

ZIMA
2024

setKání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

JAK SE
JEZDÍ
V OKOLÍ
TIRANY



ZA VOLANTEM

KATEŘINA KAIRA HRACHOVCOVÁ

TEST S CÍLEM



COROLLA TS
VE VLAŠIMI

ZAJÍMAVOST



BOSOZOKU
REBELOVÉ Z PŘÍČINY

OSOBNOST



BRUNO SACCO
S HVĚZDOU V SRDCI

NOVÉ SUBARU



CROSSTREK

MĚSTEM I DÁLNICÍ, CESTOU NECESTOU

GOOD
VIBES
ONLY

V Subaru Crosstrek vás nezastaví nástrahy města ani stoupající silnice k chatě. Potřebnou sílu zajistí revoluční systém X-MODE, světlá výška 220 mm vás suverénně provede jakoukoliv situací – a i z těch nejnáročnějších pak vyjedete stejně snadno, jako jste se do nich dostali. Stálý pohon všech kol Symmetrical AWD dodává vozu stabilitu a rovnováhu, zážitek z jízdy umocňuje na míru zkonstruovaný hybridní pohon e-BOXER – právě on totiž generuje potřebnou dynamiku a umožňuje pohodově měnit jízdu do hladka a plynula. I uvnitř je Crosstrek propracovaný a za všech okolností pohodlný a bezpečný. Nasedněte za volant zcela nového modelu Subaru Crosstrek a poznejte, kam až vás POZITIVNÍ VIBRACE mohou zavést.

Navštivte nás na dealerstvih, subaru.cz, zazij.subaru.cz a subaru-butik.cz.



test drive
Subaru | Vyzkoušejte sami!

Nyní s akčním bonusem **40 000 Kč**
od 840 000 Kč



[f subaru.cze](https://www.facebook.com/subaru.cze) [@ subarucz](https://www.instagram.com/subarucz) [@ subarucz](https://www.tiktok.com/subarucz)

SUBARU
FINANCE

SUBARU
ALL-AROUND
SAFETY

Kombinovaná spotřeba paliva 7,7 l/100 km, emise CO₂ 174 g/km. Obrázek je pouze ilustrativní.

OBSAH

- 4 **VY-MY:**
Novinky pro rok 2025
- 6 **Za volantem:**
Kateřina „Kaira“ Hrachovcová
- 8 **Autonovinky:**
Nové modely čtvrtého čtvrtletí 2024
- 10 **Čtyřest:**
Tentokrát jen ve třech
- 12 **Osobnost:**
Bruno Sacco
- 14 **Legenda:**
Lamborghini Countach
- 16 **Zajímavost:**
Subkultura Bosozoku
- 18 **Akce:**
SEMA 2024
- 22 **Test s cílem:**
Toyota Corolla TS ve Vlašimi
- 24 **Fascinace:**
16válcové automobily
- 26 **Jak se jezdí:**
V okolí Tirany
- 28 **Téma:**
Neoznačení účastníci provozu
- 30 **KaleidoSTKop**
- 32 **Vědomostní kvíz**
- 34 **Videotéka:**
Zajímavá videa formou QR kódu

Švédsko-čínský paradox

Ještě než se rozohním, musím se přiznat: Před domem mi stojí dvě Volvo a za svůj život jsem řadu dalších vlastnil. Mnoha lidem okolo mne jsem navíc k automobilu této značky nějakým způsobem pomohl. Jinými slovy, mám Volvo opravdu rád, respektive měl jsem. Protože tomu, co se okolo této značky děje, prostě nerozumím a vůbec se mi to nelíbí. Už prodej čínskému majiteli jsem nenesl bůhvíjak libě, ovšem obchod je obchod a peníze jsou až na prvním místě.



Když Volvo v roce 2013 představilo koncept Coupé inspirovaný ikonickým P1800, předobraz budoucího designového jazyku, moje „volví“ srdíčko zaplesalo. Tajně jsem doufal, že tohle překrásné kupátko se jednou dostane do výroby.

Nestalo se, ale to vlastně ani nevdalo, neboť první vlaštovka v podobě nové generace XC90 o necelé dva roky později jasně ukázala, že budoucí Volvo ponесou designové rysy konceptu Volvo Coupé a budou to mimořádně přitažlivá auta.

Ovšem po prvním nahlédnutí do technických specifikací nové XC90 mi úsměv zamrzl – jenom čtyřválec? To snad ne?!

Že to bylo chybné rozhodnutí Volvo, dnes už všichni víme. Konkrétně se vznětovými dvoulitrovými čtyřválcí VED4 (2013-2024) si majitele užili neskutečná pekla. Ani mě nepřekvapilo, že Volvo po tom všem v roce 2017 vývoj diesellových motorů ukončilo. O to větší šok ale přišel, když zanedlouho poté oznámilo, že do roku 2030 přestane vyrábět vozy se spalovacím motorem úplně.

Ještě na začátku října letošního roku se hrdě stavělo do čela obránců zákazu spalovacích motorů u osobních automobilů do roku 2035. Ztráta dynamiky prodeje dobýjecích aut na evropském trhu totiž stále více automobilek vede k tomu, že od přechodu na plně elektrická auta couvají a nepřejí si po roce 2035 plošné zakazy spalovacích motorů.

A co na to Volvo? Představilo další facelift modelu XC90, tedy deset let starého SUV. Toho auta, které mělo navždy nahradit elektrické EX90. Kdo by to byl řekl? S takovou je dost možné, že nám Volvo zanedlouho oznámí novou generaci XC90 a dost možná i se vznětovými motory. Nedivil bych se.

Jiří Švamberg
šéfredaktor

Příjemné čtení přeje

Tajenka z minulého čísla zněla: "Kontrola ojetého vozu zdarma!"

Ročník XXI/zima 2024. Vydává: Osmium s.r.o., IČO: 25143361, DIČ: CZ25143361 **Sekretariát:** Zuzana Dvořáková, mail: recepce@provollnycas.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 Kvíčala, František Vahala, Tomáš Vizinger **Grafická úprava:** Daniela Petrová **Inzerce:** Antonín Příbyl, Tel.: 603 340 384, e-mail: pribyl@wsmsro.cz, Vojtěch Štajf, Tel.: 602 228 768, e-mail: vojta@stajf.cz **Tisk:** Tiskárna Triangl a.s., Beranových 65- Areál Letov, 199 02 Praha 9 - Letňany **Foto na obálce:** archiv Suzuki Česká republika

Devzdáno do tisku: 14. 11. 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

CO NÁS ČEKÁ V NOVÉM ROCE?

V roce 2024 přibyl do všech STK nový přístroj – hlukoměr. Prohlídka se tím neprodlouží, protože zařízení není určeno pro kontrolu všech vozidel. Technik ho má použít v případech, kdy je evidentní, že na přistaveném vozidle došlo k úpravám (tuning apod.) nebo k nefunkčnosti některého ze systémů vozidla, a kdy bude mít jasné pochybnosti o tom, jestli splní normu.

Od příštího roku budou STK rovněž vybaveny HU adaptéry. Primárně jde o to, že z rozhodnutí EU jsou členské státy povinny shromažďovat údaje o spotřebě vozidel. Adaptér se při prohlídce na STK připojí do OBD zásuvky vozidel roku výroby 2021 a novějších a odešle údaje o spotřebě do systému ISTP, který je následně předá dále. Důležité je zmínit, že tato část prohlídky je pro řidiče nepovinná. Mohou ji tedy při zápisu vozidla u operátorky odmítnout.

Pokud chcete získávat více informací z oblasti STK, sledujte profil https://x.com/CR_STK

Přejeme všem řidičům hezké dny a mnoho kilometrů bez nehod!



Text: Pavel Rubeš,
Profesní komora STK

Foto: archiv

INZERCE



Odborné školení
Bezpečnost
na cestách začíná
u nás.

Ve světě dopravy je bezpečnost a profesionalita klíčová. Společnost DEKRA CZ a.s. Vám nabízí komplexní školení zaměřená na zajištění kvality a bezpečnosti ve všech oblastech silničního provozu. Jsme tady, abychom podpořili Vaši odbornost a přispěli k bezpečnějšímu a efektivnějšímu provozu.

Proč si vybrat DEKRA?

- zkušený a vysoce kvalifikovaný lektor
- zázemí světového know-how
- úzká spolupráce s mateřskou společností DEKRA
- prvotřídní technické zázemí všech našich poboček
- unikátní výcviková technika (mobilní simulátor kamionu)

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



Naše služby zahrnují:

Kurzy řidičů pro získání ADR osvědčení o školení řidiče

- pro nováčky i pro řidiče obnovující platnost osvědčení

Školení ostatních osob podílejících se na přepravě nebezpečných věcí

- pravidelné školení personálu podle ADR, RID, IMDG

Konference bezpečnostních poradců ADR

- novinky, postupy, trendy a diskuze s odborníky v oblasti nejen ADR

Profesní školení řidičů

- zákonná školení řidičů profesionálů

Defenzivní jízda

- školení zaměřené na bezpečnou jízdu se zkušenými lektory přímo v provozu

Naše školení Vám pomůže nejen splnit legislativní požadavky, ale také výrazně zvýšit bezpečnost na silnicích.

Kontaktujte nás:

www.dekra.cz

Tel.: 267 288 316

email: pavlina.cechrakova@dekra.com



DEKRA CZ a.s.

Vaše záruka bezpečnosti a profesionality na silnicích.

CUPRA ATECA



5 LET
ZÁRUKA

VÝKON A STYL, KTERÝ SI ZAMILUJETE

Objevte novou řadu CUPRA Ateca. Sportovní SUV s výkonem až 300 k spojující dokonalý design a pohodlí. Nechte se unést promyšlenými detaily a špičkovými materiály, které jsou součástí standardní výbavy. S atraktivní cenou již od **839 900 Kč** jsou vám nyní vrcholné technologie a luxusní prvky blíže, než si myslíte.

ZA VOLANTEM

S KATEŘINOU KAIROU HRACHOVCOVOU



Herečka, umělkyně a koučka Kateřina Kairo Hrachovcová, která si kromě herectví našla cestu i k tetování a osobnímu koučinku, nás nechala nahlédnout do svého vztahu k automobilům, umění a své inspirativní životní cesty.

■ **Vzpomenete si, kdy jste poprvé sama sedla za volant? Jaké to bylo, cítit tu svobodu za volantem?**

Vzpomenu. Mám pocit, jako by to bylo včera. Byla to ojetá Škoda Favorit, kterou následovala Mazda 626. V rámci natáčení jsem si dělala řidičák. Bylo to jako ochutnat svobodu, dynamiku a přítomnost. Nová cesta, doslova i obrazně. Prostě, ráda řídím auto.

■ **Řekla byste o sobě, že jste klidná, nebo spíš vášnivá řidička? Jak vnímáte cestu autem – je to pro vás čistě přesun, nebo i chvíle pro sebe a vlastní myšlenky?**

Řekla bych, že moje jízda je kombinací klidu a vášně. Za volantem mám prostor na vlastní myšlenky, je to relax, dívání se vpřed, čas být sama se sebou, a zároveň cítit životní proud. Někdy v tichu, někdy si pouštím oblíbená alba.



AUTA VIDÍM JAKO VÝRAZ JEDINEČNOSTI



■ **Máte blíže k moderním technologiím v autech, nebo preferujete klasické, jednodušší stroje, které mají „duši“?**

Mám ráda moderní technologie, ale klasické vozy mají svou „duši.“

Já jsem pro vintage auta, která mají styl. Je to jako umění – každý detail nese příběh, a ten má hodnotu, která překračuje čas.

■ **Automobilový design je čím dál sofistikovanější. Vidíte v autech umění, nebo jsou pro vás spíše praktickým dopravním prostředkem?**

Vidím auta nejen jako dopravní prostředek, ale jako výraz jedinečnosti. Design auta, stejně jako tetování, může být uměleckým vyjádřením, které nás přesahuje. Vždy záleží na majiteli.

■ **Existuje nějaké auto, které má pro vás zvláštní význam? Možná první auto, nebo vůz, který vám připomíná nějaké důležité životní období?**

První auto vždy zůstane v paměti – symbolizuje



začátek nezávislosti, odvalu jít svou cestou. V každém autě je kus našeho života. Za to mě první považují Škodu Felicia. Za šíleně nevýhodný leasing. Darovala jsem ji k Vánocům pod stromeček svému klukovi.

■ **Vedle herectví se věnujete také umění tetování. Co vás na tetování nejvíce baví a inspiruje?**

Tetování je pro mě cesta, jak se vyjádřit a zanechat stopu. Inspirují mě lidé, jejich těla a vyzářování. To, jak každý, kdo přichází, odhaluje část nitra.

■ **Jak reagujete, pokud za vámi přijde někdo s přáním vytetovat něco konkrétního, co viděl u jiného člověka? Je pro vás originalita v tetování klíčová?**

Nedělám obtisky, nepředkresluji. To se ví. Když někdo přijde s konkrétnějším nápadem, tak ano, pochopitelně, najdu rovnováhu mezi přáním a osobitostí. Originalita, je pro mě klíčová – každé tetování by mělo být příběhem dané osoby. Splynutí s tělem.

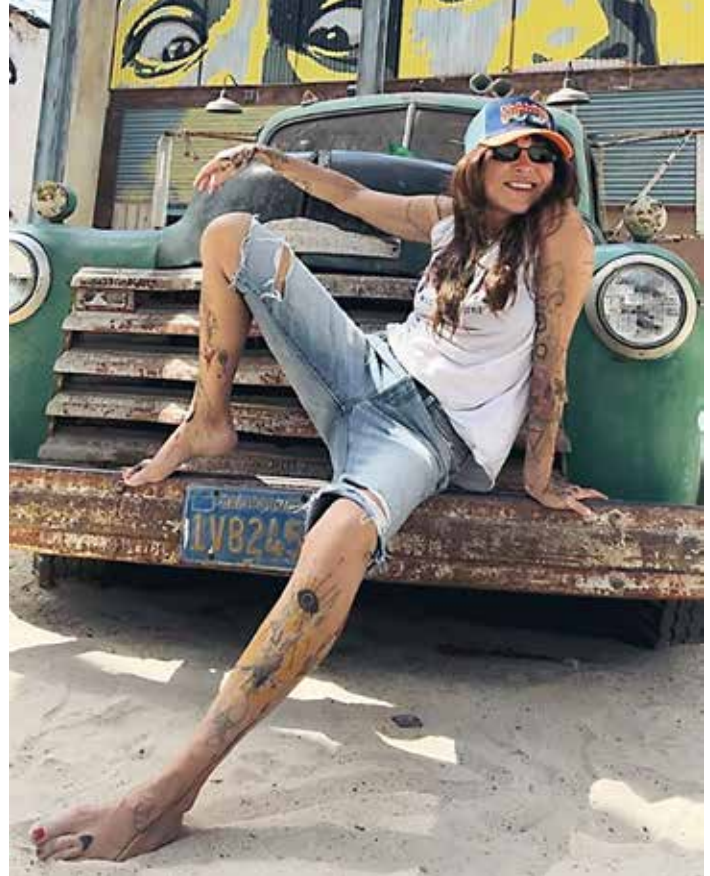
■ **Stále si vás mnoho lidí spojuje s herectvím. Kde vás mohou čtenáři momentálně vidět na jevišti?**

Momentálně mě můžete vidět v představení Pokračování přístě v Praze, na jevišti divadla Metro. Jeviště je občasnou radostí a prostředkem, jak se spojit s lidmi. Pobavit je a rozesmát.



■ **Věnujete se také osobnímu koučinku. Vnímáte koučink spíše jako pomoc druhým, nebo je to i vaše vlastní forma osobního růstu?**

Koučink je cesta k sobě i k druhým. Je to přístup, kterým můžu inspirovat, ale také sama se učit a růst. Neustále. Koučink mě učí strohosti, dává jasnost a řád. Tak ho vnímám já, skrze sebe.



■ **Práce s lidmi bývá energeticky náročná. Jaké techniky používáte, abyste si po práci s klienty dopřála vnitřní klid a „dobila baterky“?**

Práce s lidmi vyžaduje energii. Ano. Po setkáních si dopředu čas na svůj klid, přírodu, sport i blízké přátele, na to, co mě naplňuje, dám si jídlo, které mně dělá dobře a chutná mi. Mám své rituály, svůj životní styl, rytmus, který mi vyhovuje. Víím, co mám ráda.

■ **Kdybyste měla možnost jet na jakékoliv místo na světě autem a mít čas pro sebe, kam byste jela a proč?**

Kdybych mohla kamkoliv, byla by to cesta bez cíle – jen já, volnost a cesta. Tak se i děje. Takhle já jezdím ve svém SUZUKI celkem často. Nejde o destinaci, ale o každou míli, kterou projedu. I v autě spát, nic nepotřebovat.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Suzuki ČR a archiv K. Hrachovcové

INZERCE

2024 2025
ELEGANCE I V ZIMĚ

Kvalitní litá kola pro zimní provoz za akční ceny

✓ Originální rozměry ✓ Typový list

Sicuplus

Bezpečnostní šrouby/matice



ZDARMA!

K sadě kol AEZ a DOTZ
(Sicuplus musí být součástí objednávky)
Od 1.9. do 30. 11. 2024



ALCAR CHLADÍ CENY



AEZ Panama high gloss
19", 20", 21"



DOTZ Spa dark
17", 18", 19"



DEZENT AO black
19", 20"



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



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



DEZENT KG black
17", 18", 19"



DEZENT KG dark
17", 18", 19"



DEZENT TV black
16", 17", 18", 19", 20"

3D Konfigurátor kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

Alpine A110 R Ultime

Vskutku stylové rozloučení se šarmantním sportovním modelem A110, uvedeným v roce 2017, představuje limitovaná 110kusová extra „ostrá“ verze. Nabízí 254 kW/345 koní, 420 Nm a pořádnou dávku špičkové techniky – například dvouspojkovou převodovku DW6, titanový výfukový systém Akrapovič, stavitelné tlumiče Öhlins, brzdový systém s 330milimetrovými kotouči od AP Racing. Cena je úměrná exkluzivitě, za čtyřválcový sporták musíte do Alpine poslat částku převyšující osm milionů korun.

**Peugeot E-408**

Také francouzská automobilka Peugeot představila nový přírůstek do rodiny stylových elektromobilů, tentokrát jde o elektrickou verzi 408, přijíždějící na krásných 19" kolech s nízkým odporem vzduchu. Elektromotor pohánějící přední kola má výkon 154 kW/210 koní, baterie o kapacitě 60 kWh zajistí dojezd přes 450 km. Rychlonabíjet lze příkonem až 120 kW. Zavazadelník pojme slušných 471 litrů nákladu a cena začíná na 1 050 000 Kč.

**BMW Neue Klasse X**

Návštěvníci pařížského autosalonu si poprvé mohli opravdu podrobně prohlédnout koncept nové generace příštích elektrických modelů od BMW, velmi pravděpodobně jde o budoucí model iX3. Nová modulární platforma využívá 800V architekturu a láká například na o třetinu rychlejší nabíjení, kdy energii na 300 km nabijete za deset minut. V interiéru je velký displej infotainmentu doplněn o obrazovku, navazující v celé šířce na čelní okno, která mimo jiné nahrazuje přístrojový panel.

**Renault 4 E-Tech**

Paříž zažila zrození ikony Renaultu – „čtyřka“ se časem proletěla o více než šedesát let dopředu, přišla přitom o písty a ventily, jež nahradil elektromotor o výkonu 90 kW/122 k či 110 kW/150 k. Také baterie o kapacitě 40 nebo 52 kWh jsou převzaté z menšího Renaultu 5 E-Tech, zavazadelník o objemu 420 litrů je však výrazně větší. K máni bude i varianta se shrnovací plátěnou střechou. První vozy k nám doputují během příštího roku, cenu očekáváme kolem 850 tisíc Kč.

**Citroën C4**

Oblíbená dvojice modelů C4 a C4 X dostala po čtyřech letech na trhu stylový facelift. Ten zahrnuje přepracovanou čelní část s výraznými světlomety, v nabídce jsou nová kola z lehkých slitin, 7" digitální přístrojový štít, barevný head up displej či přepracovaná, ještě pohodlnější sedadla. V nabídce nebudou chybět ani plně elektrické modely, první auta budou mít tuzemští dealéři na začátku příštího roku.

**Dacia Bigster**

Tam, kde končí trh pro Duster, navazuje po letech podobně ambiciózní Bigster, stojící na shodné platformě. Novinka je však o dost větší, srovnatelná s VW Tiguan. Na délku měří 4,57 metru, rozvor náprav činí 2,7 metru a světlá výška chlupských 22 centimetrů. Uvnitř najdeme interiér známý z Dusteru, výbava však jde o krok dál směrem ke komfortu. Pod kapotou nepracuje vznětová verze, za levno však bude jezdit přeplňovaný zážehový tříválec 1,2 litru, upravený na spalování LPG. Sedadel je „jen“ pět, Dacia však současně láká na sedmimístný model, který by měl přijít za dva roky. Cena by měla začínat kolem 600 tisíc korun.





Microlino Spiaggina

Budoucnost evropských automobilů? No možná ano, historie se ráda opakuje. Model Spiaggina navazuje na ikonické BMW Isetta, na rozdíl od něj je však (pochopitelně) elektrický. Baterie o kapacitě 10,5 kWh nabízí dojezd kolem 150 kilometrů, což vzhledem k městskému určení vozu není zase tak špatné. Horší to bude v zimním dešti, roztomilé autíčko totiž jaksi nemá boční skla, což jej devaluje na hračku pro movité dospělé. Na rozdíl od Isetty totiž není za hubičku – připravte si minimálně 650 tisíc korun.

BYD Sealion 7

Může se nám to líbit nebo ne, realita je však taková, že stále častěji na evropských silnicích narazíme na technicky pokročilé čínské elektromobily. Sealion 7 je dalším z nich, volně jeho exteriér (ale i výkony) připomínají Tesla Model Y. Dojezd má být až 550 kilometrů, na stovku zrychlí díky dvojici elektromotorů a pohonu všech kol za 4,5 sekundy a základní cena je v Česku stanovena na 1 119 000 Kč.



Audi Q6 Sportback e-tron

Verze Q6 Sportback přináší, jako u Audi tradičně, splyvavou záď. Nejde však jen o tvar střechy a výraznější záď s LED svítilnami, ale i celkové proporce, kdy Sportback je o necelé čtyři centimetry nižší. Zavazadelník se zmenšil o pouhých 15 litrů (511 l), o něco menší je i prosklená plocha. Technicky se vůz v podstatě shoduje s Q6 e-tron, vrchol představuje SQ6 Sportback e-tron s 360 kW (490 k), která zrychlí na 100 km/h za 4,3 sekundy. Jako jediná také nabídne maximální rychlost 230 km/h (jinak 210 km/h). Vůz již stihl projít nárazovými testy a posbíral, očekávaně, plných pět hvězd.

Renault Embleme Concept

Tak to vypadá, když se u Renaultu zasní – concept Embleme ukazuje, že nízkoemisní mobilita rozhodně nemusí být nudná. O pohon 4,8 metru dlouhého čtyřdveřového kupé se stará nejen klasický elektromotor s baterií, ale také vodíkový palivový článek PEMFC o výkonu 30 kW. Celková stopa CO₂ tak má být proti běžným autům pouze desetinná, a to také díky použití recyklovaných a přírodních materiálů či výrobou výhradně za použití zelené energie. Zapomenout nesmíme ani na aerodynamiku s velmi nízkým součinitelem odporu 0,25.



Škoda Elroq

Nový mladoboleslavský elektromobil měří na délku 4488 milimetrů, rozvor 2770 milimetrů pak sdílí s dalším elektrickým SUV, větším Enyaqem. Zavazadlový prostor pojme 470 litrů, interiér láká v porovnání s konvenčními SUV na vyšší prostornost. Akumulátor má dle verze kapacitu od 55 do 82 kWh, výkon se pohybuje od 125 kW/170 k do 210 kW/286 k. Dojezd u nejlevnějšího provedení s pohonem zadních kol za 799.000 Kč činí podprůměrných 370 km, verze s akčním rádiusem přes 540 km přijde na více než milion.

Volkswagen Tayron

Sedmimístné SUV Tayron vyplnilo mezeru mezi modely Tiguan a Touareg, přičemž myšlenkou je také náhrada Touranu a Tiguanu Allspace. Přímý konkurent Kodiaqu je o kousek delší (4770 mm), rozvor je shodných 2791 mm. Nabídka motorů má v čele 265koňový (196kW) zážehový dvoulitr a 272koňový (200kW) plug-in hybrid, v nabídce jsou i dvě 2.0 TDI (110 kW/150 koní v předkolce nebo 142 kW/193 koní ve čtyřkolce). Tayron míří na náročnější zákazníky než Kodiaq, kteří vyžadují prvky jako hi-fi Harman Kardon, kvalitní dřevěné obložení nebo pokročilé HD Matrix světlomety.



TENTOKRÁT VE TŘECH

Suzuki Swift a elektrický Peugeot 208 jsou úplně jiná auta. Zatímco jedno je spíše high-tech a chce si vše řešit nejlépe samo, druhé sází na řidiče jako středobod jízdy. A nové Berlingo konečně přijelo také se spalovacími motory. Ještě že tak.

SUZUKI SWIFT 1.2 DUALJET

Suzuki Swift, kterému se v našich končinách familiárně přezdívá „svišť“, je jakýmsi posledním mohykánem, a to nejen ve své kategorii. S velkou nadsázkou jde o ekvivalent Nokia 3310 mezi telefony. Robustní, funkční, praktický, spolehlivý a především odolný.

Kromě velkého displeje uprostřed palubní desky je zde vše, na co jsme byli v posledních letech zvyklí – skvěle přehledné analogové budíky, intuitivní fyzická tlačítka, manuálně ovládaná ruční brzda a bytelná manuální převodovka (automat je za příplatek 35 tisíc Kč). Tohle vše z něj dělá mimořádně příjemného společníka, u kterého nemáte pocit, že byste měli začít studovat večerní školu, obor obsluha moderního automobilu. Jedinou výtku si zaslouží dotykový displej, který reaguje o něco pomaleji, než je dnes zvykem.

STÁLE ATMOSFÉRA

Suzuki nabízí pro svou stálci pouze jediný motor, ale opět, na dnešní poměry jde o ojedinělou záležitost. A nutno podotknout, že velmi příjemnou. Mild-hybridní atmosférický tříválec s nepřímým vstřikováním paliva disponuje výkonem 60 kW (82 koní) a točivým momentem 108 Nm. Lze jej kombinovat s manuální převodovkou nebo CVT, které je nabízeno pouze s pohonem předních kol. Verze s pohonem všech kol má vždy manuální pětistupňovou převodovku.

Mild-hybrid je spřažen se startér-generátorem, nahrazujícím alternátor, a díky výkonu 2,3 kW pomáhá novému Swiftu roztáčet motor ve chvíli, kdy takzvané plachtíte, tedy jedete setrvačností.

ŘIDIČSKY VÝTEČNĚ

Swift dlouhodobě patří k těm autům, která je radost řídit. I přes skromnější výkon jste díky skvělému řízení a podvozku z auta schopni dostat jeho skutečné maximum. Zvlášť uspokojující pocit. Velkou zásluhu na jeho skvělých jízdních vlastnostech vždy měla nízká pohotovostní hmotnost, což platí i pro poslední generaci. S hmotností 949 kg si s autem v zatáčkách pohazujete jako se žonglovacím míčkem a věřte, že takovou radost z jízdy nezažijete ani u daleko výkonnějších a samozřejmě dražších automobilů. Hmotnost pod jednu tunu se pochopitelně pozitivně projevuje také na průměrné spotřebě paliva – bez problémů se vejdete pod 5 litrů na 100 km.

Swift je autem do města, kde exceluje nejvíce. Poloměr otáčení patří ke špičce svého segmentu (4,8 metru) a ani v betonové džungli spotřeba nepřesahuje 6 litrů. Pokud Swiftu odpustíte drobné nedostatky v podobě horšího odhlučnění kabiny na dálnici nebo pomalejší reakce displeje, budete ho milovat. Díky Suzuki za ty dary.



PEUGEOT e-208 GT

Peugeot vždy uměl vyrábět kvalitní malá auta. Příkladem je model 206, který díky trvalému zájmu zákazníků zůstal na trhu mnohem déle, než bývá obvyklé. I když jeho nástupce tak úspěšný nebyl, 208 navázala na popularitu legendární 206 a v této řadě se daří i plně elektrické verzi e-208. Ta se setkala s vřelým přijetím jak odborné veřejnosti, tak koncových zákazníků.

Peugeot nyní představil modernizovanou verzi tohoto elektromobilu. Kromě decentních změn exteriéru se modernizovaný e-208 může pochlubit významnými změnami v interiéru a hlavně v technologii vozu.

PROPRACOVANĚJŠÍ INTERIÉR

Interiér nyní zahrnuje 10palcový displej infotainmentu s nejnovějším systémem Peugeot i-Connect. Vylepšení se dočkal i i-Cockpit, který nabízí novou grafiku a možnost 3D zobrazení. Nový infotainment s přehlednějším a intuitivnějším systémem podporuje bezdrátové Android Auto i Apple CarPlay, což výrazně zpřijemňuje každodenní používání vozu. Výkonnější je také bezdrátová nabíječka a přibýlo vícebarevné ambientní osvětlení, které zlepšuje atmosféru uvnitř vozu.

Peugeot e-208 má na poměry této kategorie velmi slušný zavazadlový prostor o objemu 309 litrů, který lze rozšířit až na 1 004 litrů.

Výkon nové e-208 GT se zvýšil ze 136 na 156 koní, přičemž kapacita baterie nyní činí 51 kWh (nárůst o 1 kWh), z čehož je 48 kWh využitelných. Díky tomu se zlepšila dynamika jízdy (zrychlení z 0 na 100 km/h se zkrátilo o 0,8 sekundy) a zvětšil se dojezd z 350 na 400 km. V praxi je však maximální dojezd zhruba těch 350 km, což stále představuje významné zlepšení oproti předchozímu modelu, kdy dojezd často nedosáhl ani na 300 km. Průměrná spotřeba energie faceliftované e-208 je kolem 17,2 kWh na 100 km, zatímco při vysokých dálničních rychlostech stoupá na 28 kWh na 100 km. Maximální rychlost zůstává na 150 km/h.

NENÍ Z NEJLEVNĚJŠÍCH

Nedostatkem však zůstává umístění digitálního kokpitu i-Cockpit, který je kvůli věnci volantu špatně čitelný. Pokud se řidič chce vyhnout tomuto problému, musí volant posunout níže, což ale může být nepohodlné. Samotný volant má také neobvyklý tvar, který připomíná volant počítačového simulátoru, což nemusí vyhovovat každému.

Peugeot e-208 je po všech stránkách vylepšeným společníkem do městského provozu, i když vyšší cena může některé zájemce odradit. Prostřední výbava Allure stojí 884 tisíc Kč, zatímco vrcholná verze GT vyjde na 929 tisíc Kč.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Suzuki, Peugeot, Citroën

CITROËN BERLINGO



Dva roky po tom, co Citroën přestal nabízet osobní verzi Berlinga se spalovacími motory a přešel na čistě elektrický pohon, přichází facelift, který vrací do hry opět zážehové i vznětové varianty. Důvodem byl mizerný zájem o elektrické verze, což přimělo koncern PSA k rychlé změně strategie.

Citroën se však nespokojil pouze s návratem vznětových motorů. Nová verze Berlinga přináší významná vylepšení jak z hlediska designu, tak i modernizaci interiéru. Zásadní změny vzhledu se soustředí hlavně na přední část vozu, neboť celkový tvar karoserie zůstává víceméně stejný.

PRACOVNÍ URČENÍ NEZAPŘE

Kabina nyní zahrnuje 10palcový dotykový displej s moderní grafikou, doplněný o digitální přístrojový panel. I nadále se zde nachází tlačítkové ovládání klimatizace, což mnoho uživatelů ocení. Nový je i zploštělý volant, který zlepšuje ergonomii.

Materiály v interiéru jsou jednodušší a tvrdší, což odpovídá původnímu pracovnímu zaměření Berlinga, ale praktičnost tím rozhodně netrpí.

Berlingo nabízí velké množství odkládacích prostor a modulární uspořádání interiéru. Sedadla ve druhé řadě lze vyměnit za tři samostatné sedačky, a v prodloužené verzi XL je k dispozici i třetí řada sedadel. Zavazadlový prostor má kapacitu 775 litrů, což je více než dostatečné.

Modernizované Berlingo je dostupné s jedním elektromotorem o výkonu 100 kW, zážehovým motorem s výkonem 81 kW a dvěma turbodiesely, které nabízejí výkon 75 (100 k) a 96 kW (130 k). Slabší diesel je spárován s manuální šestistupňovou převodovkou, zatímco silnější varianta může být vybavena osmistupňovým automatem.

VELMI DOBRÁ SPOTŘEBA

Testovaný model s výkonnějším dieslovým motorem a automatickou převodovkou dosahuje spotřeby kolem 5,5 litru na 100 km. Při běžné jízdě je tento údaj snadno dosažitelný a 50litrová nádrž umožňuje dojezd okolo 900 km. Při plně naloženém voze se spotřeba zvýší o 1–2 lity, přičemž motor je nutné o něco víc vytáčet, neboť mu občas chybí dynamika. Zrychlení na 100 km/h zabere necelých 11 sekund.

Ačkoli je vznětový motor poměrně hlučný, celkové odhlučnění kabiny je na solidní úrovni a opět koresponduje s pracovním zaměřením modelu. Při vyšších rychlostech slyšíte aerodynamický hluk kvůli hranatému tvaru vozu. Berlingo pohodlně zvládá různé nerovnosti vozovky, a i přes zřetelné náklony v zatáčkách působí stabilně a bezpečně, přičemž hlavní důraz je kladen na pohodlí cestujících.

SUZUKI SWIFT 1.2 DUALJET 5MT

Motor: **Zážeh. tříválec 1197 cm³**
Výkon (kW/k): **60/82**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **108 při 4500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **12,5**
Max. rychlost (km/h): **165**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,4**
Délka (mm): **3860**
Zavazadlový prostor (l): **265**
Základní cena (Kč): **367 900 (akční cena)**

PEUGEOT E-208

Motor: **synchronní el. motor s permanentním magnetem**
Výkon (kW/k): **115/156**
Max. točivý moment (Nm): **260**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,2**
Max. rychlost (km/h): **150**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): -
Délka (mm): **4055**
Zavazadlový prostor (l): **309**
Základní cena (Kč): **884 000 (akční cena)**

CITROËN BERLINGO 1.5 BLUEHDI 130 S&S EAT8

Motor: **Vznět. čtyřválec 1499 cm³**
Výkon (kW/k): **96/30**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **300 při 1750**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **10,9**
Max. rychlost (km/h): **184**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,5**
Délka (mm): **4403**
Zavazadlový prostor (l): **775**
Základní cena (Kč): **595 000 (akční cena)**

INZERCE

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ

Nová CUPRA Leon

O novém voze už nemusíte jen snít. **Pořídte si ho CHYTŘE již od 6 329 Kč měsíčně včetně kompletního pojištění a servisu ZDARMA na 5 let.** Akontaci i poslední splátku si nastavíte podle sebe a výši měsíční splátky si tak snížíte klidně na úplné minimum. Více na www.financovanichytre.cz



Maximálně
nízké splátky



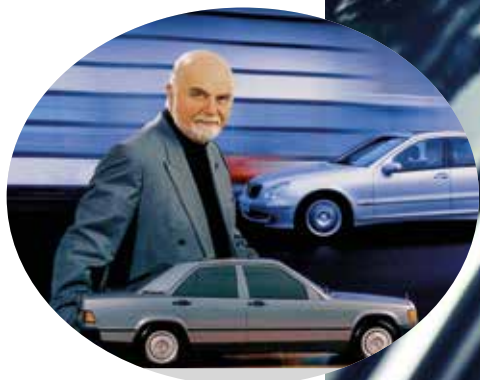
Flexibilní
nastavení splátek



Včetně kompletního
pojištění

Vzorový příklad úvěru na vůz CUPRA Leon 1.5 TSI v ceně 779 900 Kč, při financování se SEAT Financial Services v ceně 779 900 Kč, splátka předem 311 960 Kč (40 %), výše úvěru 467 940 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celkové platby za úvěr 546 615 Kč, celkové platby za úvěr vč. pojištění 615 735 Kč, RPSN vč. pojištění 8,918 %, délka úvěru 48 měsíců, poslední nerovnoměrná splátka 311 960 Kč, měsíční splátka úvěru 4 889 Kč, měsíční splátka úvěru vč. pojištění 6 329 Kč, úroková sazba p. a. 4,99 %. Součástí finanční služby je pojištění od Generali České pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahrnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění, povinné ručení (10% spoluúčast) s uznáním bonusu za bezeškodní průběh dosavadních pojištění (60 měsíců) a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Další parametry jsou: věk klienta 50 let a běžné použití vozu. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠKOFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.





HVĚZDA SVÍTÍ DÁL

V září nás bohužel opustila další z velkých ikon automobilového designu, Bruno Sacco. Pracovní život zasvětil značce Mercedes, pro stuttgartskou automobilku pracoval více než čtyřicet let.

Italský rodák s německým občanstvím, Bruno Sacco, zemřel v úctyhodném věku 90 let. Když před čtvrtstoletím odcházal z čela designérského oddělení automobilky Mercedes-Benz, předával ji na vrcholu. Měl za sebou neobyčejně povedenou kariéru, kdy řada jeho modelů se již za jeho života

stala neoddiskutovatelnými ikonami a „klasikou“ praktického automobilového designu. O to těžší výzvu vytvořil svým následovníkům: „Bruno Sacco zanechal ve společnosti trvalou stopu svými ikonickými návrhy a vášní pro estetiku,“ říká Gordon Wagener, šéfdesignér Mercedes-Benz Group AG.

OBROVSKÝ TALENT

Bruno Sacco se narodil v Udine v roce 1933 jako syn velitele horského pěšího praporu. Bylo mu pouhých 17 let, když v roce 1951 maturoval ve svém rodném městě jako nejmladší geometr v Itálii. V témže roce navštívil turínský autosalon a fascinován světem automobilového designu se rozhodl věnovat této oblasti naplno, proto o rok později nastupuje na velmi kvalitní Turínskou polytechnickou univerzitu. Jeho talentu si rychle všimli i za branami školy,

a tak v roce 1955 nastoupil do vyhlášené turínské Carrozzeria Ghia a získává první praktické zkušenosti. Pracuje zde jak na divokých futuristických studiích, tak i na praktických věcech, kde je důležitá například i rozumná složitost výroby či opravitelnost. Na konci padesátých let potkává Karla Wilferta, který tou dobou vedl testování karoserií Mercedes-Benz a který zrovna budoval nové stylistické oddělení, kam posléze nastoupil jako stylista po bok Paula Bracqa. Sacco pracoval v oblasti předkarosářského vývoje a později jako vedoucí oddělení designu karoserie. Během této doby vznikly ikonické modely jako Mercedes-Benz 600 (W 100) nebo 230 SL „Pagoda“ (W 113). Stál také za návrhem experimentálních vozů s Wankelovým motorem C 111 (1969) a C 111-II (1970), jeho podpis můžeme najít i na řadě dalších modelů, třeba nadčasově řadě W 123.





VLÁDA ZAČÍNÁ

Kompletní zodpovědnost za design mercedesů přijal v roce 1975, kdy se stává šéfdesignérem. Někde v tomto období také poprvé zaznívá jeho známé „Mercedes-Benz musí vždy vypadat jako Mercedes-Benz.“ Ostatně, kdo jiný, než člověk, který značce s hvězdou na kapotě zasvětil v podstatě celý profesní život, by měl určovat její osobitý styl? Jedním z prvních projektů, který mu představenstvo naložilo na bedra, byla nová generace luxusního sedanu, poprvé nazývaného pod dnes známým označením jako třída S (řada 126), a s ní spojeného kupé (1981 až 1991). Na tyto vozy byl obzvláště hrdý: „Modelová řada 126 ve všech designových podobách je to nejlepší, co jsem pro Mercedes-Benz udělal,“ řekl Sacco s odstupem desítek let. Není divu, že v době jeho odchodu do důchodu se v jeho dvojaráži hrdě vyjímal elegantní tmavě modrý model 560 SEC.

Jedním z poznávacích znaků jeho celoživotního díla je snaha o zavedení jasné kontinuity napříč generacemi. Mimo jiné to mělo velmi chytře zamezit tomu, aby po představení následující generace byla generace předchozí rázem designově výrazně zastaralá. Kromě toho dbal, aby byl každý Mercedes-Benz rozpoznatelný po celém světě, rodinná identita však nikdy nesměla bránit v rozpoznání jednotlivých modelů. Sacco tak například kladl velký důraz na to, aby se model SLK zřetelně odlišoval od většího modelu SL, aby se zabránilo vnitřní konkurenci. Sacco si tento krok pochvaloval i po 30 letech; SL bylo očividně jedním z jeho favoritů.

ZASTÁNCE GEOMETRICKÝCH TVARŮ

Výrazným detailem, který představil Sacco v roce 1979, byly boční ochranné lišty v designu předního nárazníku třídy S řady 126. Tento model byl nejen technologickým skvostem, ale také designovou revolucí. Sacco se rozhodl pro čisté, geometrické linie, které byly elegantní, ale zároveň měly silnou přítomnost. W 126 se stal modelem, který předdefinoval luxusní limuzíny – nejen z hlediska komfortu a bezpečnosti, ale i vzhledu. Model se brzy zapsal jako synonymum pro status a prestiž a dodnes je považován za jeden z nejkrásnějších luxusních sedanů, jaké byly kdy vyrobeny. V roce 1979 se objevily i boční ochranné lišty. Tento designový prvek bychom v následujících letech našli u celé řady stuttgartských automobilů. Když se pak na začátku devadesátých let stal odpovědným i za design užitkových vozů Mercedes-Benz, byla tato změna na silnicích vidět – první generace třídy V z roku 1996 je toho jasným důkazem. Se Saccem v čele designu kladl Mercedes-Benz stále větší důraz na estetiku a aerodynamickou účinnost. Proporce a linie byly jasné, důraz byl kladen na funkčnost. Saccova filozofie nadčasové elegance oslovovala i mladší publikum. To se zpočátku týkalo modelu 190 (W 201), který značce odemkl dveře k novým kupcům. Saccův osobitý styl se projevil zejména během produktové ofenzivy v polovině 90. let, kdy modely třídy A, třídy SLK či CLK výrazně rozšířily modelovou paletu a tím i okruh zákazníků.



KLASIK I VIZIONÁŘ

Posledními modely, za které byl Bruno Sacco zodpovědný, byly modelová řada 220 třídy S (1998 až 2005) a luxusní třída kupé CL modelové řady C 215 (1999 až 2006). Ani se nevzdal myšlenky kontinuity, byť to pro mnohé musel být designový šok – skok z hranatého W 124 na „oblou“ třídu E (W 210) byl opravdu přelomový. Oba vozy však před zubem času obstály na výbornou, ostatně jako drtivá většina práce Bruno Sacca.



Sacco nebyl pouze designérem automobilů, ale také filozofem designu. Měl schopnost predikovat, jak se bude automobilový design vyvíjet, a dokázal navrhnout vozy, které nejen reagovaly na současnost, ale také předpovídaly potřeby budoucnosti. Jeho práce přispěla k tomu, že Mercedes-Benz zůstal symbolem luxusu, inovace a estetické hodnoty po mnoho desetiletí. Bruno Sacco tedy nejen definoval celkový vzhled jedné z nejprestižnějších automobilek světa, ale svou filozofií nadčasového designu ovlivnil celý automobilový průmysl. V roce 2006 byl přijat do „Automobilové síně slávy“ v Dearbornu ve státě Michigan a v roce 2007 do „Evropské automobilové síně slávy“ v Ženevě.

Text: Aleš Jungmann

Foto: Mercedes-Benz



DEFINICE ZUŘÍCÍHO BÝKA

Tohle jsou ale krásné narozeniny! Půl století od svého vzniku stále fascinuje a nikdo nepochybuje, že jedním ze skutečných symbolů 80. let a jejich nálady je právě extrémní Countach.



Příběh o panu Lamborghini a jeho rivalitě směřující hlavně proti Enzo Ferrarimu zná asi každý, takže ho není třeba připomínat.

To samé platí o faktu, že Miura byla prvním superautem s motorem V12 uprostřed napříč a dodnes platí za jedno nejkrásnějších aut na světě – ostatně i při letošním The Most Classic jsme ji společně s dalšími členy poroty

vyhlásili jako vítěze soutěže elegance. Už Miura ukázala, že značka ze Sant'Agata Bolognese se svému největšímu rivalovi dokáže postavit a uspět, ale až nástupce v podobě Countache navždy změnil způsob, jakým automobilový svět na Lamborghini nahlíží.

Pro pár souvislostí se podíváme na konec 60. let, kdy už výkony Miury přece jen přestávaly stačit konkurenci, zejména pak velmi rychlému Ferrari Daytona. A právě proto dostali designéři a inženýři od šéfa v roce 1970 jasné zadání: stvořit nové superauto, které Miuru překoná a půjde ještě dál, dokáže posouvat hranice v nově se rodícím segmentu dvoumístných superaut.

Členy týmu skrytého pod kódovým označením LP112 se stali: hlavní inženýr Paulo Stanzani, konstruktér Massimo Parrenti, designér Marcello Gandini ze studia Bertone a testovací jezdec Bob Wallace. Koktejl se mohl začít

připravovat... Brzy bylo rozhodnuto a následujícím postupu – vzít to nejlepší z Miury (radikální styling a layout pohonu s tím, že motor byl umístěn podélně namísto napříč) a zbavit se toho nejhoršího (tedy nevyváženého rozdělení hmotnosti a mizerné stability ve vysokých rychlostech). A hlavně, změnit umístění vozidla na trhu, a to odklonem od rychlého grand toureru směrem k ryzímu sportovnímu automobilu.

ŠOKUJÍCÍ TVARY

To samozřejmě nebylo vůbec jednoduché, ale i tak zkušený tým zvládl přivést koncept zvaný LP500 na ženevský autosalon v roce 1971. Reakce? Svět byl doslova šokován. Klínovitá placka vypadala prostě vesmírně, a není náhodou, že se jí od té doby často říká ufo. Ostré hrany ze studia Bertone pomohly popularizovat koncept klínovitého uspořádání karoserie a lidé s nadšením očekávali, co se bude dít dál.



Trvalo to celé tři roky, ale v roce 1974 bylo v Ženevě představeno první předprodukční auto – LP400 v jasně žluté barvě. Během autosalonu Lamborghini nasbíralo celkem 50 objednávek a po návratu do Itálie mohli v Lamborghini začít slavit, ale spíš museli začít pracovat. Byla zahájena výroba nového superauta, vybaveného motorem V12 o objemu 3,9 litru, který dosahoval velmi povzbudivého výkonu 375 koní, a to při 8000 otáčkách! Při hmotnosti 1300 kg výrobce sliboval do té doby nebývalé dynamické parametry – zrychlení na stovku za 5,4 sekund a maximální rychlost na hranici magických 300 km/h (teoreticky). Přenos točivého momentu 361 Nm na zadní kola zajistila robustní pětistupňová převodovka, umístěná neobvykle před motorem (takže prakticky mezi sedadly posádky). Právě tohle řešení umožnilo dosáhnout rovnoměrného rozložení hmotnosti mezi nápravu a přispělo k lepší stabilitě ve vysokých rychlostech.

FUNKČNOST ŠLA STRANOU

Bylo jasné, že se rodila legenda, nejen z hlediska nepřehlédnutelného designu karoserie (a různých detailů), ale také s výkony, které už od počátku posouvaly hranice. Když už jsme u designu – nové věci přinášejí nečekané výzvy. Jelikož Countach nebyl ani trochu podobný ničemu, co do té doby na čtyřech kolech vzniklo, mnoho funkčních řešení ustoupilo ve prospěch jedinečného vzhledu. Tak například řidiči prvních Countachů neměli šanci vidět zadním oknem dozadu. Proto modely LP400 dostaly speciální „okénko“ ve střeše, připomínající periskop. Právě proto se prvním Countachům říká Periscope, bylo jich nejméně a platí za sběratelsky nejpřitažlivější. Bylo toho ale víc – o složitém nastupování přes extrémně široký práh ani nemluvě (zkušený řidiči s autem couvají tak, že sedí na prahu se zvednutými dveřmi a vzdálenost dozadu odhadují přes zadní blatník) ani o tom, jak v kabině chybělo víceméně jakékoliv pohodlí, a to včetně slušné ventilace. Praktické vlastnosti nebyly silnou stránkou vozu, ale ty po něm snad nikdo soudný ani nechtěl. I proto se mezi fanoušky vozidla ujalo označení „nepohodlný ideál“.

Countach byl vyráběn dlouhých 16 let až do roku 1990, což je víc než dvakrát delší období, než patřilo Miure. Celkem vzniklo 1983 kusů, a to v různých fázích evoluce. Začalo to se 151 kusy verze LP400, pak

přišlo LP400 S (237 kusů), následně LP500 S (321 kusů), LP5000 Quattrovalvole (610 kusů) a 25th Anniversary v posledních dvou letech výrobního cyklu (658 kusů).

Vývoj probíhal průběžně, měnily se nejen designové prvky, výbava, kola či mnoho dalších detailů, ale také motor. Ten postupně z původních 3,9 litru dosáhl až na objem 5,2 litru, v určité fázi dostal čtyři ventily na válec a také vstříkovaní. Největší síly dosáhl, tedy pokud nepočítáme speciální stavby jako Walter Wolf Countach, „tuningový“ Countach Turbo S nebo závodní Countach QVX, ve výročním modelu z konce produkce.

Nejen, že finální Countach byl vzhledově výrazně pozměněn Horaciem Paganim, ale byl celkově nejvytlačenější. A pod kapotou přitom pracovala ta nejlepší strojovna – V12 o objemu 5167 cm³ se čtyřmi ventily na válec a šesti dvoukomorovými karburátory Weber 44 DCNF. Kdo ho slyšel naživo, jistě mi dá za pravdu, že pro milovníka plnotučných aut je tohle skutečný koncert. Celkových 455 koní a 500 Nm je i v dnešní době stále působivých, zejména pokud vezmeme v úvahu fakt, že si hrály s hmotností 1490 kg, a to bez pomoci jakýchkoliv asistentů a minimem bezpečnostních prvků.

Člověk musel něco umět, aby dokázal takového býka krotit. A musí i dnes. A navíc se pohybovat v dobré společnosti, protože Countach se prodává za stovky tisíc eur a první kusy už při aukcích světového významu překonaly hranici jednoho milionu eur, tedy cca 25 500 000 Kč. To ale přece neznamená, že bychom měli přestat snít, že?

Text: František Vahala

Foto: Lamborghini



REBELOVÉ Z PŘÍČINY

Bosozoku je unikátní subkultura, která vznikla v poválečném Japonsku jako projev odporu mladých vůči konzervativním normám společnosti. Tito povětšinou velmi mladí lidé, často synové válečných veteránů, včetně bývalých kamikadze, nacházeli v jízdě na motorkách a členství v gangových strukturách způsob, jak vyjádřit svůj nesouhlas se společenskými očekáváními.

Bosozoku, což znamená „kmen zběsilé jízdy“, vznikla již v 50. letech, kdy se jízda na motorce pro tehdejší mládež stala příležitostí pro sebevyjádření a útěk od neklidu poválečného období. Tento vznikající motorkářský svět byl jakousi protiváhou zavedených hodnot, přičemž první neformální skupiny, jako „Kaminari Zoku“ (Bleskový kmen), byly průkopníky hlasitých jízd, které vzbuzovaly doposud nevídaný rozruch a přitahovaly pozornost.

SVOBODA A VOLNOST

Počátky bosozoku byly hluboce ovlivněny společenským a ekonomickým klimatem poválečného Japonska. Země se tehdy snažila obnovit infrastrukturu a také definovat svoji novou identitu. V tomto kontextu byly motocykly cenově dostupným a přitažlivým prostředkem, který navíc nabízel něco, co v tradiční společnosti chybělo – svobodu a volnost pohybu. Tito motorkáři si přitom brzy získali pověst nebezpečných rebelů, kteří vzdorují veřejnému pořádku.



V 70. letech se bosozoku začala organizovat do větších gangů s pevnějšími strukturami, přičemž některé z nich měly i desítky členů. Nejvýznamnějšími z nich byly skupiny jako „Black Emperor“ nebo „Specter“, které dominovaly tehdejší scéně. Tyto gangy měly propracovanou hierarchii, od kapitánů, vedoucích jezdců až po úplně nováčky. Některé gangy se inspirovaly vojenskou disciplínou a jejich členové byli organizováni v celkem až patnácti pozicích. Vedení však přitom často patřilo mladíkům pod 25 let, kteří díky své rychlosti a odhodlanosti získávali respekt ostatních.





Typickým znakem bosozoku byly jejich společné výjezdy, kdy gangy tvořily dlouhé kolony motorek, blokovaly dopravu a provokovaly policii. Tyto jízdy byly příležitostí, jak demonstrovat sílu a soudržnost, přičemž nejdůležitější pozice drželi ti nejzkušenější. V čele kolony jeli vůdci a kapitáni, kteří udržovali směr a tempo jízdy, zatímco členové ve středu chránili gangovou vlajku. Na konci jízdy jeli ti, kteří měli za úkol zdržovat policejní hlídky.



VLASTNÍ MÓDNÍ STYL

Mezi výrazné znaky bosozoku patřil i jejich jedinečný styl oblékání. Typickým oděvem byl „Tokkofuku“ – dlouhý kabát s výšivkami a motty, které reprezentovaly jak příslušnost ke gangu, tak osobní hodnoty člena. Symbolizoval hrdost a často nesl složité vzory nebo jména padlých kamarádů jako výraz úcty. Pod Tokkofuku nosili členové často nadrozměrné pracovní kombinézy, což jejich styl dále odlišovalo od mainstreamové módy. Bosozoku styl sloužil jako jasný vizuální projev odlišnosti a byl propojen s hodnotami, které každý člen zastával.

Výraznou součástí identity bosozoku byla úprava motocyklů a automobilů, která měla upozornit na individualitu a styl každého člena. Typické úpravy zahrnovaly zakřivená řídicí pult, propracované lakování a prodloužená zadní sedadla. Mezi oblíbené modely patřily zejména Honda CBX400F a Yamaha XJ400, které členové gangů

přizpůsobovali tak, aby jejich motocykly byly výrazné a snadno rozpoznatelné. Někteří členové si vybírali také automobily, které upravovali extravagantními spoilery, výraznými barvami a nadměrnými výfuky. Mezi oblíbené prvky patřily i obří křídla a splitter, které měly budit dojem neohroženého stylu a přitahovat pozornost.

POJÍZDNÍ BITKAŘI

Bosozoku gangy byly často zapojeny do násilných konfliktů, které vyústily v teritoriální války a spory o nadvládu nad jednotlivými čtvrtěmi. Protože v Japonsku byly střelné zbraně zakázané, bosozoku využívali baseballové pálky, nože a kovové tyče. Boje a zastrasování sloužily jako test odolnosti a byly také příležitostí pro mladé členy, jak získat respekt a stát se nedílnou součástí skupiny.



V reakci na sílící násilí a rostoucí počet členů gangů japonská vláda v 80. letech zavedla první zákony zaměřené na omezení aktivit těchto gangů. V 90. letech přijala přísnější opatření, která měla za cíl potlačit činnost bosozoku. Přijetí tzv. Boryokudan zákonů zaměřených proti organizovanému zločinu výrazně ovlivnilo i tuto subkulturu, což vedlo k dramatickému poklesu počtu členů. Mnoho bosozoku bylo zatčeno a jejich aktivity byly důsledně potlačeny rozsáhlými policejními zásahy. Postupně se tyto gangy staly spíše lokálními fenomény a dnes již existují pouze malé skupinky.



Zůstává jen hrstka aktivních členů, přičemž nejznámější z nich je „Kamagaya Number One.“

CELOSVĚTOVÝ PŘESAH

I když dnes již bosozoku není tak dominantní silou, její vliv přetrvává. Styl bosozoku se transformoval do estetického vyjádření, kdy se stále udržuje jejich výrazný vizuální styl a úpravy motocyklů i automobilů. Bosozoku se stali inspirací nejen pro japonskou mládež, ale jejich vliv přerůstá i za hranice Japonska, kde jsou uznáváni jako symbol nekonformního přístupu k životu. Zatímco původní smysl této subkultury jakožto vzdoru a rebelie se ztrácí, bosozoku zůstává ikonou stylu, která fascinuje svou odvahou a osobitou estetikou.

Dnešní bosozoku jsou tedy spíše symbolem historického odkazu a inspirací pro mnohé, kteří hledají odlišnost a expresivitu v rámci moderní kultury.



Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

FESTIVAL

AUTOMOBILOVÉHO ŠÍLENSTVÍ

Největší přehlídka automobilových úprav a inovací SEMA Show 2024 opět otevřela své brány v Las Vegas Convention Center. Akce, která proběhla od 5. do 8. listopadu, přilákala přes 150 tisíc návštěvníků z více než 140 zemí a představila přes 2 400 vystavovatelů. Na ploše o rozloze přesahující 11 hektarů vystavovatelé ukázali nejnovější trendy v oblasti automobilového tuningu, příslušenství a technologií, a opět nechyběly skutečně jedinečné kreace, v našich končinách naprosto nemyslitelné. Toto je náš výběr 12 nejzajímavějších exemplářů lidské automobilové kreativity.

BUICK GRAND NATIONAL (1987)

Ringbrothers strávili přeměnou tohoto Buicku z 80. let 5 tisíc hodin. Změny zahrnují například nárazníky z nerezové oceli, prodloužení prahů a přidání karbonového spoileru na víko zavazadlového prostoru. Pod přední kapotou pracuje 3,8litrový šestiválec z dílny Duttweiler Performance se dvěma turbodmychadly Precision 62 mm, který se chlubí výkonem závratných 1246 koní.

**TOYOTA CELICA (1972)**

Toyota Celica z roku 1972 stála

opuštěná více než 20 let, než ji objevil šéf týmu Formula DRIFT a bývalý závodník ve drag racingu, Stephan Papadakis. Následná kompletní renovace byla zdokumentována na sociálních sítích a vůz byl představen na stánku společnosti ENEOS. Čtyřválcový motor 18R-G se čtyřventilovou technikou a dvěma vačkovými hřídeli byl převrtán na objem 2,2 litru. O palivovou směs se starají dva boční karburátory Mikuni PHH 44 a motor „běží“ na závodní řídicí jednotce.

**AC ACE CLASSIC ELECTRIC (2024)**

Na letošním veletrhu SEMA se představil karbonový elektromobil zabalený do atraktivního kabátu roadsteru AC Ace – vozu, z něhož se vyvinula Cobra. Pohon zajišťuje modulární platforma pro elektromobily Tremec Electric GT a pohotovostní hmotnost činí velmi slušných 1136 kg. Výkon 221 kW/300 koní by měl být plně dostačující na víkendové okreskové radovánky, zatímco 72kWh akumulátor nabídne dojezd přes 300 km. První dodávky ručně vyráběného vozu jsou plánovány na rok 2025, ovšem ceny začínají na 6 milionech Kč bez DPH.

**KIA PV5 WKNDR CONCEPT (2024)**

Kia Design Center America (KDCA) vytvořila pro letošní SEMA dva koncepty. Dodávka určená pro víkendové výlety do přírody vychází z dodávek EV PBV (purpose beyond vehicles), které měly premiéru v Las Vegas na veletrhu CES na začátku letošního roku. Byla zvednuta a vybavena terénními pneumatikami, s flexibilním, modulárním interiérem. Funkce „Gear Head“ poskytuje krytý úložný prostor pro vybavení mimo zaparkované vozidlo, což maximálně uvolňuje prostor v interiéru.

POJIŠTĚNÍ ELEKTROMOBILŮ KRYJE SPECIFICKÁ RIZIKA

Přestože ČR nepatří k evropským lídrům v registraci elektromobilů, v prvním čtvrtletí 2024 byl podíl v rámci všech registrací jen 2,3 %, přes 24 tisíc jich po našich silnicích již jezdí. Proto Kooperativa připravila nové pojištění, speciálně připravené pro elektromobily. Je určeno pro vozidla s pohonem čistě na elektřinu, ne tedy hybridy nebo plug-in hybridní vozidla a platí po celé Evropě.



„Naše pojištění je unikátní zejména u škod na baterii, vztahuje se totiž i na její zničení nejen při nárazu, ale také při škodách způsobených přehřátím nebo zkratem. Dále ho klienti ocení, pokud způsobí škody při nabíjení – ať už na nabíjecí stanici, nebo nabíjecích kabelech,“ představuje největší výhody Václav Geletič, vedoucí Odboru vývoje produktů v pojišťovně Kooperativa.

Pojištění odpovědnosti totiž kryje i škody, které může motorista způsobit při manipulaci s kabelem, například při připojování vozidla k nabíjecí stanici nebo odpojování od ní. „Uhradíme za

něj tedy jak škody na kabelu, tak na samotné nabíjecí stanici. Například mu upadne kabel na zem a poškodí se koncovka nebo poškodí nabíjecí stanici nesprávným zapojením do zásuvky,“ popisuje možná rizika Václav Geletič. Havarijní pojištění zase myslí i na přenosné nabíječky, a to včetně všech kabelů a dalších doplňků určených k nabíjení vozidla. V rámci asistenčních služeb pak Kooperativa přidala zásah, kdy v případě vybité baterie klienta odtáhne k nejbližší nabíjecí stanici.

Další významnou novinkou, která platí od začátku října, je okamžitý

zápis smlouvy o povinném ručení do databáze ČKP. Tím motoristům odpadá povinnost mít u sebe zelenou kartu. Policie si údaje zjistí právě z online databáze České kanceláře pojistitelů. Na druhou stranu při cestě do zahraničí se ale zelenou kartou budou muset prokázat. „Proto ji i nadále budeme všem klientům zasílat. Dostanou ji v e-mailu, mohou si ji stáhnout z klientské zóny nebo jim je předána fyzicky, pokud podepisují smlouvu fyzicky na pobočce a nemají možnost elektronické komunikace,“ ujišťuje motoristy Václav Geletič.

NABITÉ POJIŠTĚNÍ PRO ELEKTROMOBILY

Kryje i poškození nabíjecí stanice nebo přenosné nabíječky a poskytne síť smluvních servisů.



Více informací o pojištění na:
www.koop.cz




Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

AKCE

SEMA 2024

**NISSAN 280ZX (1980)**

Tenhle Nissan 280ZX byl zachráněn před hutěmi a nyní se může pochlubit zakázkovým bodykitem Pandem Rocket Bunny. Pod kapotou se nachází dvakrát přepřehovaný motor Nissan řady L, který je v Japonsku velmi oblíbený mezi tamními tunery.

**PORSCHE CAYENNE TURBO (2006)**

Tento Cayenne à la Růžová svině čerpá inspiraci z legendárního Porsche 917, které startovalo v Le Mans v roce 1971. Na stánku pneumatikářské společnosti Kumho se růžový Cayenne objevil obutý do terénních pneumatik Kumho MT71. Kromě nich dostal boční ochranné nášlapy, spodní kryty podvozku, naviják Warn, podvozek zvýšený o 7,6 centimetru a do boku vyvedený výfuk.

**CHEVROLET BEL AIR (1954)**

Společnost Liqui Moly, založená v roce 1957, se na letošní výstavě SEMA rozhodla pro tematiku 50. let. Vedle jukeboxu a retro čerpacích stojanů se vyjímal elegantní, na zakázku postavený Bel Air, jehož renovace trvala přes 5 tisíc hodin a stála přibližně 6,6 milionů korun. Zajímavostí je cca o 6 centimetrů snížená střecha, vzduchový podvozek a také motor 383 Stroker, což je small-block Chevrolet o objemu 6,3 litru.

RAM 2500 POWER WAGON (2024)

Koncept Ram Power Wagon je postaven na faceliftovaném Ramu a je vybaven příslušenstvím Mopar a dalšími zakázkovými doplňky. Tím hlavním je v jeho případě ale motor Hemi, kterému zvoní umíráček. Jak to totiž vypadá, Stellantis přehodnotil své plány a do vývoje tohoto legendárního osmiválce „naleje“ značné finance.

**AM GENERAL HUMVEE (2009)**

Jedním z nejextravagantnějších projektů na letošní výstavě SEMA je bezpochyby „El General 6x6“. Základem je vojenský Humvee, který lidé z týmu Danton Arts Kustoms přestavěli na závodní monstrum s pohonem všech šesti kol. NA voze se podílela také firma Frenchy Export a jednou z mnoha zajímavostí je zadní křídlo, které bylo vyrobeno z křídla letadla. „El General“ již má svého majitele, v lednu 2024 se vydražil na aukci Barrett-Jackson za částku 750 000 dolarů, tedy necelých 18 milionů korun.

**ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW (1974)**

Někdo může říct, že je to svatokrádež, nicméně pozornosti tunerů neujde žádný zajímavý automobil. A Rolls-Royce Silver Shadow rozhodně zajímavým automobilem je. Tento konkrétní je dílem týmu Bisimoto a je osazen 20palcovými monoblokovými koly Brixton Forged Luxury Series LX01 a pneumatikami Toyo Proxes Sport. Pohon zajišťuje třífázový indukční elektromotor chlazený kapalinou, disponující výkonem 640 koní (477 kW).

**DODGE POWER WAGON (1959)**

Sema je pochopitelně plná nejrůznějších nákladáků nebo dokonce i tahačů. „Big Tex“ s motorem 6,7 Cummins nás ohromil nejen nazvedaným podvozkem, ale také 20palcovými kovanými koly, přičemž jedno takové kolo stojí vyšší desítky tisíc Kč.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

SOUBOJ NÁRODŮ SE ŽLUTOČERNÝMI BARVAMI

SPORT

FIA MOTORSPORT GAMES

setkání

Přestože světový motorsport zřejmě nikdy nebude součástí olympijských her, velmi podobný formát závodění s urputnými souboji o zlaté, stříbrné a bronzové medaile skutečně existuje. Již potřetí se totiž konal poměrně nový šampionát FIA Motorsport Games a jeho dějištěm byla španělská Valencia.



Již podle názvu je patrné, že říjnový soubor národů v několika motoristických disciplínách, trvající přibližně jeden týden, je již třetím rokem organizován světovou federací automobilového sportu. V letošním roce, kdy se „olympiáda motorsportu“ přestěhovala z Francie do Španělska, se do jejího programu dostalo 26 kategorií a 646 sportovců z 82 zemí zde soutěžilo o medaile z cenných kovů. Také Česká republika, která má v historii světového motor-

sportu zcela nezastupitelné místo, vyslala do Valencie svůj početný reprezentační tým, a to pod patronací Autoklubu ČR. Vedle účastníků z kategorií okruhových závodů, kartingu, off-roadu, soutěží elektrických vozů a e-sportových klání se na Pyrenejský poloostrov vydal také tým zkušeného soutěžního jezdce v rally Vojtěcha Štajfa. Ten se dokonce v roli aktivního kapitána reprezentace ČR zúčastnil akce FIA Motorsport Games již podruhé. Z francouzského Marseille přivezli před rokem spolu s Vladimírem Zelinkou domů stříbrné medaile za druhé místo v kategorii rally historických vozů. Stalo se tak se žlutým Opelem Kadett C GT/E, který dovezl českou posádku v roce 2021 až k titulu mistrů Evropy.



A sázkou na kvalitu vozů značky Opel byl v případě Vojtěcha Štajfa také letošní ročník FIA Motorsport Games. Ve Valencii se soutěžilo o medaile na různých povrchích tratě, což přidalo na celkové atraktivitě této disciplíny. Společně s navigátorkou Veronikou Havelkovou usedli ve Valencii do soutěžního vozu Opel Ascona A. Na tento vůz padla volba zejména proto, že tým disponoval dvěma druhy podvozku, tedy na asfalt i šotolinu. Druhým důvodem nasazení



Ascony však byla také pověstná odolnost tohoto soutěžního speciálu z roku 1972, kterou úspěšně prověřila posádka týmu ACCR Racing21 Olga Lounová – Lilia Khousnoutdinova již na loňské vytrvalostní soutěži East African Safari Classic Rally v Keni. A právě zmíněná odolnost se spolehlivostí rozhodla letos ve španělské Valencii o dalším úspěchu. Štajf s Havelkovou si na velmi obtížné šotolinové trati dojezdi pro cenné bronzové medaile.



„Primárním cílem pro letošní FIA Motorsport Games byl opětovný zisk medailí. To jsme s Veronikou dokázali hned během prvního dne soutěže, a dokonce jako první z české reprezentace. Právě páteční velmi náročné tratě s převážně šotolinovým povrchem a zdejší vydatné dešťové přeháňky často připomínaly obtížnost, kterou si náš Opel Ascona prošel během legendární East African Safari Classic Rally v minulém roce,“ připomněl Vojtěch Štajf nedávné úspěšné dobrodružství na africkém kontinentě a dodal: „Poděkování patří nejen našim fanouškům, ale také českému importérovi značky Opel. Abychom logisticky stíhali tisícikilometrový přesun našeho týmu z poslední soutěže evropského šampionátu v Sanremu do dějiště FIA Motorsport Games, museli jsme využít služeb zapůjčeného užitkového modelu Movano a vše nakonec dobře dopadlo. Náš bronz je tak symbolicky ve žlutočerných barvách značky Opel!“

FOTO: FIA Motorsport Games a Matylda Štajfová

TEST S CÍLEM

COROLLA TS VE VLAŠIMI

V SRDCI PODBLANICKA

Nedaleko bájného Blaníku leží Vlašim, město s bohatou historií a překrásným přírodním parkem. Procházka jeho ulicemi je jako listování kronikou, která nabízí příběhy šlechticů, továrníků i obyčejných lidí.

Kořeny města Vlašim sahají až do 13. století, kdy zde vznikla první tvrz chránící obchodní stezky kolem řeky Blanice. Středověká Vlašim byla typickým českým městečkem, které se rozvíjelo díky řemeslníkům a trhům. Klíčovým momentem byl příchod rodu Vostroců z Kralovic, kteří v 16. století přestavěli původní tvrz na reprezentativní zámek.

Vlašimský zámek se následně stal centrem kultury a vzdělanosti. Významnými vlastníky byli Auerspergové, kteří město pozvedli na evropskou úroveň. Právě oni vytvořili anglický park, dodnes jeden z nejkrásnějších historických parků v Čechách. Staleté duby, romantické pavilony a starobylé stavby, jako například pseudogotický romantický Starý hrad, tvoří dokonalé kulisy pro procházky i odpočinek.



Dnes má Vlašim přibližně 11 500 obyvatel a je důležitým regionálním centrem. Město prošlo výrazným rozvojem v druhé polovině 20. století díky růstu průmyslu, především strojírenských a textilních podniků

CO BYSTE NEMĚLI VYNECHAT

Pokud se rozhodnete toto historické město navštívit, kromě zámeckého parku, který stojí za návštěvu v každém ročním období,

si nenechte ujít ani Kostel svatého Jiljí, původně gotickou stavbu ze 14. století, později barokně přestavěnou. Interiér kostela je zdoben nádhernými freskami a varhanami z 18. století. Za vidění určitě stojí také v úvodu zmiňovaný Velký Blaník, hora, vzdálená asi 10 km od Vlašimi, opředená legendami o blanických rytířích. Výstup na vrchol není příliš náročný a odmění vás krásným výhledem z rozhledny.



Na tento výlet jsme se vydali smaragdově zeleným kombíkem Toyota Corolla Touring Sports se silnějším z dvojice nabízených hybridních pohonů – dvoulitrovým čtyřválcem pracujícím v Atkinsonově cyklu. Příplatková zelená metalíza s černou kontrastní střechou (22 500 Kč) ladila se sportovní výbavou GR Sport, dostupnou pro obě hybridní motorizace.

NĚCO ZA NĚCO

Toyota v Česku nabízí tři karosářská provedení – hatch, sedan, kombi – přičemž kombi se může pochlubit velmi silným trumfem. Zavazadlový prostor činí 581 litrů, po sklopení druhé řady sedadel dokonce až 1591 litrů. To je srovnatelné s konkurencí (kromě Škody Octavia s 640/1 700 litry), avšak žádný jiný konkurent nenabízí hybridní pohon.

Výbava GR Sport zahrnuje mimo jiné dvouzónovou automatickou klimatizaci, Bi-LED přední světlomety, parkovací senzory vpředu

i vzadu, vyhřívání čelního okna, bezdrátové nabíjení telefonu, bezklíčové startování a odemykání, vyhřívání volant, parkovací kameru, 10,25palcový infotainment, čalounění sedadel umělou kůží a cloudovou navigaci s předplacenými daty na čtyři roky.

PODVOZEK PAR EXCELLENCE

Dvoulitrový motor nabízí výkon 144 kW/196 k, což umožňuje zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,7 sekundy. I když tento údaj není zásadní, Corolla TS není žádným závodním vozem. Díky hybridnímu pohonu však zvládá dynamické rozjezdy, což se hodí při městském provozu. Motor spolupracuje s převodovkou e-CVT, která je uzpůsobená hybridům a nabízí šest manuálně volitelných převodů. Nicméně jde spíše o hru – většinu času si převodovka vše řídí sama. Dvoulitrová hybridní Corolla TS jezdí ve městě pod 5 litrů, s rozumným přístupem umí tu samou hodnotu i na okresních silnicích. Na dálnici se situace mění, neboť ve vyšších rychlostech se výhoda elektrického dopingu ztrácí. Dálniční přesuny jsou energeticky náročnější a průměrná spotřeba rázem stoupá k 7 litrům na 100 km.



Podvozek Corolly využívá nezávislé zavěšení všech kol, vinuté pružiny a adaptivní tlumiče. Jeho naladění je příjemným překvapením. S takovou jistotou a kultivovaností jsme se v této kategorii dlouho neseťkali. S přehledem zvládá většinu nástrah a nerozhodí ho ani větší díra. Když už nějakou vymetete, uslyšíte jen tlumené žuchnutí, aniž by Corolla ztratila stabilitu. Podvozek skvěle drží stopu a přední náprava ochotně poslouchá řidičovy pokyny.



Jedinou výtka by mohlo být řízení, které působí trochu necitlivě – což je ale u moderních vozů plných elektroniky běžné. Škoda, protože Corolla TS by jinak mohla být velmi zábavným autem pro řidiče. Sportovní verze GR se k nám bohužel nedovází.

POZITIVNÍ NA CVT SYNDROM

Negativních stránek je překvapivě málo. Nejvíce nás zklamal projev převodovky pod plným plynem, necitlivé řízení, nižší rozlišení couvací kamery a asistent jízdy v pruzích, který občas na okresních silnicích zbytečně zasahuje a řidiče tak leká. Chybělo nám také tlačítko na rychlé vypnutí systému čtení dopravních značek, jehož pípání při překročení rychlosti je velmi otravné.

Základní cena výbavy GR a dvoulitrového motoru činí 906 900 Kč (jedná se o akční cenu, běžná činí 996 900 a navíc je podmíněna objednaním dvoubarevného lakování karoserie). Přestože se může na první pohled zdát vysoká, při pohledu do ceníku Octavie se tato částka jeví jako rozumná. Vzhledem k tomu, že jde o elegantní kombi s hybridním pohonem, je nabídka Toyota na trhu jedinečná. A už jsme se zmínili, jak skvělý má Corolla TS podvozek?

Text: Jiří Švamberg

Foto: J. Švamberg, Shutterstock

INZERCE



PŘEPRAVA VAŠICH ZÁVODNÍCH, SPORTOVNÍCH A HISTORICKÝCH VOZIDEL V ITALSKÉM STYLU

Převážníky automobilů, motocyklů, kombinované převážníky s obytnou částí a prezentační přívěsy. Návěsy pro automobilový a motokárový sport na míru. Široká škála doplňků a dodatečné výbavy.

www.turatello-privesy.cz

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



SLADKÝCH 16

Automobily poháněné šestnáctiválcovými motory se řadí mezi skutečné klenoty automobilového světa. Od fascinujícího výkonu až po technologické inovace se tyto vozy zapsaly do historie jako symboly extrémů a technického mistrovství.



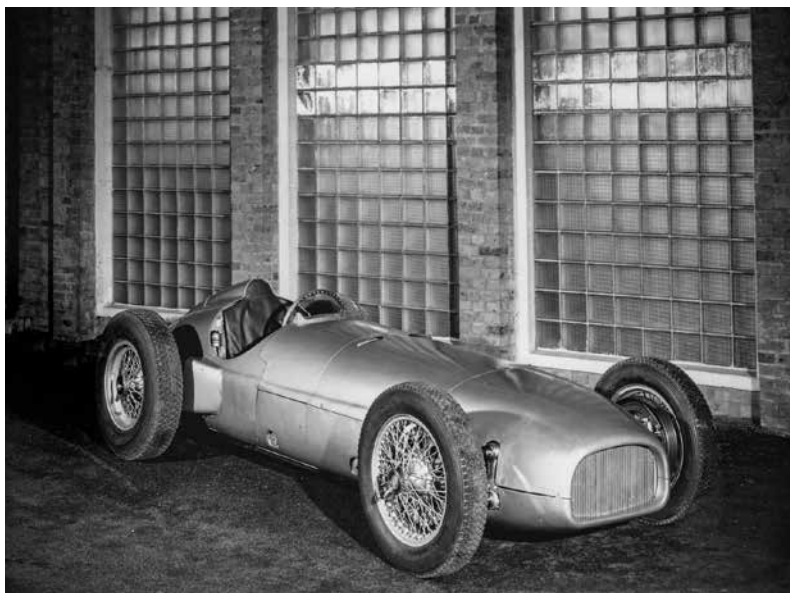
CADILLAC SIXTEEN

Cadillac Sixteen, koncept představený v roce 2003, byl vrcholem luxusu a inženýrství značky Cadillac. Tento model poháněl šestnáctiválcový motor o objemu 13,6 litru, který dosahoval výkonu až 1 000 koní. Cadillac Sixteen se pyšnil nejen extrémním výkonem, ale také schopností deaktivace válců, kdy při nízkém zatížení fungoval pouze na čtyři válce. Tento koncept však nakonec nikdy nebyl uveden do výroby, i když jeho design a myšlenky inspirovaly další luxusní modely Cadillacu.



MASERATI TIPO V4

Ačkoliv název modelu Maserati Tipo V4 může evokovat přítomnost čtyřválcového motoru, skrývá se pod ním zcela jiná konstrukce. Tento předválečný vůz poháněla dvojice řadových osmiválců Tipo 26B spojených do jednoho agregátu pod úhlem 25°. Výsledkem byla unikátní koncepce s objemem 4 litry, kde každá řada válců disponovala vlastním magnetickým zapalováním, karburátorem a kompresorem. Výkon se pohyboval kolem 300 koní a jeden z vozů, které vznikly, byl později upraven karosárnou Zagato. Výkon tohoto přepracovaného automobilu dosahoval až 375 koní, což v roce 1934 způsobilo podobný rozruch jako Bugatti Veyron o mnoho desetiletí později.



BRM P15

Na opačném konci spektra oproti velkému Rollsu se nachází BRM P15 V16, monopost Formule 1. Tento vůz dosahoval výkonu až 600 koní a maximální otáčky se pohybovaly blízko 14 000 ot/min, přičemž zdvihový objem činil pouze 1,5 litru (za podpory přeplňování). Bohužel si tento model získal pověst ambiciózního, ale ne příliš kvalitního vozu. Potýkal se s problémy se spolehlivostí, což přispělo k tomu, že byl – podle rozhodnutí jeho tvůrců – přeřazen do Formule 2.



CIZETA V16T

Dnes už legendární superauto a splněný sen dvojice nadšenců – Zampolho, testovacího jezdce a inženýra u Lamborghini, a Morodera, věhlasného hudebního skladatele a producenta, mělo pohnutý osud, třebaže reakce veřejnosti byly více než nadšené. Cílem těchto dvou „snílků“ bylo vytvořit vůz, který by dokázal konkurovat modelům jako Ferrari Testarossa, Lamborghini Diablo nebo Dodge Viper. Tento šestnáctiválcový vůz navržený Marcellem Gandinim využíval dva motory V8 z Lamborghini Urraco, uložené napříč a propojené na jednom klikovém hřídeli. Pětistupňová manuální převodovka byla umístěna podélně, což vytvářelo tvar písmene „T“. Výsledkem bylo 550 koní a 540 Nm. K naší smůle bylo vyrobeno pouze jedenáct kusů, včetně prototypu a verze bez střechy.

BMW ŘADY 7 „GOLDFISCH“

Projekt „Goldfisch“, označovaný i jako „Secret Seven“, vznikl



u BMW jako odpověď na luxusní limuzíny Mercedesu. Do karoserie řady 7 generace E23 vměstnali inženýři obří 6,7litrový V16, který vycházel z dvanáctiválce BMW M70. Kvůli omezenému prostoru v motorovém prostoru bylo nutné provést zásadní úpravy – například chlazení přesunuli do kufru. Tento systém vyžadoval speciální nasávací kapsy na zádi, změny zadních světel a výfukové soustavy. Motor V16 s manuální šestistupňovou převodovkou dosahoval výkonu 408 koní a 625 Nm, což limuzíně umožnilo zrychlit z 0 na 100 km/h za 6 sekund a dosáhnout maximální rychlosti 282 km/h. „Zlatá rybka“ byla jen o 60 kg těžší než běžná dvanáctiválcová E23 750i.



AUTO UNION TYPE C

Auto Union Type C je jedním z nejslavnějších závodních vozů historie. Tento monopost, představený v roce 1936, byl navržen pro Velké ceny a představoval technologický vrchol své doby. S šestnáctiválcovým motorem o objemu 6 litrů a výkonem až 520 koní dosahoval rychlosti přes 300 km/h. Auto Union Type C, navržený Ferdinandem Porschem, byl charakteristický svým umístěním motoru uprostřed vozu, což tehdy bylo revoluční řešení pro dosažení optimálního rozložení hmotnosti a stability. Tento vůz zanechal nesmazatelnou stopu v závodní historii a stal se ikonou inovací meziválečného období.



BUGATTI EB 16.4 VEYRON

Bugatti EB 16.4 Veyron, později jen Veyron, se zrodil jako výsledek ambiciózní vize o vytvoření nejrychlejšího sériového vozu na světě. Příběh začal v roce 1998, kdy Volkswagen koupil značku Bugatti s plánem obnovit její legendární status v automobilovém světě. Předseda VW, Ferdinand Piëch, chtěl postavit auto s motorem o výkonu přes 1 000 koní, schopné překonat rychlost 400 km/h. Zároveň mělo být luxusní, pohodlné a plně použitelné na běžných silnicích. Srdcem Veyronu se stal unikátní motor W16, který vznikl spojením dvou motorů V8 do jednoho bloku. Tento 8litrový W16 byl přepínávaný čtyřmi turbodmychadly a vyvinul výkon přes 1 000 koní a točivý moment 1 250 Nm. Díky těmto parametrům se Veyron stal prvním sériovým vozem, který překonal magickou hranici 400 km/h.

JIMENEZ NOVIA

Automobil Jimenez Novia W16, který vychází ze slavného závodního Porsche 917, byl původně zamýšlen jako závodní monopost pro vytrvalostní závody. Postavil jej francouzský motocyklový nadšenec Ramon Jimenez, jemuž stavba trvala dlouhých deset let. Zajímavostí je fakt, že řadu dílů si vyvinul a vyrobil zcela sám. Během testovací jízdy na uzavřeném okruhu prý dokonce dosáhl maximální rychlosti 380 km/h! Na projekt, který vznikl de facto v garáži, to není vůbec špatné, ne?



ROLLS-ROYCE 100EX

Koncept Rolls-Royce 100EX, představený v roce 2004 jako oslava 100. výročí značky, byl pokusem britské automobilky vytvořit vůz, který by ztělesňoval nejen typický luxus ale i extrémní výkon, jakkoliv značka Rolls-Royce historicky výkon svých vozů neuváděla. Ten byl vždy „dostačující“ a ani v případě 9litrového V16 Britové neudělali výjimku. Odhady mluvily o 700 koních a 950 Nm. Od počátku Rolls-Royce avizoval, že tento vůz se do výroby nedostane, přestože byl plně funkční. Jeho odkaz však přežil v inspiraci pro další modely značky, zejména v elegantních proporcích a luxusních detailech modelů Phantom nebo Wraith.



Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

ZEMĚ, KDE JE VŠE NA DOSAH RUKY



Do Albánie se už více než tři desetiletí od pádu Hodžova režimu rádi vydávají nejen milovníci moře, ale především cestovatelé dobrodruzi. Úžasné jsou pěší túry divokou a pustou horskou krajinou a vesnicemi, kde se zastavil čas. Na offroad se jezdí po úzkých klikatých kamenitých horských cestách a brodí se nesčetné řeky, kterých v Albánii pramení dokonce 152.

Dříve v Albánii prakticky neexistovala osobní automobilová doprava a tomu odpovídal i stav dopravní infrastruktury. Silnice byly úzké, jednopruhové a sjízdne mnohdy jen pro vojenské nákladáky. Překonat i krátké vzdálenosti do odlehlých končin trvalo hodiny a celé dny. Díky tomu se v odlehlých oblastech doslova zastavil čas. Poslední dobou však rozvoj silnic zažil obrovský boom. Vykopaly se dva důležité, více než pětakilometrové tunely, vznikla severojižní čtyřproudá dálnice, která spojuje Kosovo s Tiranou a pokračuje přes největší přístav Drač dále na jih. V budoucnu dosáhne dálniční spojení až do Řecka. Rozvoj silnic, jejich rozšíření a zpevnění zpřístupnilo osobním autům např. nejnavštěvovanější oblast národního parku Thethi. Tam se dřív dostaly jen offroady a pouze, když se zrovna někde nesunesul svah na horskou silničku. I přes velký příval turistů v sezóně se jedná o místo a krajinu doslova impozantní. Zpátky se můžete vydat místo po asfaltce po druhé východní cestě, která zůstala v původním - tedy terénním - stavu. Zajímavostí albánské dopravy jsou i dva autotrajekty po tyrkysové hladině vodní nádrže Koman, které dříve výrazně zkracovaly cestu do odlehlého města Fierze. Ta i dnes po horské asfaltce trvá přes 4 hodiny a to je trasa dlouhá pouhých 150 km. I přes modernizaci silnic se na nich při svých cestách potkáte s velkým množstvím zvířat, a to jak volně pobíhajících, tak zapřažených do povozů. Je třeba s tím počítat a nikam raději moc nepospíchat.

JEDNODENNÍ VÝLETY

Kam to stihnete díky novým silnicím z Tirany i na jednodenní výlet, je například překrásný přitom málo navštěvovaný kaňon Holta, ve kterém najdete i několik termálních pramenů a dokonce celé termální koupaliště s občerstvením. Nedaleko se též nachází krásná a volně přístupná jeskyně Kabashit. Třicet kilometrů od Tirany vzdálené přístavní město Drač s více než 110 tisíci obyvateli je obchodním centrem, dopravním uzlem a přímořským letoviskem. Trajektem se odsud dostanete do jižní i severní Itálie. Dlouhá městská písčité pláž měří na délku přes 10 km a nejen v létě je na ní spousta lidí. V minulosti v Albánii proběhla též výstavba poměrně husté železniční sítě, která měla sloužit osobní dopravě v zemi a suplovat dřívě zakázaná osobní auta. Od konce Hodžovy éry ale počet osobních aut raketově vzrostl, železnice upadla v zapomnění



rychlostí 30 km/h kymácejí otrískané vagóny tažené pečlivě udržovanými přes 40 let starými českými lokomotivami „čmelák“. Vlak musí chvílemi skoro zastavit, aby na zprohýbaných kolejích nevykolejil. Čas od času se samy od sebe ve vlaku otevřou dveře a skrz rozbitá okna není moc vidět ven, zato je místy vidět skrz prorezlou podlahu. Je obdivuhodné, že nadšenci a vlakový personál dokážou tuto železnici udržet stále v provozu. Všichni od dráhy jsou milí, rádi si s vámi popovídají a na svou práci jsou patřičně hrdí. Pro milovníka železnice je tato cesta nezapomenutelným zážitkem, který nikde jinde v Evropě nemá šanci prožít.



RYCHLE SE MĚNÍ ZEMĚ

Přes to, že stará divoká Albánie rychle mizí, stejně jako její miliony bunkrů, a stává se z ní moderní, svižně se rozvíjející země, stále v ní najdeme mnoho koutů, kam se civilizace ještě nedostala. A díky odlehlosti, členitosti a opuštěnosti ještě dlouho nedostane. To jsou ta pravá místa pro cestovatele, kteří hledají čistou přírodu, tradice, svobodu a volnost, opravdové zážitky a to vše doslova za našimi humny. Cesta autem do Tirany je dlouhá 1500 km, přímý let trvá ani ne dvě hodiny. Pohonně hmoty stojí zhruba 45 Kč/l benzínu i nafty.

Text a foto

Tomáš Vizíng a Jana Vizíngová

a většina tratí zcela zpusťla. Nyní se napodruhé již opravdu začalo s opatrnou výstavbou nového železničního koridoru, který má být v daleké budoucnosti opět napojený na panevropskou železniční síť. Paralelně s tím ještě do současnosti přežívají v provozu dvě archaické železniční tratě mezi přístavem Drač a průmyslovým městem Elbasan (autem hodina a čtvrt, vlakem tři hodiny) a sporadicky v létě také existuje spojení na sever do Škodry. Po zarostlých kolejích se maximální

PR

JEZDÍTE NA „HLADOVÉ OKO“?

Mnozí řidiči často dojíždějí až na palivovou rezervu. Co tím zejména v nadcházející sezóně riskují? Jak je to se skladovatelností paliv? O tom jsme si povídali s Ladislavem Červeným, expertem na kvalitu paliv společnosti ORLEN.

Jak může pravidelné ježdění na „hladové oko“ ovlivnit kvalitu paliva v nádrži?

Řidiče, kteří mají ve zvyku jezdit na hladové oko, bych rád upozornil na jednu důležitou věc. Zejména teď na podzim a pak v zimě při přejezdech z chladného do teplého prostředí dochází v případě malé zásoby paliva na stěnách nádrže ke kondenzaci vzdušné vlhkosti. Ta následně stéká do paliva a postupně se usazuje u dna nádrže. Největší riziko hrozí například při návštěvách obchodních center, která mají vytápěná podzemní parkoviště, nebo při parkování vozidla ve vyhříváné garáži. Proto běžně motoristům doporučujeme udržovat neustále plnou nádrž. Čím více paliva v ní, tím méně vzduchu a na stěnách nádrže nebude hrozit zmíněný jev.

Dá se proti tomu nějak bránit?

Kondenzace je přirozený fyzikální děj, kterému nezabrání ani tankování prémiových paliv, nicméně vysoká koncentrace aditiv si s případnou vodou

a jejími negativními vlastnostmi dokáže oproti standardním palivům poradit lépe.

Jak dlouho lze skladovat palivo bez rizika?

Obecně platí, že pohonné hmoty nejsou určeny k dlouhodobému skladování nebo uchovávání v nádrži či v kanystrech a jiných nádobách. Podmínky skladování a doporučenou dobu použitelnosti pohonných hmot udává norma ČSN 65 6500. V běžných podmínkách nelze po uplynutí tří měsíců od natankování pohonné hmoty garantovat její původní složení a vlastnosti z důvodu přítomnosti povinných biosložek. Z vlastní zkušenosti však víme, že pokud se naše paliva skladují v temnu a při relativně stabilní teplotě, tak půl roku jim nijak neuškodí.

Po jaké době nedoporučujete palivo používat?

Přesnou dobu, kdy by se s palivem nemělo nic stát, nejsme schopni sdělit. Nicméně lze



s jistotou říci, že vysoká teplota a světelné záření urychlují polymeraci biosložek, což vede k tvorbě pryskyřičných úsad, které mohou částečně nebo zcela ucpat části palivového systému a vytvářet nerozpustné úsady na horkých površích motoru. Je důležité, aby paliva byla ošetřena příslušnými stabilizátory. Všechna naše paliva stabilizátory ve formě aditiv obsahují. Nutno podotknout, že tato aditivace není povinná, a proto levná paliva konkurenčních společností zmíněná aditiva nemusejí obsahovat.

NEBEZPEČÍ ČÍHÁ V NOCI

Vidět a být viděn – to je okřídlené pravidlo silničního provozu v nočních hodinách. I proto je v Česku povinnost celoročně svítit, protože osvětlený objekt je prostě lépe vidět. Ovšem na silnicích se nepohybují jen auta, ale také chodci, kteří jsou nejvíce zranitelní. A s nastupující zimou to platí několikanásobně.

Noční silnice jsou nebezpečné. Zahraniční výzkumy prokazují, že po setmění je riziko vzniku dopravní nehody až 4x vyšší než za dne, přičemž chodci a cyklisté jsou ohroženi nejvíce. Díky provedeným studiím víme, že většina z nich si nepřipouští svou neviditelnost pro motorizované kolegy. Přitom čtvrtina řidičů přiznává, že chodce jdoucí v tmavém oblečení po okraji silnice vůbec neregistrují. Ani bílé oblečení nelze považovat za řešení. Řidiči si takto oblečených postav všimnou zhruba dvě vteřiny před možným střetem. To je málo na to, aby se dalo srážce zabránit. Je tak především v zájmu chodců pamatovat na svou dostatečnou viditelnost. Riziko jejich úmrtí v noci je totiž až čtyřikrát vyšší než za denního světla.

Z údajů poskytnutých Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia ČR vyplývá, že v roce 2023 zemřelo na silnicích celkem 74 chodců. V obci jich zahynulo 43 a mimo obec 31. „Z 31 chodců usmrčených mimo obec zahynulo 23 za snížené viditelnosti. Šokující zjištění je, že prokazatelně 20 z nich nemělo reflexní doplňky. Odborníci z estonského silničního úřadu udávají, pokud by byli i tito lidé řádně označeni, mohla dobrá polovina z nich žít,“ uvádí Roman Budský z Platformy VIZE 0.

NEMYSLIŠ, ZAPLATÍŠ!

„Řada chodců za snížené viditelnosti podléhá klamnému dojmu, že když oni na dálku vidí přijíždějící osvětlený automobil, musí jeho řidič vidět i je. To je ovšem omyl, často i smrtelné

nebezpečný,“ varuje Budský. Francouzská společnost la Sécurité routière uvádí, že za tmy řidič automobilu spatří chodce v černém oblečení ze vzdálenosti pouhých 28 metrů. Při rychlosti 50 km/h potřebuje vozidlo k zastavení 31 metrů. Provedený praktický test prokázal, že řidič před figurínou chodce nejen nestačil zastavit, ale naopak do něho narazil rychlostí 32 km/h. Experiment se zopakoval, tentokrát byla figurína v reflexním oblečení. Řidič ji spatřil ze vzdálenosti 44 metrů – stačil bezpečně zastavit 13 metrů před chodcem.

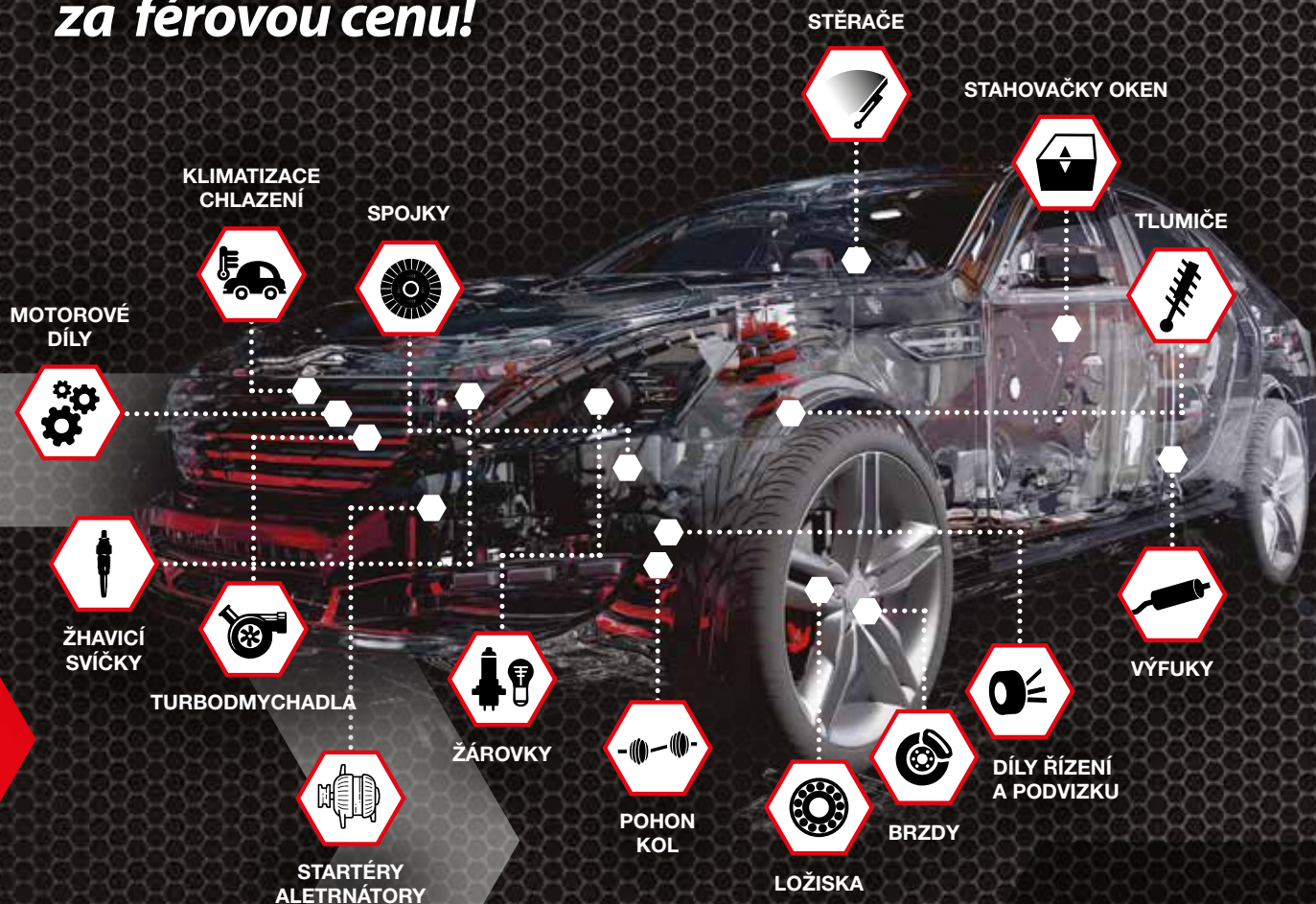
V OHROŽENÍ I CYKLISTÉ

A potenciálně ohrožení jsou za tmy i cyklisté. Pro automobilistu je cyklista v tmavém oblečení a s odpovídajícím osvětlením na kole viditelný na 35 metrů. Při rychlosti 80 km/h potřebuje vozidlo k zastavení 60 metrů. S reflexní vestou je cyklista viditelný na 63 metrech, což umožňuje vozidlu zastavit 3 metry před cyklistou, pokud stojí, nebo 22 metrů před ním, pokud jede stejným směrem rychlostí 20 km/h. „Experiment francouzských specialistů nepočítal s českou specialitou, totiž cyklisty neosvětlenými za tmy. Pokud by byl proveden, spatřil by motorista neosvětleného cyklistu – podobně jako tomu bylo v případě chodce – na vzdálenost cca 28 metrů. Při reakční době šoféra dlouhé zhruba 1 vteřinu by nekompromisně do cyklisty narazil prakticky nesníženou rychlostí. Pro cyklistu by se téměř jistě jednalo o smrtelnou záležitost,“ doplňuje Roman Budský. Je dobré dodat, že moderní ledkové červené blikačky mohou cyklisty zviditelnit na mnohonásobně větší vzdálenost, než je tomu v případě mnohdy ne příliš kvalitně svítícího standardního koncového světla. A určitě lze cyklistům doporučit, aby vždy – nejen za snížené viditelnosti – byli oblečeni do kvalitní výrazně zbarvené reflexní vesty.

Text: Jiří Švamberk a Vize 0

Foto: Shutterstock

Mobilita za férovou cenu!



Značka QWP, kterou na český trh přináší SAG, byla poprvé představena v roce 2006 s cílem nabídnout kvalitní náhradní díly za rozumnou cenu. Dnes působí v 21 evropských zemích. Její sortiment tvoří více než 26.000 položek zahrnutých do 24 produktových řad od brzdových či podvozkových dílů až po stěrače.

Atraktivní černo-červený design vyjadřuje serióznost, přísné standardy kvality a vašeš pro automobily a vše kolem nich. Šestiúhelníkový tvar a karbonová textura designových prvků jsou inspirovány motoristickým sportem a představují stabilitu, flexibilitu a high-tech pojetí.

Díly QWP dodávají renomovaní výrobci a na mechanické díly je poskytována tříletá záruka, která podtrhuje důvěru značky v kvalitu produktů. Ty navíc splňují všechny nároky OE specifikací i potřebné normy pro evropský nezávislý trh, a proto jsou oblíbené ve všech zemích, kde má skupina SAG své aktivity.

Autorem dnešního citátu je John Ronald Reuel Tolkien (3. leden 1892 - 2. září 1972), anglický spisovatel, filolog a univerzitní profesor, nejznámější jako autor Hobita a Pána prstenů.

POMŮČKA: SNAPS, TROPIK	KOŘALKA	ITALSKÝ PŘÍSTAV	ZNAČKA UHLOVODANĚ	CITOSLOVCE PLAŠENÍ		SKRYTÍ	SDRUŽENÍ	ANGLICKY „SLEČNA“	INICIÁLY ZPĚVAČKY KUBIŠOVÉ	MODLA	TOHLE		STYL	KULOVITÁ BAKTERIE	CITOSLOVCE BOLESTI	UŠKRTIT	TRÁPITI
JEMNÁ OMÍTKA					SETKÁNÍ VLAD							JUNÁK					
					ŽENSKÉ JMÉNO							NÁSTROJ K BROUŠENÍ					
1. DÍL TAJENKY																	
POLNÍ MÍRA			MUŽSKÉ JMÉNO						RAB						JIZ		
			PRODÝSNÁ TKANINA												MAPKA		
VÝZVA K TICHU				OBILNINA					ŽIRAVINA					HAFANI			
				RADIOAKTIVNÍ PRVEK										BICEPS			
PRUŽNÉ VLAKNO HOUSLÍ											HROMADIT						
	ASUSKÝ STÁT	ROZRÝVAT PLUHEM										ZÁKLAD UMĚLÝCH BARVIV	DOUTI				
		VZDĚLÁVAT SE											SILNÉ PROVÁZY				
HALDA					PŘELUD	ŠETRNOST					JMÉNO HERCE ALDY				ČESKÝ HEREC	PODPĚRA	
UDELAT							PLANETA NAŠÍ SLUNEČNÍ SOUSTAVY	NAPADENÍ		ČESKÉ MĚSTO	NA STRANĚ SRDCE						
											VELKÁ NADŮBA						
DOMÁCKÝ VIKTOR				ALPAKA						OBKLADEK				ÚDER NOHOU			
				NÁSILNÝ POLITICKÝ PŘEVRÁT										OTŘES			
ZNAČKA ASTATU			PRASKAT							BOUDA PASTEVCŮ					ANO		
			ANGLICKY „NEBO“							JAKÁ VĚC					SBOHEM		
2. DÍL TAJENKY													MLHA				
STŘELECKÉ ČÍLE						ŽÁBA							DOSNA				



seTKání

KALEIDOSTKOP

ZIMA 2024

PURPUROVÉ VÁNOCE S GLO CRIMSON RED

Nejnovější edice ikonického zařízení na zahřívání tabák glo™ vsadila na eleganci a přináší uživatelům vánoční a novoroční inspiraci v luxusním provedení.

Většina z nás si při vyslovení slova pupur nebo purpura vzpomene na českou vánoční píseň o tom, jak na plotně voní. Směs sušených květů, aromatických listů a kůry je skutečně jedním ze symbolů Vánoc, byť s původním významem purpuru, tedy odstínem fialové barvy označované často také za královskou, nemá až tolik společného. To naopak 100% platí o nejnovější speciální edici zařízení **glo Hyper Pro Crimson Red**, která je díky metalickému odstínu purpurové barvy nepřehlédnutelná. Atraktivní design i vyspělé technologie představují důvod, proč může nejnovější „gločko“ představovat skvělý vánoční dárek. Ať už pro ty, co si alternativní formy užívání nikotinu už oblíbili, tak pro ty, kteří k nim teprve hledají správnou motivaci a cestu.

Novinka je stejně jako všechny ostatní nikotinové alternativy dostupná výhradně dospělým uživatelům prostřednictvím e-shopu, v rámci sítě vybraných trafik a čerpacích stanic a do konce roku také v nedávno otevřeném Inspiration POP UP store v brněnské Galerii Vaňkovka.

inspirationstore.cz



TERAMAR HVĚZDOU E-SALONU

Na veletrhu e-SALON 2024 se CUPRA poprvé v Česku pochlubila novým modelem Terramar, vybaveným plug-in hybridním pohonem e-HYBRID s výkonem působivých 200 kW (272 koní). Tímto modelem CUPRA dále rozšiřuje svou nabídku elektrifikovaných vozidel na českém trhu. Terramar VZ e-HYBRID zaujme sportovním vzhledem, který kombinuje prvky prémiového designu, aerodynamické vlastnosti a inovativní světelnou technologii, a zároveň nabízí špičkové technické parametry umožňující dynamickou jízdu a úspornou spotřebu. Tento model zvládne akceleraci z 0 na 100 km/h za méně než 5 sekund. Akumulátor s využitelnou kapacitou 19,7 kWh poskytuje dojezd až 121 kilometrů v čistě elektrickém režimu, což umožňuje tichou a efektivní jízdu bez lokálních emisí.

Interiér nového Terramaru se pyšní infotainmentem s velkým 12,9palcovým dotykovým displejem. Pro maximální komfort jak v městském provozu, tak na delších cestách je vůz vybaven zcela novým audiosystémem od společnosti Sennheiser Mobility, který svým výjimečným zvukovým výkonem uspokojí i náročné milovníky hudby. Cena modelu Terramar začíná na 1 084 900 Kč a jeho bezpečnostní výbava zahrnuje nejmodernější asistenční technologie, například adaptivní tempomat a automatické nouzové brzdění.



Nastartujete spolehlivě i v mrazech

První výrazný pokles teplot každoročně překvapí nejednoho řidiče, jelikož spolehlivě prověří kondici startovacího akumulátoru. S přicházejícím mrazem se tak množí případy ranních problémů s nespustitelným autem a stresu. Přitom stačí nechat v servisu baterii prověřit zátěžovým testem a případně včas pořídit novou. Škoda E-shop nyní nabízí originální autobaterie se zvýhodněním až 62 %.

Podle statistik asistenčních služeb jsou právě závady akumulátorů jednou z nejčastějších příčin výjezdů k nepojízdnému vozidlu. Traduje se, že „autobaterie zabíjí mráz“. Není to tak úplně pravda, jakkoli je fakt, že právě mrazivé počasí naplno ukáže, že baterie je již za zenitem. Ve skutečnosti akumulátorům velmi nesevďedčí horko, kdy dochází k výraznému samovybití. V elektrolytu vybité baterie následně dochází ke zvýšené sulfataci, což je usazování síranů olova na povrchu olověných elektrod.



Zátěžový test autobaterie trvá jen několik minut a spolehlivě ukáže, zda není načase akumulátor preventivně vyměnit.

Proces je do značné míry nevratný a snižuje kapacitu baterie. Pokud například během letní dovolené necháte auto stát bez hnutí někde na slunci, s poměrně vysokou pravděpodobností zkrátíte akumulátoru životnost. A proč se projeví problémy právě v zimě? Jakkoli pro nabitý akumulátor v dobré kondici nejsou větším problémem ani teploty okolo padesátky pod nulou, elektrolyt poškozené nebo vybité baterie může začít mrznout již při teplotách těsně pod nulou. Především má ale promrzlý motor citelně vyšší vnitřní odpory a na jeho roztočení (diesely s obecně vyššími kompresemi navíc elektřinou i žhaví) ze sebe musí startér, a tedy i baterie vydat maximum. I baterie, která se ještě počátkem podzimu při běžném užívání jeví jako naprosto v pořádku, může mít kapacitu již kriticky nízkou a v mrazu selhat.

Pokud máte baterii v autě již starší (více než pět let), nebo jste zaznamenali, že se při delším stání „sama“ vybíjí (což obvykle zapříčiňuje buď nevratné poškození akumulátoru, nebo závada na elektroinstalaci auta), nechte ji před sezonou prověřit zátěžovým testem. Nabízejí jej autorizované servisy Škoda, často v rámci zvýhodněné předsezonní prohlídky, kdy za několik stokorun pečlivě zkontrolují celé auto. Pokud bude baterie již zralá na výměnu, doporučí podle VIN tu správnou přímo pro vaše auto za výrazně zvýhodněnou cenu. Kvalitní originální akumulátory pro vozy Škoda jsou v nabídce již od 1799 Kč a se zvýhodněním i více než 60 procent.













Nákup autobaterie zdaleka není tak snadná záležitost, jak to na první pohled vypadá. Odpovídat musí nejen kapacita a startovací proud, ale existují i akumulátory pravé a levé, v některých vozidlech musí kvůli těsnému prostoru na milimetry odpovídat rozměry a zásadní je také vnitřní konstrukce autobaterie. Pokud s vidinou nižší ceny osadíte do auta se systémem stop-start a/nebo s řízeným dobíjením odpojitelným alternátorem klasický akumulátor s deskovými elektrodami, můžete si být jisti, že nevydrží. Takové vozy vyžadují speciální baterie AGM nebo EFB s konstrukcí odolávající cyklickému namáhání a omezující sulfataci. Autobaterie kompatibilní se systémem start-stop nabízí Škoda od 2590 Kč se zvýhodněním 52 % (59Ah/32A).

Sezonní slevy na Škoda e-shop

Zvýhodněný sortiment autobaterií naleznete nejen v autorizovaných servisech Škoda, ale také na eshop. skoda-auto.cz, který ale nabízí mnohem více. Například akční ceny se slevami až 40 % na bohatý sortiment příčných střešních nosičů pro vybrané stávající i starší modely, ale také uzamykatelné nosiče lyží a snowboardů. Se slevou až 40 % jsou k mání kvalitní sady originálních stěračů, zvýhodnění 20 % platí také pro široké spektrum více než stovky typů originálních litých kol pro nové i starší vozy Škoda včetně modelů RS.

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 napsal román 1984 A) Terry Pratchett B) George Orwell C) Victor Hugo</p>	<p>2. Odkud pochází značka lyží Kästle? A) Německo B) Švýcarsko C) Rakousko</p> 	<p>3. Kolik planet má Sluneční soustava? A) 7 B) 8 C) 9</p>
<p>4. Kolikrát byl Donald Trump zvolen prezidentem? A) jednou B) dvakrát C) třikrát</p> 	<p>5. Kdo vynalezl gramofon? A) Graham Bell B) Emile Berliner C) Thomas Edison</p>	<p>6. Kde se nachází Angkor Wat? A) Indie B) Mali C) Kambodža</p> 
<p>7. Kolik srdcí má chobotnice? A) tři B) dvě C) jedno</p>	<p>8. Odkud pochází módní návrhář Christian Dior? A) Francie B) Mauritius C) Itálie</p> 	<p>9. Který měsíc má 28 dní? A) únor B) říjen C) všechny</p>
<p>10. V jakém roce Beatles poprvé koncertovali v USA? A) 1964 B) 1962 C) 1958</p> 	<p>11. Který matematický symbol označuje odmocninu? A) + B) × C) √</p>	<p>12. Odkud pochází značka Lynk & Co? A) Švédsko B) Německo C) Čína</p> 
<p>13. Který oceán je nejmenší? A) Tichý oceán B) Atlantský oceán C) Severní ledový oceán</p>	<p>14. Jaký je úřední jazyk v Brazílii? A) španělština B) portugalština C) angličtina</p> 	<p>15. Kde se nachází Velký korálový útes? A) Indonésie B) Austrálie C) Havaj</p>
<p>16. Jaká je hodnota pí (π) přibližně na dvě desetinná místa? A) 3,22 B) 3,14 C) 3,01</p> 	<p>17. Jak dlouho trvá fotbalový zápas bez přestávek a prodloužení? A) 60 minut B) 90 minut C) 120 minut</p>	<p>18. Která část počítače slouží k dlouhodobému ukládání dat? A) RAM B) pevný disk C) grafická karta</p> 
<p>19. Kolik okvětních lístků má typický květ růže? A) 5 B) 4 C) 6</p>	<p>20. Kolik měsíců má Saturn? A) 62 B) 83 C) 101</p> 	<p>21. Která země leží nejbližší na jih od USA? A) Kanada B) Kuba C) Mexiko</p>
<p>22. Jaká je největší květina na světě? A) Titan Arum B) Rafflesia arnoldii C) Orchidej</p> 	<p>23. Jak dlouho se vaří klasická italská těstovina al dente? A) 5 minut B) 8 minut C) 12 minut</p>	<p>24. Jaká je chemická značka železa? A) Zn B) Fe C) Ir</p> 



PREMIUM FUELS



TANKUJ
A VYHRÁVEJ_s



TANKUJ PRÉMIOVÁ PALIVA EVO PLUS PRO BEZPEČNÝ ZIMNÍ START

Více informací na soutez.molmove.cz
Platnost akce od 2. 12. 2024 do 2. 3. 2025

soutez.molmove.cz



DESETIVÁLCOVÁ SYMFONIE

Porsche Carrera je dost možná jedním z technicky nejpracovanějších automobilů, třebaže se na něj občas zapomíná, protože je to „jen“ Porsche. Filmový tvůrce Robbert Ablas má neuvěřitelný cit pro detail a Carrera GT je v jeho podání ještě působivější.



PŘIJEL, VYJEL, ZAHANBIL

Kopec u jezera Silver Lake je mezi americkými offroadisty vyhlášenou destinací. Právě sem se sjíždějí ze všech koutů USA, aby vyzkoušeli své mnohdy značně upravené čtyřkolky a dovednosti za volantem. A pak přijede úplné sériový „Foggy“ a všem vytře zrak.



JAK QR KÓD FUNGUJE?

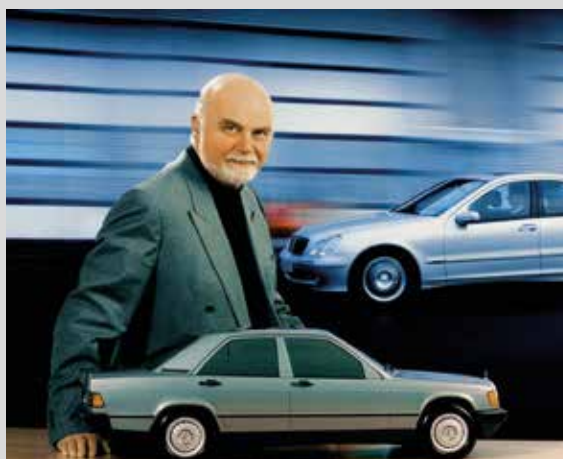
Abyste z QR kódu dostali potřebná data, musíte mít nějaký program, který jej umí „vyfotit“ a poté „dekódovat“. K tomu slouží množství zdarma dostupných aplikací v internetových obchodech App Store či Google Play. Samozřejmostí je chytrý telefon s fotografickým aparátem.

CO JE TO QR KÓD?

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

ÚCHVATNÉ BIZARNOSTI

Zrezné ratrody, skákající lowridery, extrémně snížené stance automobily... To všechno jsou styly, které určitým způsobem fascinují, třebaže logicky nedávají úplný smysl. Nad všemi ale jednoznačně vyčnívá bosozoku, o kterém píšeme v rubrice zajímavost. Tady jsou některé stroje v pohybu.



PAN BENZ

Bruno Sacco pracoval pro Mercedes-Benz 41 let a je tvůrcem většiny z nejslavnějších modelů automobilky. Toto je jeho krátký filmový medailonek, ovšem kompletní příběh si můžete přečíst v rubrice Osobnost na stranách 12 a 13.



VIDÍ VŠECHNO

Americký Super Bowl je v USA extrémně sledovaná akce, takže marketingová oddělení všemožných firem se mohou přetrhnout, aby diváky zaujala. Tahle reklama na couvací kameru BMW řady 5 z roku 2014 je obzvláště povedená.



FURT BOKEM!

Začíná zima, období „srazů a záhozů“. Na druhou stranu, trénink dělá mistra. A mistr, ten řídí Toyota Cressidu RX3 ze 70. let s řadovým šestiválcem Toyota JZ, a to stylem, ze kterého padá sanice.



POJISTÍME VÁS VE VŠECH SMĚRECH



Česká podnikatelská
pojišťovna

A je to pojištěno!


VIENNA INSURANCE GROUP



**Pro řidiče. Pro sportovce.
Pro cestovatele. Pro nejmenší.**

Objevte stylové dárky v e-shopu Volkswagen



eshop.volkswagen.cz