

JARO
2025

setKání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

JAK SE
JEZDÍ
V SAÚDSKÉ
ARÁBII

ZAJÍMAVOST



10 NEJNÁROČNĚJŠÍCH
SILNIC NA SVĚTĚ

OSOBNOST



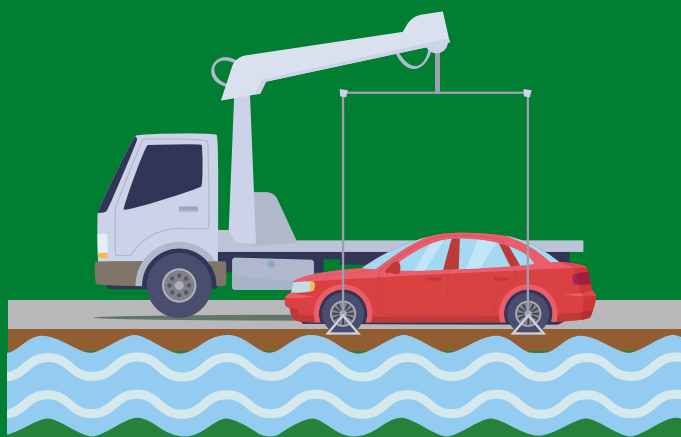
GORDON MURRAY:
MISTR KONSTRUKTÉR



ZA VOLANTEM

LUCIE BENEŠOVÁ

PŘES 400 ŘIDIČŮ DENNĚ VYTÁHNEME Z POTOKA NEBO Z JINÉHO MALÉRU



Vaše starosti
si bereme na starost.

respect.
Group



pojišťovna
roku 2024



Kooperativa

VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

OBSAH

- 4 **VY-MY:**
Evidenční kontrola
a její smysl v systému TK
- 6 **Za volantem:**
Lucie Benešová
- 8 **Autonovinky:**
Nové modely prvního čtvrtletí 2025
- 10 **Čtyřtest:**
Zaměřeno na praktičnost
- 12 **Osobnost:**
Gordon Murray
- 16 **Legenda:**
Volkswagen Polo
- 18 **Zajímavost:**
10 nejnáročnějších silnic světa
- 20 **Anketa:**
Auto roku v ČR
- 22 **Test s cílem:**
Škoda Superb v Chlumci nad Cidlinou
- 24 **Fascinace:**
Bugatti Tourbillon
- 26 **Jak se jezdí:**
V Saúdské Arábii
- 28 **Rozhovor:**
Martin Macík
- 30 **KaleidoSTKop**
- 31 **Křížovka**
- 32 **Vědomostní kvíz**
- 34 **Videotéka:**
Zajímavá videa formou QR kódu

Král, kterého nikdo nesesadil

V automobilovém světě, kde se vše měří na sekundy, koně a miliony eur, je těžké udržet si status legendy. Nové technologie přicházejí a staré ikony upadají v zapomnění. Ale občas se objeví stroj, který se vzepře času a zůstane nedotknutelný. A pokud existuje jedno auto, jehož výjimečnost nikdo nikdy nezpochybní, pak je to McLaren F1 – mistrovské dílo Gordona Murrayho, které i po více než třiceti letech nepřestává fascinovat a o němž napsal skvělý článek Aleš Jungmann.



Jak moc předběhl svou dobu? Stačí se podívat na srovnávací sprint s Bugatti Veyron od tvůrců pořadu Top Gear. Ačkoliv McLaren nakonec prohrál, do 270 km/h s Veyronem doslova zametl. Tohle je auto, které zvládlo téměř 390 km/h v době, kdy většina supersportů končila hluboko pod touto hranicí. A co je nejpůsobivější? Nebylo to jen o rychlosti.

McLaren F1 je stále považován za nejpropracovanější supersport všech dob. Lehká karbonová konstrukce, atmosférický motor BMW V12, interiér se třemi sedadly – a k tomu neuvěřitelná praktičnost. Třímístná konfigurace není jen excentrický výstřelek, ale dokonale promyšlený koncept. A ty postranní zavazadlové prostory, do nichž přesně padne sada na zakázku vyrobených zavazadel s objemem srovnatelným s tehdejšími Fordem Fiesta?

Je téměř jisté, že podobný vůz už nikdy nevznikne. Kdo jiný by dnes vyložil motorový prostor zlatem jen proto, že nejlépe odvádí teplo? Kdo by se odvážil postavit analogový supersport v době, kdy světu vládou hybridy a elektrická monstra? Možná jedinou výjimkou je Bugatti Tourbillon, o němž píšeme v rubrice Fascinace, který má sice hybridní pohon, ale jeho srdcem je atmosférický V16. A šéf Bugatti, Chorvat Mate Rimac, už naznačil, že má v rukávu další revoluční projekty.

Ale i kdyby Bugatti přišlo s něčím revolučním, vsadil bych se, že McLaren F1 zůstane nepřekonaným králem. A to je v dnešní rychlé době něco, co si zaslouží obrovské uznání.

Příjemné čtení přeje

Jiří Švamberk
šéfredaktor

Tajenka z minulého čísla zněla: "Ne všichni, kdo bloudí, jsou ztraceni."

Ročník XXII/jaro 2025. Vydává: Časopisy pro volný čas s.r.o., Domažlická 1, 130 00 Praha 3, IČO: 26422964, DIČ: CZ26422964 **Sekretariát:** Zuzana Dvořáková, mail: recepcce@provolnycas.cz, Tel.: 226 517 915 **Adresa redakce:** Domažlická 1, 130 00 Praha 3 **Registrační číslo periodika:** MK ČR E 15 222. Vychází 4x ročně. **Šéfredaktor:** Jiří Švamberk (svamberk@wsmsro.cz), předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorsky spolupracovali:** Zuzana Cebáková, Aleš Jungmann, Jaroslav Kvíčala, Filip Vejnar **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:** Profimedia

Odevzdáno do tisku: 20.3.2025

INZERCE

PERFEKTNÍ ČISTOTA PRO PERFEKTNÍ JÍZDU



SONAX
MADE IN GERMANY

www.sonax.cz

EVIDENČNÍ KONTROLA A JEJÍ SMYSL V SYSTÉMU TECHNICKÝCH PROHLÍDEK ČR

když pro část společnosti představují evidenční kontroly administrativní zátěž, přesto nemalá část ojetých vozidel vykazuje při změně majitele problém.

Po zrušení povinnosti předkládat při technických prohlídkách velké technické průkazy se objevila řada svízelných situací, které pramení z nesouladu skutečného provedení vozidla a údajů v registru vozidel. Toto napravuje STK pořizováním fotodokumentace, na jejímž základě by měli úředníci na registru vozidel, kam každá taková událost automaticky doputuje, údaje doplnit nebo opravit. Bohužel v této souvislosti musíme konstatovat, že úředníci si s dopisováním údajů příliš hlavu nelámou, protože záznamy u vozidel, která STK zmíněným postupem v loňském roce označila k opravě v registru, nejsou ani po roce doplněny, což se pak bohužel stává problémem majitele vozidla.

Z hlediska dalších závad se dále objevuje nesoulad mezi údaji o ujeté vzdálenosti (stočený tachometr), nezapsaná montáž LPG, nesprávné rozměry ráfků a pneu, nezapsané tažné zařízení vozidla, neschválené tuningové úpravy, chybějící katalyzátor nebo filtr pevných částic, zásahy do výrobního čísla VIN.

Pro doplnění – jen za poslední rok se na STK vyskytlo přes 9800 čestných prohlášení, že manipulace s počítadlem ujeté vzdálenosti byla provedena v rámci opravy tachometru. Rukojmím a tím, kdo na tom bude trvat, je poslední vlastník vozidla. Domoci se spravedlnosti po několikáté změně majitele bez průběžné kontroly a zápisu údajů při evidenční kontrole bude i v rámci občanskoprávního sporu téměř nemožné.



Text: Pavel Rubeš, předseda
profesní komory STK

Foto: archiv

INZERCE

BEZPEČNOST A KVALITA BEZ KOMPROMISŮ

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

Co pro vás zajistíme?

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

Proč si vybrat právě DEKRA CZ?

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

Zajistěte si bezpečnost a soulad s normami bez starostí!

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

Tel: +420 727 982 856

Email: zdenek.novotny@dekra.com

Více informací na: www.dekra.cz

DEKRA

Revize a inspekce podle
nejvyšších standardů



SKODA
E-Shop



Vybavte se na cesty za dobrodružstvím

Škoda Originální příslušenství se slevou až 40 %

Vybavte se vším, co se bude hodit od jara do léta. Na vybrané Škoda Originální příslušenství máme nyní zvýhodněné ceny. Akce platí od 3. 3. do 30. 4. 2025 nebo do vyprodání zásob.

Více na eshop.skoda-auto.cz.



Herečka a dabérka Lucie Benešová, rodačka z Prahy, se v naší rubrice Za volantem podělila o své zážitky z autoškoly, vztah k řízení i o to, proč v hlavním městě raději volí tramvaj.



TRAMVAJ JE PRO MĚ FORMA RELAXACE

■ Vzpomenete si, kdy jste poprvé sedla za volant?

To si pamatuji úplně přesně. Moje učitelka autoškoly Tamara, kamarádka mé maminky, mě vzala na první jízdu v době, kdy byla první námraza. Strašně to klouzalo, ale i tak jsme jely. Chtěla, abych se s tím naučila pracovat, protože se to v životě hodí. A aby toho nebylo málo, vzala mě rovnou do centra – na Staré Město a Malou Stranu. Dodnes na to vzpomínám a pokud si tenhle rozhovor přečte, chtěla bych jí tímto poděkovat. Troufám si říct, že i díky ní jsem dnes dobrá řidička.

■ Jako rodačka z Prahy jste musela zvládnout autoškolu v rušném provozu. Jak na to vzpomínáte?

Jak už jsem zmínila, my, kteří jsme vyrůstali v Praze, máme oproti lidem z menších měst výhodu – jsme na hustý provoz zvyklí. Kde člověk dělá autoškolu, je hodně důležité. Když ji absolvujete na malém městě nebo na vesnici, kde je

minimální provoz, pak je to v reálném provozu mnohem složitější. A znovu se vracím k Tamaře – ona mě prostě hodila do vody. Řekla mi: „Neboj se a jedeme!“ A tak jsme jely tou největší pražskou divočinou. Navíc bylo -10 °C.

■ Jaký způsob dopravy preferujete?

V Praze jednoznačně tramvaj. Je to pro mě forma relaxace. Baví mě pozorovat lidi, okolí, dívat se z okénka... Raději si zajedu delší trasu tramvají, než abych jela metrem, se kterým si prostě nerozumím.

■ Jsou pro vás auta jen prostředkem k přesunu, nebo v nich vidíte něco víc?

Milovníky aut tím asi nepotěším. Nejsem typ, který by auta vnímal jinak než jako „přemístovacíadlo“. Mám sice své auto ráda – vozím v něm spoustu věcí, od hygieny přes nůžky, náplasti až po deodoranty a rtěnky – ale vztah k němu nemám.

■ Jak byste se jako řidička charakterizovala?

Řekla bych, že jsem dobrá řidička, možná i lehce nadprůměrná. Nechci tvrdit, že jsem nejlepší, ale řídím už od 18 let a vždy se snažím být maximálně opatrná. Předvídám chyby ostatních a nikdy si neřeknu: „Řídím skvěle, můžu si dovolit jet riskantně.“

■ Mluví vám manžel do řízení?

Ne, nikdy. A toho si na něm opravdu vážím. Není

ten typ, co by neustále radil, zpomaloval mě nebo říkal, kam mám odbočit. Dokonce rád půjčuje auta.

■ A vy jemu?

Manželovi ne, ale synovi Štěpánovi ano. Řídí teprve rok, a i když mu to jde skvěle, občas ho upozorním, aby jezdil plynule. Na sedadle spolujezdce mi totiž bývá špatně. Nebo aby nejezdil rychle, protože se bojím.



Klobouk bývá v létě nezbytným letním doplňkem Lucie Benešové.

■ Chtěla jste být herečkou už od mala?

Ano, už od druhé třídy, kdy mě kamarádka Pája přivedla do dramatického kroužku. Tehdy jsem ani nevěděla, co to znamená, ale brzy mě to chytlo. Ale posléze odpadla Pája i další mé kamarádky, která začaly kroužek navštěvovat se mnou, a já tam zůstala sama. Paní profesorka Matějová, která v liduše kroužek vedla, mě dovedla až ke zkouškám na konzervatoř a díky ní jsem začala hrát. Ona mi řekla: „Lucko, ty se tím musíš živit, ty se na to hodíš.“ Mě to předtím nikdy nenapadlo a ona mě připravovala celou základní školu až do osmičky, kdy se dělají talentové zkoušky.

■ Který film jste viděla nejvícekrát?

Tady vás asi zklamu – i když miluji filmy, málokdy si nějaký pustím podruhé. Výjimečně se to stane, ale žádný konkrétní snímek, který bych viděla opakovaně, nemám. Miluji různé filmové festivaly, kam chodíme s kamarádkami – do klubových kin, kde si do sálu vezmeme víno a pak to prožíváme a probíráme.

■ Kdybyste si mohla vybrat dobu, ve které se narodíte, jaká by to byla?

Jednoznačně dnešní doba. Já jsem spokojená tam, kde jsem. Líbí se mi. I když mám ráda staré věci, tak bych neměnila, protože tehdy se neměli tak dobře, jako se máme my teď. Vůbec si na současnost nestěžuji. Naopak jsem ráda, že jsem měla tu šanci se narodit v téhle době.



■ Četl jsem, že jste vášnivou chalupářkou. Jak jste k tomu přišla?

Tuto vášeň mám už od dětství, protože už jako malá jsem milovala jezdit na chalupu. V pubertě asi úplně ne, protože to člověka zajímají jiné věci, ale celkově jsme s rodinou odjakživa jezdili na chalupy. Líbí se mi hlavně příroda a starý styl. To znamená, že jak jsem dospěla,

řekněme ve 23, 24 letech, koupila jsem si první chalupu a od té doby to jede. Před dvěma lety jsem si splnila sen a postavila roubenku Benešku v Jizerských horách, takže teď jsem chalupářka na plný úvazek a moc mě to baví.

■ Máte i další záliby?

Ano, kromě chalupaření je to cestování. Nedávno jsme s dětmi projeli kus Evropy. Bohužel mám ale jeden hendikep – bojím se létat, takže všude jezdíme autem. Trauma z letadla mi vydrží klidně celý rok. Ale po Evropě se dá krásně cestovat i po zemi, jen to chce víc času. Dalším mým koníčkem je zařizování interiérů a různé ruční práce – od malování na nábytek až po keramiku. Baví mě tvořit.

■ Co vás nejvíc potěší, a naopak nejvíc rozzlíbí?

Radost mi dělá spousta věcí – umím se nadchnout i pro maličkosti. Mám ráda chvíle s přáteli, rodinná setkání nebo prostě jen povedený den. A co mě naopak vytočí? Hrubí muži, kteří se neumějí chovat k ženám. Nesnáším řidiče, kteří nadávají ženám za volantem. Obecně mě dokáže vytočit český muž, když se chová jako „debil“.

■ Jaké je vaše životní motto?

„Na to, co máš dělat, se ptej své odvahy, nikoliv svého strachu.“

Děkujeme
za rozhovor.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Profimedia, archiv L. Benešové

INZERCE

BEZPEČNÁ KOLA | PRO RADOST

✓ Originální rozměry ✓ Typový list

Sicuplus

Bezpečnostní šrouby/matice



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

NOVINKA



AEZ Toronto black
18", 19", 20"

NOVINKA



AEZ Toronto dark
18", 19", 20"

NOVINKA



DOTZ Sonoma bronze
19", 20"

NOVINKA



DOTZ Sonoma dark
19", 20"



AEZ Havanna dark
19", 20", 21"



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



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



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

3D Konfigurator kol
www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER



Audi A6 Avant

Audi představuje nejnovější generaci modelu A6, která přichází nejprve ve variantě kombi Avant, zatímco sedan bude následovat v horizontu několika měsíců. Název A6 zůstává zachován navzdory původním plánům na změnu označení modelové řady. S délkou 4,99 metru je nový Avant o 60 mm delší než předchozí generace, přesto si zachovává stejný rozvor 2 927 mm. Zavazadlový prostor nabízí kapacitu 503 litrů. Ačkoliv vůz stojí na nové platformě PPC (společně s modely A5 a Q5), interiér odpovídá nejnovější designové filozofii Audi. Z nabídky motorů nechybí oblíbený 2,0 TDI (204 k) ani benzinový šestiválec 3,0 TFSI (367 k). Obě jednotky využívají mild-hybridní systém s 48V technologií, která při akceleraci poskytuje krátkodobý výkon až 18 kW a 230 Nm. V budoucnu se nabídka rozšíří o další motorizace včetně plug-in hybridů.

Suzuki Jimny 5d

Indická Maruti Suzuki rozšířila nabídku populárního Suzuki Jimny o dlouho očekávanou pětidveřovou verzi, která přináší větší praktičnost a komfort pro posádku. Tento model byl představen na autosalonu Auto Expo 2023 a vyrábět se bude v Indii, odkud zamíří především na domácí trh, do Austrálie a částečně i do Afriky. Evropské uvedení není v plánu. Nové pětidveřové Jimny si zachovává charakteristický retro design, který jej proslavil, ale přidává delší rozvor a druhý pár dveří pro lepší přístup do zadní řady sedadel. Auto měří 3985 mm na délku, je 1645 mm široké a 1720 mm vysoké, přičemž rozvor činí 2590 mm. Pod kapotou se nachází 1,5litrový čtyřválcový zážehový motor s mild-hybridním systémem, který dosahuje výkonu 105 koní. Tento agregát spolupracuje s pětistupňovou manuální převodovkou, případně se čtyřstupňovou automatickou variantou. Pohon všech kol ALLGRIP PRO zůstává zachován a vůz je i nadále vybaven redukční převodovkou.



Aston Martin Vantage Roadster

Aston Martin rozšiřuje nabídku o Vantage Roadster, který vychází z loňské modernizace kupé inspirované modelem DB12. Otevřená verze dorazila krátce před letní sezónou a přináší minimální nárůst hmotnosti – oproti kupé váží jen o 60 kg více, a to i přes přidané výtuhy karoserie. Současně disponuje nejrychlejší elektricky ovládanou střechou, která se složí za 6,8 sekundy při rychlosti až 50 km/h. Pod kapotou pracuje dvakrát přeplňovaný 4,0l V8 od Mercedesu-AMG s výkonem 665 koní a 800 Nm, který umožňuje zrychlení na 100 km/h za 3,5 sekundy a maximální rychlost 325 km/h, tedy stejné hodnoty jako u kupé. Oproti předchozí verzi je o 155 koní a 115 Nm silnější, což zajišťují větší turbodmychadla, úpravy vačkových hřídelí a optimalizovaný kompresní poměr. Standardem je osmistupňová automatická převodovka, tradiční pohon zadních kol a elektronicky řízený samosvorný diferenciál. Kvůli dodatečné hmotnosti byly upraveny zadní tlumiče i uložení převodovky, což zlepšilo rozložení hmotnosti na 49 % vs. 51 %.

Genesis GV60

Modernizovaný Genesis GV60 dorazil po téměř čtyřech letech, a i nadále si zachovává luxusní prvky předfaceliftované varianty. Řeč je například o otočném voliči převodovky Crystal Sphere.

V rámci exteriérových změn dostaly větrací otvory v přední části výraznější podobu, nárazník je dynamičtější a světlomety nově využívají mikročochy, které zdůrazňují světelný podpis značky. Boční profil oživují 21" kola, zatímco blatníky a prahy jsou lakovány v barvě karoserie místo dřívější šedé.

Výrobce v době uzávěrky nezveřejnil technické změny, ale modernizace Hyundai Ioniq 5 a Kia EV6 naznačují možné zvýšení kapacity baterie z 77 na 84 kWh. Například EV6 po této úpravě zvýšila dojezd z 528 na 581 km, což by mělo znamenat prodloužení dojezdu i u GV60. Aktuální model nabízí 517 km ve verzi Premium, 470 km u Sport a 465 km u Sport Plus.



Kia EV9 GT

Novinka automobilky Kia přijíždí v podobě nejvýkonnějšího modelu Kia EV9 GT. Disponuje pohonným systémem dvou elektromotorů tvořících pohon všech kol. Přední elektromotor nabízí výkon 160 kW, zadní pak 270 kW, což dohromady znamená kombinovaný výkon přibližně 368 kW (501 k). Ve srovnání s dosavadní vrcholnou verzí GT-Line (384 k) se jedná o významné navýšení výkonu. Akcelerace z 0 na 100 km/h proběhne za 4,3 sekundy, zatímco model GT-Line zvládne tuto disciplínu za 5,3 sekundy.

Podvozek prošel důležitými úpravami – vůz je vybaven většími předními brzdami, které se nacházejí za novými 21palcovými koly se sportovními pneumatikami Continental. Elektronicky řízené odpružení (ECS) umožňuje přizpůsobit jízdní charakteristiku, citlivost řízení i brzdění prostřednictvím jízdních režimů, které se volí zeleným tlačítkem GT na volantu. Standardně je k dispozici i elektronicky řízený samosvorný diferenciál (e-LSD), zlepšující trakci. Kia EV9 GT dostala systém virtuálního řazení (VGS), jenž simuluje funkci převodovky spalovacího motoru, včetně dosažení omezovače otáček. 800V architektura však umožňuje rychlé DC nabíjení, kdy se baterie z 10 na 80 % dobije za méně než 25 minut.

BMW M3 CS Touring

BMW rozšiřuje nabídku modelů s označením CS (Competition Sport) o nový M3 CS Touring, který navazuje na předchozí varianty M3 CS Sedan a M4 CS Coupé. Zvenčí se M3 CS Touring vyznačuje agresivnějším předním nárazníkem, výrazným splitterem, přepracovanými ledvinkami s červenými rámečky a novými lamelami, stejně jako předními světlomety se žlutými akcenty, které evokují závodní vozy.

Pod kapotou pracuje třílitrový řadový šestiválec S58 se dvěma turbodmychadly o výkonu 405 kW (550 koní). Oproti modelu M3 Competition Touring má novinka o 15 kW (20 koní) vyšší výkon, přičemž točivý moment 650 Nm zůstává stejný. Zrychlení z 0 na 100 km/h zvládne za 3,5 sekundy, hranici 200 km/h pokoří za 11,7 sekundy a díky standardně dodávanému paketu M Driver's dosahuje maximální rychlosti 300 km/h.



Tesla Y Juniper

Vylepšený Model Y s přídomkem Juniper přináší vylepšený podvozek, řízení i odhlučnění, čímž odstraňuje nedostatky předchozí verze, která byla kritizována za tvrdou jízdu a špatnou akustiku. Efektivita pohonu se zvýšila, což znamená delší dojezd. Čínská specifikace uvádí 593 km u základní verze a 719 km u Long Range, ovšem měřeno cyklem čínským CLTC. Podle WLTP by měl být reálný dojezd cca 460 km (základní verze) a 550 km (Long Range).

Výkon základního modelu činí 170 kW se zrychlením 0–100 km/h za 5,9 sekundy, zatímco Long Range disponuje 250 kW a stovku zvládne za 4,3 sekundy. Maximální rychlost je 201 km/h pro obě verze.

Po vzoru Modelu 3 Highland se nový Model Y Juniper vyznačuje také pozměněným designem předělu a zadělu. Interiér dostal kvalitnější materiály, přepracovaný volant a zadní displej pro cestující a Tesla rovněž nabídne nové barvy karoserie i kola.

Volvo ES90

Nové Volvo ES90, postavené na technice SUV EX90, není klasickým sedanem, jak většina z nás očekávala, ale prakticky crossoverem s fastbackovou záďí. Vyšší stavbu vozu si vyžádaly baterie umístěné v podlaze, přičemž kola mohou mít velikost 20 až 22 palců. Interiér sází na minimalistický skandinávský styl a prémiové materiály včetně udržitelných prvků. Palubní deska je zbavena tlačítek, veškeré funkce se ovládají přes 14,5palcový infotainment. Před řidičem se nachází 9palcový informační panel a průhledový displej. Výbavu doplňuje čistička vzduchu a špičkové audio Bowers & Wilkins s podporou Dolby Atmos.

Zavazadlový prostor nabídne 424 litrů, které lze sklopením zadních opěradel rozšířit na 733 litrů. Pod přední kapotou je k dispozici další 22litrový úložný prostor.

Hlavní technologickou výhodou oproti EX90 je 800V architektura, umožňující nabíjení výkonem až 350 kW. To znamená dobítí 300 km dojezdu za 10 minut a nabití baterie z 10 na 80 % za pouhých 20 minut. S kapacitou 106 kWh poskytuje ES90 dojezd až 700 km, což minimalizuje nutnost častého nabíjení i na dlouhých cestách.



Mazda 6e

Mazda představuje 6e, elektrického nástupce modelu Mazda 6. Liftback dlouhý 4,9 metru s rozvorem 2895 mm stojí na platformě čínské značky Changan.

Design zachovává typickou tvář Mazdy s úzkými světlomety, výraznou maskou a aktivním spoilerem. Interiér je minimalistický s 14,6" dotykovou obrazovkou, 10" digitálním přístrojovým štítem a head-up displejem. Zavazadelník má 330 litrů plus 70litrový prostor vpředu.

Mazda 6e nabídne dvě varianty, obě s pohonem zadních kol a jedním elektromotorem. Standardní verze (258 k, 68,8 kWh) nabídne dojezd 479 km, zrychlení z 0–100 km/h za 7,6 s a maximální rychlost 175 km/h. Varianta s prodlouženým dojezdem Long Range (244 k, 80 kWh) disponuje dojezdem 552 km, z 0–100 km/h akcelaruje za 7,8 s a maximální rychlost složení. Obě verze uvezou 1,5 tuny na tažném zařízení a standardně mají 19" kola.

Fiat Grande Panda

Fiat odhalil dlouho očekávanou novinkou v podobě modelu Grande Panda, který se chystá na globální trh včetně Severní Ameriky.

Dostupné budou dvě varianty: elektrická a mild-hybridní. Elektromobil nabídne 83 kW (113 koní), baterii 44 kWh a dojezd až 320 km podle WLTP. Hybridní verze bude pravděpodobně využívat 1,2l přeplňovaný tříválec o 75 kW (102 koní) s 48V baterií a elektromotorem 21 kW (28 koní) integrovaným do dvouspojkové šestistupňové převodovky.

Oficiální fotografie ukazují barevný interiéru s 10" digitálním přístrojovým štítem a 10,25" dotykovým infotainmentem. Zavazadlový prostor má objem 361 litrů a palubní deska nabízí až 13 litrů úložného prostoru, přičemž design interiéru je inspirován testovací dráhou na střeše továrny Lingotto.

Fiat Grande Panda má délku 3,99 m, šířku 1,76 m a výšku 1,57 m. Elektrická verze bude prvním modelem na trhu s integrovaným nabíjecím kabelem pro AC nabíjení až 7 kW.



ZAMĚŘENO NA PRAKTIČNOST

Tentokrát jsme si posvětili na čtveřici modelů, které mají co nabídnout jak z hlediska praktičnosti, tak moderních trendů. Toyota modernizovala svého soupeře pro Volkswagen Caravelle, Opel se snaží dokázat, že elektrická Astra Sports Tourer není jen módním výstřelkem, a Volkswagen se SEATEm lákají na cenově zvýhodněné edice People a Vamos.

OPEL ASTRA SPORTS TOURER ELECTRIC

Elektromobilita se začíná prosazovat napříč všemi segmenty, což dokonale dokazuje Astra Sports Tourer – kombi nižší střední třídy, které kombinuje prostornost s bezemisní jízdou. Sourozenec Peugeotu 308 působí designově umírněněji, přesto v testované výbavě GS vyniká atraktivním vzhledem. Jeho hlavní předností však není design, nýbrž vnitřní prostor. Kombi nabízí zavazadlový prostor o objemu 516 litrů, a přestože vzadu nelze hovořit o nadbytku místa, zejména v oblasti ramen a kolen, pro většinu uživatelů bude naprosto dostačující. Navíc Opel je proslulý svými ergonomickými sedadly AGR, která jsou mimořádně pohodlná a měla by být standardem ve všech vozech!

SKVĚLE ODHLUČNĚNÁ

Elektrickou Astru pohání elektromotor s výkonem 115 kW, což vzhledem k hmotnosti vozu 1785 kg nepředstavuje žádnou dechberoucí hodnotu. Paradoxně se však jedná o druhou nejvýkonnější variantu v nabídce – nejvýkonnější plug-in hybridní Astra disponuje 165 kW. Dynamika vozu není oslnivá, zrychlení z 0 na 100 km/h trvá 9,5 sekundy a pružné zrychlení rovněž příliš neohromí. Astra Sports Tourer Electric to však kompenzuje vynikajícími jízdními vlastnostmi. Díky tužšímu podvozku oproti klasické Astrě ST a nízkému těžišti drží v zatáčkách jako přibitá, čímž překonává své konvenční sourozence. Další silnou stránkou je kultivovanost jízdy. Posádka je od okolního ruchu výborně izolovaná a aerodynamický hluk zůstává na velmi nízké úrovni.

SPÍŠE PRŮMĚRNÝ DOJEZD

Baterie s kapacitou 54 kWh slibuje dojezd přes 400 km, což se však v reálném provozu ukazuje jako nedosažitelné. K dosažení takového dojezdu by bylo nutné jezdit se spotřebou kolem 13 kWh/100 km, což je nereálné. Palubní počítač je navíc značně optimistický, a proto na jeho odhady nelze spoléhat. V praxi zvládne Astra ST spíše kolem 300 km, což znamená, že pro klid v duši je vhodné nabíjet ještě dříve.

Během testu jsme na dálnici dosahovali spotřeby 21 kWh/100 km, ve městě pak 16 kWh/100 km. Pozitivní je, že baterie podporuje nabíjecí výkon až 100 kW a vůz se nabíjí poměrně rychle i na pomalejších dobíjecích stanicích. Problém však nastává s navigací – ta sice upozorní, že do cílové destinace nedojedete, avšak nenabídne informace o dostupných nabíjecích místech.

Závěrem nelze opomenout cenu, která jinak velmi zajímavý vůz výrazně sráží. Krásná Astra Sports Tourer Electric ve výbavě GS vyjde na více jak milion Kč, a to dovozce zlevnil o 230 tisíc Kč. Navíc když základní verze zážehové Astrы stojí 499 990 tisíc Kč...



**TOYOTA
PROACE
VERSO**

Kategorie MPV mezi

klasickými automobily pomalu vymírá – o rodinné vozy s až sedmi místy údajně není dostatečný zájem. Alespoň to tvrdí samotné automobilky. Co ale dělat, když člověk potřebuje opravdu velké rodinné auto, které pohodlně odveze početnou rodinu i se zavazadly a zároveň nabídne komfort běžného osobního vozu?

Možnosti sice existují, ale průměrný zákazník jen nevěřicně zakrouží hlavou nad jejich cenou. Moderní MPV dnes vycházejí z klasických dodávek, přičemž praotcem této kategorie je bezesporu Volkswagen Caravelle – v Německu známý jako „Bulli“, u nás spíše pod označením „busík“. Nejednou výrobce v tomto segmentu vidí potenciál, a proto se v posledních letech na trhu objevilo množství osobních dodávek. Často se jedná o jeden model, který někteří výrobci v rámci dohodnuté dlouhodobé spolupráce pouze „přeznačují“, místo aby investovali do vývoje vlastního vozu. Právě tímto způsobem vznikla Toyota Proace Verso – až devítimístná dodávka odvozená od modelů koncernu PSA, která nyní přichází v modernizovaném provedení. Podle četnosti na silnicích by se mohlo zdát, že Toyota je v této kategorii dominantní značkou, protože Proace Verso je doslova „na každém rohu“.

DVĚ VÝKONOVÉ VARIANTY

Toyota nabízí tento model ve dvou délkách a se dvěma výkonovými variantami dvoulitrového vznětového motoru: 140 k/370 Nm a 180 k/400 Nm. Do naší redakce dorazila prodloužená osmimístná verze L2 (+35,8 cm) v provedení Family s automatickou převodovkou – tedy v dokonalé konfiguraci.

Proace Verso neumí tak mistrně maskovat svůj užitkový původ jako Caravelle, což je patrné především na použitých plastech, které jsou sice robustní, ale velmi tvrdé a působí obyčejně. Na druhou stranu multifunkční kožený volant dodává interiéru prémiovější nádech. Pochvalu si zaslouží také přední sedadla s loketními opěrkami a flexibilní systém posunu a vyjímání sedadel. Bohužel prostřední řadu lze posouvat jen v omezeném rozsahu. Facelift navíc přinesl vylepšení v podobě nového infotainment systému s 10palcovým dotykovým displejem a digitálního kokpitu. Systém je intuitivní, podporuje hlasové ovládání a synchronizaci s chytrými telefony.

Osmistupňová automatická převodovka si s výkonnější verzí přeplňovaného dvoulitrového dieselového motoru skvěle rozumí a drží jej v optimálních otáčkách. Díky tomu není problém jezdit s tímto „autobusem“ v kombinovaném provozu pod 8 litrů na 100 km.

HLAVNÍ DEVÍZOU JE VARIABILITA

Kromě mimořádného prostoru pro všechny cestující a variabilního uspořádání sedáček je hlavním trumfem Toyoty Proace Verso zavazadlový prostor. Při maximálním osazení nabízí 1060 litrů, a pokud se obě zadní řady vyjmou, vznikne úctyhodných 3700 litrů! A to už je pádný argument, proč tolerovat jízdní vlastnosti dlouhé dodávky, protože ruku na srdce, srovnávat tyto automobily například s Fordem Galaxy prostě není možné. V době uzávěrky Toyota vyhlásila akční cenu, přičemž provedení Family startuje na 995 000 Kč. To rozhodně není málo, ale stačí se podívat, kolik stojí základní Caravelle a rázem je jasné, proč jich jezdí tolik.

VOLKSWAGEN GOLF VARIANT PEOPLE

Osmá generace bestselleru Volkswagen Golf vstoupila do druhé poloviny svého životního cyklu, což znamená drobné retuše, nové prvky výbavy a svěží materiály. Volkswagen bývá vždy velmi decentní, což se potvrzuje i v případě modernizovaného Golfu.

Exteriér se vyznačuje novými LED světlomety, upravenými zadními sdruženými LED světlými, a především novým předním nárazníkem. LED světlomety nyní mají přímější linie, jsou vizuálně atraktivnější a směrem od vnějšího okraje se zužují. Interiéru dominují informační a zábavní systémy modelu Golf se zcela novým hardwarem a softwarem. Tyto systémy vycházejí ze čtvrté generace modulární platformy informačních a zábavních systémů (MIB4), která je rychlejší, a hlavně se již „neseká“. Volkswagen se také konečně vrátil ke klasickým tlačítkům na volantu, třebaže jich v interiéru už mnoho nezbývalo.

NOMEN OMEN

To bylo první, co nám vytanulo na mysl, když do redakce dorazil testovaný Volkswagen Golf Variant v akčním provedení People (anglicky „lidé“). V rámci této edice výrobce připravil balíček výbavy obsahující prvky, které si zákazníci objednávají nejčastěji. Patří sem metalický lak, zatmavená zadní okna, 17" kola z lehkých slitin, zadní parkovací kamera, bezklíčkové odemknutí a zamykání, elektrické otevírání a zavírání víka zavazadlového prostoru, alarm nebo paket Světla a výhled včetně asistenta dálkových světel. Fantastická výbava v hodnotě necelých 80 tisíc Kč zdarma. Golf Variant People stojí bez dalších příplatků 689 900 Kč a nutno uznat, že za tyto peníze dostanete opravdu pořádný kus auta, navíc bez zbytečných prvků, které mnozí ani nevyužijí.

MÉNĚ JE NEKDY VÍCE

Možná překvapivě nejvíce jsme kvitovali 17palcová kola z lehkých slitin, která auto vyloženě sluší a zároveň zajišťují, že je Golf Variant poddajný a komfortní, aniž by byl zbytečně měkký a houpavý. Filtrace nerovností vozovky je asi největší předností podvozku s „normálními“ koly, a skvěle odhlučňená kabina tak nabízí cestujícím vynikající cestovní komfort.

Základem nabídky edice People je zážehový motor 1.5 TSI s výkonem 115 koní a manuální převodovkou, my jsme však na test měli dvoulitrové TDI se sedmistupňovým DSG. A přestože je zážehová patnáctistovka skvělý motor, vznětové TDI se 110 kW a DSG je kombinace, které se z uživatelského hlediska jen tak něco nevyrovná. Během testu jsme s tímto autem ujeli více než 1000 kilometrů se spotřebou 4,4 litru na 100 km. Přestože DSG i nadále občas váhá při rozjezdu, nabízí kultivovanost a rychlé změny převodových stupňů.



SEAT LEON SP VAMOS

SEAT Leon Sportstourer 1.5 eTSI (110 kW) v akční výbavě Vamos toho nabízí opravdu hodně – bohatou výbavu, spoustu místa pro rodinu i trochu té příjemné španělské dynamiky.

S příchodem roku 2025 si SEAT přichystal výhodnou akci i pro model Leon, a to v podobě dvou balíčků, kdy celkové zvýhodnění může přesáhnout 70 tisíc korun. Základní provedení se jmenuje jednoduše Vamos (pouze v kombinaci s 1.5 TSI o výkonu 85 kW), to dražší pak Vamos FR. Už na „prvním stupni“ dostanete slušně vybavené auto, vybavené například třízónovou klimatizací, vyhřívaným volantem a předními sedadly, zadní parkovací kamerou nebo bezklíčovým přístupem. Základní výbava dále obsahuje např. i kolenní airbag řidiče, mediální systém s 10,4" dotykovým displejem a digitální přístrojový štít, full LED světlomety nebo 16" litá kola. Cena kombi v tomto případě startuje na 589 900 korunách.

FR NABÍZÍ JEŠTĚ VÍCE

Pokud ale chcete dovolit dynamickému designu Leonu kombi rozkvést trochu víc, zvolte Vamos FR. Ten vůz kromě designových prvků FR vylepší například o sportovní podvozek a 18" kola, pokročilý parkovací asistent, sportovní sedadla a volant, navigaci s větším 12,9" displejem nebo elektricky sklopná zpětná zrcátka v šedém laku. Tomuto námi testovanému provedení proto padne jako ulitá zážehová patnáctistovka ve své silnější verzi. Nabízí 110 kW, 250 Nm točivého momentu, na stovku zrychlí díky dvouspojce DSG za 8,7 sekundy a nejvyšší rychlost je 218 km/h, tedy zásluhou lepší aerodynamiky dokonce vyšší než u hatchbacku. V provedení eTSI (běžná verze DSG mít nemůže) se navíc může pochlubit špičkovou spotřebou; my jsme ve městě jezdili za 6,5 litru Naturalu, s lehkou nohou není problém dostat se na dohled pěti litrů a ani svižná jízda po dálnici hodnotu nezvedla nad sedm litrů. Kouzlo spočívá v častém plachtění a využívání jízdy na dva válce, to třeba když jedete městem padesátkou po rovině. Podvozek sníženého o 15 mm a 18" ráfků se bát nemusíte, tlumiče odvádějí velmi solidní práci a dovolují vám v zatáčkách hezky popustit otěže. V provedení Vamos FR tak za testované kombi zaplatíte adekvátních 766 900 Kč, přičemž pětiletá záruka je již v ceně. Pokud nyní přemýšlíte o novém rodinném autě za rozumné peníze, může být Leon v edici Vamos to pravé. Neměli byste však příliš otalet, nabídka platí pouze pro skladové vozy.

OPEL ASTRA SPORTS TOURER ELECTRIC

Motor: **elektromotor**
Výkon (kW/k): **115/156**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **270**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,3**
Max. rychlost (km/h): **170**
Kombinovaná spotřeba (kWh/100 km): **15,3**
Délka (mm): **4374**
Zavazadlový prostor (l): **516**
Základní cena (Kč): **1 019 000**
(akční cena)

TOYOTA PROACE VERSO FAMILY 2.0 D-4D

Motor: **Vznětový přeplň.**
čtyřválec 1997 cm3
Výkon (kW/k): **132/180**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **400/2000**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,7**
Max. rychlost (km/h): **185**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **8,5 – 9,1**
Délka (mm): **5301**
Zavazadlový prostor (l): **980 až 3700**
Základní cena (Kč): **995 000**
(akční cena)

VOLKSWAGEN GOLF VARIANT 2.0 TDI DSG PEOPLE

Motor: **Vznětový přeplň.**
čtyřválec 1968 cm3
Výkon (kW/k): **110/150**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **360/1600-2750**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,7**
Max. rychlost (km/h): **223**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,6 – 4,8**
Délka (mm): **4635**
Zavazadlový prostor (l): **611**
Základní cena (Kč): **689 900**

SEAT LEON SP 1.5 ETSI DSG

Motor: **Zážehový přeplň.**
čtyřválec 1498 cm3
Výkon (kW/k): **110/150**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **250/1500-3500**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **8,7**
Max. rychlost (km/h): **218**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,4**
Délka (mm): **4642**
Zavazadlový prostor (l): **620**
Základní cena (Kč): **766 900**

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



MISTR KONSTRUKTÉR

Jak ve třech větách shrnout život a práci jednoho z největších génů světa rychlých kol? Docela přiléhavé je jeho přirovnání k Elonu Muskovi – Murray byl opravdovým vizionářem, takovým, jaký se rodí jen párkrát za století.

Jméno Gordon Murray je v automobilové branži synonymem průkopnických inovací. Postupem let se etabloval v jednoho z největších

a nejuznávanějších světových odborníků na rychlá auta a bez přehánění způsobil převrat v chápání silničních i závodních vozů.

JABLKO NEPADLO DALEKO OD STROMU

Ian Gordon Murray se narodil v roce 1946 v jihoafrickém Durbanu, rodiče byli imigranti ze Skotska. Jeho raná fascinace automobily, zejména těmi výkonnými, byla patrná již velmi brzy. Jeho otec byl totiž nejen poměrně úspěšný místní podnikatel, ale také motocyklový závodník, což většinou znamená, že „udička“ motorsportu se pevně zasekne i do srdcí (a hlav) nadcházející generace. Zde tomu nebylo jinak, vášně pro silné motory a rychlá auta se však skloubila s citem pro strojní inženýrství, které Gordon studoval

v Pretorii. Už v jednadvaceti letech závodil se svým vlastnoručně sestaveným Fordem IGM, na který rád vzpomínal: „Pamatuji si, jak jsem motor sestavoval ve svém pokoji a šasi u našich na zahradě. Auto mělo kolem devadesáti koní při osmi tisících otáčkách, což na jednotku o objemu 1,1 litru není vůbec špatné. Pak k nám začali dovážet Loly a Lotusy a moje auto přestalo být konkurenceschopné – však zkuste na koleni vymyslet něco lepšího než Lotus 23!“, smál se Murray. Možná i tato příhoda jej utvrdila v rozhodnutí opustit na konci šedesátých let Jihoafrickou republiku a přestěhovat se přímo do centra dění – do Anglie. A to s jasným cílem získat práci u některé z progresivních firem, ideálně právě u Lotusu.



Gordon Murray si jméno udělal především v seriálu F1.



ZRODILA SE HVĚZDA: ÉRA BRABHAMU A FORMULE 1

Osud to však zamotal ještě trochu jinak. Murray se potkal se spoluzakladatelem Brabhamu Ronem Tauranacem, na kterého udělal zápal i přehled mladého inženýra dojem, a přijal ho do týmové skupiny inženýrů. Když pak stál nejdrívě částečně a posléze zcela převzal legendární Bernie Ecclestone, povýšil Gordona Murraye v roce 1974 do pozice hlavního konstruktéra. To byl začátek jeho dlouhého a slavného spojení s Formulí 1. Pod jeho vedením se Brabham stal jedním z nejnovativnějších týmů v historii F1, známým svým technologickým pokrokem a ochotou vzdorovat konvencím.

Jednou z ikonických inovací Murrayho za jeho působení v Brabhamu byl Brabham BT46B z roku 1978, známý jako „ventilátorový vůz“. Monopost BT46B byl totiž vybaven unikátním systémem ventilátorů, navrženým tak, aby vytvářel dodatečný přítlak díky přízemnímu efektu, který pomohl vozu doslova přilnout k trati. I když byl systém ventilátorů nakonec po tom, co v pitlane zavládlo všeobecné zděšení, zakázán, ukázal Murrayho schopnost myslet jinak než zbytek chytrých inženýrů ve Formuli 1. V tom samém roce byl mimochodem v F1 použit poprvé karbonový kompozit...asi není třeba dodávat, který konstruktér v něm spatřil budoucnost jako první.

Murrayho dlouholetá spolupráce s týmem Brabham přinesla několik velkých vítězství – kromě dvaadvaceti vavřínů z velkých cen přispěly v letech 1981 a 1983 Murrayho formule k triumfu Nelsona Piqueta v šampionátu mistrovství světa. Pohár konstruktérů Brabhamu v éře Gordona Murrayho však přeci jen unikl, i když v letech 1975 a 1983 k němu měli opravdu blízko.

MCLAREN: CESTA K IKONICKÝM VOZŮM POKRAČUJE

V roce 1986 využil Murray nabídky Rona Dennise a přešel k McLarenu, další ikoně světa motorsportu, na pozici technického ředitele. Právě u McLarenu si upevnil pověst jednoho z nejprozíravějších automobilových designérů v historii: Spolu s dalšími skvělými konstruktéry (např. Stevem Nicholsem) totiž na konci devadesátých let stvořili doslova monstrum – monopost MP4/4 s přeplňovaným motorem Honda ovládl v roce 1988 15 ze 16 velkých cen a vyhrál Ayrtonu Sennovi premiérový titul, po kterém následovaly i tituly v roce 1990 a 1991 (šampionem roku 1989 byl Sennův týmový kolega Alain Prost). Čtyřletá dominance McLarenu s motory Honda byla opravu úchvatnou podívanou – Prost ani Senna si nedarovali ani kousek



tratě, a i přes občasnou kolizi obou jezdců zvedali v McLarenu nad hlavu poctivě každý rok pohár konstruktérů.

Z HONDY DO MCLARANU

Po ukončení spolupráce s Hondou, která již neviděla ve F1 perspektivu, zamířil od McLarenu (to už měly jeho vozy za sebou pět desítek vítězství v závodech F1) i Murray. Nicméně pouze „tak trochu“ – zaměřil se totiž na silniční automobily v divizi McLaren Cars, kde v roce 1992 vdechl život supersportu McLaren F1, který se stal jedním z nejuznávanějších a nejkoničtějších silničních vozů všech dob.

Průkopnický vůz bez přehánění přenesl techniku F1 na běžné silnice. Jeho konstrukce a technické řešení byly revoluční a dodnes zůstávají etalonem. Vůz se vyznačoval velmi lehkou konstrukcí díky širokému využití uhlíkových vláken, která pomáhala maximalizovat rychlost a ovladatelnost. Každému detailu byla věnována náležitá pozornost – například plynový pedál byl sestaven (pochopitelně ručně) ze šesti titanových dílů a titanové bylo i nářadí – prostě proto, že bylo o polovinu lehčí než ocelové.

O pohon vozu se staral atmosférický přeplňovaný vidlicový dvanáctiválec od BMW o objemu 6,1 litru, který dosahoval výkonu 629 koní, což vozu umožnilo dosáhnout maximální rychlosti 386 km/h. A nejen to – on v ní dokázal být i překvapivě stabilní, navzdory absenci výrazných aerodynamických prvků, zvyšujících přítlak: Dokonce neměl ani „povinné“ zadní křídlo! Tak propracovaná jeho aerodynamika byla. McLaren F1 byl po mnoho let držitelem rekordu nejrychlejšího sériově vyráběného vozu na světě a dodnes je považován za mistrovské dílo automobilového inženýrství. Popis všech jeho fines a zajímavostí by vydal na další článek, tak alespoň telegraficky, protože jeden z nejužasnějších silničních strojů historie prostě nejde odbýt.



Murray se nezabýval jen super rychlými vozy.

Obrovské horko, které v motorovém prostoru generoval dvanáctiválec, bylo drženo pod kontrolou foliemi z čistého zlata, jenž je vynikajícím vodičem tepla. Dveře se otevíraly nahoru, panely karoserie tvořila lehoučká ale superpevná voština z karbonu a hliníkových „pláštvi“ uprostřed, takže vůz vážil (i s obrovským motorem!) v tzv. suché hmotnosti jen něco přes jednu tunu. Brembo vyrobilo první „silniční“ čtyřpístkové monoblok třmeny, zakusující se vpředu i vzadu do (tehdy) největších kotoučů o průměru 332 (resp. 305) mm, které kdy byly na silničním autě použity. A to přitom F1 jezdila na „jen“ sedmnáctipalcových discích od OZ Racing z hořčíkové slitiny, které při výpočtech vycházely nejlépe. Pomocí počítačem ovládaných klapek je k nim přiváděn vzduch tak, aby bylo zajištěno chlazení ve vysokých i nízkých rychlostech. Zajímavostí je i to, že vůz neměl posilovač řízení, zato se vrátily Murrayovy oblíbené „větráky“, které pomáhaly udržovat stabilní přízemní efekt a tím i vysoký přítlak vozu. Celá 37stránková tisková zpráva z roku 1992 s Gordonovou předmluvou je úžasné čtení, všem vřele doporučuji.

ZÁVODNÍ TECHNOLOGIE PŘENESENÁ NA SILNICI

Úspěch modelu F1 pomohl vybudovat Murrayho pověst konstruktéra, schopného spojit extrémní výkon s praktičností, použitelností a velkým techničákem, který můžete přinést svojí oblíbené úřednici na místním odboru dopravy. Takové auto na značkách...o tom se do té doby (a také dlouho po tom) nikomu ani nesnilo. Mimochodem McLaren F1 GTR je posledním autem, vycházejícím se silniční předlohy, které na čtyřadvacetihodinovce Le Mans dokázalo porazit speciály – v roce 1995 obsadily GTR první, třetí, čtvrté a páté místo v absolutním pořadí. A to Murray s F1 na okruhy nechtěl, neměl to prý při návrhu vozu opravdu ani v plánu. Jenže pak v roce 1994 přišel pohár BPR Global GT Series, ve kterém se pyšně naparovaly vozy jako Ferrari F40 GTE, Toyota Supra GT-LM, Bugatti EB110 SC, Corvette, Lotusy Esprit, Jaguary XJ220 či Porsche 911 GT2 a někdo jim prostě musel ukázat, kde je jejich místo... Českou stopu mimochodem v poháru zanechal jezdec Karel Dolejší, sedlající německé 911 dvou různých stájí. Jedno nepoužité prototypové šasi McLarenu bylo tedy lehce upraveno a odzkoušeno, auto dostalo zadní křídlo (mohlo prý jet v tunelu po stropě vzhůru nohama už v rychlosti 160 km/h), naopak ušetřilo se na luxusní výbavě a bylo v podstatě hotovo. Asi není třeba doplňovat, který vůz v roce 1995 a 1996 šampionát vyhrál.

KROK K NEZÁVISLOSTI

Po svém působení u McLarenu se Gordon Murray zaměřil na vytváření novátorského pojetí vozů s důrazem na efektivitu. Založil společnost Gordon Murray Design, kde pracoval na řadě projektů, které posouvaly hranice udržitelného a efektivního automobilového designu. Jedním z Murrayho známých projektů této éry byl vývoj městských vozů T.25 a T.27. Tato vozidla, koncipovaná jako ultrakompaktní (délka jen 2,4 metru) a ekologická alternativa ke konvenčním městským vozům, byla navržena tak, aby uspokojila rostoucí poptávku po udržitelných vozidlech s nízkými emisemi. T.25, představený v roce 2010, byl kompaktní třímístný vůz s odklápěcí přední částí, nabízející pozoruhodnou hospodárnost a agilitu. O rok později přišla elektrická verze, ani ona však nedošla do fáze opravdové sériové výroby, byť se o ní už častokrát hovořilo. Možná předběhla svou dobu, asi tak o...patnáct let?

Murrayho vize budoucnosti automobilového designu se naplno projevila i při představení supersportovního vozu T.50 v roce 2020. Model T.50, vyráběný jeho vlastní společností Gordon Murray Automotive, je ztělesněním desítek let zkušeností s navrhováním vysoce výkonných a lehkých vozidel. Je to také poklona jeho působení u McLarenu, protože vůz čerpá inspiraci z McLarenu F1 a je, dle Murrayových slov, prostě logickým pokračováním vývoje. Stejně jako F1 i T.50 se vyznačuje lehkou konstrukcí (hmotnost je nyní dokonce nižší než jedna tuna), pokročilou aerodynamikou a atmosférickou V12. Konstrukce opět zahrnuje i systém ventilátorů, známý z Brabhamu BT46B, na který jasně odkazuje i zadní vozu. T.50 tvoří součást širší vize společnosti Gordon Murray Automotive, jejímž cílem je představit řadu vozů, kombinujících vysoký výkon, nízkou hmotnost a nově také udržitelnost. Jeho filozofie vychází z přesvědčení, že i přelomových inovací lze dosáhnout prostřednictvím jednoduchosti a že budoucnost automobilového designu by měla upřednostňovat zážitek z jízdy a zároveň dbát na dopad na životní prostředí. Plánuje se výroba stovky vozů, drtivá většina dostupných recenzí je extrémně pozitivní. Vypadá to, že Gordon rychlá auta dělat prostě umí a zatím nehodlá končit, zatím poslední model T.33 byl představen teprve loni.

Přínos Gordona Murrayho automobilovému světu dalece přesahuje jeho práci na konkrétních vozidlech. Jeho přístup ke konstrukci s důrazem na hmotnost, revoluční myšlenky, cit pro aerodynamiku a efektivní design ovlivnily způsob konstrukce a výroby vozidel. Jeho práce pro společnosti Brabham, McLaren (závodní i silniční část) i jeho vlastní firmy nastavila nová měřítko pro to, co je v dané době možné z hlediska výkonu, bezpečnosti, udržitelnosti a to s neustálým důrazem na zábavnost a prožitek z jízdy. Během své kariéry se inženýr Gordon Murray projevil jako inovátor a vizionář. Jeho práce v oblasti motorsportu a silničních vozů jednou provždy změnila náš pohled na výkonná auta.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

SEAT ARONA



Již od 439 900 Kč

SEAT Arona. Smělé, dynamické a kompaktní SUV s odvážným designem pro ještě odvážnější nápady.





VOLKSWAGEN POLO SLAVÍ „POLOSTOLETÍ“

Jedna z dlouhověkových ikon evropských silnic letos slaví padesátileté výročí od uvedení na trh. V průběhu šesti generací se jich vyrobilo již více než dvacet milionů!

Dvacet milionů vyrobených kusů a jede se dál? Tedy, i přes všechny problémy, které koncern Volkswagen měl, má a bude mít, na tenhle úctyhodný výsledek uběhlého půlstoletí nelze směrem ke konkurenci říci nic jiného, než „Kdo z vás to má, pánové?“ A to je Polo v portfoliu gigantu Volkswagen z historického pohledu až tím druhým hatchbackem – nic naplat, Golf je Golf.

V roce 2024 však z koncernových plánů dlouholetá dvojka VW z v Evropě extrémně populárního segmentu malých vozů k překvapení řady fanoušků vypadla – manažeři potřebovali uvolnit výrobní kapacity pro elektrické modely s větším potenciálem, a tak se Polo, jehož sláva s každým rokem přeci jen mírně upadala, nuceně stěhovalo do Jihoafrické republiky. Továrna v Navarre, kde se tento model

vyráběl dlouhých čtyřicet let, loni na domácí španělský trh dodala poslední malé, modré Polo s litrovým motorem a pětistupňovým manuálem. Od příštího roku se zde mají rodit mimo jiné malé elektrické Škody Epiq. V jihoafrickém městě Kariega, známém také třeba proslulým safari, však Polo není žádným nováčkem, vyrábí se zde již řadu let, a tak nyní pouze začínou Afričané dodávat vozy zpět do Evropy. Mimoto se Pola vyrábějí (v různých verzích) také v Brazílii a Číně.

ZAČALO TO NESLAVNĚ

Možná jste někdy v Německu narazili na zachovalého youngtimera, říkali jste si „to je ale hezké jedničkové Polo“ a ono to bylo... Audi? Je to tak, první generace Pola byla opravdu levnějším provedením Audi 50. Nabídlo však širší paletu pohonných jednotek a výrazně lepší poměr cena/výkon, takže Audi po třech letech zastavilo pro nezáměr výrobu, když se jich ročně prodalo jen zhruba šedesát tisíc, a rozhodlo



Polo Mk.III bylo nabízeno také jako kombi.

se zaměřit na vyšší segmenty trhu. To VW Polo se prodávalo jako housky na krámkě, za čtyři roky se prodalo přes půl milionu kusů a 700 kilogramů těžké a 3,6 metru dlouhé auto tak výborně zaplnilo díru na trhu pod větším Golfem, který se představil jen o rok dříve. Po třicetileté milionu vyrobených aut přišla v roce 1981 druhá generace, které se do roku 1994 prodalo už 1,7 milionu kusů. Narostla do všech směrů a v litém boji s těžkými soupeři (jmenujme Fiat Uno, Ford Fiestu, Nissan Micru či Peugeot 205) musela vytáhnout trumfy v podobě ještě širší nabídky pohonných jednotek či zlepšenou praktičnost v podobě téměř



V průběhu šesti generací se modelu Polo vyrobilo již více než dvacet milionů.



Závodní speciál Polo R WRC získalo pro Volkswagen čtyři konstruktérské tituly (2013-2016).

kolmých pátých dveří, což je koncept, který Evropa miluje dodnes. Nabízela se však i jako dynamičtější kupé. Dvojka také naučila starý kontinent nebát se dieselu v malých vozech a nedusit se zplodinami, když při faceliftu na přelomu devadesátých let do této automobilové třídy přinesla katalyzátor. To už se mimochodem Polo blížilo metě tři milionů prodaných exemplářů.

TROJKA ODSTARTOVALA OPRAVDVOU CESTU VZHŮRU

Třetí generace to vzala opravdu zostra – přibyla třetí karosářská verze, takže v nabídce byl nejen půltucet motorů (poprvé i automat), ale i provedení hatchback, sedan a kombi. A konečně přišla i druhá sada dveří, VW byl poslední velký výrobce, který je do svého malého vozu zavedl. Tentokrát to bylo Polo, které se stalo „dárce“ – kombík a sedan byly prodávány jako Seat Córdoba, technika Pola jinak byla sdílená s Ibizou. V roce 1995 přišla na svět limitovaná verze Harlekin, která se vyznačovala různobarevnými díly karoserie. Byla určena zejména pro západní trhy, my z východu s naší nižší kupní silou jsme si postupem času vyráběli v bazarech harlekýny vlastní. V roce 1998 kolem vás mohla prosvítnět verze GTI, poháněná 120koňovou šestnáctistovkou, která jako by oslavila obraznou plnoletost Pola, které přestalo být benjamínkem: V nabídce se pod ním objevilo malinké Lupo. To dovolilo wolfsburgským cířpionům odvázat se a s faceliftem nabídnout na přelomu tisíciletí dosud nevídané prvky výbavy, jako byla satelitní navigace, xenonové světlomety nebo klimatizace.

Dál už Polo většina z nás důvěrně zná na vlastní kůži, tedy minimálně techniku čtvrté generace. Ta totiž byla sdílená se Škodou Fabia a Seatem Ibiza. Téměř čtyřmetrové Polo už přerostlo Golf první generace, sportovní GTI posílilo na 150 koní (fandové si ale museli počkat až na facelift do roku 2005!), všechna provedení měla dva přední airbagy a ABS a na přední části se objevila nezaměnitelná čtveřice kulatých světlometů, připomínající...ano...starší, menší Lupo. Možná až příliš přehnanou snahu o unifikaci po necelých čtyřech letech zahladil facelift, který bohatou nabídku motorů a převodovek doplnil o šestistupňový Tiptronic. Ještě před ním se pod kapotou objevila 1.9 TDI, která s malým Polem dělala díky 340 Nm a 130 koním na tu dobu opravdu divoké věci.



Pětka z roku 2009 z pera Waltera de Silvy už je moderním autem, vyráběla se do roku 2017 (ale například v Indii až do roku 2022). Díky významnému pokroku v technice a zejména v provedení platformy je vůz sice o 44 mm delší a 32 mm širší, uveze více kufrů (280 litrů) a i přesto je o osm procent lehčí než předchůdce. A také výrazně bezpečnější, což dokazuje i pět hvězd z testů Euro NCAP. Šestá generace tak trochu popřela sama sebe tím, že poprvé naopak vůbec nenabízí třídeverovou verzi, kterou to celé vlastně začalo. Zato přinesla obrovský kufr (na poměry třídy) o objemu 351 litrů, digitální přístrojový panel či celou řadu pokročilých asistenčních systémů. Výkonem však nová verze GTI trumfla předchozí generaci jen o 6 kW (1.8 TSI měla 141 kW, 2.0 TSI pak 147 kW). V roce 2021 proběhl facelift a další, poměrně významné omlazení, spojené s upgradem na normu Euro 7 (očekáváme např. mild hybridy) Polo nyní čeká. Obíhá však nepěkná šeptanda o ukončení verze GTI. Tak uvidíme, jak to všechno s Polem dopadne, podle všeho to však bohužel na dalších padesát let už moc nevypadá.

Text: Aleš Jungmann

Foto: Volkswagen

POUZE PRO ODVÁŽNÉ

Silnice jsou páteří moderní dopravy, ale některé z nich připomínají spíš adrenalinový park než běžnou vozovku. Strmé útesy, šílené serpentiny, absence jakýchkoliv zábran a extrémní počasí – to vše dělá z následujících deseti silnic mimořádně náročnou výzvu snad pro každého řidiče. Na některých z nich vás může ohrozit lavina, sesuv půdy nebo silniční piráti, na jiných se zase musíte potýkat s mrazivými podmínkami či nulovou viditelností. Tak si zapněte pásy, protože tohle bude jízda!

1. NORTH YUNGAS ROAD (BOLÍVIE)

Silnice v Bolívii jsou svou náročností vyhlášené, ovšem žádná cesta není tak děsivá jako North Yungas Road, neboli Cesta smrti. Tato úzká, 64 kilometrů dlouhá silnice spojuje hlavní město La Paz s oblastí Yungas a je vytesaná do strmých horských svahů And. V mnoha úsecích má šířku sotva 3,2 metru a nejsou tu žádná svodidla – jediné, co vás dělí od 600metrového srázu, je vaše řidičská zručnost. Přidejte k tomu časté sesuvy půdy, mlhu a prudké deště, které mění cestu v bahnitý tobogán, a dostanete jednu z nejnebezpečnějších silnic světa, kde každoročně umírají desítky lidí.

2. DALTON HIGHWAY (ALJAŠKA, USA)

Dalton Highway je jednou z nejdleších a nejnehostinnějších silnic na světě. Táhne se v délce 666 kilometrů z Fairbanks až do Prudhoe Bay a vede skrz drsnou aljašskou divočinu. Cesta je vyhlášená silnými poryvy větry, které vozy bičují ze všech stran, masivními sněhovými bouřkami a teplotami, které klesají až k $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$. Je pokrytá zledovatělým štěrkem, který je extrémně kluzký, a často zde zuří silné vánice. Dalším problémem je naprostá odlehlost – na celé trase jsou pouze tři benzínky a žádné nemocnice. Pokud se zde něco stane, musíte se spolehnout pouze sami na sebe.



3. ZOJILA PASS (INDIE)

Zojila Pass je vysokohorský průsmyk v nadmořské výšce 3 528 metrů, který spojuje indické regiony Ladákh a Kašmír. Tato silni-



ce představuje klíčovou tepnu pro místní obyvatele i armádu, ale její stav je žalostný. Šířka cesty často nepřesahuje 3 metry, takže se zde sotva vyhnou dvě vozidla, a navíc tu také nenajdete jediný bezpečnostní prvek v podobě svodidel. Časté sesuvy půdy, extrémní zimní počasí a prudké srážky dělají z této cesty jednu z nejnebezpečnějších nejen v Indii, ale i na celém světě. V zimě je průsmyk několik měsíců zcela uzavřen kvůli obrovským sněhovým závějím a lavinám, což často odřízne celá města od světa.

4. SKIPPERS CANYON ROAD (NOVÝ ZÉLAND)



Skippers Canyon Road je tak nebezpečná, že pojišťovny na Novém Zélandu odmítají hradit škody vzniklé na této trase. Tato 26 kilometrů dlouhá cesta byla vytesána do skály v 19. století zlatokopy a od té doby se téměř nezměnila. Vede skrz strmé horské údolí, je úzká a klikatá. Pokud zde potkáte protijedoucí auto, musíte často několik stovek metrů couvat zpět na širší úsek. Kvůli nebezpečnosti je k jejímu projetí potřeba speciální povolení a mnoho místních ji označuje za „nejděsivější jízdu života“.

5. GUOLIANG TUNNEL ROAD (ČÍNA)



Tento 1,2 kilometru dlouhý tunel se nachází v pohoří Tchaj-čan a byl vytesán ručně místními vesničany, kteří chtěli propojit svou odlehlou obec Guoliang se zbytkem světa. Tunel má šířku pouhých 4 metrů a v některých místech nemá zábrany, takže sebemenší chyba může znamenat pád do hlubin údolí. Při silných deštích se z otvorů v tunelu valí voda, která mění silnici v nebezpečný kluzký povrch. Navíc se uvnitř tunelu často vyskytuje hustá mlha, která dramaticky snižuje viditelnost.

6. KARAKORAM HIGHWAY (PÁKISTÁN – ČÍNA)

Karakoram Highway se táhne v délce 1 300 kilometrů a spojuje Pákistán s Čínou.



Tato silnice je považována za technický zázrak a ohromující důkaz lidského odhodlání a umu, protože vede přes jedno z nejdrsnějších pohoří světa. Silnice se neustále potýká se sesuvy půdy, lavinami a extrémními teplotními výkyvy, které ničí její povrch. Navíc leží v nadmořské výšce přes 4 500 metrů, což znamená, že řidiči zde mohou zažít problémy s dechem kvůli řídkému vzduchu. A nejen řidiči, „dech“ tu často dochází i přetíženým strojům.

7. PASSO DELLO STELVIO (ITÁLIE)



Passo dello Stelvio, slavný alpský průsmyk, je snem pro všechny milovníky řízení a noční můrou pro běžné řidiče. Se svými 48 ostrými zatáčkami vyžaduje maximální soustředění. V zimě je průsmyk uzavřen kvůli silnému sněžení, ale i v létě zde často dochází k nehodám kvůli mokré vozovce a řidičům, kteří se sem sjíždějí s vidinou adrenalinu a nepřizpůsobují rychlost stavu vozovky. Problémem je také kvalita povrchu a všudypřítomní jezdci na motocyklech, kteří jsou na rovinkách nejrychlejší, ale ve „vracečkách“ provoz brzdí.

8. FAIRY MEADOWS (PÁKISTÁN)



Tato úzká, nezpevněná silnice se klikatí podél příkrých srázů bez jakýchkoliv svodidel a vede do malebného údolí Fairy Meadows, odkud je úchvatný výhled na horu Nanga Parbat. Šestnáct kilometrů dlouhý, neudržovaný úsek kamenité šterkové cesty byl postaven před stovkami let místními vesničany a dlouhá desetiletí nebyl nijak upraven. Kvůli extrémním podmínkám a prudkým serpentinám je jízda možná

pouze terénními vozidly, přičemž sebemenší chyba může mít fatální následky. Cesta je natolik riskantní, že po ní mnoho řidičů odmítá jezdit, a často je považována za jednu z nejděsivějších na světě.

9. FEDERÁLNÍ SILNICE M56 „KOLYMA“ (RUSKO)



Na Dálném východě, v nehostinné krajině sibiřské tajgy a zrádných močálů, vede silnice Kolyma. Spojuje Nižnij Běstjach a končí v přístavním městě Magadan na břehu Ochotského moře. Pro Stalina, který ji nechal postavit, měla být vstupenkou k nerostnému bohatství Sibiře – místo toho se stala hrotem tisíců lidí, kteří ji proti své vůli budovali. 1826 kilometrů dlouhou silnici vedoucí napříč neobydlenou pustinou stavěli vězni z tamějších gulagů. Ti pracovali bez ohledu na počasí i 16 hodin denně, bez dostatku jídla, oblečení a vhodného náradí, a pokud jim tělo vypovědělo službu, byli „pohřbeni“ přímo do základů silnice. Proto se ji začalo říkat „Doroga na kostech“, tedy Cesta kostí.

10. TAIL OF THE DRAGON (USA)



Zatáčka, zatáčka a pro změnu zase zatáčka. Údajně 318 krát si mohou podle serveru Condé Nast Traveler ověřit řidiči svou schopnost vybírat ostré serpentiny, když se vydají na 18 kilometrů dlouhý úsek silnice číslo 129 v Severní Karolině. Tail of the Dragon neboli Ocas draka je v Americe proslulé dlouhými, širokými a rovnými silnicemi skutečnou raritou. Na své si tam přijdou především příznivci sportovní jízdy ať už v autě nebo na motorce. Silnice táhnoucí se malebnou krajinou skutečně prověří, jak jste na tom se svými řidičskými dovednostmi.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Shutterstock



Škoda Kodiaq

Mercedes-Benz třídy G



TĚSNÁ DOMÁČÍ PROHRA A NEČEKANÁ OBHAJOBA

Tak by se v kostce dala shrnout letošní anketa Auto roku v České republice, která nabídla velmi těsný souboj mezi Kodiaqem a novým Mercedesem třídy G.

Tak tohle tu dlouho nebylo! Prestižní titul si totiž odnáší vůz, jehož základní cena se pohybuje okolo 3,4 milionu korun, což po letech stagnace značí svěží závan v jinak zatuchlých vodách české automobilové žurnalistiky.



Audi A5

Dlouho bylo zvykem, že ocenění Auto roku získával především model, který nejlépe odpovídal potřebám běžných českých řidičů. To často znamenalo, že vítězem se stával vůz s příznivou cenou, vysokou praktičností a dostatkem prostoru – kritéria, která historicky dost často splňovala auta z nižší cenové kategorie. Časy se však mění a s nimi i složení poroty a mladí se „toho“ očividně nebojí.

TAKÉ JAKO ELEKTROMOBIL

Titul Auto roku 2025 v České republice získal ikonický Mercedes-Benz třídy G, legendární off-road, jehož historie sahá více než 45 let zpět. Základní model 450 d s třílitrovým šestiválcem startuje na částce kolem 3,4 milionu korun, ovšem G 500 se zážehovým 3litrovým šestiválcem vyjde přes 3,5 milionu. Dlouhodobě nejpopulárnější verze od AMG (G 63) přesahuje cenovku 5,2 milionu korun. Novinkou je elektrická verze, která startuje na 3,6 milionu korun a i přes svůj ekologický pohon neztrácí nic ze svého terénního charakteru.

O vítězství „Géčka“ rozhodlo hlasování dvacetičlenné poroty, kde si Mercedes-Benz třídy G připsal prvenství u sedmi porotců. Druhá



BMW X3

Škoda Kodiaq dostala nejvyšší hodnocení pouze od dvou porotců, přesto zaostala za vítězem jen o dva body (107 vs. 105). Třetí Audi A5 získalo 104 bodů, což ukazuje, jak

těsný souboj se letos odehrál. Na dalších příčkách se umístily BMW X3 a Kia EV3, obě shodně s 92 body.

Letošní vítězství znamená, že automobilka Mercedes-Benz obhájila svůj triumf z loňského roku, kdy titul získala luxusní třída E.

Pro Mercedes-Benz jde již o třetí celkové vítězství v této prestižní anketě. První triumf si značka připsala v roce 2011, kdy zvítězil legendární SLS AMG s nezaměnitelnými „racími křídly“.



Kia EV3

AUTO ROKU 2025 V ČR – KOMPLETNÍ VÝSLEDKY

Model	Počet bodů
1. Mercedes-Benz třídy G	107
2. Škoda Kodiaq	105
3. Audi A5	104
4. BMW X3	92
5. Kia EV3	92

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

nokian[®]
TYRES

LETNÍ PNEUMATIKY

PRVOTŘÍDNÍ BEZPEČNOST A SPOLEHLIVOST VE VŠECH LETNÍCH PODMÍNKÁCH



**STŘEDNĚ VELKÁ VOZIDLA
A RODINNÁ VOZIDLA**

NOKIAN TYRES WETPROOF 1

- Výjimečná bezpečnost na mokrých silnicích
- Vynikající kilometrový výkon
- Pocit komfortní jízdy
- Nízký valivý odpor šetří energii a životní prostředí



**VYSOKOVÝKONNÁ
A SPORTOVNÍ VOZIDLA**

NOKIAN TYRES POWERPROOF 1

- Přesné a předvídatelné reakce při vysokých rychlostech
- Maximální přilnavost na mokrému a suchém povrchu
- Kratší brzdná dráha
- Stabilní pocit z jízdy



DODÁVKY

NOKIAN TYRES CARGOPROOF C

- Odolnost a stabilita pro těžké náklady
- Působivá přilnavost za mokra a ochrana před aquaplaningem
- Vynikající kilometrový výkon a odolnost vůči opotřebení
- Energetická účinnost a komfort
- Silné aramidové bočnice odolné proti proříznutí

ELECTRIC FIT™ VŽDY KOMPATIBILNÍ PNEUMATIKY

Všechny pneumatiky Nokian Tyres mohou být namontovány jak na automobily se spalovacím motorem, tak na elektromobily, a bez ohledu na typ pohonného ústrojí zajišťují bezpečné a vysoce kvalitní výkony. Můžete si vybrat pneumatiku, kterou skutečně potřebujete – je vždy Electric Fit™.



VRAŤTE SVÉ PNEUMATIKY, POKUD S NIMI NEJSTE SPOKOJENI

Zaručujeme vám nákup bez rizika. Vyberte si naše vysoce kvalitní pneumatiky a máte 45 dnů na to, abyste se zamilovali do jejich prémiové bezpečnosti a výkonnosti. Pokud s nimi nebudete plně spokojeni, vyměníme vám je bezplatně za jinou sadu pneumatik.



DVA ROKY BEZSTAROSTNÉ JÍZDY NAVÍC

S našimi pneumatikami bude vaše cesta pokračovat i v nečekaných situacích. Pro vaši větší bezpečnost obdržíte díky 2leté rozšířené garanci Nokian Tyres novou, odpovídající pneumatiku zdarma, pokud u původní pneumatiky dojde k náhodnému poškození.

REGISTRUJTE SE ZDE:
nokiantyres.cz/registrace-rozsirene-garance



TEST S CÍLEM

ŠKODA SUPERB
V CHLUMCI NAD CIDLINOUMĚSTO
V ZAHRADÁCH

S novou Škodou Superb ve výbavě Sportline jsme vyrazili do města, které podle názvu zná většina Čechů, ale jen málokdo tu skutečně byl. Chlumec nad Cidlinou přitom nabízí víc, než si myslíte.

Jsou místa, která znají všichni. A pak jsou ta, která si musíte objevit sami. Chlumec nad Cidlinou patří do té druhé zmiňované kategorie. Možná jste okolo někdy projížděli po dálnici D11, možná vám tohle jméno připomene hodiny dějepisu. Ale zastavit se? Udělat si zajížd'ku a podívat se, co město skutečně nabízí? To už napadne málokoho. A přitom je to škoda. Chlumec je malý klenot, který čeká, až ho objevíte.

BOHATÁ HISTORIE

Každé město má svou minulost, ale ta chlumská je opravdu pestrá. Už od 13. století tady stával hrad, který měl chránit obchodní stezku podél řeky Cidliny. Jenže dějiny k Chlumu nebyly zrovna milostivé. V roce 1775 se tu odehrálo jedno z největších sedláckých povstání v české historii, kdy se poddaní vzbouřili proti robotě a jejich vzpoura skončila krvavě. Možná právě díky této události se Chlumec dostal do povědomí lidí – ostatně rčení, že „dopadl/a jako sedláci u Chlumce“ je synonymem pro velký nezdar.

Ale není to jen historie bojů a rebelií. Chlumec byl po staletí spojený s rodem Kinských, který mu vtiskl noblesu i styl. A právě díky nim tu stojí něco, co rozhodně musíte navštívit – zámek Karlova Koruna, který je považován za jeden z vrcholů iluzivního baroka v Čechách. Navrhl ho slavný architekt Santini-Aichel a jeho jméno není náhoda – půdorys stavby totiž skutečně připomíná královskou korunu.



Přilehlý zámecký park je ideálním místem na procházku nebo piknik, a pokud sem zavítáte během sezóny, možná narazíte na některou z historických slavností, kostýmovaných prohlídek nebo letních koncertů.

Po návštěvě zámku se vydejte do srdce města, na Klicperovo náměstí. Jméno slavného dramatika Václava Klimenta Klicpery, který se zde narodil, nese právem – kultura tady má své místo dodnes.

Tamější kavárny a restaurace s příjemným venkovním posezením vás možná překvapí svou pohostinností a klidem. Místní říkají, že v Chlumu se nespěchá. Lidé tu mají čas se zastavit, prohodit pár slov a vychutnat si kávu bez toho, aby hned koukali na hodinky. A možná právě to je to, co sem návštěvníky láká nejvíc.



Zážehový čtyřválec 1.5 TSI je mimořádně úsporný motor.

Novorenesanční Kozelkova vila patří k význačným památkám Chlumce nad Cidlinou.



SPORTOVNÍ STRÍH

My jsme se do Chlumce nad Cidlinou vydali novou Škodou Superb v provedení liftback se zážehovým čtyřválcem 1.5 TSI a sportovním kabátkem označovaným jako Sportline. Ve srovnání s běžnými superby se varianta Sportline vyznačuje černě lakovaným rámečkem masky chladiče, okenními lištami, kryty zpětných zrcátek, nebo dekory na náraznících a prazích. Kromě nových kol z lehkých slitin a poněkud lacině působícími plaketami na blatnících s nápisem Sportline se toto provedení vyznačuje standardně nabízeným sportovním podvozkem sníženým o 15 mm a progresivním řízením. Ve výbavě pak nechybí ani Matrix-LED přední světlomety, Top LED zadní světla nebo bezklíčový přístup Kessy s funkcí automatického zamykání a bezkontaktně ovládané páté dveře.

Podvozek varianty Sportline je o 15 mm nižší než standard.



Interiéru testovaného vozu vévodily ergonomické a elektricky ovládané přední kožené sportovní sedačky s funkcí masáže. Nutno podotknout, že v jejich případě nejde o nějaké slabé šolichání, ale velmi příjemnou a neobtěžující masáž deseti vzduchovými vaky. Zapnutí masážní funkce následovalo vždy po usednutí za volant – tedy hned po vypnutí systému start/stop. Tato příplatková položka podle aktuálního ceníku stojí 110 tisíc Kč (v případě Sportline se příplácí snesitelných 22 tisíc Kč), což není zrovna málo, ale berte to tak, že sedačky jsou alfou a omegou všech manažerských sedanů/kombi, k nimž se Superb bezesporu řadí. A tyto jsou jednoduše skvělé.

Interiér nového Superbu je vůbec velmi příjemné prostředí. Prostoru je všude na rozdávání, vzadu si člověk přijde jako v byznys



třídě (obzvláště s roletkami v zadních oknech a držákem na tablet v loketní opěrce) a zavazadelník je ukázkou toho, jak kreativně využít vnitřní prostor. Mimochodem tímto sloganem se rádo ohání MINI, ale možná by se mělo inspirovat v Mladé Boleslavi. Základní objem zavazadlového prostoru liftbacku 645 litrů je pouze o 45 litrů méně než v případě kombi. K tomu přičtíme skvěle přístupný nakládací otvor a praktičnost obou variant je v podstatě stejná.



SLABÝ POUZE NA PAPIŘE

Zážehový mild-hybrid 1.5 TSI disponuje výkonem 110 kW/150 k a točivým momentem 250 Nm, což u tak velkého auta vzbuzuje otázky... Ovšem pohotovostní hmotnost (základní verze vozu se 75kg řidičem) 1559 až 1713 kg není nic hrozného, takže i když jde papírově o nejslabší motorizaci (naftový 2litr má 360 Nm), dynamicky na tom není vůbec špatně. Samozřejmě nejde o trhače asfaltu, ale brzdu provozu také ne.

V čem ale opravdu exceloval, byla spotřeba. Kombinace okresek a dálnic v maximálních legálních rychlostech přinesla výsledek 5,5 l/100 km. A to aniž by se řidič musel nějak snažit. Na rovných úsecích dálnice se motor jen převaloval a běžel na dva válce. S hrubším zacházením se spotřeba nehezky drala k hodnotě 10 l/100 km, ale to už je na každém z nás, jak se k řízení vozu staví.

Jízdně je Superb precizní a stabilní. V zatáčkách mírně toporný kvůli řízení a dlouhému rozvoru, ale opět nutno podotknout, že tohle je spíše dálniční automobil.

Kostel svatě Voršily je dominantou Klicperova náměstí.



Jízdně nejvíce ruší plejáda asistenčních systémů a funkcí. Ne že by byly k ničemu, ale občas jsou zbytečně horliví – například Adaptivní vedení v jízdním pruhu neregistruje zapnutí směrový ukazatel a zasahuje do řízení, upozornění na nezapnutý bezpečnostní pás vás neúnavně peskuje i za 25 kg těžkou tašku na zadních sedadlech, Front Assist občas reaguje příliš brzy. Ještě štěstí že zjednodušený infotainment nabízí deaktivaci veškerých systémů v několika málo dotycích na středovém displeji.

Nový Superb Sportline s mild-hybridním motorem 1.5 TSI není sportovec v pravém slova smyslu, ale svou úsporností, komfortem a prostorným interiérem dokazuje, že je skvělým parťákem pro dlouhé cesty.

Text: Jiří Švamberk

Foto: autor a shutterstock

MECHANICKÁ DOKONALOST S ATMOSFÉRICKÝM SRDCEM

Bugatti svým nejnovějším hypersportem opět posouvá hranice automobilového inženýrství. Model Tourbillon navazuje na ikonické předchůdce, přináší však odlehčenou konstrukci a revoluční hybridní pohon.

Bugatti v minulých dekádách proslavily rekordy ve zrychlení i maximální rychlosti, za nimiž stál legendární osmilitrový motor W16 se čtyřmi turbodmychadly. Mnozí se obávali, že po spojení s chorvatským výrobcem elektrických hypersportů Rimac značka přejde výhradně na elektřinu. Místo toho ale přichází model Tourbillon s úplně novým hybridním ústrojím, který lze oprávněně považovat za mistrovský kus inženýrství.

Středobodem je atmosférický 8,3litrový motor V16, vyvinutý ve spolupráci s britskou společností Cosworth. Motor dosahuje až 9000 otáček za minutu a sám o sobě produkuje 1000 koní. Doplnují ho tři elektromotory, které výkon navýší o dalších 800 koní a umožní dojezd 60 km čistě na elektřinu. Celkově tak Tourbillon disponuje výkonem 1800 koní!



Nejnovější Bugatti vznikne v limitované sérii pouhých 250 exemplářů.



RYCHLOST, KTERÁ BERE DECH

Tourbillon zrychlí z 0 na 100 km/h za pouhé 2 sekundy, což je o 0,4 sekundy rychleji než Chiron. Dvoustovku pokoří za méně než 5 sekund, třístovku zvládne pod 10 sekund a na 400 km/h se dostane za méně než 25 sekund. Maximální rychlost je standardně omezena na 380 km/h, ale speciální klíč odemýká plný potenciál až na 445 km/h.

Tourbillon stojí na lehkém karbonovém monokoku, do kterého jsou integrovány baterie s kapacitou 25 kWh. Díky důmyslné konstrukci váží vůz stejně jako Chiron – 1995 kg – navzdory přítomnosti hybridního systému.

Interiér přináší odvážnou kombinaci moderní technologie a tradičního řemeslného zpracování. Přístrojová deska připomíná precizní hodinový

strojek, přičemž některé ukazatele mají mechanické ručičky, zatímco jiné zobrazují informace digitálně. Minimalistický infotainment se v případě potřeby vysune z palubní desky, jinak Bugatti sází na čistě analogový zážitek. Sedadla jsou pevně ukotvena do podlahy, ale elektronicky nastavitelná je tzv. pedálovka. Volant má dvě ramena a je navržen tak, aby poskytoval co nejlepší přímé spojení mezi řidičem a vozem.



Interiér přináší odvážnou kombinaci moderní technologie a tradičního řemeslného zpracování.

POCTA HODINÁŘSKÉMU UMĚNÍ

Název modelu odkazuje na komplikovaný mechanismus v luxusních hodinkách, který zajišťuje jejich přesnost. V případě Bugatti je Tourbillon symbolem nadčasové dokonalosti a mechanické preciznosti, která se odráží v každém detailu vozu.

Nejnovější Bugatti vznikne v limitované sérii pouhých 250 exemplářů, zatímco jeho předchůdce Chiron se vyráběl v počtu 500 kusů. Cena začíná na 3,8 milionu eur (přibližně 95 milionu korun), přesto je už nyní všech 250 vozů rozebráno. První majitelé se jich dočkají v roce 2026.

Text: Jiří Švamberský

Foto: Bugatti

INZERCE

Renault care service

Vyjed'te do jara s jistotou!

**sezonní kontrola
vozu + stěrače
999 Kč**



Uvedená cena je vč. DPH a obsahuje kontrolu 18 bodů vašeho vozidla a výměnu předních stěračů za nové z řady Renault nebo Value+. Akční cena prohlídky s dárkem platí do 30. 6. 2025. Více o nabídce v autorizovaném servisu Renault.

Renault doporučuje Castrol

eshop.renault.cz

PO POUŠTI I PO SILNICI



Saúdská Arábie je na rozdíl od turisticky rozvinutých zemí Arabského poloostrova, jako jsou Spojené arabské emiráty, Katar či Omán, zemí stále ještě významně méně turisticky navštěvovanou, až do roku 2018 jste se sem jednoduše jako nemuslimští návštěvníci nedostali. I díky tomu řízení v Saúdské Arábii představuje fascinující kombinaci tradice a modernity, která se výrazně liší od evropských zvyklostí.

Zatímco evropské země mají dlouhou historii automobilismu, Saúdská Arábie zažívá dynamický rozvoj, který ovlivňuje nejen infrastrukturu, ale i samotné chování řidičů. Prozkoumání těchto rozdílů nám umožňuje lépe pochopit kulturní a historické souvislosti, které formují způsob, jakým se v této zemi řídí. Vypravili jsme se sem letos v lednu, abychom několik dnů sledovali karavanu nejslavnějšího maratonského závodu světa, Rally Dakar.

PRVNÍ DOJMY

Po přistání na letišti krále Chálida jdeme do autopůjčovny, abychom si vyzvedli objednaný offroad. Pozor, bez mezinárodního řidičského průkazu vám auto nepůjčí! I když jsme měli potvrzený a objednaný vůz s pohonem 4x4, nakonec tato objednávka neplatila a byli jsme rádi, že jsme po třech hodinách dohadování odjeli alespoň s SUV s pohonem předních kol. Cesta do písčitých dun k trati Dakaru tak znamenala jedno zapadnutí a cestu na divácké místo do dun pěšky. Jízda do 600 km vzdáleného Hailu je i v noci otázkou méně než šesti hodin jízdy po tříproudé a celou cestu osvětlené autostrádě. Bohatá země totiž investovala do moderní sítě dálnic, a automobilismus v Saúdské Arábii celkově prošel za poslední desetiletí rychlým vývojem včetně rapidní obměny vozového parku. Kulturní a náboženské aspekty hrají klíčovou roli v každodenním životě, což se odráží i v chování řidičů. Například dodržování modlitebních časů ovlivňuje dopravní špičky, a pátek je zde sváteční den, takže je důležité mít na paměti, kdy se vydat na cestu.

ČESKÁ KOMUNITA NA DAKARU

Turistická návštěva Saúdské Arábie je v době konání Rally Dakar ideální. Počet Čechů v tomto období je zde proti zbytku roku mnohonásobně překročen. Kromě mnoha českých týmů jsme potkávali řadu českých fanoušků, kteří si užívali atmosféru tohoto závodu. Ten ovšem místní obyvatelé na rozdíl od dřívější lokace Dakaru v Jižní Americe nezajímá. Bivaky jsou umístěny vždy za městem, a jsou chráněné oplocením. Dovnitř se dostane jen návštěvník s akreditací, případně na pozvání některého z týmů. My jsme navštívili skoro všechny české účastníky počínaje automobilovými týmy Martina Prokopa a Karla Trněného, kamionové ekipy Martina Macika, Aleše Lopraise, Tomáše Vrátného a Buggyry, a samozřejmě i naše motorkáře a klasiky. Česká výprava na letošním Dakaru byla čtvrtá největší, a jelikož naše

závodníky navštívil v místě osobně i prezident Petr Pavel, jméno České republiky se v ročníku 2025 zapsalo do historie závodu zlatým písmem nejen díky vítězství Martina Macíka a jeho posádky v kategorii kamionů.

KVALITA SILNIC

Silniční infrastruktura v Saúdské Arábii je velmi různorodá. Zatímco hlavní dálnice jsou často vynikající kvality a dobře udržované, městské ulice a venkovské cesty mohou být méně předvídatelné. Rozdíly v kvalitě silnic jsou patrné zejména v odlehlějších oblastech, kde údržba není očividně prioritou. To jsme zažili v při cestě z Hailu do cíle další etapy v Al Duwadimi. Rozbitější část cesty v některých momentech silně připomínala situaci v méně bohatých státech tohoto regionu, jako například v Jordánsku nebo Egyptě. Silnice jsou zde hrbolaté, asfalt rozbitý a zvlněný a provoz minimální, kromě všudypřítomných nákladních aut zde občas projede pick up, převážející velbloudy nebo kozy. V místních městečkách a oázách je pak vozový park o několik desetiletí starší, než ve velkých městech, případně zde stále potkáte rozviklané motorové rikši či povozy tažené osly.

PRÁVIDLA SILNIČNÍHO PROVOZU

Saúdská Arábie má svá specifická pravidla silničního provozu, která se mohou lišit od evropských standardů. Například, zatímco v Evropě je běžné dodržovat pevně stanovené limity rychlosti všude, v Saúdské Arábii se mohou limity lišit v závislosti na lokalitě a okolnostech. Zatímco na dálnici, kde je stanovený příznivý limit 140 km/h a většina řidičů jede jen o kousíček rychleji, kontrolují dodržování rychlosti automatizované radary s kamerami každých pár kilometrů, na odlehlých rovných silnicích v poušti to na rozdíl od satelitem sledovaných účastníků Dakaru můžete teoreticky pelášit mnohem rychleji. V případě, že vás ale změří policejní hlídka, to může znamenat velké problémy a citelný finanční postih, v nejhorším případě

i vězení. Nicméně mnoho místních si limity na venkově moc hlavu neláme. Odlišná situace je v hlavním městě Rijádu nebo v jiných velkých městech. Místní řidiči jsou pak z našeho pohledu celkově velmi netolerantní a sebestřední, nerespektují jízdu v jízdních pruzích a jsou velmi kreativní co se týče například parkování či předjíždění. U čerpacích stanic zásadně nevystupují z auta, nechávají nastartovaný motor, aby nemuseli vypínat klimatizaci a nechávají se obsloužit. Koneckonců v této části světa je zvykem, že tankování je pouze s obsluhou. Cena benzínu, v přepočtu 12 korun za litr benzínu, je pro našince více než příjemná.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH A TECHNOLOGIE

Bezpečnost na saúdskoarabských silnicích se v posledních letech zlepšuje díky vládním iniciativám a modernizaci dopravní infrastruktury. Statistiky dopravních nehod ukazují na pozitivní trend, přesto však zůstávají výzvy, které je třeba řešit, aby se dále zvýšila bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Spolu s otevíráním země vnějšímu světu zde v roce 2018 došlo k historickému průlom, kdy bylo ženám poprvé umožněno řídit. V transformaci dopravy v Saúdské Arábii hrají klíčovou roli moderní technologie, elektrická vozidla a autonomní řízení jsou na vzestupu, pilotním projektem pro tyto technologie bylo zvoleno hlavní město Rijád. Cílem je snížit závislost na fosilních palivech a zvýšit efektivitu dopravy. Plány do budoucna zahrnují zejména rozvoj „chytrého města“ a integraci nejnovějších technologií do dopravní infrastruktury. A že se to zde dříve či později podaří, to je díky absolutistické monarchii a zároveň téměř neomezeným financím, celkem jisté.

Text: Vojtěch Štajf

Foto: autor a Michal Vítovec

INZERCE



PŘÍVĚSY, NA KTERÉ SE MŮŽETE SPOLEHNOUT

Hledáte spolehlivý přepravník, který splní i vaše nejnáročnější požadavky? Právě jste ho našli! Italský výrobce přívěsů a návěsů Turatello přináší špičkovou kvalitu, moderní design a maximální funkčnost.



turatello-privesy.cz

Racing 21 s. r. o., Hájecká 47, 27351 Červený Újezd
distributor přívěsů a návěsů Turatello pro ČR & SR
Kontaktujte nás na info@turatello-privesy.cz | +420 722 943 006
Vojtěch Štajf | stajf@racing21.cz | +420 602 228 768



NEJHORŠÍ JE PRACH!

Dvojnásobný vítěz Dakaru Martin Macík nám prozradil, jak se připravuje na extrémní podmínky, co ho na závodech nejvíc vyčerpává a co obnáší postavit závodní speciál.



■ Začneme trochou historie. Jaké bylo vaše první setkání s Dakarem?

Moje úplně první setkání s Dakarem se odehrálo v prosinci 2002, kdy jsme byli v Marseille, odkud startoval můj otec. Upřímně si z toho skoro nic nepamatuji, ani nevím, jestli jsem vůbec něco viděl. Mnohem víc mi ale utkvěl v paměti cíl v Šarm el-Šejchu, kam jsme za tátou jeli. Vybavuji si auta, dojezdy do cíle a hotel, kde jsme byli, ale jinak jen útržky – žádné silné vzpomínky.

■ Chtěl jste vždy závodit v kamionu, nebo vás lákaly také jiné kategorie?

Lákalo mě všechno, co má motor. Závodil jsem na motorce, jezdím s UTV i běžnými



S fanoušky na letošním Dakaru.

auty, ale kamion je dnes srdcovka. Česká republika má v této kategorii silnou tradici díky Karlovi Lopraisovi a mému tátovi. Dnes jsme to my – Martin Macík a MM Technology – kdo tuto tradici udržuje. Takže pro mě naprosto logicky kamion.

■ Vždy mě zajímalo, kolik motohodin vydrží závodní motor a jestli po závodu projde kompletní generální opravou, nebo zda s ním odjedete vícero podniků?

Náš motor si sami vyvíjíme a zatím jsme na hranici životnosti nenarazili. Máme

například tréninkový kmion, kde stejný motor běží od roku 2018, najel přes 120 000 km, absolvoval tři Dakary a stále není na limitu. Klíčová je údržba – kontrolujeme turbo, těsnění, filtry měníme během závodu obden, někdy i denně. Po každém Dakaru motor prochází důkladnou kontrolou, ale samotný blok motoru vydrží celý život, protože tyto motory jsou konstruované na milion kilometrů.

■ Jak dlouho vlastně trvá přestavět kamion v závodní speciál?

Náš kamion není žádná přestavba, ale kompletně námi postavený závodní speciál. Celý proces začíná vývojem – představte si to jako úplně prázdný list, kdy nejprve vznikne myšlenka, jaký kamion chceme, a poté ho začneme konstruovat v 3D programu. Vytvoříme detailní návrh od materiálů až po umístění každé součástky, od kabiny přes tlumiče až po nejmenší drážky. Jakmile máme hotový 3D model, začíná samotná stavba. Objednáme materiál, ten se reže, ohýbá, sváří, až vznikne kompletní šasi s ochranným rámem



a všemi potřebnými úchyty pro motor, převodovku, nápravy a další klíčové komponenty. Tak krok po kroku vzniká

závodní speciál, který je plně naším produktem – dnes už jsme výrobcí pod značkou MM Technology. Za posledních 20 let jsme prošli velkým vývojem – táta nejdřív přestavoval kamiony, pak začal stavět vlastní a postupně jsme si vyvinuli i vlastní šasi a motor. Dnes stavíme kamiony podle přesně daných technických pravidel, která určují například použití některých sériových dílů, jako je převodovka. Vyvíjet vlastní převodovku by bylo nesmyslné – žádná automobilka to pro závodní vozy nedělá, ať už jde o Škodovku nebo kohokoli jiného. Takže náš kamion je stoprocentně závodní speciál na míru, navržený a postavený přesně podle našich představ a zkušeností.

■ Kolik lidí se podílí na tom, aby váš kamion byl v top formě?

Na Dakaru je nás kolem 37, jinak celý tým tvoří třeba 60 lidí. Samozřejmě s námi spolupracuje spousta dalších, pakliže se budeme bavit i o konstrukci, svaření, vývoji a kontrole, o analytických dat a tak podobně.



■ Jak se připravujete na to, že budete celé dny v kuse trávit v kabině, kde teploty šplhají k 50 °C?

Jediný způsob tréninku je závodit v těchto podmínkách. Kromě Dakaru se účastníme závodů jako Baja Aragón nebo Morocco Desert Challenge, kde je často ještě větší horko. Paradoxně v Saudské Arábii během Dakaru nejsou teploty extrémní – v noci bývá kolem nuly, přes den kolem 20 °C. Ale jinde se teploty v kabině šplhají i přes 60 °C, protože sedíme přímo nad motorem a já konkrétně nad turbodmychadlem. Je to hodně o hlavě a fyzické připravenosti – já osobně miluji zimu, ale závodím v poušti, takže se s tím člověk prostě musí naučit žít.

■ Co je nejhorší – extrémní vedro, nekonečný prach, nebo totální vyčerpání?

Jednoznačně prach. Je nebezpečný, protože nic nevidíte, musíte se maximálně soustředit, z čehož následně plyne obrovský vyčerpání. Horko je nepříjemné, ale po těch 13 letech jsem si na něj zvykl.

■ **Kdy jste byl na Dakaru nejbliž tomu, že si řeknete:**

„Končím, už nemůžu“?

Ježíši Marja, to se stalo skoro na každém Dakaru, až na poslední dva. Vždycky se něco pokazí – technický problém, nehoda – a první myšlenka je „tohle je konec“. Pokud ale přežijete a zjistíte, že problém je řešitelný, jedete dál. Kritické momenty přijdou každý rok. Dakar je plný nečekaných situací, ale právě kvůli nim neustále vylepšujeme techniku, aby vydržela i ty největší rány.

■ **Kolik procent z vašeho úspěchu dělá technika a kolik samotný pilot?**

Těžká otázka. Myslím, že 30 % je technika, 30 % posádka a 30 % tým, který pracuje v zákulisí a připravuje auto. A pak zbývá 10 % na štěstí, které je na Dakaru vždycky potřeba.



Letos zvítězila čtvrtá evoluce závodního speciálu z dílny MM Technology.

■ **Jaké největší technické vychytávky má váš letošní kamion oproti předchozím ročníkům?**

Nejde o jednu konkrétní vychytávku, ale o celkovou koncepci vozu. Klíčová je optimální váha, rozložení komponentů a spolehlivost. Když jsme vyvíjeli Evo 4, navázali jsme na Evo 3, se kterým jsme vyhráli minulý Dakar. Nejde o jednu malou inovaci – vyhrát Dakar znamená mít kamion, který vydrží 13 dní v maximálním zatížení a rychlosti. Musí být odolný, zvládat horko, překonávat překážky, být stabilní a zároveň dobře ovladatelný.

■ **Co je nejčastější závada, se kterou se na Dakaru a podobných závodech potýkáte?**

Neřekl bych závada, ale nejčastější komplikací je jednoznačně proražená pneumatika. Závodíme v ostrých skalách a kamenech, a i když neustále vyvíjíme odolnější pneumatiky – letos jsme na Dakaru představili nové ve spolupráci s Prometeonem – stále je to jen guma, ne beton. Jízda je čím dál rychlejší, teploty rostou, a tím i šance na defekt.

■ **Co všechno si musíte pohlídat během etapy kromě samotného řízení? Musíte třeba sledovat stav paliva? A jakou má závodní kamion vlastně spotřebu?**

Musím sledovat spoustu věcí – teplotu vody a oleje (s mechanikem máme duální displeje), tlak v pneumatikách, rychlost (omezenou na 135 km/h), řazení (automatické, ale mohu do něj zasahovat), stav vozidla (jestli něco necítím nebo neslyším) a samozřejmě trať před sebou. Navigátor mi udává směr, ale občas mu musím pomoci i já. Spotřeba? Přesná čísla se liší podle terénu, ale obecně to bývá okolo 150 litrů na 100 km.

■ **A na závěr něco lehce osobního. Je něco, co vás Dakar naučil a využíváte to i v běžném životě?**

Rozhodně zvládání krizových situací. Dakar mě naučil zachovat klid v extrémním stresu a řešit problémy bez paniky. Ať už jde o adrenalin, stres nebo úzkost, člověk si tím musí projít, aby se s tím naučil pracovat. Díky tomu mě v běžném životě už jen tak něco nerozhodí.

Děkujeme
za rozhovor!

Text: Jiří Švamberk

Foto: Michal Vítovec

DACIA SERVICE



PŘEZUTÍ
JEN **499 Kč**

**PŘI KOUPI 4 KS LETNÍCH
PNEUMATIK MOTRIO
MAKE IT LAST**

Dacia doporučuje Castrol

[ESHOP.DACIA.CZ](https://eshop.dacia.cz)

Akční cena přezutí se vztahuje pouze na sadu 4 kusů letních pneumatik značky Motrio zakoupenou v autorizovaném servisu Dacia v období od 1. 3. do 30. 6. 2025.

KALEIDOSTKOP

JARO 2025

CUPRA FANDÍ FC BARCELONA

Hráči FC Barcelona si na závodním okruhu Terra-mar vyzkoušeli vozy CUPRA a následně si je podle vlastních představ nakonfigurovali. Akce, která proběhla 17. února, se zúčastnilo 22 hráčů včetně trenéra Hanse-Dietera Flicka a hvězd jako Marc ter Stegen, Ronald Araujo, Frenkie de Jong či Pedri.

Fotbalisté se seznámili s kompletní produktovou řadou CUPRA a otestovali si různé modely na trati, kde prověřili jejich akceleraci, ovladatelnost i průjezdy klopenými zatáčkami. Následně si mohli jeden z modelů CUPRA vybrat. Mezi nejoblíbenější modely patřily CUPRA Formentor, nový Terramar. Několik hráčů si vybralo elektrické SUV kupé Tavascan.

Ředitel značky CUPRA Ignasi Prieto zdůraznil, že spojení s FC Barcelona není jen partnerství, ale sdílením společného ducha vyzývatele a podpory nové generace - ať už v oblasti sportu, nebo automobilového průmyslu.



TRENDY V SERVISNÍCH SLUŽBÁCH DACIA

Autorizované servisy Dacia se zaměřují na důkladnou kontrolu vozu před nadcházející jarní jízdní sezonou. V rámci této prohlídky jsou kontrolovány nejdůležitější body, doplněny provozní kapaliny s možností objednání přezutí pneumatik za zvýhodněnou cenu.

Akční servisní nabídky jsou k dispozici v aplikaci „My Dacia“, kde se zákazníci dozví i o dárcích v podobě např. výměny stěračů. Z aplikace My Dacia se také nově dovoláte na asistenční linku „Dacia Assistance“, díky které máte zajištěnou pomoc při poruše či nehodě 24 hodin denně a 7 dní v týdnu. Program „Pomoc při nehodě“ je k dispozici pro všechna vozidla bez ohledu na stáří vozidla a stav záruky na území České republiky.

Bezstarostnou a klidnou jízdu až na 7 let zaručí nová služba „Garance Dacia ZEN“, která je určena pro majitele vozidel do 6 let stáří nebo s nájedem do 120 000 km. Dacia ZEN zajistí krytí nákladů na servis většiny důležitých součástí vašeho vozu. Službu aktivujete zakoupením výrobcem stanovené standardní prohlídky v autorizovaném servisu Dacia.



MERCEDES-BENZ PRACUJE NA ZÁCHRANNĚ MOTORŮ V8 A V12



Mercedes-Benz při představení nového modelu AMG potvrdil, že hodlá zachovat velkoobjemové motory. Současná generace sportovního modelu na bázi třídy C sice přešla na čtyřválcový hybrid s výkonem 500 kW, ale prodeje za očekávání zaostávají.

Podle Markuse Schäfera z vedení automobilky zůstanou V8 a V12 v nabídce, protože u luxusních

modelů vyšší náklady na vývoj nevadí. Prvním kandidátem na návrat osmiválce je CLE, které sdílí základ s třídou E. Díky vyšší ceně se investice do úprav motoru snadno rozpustí a pro cílovou klientelu nebude problémem.

ELEKTRICKÉ MONSTRUM

Lamborghini připravuje svůj první elektromobil. Vůz bude vycházet z konceptu Lanzador – dvoudveřového crossoveru mezi kupé a SUV. Zatímco studie slibovala výkon přes 1.341 koní, sériová verze by mohla dosáhnout až 2.000 koní, čímž by se zařadila mezi nejvýkonnější elektromobily. Na výroční konferenci koncernu Volkswagen však jeho šéf Oliver Blume odhalil konkrétnější detaily. Novinka bude postavena na platformě SSP Sport od Porsche, využívající 980V architekturu pro efektivnější nabíjení. Lamborghini slibuje typický emocionální zážitek a výrobu ve svém domovském závodě. Premiéra se očekává kolem roku 2028.



PRVNÍ KROK NA CESTU BEZ KOUŘE

Řada oblíbených nikotinových sáček VELO se s příchodem nového roku rozrostla o dvě varianty s dosud nejnižší intenzitou. VELO SIMPLY SPEARMINT osloví klasickou příchutí osvěžující máty, VELO CHERRY ICE nadchne chuťové pohárky chladivou kombinací zralých třešní a příjemně kyselých tónů kořeněných citrusů. Obě novinky obsahují pouhé 4 mg nikotinu a jsou tak ideální volbou pro dospělé vyznavače méně intenzivních jemnějších účinků. Ocení je také ti, kdo se k přechodu k méně rizikovým alternativám bez obsahu tabáku teprve odhodlávají. Právě nové lehké varianty VELO, na obalu označené symbolem jedné tečky, jim mohou napomoci udělat z úsměvem první krok do světa bez kouře a zápachu. Jedním z nesporných benefitů bílých nikotinových sáček je totiž i to, že narozdíl od cigaret nebo žvýkacího tabáku zanechávají na zubní sklovině méně skvrn a neohroží ani svěží dech.

[inspirationstore.cz](https://www.inspirationstore.cz)



Autorem dnešního citátu je John Winston Ono Lennon (9. října 1940 Liverpool – 8. prosince 1980 New York), anglický zpěvák, hudební skladatel a mírový aktivista.

POMŮCKA: AKCIZY, KOA, KRUL	NA STRANĚ SRDCE	2. DÍL TAJENKY	NÁZEV ZNAČKY SÍRY	VYBĚZEK PEVNINY DO MOŘE		ZAZNAMENÁVANY PÍSMEM	JMÉNO ZPĚVAČKY PAVONE	ČESKÉ MĚSTO	ZDE	OPAL	ČÍLA	VÝKVĚT SPOLEČNOSTI		VYHYNULÝ NELETAVÝ PTÁK	OBYVATEL EVROPSKÉHO STATU	4. DÍL TAJENKY	BAVLNĚNÉ TKANINY
VÝSLEDEK VNÍMÁNÍ					JELIKOŽ								NOREK AMERICKÝ				
HÁJE					3. DÍL TAJENKY KONÁNÍ								DRAVÝ PTÁK TÍM ZPŮSOBEM				
INICIÁLY PROZAÍKA HEMINGWAYE			SKEJT VLNĚNÁ TKANINA					WEBBERŮV MUZIKÁL							JO VÝTVOR		
POSLEDNÍ ROZMBERK				JINAK DOMÁCKÝ ALOIS				ŽENSKÉ JMÉNO						ŘÍCT ŘÍMSKÝ SENÁTOR			
OHRYZANÝ											DANĚ Z DOVOZU POTRAVIN DO MĚST						
	GÁZA TÁC				OMÁČKA	KRYTÝ MOTOR						LÍNE (ŘÍDCE)	HLUBOKÝ HLAS ŽENSKÉ JMÉNO				PŘESNĚ
NEPRAVÝ LESK											POVAHA VLÁKNO K SÍTÍ						
ANGLICKÝ „NEBO“			MOUČKA Z KURKUMY KAPROVITÁ RYBA				SNAD	ZELENINOVÝ POKRM		VERNŮV KAPITÁN PONORKY POKLADNA					POKUD (SLOVENSKÝ) VAŘENÉ VEPŘOVÉ		
SPODKY NÁDOB				ČESKÝ HERECE DOMÁCKÝ ADAM					BIOGRAFY SEDLINA					DOTAZ PŘI SÁZCE CHUCHVALEC			
NESCHOPNÁ ŘEČ					ODDĚLITÍ SEKEROU ZNAČKA INDIA								PUŠKA PŘEDLOŽKA				
ZNUDIT (ŘÍDCE)							1. DÍL TAJENKY				PRÍVOLÁVANÁ						
SULFÁTY							DOMÁCKÝ OLGA				ODHALIT						

INZERCE

NOVINKA

STANLEY® FATMAX® V20 ŘETĚZOVÁ PILA 18 V

SFMCCS730M1-QW
SFMCCS730B-XJ



VYLEPŠENÁ 18V TECHNOLOGIE

1 BATERIE

PRO CELOU ŘADU MOŽNOSTÍ

STANLEY
FATMAX

PRO VÍCE INFORMACÍ NAVŠTIVTE
WWW.STANLEYTOOLS.CZ

Jak velký máte všeobecný přehled?

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

1. Který herec ztvárnil Jamese Bonda nejvícekrát? a) Sean Connery b) Daniel Craig c) Roger Moore 	2. Kdo pronesl větu „Myslím, tedy jsem“? a) Platón b) René Descartes c) Aristoteles	3. Které město je hlavním sídlem OSN? a) Ženeva b) New York c) Brusel 
4. Jaký je název testu, v rámci něhož se interpretují inkoustové skvrny? a) Rorschachův test b) Stanfordský test c) Wechslerův test	5. Který z těchto systémů není operační? a) Windows b) Linux c) Google Chrome 	6. Která země má nejvíce časových pásem? a) USA b) Rusko c) Francie
7. Jak se jmenuje nejmenší známá částice hmoty? a) Atom b) Kvark c) Proton 	8. Který malíř byl hlavní postavou hnutí surrealismu? a) Salvador Dalí b) Pablo Picasso c) Claude Monet	9. Který režisér natočil film „Mechanický pomeranč“? a) Quentin Tarantino b) Martin Scorsese c) Stanley Kubrick 
10. Který sportovec získal nejvíce olympijských medailí v historii? a) Michael Phelps b) Usain Bolt c) Larisa Latynina	11. Jaký jazyk patří do ugrofinské jazykové skupiny? a) Estonština b) Bulharština c) Arménština 	12. Jak se nazývá slavný experiment s elektrickými šoky zkoumající poslušnost autoritě? a) Stanfordský vězeňský experiment b) Milgramův experiment c) Hawthornský experiment
13. Jak se jmenuje věda zabývající se studiem hub? a) Mykologie b) Bryologie c) Entomologie 	14. Jaký spisovatel vytvořil postavu Sherlocka Holmesa? a) Agatha Christie b) Arthur Conan Doyle c) Edgar Allan Poe	15. Jak se jmenuje věda zabývající se otisky prstů? a) Balistika b) Daktyloskopie c) Kriminalistika 
16. Jaké filozofické směry se zabývají otázkami dobra a zla? a) Ontologie a metafyzika b) Etika a morálka c) Estetika a logika	17. Jaká látka je toxická a nachází se v syrových hořkých mandlích? a) Kyanid b) Olovo c) Arsen 	18. Co je hlavní složkou tradičního italského risotta? a) Těstoviny b) Rýže c) Brambory
19. Který prvek tvoří většinu hmoty Slunce? a) Vodík b) Helium c) Kyslík 	20. Která z těchto energií je obnovitelná? a) Jaderná b) Geotermální c) Uhlíková	21. Jak se nazývá vítr, který vane od oceánu na pevninu a přináší deště? a) Mistral b) Monzun c) Bora 
22. Jaký tým F1 má nejvíce konstruktérských titulů? a) Ferrari b) McLaren c) Mercedes	23. Jaká společnost vlastní značku Louis Vuitton? a) L'Oréal b) LVMH c) Gucci Group 	24. Která automobilka vyrábí model Chiron? a) Ferrari b) Bugatti c) McLaren

SOUTĚŽ



O DOVOLENOU ZA 250 000 Kč

Natankuj 30 l a vyhraj



KAŽDÝ
TÝDEN



KAŽDÝ
DEN

Soutěž trvá od 10. 3. do 4. 5. 2025.
Více na soutezorlen.cz

INZERCE

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ



Nová CUPRA Terramar již za 9 599 Kč bez DPH měsíčně

Zažijte pohodlnou jízdu bez starostí s provozem vašeho vozu. S operativním leasingem si můžete pořídit nový vůz **CUPRA Terramar již za 9 599 Kč bez DPH** měsíčně a navíc získat pořádnou nálož výhod. Havarijní pojištění, povinné ručení, silniční asistenci 24/7 a mnohem víc. A potom? Vyberete si nový, větší, rychlejší nebo pohodlnější. Takový, který vám bude zrovna vyhovovat. Více se dozvíte na www.operaklehce.cz



Kompletní
pojištění



Servis a údržba vozu
v ceně



Silniční asistence
24/7



Pronájem vozu
na 1 - 5 let



Náhradní vozidlo
po dobu opravy vozu

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz CUPRA Terramar 1.5 eTSI DSG v ceně 1 084 900 Kč. Doba pronájmu 36 měsíců a nájezd 10 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 11 615 Kč s DPH, 9 599 Kč bez DPH. Tato nabídka platí pouze pro podnikatele. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla. 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. Zahnuté pojištění obsahuje havarijní pojištění (5% spoluúčast), povinné ručení a pojištění skla (limit plnění 10 000 Kč). Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah. Platnost akce do 31.3.2025.



CO JE TO QR KÓD?

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

BEST OF DAKAR 2025

Krátká kompilace od Red Bull z letošního Dakaru, na kterém Macík obhájil loňské zlato. Při sledování těchto záběrů člověka jímá hrůza a zároveň zaplavuje adrenalin. Čistokrevná šílenost.

**JAKO SUPERSPORTOVNÍ MOTORKA**

Mate Rimac, šéf značky Bugatti, poprvé zveřejnil reálný zvuk nového hybridního hypersportu. Atmosférický V16 štěká jako podrážděný dobrman a ta akcelerace je jak ze světa superbiků!

**ŽÁK PŘEKONÁVÁ SVÉHO MISTRA**

Mercedes-Benz třídy G je novým Autem roku v České republice. Legendární terénní automobil nově nabízejí také jako elektromobil. V tomto videu výrobce ukazuje, že elektrické G je v některých disciplínách dokonce lepší než konvenční provedení.

**NEJDOKONALEJŠÍ AUTO NA SVĚTĚ**

Tiff Needel, jeden z původních moderátorů pořadu Top Gear a vynikající okruhový závodník zavzpomínal na první oficiální test skvostného McLarenu F1. Pozorně si všimněte, jak strašně moc práce s ním i po několikáté zkušenosti má...

**JAK QR KÓD FUNGUJE?**

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

CO JE VELKÉ, TO JE DOBRÉ

Značka Dacia nám evolvovala v konkurenceschopného hráče na evropském trhu. A jak známo, s jídlem roste chuť. Nový Bigster rozhodně má co nabídnout.





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

Jaro už je za rohem

Ten správný čas na sezonní servis.

Ted' je ten správný čas připravit váš Volkswagen na novou sezónu. V autorizovaných servisech Volkswagen se postaráme o to, aby byl váš vůz v perfektní kondici. Díky výhodným servisním úkonům a Originálním dílům Volkswagen® mu zajistíme tu nejlepší péči. Využijte jarní servisní

prohlídku a komplexní služby Volkswagen Pneuservisu včetně letních pneumatik s bezplatnou PneuGarancí. Prohlédněte si naši aktuální nabídku originálního příslušenství a využijte všechny výhody zákaznické karty Volkswagen MyCard. Akce platí do 21. 6. 2025.



P ZERO™ E

NEW GENERATION TYRE

**100% AAA KLASIFIKACE
HODNOT NA EU ŠTÍTKU
PRO VALIVÝ ODPOR,
PŘILNAVOST NA MOKRÉM
POVRCHU A HLUČNOST**

**VYNIKAJÍCÍ
TRVANLIVOST**

**ŽÁDNÝ STRES
V PŘÍPADĚ DEFEKTU
S RUNFORWARD™
TECHNOLÓGIÍ¹**

**SNÍŽENÝ
ENVIRONMENTÁLNÍ
DOPAD²**

**P ZERO™ E. VÝKONNÉ PNEUMATIKY SOUČASNOSTI,
NAVRŽENÉ PRO MODERNÍ ELEKTRICKÁ VOZIDLA.**

Charakteristiky dostupné ve všech rozměrech řady P ZERO™ E v době uvedení na trh.

Pro více informací prosím navštivte <https://www.pirelli.com/tyres/en-ww/car/new-p-zero-e>.

¹ Technologie RunForward™ umožňuje jízdu do vzdálenosti až 40 km rychlosti až 80 km/h v případě defektu pneumatiky. Zdroj: interní testy R&D Pirelli.

² Srovnání s tradiční UHP pneumatikou P ZERO™ (PZ4 rozměr 235/45 R18), normalizováno podle počtu najetých kilometrů podle ISO 14026. Tvrzení ověřeno Bureau Veritas.



SÍLA POD KONTROLOU