, jako Koenig nebo Gemballa.

„V té době šlo ostatním tunerům pouze o to, aby měli co nejvýkonnější motor, zbytek vozu nebyl příliš harmonický. U Alpiny šlo vždy o kompletní balíček, a tak je tomu dodnes. Navrhovali jsme vozy tak, aby se daly používat po celý rok každodenními řidiči, ale aby měly stále výkon víkendového sportovního vozu“, vzpomínal Bovensiepen.

UPRAVOVAL TAKÉ KOMBI

A je tomu opravdu tak. Alpiny nabízejí výkon srovnatelný se sportovními plnokrevníky ze stáje M, to vše při zachování vynikajícího komfortu jízdy a bez omezování praktičnosti modelů. Koneckonců Alpina se věnuje i mezi zákazníky velmi oblíbeným úpravám vozů s karoserií kombi. Co je však neméně zajímavé, a pro zákazníky-sběratele přitažlivé, je i omezená kapacita výroby, která se během let ustálila na zhruba dvou tisících pečlivě číslovaných vozidlech ročně. Potkat Alpínu je tak bez přehánění vzácnější, než potkat Ferrari nebo Rolls-Royce. Burkard v začátcích dokonce nechtěl vyrábět více než 500 vozů ročně, avšak náklady na vývoj neustále rostly, a tak se postupně tento limit zvyšoval.

Ale pojďme ještě na chvíli zpátky do zajímavé historie. Navzdory pozhelnání BMW si Burkard v této rané fázi nemohl pro v roce 1965 čerstvě založenou firmu ALPINA Burkard Bovensiepen KG dovolit stánek na frankfurtském autosalonu, a tak se rozhodl osobně zastrčit brožuru Alpina pod stěrač každého BMW 1500, které našel na parkovišti. Chytrý marketingový tah zajistil prodej stovky sad karburátorů, podařilo se mu také doslova „odchytit“ pár motoristických novinářů a půjčit jim svůj vůz ke krátké testovací jízdě, což mělo v tisku docela zajímavou pozitivní odezvu.

Koncem 60. let se Burkard pustil do závodění, protože podle jeho názoru byl motoristický sport právě tou ideální scénou, kde se dala nejlépe prokázat konkurenceschopnost a technické znalosti značky. Pro Alpínu jezdili vynikající jezdci, namátkou vyberme třeba esa jako byl Derek Bell, James Hunt, Jacky Ickx, Niki Lauda, Hans Stuck nebo Dieter Quester. Hvězda Alpiny letěla strmě vzhůru na ramenu tří absolutních vítězství v Mistrovství Evropy cestovních vozů. V roce 1973 Alpina uviděla kupé BMW E9 3,0 a usoudila, že by mohlo trochu zhubnout, pustila se proto do výměny ocelových panelů za ty z lehkých slitin a oken z karbonátu místo klasického skla. BMW se tato úprava natolik líbila, že ji převzalo a pojmenovalo ji 3.0 CSL. Prozrazením příbuznosti s Alpínou jsou charakteristická 20paprsková kola z lehké slitiny, která zůstala na CSL po celou dobu.

UŽ PLNOHODNOTNÝ VÝROBCE

Vlastní vůz, jak už bylo naznačeno výše, představila Alpina teprve až v roce 1978 – zato však byly hned tři: B6 2.8, B7 Turbo a B7 Turbo Coupe. V roce 1983 se pak Alpina zaregistrovala jako skutečný, plnohodnotný výrobce automobilů s vlastním VIN identifikátorem. Kupříkladu konkurenční AC Schnitzer ACS5 4.0d byl v technickém průkazu a pro



Upravený model Z8 byl první Alpínou prodávanou v USA.

účely pojištění veden stále jako BMW 540d, BMW Alpina D5 právě už jako Alpina D5.

Později se objevil model B10 BiTurbo – mimochodem v roce 1989 nejrychlejší sedan na světě, nebo model B8 4.6 jako první řada 3 s motorem V8 v roce 1995. Alpina ale nikdy nebyla a ani neměla být jen o silném motoru; měly to být výkonné manažerské vozy, které umí plnit i rodinnou funkci, takže nepřekvapilo, že se Burkard se svými syny Andreasem a Florianem (kteří vedení společnosti během let postupně přebírali a Burkard se tak mohl s potěšením věnovat svému stejnojmennému byznysu s vínem) nebáli ani úpravy dieselových verzí. První dieselová Alpina vyjela z bran závodu v roce 1999. Při alespoň orientačním výčtu ikon s typickými, krásnými vyplétanými či později 20paprskovými kovanými koly samozřejmě nesmíme opomenout Burkardův zamilovaný Alpina Roadster odvozený od modelu Z8, který byl první Alpínou, která se oficiálně dostala do Ameriky.

NÁZORY NEMĚNIL

Díky svému zaměstnání jsem měl několikrát možnost popovídat si s Burkardovým synem Andreasem, který je do aut minimálně stejně zapálený, jako byl jeho otec. Dokonce mě svezl ve svých milovaných závodářských ALPINA B6 GT3 a BMW ALPINA M3 Group



BMW 2002tii v úpravě od Alpina.



Burkard Bovensiepen se nebál upravovat také verze kombi, neboť Alpina byla nejen o jízdě, ale i přidané hodnotě.



Asi nejslavnější Alpina je B10 BiTurbo, která byla svého času nejrychlejším sedanem na světě.

A v ikonických zelených nátěrech. Bože, to byla zábava! Člověk tak měl dost času dostat se trochu jemu i lidem okolo pod kůži a zjistit, nakolik jde o marketing a nakolik je firma opravdu „tuner s rodinnou atmosférou“. Andreas je fajn šéf, ale opravdu bych se s ním na poradách hádat nechtěl. Má pevné názory, které nemění řadu let. S jeho šéfinženýrem jsem se kdysi dostal i na otázku čtveřice výfuků – říkám mu, že tomu moc nerozumím – auta jsou dokonalými „sleepery“, sílu nedávají na odív, jsou decentní, ale ta čtveřice koncovek výfuku to podle mě trochu kazí.

Řekl mi: „Ano, mně se to taky nelíbí. Vlastně většina kluků v inženýringu by to minimálně u některých modelů změnila, ale Burkard a Andreas to tak prostě před lety rozhodli a debata nepřipadá v úvahu“.

Ve spoustě dalších věcí, které nepovažovali za zásadní (nebo jim až tolik nerozuměli), si však nechali rádi poradit od špičkových techniků, kterými se celá léta obklopovali. Rozhodně bylo vždy kde brát – dělat v Buchloe byl pro zaměstnance BMW většinou zajímavý kariérní postup. Ostatně v BMW začínal i Andreas – nejdříve pracoval pro společnost, která vyráběla díly pro závodní sedačky, načež nastoupil k BMW do vývoje odpružení. Tam pracoval na projektu Z8, zodpovídal za technické schůzky, časové plány a rozpočty po dobu sedmi let zahrnujících pět let v inženýrství a dva roky v marketingu od roku 1995, než v roce 2002 přišel pracovat do rodinné Alpiny. Ze zhruba tří set



Alpina se nyní nachází v přechodném období, kdy značku převzalo přímo BMW.



zaměstnanců v továrně v Buchloe, hodinu cesty západně od Mnichova, je 40 procent inženýrů, protože prakticky vše se vyrábí ve vlastní režii. Mimo továrnu provádí společnost vlastní vysokorychlostní testy na zkušebním polygonu Nardo v Itálii, protože na rozdíl od BMW Alpina nepoužívá omezovače rychlosti, takže potřebuje testovat komponenty nad 250 km/h. A z vlastní zkušenosti mohu říci, že je jen velmi málo jiných vozů, které na okruhu snesou dlouhodobou zátěž bez varovných světylek a vadnoucích brzd, tak dobře jako modely z Buchloe.

NYNÍ SOUČÁST BMW

Alpina se nyní nachází v přechodném období, kdy značku převzalo přímo BMW. O tom se už několikrát v minulosti hovořilo a ostatně nejde o nikterak překvapivý krok, stačí se podívat ke konkurenčnímu AMG, které bylo původně také samostatným subjektem a nyní je pevnou součástí Mercedesu. Jak se konkrétně nová etapa společnosti do historie zapíše, není úplně jasné, předpokládám, že pod značkou a díky know-how Alpiny bude BMW moci vyrábět jakési extra luxusní a rychlé verze vlastních modelů. V tomto ohledu se tedy nemusí mnoho měnit, více péče určitě dostanou i veteráni. Otázkou

je, jak to po spojení automobilek bude s emisními limity - pokud totiž v Evropě prodáváte méně než 1000 vozů, máte větší flexibilitu, pokud jde o emise CO2.

Ale zpátky do ráje silných přeplňovaných motorů. Zajímá vás, který model byl pro Burkarda Bovensiepena nejvýznamnější?

„Pravděpodobně náš B10 BiTurbo, který vycházel z řady 5 E34. Jeho řadový šestiválec měl výkon 360 koní a dosahoval maximální rychlosti přes 290 km/h.“

Z hlediska jízdních výkonů se podobal slavnému Ferrari Testarossa, dle tradic Alpiny však tento vlk číhal v rouše beránčím, pod nenápadnou siluetou manažerského sedanu.

„Závodník Paul Frère prohlásil, že je to nejlepší čtyřdveřový sedan, jaký kdy řídil. Jeden exemplář máme ve sbírce historických vozidel a jednou nebo dvakrát do roka si na něj připevním poznávací značky a vyrazím s ním na víkend. I na dnešní poměry je zatraceně rychlý...“

Upřímně jsem přesvědčen o tom, že právě takový sedan B10 BiTurbo čekal na Burkarda Bovensiepena hned za nebeskou bránou.

Text: Aleš Jungman

Foto: Alpina

SKODA

Service

Vyměňte letní vzorek za zimní

Přezujte na kvalitu v našem servisu

Vybírat můžete z široké nabídky v e-shopu Škoda či přímo v našem servisu. S koupí navíc získáte i službu Škoda Pneugarance. Pro více informací se neváhejte obrátit na svého autorizovaného servisního partnera Škoda.



SPRÁVNOU CESTOU

V termínu 6. až 7. října 2023 jsme vyrazili na Autodrom Most, kde se konal první plnohodnotný ročník akce The Most Classic – jezdilo se na okruhu i polygonu, v sobotu dorazily stovky krásných aut a dokonce i pan prezident.

Autodrom Most je v České republice velmi příjemným centrem všech nadšenců motoristického sportu a lidí, kteří se ochotně nechávají zlákat vůní klasických motorů. Není se čemu divit – moderní okruh je dostatečně technický, zázemí je moderní a prostory kolem umožňují vytvořit pestrý doprovodný program. Vedení navíc v poslední době docela intenzivně podporuje klubová setkání scény, a to nejen různými většími akcemi, ale například i dostupným večerním ježděním, které zatím vyniká velmi příjemnou, komorní atmosférou.

Akce na mosteckém autodromu mám skutečně rád, osobně si myslím, že kromě technického charakteru je zajímavé i okolí – málokterý okruh na světě se může chlubit tak skvělým výhledem do dálky, přes údolí až na vrcholky Krušných hor. A navíc, velmi často je příjemné počasí pro podobnou „masovou“ akci poloviční základ



M.Y.C. garage ukázala komplexní proces renovace BMW E9 (1968-1975) a jako třešničku na dortu kompletně zrenovované BMW 3.0 CSL s cenovkou 300 eur.

úspěchu. Letos tomu nebylo jinak – vítr sice honil mraky po obloze celkem divoce, ale za celý pátek a sobotu nepadla ani kapka.

STARÁ I NOVÁ

První den akce byl privátnějšího charakteru.

Na hlavní ploše vedle polygonu už rozbily své tábory některé známé firmy z oboru, co přivezly skvělé automobily – nepřehlédnutelný byl stánek MYC Garage, soustředující se na extrémně pečlivé renovace BMW E9, kousek dál burácela Galaxie 500 z Autogalerie JM,

nechyběl ani stánek Škoda Auto, předváděcí auta z Albionu (Jaguary F-Type či nové Range Rover) a taktéž jediné oficiální zastoupení Alpine. V rámci programu jsme si tak mohli vyzkoušet tyto báječné novinky (upřímně jak F-Type, tak Alpine A110 jsou jedny z mála současných aut, co za to stojí – a Range Rover je samozřejmě etalonem své třídy), ale hlavně prověřit klasické automobily na okruhu. A to v rámci pauz mezi tréninky a kvalifikacemi rakouského šampionátu HistoCup, který byl jedním z opěrných bodů programu víkendu. Tohle je opravdu skvělá závodní série – jezdí cca 120 strojů, od formulí přes staré BMW a Hondy až po vrcholnou závodní skupinu, jež je pestrou směsicí nejrůznějších upravených strojů od Pontiacu Firebird Trans Am až po Ford Sierra RS 500 Čecha Davida Bečváře. Jako obvykle to byla báječná podívaná.



Účast byla opravdu skvělá.

Účastníci pátečního The Most Classic své miláčky také nešetřili – na trati byl k vidění třeba Jaguar C-Type, s nímž jezdil Honza Čížek a Mirek Krejza, nebo kopie Jaguaru D-Type, který krotil sběratel Jiří Sudík. Ani MYC Garage v čele s Honzou Lieserem se nedalo zahanbit a na trať posílalo své zelené extrémně upravené BMW 3.0 CSI s vlastním motorem a výkonem téměř 300 koní. A samozřejmě nechyběla parta kolem Michala Froňka



Prezident Pavel se zajímá o restomod BMW 3.0 CSI z dílny M.Y.C. garage.



Nechybělo ani Aero Minor Sport s nezaměnitelným zvukem.



Překvapením přehlídky byl jeden ze tří dochovaných vozů Alfa Romeo 6C 2500 SS (1946).



Hvězdou setkání byl prestižními světovými cenami ověřený Talbot-Lago T26 Grand Sport Figoni et Falaschi (1948).

a nezaměnitelný zvuk jejich Aera Minor Sport, s nimiž vyrážejí i na Le Mans. Zkrátka a dobře, fajn parta lidí, kteří si užívali výjimečný a do jisté míry příjemně komorní páteční program.

SPANILÁ JÍZDA OKOLÍM

V pátek odpoledne se konala projížďka okolím, zvaná Scenic Drive. Jeli jsme dvěma vozidly ze sbírek Portu Gallery, konkrétně krásně upraveným Porsche 911 R-Gruppe (základem je verze S z roku 1974) a starší 356 z roku 1961. Kdo nezná okolí Mostu, nechtě to napravit. Nekonečná průmyslová

předměstí protkaná nejrůznějšími trubkami vedoucích mezi chemičkami je bizarní zvláštností, ale jakmile vystoupáte do Krušných hor, krajina vás nadchne. Od pastvin přes husté lesy, otevřené pláně na hřebenech, magická zákoutí zapomenuté země, malebné tiché vesničky, až po krásné, prázdné silnice. Ideální trasa pro hezkou projížďku a nasávání babího léta. Po návratu na okruh nás čekal měřený test na polygonu



K vidění bylo množství různých automobilových klenotů.

(zopakování vlastního času) a poté už následovala večere a uvolněný program v Autogalerii. Krásně strávený den a příprava na hlavní sobotní nápor.

Asi všichni tušili, že akce bude velká – minimálně v mé bublině se do Mostu chystal skoro každý. Plná parkoviště účastníků už během rána naznačovala, že to tak skutečně bude. Místo Porsche jsme přivezli krásnou Alfu Romeo Giuliettu Spider z roku 1957 a vrhli se do maratónu setkávání s lidmi ze scény.

Sraz youngtimerů a klasických automobilů z ulice se proti loňsku rozšířil nevídaně – namísto 130 automobilů jich letos dorazilo 320! K tomu lze připočítat tři desítky exkluzivních automobilů ze sekce VIP hostů, kam jsme jako partneři



Závody veteránů nabídlý spektakulární podívanou.



Talbot Lago zasluženě poutal největší pozornost.

akce patřili i my. Během odpoledne došlo na vyhlásování soutěže elegance a představení jednotlivých automobilů přímo na podiu. Do finále se probojovala i naše Alfa Romeo Giulietta Spider (1957) z Portu Gallery, Alfa Romeo GTA 1300 (1968) Marcela Rence (ano, ta původní, která závodila v Československu), Škoda 110 R ze sbírky mladoboleslavského ŠKODA Muzea a samozřejmě prestižními světovými cenami ověčený Talbot-

Lago T26 Grand Sport Figoni et Falaschi (1948) Roberta Kudely. Překvapením přehlídky byl jeden ze tří dochovaných vozů Alfa Romeo 6C 2500 SS (1946), který na výstavu zapůjčil francouzský majitel ve spolupráci s českou Shelby's garage.

PŘIJEL I PREZIDENT

Během dopoledne akci navštívil i prezident Petr Pavel, který se dokonce mohl projet ve zmíněném

Talbotu-Lago a BMW 3.0 CSI z MYC garage, a během dopoledne čile komunikoval s nadšenci. O jeho upřímném zájmu vypovídal i fakt, že si vybrané automobily fotil vlastním foťákem.

Doplníme, že během soboty na trať dorazilo celkem 10 000 fanoušků krásných automobilů, takže zásah byl ohromný. Zmínit musíme také, že návštěvníci měli akci zdarma (zájemci platili jen za jízdy na okruhu a polygonu) a kromě již zmíněného mohli obdivovat celkem 120 automobilů, které se proháněly po velkém okruhu v rámci rakouského šampionátu HistoCup, celou pestrou směsí různých Ferrari z klubu Scuderia Praha, projet se Jaguarem F-Type nebo novým Range Roverem (Albion Cars) či s úžasnou Alpine A110, kterou u nás prodává Pyramida Průhonice.



Nechybělo ani muzeum Škoda Auto.

Nás hodně bavilo několik různých Viperů, kteří akci evidentně využili pro svůj sraz. Pobavil také chlapík, co nabízel barber služby přímo na korbě starého amerického pick-upu, zpestřením byl průlet historických letadel a konečně pozdrav zasluží slečna, co měla nejlepší kafe (stylově na korbě piaggia). Když už jsme u toho, catering ve VIP sekci byl velmi dobrý, ale pro návštěvníky bych na plochu umístil víc možností občerstvení – ne každý chce pivo a klobásu a kdejaký food truck by jistě dorazil rád.



Text: František Vahala

Foto: Ondřej Kroutil pro The Most Classic



NEPŘÍTEL HLUK

S výrazným nárůstem automobilové dopravy a trendem přesouvání sídel dále od zaměstnání logicky vzrůstá i hluková zátěž tranzitních obcí a měst. Jak se hluk měří a jak jeho výši můžeme přímo ovlivnit?

Zatímco emise škodlivin se díky postupnému zpříšňování emisních norem Euro a nástupu hybridních a plně elektrických automobilů daří v dlouhodobém horizontu (i přes stále rostoucí počet automobilů na silnicích) významně snižovat, boj s hlučností zdaleka tak úspěšný není. Největší podíl na jeho snížení mají, pokud nepočítáme lokální stavební úpravy, zejména tišší pneumatiky s nízkým valivým odporem, stále se zlepšující aerodynamika vozidel i pokládka moderních asfaltových směsí. Naopak hluk si v obci často generujeme sami, a to umístěním zpomalovacích prahů (v jejich okolí jsou tradičně nejen lokální hlukové, ale také emisní extrém) či nevhodným „zpomalovacím“ dopravním značením či směrovým vedením jízdních pruhů komplikujícím plynulost dopravy ve snaze omezit rychlost vozidel.



Zatímco kvalitu obutí ani další parametry vozidel nejsme schopni z obecního pohledu ovlivnit, hlučnost (jakost a stáří) položené směsi ano. U moderních osobních automobilů představuje dominantní zdroj hluku hluk vznikající interakcí pneumatiky s vozovkou, a to již od rychlosti cca 40 km/h. K monitoringu hlučnosti povrchů vozovek v EU je především využívána dynamická metoda Close-ProXimity (CPX) dle ISO 11819-2. Tým vědců z Centra dopravního výzkumu vypracoval podrobnou metodiku ke srovnání akustické emise jednotlivých typů povrchů vozovek pozemních komunikací a jejich změnu v čase (v průběhu jejich užívání) a to na základě dlouhodobých měření provedených na území ČR. Tento způsob měření na styku pneumatika/vozovka je nezávislý na hluku generovaném v okolí pozemní komunikace či hluku generovaném vlastním dopravním proudem, jeho složením a rychlostí. Cílem bylo poskytnout efektivní nástroj pro možnost nezávislého ověření a dlouhodobého hodnocení hlučnosti jednotlivých povrchů vozovek pozemních komunikací v běžném provozu a jejich následného srovnávání. Je proto možné kritérium hlučnosti povrchu komunikace zahrnout mezi kritéria výběrových řízení na dodavatele v oblastech, kde reálně hrozí negativní vliv z nadměrné hlukové zátěže (emise) ze silniční dopravy. A to i s ohledem na technické podmínky TP 259 „Asfaltové směsi pro obrusné vrstvy se sníženou hlučností“. V dalším textu si podrobněji rozebereme nejzajímavější výsledky bádání brněnských vědců, kompletní metodika je zájemcům dostupná na stránkách Ministerstva dopravy.

BOJ S DECIBELY NENÍ TRIVIÁLNÍ

Budeme-li porovnávat hlukovou emisi několik let starého rozbitého povrchu pozemní komunikace a správně nově provedené nízkohlučné obrusné vrstvy ihned po provedení rekonstrukce krytu vozovky, je možné dosahovat snížení hlukové emise přes 10 dB. Z akustického hlediska lze dosáhnout významného snížení hlukové emise o cca 3-4 dB použitím specializovaného nového nízkohlučného povrchu oproti novému běžnému povrchu (asfaltový koberec mastixový SMA, asfaltový beton ACO). Dalšího významného snížení hlukové emise o cca 2-4 dB lze dosáhnout náhradou starého běžného povrchu, který je bez viditelných



K monitoringu hlučnosti povrchů vozovek v EU je především využívána dynamická metoda Close-ProXimity (CPX) dle ISO 11819-2.



poruch (vyjeté koleje, výtlučky, nerovné vysprávky, nerovnost na hranách desek cementobetonového krytu, rozbité odvodňovací výusti aj.) za tentýž, ovšem nový. Pokud se však bude jednat o srovnání starého běžného povrchu bez viditelných poruch vůči povrchu z dlažebních kostek nebo běžnému starému povrchu, který již vykazuje podstatné poruchy vrchního krytu komunikace, lze zaznamenat další významný rozdíl (snížení) hlukové emise přibližně o cca 2-5 dB, dle typu poruch.

Díky tomu, že projekt sbíral data postupně po dobu několika let, máme možnost podívat se i na to, jak se chovají různé povrchy položené v intravilánu obce v praxi. Celkově za dobu životnosti běžných povrchů komunikací, např. povrchu SMA, dosahuje změna ekvivalentní hladiny akustického tlaku na rozhraní styku pneumatika/vozovka úrovně cca 4 dB, což již celkově není zanedbatelné zvýšení, a to platí pro komunikace bez výrazných vad. Vývoj změny hlučnosti pozemní komunikace v čase je ovlivňován například také místními meteorologickými podmínkami, pečlivostí a profesionalitou prováděné údržby či intenzitou dopravního provozu.

HLUČNOST ZVYŠUJE TĚMĚŘ VŠE

Průměrně nejhlučnější (o zhruba 7 dB) jsou při projíždění rychlostí 50 km/h proti běžné referenční hodnotě asfaltu kvalitně položené dlažební kostky bez propadlých míst, o něco tišší je zámková dlažba i nejhlučnější typ běžně používaného asfaltového betonu ACO 16. Zajímavé je, že hlučnost zvyšuje i obyčejný tenký nástřik vodorovného dopravního značení, a to v průměru o jeden decibel proti referenční hodnotě. U mostních uzávěrů už jde o slyšitelné zvýšení až o tři decibely (jejich přejetí ostatně jasně slyšíme i v autě) a pět nebo i více decibelů mají na svědomí velké výtlučky, schůdky v cementobetonovém krytu, nedobře provedený přejezd nebo zpomalovací práh. U rychlosti 80 km/h jsou absolutní rozdíly v hlučnosti samozřejmě větší. Nejlépe se zde v tomto ohledu z nově položených testovaných směsí na dálnici D1 osvědčil povrch SMA NH 8, tedy asfaltový koberec mastixový v nízkohlučném provedení (cca 94 dB), lehce nad 95 dB bylo naměřeno u cementobetonového krytu s úpravou pomocí tažené juty a vymývaný cementobeton i klasický SMA již v průměru přesáhli 97 decibel.

Zatím je vše jasné, nyní však čeká poměrně velké překvapení. Kdo by si na základě výše zmíněného textu myslel, že tedy stačí položit povrch s nízkohlučnou obrusnou vrstvou a je vyhráno, ten by se velmi mýlil. V jedné ze sledovaných lokalit byla položena nízkohlučná směs PA 8 CRmB (85 vs. 89 dB), už po třech letech byl však efekt proti vedlejší běžné asfaltové směsi ACO 11 nulový (obě směsi cca 90,5 dB) a pětiletý „tichý“ povrch byl dokonce o něco hlučnější! Analýza ukázala, že problémem je velký objem dopravy včetně nákladní a zemědělské techniky, který povrch s velkou mezerovitostí velmi rychle „zajezdí“. Tento povrch totiž pracuje tak, že tlumí vyšší vlnové délky tak, že je „vpustí“ mezerami do sebe, kde je zvuková energie přeměněna na teplo. U těchto typů povrchů však bohužel dochází k jejich

ČÍM SE MĚŘILA HLUČNOST VOZOVEK?

Měření, na jejichž základě vznikl tento článek, probíhala na specializovaném přívěsu vlastní konstrukce, který vyhovuje požadavkům vyplývajícím z normy ISO 11819-2 při splnění podmínky, že měřená celková ekvivalentní hladina akustického tlaku na styku pneumatika/vozovka je nejméně o 10 dB nad maximální měřenou celkovou hladinou akustického tlaku rušivých vlivů. Jelikož vliv použité měřicí pneumatiky představuje největší nejistotu měření hluku na styku pneumatika/vozovka, byla pro veškerá měření využita pneumatika Uniroyal Tigerpaw 225/60 R16 SRTT, která je doporučena v automobilovém průmyslu jako standardní pneumatika pro referenční testy dle ASTM F2493:2014. Každý rok probíhalo měření na nově pořízené referenční pneumatice z důvodu minimalizace vlivu opotřebení a degradace vlastní pneumatiky. Pneumatika byla využívána v období cca duben až říjen, vlastní opotřebení pneumatiky bylo vždy do 0,5 mm vzorku (ISO/TS 11819-3 povoluje opotřebení vzorku během nejvýše 1,0 mm ve srovnání s počáteční hloubkou dezénu). Rovněž tvrdost pneumatiky se musí pohybovat ve stanoveném rozmezí a pneumatiky je vhodné skladovat dle doporučení. Před vlastním testováním jednotlivých úseků komunikací byly odstraněny případné nečistoty v běhounu referenční pneumatiky, nové pneumatiky byly zaseté minimálně na 500 km, pneumatiky byly nahuštěné dusíkem na tlak 200 kPa při statickém zatížení pneumatiky na měřicím přívěsu 3100 N. Před samotným měřením se pneumatika zahřívala na provozní teplotu zkušební cca 20minutovou jízdou. V celém úseku se kontinuálně měřil akustický tlak na styku pneumatika/vozovka pěticí mikrofonů, které byly pevně uchyceny v definovaných vzdálenostech od měřicí pneumatiky.



Průměrně nejhlučnější (o zhruba 7 dB) jsou při projíždění rychlostí 50 km/h proti běžné referenční hodnotě asfaltu kvalitně položené dlažební kostky bez propadlých míst, o něco tišší je zámková dlažba i nejhlučnější typ běžně používaného asfaltového betonu ACO 16.

zanášení – ucpávání vzduchových pórů. Pokud tyto povrchy nejsou čištěny (při nižších rychlostech je uplatnění „samočisticího efektu“ minimální), může u nich být nárůst hlučnosti velmi významný a dosahovat z počátku úrovně až 2 dB za rok. Další již méně výrazný nárůst hlučnosti nízkohlučného povrchu oproti běžnému povrchu může být teoreticky dán i nižší životností specializovaného povrchu, který dříve vykazuje poruchy na vrchním krytu vozovky, obzvláště pokud jde o první realizované úseky. Druhá měřená lokalita s lehce odlišným složením obrusné vrstvy (BBTM 8) již takové drastické zvýšení hlučnosti nevykazovala a asfalt zůstal proti klasickému povrchu opravdu „tichý“. Zde však nedocházelo k častému průjezdu kamionů ani zemědělské techniky. Zdaleka nejlépe si nízkohlučné směsi vedly na místech s vyloučením zemědělské techniky a vyšší rychlostí dopravního proudu (typicky silnice první třídy), kde díky samočisticímu efektu jejich hlučnost ani po čtyřech letech od pokládky nedosahovala hlučnosti klasické nově položené asfaltové směsi.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv autora

LEGENDA

75 LET HONDY



S JASNOU VIZÍ



Honda je v současné době globální značka, kterou zná zřejmě každý. Moje generace pamatuje hlavně točivé čtyřválcové sportáky ze sportáků 80. a 90. let, ale celá historie je mnohem pestřejší. A začala už před 75 lety!

Japonská značka je světově proslulá z mnoha důvodů – patří mezi ně touha se neustále zdokonalovat, inovovat a věřit svému poslání. To si možná všech 34 zaměstnanců nově vzniklé společnosti Honda Motor Company v roce 1948 (konkrétně 24. září) neuvědomovalo, ale už tehdy tvořili historii. Samozřejmě by to nešlo bez schopného leadera, kterým byl Soichiro Honda. O pár měsíců později nová společnost představila svou první vlastní motorku zvanou D-Type.

Brzy poté se zakladatel značky potkal s ideálním partákem – Takeo Fujisawou. Ten se stal ředitelem společnosti a firma poprvé zvýšila svůj kapitál. Čtvrtinu nových investic zajistil přímo Fujisawa, který byl od té doby brán jako spoluzakladatel společnosti. Cíl byl společný: stát se největším výrobcem motocyklů na světě.

100 MILIONŮ VYROBENÝCH KUSŮ

Díky chytrému přístupu se to o deset let později podařilo. Svou zásadní roli hrály nejen dobré produkty, ale skvělý marketing (plakát se ženou u řídicího pultu), rozlehlá servisní síť využívající obchody s jízdami koly atd. Úspěch šel ruku v ruce s legendárním modelem Super Cub C100, představeném v roce 1958. Byla to věc, která změnila pohled na skútry podobně jako Vespa v Itálii. Super Cub se od roku 1958 vyrábí nepřetržitě až do současnosti, přičemž už vzniklo hodně přes 100 milionů kusů!

Honda zahájila orientaci na jednu ze svých zásadních strategií – světovou vizi. Nelenila a zahájila rovnou útok na USA – už v roce 1959 se Honda vylodila na západním pobřeží a v Kalifornii založila společnost American Honda Motor Co. Inc. V tom samém roce se Honda poprvé účastnila slavného závodu Tourist Trophy na ostrově Mann, kde s modely RC142 její piloti získali šesté, sedmé, osmé, deváté a desáté místo... Celkové vítězství přišlo o dva roky později a od té doby Hondy úspěšně soupeří v nejvyšších třídách motocyklových závodů.

Honda chtěl do formule 1 už v roce 1960 a o čtyři roky později svůj sen naplnil – po intenzivním testování se tovární tým konečně dočkal debutu: s monopostem RA271 se předvedl při německé GP roku 1964. Připomeneme, že Honda si postavila motor i šasi sama, bez externích dodavatelů. Rozhodnutí bylo správné – první vítězství v GP přišlo už v roce 1965 v Mexiku. Honda byla prvním japonským výrobcem, který vyhrál závod formule 1 a byl to jen začátek dlouhého příběhu, jehož pokračování jistě dobře znáte...

DO USA PŘES HAVAJ

Z hlediska automobilů byl zásadní rozvoj zmíněných „kei cars“ v 60. letech – hlavně malých sportáků a také nákladáčku T360. Úspěch vozítek s objemem do 600 cm³ na domácím trhu byl tak ohromný, že už v roce 1969 Honda na Havaji předvedla silnější verzi malého roadsteru N360, známou jako N600. Šlo o první auto, které Honda prodávala v USA. Tím začal boj Hondy o americký trh, na kterém musela uspět, pokud se chtěla stát skutečně globálním hráčem. Zpočátku byla auta prodávána v dealerstvích motocyklů, vlastní automobilová dealerství si Honda mohla dovolit až na počátku 70. let, kdy přišel Civic.

Připomeneme, že v tu dobu už Honda měla továrnu v Belgii a vyráběla už velké motorky – například CB750 Four (velmi pokročilý design s kotoučovými brzdami a elektronickým zapalováním). V USA se Honda svezla na vlně zájmu o ekologii a předpisech, které omezovaly domácí výrobce. Nastal čas Civicu a jeho motoru s technologií CVCC. Ten nejen splnil tvrdá omezení, ale modelová řada vyhrála celou řadu cen (auto roku v letech 1972, 1973 a 1974) a skvěle se prodávala nejen doma, ale i v USA, Kanadě a Evropě.

S rokem 1973 opustili vedení společnosti oba její zakladatelé – po 25 letech považovali svůj úkol za splněný a stáhli se do pozice poradců. Tehdy byl čas otestovat nový způsob vedení společnosti skupinou



První generace modelu Civic způsobila doslova revoluci.



Honda NSX patří k největším legendám značky.



čtyř senior manažerů, kteří měli vést průmyslového giganta dál. Rozjetý vlak nešlo zastavit – už v roce 1982 sjel z výrobní linky v USA nový Accord, první japonské auto vyráběné na kontinentu.

Accord vzešel z touhy Japonců po větších Hondách už v roce 1976 a stále se držel filozofie Civicu: být dostupný, sportovně střížený a hospodárny. Zajímavost: Accord byl také prvním autem, které mělo jakéhosi předchůdce integrovaného navigačního systému (ani se neptejte, jak to fungovalo). V 80. letech Honda zažila největší slávu ve zmíněné formuli 1, kde doslova dominovala.

LEGEND, PRVNÍ LUXUSNÍ MODEL

A dařilo se i ve výrobě motocyklů – zmiňme řadu VF750F, legendarní RC30 nebo zvláštní CX500 Turbo či XLV750R. Odkaz ikonického CB750 Four se proměnil v působivý šestiválec CBX1000, protiběžné písty poháněly řadu Gold Wing, na začátku 90. let pak vzniklo supersportovní CBR900RR. Nelze opomenout ani řadu dvoutaktních modelů řady NS, a to hlavně kultovní NSR250 z roku 1986, které určovalo svou éru. Sportovní úspěchy byly dostatečnou motivací k dalšímu posunu směrem nahoru – v roce 1986 vyjelo první luxusní auto od Hondy, model Legend. V USA vznikla nová značka, určená k jejímu prodeji, a to Acura (Honda byla mezi japonskými výrobci první).

V únoru 1989 přišla zásadní novinka: NSX. Supersport, který redefinoval přístup k tomuto segmentu, vůz inspirovaný formulí 1 a vyvíjený za osobní účasti Ayrtona Senny. Třílitrový šestiválec nabídl 274 k, zrychlení na stovku zabralo 5,7 s a maximální rychlost dosáhla hodnoty až 260 km/h. I z dnešního porovnání je patrné, jak daleko tehdy Honda byla... V té době přišla i úžasná Honda Integra

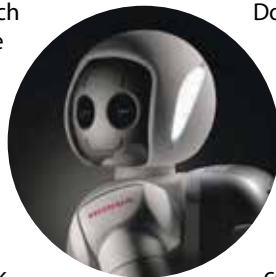
s prvním motorem DOHC VTEC. V 90. letech se objevila i šestá generace Hondy Civic, poprvé s ostrou verzí Type R. Když Honda v roce 1998 slavila 50 let své existence, nadělila si další sporták: tentokrát roadster v podobě S2000, navazující na staříčkou S500.

INSIGHT JAKO PRVNÍ HYBRID

Po sérii pokusů se solárními závodními auty přišel čas i na hybrid – prvním byla Honda Insight z roku 1999, prodávaná i v Evropě a USA. Do toho si Japonci v Hondě rádi hráli i s roboty – zmiňme například ASIMA, oblíbeného technologického ambasadora, který se proměňuje po různých technologických muzeích. Poté přišly i další technologické novinky – elektrická nebo vodíková auta a tak dále.

Když zakladatel značky zemřel ve svých 84 letech v roce 1991, těžko mohl tušit, jak daleko se jeho společnost dostane. Aktuálně má téměř sto výrobních závodů po celém světě a vyrábí všechno možné – od motorů do sekaček přes auta, lodní motory až po vlastní tryskáče Honda Jet s motory umístěnými nad křídly. Kromě toho, že chce být 100% elektrická, udržitelná a ekologická se chystá i do vesmíru – ve spolupráci s japonskou vesmírnou agenturou vymýšlí, jak zajistit přežití lidských posádek v kosmickém prostoru.

Co se týče nějakých čísel na závěr (když jsme začali se 23 zaměstnanci na začátku), tak aktuálně je s Hondou profesionálně spojeno na 230 000 lidí a společnost má 215 508 akcionářů. Ročně vyrobí asi 18,75 milionů motocyklů, 3,68 milionů aut a 5,64 milionů dalších strojů a motorů. A to se ziskem cca 140 miliard Kč. Je jisté, že tohle se panu zakladateli velmi povedlo.



Text: František Vahala

Foto: Honda

TEST S CÍLEM

CUPRA FORMENTOR NA CHEBSKU



ZLATÁ STŘEDNÍ CESTA

Přestože CUPRA je poměrně mladá značka, stihla oslovit velké množství zákazníků. To dokazuje četnost, s jakou se s nimi setkáváme na našich silnicích. My jsme prověřovali model Formentor VZ Tribe 2,0 TSI 245k DSG na Chebsku.



Skanzen Doubrava je vesnická památková rezervace s hrázděnými statky původní chebské architektury.

CUPRA Formentor je prvním modelem vyvinutým exkluzivně pro tuto mladou a progresivní značku a jeho jméno je odkazem na mys Formentor na španělském ostrově Mallorca. Podle výrobce sdílí jeho krásu a divokost, které tvoří esenci charakteru a osobnosti tohoto crossoveru.

Že Formentor umí být hodně divokým autem jasně dokazuje pětivalcová čtyřkolka VZ5 stojící na vrcholu modelové nabídky. My jsme testovali limitovanou edici Formentor VZ Tribe 2,0 TSI s výkonem 180 kW/245 k a sedmistupňovým DSG. CUPRA tento speciální model nabízí pouze ve dvou verzích – této a jako plug-in hybrid.

POUZE JAKO PŘEDKOLKA

Přestože testovaná verze není nejvýkonnější a nemá pohon všech kol, vyznačuje se skvělými jízdními vlastnostmi. Zejména na hladkém povrchu se přední kola zakusují do asfaltu srdnatě a velmi ochotně. Auto pocitově působí daleko kompaktněji, než ve skutečnosti je. Jízdním vlastnostem prospívají také standardně nabízené adaptivní tlumiče DCC, díky nimž lze z Formentoru i na 19palových kolech udělat poměrně komfortní auto a zároveň jej proměnit i ve sportovní náčiní.

Sportovní naladění je patrné nejen z chování vozu, ale také na palubě. Skvěle tvarované sedačky a vynikající volant s perforovaným věncem jsou hlavními ingrediencemi edice VZ Tribe. Řízení je i ve sportovním režimu značně odtaziťé, ale tak to mají dnes všechna auta. Motoru také chybí razantní dynamika silnější varianty (228 kW/310 k), jenže když pak srovnáte provozní náklady, je v tomto kontextu výkon 180 kW/245 k zcela adekvátní, jelikož při dodržování rychlostních limitů mimo dálnice se není problém dostat na 6 l/100 km. Dálnice jsou jiné téma, kde se spotřeba při ustálené rychlosti pohybuje okolo 9 l/100 km. Průměr leží mezi 7-8 l/100 km, což vzhledem k povaze auta není nic neakceptovatelného.

OPOMÍJENÝ KLENOT

S Cuprou Formentor VZ Tribe 2,0 TSI 245k DSG jsme se vydali do Chebu, což je západočeské město ve stejnojmenném okrese v Karlovarském kraji, ležící 40 km jihozápadně od Karlových Varů a 5 km od hranic s Německem na řece Ohři.

Cheb patří k neprávem opomíjeným českým historickým městům a jeho historie sahá až do roku 1061, odkud je první písemná



Kostel svatého Mikuláše a svatě Alžběty v Chebu je římskokatolický kostel chebské farnosti, a zároveň nejstarší existující kostel v Chebu.

zmínka, a je zároveň nejstarším dokladem postupující středověké kolonizace území v jeho okolí.

Díky bohaté historii je Cheb plný významných památek, z nichž některé jsou skutečně světovým unikátem. Tou největší je jednoznačně Špalíček. Jde o komplex jedenácti kupeckých domů spojených dohromady. Z části hrázděné domky začaly vyrůstat už ve 13. století pro potřeby chebských kupců. Těto dominantě překrásného náměstí Krále Jiřího z Poděbrad sekunduje neméně zajímavý gotický hrad. Ten je jedinou štaufskou císařskou falcí na našem území a může se pochlubit dokonale zachovalou patrovou hradní kaplí, která je právem označována za poklad štaufské gotiky.



NÁDHERNÉ OKOLÍ

Další mimořádně atraktivní částí Chebu je takzvané Poohří, tedy prostory v okolí řeky Ohře. V letech 2004–2006 byla v této kdysi zanedbané lokalitě zřízena ve spolupráci s německým městem Marktredwitz takzvaná Krajinná výstava. Nabízí návštěvníkům mnoho příležitostí k aktivnímu odpočinku či procházkám.

Zajímavé není pouze samotné město Cheb, ale také jeho bezprostřední okolí. Pokud nebudeme zmiňovat Františkovy Lázně, jež se nacházejí zhruba 5 kilometrů daleko, je to jednoznačně vodní nádrž Jesenice, kam se každý rok sjíždějí tisíce zahraničních turistů a jde o mimořádně oblíbené místo milovníků windsurfingu nebo plachtění.



180kW verze s pohonem předních kol je dostatečně sportovní a zároveň hospodárná.

SILNÉ BRZDY

V okolí Chebu jsou také naprosto skvělé silnice, na kterých se Formentor cítil jako ryba ve vodě. Mnoho z nich má nový povrch a k dynamické jízdě přímo vybízí. Formentor VZ Tribe 2,0 TSI 245k DSG není vyloženě sportovní automobil, rozhodně ne tak, jak vypadá. Nicméně tuto disciplínu zvládá mimořádně dobře, k čemuž pomáhá standardně nabízené progresivní řízení s elektronicky řízeným samosvorným diferencíálem přední nápravy VAQ, který funguje lépe než elektronická uzávěrka diferencíálu XDS dodávaná slabším motorizacím.

Dynamice motoru odpovídají také silné brzdy, které v případě verze VZ mají rozměry 340 mm vpředu a 310 vzadu (volitelně lze dopředu namontovat Brembo s průměrem 370 mm), v obou případech s větranými kotouči. Škoda je, že Formentor s klasickým výfukem nezní o mnoho lépe než základní Golf GTI. Příplatkový výfukový systém od Akrapoviče je nabízen pouze pro pětivalcový model, což je za nás trochu škoda.

Formentor VZ Tribe Edition se 180 kW/245 k 2,0 TSI je z nabízené palety asi nejlepší volbou, a to z jednoho jediného důvodu. Oproti nejsilnějšímu 2litrovému TSI se čtyřkolkou stojí o masivních 334 tisíc Kč méně...

Text: Jiří Švamberk

Foto: Shutterstock, autor



Vodní nádrž Jesenice leží cca sedm kilometrů jihovýchodně od Chebu na řece Odřavě. Začala být budována v roce 1957, dokončení proběhlo v roce 1961. Na délku měří 12 kilometrů, v nejhlubším místě dosahuje voda hloubky 24,2 metrů.

JEDNA VELKÁ RODINA



Překrásná a různorodá příroda, kláštery s úchvatnými výhledy, grilovaný chorovats a k tomu jemný lavaš nebo sklenka hutného voňavého červeného vína.

Arménie leží v jižních zeměpisných šířkách podobných jako Španělsko nebo Řecko. Díky své hornatosti a poloze v pohoří jižního Kavkazu s průměrnou nadmořskou výškou 1800 m n. m. je velmi geologicky rozmanitá a přírodní scenérie se střídají na každém kroku. Nenačnete tu žádné nížiny, polovina území leží ve výškách mezi 1000 až 2000 m n. m.

Arméni jsou hrdí na svůj starodávný původ, starověká Arménie byla jedním z prvních civilizačních center, a množství klášterů je toho dodnes důkazem. Kavkazští horalové, jak se Arméni přezdívají, jsou k turistům velmi přátelští, snaží se být nápomocní za každých okolností a přitom v žádném případě nejsou vlezlí. Dokážou také ukázat svůj temperament. Mezi sebou se Arméni vnímají jako členové jedné velké rodiny, ze které velká část žije v diaspoře v zahraničí. V hlavním městě Jerevanu se nám stalo několikrát, že nás oslovil cizí člověk, zda nepotřebujeme poradit cestu k cíli, dokonce jeden Armén nám chtěl pomoci nést naše početné batohy. Mile nás také překvapil pořádek na ulicích, na který si zde velmi potrpí. I přes to, že chodníky a silnice jsou mnohdy rozbité, neváli se tu téměř žádné odpadky.

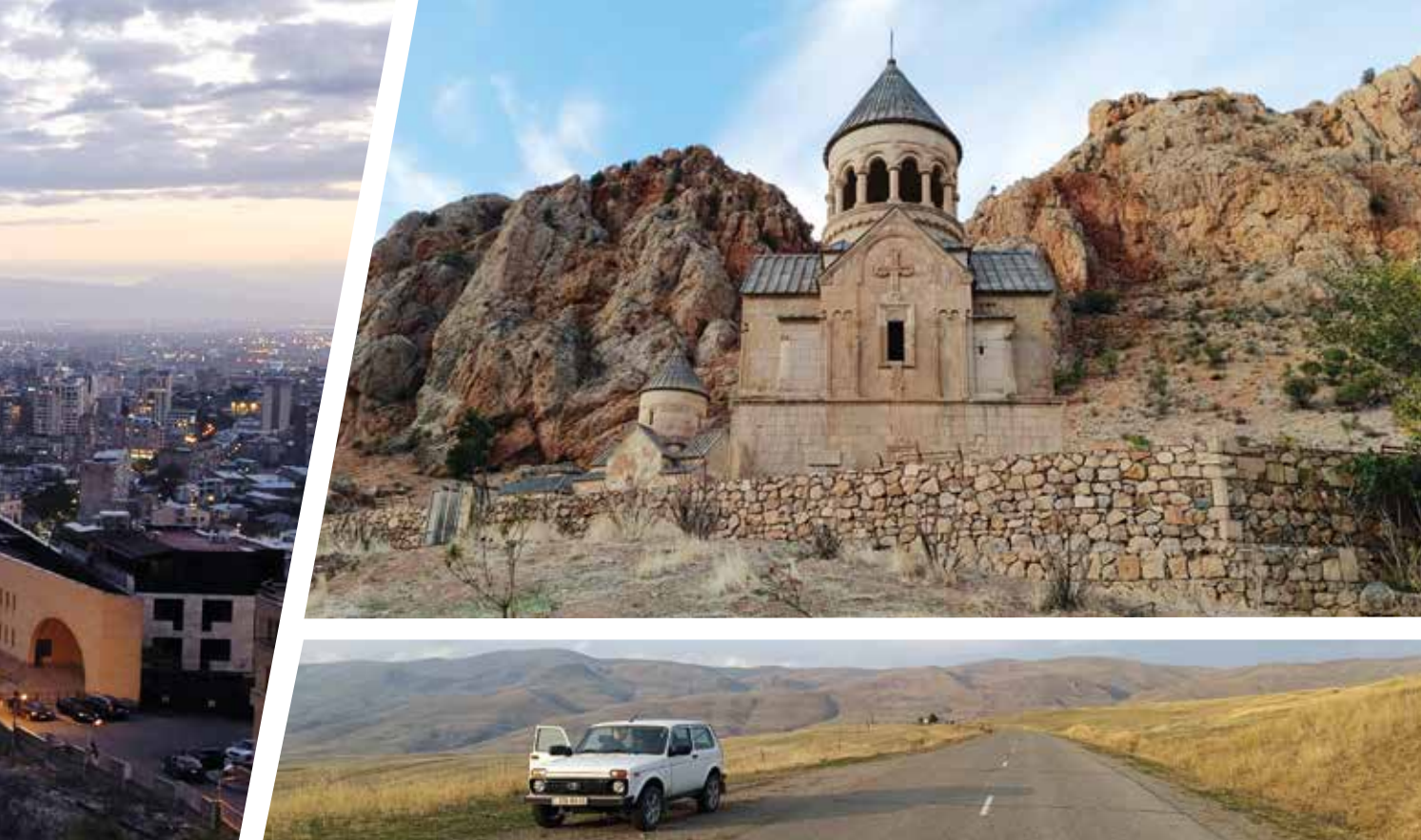
Stav silnic v hlavním městě je vcelku dobrý, avšak centrum bývá dost často úplně ucpané a průjezd městem trvá dlouho. Uličky v prudkých stráních nad centrem jsou velmi úzké a často je blokují zaparkovaná auta. Jakmile však vyjedeme ven z Jerevanu, nejsou s dopravou žádné problémy. Hlavní tahy mezi největšími městy jsou velmi dobré s kvalitním asfaltem. Kolem nich je však úplná divočina. Jakmile chcete sjet jen kousek k nějaké zajímavosti, kostelíku nebo vyhlídce nad silnicí, potřebujete offroad nebo about pohorky a pokračovat pěšky.

ARMÉNSKÁ KLASIKA NA SILNICÍCH I V TERÉNU

V Arménii si lze velmi snadno – na rozdíl od sousedních zemí – půjčit terénní auto. Dostupnou klasikou je tu v místních autopůjčovnách Lada Niva 4x4 s velmi příjemnou cenovkou, vyjde zhruba stejně jako obyčejný osobák ve velké autopůjčovně. Na zcela jinou úroveň jízdního komfortu je samozřejmě zapotřebí si zvyknout, avšak pro několikadenní výlety do divočiny auto úplně stačí a retro zážitek jako bonus máte stoprocentně zaručený. Většina ovládacích prvků je dodnes naprosto stejná s těmi, které se montovaly do žigulíků před 40 lety. Pakliže by vám toto nevyhovovalo, je možné si půjčit offroad evropských standardů za zhruba dvojnásobnou cenu.

TERÉŇÁK A DOBRÁ MAPA NEBO NAVIGACE JE V HORNATÉ ARMÉNII NUTNOSTÍ

Díky offroadu se vám značně rozšíří možnosti cestování a nebudete tak vázání na několik málo turistických míst, na která se dá dostat obyčejným autem po kvalitním asfaltu. Můžete se vydat stezkami podél horské řeky Geghard, horskou cestou do 3200 m n. m. pod nejvyšší horu Arménie Aragats, těžkým terénem pod skalní sloupy národního parku Dilijan, do naprosté



pustiny ke kráteru Azhdahak. Arménie, přes svoji malou rozlohu stejně velkou jako např. Belgie, je doslova offroadovým rájem. Do jednotlivých částí země se dostanete poměrně rychle, ubytování najdete velmi snadno i bez internetu, v soukromí a poté může vaše dobrodružství začít, protože dál asfaltky nevedou, následují hory, kopce, řeky a brody.

Navigaci je dobré předem detailně připravit, ukazatele směru chybí, mapy jsou většinou zastaralé, a některé cesty na nich označené jsou neprůjezdné kvůli velkým díram nebo hluboké vrstvě jemného písku. My jsme si průjezdnost ověřovali podle záznamů tras, které někdo nedávno projel a sdílel na síti. Je možné si cestu ověřit u místních předem, ale zase málokdo takové cesty zná. Ve vyšších horách jsou naprosto neudržované a jejich projetí vyžaduje časovou rezervu navíc a zkušenosti s jízdou v těžkém terénu. Je na uvážení, zda se až do takových míst vydávat s půjčeným autem, neboť to bývá smluvně omezeno a auta nebývají také ve stoprocentním technickém stavu. Objednat lze v každém případě i do takových míst vylet speciálně upraveným offroadem. Asi nejdobrodružnější výzvou je náročný offroad a následný několikakilometrový trek k zatopenému kráteru Azhdahak, nejzajímavějšímu a zároveň asi nejhůře dostupnému místu v Arménii.

OFFROAD I PRO ZAČÁTEČNÍKY

I kolem turisticky navštěvovaných destinací se nachází velké množství jednodušších offroadových tras pro začátečníky, na kterých nejsou žádná omezení vjezdu, během chvíle se dostanete do míst, kam by to pěšky nebo na kole trvalo celý den a ani zvednutí osobák (kterých tu jezdí mnoho) by to nezvládl. Vydat se můžete i do naprosté divočiny, třeba do pár desítek kilometrů od Jerevanu vzdáleného pohorí Gegham a objevovat jej můžete klidně i několik dní v kuse. Místo turistů potkáte na cestách pastevce na koních se stády koz a ovcí. Přírodní rezervace Khosrov s pozůstatky horských vesnic je překrásná, avšak vjezd do ní je pouze po předchozí domluvě a s průvodcem.

Cesta vlastním autem do Arménie trvá mnoho dní a málokdo sem takto jezdí. Hraniční přechody s Tureckem jsou od počátku 90. let uzavřené, a tak je nutné jet cestou tam i zpět velkou oklikou přes Gruzii. Ceny pohonných hmot byly v době naší návštěvy o více než třetinu nižší než u nás. Litř nafty stál 25 Kč, litř speciálu 92 stál 22 Kč a LPG se prodával za 15 Kč. Pohonné hmoty se dají koupit v každém větším městě a díky malým vzdálenostem v Arménii nebyl problém kdekoliv po cestě natankovat.

ŘÍDÍ SE TU ÚPLNĚ JINAK

I přes dobrý stav hlavních silničních tahů má řízení v Arménii svá specifika. Řidiči vnímají silnici jako jeden velký prostor, který se dělí podle toho, kolik ho kdo právě víc potřebuje a ne podle bílých čar. Běžné je, že auta jezdí částečně i úplně v protisměru a protijedoucí auta uhýbají. Jak ve městech při odbočování, tak mimo ně při předjíždění. Vyžaduje to zvýšenou ostražitost, na pro nás nezvyklé dopravní situace. V Arménii je také několik desítek kilometrů dvouproudých „dálnic“. Běžné je podjíždění, pohyb pomalých,

přeložených, neosvětlených nákladňáků, které jedou do kopce krokem. Na krajnicích parkují všemožní prodejci a chodci se pohybují ve vozovce. Stejně však jako i v jiných zemích, kde se provoz řídí více smysly a ohleduplností, než předpisy, jsme v průběhu našeho cestování neviděli žádnou dopravní nehodu.

VELKÁ ROZMANITOST

Relativně dobrá dostupnost Arménie a možnost si snadno půjčit terénní auto, spolu s pohostinností a rozumnou cenovou úrovní, dělá z této země naprosto úžasnou destinaci pro milovníky offroadu, cestování mimo civilizaci, objevitele i milovníky historie. Příroda se mění s nadmořskou výškou i blízkostí řek a střídají se tu všechny možné scenérie. Horské jezero Sevan ve výšce 1900 m n. m. a téměř dokonalé pustiny je úchvatné objet kolem dokola již jen samo o sobě. Všude tu máte pocit nekonečného prostoru kolem sebe. Kulturních památek, přes tisíc let starých klášterů a skalních chrámů, je v Arménii opravdu hodně a nemusíte ani jezdit na ty uvedené v průvodcích s výhledem na Ararat, po cestě kamkoliv na nějaký zajímavý narazíte. Cestovatelskou výzvou jsou též pozoruhodné pozůstatky specifické architektury z doby sovětské, některá místa jsou udržovaná a ostatní můžete prozkoumat jako opuštěná. Míra jejich zachovalosti nás příjemně překvapila. Pro labužníky bude lákavá návštěva vinařské oblasti ve svazích kolem Areni v sousedství Nachičevanu, kde se vyrábí takové speciality jako červené víno z granátových jablek. V jedné jeskyni tu dokonce objevili nejstarší vinný sklípek na světě z doby před 8 tisíci lety. V takto pestré Arménii se opravdu nudit nebudete.

Text a foto

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

AŽ SE ZIMA ZEPTÁ...

Přestože poslední roky je k nám zima poměrně milostivá, neznamená to, že bychom ji měli podceňovat. Nikdo nemůže vědět, zda se ráno neprobudí do sněhové plískanice nebo do třesnutí mrazu. Proto je dobré mít auto 100% připravené. Na co se tedy zaměřit?

AKUMULÁTOR

Jestli něco zima v autě opravdu prověří, je to právě baterie. Důležité není jen stáří, ale také její kondice. Zkontroluje stav kabelů a připojení, přičemž nežádoucí je jakákoliv oxidace nebo rez. Určitě nechte akumulátor proměřit, jinak reálně hrozí, že za chladnějšího rána prostě nenastartujete.

NEMRZNOUCÍ SMĚS

Chladicí kapalinu kontroluje málokdo bez ohledu na roční období. Ta by přitom měla být měněna zhruba po třech až pěti letech. Mimochodem, to platí i o brzdové kapalině. Pokud se vám stane, že z důvodu drobného úniku v systému není chladicí kapaliny dostatek, nikdy nedolévejte jiný typ, než který máte v nádržce.

STĚRAČE

Stěrače nejsou pouze viditelná ramínka s gumičkami, ale také celý systém přepákování, který také rád oxiduje. Je tedy třeba zkontrolovat celý mechanismus a gumičky minimálně otřít. Budete se divit, jak špinavé jsou. Navíc po letech práce „venku“ jsou stíratka často za svým zenitem.

OLEJ

S nástupem zimy je dobré také vyměnit olej. Většina mechaniků vám řekne, že interval je XY tisíc km podle typu motoru, nebo jeden rok. Navíc nový olej při studených startech lépe maže.

PNEUMATIKY

Na těch samozřejmě záleží nejvíce. Minimální hloubka dezénu je 4 mm, nicméně pokud je pneumatika starší šesti let, bude k ničemu i jako nová. Stáří lze poznat z označení DOT na bočnici, kde čtyřmístné číslo představuje rok a týden výroby. To znamená, že 1632 jsou již sedm let staré gumy. Zapomínat nesmíme ani na jejich správné nahuštění.

DOPLŇKOVÁ VÝBAVA

Škrabka, smetáček a rukavice je taková zimní povinnost, ale hodí se třeba i lopatka či deka a nějaké trvanlivé potraviny a pití. Nikdy nevíte, jestli nezůstane kvůli nesjízděné vozovce někde „viset“...

MLADOBOLESLAVSKÁ OFENZÍVA

PŘEDSTAVENÍ

NOVINKY ŠKODA AUTO

seTkáni

Letošní podzim se v Mladé Boleslavi nesl ve znamení modelové ofenzívy, kdy Škoda Auto představila nové generace hned dvou stěžejních automobilů.



V interiéru Kodiaqu jsou stále klasické otočné ovladače.

S převodovkou se počítá pouze s dvouspojkovým DSG. Zájemci o zcela novou plug-in hybridní variantu s kombinovaným výkonem 150 kW se musí spokojit pouze s karosářským provedením kombi a 6stupňovým DSG (ostatní mají 7stupňové DSG). Baterie o celkové kapacitě 25,7 kWh nabízí dojezd přes 100 km a plug-in lze nabíjet 11kW palubní nabíječkou na střídavý proud, což zabere cca 2,5 hodiny. Baterii je možné nabíjet také 50kW DC nabíječkou, které stačí k nabití z 10 na 80 % jen 25 minut.

Za základní Škodu Superb Combi dáte 1 035 000 Kč, přičemž již ve standardu dostanete třeba přední a zadní parkovací senzory a couvací kameru, tempomat s inteligentním omezovačem rychlosti, částečně elektricky nastavitelná komfortní přední sedadla, třízónovou automatickou klimatizaci, masáže, asistent udržování v jízdním pruhu, hlídání mrtvého úhlu a další prvky.

Vlajková loď české automobilky Škoda přijíždí ve své již čtvrté generaci. Výrobce ji poprvé oficiálně ukázal na světové premiéře v Dolních Břežanech nedaleko Prahy.

Na rozdíl od sesterského Passatu se nový Superb bude i nadále prodávat ve dvou karosářských provedeních – liftback a kombi. Do prodeje však jako první přijde oblíbený kombík, jehož zavazadelník nově v základní konfiguraci pojme 690 litrů, což představuje mezigenerační nárůst o 30 l.

PRVNÍ V PRODEJI BUDE TDI

Nový Superb se bude prodávat se 110kW zážehovým motorem 1,5 TSI (jako mild-hybrid s pohonem přední nápravy), 2litrovým TSI ve dvou naladění (150 kW a 195 kW) a samozřejmě také s oblíbeným 2litrovým TDI (110 kW a 142 kW), přičemž slabší z uvedených motorizací budou mít poháněnou pouze přední nápravu.

Ani jeden z nových modelů již nebude možné objednat s manuální převodovkou.



Superb Combi se začne prodávat jako první. Liftback dorazí v průběhu jara 2024.

Automobilka Škoda prozradila už i datum zahájení výroby a očekávanou dostupnost nového superbu. Kombík se začne vyrábět ve 48. týdnu roku 2023, tedy na přelomu listopadu a prosince, liftback z bratislavské výrobní linky začne sjíždět v průběhu příštího roku.

KODIAQ POPRVÉ TAKÉ JAKO PHEV

Druhým podzimním modelem je SUV Škoda Kodiaq, kterou výrobce představil v Berlíně. „Dvojkový“ Kodiaq je o 61 mm delší než dřív a měří 4 758 mm. Na šířku má vůz 1 864 mm a výška zůstala skoro stejná s hodnotou 1 659 mm. Prostornosti interiéru ovšem dodává také rozvor náprav 2 791 mm.

Nový Kodiaq lze i nadále pořídit jako 5 a 7místný automobil, přičemž trojřadé uspořádání interiéru nabídne 340 litrů zavazadlového prostoru, což je o 70 l více než doposud. V pětimístném uspořádání je kufr velký 845 litrů (o 80 l více) a ve dvumístném uspořádání uveze nový Kodiaq přes dva kubíky – 2 035 l (o 30 l více). Zavazadlový prostor pětimístné varianty v základním uspořádání disponuje objemem 910 litrů (o 75 l více).



Volant je u obou modelů stejný jako v Octavii Mk. IV.

Co se motorizací týče, nabízí Kodiaq úplně to samé, co Superb, tedy nový plug-in s dojezdem 100 km, patnáctistupňový mild-hybrid, dvě verze 2litrového TSI a TDI. Základní cena startuje na 1 069 900 Kč za provedení 1.5 TSI/110 kW DSG Exclusive.

V křížovce tohoto vydání SeTKání se nachází citát **Pabla Picassa, španělského malíře a sochaře (1981-1973).**

POMŮCKA: AARE, ANONA, SEJK, VRŠ	DRUHÝ PILOT	1. DÍL TAJENKY	ŠVÝCARSKÁ ŘEKA	VZOREC OXIDU PLATINY	INICIÁLY FILOZOFA KANTA	TACÍ		PADÁNÍ NEČISTOT	KŮN	POKRÝVKA	EVIN DRUH V RÁJI		STOVKY	ZNAČKA RADIA	HALA	VNÍMAVOST	ZNAČKA VYSAVACŮ
SPĚCHAT							SIFON					TÉLESNÝ ORGÁN SKLOUZNUTÍ					
OPÁLKA							3. DÍL TAJENKY ZNAČKA RADONU										
PRUŽINA					LEDOVEC TRIK			PRÍTOK VOLHY						MUŽSKÉ JMÉNO TROPICKÁ DŘEVINA			
ANGLICKÝ „LED“				ZÁKLADNÍ SOUBOR PEČLIVÝ				JAPONSKÉ POTÁPEČKY				ZNAČKA ARGONU ČESKÝ SOCHAŘ			2. DÍL TAJENKY	SÓSKA BŮŽKA LÁSKY	
INICIÁLY HERCE OLIVIERA			ZÁZRAK NÁPADNOST								STÁT V SEVERNÍ AMERICE						
PERSONÁLNÍ											JEDNOČLEN KRVEPROLITÍ						
PIPAT						LAKOMEC					EVROPSKÝ STÁT AMERICKÝ LITERÁT						
	ČESKÝ HEREC	LIKÉR RUSKÝ REVOLUCIONÁŘ					LIČHOKOPYTNÍK	DOMÁCKÝ KATEŘINA		DRUH OŘECHŮ KNEŽSTVO				SLOVENSKÝ „AR“ PALICE			
VYSEVÁNÝ				KULOVITÁ BAKTERIE LISTNATÝ STROM				HRAD U SOBOTKY					ČESKÁ REKA RYBÁŘSKÁ POMŮCKA				
VYSOKÁ KARTA			NEOBUTÁ PŘEDLOŽKA S 3. PÁDEM					ZENSKÉ JMÉNO NUŽE				VNIKNUTÍ ZKRATKA AUTONOMNÍ OBLASTI					
4. DÍL TAJENKY											ASJSKÝ BOJOVÝ SPORT						
HMYŽOŽRAVEC						VAVŘÍN					MALÝ ROŠT						



SeTKání

KaleidoSTKop

ZIMA 2023

ELEGANTNÍ CROSSOVER

Citroën před nedávnem uvedl na trh velmi atraktivní a cenově dostupnou

alternativu ke klasickým hatchbackům a SUV střední velikosti – model C4 X. Pohledný crossover spojující eleganci siluety fastbacku, moderní přístup SUV a s délkou 4600 mm nadčasový charakter prostorného čtyřdveřového vozu, se vyrábí se třemi spalovacími motory a také jako čistý elektromobil Citroën ë-C4 X.

Základní motorizací je zážehová 1,2 PureTech se šestistupňovou manuální převodovkou. Výkonnější verzi tohoto několikrát oceněného motoru lze kombinovat s 8stupňovou automatickou převodovkou, stejně jako vznětovou 1,5 BlueHDI.

Citroën C4 X nabízí svým uživatelům množství nejmodernějších výbavových prvků, které si v mnoha případech vypůjčil od větších sourozenců – jako například intuitivní rozhraní infotainmentu MyCitroën Drive Plus, které se poprvé objevilo v novém Citroënu C5 X.

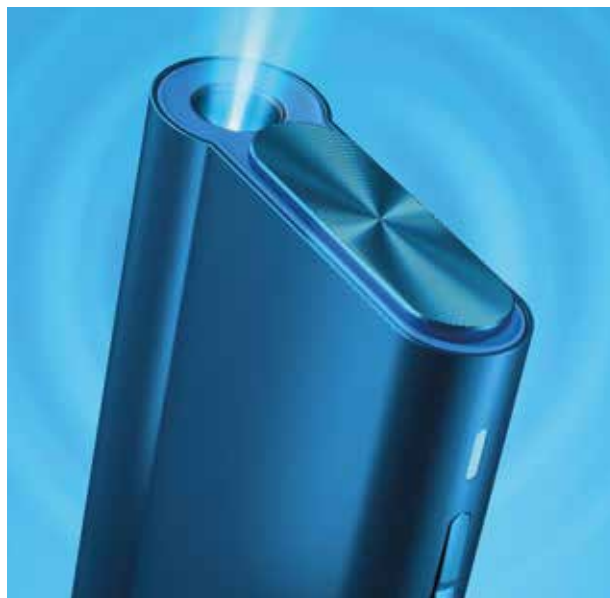
Citroën v případě modelu C4 X kladl důraz na maximální prostornost a celkově klidný zážitek z jízdy, čemuž napomáhá také exkluzivní program Citroën Advanced Comfort, zahrnující sedadla Advanced Comfort a odpružení Citroën Advanced Comfort®.



Čtyřdveřový sedan C4 X lze nyní objednat se zvýhodněním 104 100 až 124 100 Kč podle výběru výbavy za částku od 499 900 Kč. Navíc, pokud využijete bonus za starý vůz, je možné tento automobil zakoupit již od 469 900 Kč.

NOVÝ SMĚR

Stále více uživatelů po celém světě dává přednost produktům bez tabáku. Právě jim se rozhodla vyjít vstříc firma British American Tobacco (BAT), když vyvinula novou produktovou řadu veo™. Místo tabáku obsahuje rostlinný substrát Rooibos. Základem nových produktů je zemitá chuť rooibosu doplněná pěti příchutěmi, které naplní dodávají klikací kapsle. „Tuto produktovou řadou reagujeme na měnící se potřeby zákazníků. Česká republika je vůbec první zemí, kde ji uvádíme na trh,“ říká k tomuto podstatnému posunu ve vývoji beztabákových alternativ Štěpán Michlíček, regionální ředitel BAT pro Českou republiku, Slovensko a Maďarsko. batstore.cz



KOOPILLOT OHODNOTÍ, JAK ŘÍDÍTE, A UŠETŘÍTE NA POJISTNÉM



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

Co je KOOPILLOT? Musím něco vozit v autě?

KOOPILLOT je založen nikoliv na instalaci dodatečného zařízení do automobilu, ale na aplikaci do telefonu, která vyhodnocuje základní jízdní dovednosti, jako je rychlost a její překračování, intenzita zrychlování, zatačení a brzdění. Sleduje ale například i to, jestli řidič používá telefon za jízdy. Výsledné hodnocení poskytne cennou zpětnou vazbu zejména začínajícím nezkušeným řidičkám a řidičům a může přispět ke zlepšení jejich řídičských schopností. Pokud budou jezdit bezpečně, po vyhodnocení skóre jim za každý kvartál vrátíme část pojistného, tzv. cashback. Cashback se může vyšplhat až na 40 % ze zaplaceného pojistného.

Odměnu za bezpečnou jízdu nabízí Kooperativa od května 2023.

S jakými výsledky?

Výhodu využívá po půl roce 8 tisíc řidičů. Průměrně si každý z nich přišel na 755 Kč za kvartál, za rok by to byly krásné 3 tisíce korun. Z jízdních dat a skóre vidíme, že 69 % řidičů má skóre vyšší než 90 bodů. A dalších 26 % řidičů má výsledky svého jízdního skóre mezi 80–90 body. Nový produkt s moderní mobilní aplikací zajímá spíše mladší populaci, 26 % klientů je mladších než 28 let, což je 2,5krát více než v běžném autopojištění. Klienti již najezdili s aplikací přes 3,5 milionu kilometrů. Překvapivé je, že 80 % všech jízd je kratších než 20 kilometrů.

Lze využít KOOPILLOT i jinak?

Naši aplikace si všimlo i Ministerstvo dopravy ČR a Asociace autoškol,

kteří zvažují její využití v rámci nové legislativní úpravy L17 při prvních řídičských krůčcích. Věříme, že se s aplikací KOOPILLOT, prací ministerstva, asociace a samozřejmě osob mentorů povede snížit nehodovost u těchto nezkušených, začínajících řidičů.

Čekají nás velké změny v povinném ručení. V čem hlavně spočívají? V povinném pojištění pro elektrokoloběžky?

Skutečně nejdůležitější změnou je zavedení nových kategorií vozidel, která budou muset mít povinné ručení sjednáno. Povinné ručení se bude nově vztahovat na všechna motorová vozidla, která mají konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h nebo

podmínky, které však nikdy nevyjedou na veřejnou komunikaci, nebo elektrokola, u kterých není obecně elektromotor pokládán za hlavní zdroj pohybu. Statistiky ukazují, že nehody elektrokoloběžek jsou stále častější a mohou způsobit závažné škody na majetku a zdraví. Klientům nabídneme povinné ručení s balíčkem asistenčních služeb, které jim poskytne kompletní ochranu při užívání elektrokoloběžek a jiných vozidel s elektrickým nebo jiným pohonem. Chceme zajistit, aby naši klienti měli snadný přístup k těmto důležitým službám, které by byly v souladu se zákonem. Ceny se budou pohybovat podobně jako u malých motocyklů. Rizikovost těchto kategorií je podobná.









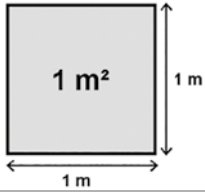





konstrukční rychlost vyšší než 14 km/h a hmotnost větší než 25 kg, tedy například elektrokoloběžky nebo malotraktory. Povinné ručení nemusí mít například zahradní traktory splňující sice výše uvedené


Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

Jak velký máte všeobecný přehled?

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

<p>1. V jakém roce se jel první závod Rallye Dakar?</p> <p>a) 1968 b) 1978 c) 1988</p> 	<p>2. Kdy začíná povinnost přezout na zimní pneu?</p> <p>a) 1. listopad b) 21. listopad c) 1. prosinec</p>	<p>3. Kde se narodil skladatel Bedřich Smetana?</p> <p>a) Litomyšl b) Brno c) Vídeň</p> 
<p>4. Za jak dlouho uběhl Emil Zátopek slavný maraton v Helsinkách?</p> <p>a) 2:43:03,2 b) 2:33:03,2 c) 2:23:03,2</p>	<p>5. Jakému motocyklu se říká „prase“?</p> <p>a) skútr ČZ 501 b) Babetta 210 c) Jawa 350</p> 	<p>6. Co je to pemza?</p> <p>a) vyvřelá hornina b) mořská houba c) uměle vytvořený materiál</p>
<p>7. Ve kterém roce byl natočen Poklad na stříbrném jezeře?</p> <p>a) 1952 b) 1962 c) 1972</p> 	<p>8. Jakou chemickou značku má kobalt?</p> <p>a) Cu b) Ko c) Co</p>	<p>9. Která země má ve vlajce bílý kříž na červeném pozadí?</p> <p>a) Švýcarsko b) Kanada c) Švédsko</p> 
<p>10. Do jakého moře se vlévá Labe?</p> <p>a) do Baltského b) do Severního c) do Keltského</p>	<p>11. V jakém městě se uskuteční LOH 2024?</p> <p>a) Los Angeles b) Miláno c) Paříž</p> 	<p>12. Co je to kamizola?</p> <p>a) krátký kabát b) zbraň c) taška přes rameno</p>
<p>13. Kolik m² má 1 hektar?</p> <p>a) 1 000 m² b) 10 000 m² c) 100 000 m²</p> 	<p>14. Kolik stran má kvádr?</p> <p>a) 4 b) 6 c) 8</p>	<p>15. Kdo složil píseň Holubí dům?</p> <p>a) Uhlíř a Svěrák b) Ladislav Štáidl c) Václav Zahradník</p> 
<p>16. V jakém sportu vynikal Vlasta Burian?</p> <p>a) tenis b) volejbal c) fotbal</p>	<p>17. Jak se jmenoval pavouk ve Včelce Máje?</p> <p>a) Modla b) Fidla c) Bedla</p> 	<p>18. Odkud pochází zpěvačka Rihanna?</p> <p>a) Barbados b) USA c) Tahiti</p>
<p>19. Kdo napsal román Nana?</p> <p>a) M. Bulgakov b) E. Zola c) Ch. Boudleair</p> 	<p>20. Co je to kuskus?</p> <p>a) kaktus b) pták c) těstovina</p>	<p>21. Jaký průměr má slunce?</p> <p>a) 463 900 km b) 988 560 km c) 1 392 700 km</p> 
<p>22. Kolik obratlů má lidská páteř?</p> <p>a) 33-34 b) 36-37 c) 38-39</p>	<p>23. Jaké výročí letos slaví Porsche?</p> <p>a) 65 b) 75 c) 85</p> 	<p>24. Nejjedovatějším tvorem planety je?</p> <p>a) žába b) had c) pavouk</p>

I VÝBĚR KAPALINY DO OSTŘIKOVAČŮ MŮŽE MÍT SVÁ ÚSKALÍ

DOBŘE VIDĚT JE ZÁKLAD

PORADNA

OSTŘIKOVAČE

seTkání

Pro bezpečný provoz na silnici je třeba, aby řidič dobře viděl. Proto jsou zejména v zimě důležité správně fungující stěrače a samozřejmě i ostříkovače s vhodnou nemrznoucí mycí kapalinou. Při jejím výběru je dobré připomenout si jednu sice pochopitelnou, ale přesto často opomíjenou skutečnost...

U jedoucího auta se totiž vlivem proudění vzduchu teplota na povrchu karoserie značně snižuje a její pokles je tím výraznější, čím větší je rychlost. A právě to je nutné při výběru ostříkovačí kapaliny zohlednit. Vliv proudění vzduchu na teplotu je možné názorně demonstrovat třeba na nějaké velké pneumatice. Vyšroubujeme-li z ní ventilek, i při letní teplotě způsobí energie vzduchu proudícího malým průměrem omrznutí vstupního otvoru.

Kapalina s mrazuvzdorností -20 °C se tak může ve zdejších klimatických podmínkách sice jevit jako plně dostačující, ale není to tak úplně pravda. Hodnoty uváděné na obalech nemrznoucích směsí totiž odpovídají teplotě zamrznání při stojícím vozidle. Za jízdy jsou ale nároky na kapalinu mnohem vyšší. A má-li se zabránit jejímu přimrzání na skle, je vhodné použít neředěnou kapalinu s co možná nejvyšší hodnotou mrazuvzdornosti. Např. při teplotě -7 °C je pro zachování funkčnosti ostříkovačů při rychlosti kolem 60 km/h třeba použít kapalinu odolnou nejméně do -30 °C.

Samozřejmě ale také platí, že u dobře vytopeného vozu (nebo u vozu s vyhříváním předním sklem) nemusí být vliv ochlazování tak výrazný. A proto právě uvedená třícítka může být univerzálním řešením pro velkou část aut. Navíc některé tyto kapaliny mají zapracovaný efekt „Rain Off“ na zvýšení účinku stékání vody. Díky tomu sklo lépe odpuzuje vodu i sníh a podporuje vznik kapek a jejich následné odstranění proudem vzduchu (bez použití stěračů). To je příklad i kapaliny CARFIT Tekuté stěrače (-30 °C) s příjemnou vůní citrusů.



Rychlost větru	Ochlazovací účinek větru										
	Teplota °C										
0 km/h	4	2	-1	-4	-7	-9	-12	-15	-18	-20	-23
	ochlazovacímu účinku větru odpovídá teplota:										
32 km/h	-7	-12	-15	-18	-23	-26	-31	-34	-37	-42	-45
40 km/h	-9	-12	-18	-20	-26	-29	-34	-37	-42	-45	-51
48 km/h	-12	-15	-18	-23	-29	-31	-34	-40	-45	-48	-53
56 km/h	-12	-15	-20	-23	-29	-34	-37	-40	-45	-51	-53
64 km/h	-12	-18	-20	-26	-29	-34	-37	-42	-48	-51	-56

Na uvedený proces lze aplikovat meteorologickou tabulku ochlazovacího účinku větru.

AUTO V DOBRÉ KONDICI

Technické kapaliny a baterie

CarFit¹

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



CO JE TO QR KÓD?

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

**BUDOUCNOST PODLE JAPONCŮ**

Na konci října proběhl v Tokiu autosalon, kde Japonci představili množství velmi zajímavých konceptů. O některých z nich si můžete přečíst v rubrice Novinky. Zde je ke zhlédnutí video průřez s těmi nejzajímavějšími kousky.

**BLESKY A HROMY**

Nástupce úspěšného Aventadora je historicky prvním plug-in hybridem značky Lamborghini, který si zachovává tradiční atmosférický vidlicový dvanáctiválec spolupracující s trojicí elektromotorů. Zde je jeho oficiální představení...

**VŽDYCKY MOST!**

Začátkem října proběhla na mosteckém autodromu mimořádně zajímavá akce. Most Classic 2023 přitáhla pozornost nejen běžných milovníků automobilové krásy, ale také prezidenta Česka Petra Pavla, který se svezl hned v několika vystavovaných vozech. Nasajte tamější atmosféru alespoň z videa.

**DO OBLAK A JEŠTĚ DÁL!**

Honda letos slaví výročí 75 let. Za tu dobu tato značka vyrobila mnoho nezapomenutelných automobilů, motocyklů či zahradních strojů. Jenže Honda vyvíjí také humanoidní roboty či soukromá trysková letadla. Zde je promo video již ke druhé generaci jejich letounu HondaJet Elite.

**JAK QR KÓD FUNGUJE?**

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

TECHNOLOGICKÝ KLENOT

Mazda dělá věci po svém, to je známá věc. A nový řadový vznětový šestiválec není výjimkou. V tomto výrobce vysvětluje, v čem spočívá výhoda jejich nově zkonstruovaných pístů šestiválcového turbodieselu, který v určitých fázích pracuje až se 40% účinností!



Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



MyCard

Moje výhody. Můj servis.

Nyní ještě výhodnější



**Sleva 1 500 Kč na
přípravu a zajištění STK**

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



**Výměna kompletních kol
nebo pneumatik 2 x ročně**

Od 4. 9. 2023 **zvyšujeme slevu** na přípravu a zajištění STK na 1 500 Kč vč. DPH pro všechny držitele MyCard bez ohledu na verzi karty. Držitelé karty **MyCard Service+** nově získávají k benefitu výměny kompletních kol také výměnu **samostatných** pneumatik.

Využijte skvělou příležitost, mít MyCard se rozhodně vyplatí.



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



VÝHODNÉ TANKOVÁNÍ PRO FIRMY

- Sleva za každý litr na více než 300 čerpacích stanicích MOL
- Efektivní a moderní nástroj pro **správu firemního vozového parku**
- **Bezhotovostní a bezpečný nákup** paliv, zboží a služeb bez poplatků v ČR a zahraničí
- Zdarma **Online kartové centrum** pro správu zákaznického účtu

Více informací na:



 www.molgroupcards.com/cz/kontaktujte-nas

 prodej@molcesko.cz

 +420 241 080 980

molcesko.cz