

LÉTO
2024

Setkání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

LEGENDA



SKVĚLÁ TOYOTA MR2
SLAVÍ 40 LET

OSOBNOST



MARCELLO GANDINI:
DESIGNÉR, KTERÝ FINÁLNÍ VZHLED
VNÍMAL JAKO DRUHOTNÝ FAKTOR

ZA VOLANTEM
IVAN HAŠEK

JAK SE
JEZDÍ
VE VILNIUSU



I ELEKTRICKÁ KOLOBĚŽKA MUSÍ MÍT POVINNÉ RUČENÍ

Od 1. dubna vešel v platnost nový zákon o pojištění, č. 30/2024 Sb. Pojištění elektrokoloběžek a jiných drobných vozidel můžete sjednat v Kooperativě i s kvalitními asistenčními službami.



Nejčastěji se jedná o elektrokoloběžky, segwaye, jednokolky, tříkolky, elektrické skateboardy, zahradní traktory nebo elektrické golfové vozíky. Klientům nabízíme povinné ručení s minimálními limity od 50/50 milionů Kč. A protože Kooperativa je pověstná svými kvalitními a širokými asistenčními službami, k povinnému ručení budou mít zákazníci k dispozici asistenci vytvořené speciálně pro tento druh vozidel. Pokud se jim na cestách stane něco nepříjemného, mohou využít naše asistenční služby, které jim pomohou.

Například:

- ▶ pošleme mechanika, který se pokusí vozidlo opravit na místě... třeba když píchnete pneumatiku,
- ▶ odtáhneme a vyprostíme nepojízdné drobné vozidlo,
- ▶ pomoc zajistíme klientovi po celé ČR,
- ▶ pokud se při jízdě zraní, zajistíme klientovi dopravu do nejbližšího zdravotnického zařízení a další.

CO VŠECHNO BY VÁS MOHLO A MĚLO ZAJÍMAT:

V čem spočívají letošní změny v povinném ručení?

Nejdůležitější změnou je zavedení nové kategorie 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 konstrukční rychlost vyšší než 14 km/h a hmotnost větší než 25 kg, tedy například elektrokoloběžky nebo malotraktory. Vyjmuty z toho jsou například zahradní traktory, které nikdy nevyjedou na veřejnou komunikaci, nebo

elektrokola, u kterých není obecně elektromotor pokládán za hlavní zdroj pohybu.

Jak bude povinné ručení pro tato vozidla vypadat, kolik klienti zaplatí?

Pro novou skupinu elektrokoloběžek a dalších drobných vozidel jsme připravili povinné ručení s balíčkem asistenčních služeb, které klientům poskytne kompletní ochranu při jejich užívání. Identifikátorem bude výrobní nebo sériové číslo. Pojistné se pohybuje v průměru kolem 250 Kč za rok.

Jaké další změny přináší nový zákon o povinném ručení českým motoristům?

Změn, výhod, ale i povinností je několik. Tzv. zelenou kartu od října nebude třeba mít ve vozidle, a to ani v elektronické podobě. Policie nebo dopravní inspektoráty si ověří platnost pojištění v příslušné databázi. Tato novinka platí jen pro ČR, v zahraničí budou motoristé stále zelenou kartu potřebovat. Pojišťovny ji tedy budou v elektronické podobě i nadále vystavovat. Vylepší se také pojistná ochrana. Nový zákon totiž zvyšuje základní pojistné limity na 50 milionů korun na újmu na zdraví nebo smrti a 50 milionů na majetkovou škodu.

U MALÝCH VOZÍTEK NASTALA VELKÁ ZMĚNA

Povinné ručení pro elektrokoloběžky a jiná drobná vozidla.

Nově povinné od 1. dubna.

Vaše starosti si bereme na starost.




Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

OBSAH

- 4 VY-MY:**
Zvláštní postup při měření emisí
- 6 Za volantem:**
Ivan Hašek
- 8 Autonovinky:**
Nové modely druhého čtvrtletí 2024
- 10 Čtyřtest:**
To se takhle potkali tři Japonci a jeden Čech...
- 12 Osobnost:**
Marcello Gandini
- 16 Zajímavost:**
Věděli jste, že
- 18 Plakát:**
Rozpis zápasů EURO 2024
- 20 Legenda:**
Toyota MR2
- 22 Test s cílem:**
Škoda Karoq v Havířově
- 26 Jak se jezdí:**
Ve Vilniusu
- 28 KaleidoSTKop**
- 30 Křížovka**
- 32 Vědomostní kvíz**
- 34 Videotéka:**
Zajímavá videa formou QR kód

Konec jedné éry

Tak už je to oficiální. To, o čem si poslední týdny šušká celý automobilový svět, je realitou. Slavný ženevský autosalon končí pro nezáměr vystavovatelů a návštěvníků. Osobně jsem „Ženevu“ navštívil pětkrát a má autařská dušička vždy zaplesala. Špičková organizace, logické rozložení vystavovatelů a především kompaktní výstaviště, kde jste nebloudili jako třeba v Paříži, kde se veletrh koná v několika vzdálených halách.



Vzpomínám na rok 2018, kdy nic nenasvědčovalo tomu, že by slavná automobilová výstava mohla někdy padnout. Tehdy Volvo vydalo prohlášení, že se dalšího ročníku nezúčastní a rozhodlo změnit svou strategii prezentace, zaměřit se více na digitální formy komunikace a vlastní akce než na tradiční autosalony. To bylo pozdvižení! Jenže Volvo následovaly další značky jako Jaguar, Land Rover, Ford, Hyundai a budoucnost slavné akce na výstavišti Palexpo se začala otřásat v základech jako pověstný domeček z karet. Ale pokud nějaká akce funguje více než 100 let, ani takto zásadní rozhodnutí nemohou ohrozit její existenci.

V té době nikdo nemohl tušit, že přijde pandemie covidu-19, která konání jednoho z největších svátků automobilového průmyslu přerušila na dlouhé čtyři roky. Nicméně je pravděpodobné, že i tento výpadek by ženevský autosalon, jehož se v dobách největší slávy účastnilo na 120 vystavovatelů, ustál už kvůli jménu a pověsti, které ho dlouhá desetiletí provázely. Problém byl jinde. Konkrétně v naprosto skandálním postupu managementu, který v roce 2020, v době nejsilnější pandemie a všeobecného strachu, nechal vystavující vše připravit a jen pár dní před otevřením pro odbornou veřejnost všechny ujišťoval, že navzdory stoupajícímu počtu nakažených se akce konat bude. Za další dva dny bylo vše jinak. A asi nemusím zmiňovat, jak nákladné takové akce jsou. Získat zpět takto podkopanou důvěru je velmi těžké, neřkuli nemožné.

Proto se není čemu divit, že letošní, s největší pravděpodobností definitivně poslední ročník, nikoho z významných hráčů nezajímá. Smutnou výjimkou byl Renault, který představil elektrickou 5. Prezident pořadatelské komise Comité permanent du Salon international de l'automobile Alexandre de Senarclens se ale nechal slyšet, že pokračovatelem Ženevy bude její odnož pořádaná v hlavním městě Kataru, Dauhá.

Osobně bych to přirovnal k tomu, jak již jednou zmiňovaný Renault představil nový elektrický Mégane, designově velmi zdařilé auto plné moderních technologií a překvapivě dobře jezdící. Jenže kdo někdy seděl za volantem jakéhokoliv Mégane R.S., ten má jasno.

Takže sbohem a šáteček, Ženevo, bylo nám ctí!

Pohodové čtení a hezké léto přeje

Jiří Švamberg
šéfredaktor

Odpověď na otázku z minulého čísla „Jakou specifikaci uvádí MOL na pistoli u svého prémiového benzinového paliva?“ zní E5, tedy za a). Vylosovaným gratulujeme a posíláme výhru v podobě modelu závodního vozu Škoda Fabia R5.

Výherci jsou: Petr Janský z Loun, Bohuslava Valová z Horní Bečvy a Renata Dvořáková ze Sezemic. Gratulujeme!

Tajenka z minulého čísla zněla: „Lidský život je vlastně jen cesta ke smrti.“

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

Foto na obálce: Pavel Mazáč / CNC / Profimedia

Odevzdáno do tisku: 7. 6. 2024
INZERCE

PÉČE, ČISTOTA, OCHRANA
SONAX. PROSTĚ TO NEJLEPŠÍ.



SONAX®
MADE IN GERMANY

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

www.sonax.cz

XTREME

ZVLÁŠTNÍ POSTUP PŘI MĚŘENÍ EMISÍ



Postup měření emisí je stanoven v metodice vydané Ministerstvem dopravy. Ta umožňuje u některých typů vozidel měření emisí provést bez měření obsahu škodlivin ve výfukových plynech.

Měření emisí se skládá z několika dílčích postupů. Jsou to identifikace vozidla, vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí, kontrola paměti závad řídicího systému (systémy s OBD nebo bez OBD), samotné měření koncentrací škodlivých složek u benzinových motorů nebo měření kouřivosti u naftových motorů.

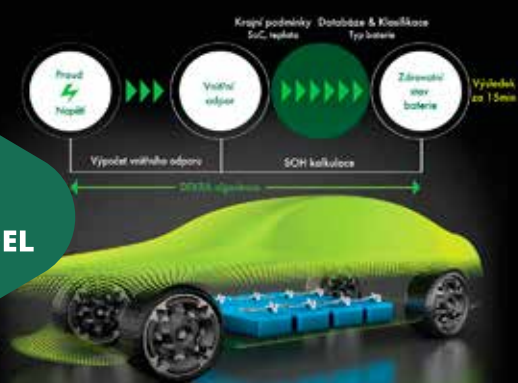
U jakých vozidel je tedy tento zvláštní postup pro měření emisí přípustný?

U vozidel mazaných směsí paliva, které většina českých řidičů zná v podobě legendárních Trabantů nebo Wartburgů. U vozidel se zapsanou historickou původností, ale pouze pokud mají neřízené emisní systémy. Zvláštní postup měření emisí je také používán u vojenských vozidel. Měření emisí u vozidel, u kterých se dle informací kolujících ve veřejném prostoru „že se neměří“, se nějakým stanoveným způsobem provádí vždy, i když v některých případech skutečně nedochází k měření výfukových zplodin.

Text: Jaromír Voženílek

INZERCE

TEST BATERÍ ELEKTROVOZIDEL



Ať už elektromobil vlastníte nebo si ho plánujete koupit, je důležité znát zdravotní stav baterie, abyste ji mohli co nejefektivněji používat co nejdéle.

DEKRA Battery Test se za Vás podívá pod povrch.

Nechte Váš vůz prověřit pomocí inovativního testu baterií elektrovozidel, který Vám přinese výsledky již za 15 minut.

DEKRA Battery Test je perfektním nástrojem zejména na otestování ojetého elektromobilu před jeho pořízením či prodejem.

Kontaktujte nás pro objednání testu a získajte klíčové informace o stavu baterie.

Více informací získáte naskenováním QR kódu nebo na našich webových stránkách:
www.dekra.cz.



Proč testovat baterie elektrovozidel?

- Ověření stavu baterie
- Predikce životnosti
- Prevence rizik

Proč si vybrat náš test?

- **Rychlost**
Žádný jiný test v současnosti není rychlejší: zjistíte zdravotní stav baterie vašeho hybridního nebo elektrického vozu za pouhých 15 minut a výsledky obdržíte e-mailem v reálném čase.
- **Transparentnost**
Jednoduchý, transparentní testovací proces - připojení, akcelerace a report s okamžitým výsledkem testu.
- **Nezávislost**
Žádné údaje výrobce nebo informace od prodejce - naši zkušení odborníci jednájí nezávisle a provádějí test založený na datech shromážděných během testu v reálném čase.



DEKRA CZ a.s.
Türkova 1001
149 00 Praha
www.dekra.cz



NOVÉ UŽITKOVÉ VOZY PEUGEOT



- **Moderní design a technologie**
- **Manuální i automatická převodovka**
- **Nová generace spalovacích i 100% elektrických motorů**

3 ROKY BEZ STAROSTÍ KOMPLETNÍ SERVIS A ZÁRUKA ZDARMA

PEUGEOT DOPORUČUJE **TotalEnergies**

Spotřeba a emise CO₂ v kombinovaném provozu Boxer: 7,5–10,4 l/100 km, 198–275 g/km, Expert: 6,4–8,0 l/100 km, 167–211 g/km, Partner: 5,4–6,7 l/100 km, 141–153 g/km. Smlouvu Optiway Servis na 3 roky (nebo do najetí 90 tis. km/Boxer, 80 tis. km/Expert, 70 tis. km/Partner) zdarma je možné získat pouze při pořízení nového užitkového vozu Peugeot. Detailní specifikace služby Optiway Servis najdete na www.peugeot.cz. Foto je pouze ilustrativní.



Rok 2024 je bohatý na velké sportovní události. Hokejové mistrovství světa dopadlo pro Česko nejlépe jak mohlo, a nabízí se paralela s letním evropským šampionátem ve fotbale, který se koná v Německu. Ve spolupráci s kolegy z fotbalového časopisu Hattrick jsme proto vyzpovídali českého reprezentačního trenéra a fotbalovou legendu Ivana Haška.

■ **Pamatujete si, jaké auto jste si koupil jako první?**
Myslím, že to byl žigulík, vydržel mi asi 14 dní, než jsem se potkal s tramvají, a pak jsem měl červenou Škodu 105.

■ **Řídíte rád?**
Tak na to vám odpovím velmi kategoricky – ne. Opravdu neřídím rád.

■ **Při vaší „štaci“ v Japonsku jste řídil vy sám, nebo jste se nechal spíše vozit?**
Řídil jsem sám a musím říct, že to bylo poměrně dramatické. Dlouho mi trvalo, než jsem si zvykl, že volant je na druhé straně.



ŘÍZENÍ NENÍ MOJE SILNÁ STRÁNKA

■ **Jací jsou vlastně Japonci řidiči?**
Umírnění a ohleduplní, dávají si přednost, jsou slušní a trpěliví. A nepřejíždí z pruhu do pruhu, a to i když těch pruhů je třeba šest. Prostě spořádaně jedou a respektují jeden druhého.

■ **A jaký jste řidič vy?**
Musím se přiznat, že to není úplně moje silná stránka.

■ **Jaký typ automobilů je vám nejbližší?**
Takové ještě bohužel po silnicích nejezdí. Myslím takové, co by se řídily samy. Ale už se k tomu trochu přibližujeme.

■ **Kolik kilometrů ročně naježdíte?**
Záleží, kde zrovna žiju, ale odhadem něco mezi 10 a 20 tisíci kilometry.

■ **Máte nějaký vysněný model auta, který byste si chtěl pořídit?**
To je právě to, které by řídilo samo. Už se těším.

■ **Ivan Hašek sportovec – sledujete například i motosport?**
Protože sám nejsem nejlepší řidič, moc velký přehled v motosportu nemám.

■ Jaký jste spolujezdec, lidově řečeno „nekafráte“ manželce do řízení?

Kafrám. To je přeci povinnost každého manžela. Ale radši jen chvíli, když sedneme do auta. Pak už musím mlčet, abych nemusel řídit já.

■ A nyní pojďme k fotbalu. S reprezentací se chystáte na EURO. Čím se vlastně chcete jako kouč prezentovat na evropském šampionátu? Co mohou fanoušci od českého výběru čekat?

Každý den se se svými spolupracovníky bavíme o tom, jak hrát, v jakém rozestavení. Máme v týmu dost stoperů, musíme být připraveni na různé varianty. Kreslíme si různé věci, ale to já nyní nechci úplně prozrazovat. Podstatné pro mě je, že tento tým má charakter, což dokázal v jarních přátelských zápasech. To je pro nás v tuto chvíli ze všeho nejdůležitější.

■ Závěr sezony byl v lize i při finále poháru trochu vyhrocený, nemáte obavy, že by se některé neshody mezi spartány, slávisty a hráči plzně přenesly do atmosféry národního týmu?

Všechny tyto zápasy jsem viděl a viděl jsem tam i vzájemný respekt mezi reprezentanty. Byl to boj, všichni chtěli uspět, ale potom si podali ruce.

■ Jednal jste v otázce nominace i s kluby? Slavia má



ve vašem výběru osm hráčů, takže třeba jejich příprava na novou sezonu bude dost atypická. Nevydělili se tak trochu v Edenu?

Se Slavií komunikovali více moji kolegové než já. Problém s komunikací se neobjevil u žádného klubu, bylo to vše naprosto v pohodě, kluby byly rády, že mají hráče v reprezentaci. To je pro nás strašně důležité.

■ Kapitánem týmu je Tomáš Souček, kteří hráči budou jeho zástupci a volili je hráči, nebo vy trenéři?

Máme v týmu radu starších, se kterou řešíme některé problémy, jež mohou nastat. Je tam vedle Součka Patrik Schick, Tomáš Holeš a Tonda Barák a teď i Vladimír Coufal.

■ Určitě vás těší, že se do formy dostal Patrik Schick a svými góly pomohl Leverkusenu k domácímu titulu a zisku německého poháru. Může zopakovat svých pět gólů z minulého turnaje?

Hlavně jsem rád, že je Patrik zdravý a přeju jemu i nám, aby to tak vydrželo. Podával vynikající individuální výkony, pro nás není důležité, kdo bude dávat branky, ale postup ze skupiny. To je náš cíl.

Děkujeme za rozhovor

Text: Jiří Švamberk, Jan Hrabálek

Foto: profimedia

INZERCE

BEZPEČNÁ KOLA | PRO RADOST

v originálních rozměrech nebo s Typovým listem!

Sicuplus
Bezpečnostní šrouby/matice

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

NOVÉ DESIGNY LITÝCH KOL 2024



AEZ Havanna dark
19"–21"



AEZ Havanna grey
19"–21"



DOTZ MarinaBay black
18"–21"



DOTZ MarinaBay bronze
18"–21"



DOTZ MarinaBay dark
18"–21"



DOTZ Suzuka bronze
18"–20"



DEZENT KE dark
16"–18"



DEZENT KE black
16"–18"

3D Konfigurátor kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

Renault Symbioz

Renault pokračuje v modelové ofenzivě a představil další rodinný crossover pojmenovaný Renault Symbioz. S délkou 4,41 m se řadí mezi subkompaktní Captur a rovněž kompaktní, ovšem o 20 cm delší Austral. Pětidvéřový automobil nabízí zatím pouze jediný typ pohonu, a to full hybrid E-tech 145, jehož zážehová 1,6 a dvojice elektromotorů dokáží pracovat v paralelním i sériovém režimu. Hybridní systém nabízí výkon 107 kW (145 k). Nabídku příští rok doplní dvojice zážehových mild-hybridních čtyřválců 1.3 TCe s výkony 103 kW (140 k) a 116 kW (158 k). Největším esem v rukávu Renaultu Symbioz bude bezesporu zavazadlový prostor, který v základní konfiguraci nabídne 492 litrů. Díky zadní lavici, posuvné až o 16 centimetrů, se dá objem zavazadlového prostoru zvětšit až na 624 litrů. Po sklopení opěradel zadních sedaček nabídne dokonce až 1582 litrů.

**Mercedes třídy G 580 s technologií EQ**

O elektrickém „géčku“ si dlouhou dobu štěbetali nejen vrabci, nýbrž úplně celý automobilový svět. A všichni byli napnutí, jak tohle dopadne. Mercedes-Benz ale nepatří k těm, kteří by „hráli na risk“, a tak nepřekvapí, že elektrická třída G je v terénu ještě schopnější než klasická verze se spalovacím motorem. Její elektrický pohon nabízí výkon 432 kW (587 k) a obrovský točivý moment 1164 Nm, což v praxi znamená zrychlení z 0 na 100 km/h za 4,7 sekundy. Díky inovativnímu systému pohonu jednotlivých kol se čtyřmi samostatně řízenými elektromotory a virtuálními uzávěrkami diferencíálů se umí tohle auto točit na místě jako tank. Kromě této vpravdě zajímavé terénní „vychytávky“ projede 850mm brodem (klasické G: 700mm). Nabíjení 116kWh baterie je možné AC proudem o výkonu 11 kW, na delších cestách přijde vhod DC nabíjení výkonem 200 kW. To znamená, že z 10 na 80 procent se dostanete za 32 minut a během 15 minut dojezd vzroste o 170 km.

**Ferrari 12Cilindri**

Maranellská automobilka Ferrari nahradila model 812 Superfast překrásnou poctou ikonickému Ferrari Daytona. Pojmenování 12Cilindri jasně odkazuje na 12válcovou pohonnou jednotku, která je uložena vpředu podélně. 6,5litrový motor točí až 9500 otáček za minutu, nabízí nejvyšší výkon 610 kW (830 k) při 9250 otáčkách a nejvyšší točivý moment 678 Nm graduje při 7250 otáčkách. Atmosféricky plněný V12 je spojen s osmistupňovou dvouspojkovou převodovkou a maximální rychlost činí 340 km/h. Obligátní zrychlení z 0-100 km/h proběhne za 2,9 sekundy! Ferrari nabízí jak variantu kupé, tak se stahovací střechou tradičně označovanou jako Spider. Kromě tradičních asistenčních systémů je 12Cilindri vybaveno systémem Slide Slip Control, umožňující nastavit s jak výrazným vybočenímždě jezdec projede vybranou zatáčku.

**Bentley Batur Convertible**

Tento překrásný kabriolet je labutí písni motoru W12, který Bentley používalo více než 20 let. Během této doby se výkon motoru zvětšil o nějakých 40 %, zatímco spotřeba klesla o 25 %. Bentley Batur Convertible následuje v roce 2022 představené kupé, kterého se vyrobilo pouhých 18 kusů. A verzi se stahovací střechou vznikne dokonce ještě o dva kusy méně, tedy pouhých 16 exemplářů. Plátěnou střechu lze ovládat do rychlosti 30 km/h a proces stahování/natahování zabere 19 sekund. S výkonem 544 kW (740 k) a masivním točivým momentem 1000 Nm jde o vůbec nejsilnější motor Bentley W12. Cena není veřejná, ale odhaduje se na více jak 50 milionů korun, přičemž všechny kusy již znají své majitele.

Mini Aceman

Zcela nový elektromobil MINI Aceman je první vlašťovkou, která zvěstuje odchod značky MINI stát se do roku 2030 výrobcem čistě elektrických automobilů. Designově se nese v duchu „Charismatické jednoduchosti“, kterou se budou vyznačovat i další modely MINI. V nabídce jsou dvě varianty – Aceman E a Aceman SE. Základní verzi E pohání elektromotor o výkonu 135 kW (184 k) vybavený baterií o kapacitě 42,5 kWh. Podle metodiky WLTP je tento elektromobil schopen ujet až 310 kilometrů. Silnější varianta se vyznačuje maximálním výkonem 160 kW (218 k) a s 54,2kWh baterií by měla být dle normy WLTP schopna dojet až 406 kilometrů daleko. V obou případech se jedná o automobil s pohonem předních kol, který v modelovém portfoliu vyplňuje mezeru mezi modely MINI Cooper a Countryman.



Mercedes-AMG PureSpeed

Mercedes-Benz před nedávnem ohlásil sérii unikátních sběratelských modelů Mythos pro vybranou klientelu. Prvním z nich je speedster nazvaný Mercedes-AMG PureSpeed postavený na modelu SL. Na rozdíl od klasického SL je Mercedes-AMG PureSpeed pouze dvoumístným automobilem. Nová kreace od AMG se vyznačuje ochranným prvkem připomínajícím bezpečnostní rám Halo z monopostů F1. Za osádkou se nacházejí ochranné boule, které jsou inspirovány vítězným Mercedesem-Benz 300 SLR Sira Stirlinga Mosse z Mille Miglia 1955. Vznikne pouze 250 kusů a cena nebyla v době uzávěrky zveřejněna, stejně jako použitá technika, ale předpokládá se, že vpředu pracuje dvakrát přeplňovaný čtyřlitrový zážehový osmiválec s výkonem 430 kW (585 k) a 800 Nm.



Citroën C3 Aircross

Druhá karosářská varianta oblíbeného modelu C3 nese dobře známý přídomek Aircross. Stojí na platformě vycházející z architektury CMP koncernu Stellantis. Navzdory kompaktním rozměrům (na délku měří pouze 4,39 metru) se dovnitř ve třech řadách poskládá až sedm cestujících. Co se motorizací týče, tak výrobce ještě podrobné specifikace neuvolnil (v době uzávěrky), nicméně dá se téměř s jistotou říct, že v nabídce bude jako elektromobil, ale také se spalovacím motorem – pravděpodobně zážehovým tříválcem 1.2 PureTech, který doplní také mild-hybridní dvanáctistovka, používaná v ostatních modelech koncernu Stellantis. Citroën C3 Aircross je sourozencem plánovaného Opelu Frontera, jenž nahradí oblíbený model Crossland.



Mazda CX-80

Nová vlajková loď japonské Mazdy nese označení CX-80 a jak název prozrazuje, má toho hodně společného s vřele přijatým modelem CX-60. Novinka je postavena na stejné modulární platformě Skyactiv Multi-Solution Scalable Architecture a pokud se vám zdá, že jde vlastně jen o prodloužení CX-60, pak rozhodně nesníte – je tomu tak. V nabídce bude 6místná verze s kapitánskými sedadly a 7místná s klasickou třímístnou prostřední lavicí. Co se motorů týče, v nabídce bude plug-in hybrid e-Skyactiv PHEV s 2,5litrovým zážehovým čtyřválcem s elektromotorem (241 kW/327 k) a lahodný 3,3litrový vznětový řadový šestiválec e-Skyactiv D se 48voltovým mild-hybridním systémem M Hybrid Boost (187 kW/254 k). Standardem obou modelů budou automatické převodovky a pohon všech kol.



Nissan Qashqai

Nissan modernizoval svůj bestseller, model Qashqai, jehož třetí generace se doposud prodalo na 350 tisíc kusů. Navzdory tradičnímu přístupu se facelift vyznačuje zásadními změnami přední části vozu se „skrytými“ předními světlometry. Zadní svítlny zdobí nové vnitřní uspořádání. Nejvýraznější změny u modelu Qashqai se ovšem týkají elektroniky. V reakci na zpřísněné požadavky EU na elektronickou výbavu nových vozů jsou všechny verze standardně vybaveny například systémem pro udržování jízdního pruhu, monitorováním provozu za vozidlem, detekcí únavy řidiče, automatickým nouzovým brzděním, „černou skříňkou“ a zvukovým upozorněním na překročení povolené rychlosti (ISA). Základním motorem bude mild-hybrid 1,3 DIG-T mHEV ve dvou výkonových nastaveních (103 kW/140 k a 116 kW/158 k). Vrchol reprezentuje atypický hybrid s 3válcovou patnáctistovkou, která funguje pouze jako generátor pro elektromotor o výkonu 140 kW (190 k) a točivém momentu 330 Nm.



SEAT Leon

V Česku stále populární SEAT Leon prošel decentní modernizací. Zvenku toho moc nového není, za zmínku stojí především příplatkové Matrix LED světlometry. Po vzoru inovovaného Golfu, A3 i Octavie se Leon ale dočkal zcela nového infotainmentu a ve vyšších výbavách si zákazníci mohou objednat bezdrátovou nabíječku chytrých telefonů s příkonem až 15 W a funkci vnitřního chlazení, díky čemuž by se nabíjená zařízení neměla přehřívat. Zásadnější změna se udala na poli pohonných jednotek. Nově je základním motorem neelektrifikovaný čtyřválec 1.5 TSI (84 kW/115 k), jenž nahrazuje tříválec 1.0 TSI. Další motorizací je mild-hybridní verze 1.5 eTSI, jenž je k dispozici ve dvou výkonových variantách (84 kW/115 k a 110 kW/150 k). Vrchol nabídky reprezentuje plug-in hybridní pohon eHybrid (150 kW/204 k), kombinující zážehový motor 1.5 TSI (110 kW/150 k) a elektromotor o výkonu 84 kW/115 k.



Vybraná společnost

Znáte ten, jak se potkají tři Japonci a jeden Čech? Tak takhle by klidně mohl začít náš letní čtyřtest. Ale protože ani jedno auto není vtíp, musíme zachovat naprostou vážnost. Tentokrát jsme si „posvětili“ na triválcovou Scalu, nový hybridní Lexus RX, zcela nový model od Hondy a skvělého univerzála Subaru Crosstrek.

ŠKODA SCALA 1.0 TSI

Faceliftovaná Scala vypadá na první pohled téměř stejně jako předtím. Neznalé oko modernizaci lehce přehlédne, nicméně při bližším ohledání zaregistruje novou masku chladiče, pozměněný přední nárazník s výraznějšími vzduchovými clonami a centrálním otvorem pro přívod vzduchu. Nejzásadnější změnou vpředu jsou LED světlomety s nově tvarovanými světelnými trubnicemi, kterým v marketingu s oblibou říkají „světelný podpis“. Volitelně lze tyto světlomety vybavit neoslňující technologií Matrix, což rozhodně doporučujeme, neboť jestli některá z moderních technologií skutečně stojí za zvážení, jsou to právě tyto světlomety, třebaže na dálnici mají své limity kvůli vysokým svodidlům. Podobná situace je i vzadu, kde jsou nové LED zadní lampy a nárazník s naznačeným difuzorem. Facelift také bezpečně poznáte podle nápisu Škoda, nahrazující logo okřídleného šípku.

NA VLNĚ UDRŽITELNOSTI

V interiéru je nově digitální kokpit, jiný je panel klimatizace s větším množstvím funkcí. Stejně jako v případě většiny ostatních automobilek, i Škoda jede na vlně trvalé udržitelnosti. Je to patrné na použitém čalounění, kobercích, ale třeba také na vnitřním obložení, kde výrobce použil recyklované materiály. Palec nahoru, protože to nejen dává smysl, ale navíc i skvěle vypadá.

Testovaný exemplář byl vybavově silnější variantou triválcového litrového TSI, který doplňuje vrcholný čtyřválec 1.5 TSI. Vznětové agregáty již v nabídce nejsou. Výkon 85 kW/115 k je pro většinu času více než dostatečný, třebaže při razantním předjíždění by člověk výkonovou rezervu uvítal. Volitelná převodovka DSG se k vozu skvěle hodí, třebaže příplatek 50 tisíc Kč stojí za zvážení.

Velkou předností malého triválce je oproti objemnějšímu čtyřválcí jeho nižší hmotnost. Pravda, sice se jedná o nějakých 45 kg, ale ty „sedí“ přímo na přední nápravě, takže litrová Scala je agilnější a poslušnější. Triválcový motor je také dostatečně kultivovaný a při správném přístupu také úsporný – v průměru se pohodlně vejdete pod 6 l/100 km, na dálky není problém se dostat i k 5 l/100 km. Při klidné jízdě je triválcová Scala také velmi dobře odhlučněná.



LEXUS RX 350H HYBRID

Základní motorizace hybridního Lexusu RX naprosto dokonale demonstruje to, že o výkonu to v případě japonské luxusní značky nikdy nebylo. Pohonnou jednotku varianty 350h zná většina příznivců značek Toyota/Lexus. Pro pořádek uvedeme, že jde o zážehový 2,5litrový atmosférický čtyřválec, nabízející nejvyšší výkon 140 kW a 239 Nm točivého momentu, se dvěma elektromotory. Systémový výkon dosahuje 184 kW a 270 Nm točivého momentu. Dvoutunové auto logicky nemůže být s tímto motorem bůhvíjaký sprinter, nicméně se pohybuje s až neuvěřitelnou lehkostí a především kultivovaností. To je dlouhodobě největší přednost modelů značky Lexus, zejména těch z vyšších segmentů.

KLID A POHODA

Protože i kdyby tohle auto jezdilo 300 km/h a zrychlovalo z 0-100 km/h za 5 sekund, za jeho volantem půjdou dynamické schopnosti zcela mimo vás. Koncept kabiny Lexusu RX 350h, a samozřejmě nejen tohoto Lexusu, vás především hýčká a konejší. Prvotřídní materiály, špičkový audiosystém, a hlavně skvělé odhlučnění posouvají RX 350h spíše do roviny pojízdného salónu než automobilu.

Podvozek se navzdory 21palcovým kolům chová za všech okolností komfortně a poddajně. Veškeré vaše pokyny volantem vykoná s poslušností policejního psa, třebaže řidičsky je vše poměrně dost odtážité. Nicméně ani ve chvíli, kdy „za to vezmete“, se Lexus RX 350h nenechá vyvést z míry.

Spotřeba tohoto hybridu se hodně odvíjí od řídicova přístupu. Ve městě lze při extrémním sebezapření atakovat hodnoty pod 6 l/100 km, průměrně však RX 350h jezdí mezi 7-8 l/100 km. Jediné, co mu opravdu nesevědí jsou vyšší dálniční rychlosti, kdy se spotřeba pohybuje nad 10 l/100 km. Jak jsme ale již zmínili, rychlé dálniční sprinty nejsou to, co byste za volantem Lexusu RX 350h chtěli praktikovat nějak často. Pakliže ale na dynamice trváte, modelová řada RX nabízí řešení v podobě turbeného hybridu RX 500h.

Lexus zaslouží obrovskou pochvalu za to, že veškeré výtky odborné i laické veřejnosti si bere k srdci a snaží se je řešit. Proto se konečně vzdal naprosto hloupého a nepovedeného ovládacího systému v podobě dotykové plochy. Nově se palubní systém ovládá přes dobře řešený a celkem intuitivní multimediální systém se 14" obrazovkou, který se vyznačuje moderní grafikou a celkovou svižností.

HONDA ZR-V

Honda model ZR-V, který svými rozměry míří do velmi populárního segmentu kompaktních SUV, představila teprve nedávno. S délkou 4,6 metru vyplňuje mezeru mezi větším CR-V a menším HR-V. Design vozu je sympaticky elegantní, s decentní maskou chladiče a adaptivními LED světlomety. A právě absence designových kudrlinek je na tomto voze velmi příjemná a jako celek určitě zaujme. Pravda, pro někoho může vypadat až příliš usedle, ale zavděčit se všem zkrátka není možné.

Kokpit ZR-V bude dobře známý všem majitelům současného Civicu a zaujme především jednoduchostí a příkladnou ergonomií. Jízdní informace řidiči servíruje 10,2palcový digitální přístrojový štít a z palubní desky vystupující 9palcový dotykový displej infotainmentu se stará o zbytek. Jeho grafika je poměrně dost strohá, ale nabízené menu je uživatelsky velmi přívětivé.

ŘIDIČSKY ZÁBAVNÉ

Pod kapotou pracuje dvoulitrový atmosférický čtyřválec kombinovaný se dvěma elektromotory a lithium-iontovým akumulátorem, což umožňuje provoz v elektrickém, hybridním i spalovacím režimu. Kombinovaný výkon je 135 kW (184 k) a točivý moment dosahuje 315 Nm, přičemž výkon jede pouze na přední kola. Spalovací motor, který většinu času vyrábí elektřinu pro elektromotor, je skvěle odhlučněn a jeho připojení je při běžné jízdě mnohdy neznatelné. Na dálnici už o sobě dává vědět výrazněji, což ale nepřekvapí. Přestože se ZR-V honosí opravdu skvělou ergonomií, tlačítkový volič převodovky je věc, na kterou je potřeba si zvykat. Přední sedadla jsou pohodlná a poskytují dostatek opory, vzadu je místa také dost.

Jediným výraznějším nedostatkem je objem zavazadlového prostoru, který standardně nabízí 380 litrů. Pokud si objednáte i nejvyšší řadu audiosystému, subwoofer spolkně dalších 10 litrů. Sklopením opěradel dělených 60:40 vznikne téměř rovná ložná plocha s objemem 1322 litrů, což už je o poznání příjemnější písnička.

Honda ZR-V je řídičsky skvělé auto. Hmotnost 1604 kg v dnešním světě působí téměř jako sci-fi. Především díky tomu je ZR-V mimořádně obratný automobil. K tomu připočítejte bryskní reakce na sešlápnutí plynového pedálu, pružnost hybridní pohonné jednotky a skvěle dávkovatelné brzdy a máme tu jízdní překvapení roku.

Honda ZR-V není dokonalá, zejména v praktičnosti za konkurencí lehce pokulhává, ale svým jízdním projevem dává zavzpomínat na auta dřívější doby a ostatním ukazuje, že když se chce, všechno jde. Takhle zábavné elektrifikované SUV je dnes už opravdová rarita.



SUBARU CROSSTREK

Crosstrek je jméno, které Subaru používá roky v USA. U nás v Evropě se tento model roky jmenoval XV a mezi příznivci značky Subaru si vydobyl značné renomé. Ostatně není se čemu divit, neboť takto komplexní automobil, kombinující špičkové vlastnosti osobního vozu a terénního automobilu, jsou dodnes nenaplněným snem většiny věhlasných značek.

Nové Subaru Crosstrek zaujme nejen exteriérem, ale také interiérem, který mistrně snoubí analogový a digitální svět. Středobodem interiéru je 11,6palcový dotykový displej, který do jednoho celku sdružuje všechny hlavní funkce. Opravdu mile pak působí klasické budíky rychloměru a otáčkoměru.

Subaru hodně zapracovalo na sedadlech modelu Crosstrek, které jsou nyní lépe tvarované a daleko pohodlnější. Potěší také mimořádně dobrý výhled všemi směry.

Crosstrek je plný zprvu nenápadných drobností, které vyplavou na povrch až časem. Třeba krajně nepohodlné manévrování s dětskou sedačkou vzadu je zde minulostí, protože zadní dveře Crosstreku se dají otevřít téměř do pravého úhlu. Jejich práh navíc funguje jako stupínek při nakládání předmětů na střechu.

FENOMENÁLNÍ PODVOZEK

Nový Crosstrek se vyznačuje také vylepšeným bezpečnostním systémem EyeSight, který dlouhodobě patří k tomu nejlepšímu, co automobiloví výrobci nabízí. Dvojici kamer nově doplňuje třetí, která upozorňuje na automobily či chodce při odbočování doleva i doprava.

Největší zbraní Crosstreku je ale jeho podvozek. Je až neuvěřitelné, jakým způsobem tohle auto jezdí. I přes světlou výšku 220 mm se na zpevněných komunikacích chová naprosto suverénně, v lehčím terénu pak doslova exceluje. Jakékoliv nerovnosti žehlí s grácií velkých SUV se vzduchovým odpružením a nebojí se ani takových věcí, jako je křížení náprav. Tohle auto se v terénu opravdu neztratí.

Subaru pro Crosstrek nabízí pouze jediný motor, a to mild-hybridní čtyřválcový dvoulitr typu boxer, jehož konstrukce má také velký podíl na fenomenálních jízdních vlastnostech. Výkon 100 kW (136 k) a točivý moment 182 Nm rozhodně neoslňují, nicméně Crosstrek, stejně jako ostatní modely Subaru, jasně dokazuje, že prim hraje především vyváženost hnacího stroje a perfektně naladěný podvozek. Stačí se s ním projet sérií zatáček a hned budete mít jasno.

ŠKODA SCALA

1.0 TSI 85 KW DSG

Motor: **Zážeh. tříválec**
999 cm³

Výkon (kW/k): **85/115**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **200 při 2000–3500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **10,1**
Max. rychlost (km/h): **202**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,4**

Délka (mm): **4362**
Zavazadlový prostor (l): **467/1410**

Základní cena (Kč): **519 900**

LEXUS RX350H HYBRID EXECUTIVE

Motor: **Zážeh. čtyřválec**
2487 cm³

Výkon (kW/k): **184/246**
Max. točivý moment (Nm): **270**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **7,8**
Max. rychlost (km/h): **200**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,2–6,6**

Délka (mm): **4890**
Zavazadlový prostor (l): **612/1678**

Základní cena (Kč): **1 860 000**

HONDA ZR-V E:HEV

Motor: **Zážeh. čtyřválec**
1993 cm³

Výkon (kW/k): **135/184**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **315 při 0-2000**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **7,8**
Max. rychlost (km/h): **173**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,2**

Délka (mm): **4568**
Zavazadlový prostor (l): **380–1322**

Základní cena (Kč): **789 900 (akční cena)**

SUBARU CROSSTREK E-BOXER

Motor: **Zážeh. čtyřválec**
1990 cm³

Výkon (kW/k): **100/136**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **182 při 4000**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **10,8**
Max. rychlost (km/h): **198**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **7,7**

Délka (mm): **4495**
Zavazadlový prostor (l): **315–1314**

Základní cena (Kč): **880 000**

Text: Jiří Švamberk

Foto: Lexus, Škoda Auto, Honda, Subaru



MISTR ČTYŘKOLOVÝCH SOCH

Ve více než staleté historii automobilismu sice není o krásné kousky na čtyřech kolech nouze, jen málokdo však dokázal automobilovou krásu „chrlít“ s takovým zápalem a konzistencí, jako italský designér Marcello Gandini.

I když jeho jméno možná není tak proslulé, jako jména podobně geniálních krajanů a bývalých spolupracovníků Bertoneho či Giugiaro, patří bezesporu do stejné designérské kategorie. Kategorie superhvězd. Dokonce jej někteří, mimo jiné třeba i šéfdesignér Ferrari Flavio Manzoni,

řadí na příčku úplně nejvyšší. No, není divu, však uvidíte sami, až si na jeho počest připomeneme několik nejslavnějších Gandiniho děl - turínský rodák totiž bohužel letos v dubnu, ve věku 85 let, zemřel.

Z UMĚLECKÉ RODINY

Příběh jednoho z nejgeniálnějších automobilových designérů všech dob se začal psát na prahu druhé světové války, kdy se umělecky velmi silně založeným rodičům (otec byl respektovaný orchestrální dirigent a matka úspěšná malířka) v roce 1938 narodil syn Marcello. Už od mládí jej rodiče připravovali na hudební kariéru, studium hry na klavír však pro nezájem (nikoliv nedostatek talentu) nedokončil a v osmnácti letech, za velké nevěle rodičů, se kterými se na dlouhá léta rozhádal, školu přerušil. Jenže vyrůstat v Turíně a nebyť infikován „benzinovým

virem“ je hodně složité a Marcella zkrátka spíše než hudba začaly zajímat motory, mechanika a tvary rychlých aut. Traduje se příhoda, kdy mladý Gandini zkoušel nahrazovat zadní části karoserie Abarthu 750 Zagato zahrádkářským pletivem, aby vůz odlehčil a tím i zrychlil. Nepřekvapí proto, že místo skvělého pianisty vyprodukovala turínská polytechnika skvělého inženýra s mimořádným estetickým cítěním.

Ještě na škole začal pracovat na dalších soukromých projektech, které evidentně zaujaly ty správné lidi, a tak slovo dalo slovo a talentovaný Gandini nastupuje do designérského atelieru Nuccio Bertoneho. Bertone byl ohromen Gandiniho talentem a vizí a nabídl mu místo ve své společnosti; počítal přitom s tím, že se mladý talentovaný hoch stane pravou

První Countach byl v té době nadpozemsky krásné auto.





rukou šéfdesignéra Giorgetta Giugiaro. Ten však zanedlouho poté odchází a otevírá si vlastní studio. Na Marcella, který se mezitím stačil etablovat a ukázat, že byl pro Bertoneho dobrou investicí, tak přirozeně „vyšlo“ Giugiarovo místo. A velká, dlouhá a úspěšná (v Carrozzeria Bertone vydržel až do roku 1979) designéřská show mohla začít!

MIURA A TY DALŠÍ

Jedním z nejvýznamnějších projektů Gandiniho u Bertoneho (a nebudeme se asi moc rouhat, když řekneme, že to je jedno z TOP designéřských děl vůbec!) bylo Lamborghini Miura, představené v roce 1966. Gandini měl prý design hotový za necelé tři měsíce, od prvních náčrtů po koncept v životní velikosti. Přelomová Miura (jejíž koncept s motorem uprostřed se pak stal kánonem) byla téměř okamžitou klasikou, Gandiniho elegantní a agresivní design výborně zachytil podstatu rychlosti a síly. Jak už bylo řečeno, Miura nebyla jen estetickým triumfem, ale také technickou revolucí. Její konstrukce byla průkopnická a posunula hranice toho, co bylo v té době považováno za možné. Velkou roli v tom hrál právě Gandiniho návrh, zahrnující například do té doby nepříliš používané funkční aerodynamické prvky. Tento model se stal ikonou a symbolem automobilky Lamborghini, v jejíž cestě za slávou hrál zásadní roli. Mimochodem, víte, že pověstné „řasy“ na Miure byly pouze estetickým prvkem, který měl zakrýt skutečnost, že světlomety byly vypůjčeny z jiného vozu Bertone? Byl to prý jen způsob, jak najít originální konstrukční řešení. „Světlomety pocházely z Fiatu 850 Spider a já jsem nechtěl, aby byly rozpoznatelné“, uvedl později Gandini. No, i tak se může zrodit klasika!

Dalším výjimečným projektem byla Alfa Romeo Montreal, představená jako koncept na veletrhu Expo 1967 v Montrealu. Montreal měl ukázat technickou zdatnost a designovou inovaci Alfy Romeo, Gandiniho design proto obsahoval charakteristickou, avšak nápaditou přední masku a aerodynamickou karoserii, která kombinovala eleganci a sílu. Produkční verze Montrealu, uvedená na trh v roce 1970, si naštěstí zachovala mnoho odvážných designových prvků z konceptu a proto je dnes velmi ceněnou klasikou. Montreal byl navržen s důrazem na detaily a estetiku, která odrážela dynamický, ale také v té době počínající vliv futurismu. Gandini zde opět ukázal svou schopnost přizpůsobit designové prvky technologickým inovacím, což vedlo k vytvoření vozu, který byl nejen krásný, ale také technicky vyspělý. Skloubit formu a obsah se Gandinimu skvěle povedlo i u další ikony, Lancie Stratos z roku 1973. Klínovitý tvar a agresivní postoj byl navržen tak, aby maximalizoval ovladatelnost, což bylo u budoucího rallye speciálu zásadní. Kompaktní rozměry a lehká konstrukce umožňovaly vynikající agilitu, což Stratos následně přetavil do tří po sobě jdoucích vavřínů v rámci Mistrovství světa v rallye.

Když je řeč o futurismu, musíme zmínit i další klasiku z Gandiniho pera – Lamborghini Countach, nástupce Miury, které na začátku



Kromě Renaultu 5 je Gandini autorem také legendárního tahače Renaultu Magnum z roku 1990.



Lamborghini Espada se vyrábělo v letech 1968-1978.

sedmdesátých let už konkurenti začali docela zatápět. Jeho prototyp, představený v Ženevě roku 1971, udělal snad nejrychlejší pětiletý skok ve špičkovém automobilovém designu, jaký je možné si představit. Ostře řezaný, klínovitý silák byl opravdu jako zjevení a doslova pro malého italského výrobce sportovních vozů „ukradl“ celou výstavu. Ferruccio Lamborghini dokonce poté rozhodl zastavit přípravu na Miuru SV, protože prý „po tom, co lidé viděli Countach už Miuru nikdo chtít nebude“. Trochu silná slova, dokazují ale, jaká to tehdy byla bomba. Je trochu ironické, že překvapivě odmítl vzít si poslední vyrobený vůz, byť šlo prý o jeho nejzamílovanější automobil. Jak uvedl v jednom z posledních rozhovorů, nechtěl ho nakonec pořád ležet.

Když v roce 1979 opouštěl Bertoneho studio, měl za sebou desítky špičkových návrhů, celkem se uvádí zhruba stovka designéřských prací různého rozsahu. Opravdu jen namátkou jmenujme některá další díla: pro Lamborghiniho navrhoval Gandini třeba modely Marzal, Espada, Jarama, Urraco či Bravo, pro Alfu Romeo vytvořil Carabo se dvěma otevíranými nahoru (ty pak použil i na Countachi), pro BMW pomáhal navrhnout první řadu 5 (spolu s Paulem Bracquem), dále třeba Fiat X1/9 (ale třeba i 128 Coupé), Audi 50, první Volkswagen Polo či Citroën BX...

BERTONE? JEN ZAČÁTEK

Ani poté však nehodlal brzdit a dál zásoboval automobilové fanoušky špičkovým designem, částečně na volné noze. Se svou ženou Claudií založil společnost, jejíž název Clama Srl vznikl z prvních písmen jejich jmen. Zpočátku spolupracovala výhradně s Renaultem, později však Clama pracovala také pro automobilky jako Maserati, Nissan, Toyota či Subaru. Z řady skvělých počínů jmenujme pouze jen některé, vždyť Gandiniho život a dílo by vydalo na několik vydání obrázkových encyklopedií.

Jedno jméno, jeden model však nesmí ve výčtu z doby „pobertonovské“ nikdy chybět a tím je Renault 5. Nejdříve spolupracoval na podobě interiéru pro ikonické Turbo (zde si asi

Maserati Ghibli designově předběhlo svou dobu.



Miura Gandiniho proslavila asi nejvíce, ale on sám ji rád neměl. Vadilo mu, že upřednostňovala vzhled před vším ostatním. Docela paradox, no ne?



docela hezky zavzpomínal na dřívější sportáky s motorem taktěž uloženým uprostřed), později dostal na starost rovnou kompletní podobu druhé generace z roku 1984. Stál také u návrhů zajímavých Maserati, třeba modelu Ghibli z roku 1992, navrhoval také čtvrtou generaci Quattroporte (1994), čímž navázal na svou práci u Bertoneho – byl to totiž právě on, kdo dostal na starost druhou generaci tohoto slavného modelu o dvacet let dříve.

Pracoval také na podobě prototypu Bugatti EB110, představeného v roce 1991. Před začátkem projektu obdrželo několik designérů kopie výkresů podvozku, aby mohli navrhnout styl karoserie. Byli mezi nimi Paolo Martin, Giorgetto Giugiaro, Bertone a také Marcello Gandini. Právě jeho návrh se stal podkladem pro první prototyp postavený v průběhu roku 1989. Na Romana Artioliho, majitele Bugatti, však neudělal příliš dobrý dojem a tak jej Gandini předělal – přidal jemnější linky, upravil přední a zadní světla, změnil proporce podběhů zadních kol - stylistické prvky, které se objevily také u Maserati Chubasco z roku 1991. Artioli však stále nesouhlasil a chtěl

další detailní změny designu, které Gandini odmítl provést a z projektu odešel. Podoba vozu pak byla přepracována, dveře otevírané nahoru, velké čelní sklo či design bočních oken však zůstaly zachovány.

ODKAZ MARCELLA GANDINIHO

Marcello Gandini je často bývalými kolegy a automobilovými odborníky vyzdvihován za svůj jedinečný přístup k designu a schopnost vytvářet nadčasové vozy. Když o něm Bertone pro tisk poznamenal: „Gandini je génius automobilového designu. Jeho schopnost kombinovat estetiku a funkčnost je bezkonkurenční,“ Giugiaro jednohlasně přitakal: „Marcello Gandini je vizionář, jehož práce definovala generace sportovních vozů.“

Gandini zanechal v automobilovém průmyslu nezaměnitelnou, velmi hlubokou stopu. Jeho návrhy nejen definovaly estetiku sportovních vozů, ale také posunuly hranice technických inovací a používané funkční aerodynamiky. Jeho práce ovlivnila nespočet dalších lidí v automobilovém průmyslu i mimo něj. Gandiniho odkaz je živý i dnes, kdy jeho návrhy stále inspirují nové generace automobilových designérů a, což je možná ještě důležitějším vyjádřením úspěchu, visí na zdech tisíců automobilových fanoušků. Jeho práce měla takový dopad, že jeho slavné vozy jsou běžně uváděny jako důvod, proč se mnozí z jeho následovníků stali automobilovými designéry. Laurens van den Acker, šéfdesignér skupiny Renault, řekl: „Můj hrdina z dětství. Jeho superauta mě inspirovala k tomu, abych si našel cestu k této profesi.“ Karim Habib z automobilky

Kia dodává: „Gandiniho práce se mi vždycky líbila, protože byla zvláštní. Původní koncept Countache byl v dětství mým ‚plakátovým autem‘, jakkoli to zní lacině.“

Jeho kariéra je příkladem toho, jak může jeden člověk svým talentem a vizí změnit pojetí celého průmyslu a zanechat trvalý odkaz. Gandiniho schopnost kombinovat estetiku a funkčnost, inovace a tradici, udělala z jeho návrhů nadčasové klasiky, které budou vždy obdivovány a ceněny.

Sám o své práci říkal: „To, co mě skutečně pohánělo a inspirovalo, bylo vědomí, že musíte vytvořit něco, co lidi donutí udělat ‚wow‘ a skutečně překvapí. To je základ úspěchu.“

A tak tomu také bylo. Marcello Gandini už navždy zůstane jedním z největších designérů v historii automobilového průmyslu.



Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

FORMENTOR

CUPRA



5 LET
ZÁRUKA

ZMĚNA
KTERÁ VÁS
POSÍLÍ

OPERATIVNÍ LEASING MĚSÍČNĚ
JIŽ OD **6 699 Kč** BEZ DPH.

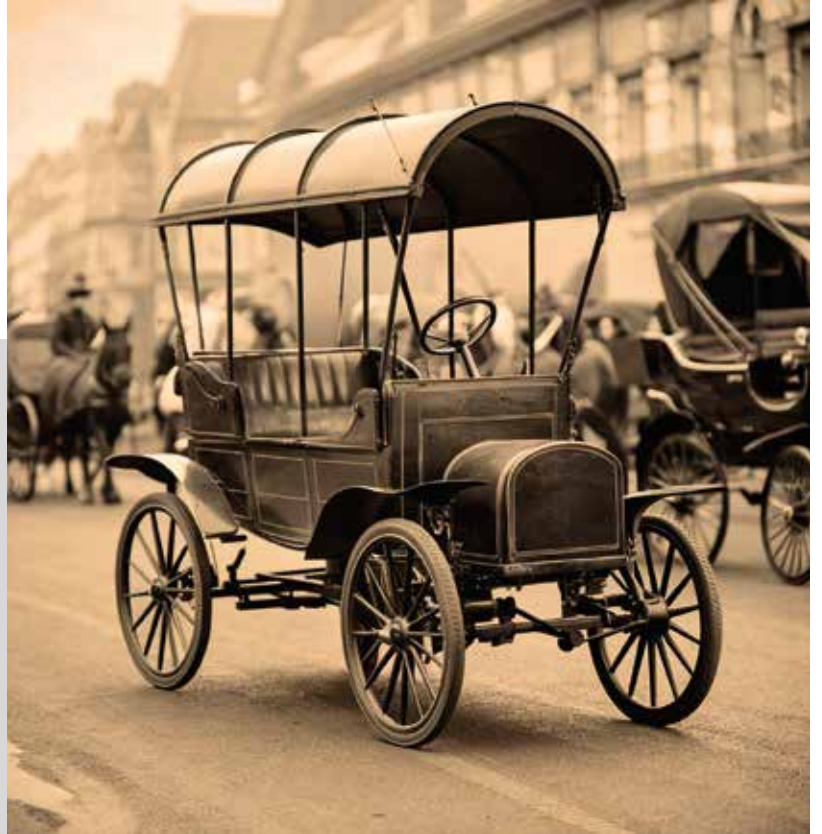
CUPRA Formentor komb. spotřeba 1,2–8,8 l / 100 km, emise CO₂ 26–199 g/km. * Vzorový příklad operativního leasingu na vůz CUPRA Formentor 1.5 TSI manuál v ceně 889 900 Kč. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 10 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 8 106 Kč s DPH, 6 699 Kč bez DPH. Tato nabídka platí pouze pro podnikatele. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, dále obsahuje povinné ručení a havarijní pojištění s 5% spoluúčastí s uznáním bonusu za bezeškový průběh v dosavadních pojištěních (48 měsíců). Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah. Akce platí pouze na skladové vozy. Platnost akce do 31. 7. 2024. Použité obrázky jsou pouze ilustrativní.

10 ZAJÍMAVOSTÍ O AUTOMOBILECH, O KTERÝCH JSTE NEJSPÍŠ NEMĚLI ANI TUŠENÍ...

Svět automobilů je plný překvapivých a mnohdy i dost vtipných informací a historek, o kterých jste možná nikdy neslyšeli. Ostatně první automobil byl vyroben před téměř 140 lety, což už je poměrně dlouhá doba. Mimochodem věděli jste, že prvním automobilem na světě nebyl často zmiňovaný Benzův patentní motorový vůz číslo 1?

PRVNÍ AUTOMOBILY JEZDILY NA ELEKTŘINU

Elektrická auta poslední roky začínají dominovat trhu, ale věděli jste, že právě ony byly průkopníky automobilového průmyslu? První automobily byly totiž poháněny elektřinou. V roce 1837 britský vynálezce Robert Davidson postavil jedno z prvních známých elektrických vozidel. Ve Spojených státech byl jedním z prvních známých elektrických vozidel vůz Thomase Davenporta, který byl také postaven ve 30. letech 19. století. V roce 1900 tvořily elektrické vozy přibližně jednu třetinu všech automobilů na silnicích v USA. Teprve později, s rozvojem spalovacích motorů a objevem ropných nalezišť, začaly být spalovací vozy více rozšířené. V úvodu zmiňovaný Benzův patentní motorový vůz číslo 1 z roku 1886 je považován za první automobil poháněný spalovacím motorem.

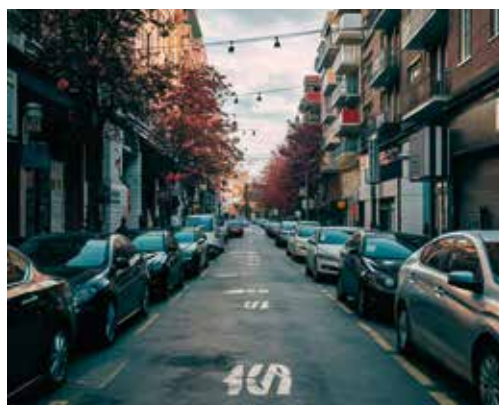
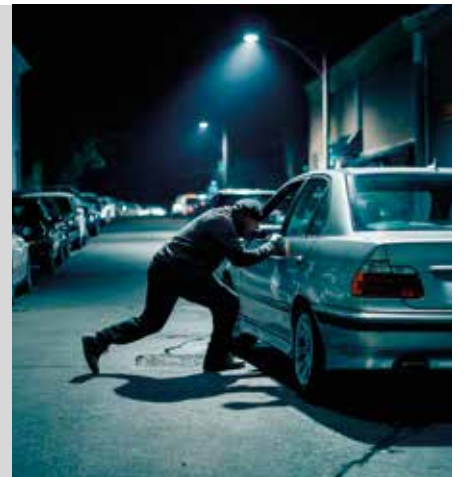


PRVNÍ POKUTA ZA PŘEKROČENÍ RYCHLOSTI NA SVĚTĚ

První pokuta za překročení rychlosti na světě byla udělena 28. ledna 1896 v Anglii. Walter Arnold z East Peckhamu jel rychlostí 8 mil za hodinu (přibližně 13 km/h) v zóně, kde byla povolená rychlost 2 míle za hodinu (přibližně 3,2 km/h). Byl zastaven a pokutován strážníkem, který ho pronásledoval na bicyklu. I když je to ve srovnání s dnešními honičkami směšné, z historického hlediska šlo o počátek vymáhání dodržování rychlostních limitů.

NEJČASTĚJI KRADENÁ BARVA AUTOMOBILU

Zajímalo vás někdy, jaká barva auta je nejčastěji kradená? Výzkumy ukazují, že stříbrné vozy jsou náchylnější ke krádežím než auta jiné barvy. Možná je to proto, že stříbrná patří mezi nejběžnější barvy, což zlodějům usnadňuje splynutí s davem. Pokud žijete v oblasti, kde se neustále něco děje a kriminální živly nikdy nespí, měli byste si při výběru barvy svého vozu stříbrnou dvakrát rozmyslet.



VĚTŠINA AUT JE 95 % ČASU ZAPARKOVANÁ

Auta stráví v průměru neuvěřitelných 95 % svého života zaparkovaná. Proto se poslední dobou setkáváme s masivním prosazováním sdílených automobilů, přičemž tato snaha začíná sklízet ovoce především u mladých lidí, kteří ve vlastnictví automobilu vidí jen starosti.



PRVNÍ STĚRAČE BYLY OVLÁDÁNY RUČNĚ

Až přístě páčkou zapnete stěrače, budete rádi, že fungují automaticky. První stěrače, které v roce 1903 vynalezla Mary Andersonová, totiž ovládal řidič nebo spolujezdec. Automatické stěrače poháněné elektromotorkem se rozšířily až v 60. letech 20. století a poskytly řidičům vysokou míru komfortu, nejen za deštivého počasí.



PRVNÍ DOPRAVNÍ ZÁCPA NA SVĚTĚ

Dopravní zácpy považujeme za nepříjemnost moderní doby, že? Ale není to tak docela pravda. První dopravní zácpa na světě vznikla již v roce 1869 v New Yorku, kdy se v chaotickém zmatku střetli chodci, koňské povozy a několik automobilů. Jak se zdá, některé věci zůstávají neměnné, neboť dopravní zácpy jsou vsudypřítomným problémem dnešních velkoměst. Ostatně takoví Čičani by mohli vyprávět úplně horory.



AUTORÁDIO JAKO DOPLŇKOVÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ

Než se autorádia stala standardní výbavou, jednalo se o ryze doplňkovou výbavu. Na počátku 30. let 20. století, kdy se velkovýroba automobilů rozjížděla naplno, nikdo z automobilek sériově dodávaná autorádia nenabízel. Místo toho jste si museli rádio koupit u specialisty a následně jej nechat jím nainstalovat. Teprve na přelomu 30. a 40. let 20. století začaly z důvodu vysoké poptávky automobilky rádia do svých modelů montovat již z výroby. No a dnes mají některé automobily uvnitř doslova koncertní sítě, schopné reprodukovat s křišťálově čistým zvukem.



NEJSTARŠÍ DOCHOVANÝ POJÍZDNÝ AUTOMOBIL

Věřte tomu nebo ne, ale nejstarším jezdícím automobilem na světě je parní automobil vyrobený v roce 1884 společností De Dion Bouton et Trépardoux. Toto úžasné vozítko je stále funkční a je k vidění v Musée de l'Art et de l'Industrie ve Francii. Je živým důkazem vynalézavosti a řemeslné zručnosti prvních automobilových konstruktérů a fascinujícím dokladem automobilové historie.



PRVNÍ AUTONEHODA

První zaznamenaná dopravní nehoda se stala v roce 1891 v Ohiu. James Lambert řídil jednoválcový benzinový automobil, když narazil do kořene stromu, ztratil kontrolu nad vozem a narazil do sloupu. Lambert našťastí utrpěl jen lehké zranění rtu. Toto rané neštěstí slouží jako připomínka důležitosti bezpečné jízdy a připravilo půdu pro vývoj bezpečnostních prvků v moderních automobilech.

AUTA POHÁNĚNÁ KÁVOU

Zapomeňte na benzín, některá auta mohou jezdit na kávu! Britové přestavěli Volkswagen Scirocco druhé generace tak, aby jezdil na plyn, který vzniká vařením kávových bobů v nádrži, která je zahřívána uhlím. Plyn je pak hnán do filtru, kde jsou odděleny pevné částice a následně už čistý „kávový plyn“ putuje dlouhou trubicí až k motoru, kde funguje jako pohonná směs.



Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

ME VE FOTBALE 2024

14. ČERVNA AŽ 14. ČERVENCE 2024

Skupina A

Pátek 14. 6. • 21:00 • Mnichov

Německo : **Skotsko**

Sobota 15. 6. • 15:00 • Kolín nad Rýnem

Maďarsko : **Švýcarsko**

Středa 19. 6. • 18:00 • Stuttgart

Německo : **Maďarsko**

Středa 19. 6. • 21:00 • Kolín nad Rýnem

Skotsko : **Švýcarsko**

Neděle 23. 6. • 21:00 • Frankfurt

Švýcarsko : **Německo**

Neděle 23. 6. • 21:00 • Stuttgart

Skotsko : **Maďarsko**

Skupina B

Sobota 15. 6. • 18:00 • Berlín

Španělsko : **Chorvatsko**

Sobota 15. 6. • 21:00 • Dortmund

Itálie : **Albánie**

Středa 19. 6. • 15:00 • Hamburk

Chorvatsko : **Albánie**

Čtvrtek 20. 6. • 21:00 • Gelsenkirchen

Španělsko : **Itálie**

Pondělí 24. 6. • 21:00 • Lipsko

Chorvatsko : **Itálie**

Pondělí 24. 6. • 21:00 • Düsseldorf

Albánie : **Španělsko**

Skupina C

Neděle 16. 6. • 18:00 • Stuttgart

Slovensko : **Dánsko**

Neděle 16. 6. • 21:00 • Gelsenkirchen

Srbsko : **Anglie**

Čtvrtek 20. 6. • 15:00 • Mnichov

Slovensko : **Srbsko**

Čtvrtek 20. 6. • 18:00 • Frankfurt

Dánsko : **Anglie**

Úterý 25. 6. • 21:00 • Kolín nad Rýnem

Anglie : **Slovensko**

Úterý 25. 6. • 21:00 • Mnichov

Dánsko : **Srbsko**



UEFA
EURO2024
GERMANY

Skupina D

Neděle 16. 6. • 15:00 • Hamburk

Polsko : **Nizozemsko**

Pondělí 17. 6. • 21:00 • Düsseldorf

Rakousko : **Francie**

Pátek 21. 6. • 18:00 • Berlín

Polsko : **Rakousko**

Pátek 21. 6. • 21:00 • Lipsko

Nizozemsko : **Francie**

Úterý 25. 6. • 18:00 • Berlín

Nizozemsko : **Rakousko**

Úterý 25. 6. • 18:00 • Dortmund

Francie : **Polsko**

Skupina E

Pondělí 17. 6. • 15:00 • Mnichov

Rumunsko : **Ukrajina**

Pondělí 17. 6. • 18:00 • Frankfurt

Belgie : **Slovensko**

Pátek 21. 6. • 15:00 • Düsseldorf

Slovensko : **Ukrajina**

Sobota 22. 6. • 21:00 • Kolín nad Rýnem

Belgie : **Rumunsko**

Středa 26. 6. • 18:00 • Frankfurt

Slovensko : **Rumunsko**

Středa 26. 6. • 18:00 • Stuttgart

Ukrajina : **Belgie**

Skupina F

Úterý 18. 6. • 18:00 • Dortmund

Turecko : **Gruzie**

Úterý 18. 6. • 21:00 • Lipsko

Portugalsko : **ČESKO**

Sobota 22. 6. • 15:00 • Hamburk

Gruzie : **ČESKO**

Sobota 22. 6. • 18:00 • Dortmund

Turecko : **Portugalsko**

Středa 26. 6. • 21:00 • Hamburk

ČESKO : **Turecko**

Středa 26. 6. • 21:00 • Gelsenkirchen

Gruzie : **Portugalsko**

1. OSMIFINÁLE

Sobota 29. června • Dortmund
1A : 2C

2. OSMIFINÁLE

Sobota 29. června • Berlín
2A : 2B

3. OSMIFINÁLE

Neděle 30. června • Kolín
1B : 3ADEF

4. OSMIFINÁLE

Neděle 30. června • Gelsenkirchen
1C : 3DEF

5. OSMIFINÁLE

Pondělí 1. července • Frankfurt
1F : 3ABC

6. OSMIFINÁLE

Pondělí 1. července • Düsseldorf
2D : 2E

7. OSMIFINÁLE

Úterý 2. července • Mnichov
1E : 3ABCD

8. OSMIFINÁLE

Úterý 2. července • Lipsko
1D : 2F

1. ČTVRTFINÁLE

Pátek 5. července • Stuttgart
1B/3ADEF : 1A/2C

2. ČTVRTFINÁLE

Pátek 5. července • Hamburk
1F/3ABC : 2D/2E

3. ČTVRTFINÁLE

Sobota 6. července • Lipsko
1E/3ABCD : 1D/2F

4. ČTVRTFINÁLE

Sobota 6. července • Düsseldorf
1C/3DEF : 2A/2B

1. SEMIFINÁLE

Úterý 9. července • 21:00 • Mnichov
vítěz 1. ČF : vítěz 2. ČF

2. SEMIFINÁLE

Středa 10. července • 21:00 • Dortmund
vítěz 3. ČF : vítěz 4. ČF

FINÁLE

Neděle 14. července • 21:00 • Berlín
vítěz 1. SF : vítěz 2. SF



seTKání

 LIVESPORT



www.hattrick.cz



PRVNÍ JAPONEC S MOTOREM UPROSTŘED



Když se dnes s odstupem díváme na koncept malého levného sportovního auta s atmosférickým motorem, uvědomíme si, jak nám podobná auta po 40 letech chybějí. A zřejmě už se podobných stejně nedočkáme.

přes sportovní modely až po pracovní pick-upy a velké offroady, které si poradily i s nejdřsnějšími podmínkami na planetě.

V segmentu sportovních vozidel klasické koncepce tu byla Celica, která se tehdy začala dělit na dvě linie – Celicu a Supru. Kultovní status si zajistila Toyota Corolla AE86 neboli Hachiroku, legendární náčiní, které naučilo jezdit smykem celou generaci a získalo si nesmrtelnost. A to do toho přišla MR2, tedy auto s motorem uprostřed a pohonem zadních kol.

A nezjevila se z čistého nebe, ale postupem času se vyvinula z designového projektu, zahájeného již v roce 1976. Cílem bylo stvořit zábavné auto, které zároveň bude vynikat v oblasti hospodárnosti (a nemusí být nutně sportovní). Tým kolem Akia Yoshidy pracoval s různými alternativami umístění motoru a pohonu a výsledkem byl prototyp SA-X z roku 1981. Následovaly další prototypy, testované v Japonsku i USA. Další evolucí byl koncept SV-3, předvedený v říjnu 1983 na autosalonu v Tokiu a od

něj už chyběl jen krůček k sériové výrobě, která v japonské továrně Sagamihara začala v druhé polovině roku 1984, tedy před 40 lety. Na svět přišlo jedno z nejzábavnějších aut své doby, které nezahanbí ani současnost – naopak, hranaté tvary od Seiichiho Yamauchi uzrály jako víno a zejména první MR2 (W10/W11) dnes patří mezi klasiky JDM scény.

JAKÝ MOTOR? URČITĚ CHCETE 4A-GE!

Pod víko se dostaly celkem dva motory – základní čtyřválec 1,5 litru 3A (vůz značený jako AW10) ovšem nikoho příliš nevrážoval, protože všichni chtěli 1,6litrový motor 4A-GE (značení AW11), vysokootáčkovou legendu ze země vycházejícího Slunce. Čtyřválec s rozvody DOHC, elektronickým vstříkáváním Denso a proměnnou geometrií sání T-VIS dokázal na domácím trhu nabídnout krásných 130 koní při 6600 otáčkách a 149 Nm při 5200 otáčkách. Tento skvělý motor znám dobře – měl jsem ho ve zmíněné AE86 a jezdil s ním samozřejmě i v několika exemplářích MR2 první generace. Jeho charakter si

Model MR2 patří do období, kdy už si Toyota naplno užívala zaslouženého postavení globálního hráče, jehož automobily prosluly zejména svou spolehlivostí a odolností. Stejně jako nyní, i tehdy měla Toyota široké portfolio pokrývající prakticky každý segment – od malých městských aut přes rodinné sedany, kombi, hatchbacky



Zajímavostí je, že zavazadlový prostor byl vpředu i za motorem (pod křídlem).



Nízký posaz, prakticky uprostřed. Japonci si s laděním MR2 vyhráli.



Trpěli korozi, ale hezké originální kousky (třeba limitované), dnes stoupají na ceně.

okamžitě zamilujete, chuť po otáčkách je návyková a špička v nějakých 7200 otáčkách je odkazem ryzího řidičského požitku vytáčení atmosférické jednotky. Evropské verze měly trochu menší výkon (116 nebo 124 k s katalyzátorem nebo bez), ale v praxi jezdily také velmi krásně. Při celkové hmotnosti karoserie 950 kg to asi dává smysl.

RYCHLOST HLAVNĚ V ZATÁČKÁCH

Toyota si nehrála na Ferrari, ale nabídla malé, skvěle ovladatelné auto s točivým motorem, nízkou hmotností a nezávisle zavěšeným podvozkem laděným inženýrem Rogerem Beckerem z Lotusu. Doplníme, že vpředu i vzadu pracovalo zavěšení typu McPherson ve spojení s tlumiči a vinutými pružinami, pod všemi koly byly kotoučové brzdy. Jednoduchý recept měl velký úspěch – doteď si pamatují, jak mě překvapila dynamika malé Toyoty v rychlých zatáčkách. MR2 si mohla dovolit mnohem větší nájezdové i průjezdní rychlosti než tehdejší hothatche a její koncepce uměla řídiče i učit, jak zacházet s koncepcí známou ze supersportů.

A pak tu byl ten skvělý posaz – asi jste pochopili, že číslo 2 v názvu znamená počet sedadel. Řidič a spolujezdec jsou obklopeni černými osmdesátkovými plasty, nechybí typické digitální hodiny a úžasně jednoduchý přístrojový štít s velkým otáčkoměrem a rychloměrem, doplněným o čtyři strohé ukazatele teplot. Hranaté tvary doplňují vtipně umístěné ovladače světel (samozřejmě mrkaček) a stěračů, uprostřed pak najdete tak maximálně rádio a ovladače topení. Doplníme, že kdo chtěl, mohl mít i určité luxusní prvky – například klimatizaci nebo kožené čalounění. Celé tělo sedí nízko s rukou zapřenou o vysoký středový tunel, kde je řadicí páka pětistupňové převodovky. Pobaví fakt, že v nabídce byl i automat, ale ten nikdo soudný nechce.

LIBŮSTKA PRO DOMÁCÍ TRH

MR2 není žádný velký závodník, stovku dá za víc než osm sekund a 300 km/h také nepojede. Jenže to vůbec nevádí, její síla tkví v hravosti, krásně naladěném podvozku (nekažit velkými koly!) a motoru 4A-GE, jemuž by charakter mohl například mazdí čtyřválec B6ZE z MX-5 jen tiše závidět. Zajímavostí je, že Toyota v průběhu životního cyklu první MR2 představila ještě verzi s malým kompresorem typu Roots. Celkový výkon nebyl nijak oslnivý – 147 koní, ale lepší točivý moment 186 Nm pomohl ke zrychlení na stovku za 6,5 s. Jak to tak bývá, tato specialitka byla k dispozici jen pro domácí trh a USA, do Evropy se oficiálně nevyvážela, stejně jako různé zajímavé edice.

Životní cyklus první MR2 trval pět let, v roce 1986 přišel facelift, rozeznatelný podle drobných designových změn (třeba nových zadních světel), ale



i vylepšenou technikou a podvozkem (vyšší výkon ale nečekejte, spíš naopak ho omezovaly regulace). V Evropě a USA byla také nabídnuta targa. S rokem 1989 skončila éra první MR2, která vyšlapala cestu své nástupkyni. Ta už byla mnohem kulatější, jak diktovala 90. léta. Byla také výrazně větší – zatímco „jedničková“ měřila na délku 3925 mm, „dvojková“ už 4170 mm. A byla o cca 250 kg těžší, s čímž korespondoval i fakt, že pod kapotou měla dvoulitry, a to jak atmosférické, tak přeplňované turbodmychadlem. Jen ve stručnosti dodám, že celá saga byla uzavřena třetí generací, vyráběnou v letech 2000 až 2007.

Právě dvojkových a trojkových MR2 je v inzerátech ještě dostatek a první generace mezi nimi zasvítl jen vzácně. Pokud je v hezkém stavu (samozřejmě, že trpěla hlavně korozi, mechanicky je velmi spolehlivá), tak bude stát řekněme od 8 000 do 12 000 eur, tedy zhruba 200 000 až 300 000 Kč. Upřímně si tento postupný růst hodnoty zaslouží – stále je prvním japonským sériovým autem s motorem uprostřed napříč a zábavnými jízdními vlastnostmi okořeněnými skvělým atmosférickým motorem. Pokud budete hledat, hezkou jistě objevíte. Během pěti let totiž vzniklo celkem 163 845 aut, z čehož celých 96 666 kusů bylo exportováno do USA a Kanady (a ty jsou obecně slabší výkonem i stylem). Nezbývá jen doufat, že víc mladých nadšenců si na MR2 vzpomene a nějakou zachrání, aby nás alespoň občas potěšila svou rozvtomilostí vyklápěcích světlometů a tvary malého supersportu.

Text: František Vahala

Foto: Toyota



MĚSTO ZELENĚ, STROMŮ A KVĚTŮ

Havířov je poměrně mladé město nacházející se v Moravskoslezském kraji, v srdci těžební oblasti Ostravsko-karvinského revíru. Jeho vznik je úzce spojen s poválečným obdobím a prudkým průmyslovým rozvojem Československa a bylo postaveno téměř na zelené louce.

Urbanistický plán Havířova, jehož název vzešel z veřejné soutěže (mezi návrhy byly názvy jako Šachtín, Uhlín, Uhlíkov, Technograd, Zápotockýgrad), navrhl architekt Vladimír Meduna, který se inspiroval kombinací moderní architektury a prvků socialistického realismu. Výsledkem je vskutku unikátní podoba centra města s širokými bulváry, prostornými náměstími a množstvím zeleně.



Slabší TDI s pohonem předních kol a manuálem je skvělá kombinace.



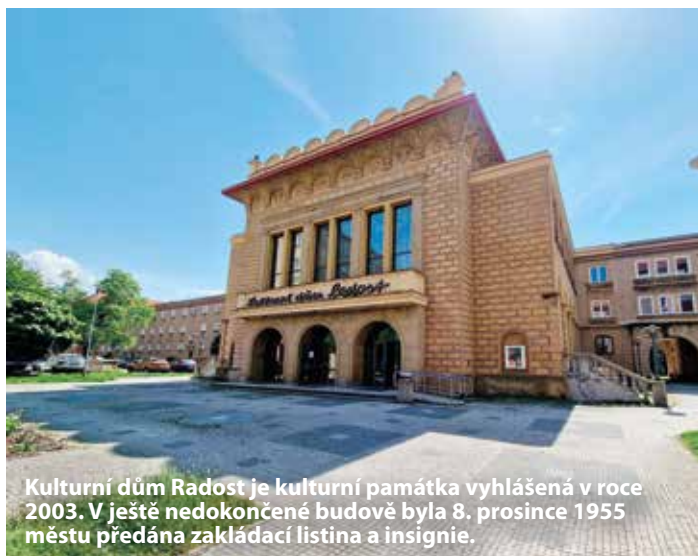
Výstavba města de facto na zelené louce měla prozaický důvod. Po druhé světové válce čelilo Československo nedostatku kvalitního bydlení, zejména v průmyslových regionech. A tak bylo v roce 1947, rozhodnuto o vybudování nového hornického města. První obyvatelé se začali do Havířova stěhovat krátce na to, v roce 1950. O pět let později Havířov získal status města.

LESOPARKTÉMĚŘ V CENTRU

Přestože Havířov rozhodně není městem, kam by Češi jezdili cíleně na dovolenou, rozhodně stojí za návštěvu. Už jen pro jeho specifickou architekturu, která kombinuje prvky socialistického realismu a modernismu, přičemž mezi nejvýznamnější budovy patří Dům kultury Petra Bezruče, který byl postaven v roce 1960 a je centrem kulturního dění ve městě. Dalším zajímavým místem je Městská knihovna Havířov. Nicméně asi nejvýznamnější budovou v Havířově je Městská radnice, která byla postavena v roce 1956. Tato budova je typickým příkladem architektury socialistického realismu a je dominantou náměstí Republiky, které je středobodem města.

Co je ale na Havířově nejzajímavější, je bezesporu propojení přírody a urbanismu. Nikde jinde se vám nestane, že z centra, kde si koupíte zmrzlinu, dojdete po 500 metrech do lesoparku a rázem zapomenete, že jste v civilizaci. Park je vybaven dětskými hřišti, sportovními plochami a cyklostezkami a například v zimních měsících skýtá možnosti pro běžkování či sáňkování.

Kromě toho se obyvatelé Havířova vehementně snaží, aby jejich město vzkvétalo. A to doslova. Ročně je vysazováno přibližně 150 tisíc (!) letniček a 70 tisíc květin pro podzimní výsadbu. Po celém městě jsou sloupy veřejného osvětlení zavěšovány keramické a betonové vázy, do nichž je každoročně vysazováno na 12 tisíc kusů květin. Snaha zkrášlovat město bez historického rodokmenu se datuje již od samotného vzniku města, a ne nadarmo se mu říká „Město zeleně, stromů a květů“.



Kulturní dům Radost je kulturní památka vyhlášená v roce 2003. V ještě nedokončené budově byla 8. prosince 1955 městu předána zakládací listina a insignie.

ZLEPŠENÁ AERODYNAMIKA

Do Havířova, respektive do Havířova, jsme se vydali Škodou Karoq s oblíbeným 2litrovým motorem TDI. Ovšem nikoliv v nejsilnější 110kW (150k) variantě s pohonem 4x4 a DSG, nýbrž se 6stupňovým manuálem a pohonem předních kol. Pokud se podíváte do ceníku Škoda Auto, cenový rozdíl mezi vrcholnou vznětovou motorizací a námi testovaným kouskem, jehož motor nabízí 85 kW (116 k), činí ve srovnatelné výbavě Top Selection rovných 200 tisíc Kč. A nemusíme uvažovat nikterak dlouho, abychom měli jasno. Převodovka DSG je skvělý společník do města, o tom žádná, stejně jako pohon 4x4, pokud jezdíte na hory, případně často taháte přívěsný vozík, ale v reálném životě se bez obojího v pohodě obejdete a ušetřených 200 tisíc Kč investujete jinde. Nehledě na fakt, že v kombinaci s DSG dosahuje točivý moment slabšího TDI hodnoty 250 Nm, zatímco s manuálem rovných 300 Nm. A u vznětového motoru jde především o „krouťák“. Nejsilnější varianta nabízí 340 Nm, takže rozdíl mezi 85kW a 110kW motorem, který je nabízený výhradně s DSG, je poměrně malý.

Nutno však podotknout, že testovaný exemplář jel tak skvěle, až bychom se vsadili, že uváděný výkon by na motorové brzdě byl výrazně vyšší. To ale není žádná novinka a u testovacích škodovek už vůbec ne.

Manuální převodovka používaná pro koncernové vozy má fantastický chod, skvěle vymezené dráhy a hlavice řadicí páky padne do ruky. S velmi dobře zvolenými převodovými poměry a faktem, že o změně rychlostního stupně rozhodujete vy, se spotřeba slabšího TDI pohybuje dlouhodobě okolo 5 litrů na 100 km. Ano, okřídlené „TDI jezdí za pět“ je opět realitou a ani se nemusíte moc snažit.

Hodně tomu napomohla upravená aerodynamika faceliftovaného modelu. Inženýrům se podařilo snížit hodnotu součinitele odporu vzduchu o více než devět procent na Cx 0,30, což automaticky znamená nižší emise a spotřebu. Hodně tomu přispívají aerodynamické kryty kol z lehkých slitin, aktivní lamely ve spodním otvoru nárazníku se



vzduchovou clonou Air Curtain (nasávací otvory na okrajích nárazníku směřující vzduch kolem blatníků ven), prodloužený střešní spoiler s malými „ploutvičkami“ a kryty podvozku či palivové nádrže.

SKVĚLE PROMYŠLENÉ

Karoq je mimořádně oblíbený model, ostatně dlouho kraloval prodejům SUV od Škoda Auto, než ho vystřídal Kamiq. Karoq je ale i nadále skvělým autem, přičemž exceluje zejména v oblasti praktičnosti. Škarohlídy vysmívané prvky Simply Clever jsou v reálném provozu prostě fantastické. A tentokrát nemyslíme notoricky známou škrabku na víčku nádrže, ale například hrdlo nádoby na ostříkovače se zabudovaných trychtýřem, deštník pod sedačkou, zadní sklopné stolký v opěradlech nebo otočný Jumbo Box v loketní přihrádce, který lze zcela vyjmout.

Nejzajímavějším prvkem Karoqu jsou ale zadní sedačky Vario Flex, které lze zcela vyjmout a zvětšit tak objem zavazadlového prostoru až na 1810 litrů. Je ale potřeba počítat s tím, že trojice samostatných sedadel není tak pohodlná, jako standardní trojmístná lavice. Když k tomu připočteme řadu háčků, přepravních sítí a extra přihrádek, nabízí Karoq skvělou kombinaci stylu a praktičnosti.



Náměstí je centrálním bodem Havířova a jeho architektura odráží socialistický realismus. Je také důležitým dopravním uzlem, kde se sbíhají různé linky MHD.

Podvozkově je Karoq spíše komfortně naladěný, ale nebrání se ani svižné jízdě. V okolí Havířova jsme se svezli jak na téměř nových okresních cestách, tak na vyložené špatném povrchu, a přestože předokolka má vzadu jednoduchou zadní nápravu, v interiéru se to nikterak výrazně neprojevovalo. Samozřejmě „víceprvek“ u pohonu 4x4 je lepší, to nerozporujeme, ale je to hodně podobné, jako v případě slabšího 2litrového TDI – tedy naprosto dostačující.

Text: Jiří Švamberk

Foto: shutterstock a autor

FINANCUJTE OJETÉ AUTO CHYTŘE A ZÍSKEJTE STEJNÉ VÝHODY JAKO U NOVÝCH VOZŮ

Když se řekne „značkové financování“, mnoho lidí si představí jen nové a drahé vozy. Výrazně ale roste počet zákazníků, kteří mají zájem o financování ojetých automobilů. Jen za prvních pět měsíců letošního roku eviduje společnost Volkswagen Financial Services nárůst uzavřených smluv o více než čtyřicet procent. Aby bylo pořízení vozu opravdu jednoduché, připravil Volkswagen Financial Services pro své zákazníky produkt CHYTŘE, který umožňuje nastavit si měsíční splátky podle své potřeby, a to včetně kompletního pojištění.

„Zaznamenali jsme jasné oživení trhu s mladými ojetinami, pro něž máme připraven produkt financování CHYTŘE. Díky propojení značkových programů ojetých vozů ŠKODA Plus a Das WeltAuto dokážeme nabídnout zákazníkům zajímavější výhody než banky, například servisní prohlídky v autorizovaných servisech zdarma a podobně,“ říká Petra Padolsky, vedoucí Dealerského prodeje ve Volkswagen Financial Services (VWFS).

S tím souvisí i další výhoda – ojeté vozy z programu ŠKODA Plus nebo Das WeltAuto jsou nabízeny od značkových dealerů koncernu Volkswagen, což znamená, že o vozidle prodejci vědí vše. Díky interním systémům znají jejich historii, servisní a svolávací akce a dokáží je zákazníkovi erudovaně odprezentovat, což „aftermarketové“ bazary většinou neumí.

U nových i ojetých vozů si zákazníci navíc mohou online předplatit servisní prohlídky a vyhnout se tak nečekaným výdajům za údržbu svého auta. „Servisní prohlídky provádíme pouze v našich autorizovaných servisech a garantujeme tak použití náhradních dílů nejvyšší kvality. Na využití prohlídky mají klienti dva roky od zakoupení, nemusí tak řešit rostoucí cenu práce nebo materiálu. Na nákup dvou servisních prohlídek navíc aktuálně nabízíme slevu 25 %,“ dodává Petra Padolsky.

Jeden příklad za všechny: Škoda Fabia, která je díky své nízké spotřebě a kompaktnosti oblíbená jak u soukromých, tak firemních zákazníků. Do oběhu se vrací po operativním leasingu jako velmi zajímavá ojetina od prvních provozovatelů se 100% značkovým

servisem a údržbou dle plánu. Zákazník tak získá nejen atraktivní mladé ojeté vozidlo za skvělou cenu, ale zároveň zná jeho historii, včetně péče jen v autorizovaných servisech.

S tím koresponduje jak prodejní proces programu ŠKODA Plus/ Das WeltAuto, tak financování od VWFS. Tyto zánovní vozy si totiž zákazníci můžou koupit třeba v některém z nových stylových showroomů, které značka Das WeltAuto nedávno otevřela. Showroomy jsou totiž plně srovnatelné s kvalitou prodeje nových vozů a jejich vyškolený personál dokáže precizně představit každý model, protože je prodává vlastně i jako nové.

A jak vlastně funguje financování CHYTŘE? „Úvěr CHYTŘE je ideální pro ty, kdo chtějí mít nízké měsíční splátky a možnost vyměnit auto za jiné po určité době. Je to stále populárnější produkt, a to nejen pro financování nových, ale i ojetých vozů. Zákazník si na začátku zvolí výši akontace, délku úvěru a výši poslední splátky. Splátky jsou ve stejné výši mimo poslední navýšené splátky, kterou si může nastavit v rozmezí 20–60 % vstupní ceny vozu, čímž výrazně sníží dopad na výši měsíční splátky. Na konci se zákazník rozhodne, jak s poslední splátkou naloží: doplatí ji jednorázově a vůz mu zůstane, nebo jej prodá dealerovi a ze získaných prostředků uhradí poslední splátku, případně ji využije jako akontaci na další vůz. Abychom zákazníkům ještě více ulehčili rozhodování, k financování navíc získají předplacený servis na 5 let zdarma, se kterým ušetří na servisování svého vozu,“ vysvětluje Petra Padolsky.

www.vwfs.cz





**Objednejte se na jarní
servisní prohlídku
a pneuservis**

Žádné starosti, o to se postaráme

Váš sezonní Volkswagen Service

V našich autorizovaných servisech Volkswagen se postaráme, aby vaše cesty byly vždy bezstarostné. Díky našim výhodným servisním úkonům s použitím Originálních dílů Volkswagen® zajistíme, že váš vůz bude vždy v perfektním stavu. Využijte možnost jarní servisní prohlídky vašeho vozu a komplexní služby Volkswagen Pneuservisu včetně letních pneumatik, s bezplatnou PneuGaranci. Seznamte se s naší aktuální nabídkou originálního příslušenství a nezapomeňte na zákaznickou kartu Volkswagen MyCard, s kterou naplno využijete všechny výhody našich servisních služeb. My se o vaši bezstarostnou jízdu postaráme. Tato nabídka platí do 21. 6. 2024.



BRÁNA DO POBALTÍ



Nejsevernější barokní město nám na první pohled trochu připomnělo Prahu, kdybychom ji zmenšili přibližně na půl. Středověké centrum s ulicemi i chodníky vydlážděnými kamennou dlažbou, stavby rozevlátého baroka a úžasná atmosféra.


Pověst o založení města praví, že důvodem vzniku byl sen o železném vlku stojícím na kopci, na základě něhož byl pak postaven hrad a po roce 1323 založeno město. V dnešní době se Vilnius stává příjemným místem k bydlení a je každým rokem domovem pro více a více Litevců. Počet jeho obyvatel letos poprvé přesáhl šest set tisíc. Když se sem vydáme z našeho hlavního města, musíme počítat s 1100 km a zhruba 12 hodinami cesty. Projedeme napříč celé Polsko, našťastí díky rozrůstající se síti dálnic je to o mnoho příjemnější cesta než před lety. Vilnius navštívíme pravděpodobně vždy, když se vydáme někam do Pobaltí a nejznámější památka – Brána úsvitu – se stává pomyslnou branou nejen do Vilnius, ale do celé nádherné oblasti, sahající až k Finskému zálivu.

Řízení ve městě není náročné, hlavní ulice jsou dostatečně široké a téměř všude se dá dobře zaparkovat podélně po obou stranách. Většina vnitrobloků má svůj úzký vjezd a parkuje se tak i uvnitř prostoru ohraničeného obytnými domy. Naproti tomu v historickém centru jsou ulice jednosměrné a orientace i parkování je o něco složitější. Hlavní ulici napříč historickým centrem zabírá pěší zóna, pro ty, kteří neradi chodí po svých, je doplněna obousměrným cyklopruhem. Parkování se platí podle barevných zón, do kterých je vnitřní město rozděleno. Modrá zahrnuje historické a obchodní centrum a platí přes celý den a stojí 60 Kč na hodinu. Okolo ní je červená zóna za 40 Kč a ostatní okrajové – žlutá a zelená – jsou spíše už jen symbolické za 15 resp. 8 Kč.

SNADNÁ ORIENTACE

Městem protéká od západu k východu klidná řeka Neris a po obou jejích stranách vedou hlavní městské tepny, po kterých jezdí i hlavní linky MHD. Nalezneme tu pochopitelně autobusy, ale i tramvaje a trolejbusy, přičemž jsou tu k vidění i hodně desítek let staré kousky, které už u nás prakticky nemáme šanci vidět. Například Škody řady 14 Tr s hranatou karoserií, které u nás definitivně skončily loni. Z části dopravní a z části architektonickou atrakcí je bezesporu letiště. Celá historická modernistická budova z třicátých let byla zachována a velmi citlivě doplněna o velké množství moderních funkčních celků, takže v dnešní době slouží jako vstupní hala na moderní letiště, což vytváří naprosto úžasný pocit průchodu historií.

Díky širokým cestám a klidné povaze řidičů je řízení ve městě většinou pohodové. Platí zde několik specifických pravidel. Například prostředky MHD mají přednost, řidiči auta je musí vždy pustit a nesmí je předjíždět, když stojí v zastávce. Povinné jsou také zimní pneumatiky mezi 10. listopadem a koncem března. A zajímavostí je, že si tu můžete nechat obout legálně i pneumatiky s hroty. To však pouze od 1. listopadu do 9. dubna. Posledním rozdílem oproti našim pravidlům je tolerance 0,4 promile alkoholu v krvi a povinnost mít v autě hasicí přístroj.



Vlakové nádraží je nejdůležitějším dopravním uzlem města.



Historická část letiště.



Městská radnice.

PHM v Litvě stojí zhruba jako u nás. Benzín vyjde na 38,70 Kč za litr, nafta na 36,40 Kč za litr a LPG na 16 Kč.

MĚSTO KONTRASTŮ

Kromě samotného města s nádherně udržovanými historickými budovami, katedrálou, kostely mnoha vyznání a pevností na zeleném travnatém kopci nás zaujaly tomuto silně kontrastující brutalistické stavby z dob, kdy byla Litva ještě součástí Ruska. Za zmínku stojí „vznášející“ se betonová sportovní hala za řekou proti pevnosti, nevelká mozaiková budova starého parlamentu, který se nakonec přemístil do nově postavené budovy, a v poslední řadě ze všeho nejzajímavější věž televizního vysílače se svou dokola otáčející se restaurací ve výšce 165 metrů.

Pár dní ve Vilniusu se dá příjemně strávit procházkami starým městem, výbornými gurmánskými zážitky za velmi vstřícné ceny, sportem v městských parcích podél řeky, ale i jednodenními výlety do přírody. V tomto ohledu je jednoznačně nemožné vynechat návštěvu nedalekého vodního hradu Trakai.



Horní hrad nazývaný též Gediminasův.

Text a foto

Tomáš Vizinger a Jana Vizingrová

KALEIDOSTKOP

LÉTO 2024



OKRUHOVÉ GTI

Rodinu ostrých golfů konečně doplňuje také okruhově laděná varianta Clubsport, kterou na začátku června Volkswagen představil na vytrvalostním závodě 24h Nürburgring. Volkswagen GTI Clubsport kromě nových nárazníků, velkého spoileru na zádi a speciálních 19" kol, odkazujících na legendární telefonní číselníky Golfu GTI Mk5, nabídne také odlehčená kovaná kola s hmotností cca 8 kg na jedno kolo. Pod kapotou pracuje starý známý 2litr EA888, konkrétně varianta LK3 evo4, která pomocí přepřínování disponuje výkonem 221 kW (300 k) a 400 Nm. Spolupracuje výhradně s převodovkou DSG a elektronicky řízeným samosvorným diferenciálem vpředu. Mezi další jeho speciality patří volitelný okruhový jízdní režim Special laděný na Severní smyčce Nürburgringu. Maximální rychlost je standardně omezena na 250 km/h, ale paket Race omezovač posune až k 267 km/h. Součástí tohoto balíčku je také výfukový systém Akrapovič.

NOVÉ SIMULAČNÍ
A EMISNÍ CENTRUM ŠKODA

Automobilka Škoda Auto otevřela rozšířené Emisní centrum a nové Simulační centrum, jedno z nejvyspělejších v Evropě a unikátní nejen v Česku, ale i v celém koncernu Volkswagen. Tato zařízení umožňují testování vozidel za extrémních podmínek, přičemž je možné simulovat teploty od -7 do +50 °C a vlhkost od 10 do 95 %. Laboratoř je vybavena dynamometrem pro vozy s výkonem až 300 kW, což umožňuje simulovat jízdní odpor při rychlostech až 265 km/h. Simulační centrum také umožňuje testy proudění vzduchu a je vybaveno emisním analytickým systémem a rychlobíječací stanicí pro elektromobily s výkonem 400 kW. Ročně zde proběhne až 850 testů, čímž se výrazně zvyšují testovací kapacity automobilky. Stavba centra, která byla zahájena v roce 2021, si vyžádala investici téměř 22 milionů eur. Toto zařízení pomůže Škodě Auto splnit aktuální i budoucí legislativní požadavky EU, Číny, Indie, Brazílie a dalších regionů.



UMĚNÍ NA KOLECH

BMW odhalilo 21. května 2024 v Centre Pompidou v Paříži svůj nejnovější Art Car, již 20. edici tohoto slavného projektu, kdy jsou modely německé značky „plátnem“ pro nejvlivnější výtvarné umělce své doby. Tentokrát je autorem newyorská umělkyně Julie Mehretu. Základem 20. Art Car se stalo závodní BMW M Hybrid V8, na nějž Mehretu „aplikovala“ své monumentální dílo „Everywhen“. BMW M Hybrid V8 pohání hybridní systém s výkonem 470 kW/640 koní, který tvoří 4.0litrový motor V8 a elektromotor, dosahující rychlosti až 345 km/h. Tato spolupráce mezi umělkyní a inženýry BMW symbolizuje spojení technologie a umění, přičemž vozidlo je nejen exponátem, ale i funkčním závodním autem, které předvede své schopnosti na závodní dráze a uvidíme ho na startu letošní čtyřadvacetihodinovky v Le Mans (15.–16. června).



JEŠTĚ LEPŠÍ

Stále relativně mladá značka CUPRA se těší mimořádně vysoké popularitě svých modelů, především u mladších zákazníků. Její pestré portfolio nabízí pro každého něco. A stěžejní modely CUPRA před nedávnem prošly důkladnou modernizací. Od svého vzniku se CUPRA zaměřuje na kombinaci výkonu, inovace a exkluzivního designu, což se projevuje u všech vyráběných modelů. V současnosti CUPRA nabízí šest modelů, přičemž hned tři z nich nedávno prošly modernizací. CUPRA Formentor je nejúspěšnějším automobilem v nabídce progresivní španělské značky a tento první svébytný model CUPRA se za čtyři roky výroby stal jedním z nejprodávanějších CUV v Evropě. CUPRA Formentor se nově vyznačuje „žraločím nosem“ s přepracovanými LED Matrix světlomety s trojúhelníkovými světelnými segmenty nesoucími se v duchu modelu Tavascan a konceptu Terramar. Motiv trojúhelníku se rovněž objevuje v zadních světlech

a stylovou novinkou modelu je svítící zadní logo CUPRA. Interiér se nově vyznačuje přepracovaným digitálním přístrojovým štítem spolu s větší 12,9palcovou centrální dotykovou obrazovkou infotainmentu a milovníci hudby mohou volitelně objednat špičkový audiosystém Sennheiser s dvanácti reproduktory. Pozměněný je také středový tunel a výrobce použil nové udržitelné materiály špičkové kvality. Modernizovaný Formentor je nabízen se čtyřmi typy pohonu – zážehovými čtyřválcí 1.5 a 2.0 TSI, vznětovým 2.0 TDI, mild-hybridním 1.5 eTSI a 1,5litrovým plug-in hybridem ve dvou výkonových nastaveních 150 kW (204 k) a 200 kW (272 k), který nově nabídne dojezd až 100 km čistě na elektřinu. Výkony sahají od 110 kW/150 k po 245 kW/333 k, přičemž aktuálně nejvýkonnější varianta VZ se může pochlubit 6pístovými brzdami Akebono a zadní rozvodovkou Torque Splitter, tedy prvky výbavy již nevyroběné 5válcové motorizace VZ5.



Současně s Formentorem prošla modernizací dvojice CUPRA Leon a Leon Sportstourer. Jedná se de facto o stejný balíček aktualizací jako v případě Formentor, takže i v jejich případě se objevuje „žraločí nos“, trojúhelníkový světelný podpis, přepracovaný digitální štít, nová konzole či udržitelné materiály nebo audiosystém Sennheiser. Až na pár výjimek je stejná také nabídka pohonů – přičemž vrchol v případě modelu Leon Sportstourer VZ variantou 2.0 TSI 245 kW/333 k. Provedení Sportstourer je pak možné objednat se zadní rozvodovkou Torque Splitter. Varianta PHEV bude rovněž dostupná ve dvou výkonových nastaveních - 150 nebo 200 kW (204 nebo 272 k).



SKODA Service

Aby vaše Škoda zůstala originální

Využijte až **20% slevy**
z Šekové knížky



Platí pro vozy Škoda
starší 4 let

Jaké slevy Šeková knížka obsahuje?

- ✓ Sleva 15 % na Škoda Originální díly
 - ✓ Sleva 20 % na nákup Škoda Originálního příslušenství
 - ✓ Sleva 20 % na výměnu Škoda originálních brzd, tlumičů a výfuků
- A mnoho dalších výhod.

Více informací zjistíte na www.skoda-auto.cz nebo u autorizovaného servisního partnera Škoda.

V křížovce tohoto vydání SeTKání se nachází citát **Antoina de Saint-Exupéryho, francouzského spisovatele a pilota (1900–1944).**

POMŮCKA: ANAS, IDO, PRK, RONAN	SVĚTELNÝ JEV MEZI MRAKY A ZEMÍ	DLOUHÉ PTAČÍ KRÍDELNÍ PERO	JAKMILE	LETMÝ DOTEK MÍČE	SPORTOVCI		NOČNÍ PTAČEK	ZASE	KOŽÍ PACH	DOMÁCKÝ KAREL	KONEC MODLITBY		SLABÝ HLAS	TRHLINA	POKUD (SLOVENSKY)	OBYVATEL ČÁSTI BELGIE	ÚTOKY
MOČÁLY						VULKÁN						KAPITOLA					
BÝT VE VODOROVNÉ POLOZE						POVRCHOVÝ DŮL						CHVATNÉ PÍT					
						ALŽÍRSKÝ PRÍSTAV						OPUŠTĚNÉ					
LATINSKÝ „A“			1. DÍL TAJENKY													POPEVEK	
			SARKASTA													LOUZE	
LYŽE				NÁŠ HOKEJISTA					MOHAMEDŮV RÁDCE					KULOVITÁ BAKTERIE			
				ŽÁK												POSVÁTINÝ	
MOŘSKÁ ŽELVA										ALKANY							
	DOPAD PO SKOKU	DOMÁCKÝ OLDŘICH								TYP DOMKU						KŘEHKÁ SLITINA ŽELEZA	VELITEL KOZAKŮ
		DIVČÍ JMÉNO															
VĚNOVANÉ					BAVIČ	AVŠAK							BEČKA	PAPEŽSKÁ LISTINA			
														MUŽSKÉ JMÉNO			
MALÝ OLEJNATÝ PLOD							STAROŘECKÝ BAJKÁR	ODLIŠNÁ		DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK		TRÁPIT JMÉNO ZPĚVAČKY PAVONE					
				TUK												ZNAČKA VYSAVAČŮ	
				IZOLAČNÍ LEPENKA					ŠROUB DO DŘEVA							UMĚLÝ JAZYK	
ZNAČKA KILONEWTONU			2. DÍL TAJENKY						3. DÍL TAJENKY								MLÁDKOVY INICIÁLY
			CITOSLOVCE NÁRKU						ZNAČKA DECIPLITRU								ZNAČKA INDIA
AFRICKÝ ŽIRAFOVITÝ SÁVEC						UNAVOVAT										JMÉNO HERECKÝ MANDLOVÉ	
ESKYMÁCKÝ ČLUN						SPORTOVNÍ NÁČNÍ										JMÉNO ZPĚVAKA KEATINGA	



E-GMP ANEB ODPOUTÁNÍ SE OD KONKURENCE



Modulární platforma E-GMP (Electric-Global Modular Platform) je výhradně určená pro elektromobily s akumulátorovým pohonem. Automobilka Kia dostala s její pomocí mnoho žádaných benefitů do jednoho celku a doslova tím přepsala historii v konstrukci elektromobilů.

Pro důkazy tohoto tvrzení nechodme daleko. Unikátní platformu E-GMP představila Kia koncem roku 2020. O rok později na ní postavila první čistě elektrický model EV6, včetně sportovní varianty GT s výkonem 585 k. Úspěchy v podobě mnoha prestižních ocenění, včetně titulu Evropské auto roku 2023, na sebe nenechaly dlouho čekat.

Zcela identickou cestou vavřínů nyní přijíždí na stejné modulární platformě další plně elektrický model EV9. I ten už stihl pobrat několik významných titulů, především pak Světové auto roku 2024. A na zmíněných úspěších má lví podíl

právě společná platforma E-GMP, která nabízí tzv. skateboard efekt umožňující snadné přizpůsobení rozvoru vozu danému segmentu. Proto není žádným tajemstvím, že i před pár týdny uvedená novinka kompaktního elektromobilu Kia EV3 je dalším příkladem využití zmíněné modulární architektury. Kia se tím jednoznačně odpoutala od své konkurence. Platforma E-GMP napomáhá vytvořit co největší prostor kabiny především díky variabilnímu rozvoru. Akumulátorový modul zabudovaný pod podlahou mezi nápravami znamená nízké těžiště, více prostoru pro nohy cestujících, jakožto i nejruznější varianty uspořádání předních a zadních sedadel. Ruku v ruce však přichází s tímto unikátním řešením také vysoký komfort jízdy, a to i díky pětiprvkovému systému zavěšení zadních kol a nápravě s integrovaným pohonem (IDA – Integrated Drive Axle), kombinující jako první na světě ložiska kol s hnací hřídelí k přenosu hnací síly na kola.

Všechna vozidla vyvíjená na platformě E-GMP používají standardizovaný typ akumulátorového modulu (u EV9 již čtvrté generace). Tento modul sestává ze standardních článků uzavřených v „kapsách“, přičemž počet článků modulu lze pružně měnit podle požadavků na konkrétní vozidlo. Nezapomínejme však ani na to nejdůležitější – maximální bezpečnost. Konstruktorům se podařilo minimalizovat vliv nárazové energie na výkonové elektrické součásti a akumulátor. Architektura předního A-sloupku pro rozložení nárazových sil zamezuje mimo jiné deformaci prostoru pro posádku. V příštím čísle se zaměříme na další unikátní technologie spojenou s vícenapětovým a obousměrným dobíjením elektromobilů Kia opatřených právě unikátní modulární platformou E-GMP.



DENNĚ
palivová karta na
10 000 Kč!

**TANKUJ, NAKUPUJ,
VYHRÁVEJ!**



Více informací na: soutez.molmove.cz
Platnost akce od 3. 6. do 1. 9. 2024.

soutez.molmove.cz

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. Kdo složil operu Nabucco? A) Wolfgang Amadeus Mozart B) Giuseppe Verdi C) Richard Wagner</p>		<p>2. Kde ukončil kariéru Ivan Hašek? A) Sparta Praha B) Slavia Praha C) Dukla Praha</p>	<p>3. Který nápoj je tradiční v Mexiku? A) Tequila B) Rum C) Vodka</p> 
<p>4. Který sport se hraje na olympiádě od starověku? A) Zápas B) Maraton C) Box</p>	<p>5. Kdo namaloval Výkřik? A) Pablo Picasso B) Edvard Munch C) Salvador Dalí</p> 	<p>6. Kdo napsal knihu Kdo chytá v žitě? A) J. D. Salinger B) F. Scott Fitzgerald C) Ernest Hemingway</p>	
<p>7. Který vědec objevil vakcínu proti vzteklině? A) Louis Pasteur B) Alexander Fleming C) Robert Koch</p>		<p>8. Kdo vynalezl první motocykl? A) Gottlieb Daimler B) Karl Benz C) Henry Ford</p>	<p>9. Kdo vynalezl první elektrickou tramvaj? A) Werner von Siemens B) Thomas Edison C) Nikola Tesla</p> 
<p>10. Které zvíře je známé svou odolností? A) Mravenec B) Krokodýl C) Medvěd</p>	<p>11. Jaké je nejhlubší jezero v České republice? A) Lipenská přehrada B) Černé jezero C) Máchovo jezero</p> 	<p>12. Kdo napsal knihu Pán much? A) George Orwell B) J. R. R. Tolkien C) William Golding</p>	
<p>13. Který český film získal Oscara za nejlepší cizojazyčný film v roce 1996? A) Musíme si pomáhat B) Kolja C) Ostře sledované vlaky</p>		<p>14. Kdo napsal knihu Pýcha a předsudek? A) Emily Brontëová B) Jane Austenová C) Charlotte Brontëová</p>	<p>15. Kdy byla založena Univerzita Karlova v Praze? A) 1348 B) 1349 C) 1350</p> 
<p>16. Kdy proběhla bitva na Bílé hoře? A) 1620 B) 1618 C) 1621</p>	<p>17. Který český vynálezce je spojen s výrobou kostkového cukru? A) Jan Evangelista Purkyně B) Jakub Kryštof Rad C) Otto Wichterle</p> 	<p>18. Který český fotbalový brankář hrál za Chelsea a Arsenal? A) Tomáš Vaclík B) Petr Čech C) Jaroslav Drobný</p>	
<p>19. Které je nejteplejší místo na světě? A) Abu Dhabi B) Údolí smrti C) Kuvajt</p> 	<p>20. Kdo vyhrál první závod formule 1? A) Juan Manuel Fangio B) Stirling Moss C) Giuseppe Farina</p>	<p>21. Kolik srdcí má chobotnice? A) 1 B) 3 C) 4</p> 	
<p>22. Kdo byl zakladatelem Mongolské říše? A) Ōgedej B) Čingischán C) Kublaj</p>	<p>23. Jak se nazývá studium rostlin? A) Botanika B) Zoologie C) Ekologie</p> 	<p>24. Který český zpěvák proslul písní Půlnoční? A) Karel Gott B) Tomáš Klus C) Václav Neckář</p>	

SPREJE, KTERÉ USNADNÍ PÉČI O AUTO

Technické spreje a autokosmetika hrají při údržbě vozidel klíčovou roli. Nejenže pomáhají udržet auta v optimálním stavu, ale zároveň přispívají i ke zlepšování jejich estetického vzhledu. Proto také značka CARFIT neustále rozšiřuje svůj sortiment o další praktické novinky, které pomohou déle udržet auto ve skvělé formě. Tyto produkty doplňující oblíbené řady ostříkovačích či chladicích kapalin tak rychle získaly uznání desítek mechaniků i stovek motoristů a nadšenců do aut.



V každé dílně či garáži se hodí např. oblíbený čistič brzd CARFIT POWER, který po ložské inovaci nabízí nejen skvělé účinky umocněné vyšším tlakem, ale také jednoduchou aplikací novým 360° ventilem umožňujícím stříkání v jakékoliv poloze. Mnohostranné využití nejen při opravách aut má také letošní novinka CARFIT Multispray s praktickou duální tryskou. Tento univerzální olej na promazání a ochranu

komponentů z kovu a plastu má také čistící efekt a po odpaření rozpouštědla navíc odpuzuje vlhkost a předchází rzi.

Dalším účinným pomocníkem v dílně je Uvolňovač šroubů s efektem šokového zmrazení. Tento sprej k usnadnění povolení

zarezlých šroubů využívá nejen skvělých mazacích vlastností, ale i prudké snížení teploty na -30 °C. Takže stačí několik opakovaných stříků na zarezlý závit a vše opět půjde povolit 'jako po másle'.



Sortiment CARFIT

přítom doplňuje také řada autokosmetiky dodávané v lahvích s mechanickým rozprašovačem pro přímou aplikaci. Jedná se o vysoce účinné čističe na různé povrchy od renomovaného italského výrobce, které využívají moderní technologie a jsou optimalizované vždy pro konkrétní použití. Od čištění skel či plastů přes tkaniny a kůži až po motory.

A pro jednoduchou pravidelnou údržbu interiéru se skvěle hodí třeba CARFIT Cockpit sprej s jemnou vanilkovou vůní. Konzervuje, chrání a zkrášluje palubní desku i ostatní plastové části vozu, kterým dodává jemný sametový lesk. Zároveň je antistatický a snižuje přilnavost nečistot. A celkový efekt z interiéru vozu pak mohou zpříjemnit i nové osvěžovače vzduchu CARFIT. Vedle běžného papírového 'vonítka' s oblíbenou vůní vanilky jsou v nabídce tři vůně v praktické plechovce a pro umístění do výdechu ventilace určené dvě 'kaňky' ze speciálního plastu nebo 'luxusní' kovový osvěžovač s vyměnitelnou náplní.

AUTO V DOBRÉ KONDICI

Technické kapaliny a baterie

CarFit

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





KAM TO COUVÁŠ?!

Letošní MS v hokeji se pro českého fanouška stalo nezapomenutelným – po dlouhých 14 letech zlato a doma. A opět u toho byla Škoda Auto, která si i tentokrát připravila sérii reklam. Ale pamatujete si na tento reklamní klenot Škoda Auto?



TATRA NEZNÁ BRATRA!

To je dobře známá věc, že Tatry jsou téměř nezníčitelné stroje. Svě o tom ví také natáčecí štáb seriálu Návštěvníci, který chtěl Tatru 148 „hodit na bok“...



JAK QR KÓD FUNGUJE?

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

CO JE TO QR KÓD?

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

DALŠÍ DO RODINY

Značka KIA představila zcela nový elektromobil EV3, který v rodině plně elektrických modelů doplní EV6 a EV9. Zde si můžete tento futuristický crossover detailně prohlédnout.



JAKO TANK

Nová třída G je poprvé k dispozici také jako plně elektrifikovaný automobil a výrobce si pro něj nachystal několik opravdových specialit. Jednou z nich je schopnost točit se na místě jako to umí pásová vozidla.



KDYŽ DO PRÁCE, TAK STYLOVĚ

V rubrice Osobnost jsme se věnovali legendárnímu designérovi Marcellu Gandini, který je autorem například Citroënu BX, jemuž osobně udělal i velmi povedenou reklamu.



Kia Stonic. Akční model SPIN.

Atraktivní crossover s výhodným financováním.



Movement that inspires

Měsíčně za
3 790 Kč

Vydejte se na nová dobrodružství s Kia Stonic. Akční model SPIN s bohatou výbavou včetně vyhřívání předních sedadel a volantu, 16" kol, zadní parkovací kamery a senzorů. Nyní výhodné financování s měsíční splátkou 3 790 Kč.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ (WLTP). Kia Stonic: 5,1–6,8 l/100 km, 116–139 g/km. Reprezentativní příklad financování Stonic 1.2 DPI 62kW SPIN s financováním Kia Select; pořizovací cena 419 980 Kč vč. DPH, výše úvěru 251 988 Kč, akontace 40 % (167 992 Kč); pevná výpůjční úroková sazba 3,99 % p. a., RPSN 10,37 % p. a.; měsíční (1.–47.) splátka úvěru 2 833 Kč bez pojištění, měsíční (48.) splátka úvěru 151 193 Kč bez pojištění, měsíční splátka pojištění HAV 689 Kč, POV 251 Kč; poplatek za poskytnutí úvěru 2 940 Kč; délka úvěru 48 měsíců. Celková částka k uhrazení (jistina, úrok, hav. pojištění, pov. ručení, poplatky): 332 404 Kč, pojištění sjednáno u pojišťovny UNIQA. Nabídka platí do 30. 6. 2024. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.

POJISTÍME VÁS VE VŠECH SMĚRECH



Česká podnikatelská
pojišťovna

A je to pojištěno!


VIENNA INSURANCE GROUP