

PODZIM
2025

setKání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

AKCE



ŘÍDILI JSME
LEGENDÁRNÍ
PORSCHE



ZA VOLANTEM
ZDENĚK ŠTYBAR

TEST S CÍLEM



JAECOO J7
V ÚSTÍ NAD SVINOU

OSOBNOST



ERCOLE SPADA

SKODA
Service

SPECIÁLNÍ
PŘÍLOHA
UVNITŘ

TERRAMAR

VÝKONNÝ PLUG-IN HYBRID



5 LET
ZÁRUKA

ZAPOMEŇTE
NA TANKOVÁNÍ

CUPRA Terramar s novým
plug-in hybridním pohonem a čistě
elektrickým dojezdem až 123 km.

CUPRA

www.cupraofficial.cz

CUPRA Terramar PA komb. spotřeba 0,4–0,5 l / 100 km, emise CO₂ 9–11 g/km. Použité obrázky jsou pouze ilustrativní.

OBSAH

- 4 **VY-MY:**
Plánované změny
ve směrnicích STK
- 6 **Za volantem:**
Zdeněk Štybar
- 8 **Autonovinky:**
Nové modely třetího
čtvrtletí 2025
- 12 **Čtyřtest:**
Hybridy a kilowatty
- 14 **Osobnost:**
Ercole Spada
- 16 **Zajímavost:**
Letištní stroje
- 18 **Akce:**
Jízda s výročními
modely Porsche
- 24 **Test s cílem:**
Jaecoo J7
v Ústí nad Svinou
- 26 **Fascinace:**
Mercedes-Benz
AMG GT XX
- 28 **Jak se jezdí:**
V Moldavsku
- 30 **Křížovka/KaleidoSTKop**
- 34 **Vědomostní kvíz**

Evropský automobilový průmysl na hraně

Evropský automobilový průmysl se ocitá ve zlomovém bodě, kdy ambiciózní plány na elektromobilitu narážejí na tvrdou realitu. Politici a šéfové automobilek, kteří ještě před pár lety věřili, že elektrifikace je jedinou a nevyhnutelnou cestou, teď zjišťují, že zákazníci nejsou tak rychle ochotni se přizpůsobit. O tom svědčí i příklad Oly Källeniusa, šéfa značky Mercedes-Benz, který nyní varuje, že příliš rychlé ukončení spalovacích motorů by mohlo vést k úpadku evropských značek. Přitom ještě před pěti lety doslova kázal, že elektrický pohon bude srdcem portfolia značky Mercedes-Benz a že je elektromobilitě plně oddán.

Jak moc velká to byla iluze, krásně dokazují slabé prodeje elektrických modelů EQ, nebo ještě lépe hybridního čtyřválců v modelu C63 AMG, který lze označit za prodejní fiasko. Přitom technologicky vzato se jedná o klenot a mimořádně sofistikovaný pohon. Podle záklusních informací v AMG narychlo vyvíjejí nový vidlicový osmiválec. A to není ojedinělý úkaz. Také případy slabých prodejů dalších evropských značek ukazují, že evropští zákazníci nejsou ochotni přecházet na elektromobily tak rychle, jak se čekalo. Třeba Audi oznámilo, že plánovaná elektrická RS6 byla zrušena a nová generace se vrátí se spalovacím motorem V8. Evropa zkrátka odmítá nesmyslný diktát shora a žádá obvyklé automobily pro obvyklé lidi. Evropské automobilky navíc stále častěji zjišťují, že čínské značky přicházejí s levnějšími a dostupnějšími elektromobily, které evropský trh zaplavují dumpingovými cenami. To vše znamená, že se Evropa dostává do situace, kdy tradiční evropské značky mohou ztratit konkurenceschopnost – respektive už ji ztrácejí. Čínské automobilky nejenže nabízejí levnější alternativy, ale nově plánují i výrobu přímo v Evropě, jako například automobilka BYD, což by mohlo ceny ještě snížit. Zákazníci, kteří byli dosud loajální k evropským značkám, se začínají poohlížet po cenově výhodnějších čínských modelech.

Zároveň se ukazuje, že technologické a infrastrukturní překážky spojené s elektromobilitou nejsou zdaleka vyřešené. Auta nedosahují slibovaných dojezdů, nabíjení je pořád pomalé a suroviny pro baterie jsou závislé na dovozu z Číny. Evropa tak čelí riziku, že pokud rychle nepřehodnotí svůj přístup, ocitne se v nevýhodě nejen ekonomicky, ale i politicky.

V konečném důsledku je to varování pro celý evropský automobilový sektor: pokud se nepodaří najít rovnováhu mezi ambicemi a realitou, může to znamenat úpadek legendárních značek a dominanci levných čínských vozů na evropských silnicích. Otázkou je, jestli není pozdě. Přál bych vám vidět výraz ve tvářích zástupců čínských výrobců na letošním IAA v Mnichově. Už neběhají s notýsky a diktafony a pečlivě vše dokumentují. Už s nosem nahoru sledují evropské zástupce, jak po sobě nervózně koukají poté, co vystoupili z jednoho z jejich luxusních SUV – o polovinu levnějšího, než nabízejí oni sami.

My, jako odborná veřejnost, můžeme jen bít na poplach.

A jak na tom čínská auta jsou? To si můžete přečíst v rubrice Test s cílem.

Příjemné čtení přeje

Jiří Švamberg
šéfredaktor



Tajenka z minulého čísla zněla: „Bohatství a chudobu nemají lidé v domě, ale v duši.“

Ročník XXII/podzim 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 Švamberg (svamberg@wsmsro.cz),
předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorsky spolupracovali:** Zuzana Cebáková, Aleš Jungmann, Jaroslav Kvíčala,
Filip Vejnar, Vojtěch Štajf, **Grafická úprava:** Daniela Petrová, **Inzerce:** Antonín Příbyl, Tel.: 603 340 384, e-mail: pribyl@wsmsro.cz,
Vojtěch Štajf, Tel.: 602 228 768, e-mail: vojta@stajf.cz **Tisk:** Tiskárna Triangl a.s., Beranových 65 - Areál Letov, 199 02 Praha 9 - Letňany
Foto na obálce: archiv Škoda Auto **Odevzdáno do tisku:** 13.9.2025

INZERCE

PERFEKTNÍ ČISTOTA PRO PERFEKTNÍ JÍZDU



SONAX
MADE IN GERMANY

www.sonax.cz

ZMĚNA SMĚRNICE O TECHNICKÝCH PROHLÍDKÁCH

Asi každý v médiích zaznamenal zprávu o tom, že EU chce, aby starší osobní vozidla jezdila na STK každý rok. To ale není jediná změna, kterou návrh změny směrnice o technických prohlídkách řeší.

V NÁVRHU JE:

- 1) Každoroční technické prohlídky a emise pro auta starší 10 let.
- 2) Každoroční měření emisí vozidel kategorie N1 ihned od data registrace.
- 3) Uznávání kontrol mezi státy. Možnost jednorázově provést STK v cizím státě s omezenou platností a povinností následující kontrolu absolvovat opět v domovské zemi.

- 4) Přísnější měření emisí a částic na STK a SME i v provozu stacionárními zařízeními. Měření ultrajemných částic a oxidů dusíku může vést k likvidaci i relativně nových naftových motorů. Problém je, že tato měření nejsou zatím příliš spolehlivá. Při opakovaném měření se často nedosahuje stejných ani podobných výsledků.
 - 5) Společná EU databáze pro výsledky kontrol.
 - 6) Nové kontrolní úkony pro elektrovozidla a bezpečnostní systémy vozidel.
- Nutné je zmínit, že zatím se jedná pouze o návrh, který se může nakonec ve svých parametrech velmi lišit od původního textu. Řada zemí má na jednotlivé body rozdílné názory a výsledek tak bude kompromisem vyjednaným politiky.

Pavel Rubeš
místopředseda
profesní komory

Foto: Shutterstock

IN7ERC

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



KOOPERATIVA NABÍZÍ FIXACI CENY POJIŠTĚNÍ AUTOMOBILU. OVLIVNIT CENU MOHOU ŘIDIČI I BEZPEČNOU JÍZDOU.

Za posledních pár let významně vzrostly ceny servisních prací a náhradních dílů na automobily. To se samozřejmě musí projevit i v pojištění vozidel, proto jsme se zeptali MILANA KÁNI z pojišťovny Kooperativa, jak mohou cenu pojištění ovlivnit sami řidiči.

Jaké jsou aktuální trendy v pojištění aut obecně? Jsou nějaké nové produkty?

V oblasti autopojištění vnímáme obecně jako velmi pozitivní trend nástup digitalizace a přechod na online sjednání. Celý proces sjednání pojištění je rychlý a velmi komfortní a tím, že mnoho klientů zná a používá pro běžné placení platební bránu, tak je zaplacení pojistky na pár kliknutí. Naši obchodníci si na to zvykli a většina smluv se sjednává zaplacením přes platební bránu. V roce 2025 se zaměříme na zvýšení klientské spokojenosti při řešení pojistné události a naším cílem je zvýšit garanci směřování oprav do smluvních servisů a garanci ceny pojištění.

Garance ceny pojištění znamená, že se klienti nemusejí obávat zvýšení sazeb?

Ano, nově nabízíme klientům možnost zafixovat si cenu pojištění automobilu na první 3 roky. Stačí

si u povinného ručení sjednat limit pojistného plnění 150/150 milionů Kč. V případě havarijního pojištění pak zvolit fixní spoluúčast 5.000 Kč. Navíc nemusí platit celou částku hned, ale mohou si zvolit například měsíční platbu, aniž by to ovlivnilo garanci nebo slevy. Nicméně pokud dojde v tomto období k pojistné události, fixace automaticky končí.

Mohou řidiči cenu pojištění ovlivnit nějak aktivně, třeba když jezdí bezpečně?

U Kooperativy ano. Jednu z možností, jak ovlivnit cenu pojištění vozu, nabízí naše pojištění s aplikací KOOPILLOT. Jedná se o jednoduchou aplikaci, kterou si řidič nainstaluje do chytrého telefonu. Ta pak vyhodnocuje styl jízdy, když eviduje například rychlost, razanci zrychlení, brzdění nebo i průjezdu zatáček. A také používání telefonu za jízdy. Pokud řidič jezdí bezpečně, získá část zaplaceného pojistného zpět, tzv. cashback.



Jakých výsledků vaši klienti dosahují, snaží se vyjezdít si zpět nějaké peníze?

Výsledky jsou velmi pozitivní. Aplikaci KOOPILLOT aktivně využívá přes 29 tisíc klientů. Z jízdních dat vidíme, že 69 % řidičů má skóre vyšší než 90 bodů. Maximum je 100 bodů. A dalších 26 % řidičů má výsledky svého jízdního skóre mezi 80–90 body. Asi 10 % řidičů si vyjezdilo maximální skóre, a tedy 40% cashback. Průměrně klientům kvartálně vracíme 800 Kč, což za rok představuje přes 3 tisíce Kč z pojistného.

AUTOPOJIŠTĚNÍ NAMÍRU **GARANCE CENY NA 3 ROKY**

ŽIVOT NA SILNICI VÁS OBČAS PŘEKVAPÍ. PLATBA NIKOLI.




Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

ZA VOLANTEM

ZDENĚK ŠTYBAR



ŠKODA KE MNĚ PATŘÍ

Zdeněk Štybar patří k nejvýraznějším osobnostem české cyklistiky. Trojnásobný mistr světa v cyklokrosu a vítěz etap na Tour de France i Vuelte s námi mluvil o svých řídicích začátcích, vztahu k automobilům, životě po kariéře i o paralelách mezi cyklistikou a automobilismem.



■ V kolika letech jste poprvé řídil automobil?

Myslím, že mi bylo osm let. Za barákem jsme měli vrak auta a nešlo jet dál než byl náš plot. Takže jsem celé odpoledne jezdil dopředu a dozadu přibližně na dvaceti metrech. Jednalo se o Audi 80, vážně hrozný vrak. Táta mi tehdy věřil a věděl, že nikam ze zahrady neodjedu. Strávil jsem tím celé odpoledne. A následně jsem v nepravidelných intervalech pokračoval, dokud vrak neodvezli. A pak samozřejmě, když jsem měl řidičák jako osmnáctiletý. Závěrečné zkoušky jsem zvládl ještě před odjezdem do zahraničí na

závody. A pak už jako osmnáctiletý absolvoval první jízdu v podobě návratu z Itálie domů do Stříbra. Když mě rodiče viděli v obývacím pokoji a zjistili, že jsem jel celou cestu sám, moc nechybělo a táta mi dal pár pohlavků.

■ Jaký vztah máte k automobilům a technice? Bavily vás automobily už jako dítě?

Auta vždy byla mým koníčkem. Už od dětství. I v cyklistickém pelotonu šlo o velké téma. Vždy jsme se o autech bavili. Táta mě naučil, že auta musí být vyčištěná. Já jel s autem do města tři kilometry a byl jsem schopný celé auto omývat. A když jsem jel někde na soustředění, tak jsem si bral i pěnu na pneumatiky, abych měl vždy vůz jako nový. Dědí se to po generaci. Dědeček taky udržoval auto čisté. Pamatuji si, jak mě jako malého vždy vzal o víkend do města, koupili jsme si pepmintové bonbony v čokoládě a jeli do myčky.

■ Vidíte mezi cyklistikou a světem automobilismu nějaké paralely?

Schopnost číst silnici a situaci v provozu. Když jedu na kole, tak vidím různé situace, které mi pomáhají za volantem. A naopak zase v automobilu. Když jedu sjezd na kole, a pak bych měl jet autem, tak pojedou stejnou linií.

■ Máte oblíbený automobil nebo značku, která vám sedí svou filozofií nebo stylem?

Když jsem jezdil cyklokros, ujel jsem šedesát sedmdesát tisíc za rok, pak na silnici třicet. Letos budu mít za volantem zase sedmdesát. Potřebuji praktické auto, které je úsporné a současně komfortní, takže jsem vždy vybíral auto podle toho, abych se vešel s rodinou a bylo mi to pohodlné na dálkové cesty. Od Tábora 2010 jsem většinu kilometrů prožil ve Škodě. V Superbu, v Kodiaqu, jednou jsem měl Octavii RS. Když mě mladoboleslavská značka neprovázela na cestách, stejně jsem měl prostorné auto. Ale musím říct, že Škoda ke mně patří. Český produkt, který dobře vypadá a má spoustu vychytávek. Hrdě absolvuji cesty po Evropě v českém autě. A líbí se mi historie ikonické značky Ferrari, což platí snad pro každého milovníka aut.

■ Kolik kilometrů najede profesionální cyklista ročně?

Na kole třicet až třicet pět tisíc kilometrů za sezonu. Během krosové éry jsem ujel sedmdesát tisíc kilometrů v autě. Takže jsem měl sto za rok.

■ Jaký nejtěžší cyklistický závod jste jel?

Klasiku Kolem Flander. Je to těžší než Paříž-Roubaix. I mentálně jde o obrovsky vysilující závod. Do každé zatáčky se člověk pral o místo ve skupině. Roubaix je vylučovačka, tam se člověk pohybuje vpředu a za ním se peloton trhá. Flandry jsou jiné. To se člověk rve 280 kilometrů o pozici.



Profesionální cyklista najede během sezony desítky tisíc kilometrů. Včetně automobilových měl Zdeněk Štybar za rok dohromady zhruba "stovku".

■ Jak se navzájem vnímají cyklokrosaři a silničáři? Je tam rivalita, nebo vás spojuje kolo a tím to hasne?

Myslím, že dříve silničáři říkali krosařům bahňáci. Ale postupně se to změnilo. Lars Boom a já jsme začali vyhrávat na silnici, tak jsme zase takoví bahňáci nebyli. A van der Poelovi a van Aertovi to už určitě neříkají. Posměch ve stylu, co tady děláš krosaři, to už tady není.

■ Cyklokros býval českou chloubou. Proč si myslíte, že je v současnosti na ústupu, stejně jako například skoky na lyžích?

Protože nám chybí větší konkurence. V dobách Dlaska a Šimůnka bylo složité dostat se do reprezentace, selekce byla obrovská. Teď jsme měli na mistrovství světa jenom Boroše. Nemáme kluky, kteří vyhrávají závody, aby to motivovalo další kluky vydat se na cyklokros. Většina závodů se navíc jezdí v Belgii. Není snadné skloubit cesty, trénink a závody. To určitě nepomáhá k absolutnímu výkonu. Proto raději adepti cyklokrosu volí silnici.

■ Který moment kariéry považujete za svůj osobní vrchol? A proč?

V cyklokrosové éře mistrovství světa 2010 v Táboře, protože jsem se připravoval do posledního detailu a všechno vyšlo dokonale. A pak na silnici sezonu 2019, když jsem vyhrál Omloop a Harelbeke. Následně jsem vstupoval do závodu Kolem Flander jako hlavní favorit. To bylo skvělé období.

■ Jak dlouho musí závodník regenerovat po velkém závodě, jako je například Tour de France?

Většinou do středy je člověk v polorozkladu, ale další víkend se jede slavná klasika San Sebastian. Hned se jezdí kritéria, takže odpočinek je hodně krátký. Sezona pokračuje dál. Kluci, co jedou o celkové pořadí se mnohdy připravují dál na Vueltu, druhá část na mistrovství světa.

■ Procestoval jste díky sportu spoustu zemí, která vám přirostla k srdci?

Mám tři. Belgie, kde jsem prožil dvacet let života. Je to navíc cyklistická země. Mallorca, kde jsem prožil většinu tréninkových kilometrů. A Livigno, kde jsem trávil každý rok tři týdny na

soustředění. Nicméně navždy zůstanou na první pozici žebříčku Čechy. Pak Mallorca, následuje Belgie, čtvrté je Livigno. Spousta lidí, když cestují a jsou pryč delší dobu, tak se rádi vrací domů. Snad si všichni uvědomují, jaký krásný máme domov.

■ Spousta špičkových sportovců po konci kariéry přechází na jiný sport. Co vy?

Běžel jsem půlmaraton, teď sprinttriatlon v Karlových Varech

13. září. Ale všechno jdu z voleje. Chci to zkusit, nebo mě něco přesvědčí, abych do toho šel. Ale vstupuji do všeho bez ambicí na výsledek. Jdu si zasportovat v dobré atmosféře. Ničemu jinému než kolu a běhání jsem nepropadnul. Když mám dvě hodiny čas, tak jdu na kolo.

■ Co si myslíte, že rozhoduje o úspěchu – talent, dřina, štěstí, nebo něco jiného?

Dřina. Profesionální sport je jenom o dřině. Já to tedy tak nikdy nebral. Je to spíše životní styl než dřina. Talent je v cyklistice spíše otázkou lásky ke sportu.

■ Jako člověk, který strávil tisíce hodin v provozu, obklopen automobily se spalovacími motory, jak vnímáte nástup elektromobility?

Mám raději burácející motor jako cyklista, protože elektro neslyším. Zejména když jede za mnou, já jedu

čtyřicítkou, tak neslyším ani podle větru. Mám raději, když slyším motor, než elektrické auto.

■ Na závěr jedna hypotetická. Kdybyste měl neomezený rozpočet, jaké auto byste si pořídil a proč?

Kdybych měl neomezený rozpočet, tak bych si koupil sbírku, která má kolekci zahrnující stovky historických vozidel stejně jako hypermoderní auta, na jejichž vrcholu je několik kousků.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Škoda Auto



INZERCE

2025 2026
ELEGANCE I V ZIMĚ

Kvalitní litá kola
pro zimní provoz

✓ Originální rozměry
✓ Typový list

Sicuplus

Bezpečnostní šrouby/matice

ZDARMA!
K sadě kol AEZ a DOTZ
(Sicuplus musí být
součástí objednávky)
Od 1.9. do 30. 11. 2025



AEZ Toronto dark
18", 19", 20", 21"



DOTZ Fuji grey
18", 19", 20"



DEZENT AP black
16", 17", 18"



DEZENT AP dark
16", 17", 18"



DEZENT KG black
17", 18", 19"



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



DEZENT KH dark
16", 17", 18"



DEZENT TU silver
15", 16", 17", 18"

CENA **ALCAR CHLADÍ CENY**

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
WHEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER



LETNÍ ŽNĚ

Poslední dva měsíce představovaly z hlediska nových automobilů hotové žně. Výstava Monterey Car Week v Kalifornii nabídla úchvatné supersporty, zatímco IAA Mobility v Mnichově přinesla premiéry klíčových sériových modelů. A Ferrari, jak je jeho zvykem, jelo sólo a oživilo jedno legendární jméno.



Ferrari 849 Testarossa

Legendární jméno se vrací jako plug-in hybrid s výkonem 772 kW (1050 k). Novinka nahrazuje model SF90 a přináší pohon všech kol s chytrým vektorováním. Čtyřlitrý dvakrát přepínaný motor V8 spolupracuje se třemi elektromotory. Zrychlení 0–100 km/h proběhne za 2,3 s, nejvyšší rychlost činí 330 km/h. Akumulátor o kapacitě 7,45 kWh zvládne zhruba 25 km čistě na elektřinu. V nabídce bude kupé i Spider se skládací pevnou střechou, která se složí asi za 14 s. Pro náročné klienty je připraven paket Assetto Fiorano se zaměřením na aerodynamiku a nižší hmotnost. Ceny startují přibližně na 11,2 mil. Kč za kupé a 12,2 mil. Kč za Spider. První evropské dodávky se očekávají v roce 2026.

Škoda Vision O

Nový koncept Vision O ukazuje, jak by mohly vypadat kombi vozy značky Škoda v éře elektromobility – s minimalistickým designem Modern Solid, důrazem na praktičnost a chytrými technologiemi. Vision O měl světovou premiéru na veletrhu IAA Mobility 2025 v Mnichově a slouží jako ukázka další evoluce designového jazyka Modern Solid i směru značky v elektrické éře. Studie cílí na evropský kombi mainstream, kde je Škoda dlouhodobě silná. Karoserie s hladkými plochami a důrazem na aerodynamiku obepíná prostorný a prakticky řešený interiér. Zavazadlový prostor má přes 650 litrů a po sklopení sedadel přesáhne 1700 litrů. Studie počítá i s řešeními, která se v sérii téměř jistě neobjeví, například s protisměrně otevíranými dveřmi, zatímco horizontální displej nad palubní deskou sahající od sloupku ke sloupku s velkou pravděpodobností v budoucnu uvidíme.



BMW iX3

Mnichovská automobilka na domácím veletrhu mobility poprvé ukázala zcela nový vůz, který je první vlnou všech příštích modelů BMW. Nové iX3 je prvním z řady automobilů tzv. Neue Klasse, tedy zcela nové třídy elektrifikovaných vozů. Verze iX3 50 xDrive používá dva elektromotory se systémovým výkonem 345 kW (470 k) a točivým momentem 645 Nm. Z 0 na 100 km/h zrychlí za 4,9 s a dosáhne 210 km/h. BMW iX3 je postaveno na 800V architektuře a využitelná kapacita akumulátoru činí 108,7 kWh. Na rychlonabíjecí stanici zvládá až 400 kW (DC), což znamená, že na 309–372 km dojezdu se vůz nabije za 10 minut. Udávaný dojezd podle WLTP je 679–805 km. BMW iX3 je možné objednat u dealerů již nyní.

McLaren W1

McLaren oficiálně představil dlouho očekávaného nástupce typu P1 s označením W1. Nový hypersport pohání hybridní osmiválec s plochým klikovým hřídelem a technikou inspirovanou formulí 1. Výkon dosahuje 938 kW (1275 k) a točivý moment vrcholí 1340 Nm. Motor se vytočí až na 9200 min⁻¹. Na elektřinu zvládne W1 urazit 1,6 km a pouze pomocí elektromotoru také couvá, protože osmistupňová dvouspojková převodovka je určena výhradně pro jízdu vpřed. Zrychlení 0–100 km/h trvá 2,7 s, 0–200 km/h 5,8 s a 0–300 km/h 12,7 s. Nejvyšší rychlost činí 350 km/h. Produkce je omezena na 399 kusů s cenou od 2 milionů liber (cca 60,5 mil. Kč), přičemž všechny vozy jsou již vyprodané.



Mercedes-Benz GLC s technologií EQ

Mercedes-Benz na veletrhu mobility IAA odhalil své nejprodávanější SUV také jako čistě elektrické GLC s technologií EQ. Novinka stojí na 800V architektuře a nabízí výkon 360 kW (490 k), dojezd až 713 km podle WLTP a na rychlonabíječe doplní energii přibližně na dalších 300 km za 10 minut. Z 0 na 100 km/h zrychlí za 4,3 s a dosáhne 210 km/h. Potěší i uživatelské parametry: utáhne přívěs o hmotnosti až 2,4 t. Podvozek může mít inteligentní vzduchové odpružení a řízení zadní nápravy s úhlem natočení až 4,5°. Prodej začne ve druhé polovině příštího roku, cenu automobilka teprve oznámí.

Porsche 911 Turbo S

Porsche v Mnichově udělalo radost všem milovníkům rychlých kol a představilo dosud nejsilnější 911 Turbo v historii. Základ tvoří 3,6litrový plochý šestiválec spojený se systémem T-Hybrid – podobně jako u verze GTS, ovšem zde pracuje dvojice elektrických turbodmychadel (GTS má jedno) a další elektromotor je integrován do osmistupňové dvouspojkové převodovky PDK. Hybridní soustava využívá 400V architekturu a oproti minulé generaci se hmotnost zvýšila jen o 85 kg. Výsledkem je 523 kW (711 k) a 800 Nm, zrychlení 0–100 km/h za 2,5 s, 0–200 km/h za 8,4 s a maximální rychlost 322 km/h. Standardem jsou karbon-keramické brzdy s většími předními kotouči o průměru 410 mm.





Gordon Murray S.1 LM

Tři dekády po triumfu McLarenu F1 GTR v Le Mans představil jeho duchovní otec Gordon Murray současný ekvivalent. Model S.1 LM je druhým projektem divize Gordon Murray Special Vehicles, která se soustředí na limitované zakázky. Základ vychází z automobilu GMA T.50 a ponechává ikonické třímístné uspořádání s řidičem uprostřed – stejně jako původní F1. Cosworth zvětšil objem atmosférického dvanáctiválce na 4,3 litru a nově nabízí výkon 515 kW (700 k). Síla míří výhradně na zadní kola skrze šestistupňovou manuální převodovku Xtrac. Vznikne pouhých pět exemplářů, stejně jako v případě silničních verzí někdejšího McLarenu F1 GTR. Cenu výrobce neoznámil.

CUPRA Tindaya

Také španělská CUPRA v Mnichově ukázala koncept, který naznačuje další vývoj designu této rychle rostoucí značky. Jeho jméno odkazuje na vulkán na kanárském ostrově Fuerteventura. O technice zatím CUPRA mlčí, nejpravděpodobnějším řešením pohonu je elektřina. Jisté jsou jen proporce a pár detailů. Studie měří na délku 4,72 m a podběhy vyplňují 23palcová kola. Kabina je čtyřmístná v uspořádání 2+2 se sportovními sedadly vpředu i vzadu. Řidič sedí před 24palcovým displejem a netradičně tvarovaným volantem inspirovaným motorsportem i herním světem. Ovladače jsou soustředěny přímo na volantu tak, aby bylo možné řídit klíčové funkce s minimálním rozptýlením pozornosti. CUPRA slibuje kombinaci fyzického a digitálního zážitku, kdy vůz dokáže přáním posádky uzpůsobit jízdní režimy, ambientní osvětlení nebo třeba audiosystém.



Renault Clio

Šestá generace oblíbeného Renaultu Clio přichází s úplně novým vzhledem, většími rozměry a moderní technikou. Rozvor narostl na 2,59 m (+8 mm), délka na 4,12 m, šířka na 1,77 m a výška na 1,45 m (+11 mm). Interiér vizuálně navazuje na nedávno představené elektrické modely R4 a R5, sází na jednoduchost a prostor. Zavazadelník podle motorizace nabídne až 391 litrů. Technickým základem zůstává platforma CMF-B, která umožňuje i nasazení hybridu. 1,8litrový čtyřválec s přímým vstřikem spolupracuje se dvěma elektromotory a energii ukládá akumulátor o kapacitě 1,4 kWh s novým kapalinovým chlazením. Základ nabídky tvoří nový tříválec 1,2 TCE o výkonu 83 kW (115 k), spojený s manuální nebo dvouspojkovou automatickou převodovkou. Později přibude verze Eco-G na LPG s výkonem 88 kW (120 k).

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ



Nové Audi A5 již za 12 699 Kč bez DPH měsíčně

Plná nádrž výhod zabalená ve výhodné měsíční splátce. To je operativní leasing od Volkswagen Financial Services. Pořídte si i vy svůj vysněný vůz Audi A5 již za **12 699 Kč bez DPH měsíčně** – včetně havarijního pojištění, povinného ručení, silniční asistence 24/7 a mnohem víc. Jednoduše bez stresu, zbytečných komplikací a nečekaných výdajů, které vás už nepřekvapí. 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 Audi A5 2.0 TFSI 110kW v ceně 1 173 900 Kč. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 10 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 12 699 Kč bez DPH, 15 366 Kč s DPH. Tato nabídka platí pouze pro podnikatele. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, dále obsahuje povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 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.



4 RŮZNÉ CHARAKTERY

Čtyři auta, čtyři odlišné charaktery. Od ostrého BMW M2, které vyžaduje pevnou ruku, přes rychlý a praktický Terramar až po novou Toyotu C-HR. A nechybí ani americké pojetí velkého SUV – Jeep Grand Cherokee 4xe, který i se čtyřválcem zvládá pohodlí, rychlost i terén.

CUPRA TERRAMAR VZ

Chtěli jste rychlou CUPRU, za kterou se každý otočí, ale máte rodinu a preferujete spíše vyšší auta, než je sportovní kombi Leon Sportstourer? Pak je nový Terramar trefou do černého. S motorem 1,5 eTSI lze model pořídit už za 1 122 900 Kč, což je zhruba o sto tisíc více než v případě menšího crossoveru Formentor. Proti němu je Terramar jasně „rodinnější“ – o necelých sedm centimetrů delší, v interiéru o zhruba čtyři centimetry širší a se zavazadelníkem větším (dle konfigurace) až o 192 litrů. A to i přesto, že stojí na stejné platformě se stejným rozvorem.

PRAKTICKÝ LUXUS

První velkou změnu zaznamenáte hned po usednutí za volant ostře řezaného sportovního SUV – volič převodovky se přesunul na sloupek řízení, což je u rodinně orientovaných vozů ideální řešení. Interiér je v příčném směru opravdu znatelně prostornější. To oceníte například při manipulaci s dětskými sedačkami. Ve čtyřech se zde stísněně rozhodně cítit nebudete. Zavazadelník má pravidelný tvar a slušnou výšku, zadní posuvná lavice nabízí mezi opěradly průchod na lyže. Ergonomicky tvarovaný věnec volantu se výborně drží, měkká kůže byla použita i na sportovních sedadlech, která jsou pohodlná i na delších výletech. Už v základní výbavě „CUPRA“ najdete například krásná 18“ broušená kola, full LED, digitální přístrojový štít, 3zónovou klimatizaci či přehledný 12,9“ infotainment. Vyšší „VZ“ přináší třeba o palec větší kola, adaptivní podvozek či silnější brzdy, seznam další možné příplatkové výbavy je opravdu prémiově bohatý. U obou provedení je interiér vyšperkován bronzovými linkami a doplňky, při jízdě je na palubě docela ticho – tedy jen do okamžiku aktivace sportovního režimu.

Pod kapotou testovaného kusu pracoval přeplňovaný dvoulitr o výkonu 195 kW (265 k), extrémní verze o výkonu 245 kW (333 k) zatím oznámena nebyla. Auto má spoustu elánu, na stovku vystřelí za méně než šest sekund (400 Nm je opravdu cítit!) a pod kontrolou jej drží performance brzdy Akebono s 375mm předními kotouči. Adaptivní podvozek dělá výbornou práci, 1,8tunový vůz nerozhodí ani středočeské okresky a v zatáčkách i přes vyšší těžiště pěkně drží stopu. Spotřeba je poplatná stylu jízdy, rozumný průměr čekejte kolem devíti litrů.



BMW M2 M PERFORMANCE

BMW M2 druhé generace s označením G87 se poprvé ukázalo na přelomu let 2023 a 2024. Technicky vychází z větších sourozenců M3 a M4, zatímco běžné modely řady 2 stojí na platformě MINI a jsou to předokolký či čtyřkolký. M2 je tedy ve světě BMW skutečnou raritou – a vlastně i v celé automobilové branži. Dnes nikdo nic podobného nenabízí.

Předchozí generace F87 se proslavila hlavně hravostí a poddajností. Uměla potěšit téměř každého řidiče, ať už měl zkušeností, kolik chtěl. Nové M2 už tak shovívavé není. Pořád jde o fenomenální vůz, ale své pravé já ukáže až v rukou opravdu zkušeného řidiče. Z rošťáckého kupé se posunulo spíš k okruhově orientovanému nástroji.

STAVITELNÝ PODVOZEK

Modernizace pro modelový rok 2026 přinesla posílený motor. Výkon stoupl z původních 338 kW (460 k) na 353 kW (480 k) a narostl také točivý moment. V kombinaci s manuální šestistupňovou převodovkou zvládne M2 akceleraci z 0–100 km/h za 4,2 sekundy.

Změny se odehrály i pod povrchem. Naladění zavěšení kol je nové a k dispozici je také podvozek M Performance s nastavitelnou světlou výškou. Ten přijde na zhruba 50 tisíc korun a skládá se z nových pružin s pohyblivými spodními dorazy. Výrobce doporučuje snížení o 10 mm. Tlumiče zůstávají původní, elektronicky řízené a nastavitelné ve třech režimech. Výsledek je znatelný – vůz se méně naklání, je citlivější na povrch a zároveň komfortnější na horších silnicích.

Uvnitř na řidiče čeká nový zploštělý volant potažený alcantarou, který nejen dobře vypadá, ale i zlepšuje úchop v ostřejší jízdě. Testovaný vůz byl navíc vybaven úchvatnými skořepinovými sedadly M Performance. Ta drží tělo pevně na místě i při vysokém zatížení v zatáčkách – ale nutno dodat, že se z nich opravdu špatně vystupuje.

BMW M2 dnes vlastně žádného přímého soupeře nemá, zejména ne v ceně pod dva miliony korun. Nabízí výjimečnou kombinaci výkonu, precizního podvozku a stále dostupné manuální převodovky. I proto si právem zaslouží označení jednoho z nejlepších řidičských aut současnosti – a to především s novým stavitelným podvozkem M Performance.

TOYOTA C-HR 2.0 PLUG-IN HYBRID

Nová generace crossoveru C-HR brzdí silnice už zhruba rok a půl, přesto nikdo nemůže říct, že by snad byla okoukaná. Dynamické, ostře řezané linky a nabídka veselých, pestrých barev s možností dvojtónového lakování budou stárnout opravdu velmi pomalu. Vždyť i předchozí generace, které už táhne na desátý křížek, pořád vypadá svěže.

V rámci generační obměny byl díky dílům z větších modelů vylepšen podvozek, vůz je jistý i v rychlých zatáčkách, řízení hezky přesné a podvozek slušně tlumí nerovnosti i na 19" discích výbavy Executive. Ta dále obsahuje třeba bi-LED světlomety, sportovní sedadla či elektrické dveře kufru, už střední výbava Style však nabídne 18" litá kola, přední i zadní senzory, vyhřívání předních sedadel i volantu či multimediální systém s výborně čitelným 12,3" displejem. Stále nad vámi bdí dlouhý seznam asistentů, které oceníte hlavně při dlouhých cestách, vypnout se dají samozřejmě klasicky.

ELEKTRICKÉ DOJÍŽDĚNÍ ZA PRACÍ

Toyota je známa svými skvělými hybridními systémy, pokud máte přístup k nabíjení ze zásuvky, určitě má smysl o této verzi uvažovat. Cenová diference proti dvoulitrovému hybridu s předním pohonem (plug-in se ve verzi AWD nedělá) je v rámci různých akčních zvýhodnění jen pár desítek tisíc korun, plug-in je však silnější a v reálném provozu s mixem města a meziměsta je reálně schopen ujet po nabití 13,6 kWh baterií přes 60 km, což je velmi slušná hodnota. Nabíjení je díky palubní nabíječce (dvakrát 3,3 kW) při použití wallboxu záležitostí dvou hodin, z běžné zásuvky počítejte kolem pěti hodin. Elektromotor o výkonu 163 koní má síly dost, v rámci tuzemských limitů vám výkon spalováků chybět nebude. Když jej probudíte, zjistíte, že ani svižná jízda hybridnímu systému nevádí, jeho projev stále zůstává, zejména díky převodovce CVT, spíše uhlazený. Po vyčerpání energie se auto chová jako klasický hybrid a tak spotřeba i tehdy zůstává na dohled pět litrů benzínu.

V akčním ceníku nyní začínají ceny plug-inu jen kousek nad 800 tisíci korunami, což je vzhledem k parametrům vozu, možnosti jezdit po většinu času čistě na elektřinu (přitom nebyt limitován nutností nabíjet ani při delších výletech) a jeho image velmi lákavá nabídka.



JEEP GRAND CHEROKEE 4XE

Jeep Grand Cherokee páté generace se k českým zákazníkům dostal se zpožděním a jen v malých počtech. Teď už se doprodávají poslední vozy, ale na druhou stranu je k mání s opravdu výraznou slevou.

Na silnici působí mohutně – téměř pět metrů délky a výrazná maska dávají jasně najevo, že jde o pravý americký kus železa. Kola o průměru 21 palců vrcholné výbavy Summit Reserve mu sluší a nepůsobí přehnaně velká. Praktickým bonusem je kufr přes pět set litrů, pod jehož podlahou se skrývá i plnohodnotná rezerva – skutečnost, která se dnes už moc nevidí.

HYBRID, ALE PO AMERICKU

Na rozdíl od zámoří, kde můžete mít šestiválec, se v Evropě prodává pouze plug-in hybrid. Spojuje dvoulitrový přeplňovaný motor s elektromotorem a výsledkem je 280 kW (381 k) a 637 Nm. Sílu přenáší osmistupňový automat na všechna čtyři kola, přičemž nechybí redukce ani uzávěrka zadního diferenciálu. Akumulátor s kapacitou 13,3 kWh slibuje necelých padesát kilometrů čistě na elektřinu, v praxi je to spíše kolem třiceti. A pokud se jezdí bez dobíjení, umí si tenhle mastodont říct o 12 až 13 litrů benzínu na 100 km, což je na 2,4 tunový zážehový automobil úplně v pořádku.

Vzduchový podvozek je jedním z největších trumfů – na silnici auto působí jako pohodlná plavba a v terénu dokáže zvýšit světlou výšku až na 275 mm. Interiér je po americku velkorysý a kombinace skvěle působícího pravého dřeva, klasických tlačítek a pohodlných křesel dodává správnou atmosféru. Výbava je bohatá – od vyhřívání a odvětrávání sedaček až po špičkový audiosystém McIntosh nebo noční vidění v testované verzi Summit Reserve.

Grand Cherokee 4xe není úsporný plug-in pro tabulkové rekordy. Je to ale SUV s poctivou čtyřkolkou, terénními schopnostmi a typickým americkým charakterem. A právě proto dokáže zaujmout ty, kteří hledají velké, pohodlné a zároveň schopné auto, které se nebojí vyrazit i mimo asfalt.

BMW M2 M PERFORMANCE

Motor: **Zážeh, šestiválec, 2993 cm³**
Výkon (kW/k): **353/480**
Max. toč. mom. (Nm/ot.min-1):
500 Nm při 2650–6130
Zrychlení 0-100 km/h (s): **4,2**
Max. rychlost (km/h): **250**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **10,2**
Délka (mm): **4580**
Zavazadlový prostor (l): **390**
Základní cena (Kč): **1 916 200 Kč**

CUPRA TERRAMAR VZ 2.0 TSI 4WD

Motor: **zážeh, čtyřválec 1984 cm³**
Max. výkon (kW/k): **195/265**
Max. točivý moment (Nm/ot.min-1):
400 Nm při 1650-4350
Zrychlení 0-100 km/h (s): **5,9**
Max. rychlost (km/h): **243**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **8,4**
Délka (mm): **4519**
Zavazadlový prostor (l): **508-642**
Základní cena (Kč): **1 384 900 Kč**

TOYOTA C-HR 2.0 PLUG-IN HYBRID

Motor: **Zážeh, čtyřv. 1987 cm³ + elektr.**
Kombin. výkon (kW/k): **164/223**
Kombin. max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **208 Nm při 4400**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **7,3**
Max. rychlost (km/h): **180**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **0,8**
Délka (mm): **4362**
Zavazadlový prostor (l): **310**
Základní cena (Kč): **829 900 Kč**

JEEP GRAND CHEROKEE 4XE

Motor: **Zážeh, čtyřv. 1995 cm³ + elektr.**
Kombin. výkon (kW/k): **280/381**
Kombin. max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **637 Nm při 3000**
Zrychlení 0-100 km/h (s): **6,3**
Max. rychlost (km/h): **210**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **2,8**
Délka (mm): **4914**
Zavazadlový prostor (l): **520**
Základní cena (Kč): **2 149 900 Kč**

Text: Aleš Jungmann
a Jiří Švamberk

Foto: archiv



NENÁPADNÝ VELIKÁN

Navrhoval krásné Alfy, Fiaty nebo BMW, jeho jméno však nikdy nedosáhlo takového světového věhlasu jako u některých dalších mistrů designu. Spadovi, nedávno zesnulému skromnému géniovi moderního automobilového designu, to však bylo upřímně jedno.

Příběh Ercole Spady, jednoho z největších automobilových designérů druhé půlky dvacátého století, se začal psát 26. srpna 1937. Budoucí mistr rychlých křivek se narodil jen pár desítek kilometrů severně od Milána v lombardském Busto Arsizio do tradiční a vážené rodiny. Jeho tatínek pracoval jako inženýr v textilní továrně, takže k technice i designu měl Ercole vztah už od raného dětství. Už jako malý chlapec prý Spada vyrůstal s velkou láskou k automobilům v srdci a většinu svého mládí strávil jejich kreslením. Po maturitě se zapsal na milánskou technickou školu Istituto Technica Feltrinelli, kde studoval průmyslové inženýrství, a právě v této době si uvědomil, že by mohl propojit svou vášeň pro auta, design a inženýrství v kariéře v jedné z italských karosáren.

Po absolvování studia a splnění povinné vojenské služby proto napsal tři žádosti o zaměstnání – společně s Abarth, Alfa Romeo a Zagato. V Abarthu na pohovoru byl, ale nikdo se mu už prý neozval, po čase mu však přišla odpověď i od poslední jmenované společnosti. Jeho dopis zaujal Elia Zagata, syna zakladatele firmy, který Spadu taktéž pozval na pohovor. Ten prý netrval nikterak dlouho, u Zagata si se Spadou rychle padli do noty, a tak se zde začala psát Spadova velká kariéra designéra, významnou měrou přispívající i k velmi úspěšnému období firmy Zagato. Ercole v jednom z rozhovorů vzpomínal, že Elio se ho po krátkém zdvořilostním povídání zeptal jen zda umí rýsovat v měřítku 1 ku 1 a zda má řidičské oprávnění. Na obojí



Lamborghini 3500 GTZ



První velká zakázka přišla od Davida Browna. Spadova DB4 je dnes mimořádně ceněným vozem.



odpověděl, že ano, a bylo hotovo. To rýsování 1 ku 1 se pak musel rychle doučit, protože to předtím nikdy nedělal...ale kdo by nechytil šanci za pačesy, že?

NAPOPRVÉ OBROVSKÉ SOUSTO

Vůbec první samostatnější práci Spady pro Zagato byla zakázka úprava (pro jednoho významného britského dealera Bristolu) modelu Bristol 406S. Ve variantě od Zagata nakonec vzniklo šest kusů, co však bylo důležitější, Ercole prokázal organizační i designérské schopnosti do té míry, že se mu vedení společnosti rozhodlo přidělit první opravdu významnou zakázku, na které by mohl pracovat samostatně – Aston Martin DB4 GTZ, známý také jako Aston Martin DB4 GT Zagato. A mladý, tehdy ještě triadvacetiletý designér, poprvé světu ukázal svou genialitu. Zadáni od Davida Browna, majitele Aston Martinu, tehdy znělo jasně – potřeboval od Zagata navrhnout špičkový, moderně pojatý vůz kategorie GT, schopný konkurovat těm nejlepším na trhu. A Spada mu jej nakreslil. Jako výchozí bod posloužil Aston DB4, což bylo samo o sobě velmi hezké auto, avšak s těžkým šasi. Spada odstranil všechny nepotřebné prvky, jako například nárazníky, ocelové komponenty nahradil lehčími hliníkovými. Zkrácen byl také rozvor a karoserie. Výsledkem je jeden z nejkrásnějších a nejžádanějších modelů této značky, mnoho lidí jej (rozhodně právem) řadí mezi nejhezčí auta vůbec.

DB4 GT Zagato debutoval na autosalonu v Londýně v roce 1960 a sklídl nadšené ohlasy. Krása linií všem vyrazila dech. Jeho tvůrčí koncepty „odstraňování“, „zjednodušování“ a „odlehčování“ jsou v tomto projektu jasně patrné a jako červená nit se táhnou celou kariérou Ercola Spady. Rok 1960 byl velmi plodný, ve stejném roce navrhl další dva vozy: Osca 1600 GTZ byl představen v Turíně a Alfa Romeo Giulietta SZ zase v Ženevě. Projekt SZ se stal pro Spadu velmi důležitým, protože se jednalo o jeho první návrh pro Alfa Romeo, na který navázala úprava vozu s „Coda Tronca“, tedy zakomponování ostře uřízlé neboli „Kammovo“ zádi. Švýcarský aerodynamik

Wunibald Kamm experimentoval s aerodynamikou už ve 30. letech a Spada jeho práci dobře znal: „Od dětství jsem měl zájem o německá auta a obdivoval jsem je,“ řekl Spada v jednom z rozhovorů. „Možná jsem někde četl o ‚vychytávce‘ profesorů Wunibalda Kamma a Reinharda von Koenig-Fachsenfelda, kteří teoretizovali o náhlém zkrácení zadní části karoserie jako o aerodynamickém vylepšení.“ A tak to u Zagata vyzkoušeli – výsledkem byla zvýšená stabilita a vyšší maximální rychlost, což se stalo vizitkou mnoha následujících Spadových návrhů. Poměrně pikantní je fakt, že u Zagata prý návrhy netestovali ve větrném tunelu, ale pouze upravovali testovací muly a řešení testovali při jízdě na dálnici, kde stopkami měřili dosažený čas mezi dvěma viadukty.

HLUCHÉ OBDOBÍ VE FORDU

Dalších zhruba deset let Spada navrhoval modely pro Zagato a vytvořil zde řadu skvělých designů včetně například modelů jako je Lancia Flavia a Fulvia Zagato, Lamborghini 3500 GTZ či jeho poslední model před opuštěním Zagata, Alfa Romeo Junior Z. V roce 1969 postavil svou vlastní verzi plážového vozu Fiat 500 s názvem Zanzara. Tento model se sice nedostal do výroby, ale umožnil Spadovi přemýšlet o životě mimo zdi karosárny Zagato. V roce 1970 se pak Spada nechal zlákat možností mít vliv na širší spektrum automobilů a nastoupil do společnosti Ford, kde se stal hlavním designérem ve Fordem čerstvě pohlceném designérském studiu Ghia. Během svého angažmá vytvořil například model Ford GT70, který se však nedostal do výroby, a koncept Fordu Mustang, který taktéž od vedení nedostal zelenou. Plány, které od nástupu k Fordu měl, se tak Spadovi nedařilo proměnit ve skutečnost, a tak po necelých pěti letech od Fordu odchází, netuše, že jeho práce na Mustangu přeci jen (za pět dalších dlouhých let...) bude jednou použita u sériových vozů. Zhruba rok pak strávil u Audi, z tohoto období, na které Ercole nikdy moc rád nevzpomínal, však žádný význačný design nevzešel.

OSOBNOST

ERCOLE SPADA



Pro mnichovskou automobilku vytvořil jako šéf korporátního designu spolu s šéfdesignerem značky BMW Clausem Luthem BMW řady 7 (E32) a řady 5 (E34).



Ercole Spada byl také autorem šarmantní Alfa Romeo 155.



Naopak dalších sedm let, strávených u BMW, lze hodnotit jako jeden z vrcholů jeho kariéry: Pro mnichovskou automobilku vytvořil jako šéf korporátního designu spolu s šéfdesignerem značky BMW Clausem Luthem (který v roce 1976 nahradil Paula Bracqa) dvě automobilové ikony – modely E32 (řada 7) a E34 (řada 5), které výrazně přispěly k úspěšnému boji zejména s Mercedesem a jeho ikonickými modely té doby. Jeho „sedmička“ ostatně poprvé dokázala porazit v prodeji Mercedes třídy S. S Luthem se Spada mimochodem seznámil už v Audi a byť to nikde není explicitně uvedeno, zřejmě nebude náhoda, že oba od Audi odcházejí ve stejnou chvíli na dvě nejvyšší designérské pozice u BMW...



Alfa Romeo Junior Zagato 1300 z roku 1970.

Mnichovskou automobilku opustil Spada v roce 1983 a nastoupil do I.DE.A (Institut pro vývoj automobilového inženýrství), tou dobou jednoho z předních hráčů na poli automobilového designu. Jeho návrhy se dostaly do sériové výroby například v podobě Fiatu Tipo a Tempra, šarmantní Alfa Romeo 155 či jako Lancia Dedra a Delta druhé generace. Z jeho prací taktéž vzešly hodně odlišné vozy jako byly Daihatsu Move či Nissan Terrano.

Zpět ke kořenům se rozhodl vrátit v roce 1992, kdy opět spojil své síly se Zagatem. Během zhruba pěti let zde vytvořil krásná auta, jako

je Osca Dromos či Ferrari FZ93, prototyp vyrobený na základě Testarossy. Návrh se sice do sériového provedení nedostal, některá aerodynamická a stylistická řešení vytvořená pro tento vůz se však o několik let později objevila u jiných modelů Ferrari, například u Modeny či Enza. Na konci 90. let, poté, co definitivně opustil Zagato, se Ercole společně se synem Paolem rozhodl založit společnost Spada Concept. Hlavním cílem byla výroba vozu Codatronca, postaveného na technické základě Chevroletu Corvette C6 se sedmilitrovým osmiválcem, nicméně obchodně to byl spíše propadák. Mezi další designy z té doby patří například návrhy německých elektrovozítek e.GO a e-MOOVE či concept extrémní prezidentské limuzíny Spada Impero.

Ercole Spada zemřel třetího srpna 2025 ve věku 88 let. Byl jedním z nemnoha designérů, úspěšných jak v šedesátých letech v době kapkových, oblých tvarů, tak v ostře řezaných letech devadesátých. Ba co více, dokázal vytvořit veledíla nejen v rámci italských automobilových vod, ale dokázal vytvořit nadčasovou hodnotu i jako součást dobře promazaného německého industriálního soukolí, což jsou dva zcela rozdílné světy. I to ukazuje na absolutní velikost Ercole Spady.



Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

Renault care service

akční kontrola vozu
před zimou
za **499 Kč**
i s dárkem



Akční kontrola vozu před zimou nenahrazuje předepsanou prohlídku vozu v rámci Servisu A/B dle Programu údržby pro vaše vozidlo. Uvedená cena je včetně DPH a zahrnuje kontrolu 6 bodů a 5l balení zimní kapaliny do ostřikovačů jako dárek.

Renault doporučuje Castrol

eshop.renault.cz

ZAŽIJ CELÝ ZÁVOD BEZ PŘERUŠENÍ



McLaren
FORMULA 1 TEAM

VELO

PRINCIPAL PARTNER



URČENO
PRO DOSPĚLÉ

VELO NIKOTINOVÉ SÁČKY
KOLEKCE CIRCUIT
DESIGN INSPIROVÁN TÝMEM
FORMULE 1 McLAREN
Zjistí více na velo.com



TENTO VÝROBEK OBSAHUJE NIKOTIN, KTERÝ JE VYSOCE NÁVYKOVOU LÁTKOU



NEPOSTRADATELNÍ

Letiště drží v chodu stroje, které nevidíme. Pět hrdinů zákulisí od pluhů s autopilotem přes supertahače a hasičské speciály až po odmrazovací „sprchy“.

MISTŘI V TLAČI

Bylo by samozřejmě krajně nevhodné a nebezpečné nechat letadla pohybovat se za všech okolností po letišti sama. Zejména při tzv. pushbacku (tedy couvání od nástupního gate či stojánku u budovy letiště, kam letadlo zarolovalo čumákem napřed) nebo při přetazích k hangárům a údržbě.

Mezi těmito vozidly vyniká Goldhofer AST-1X, rodina jedné z nejvýkonnějších a největších strojů svého druhu. Největší exemplář je přes jedenáct metrů dlouhý a 4,5 metru široký kolos, vážící až 70 tun, díky čemuž je schopen manipulovat i s těmi nejtěžšími letadly světa – včetně Airbusu A380 nebo Boeingu 747. Zatímco lehčí letadla už mohou být obsluhována menšími plně elektrickými sourozenci, tady se pořád spoléhá na dieselové osmiválce od Mercedesu, v top variantě najdeme dokonce dva o celkovém výkonu 1000 kW. Stroj má pohon všech kol (i v případě třínápravové verze) a zvládne vyvinout rychlosti 30 km/h. Tradiční metoda pushbacku využívá kovovou tyč, která spojuje letadlo a tahač, moderní beztyčové tahače fungují jinak: uchopí a nadzvednou přímo přední podvozek letadla. Tento způsob má několik zásadních výhod, jako rychlejší připojení a odpojení, univerzálnost řešení, menší riziko poškození či úrazu při manipulaci a v také lepší manévrovatelnost.



JEŠTĚ SPRCHU A LETÍM

Věděli jste, že už námraza silná necelý milimetr může velmi vážně ovlivnit letové charakteristiky? I takto tenká námraza může narušit plynulý proud vzduchu, obtékajícího křídla a ovládací plochy, či zvýšit hmotnost draku letadla. Ba co víc, během letu se může uvolnit a způsobit poškození draku letadla nebo motorů. Větší letadla jsou vybavena systémy ochrany proti námraze, které slouží k omezení námrazy během letu, tyto systémy si však s ledem a sněhem na zemi neporadí.

Specializované stroje tak na povrchy stříkají odmrazovací a následně ochranné protinámrazové tekutiny na bázi glykolu, kterých mají v nádrži typicky kolem osmi tun. Musejí umět dosáhnout třeba i na vrchol ocasu Boeing

747, což znamená pracovat ve výšce 20 metrů. Malá „tykadélka“ na konci slouží jako bezpečnostní prvek, aby technik omylem nepoškodil letadlo – přípravky se kvůli efektivitě musejí stříkat z velké blízkosti. V poslední době se testují i systémy, pracující téměř bez zásahu techniků. Letadlo dojede na určené místo a ze země se „vynoří“ čtveřice či šestice růžových ramen, opatřených senzorikou, která si dané letadlo namapuje a následně plochy letounu ošetří podle přání posádky.



HASIČI, HAS!

Letištní hasiči třeba v Praze (kde jich pracuje zhruba stovka) často vyjíždějí k případům i mimo areál letiště, jejich hlavním posláním je však bdít nad bezpečností cestujících. Podle zákona musejí být na



místě potřeby do tří minut, na větších letištích tak najdeme více stanic a proto jejich vozový park není úplně běžný – třeba konkrétně na Ruzyni využívají čtyři aerodynamicky tvarované speciály Rosenbauer Panther.

Čtyřicetitunový cvalda za třicet milionů korun s sebou veze přes 12 tisíc litrů vody, 1500 litrů pěnidla a další stovky kilogramů prášku, které dokáže “dostříknout” až do vzdálenosti 100 metrů. Hasičský speciál vyvine rychlost až 120 km/h.

Na těch největších letištích světa (třeba u sousedů v Německu) však můžeme narazit i na větší 8x8 verzi Panthera, poháněnou dvojicí osmiválcových motorů o výkonu téměř 1500 koní a s nejvyšší rychlostí 135 km/h. Tou dokáží dopravit na místo určení 19 tun hasebních látek, které pak díky extrémně silným čerpadlům zvládnou dostat na oheň za méně než dvě minuty. Samozřejmě už dnes jsou například termokamery či speciální hlavice, schopná probodnout trup letadla a hasit prostor uvnitř.



CELÉ LETADLO DO JEDNOHO AUTOBUSU?

Doprava cestujících k letadlům vozidly je poměrně náročná – potřebujete celý zástup autobusů, řidičů a velké garáže, kam je na noc zaparkujete. Belgický výrobce busů a průmyslových vozidel Van Hool na to šel trochu jinak – při v podstatě neexistujících limitech, týkajících se fyzických rozměrů autobusů, vyrobil původně pro letiště v Alžíru největší letištní autobus svého druhu na světě – Van Hool AP2375. Do tohoto mastodonta o délce necelých 15 metrů a šířce 3,75 metru se vejde až 160 zájezduchtivých cestujících, což je o přibližně polovinu více, než do „běžných“ velkokapacitních Cobusů, které známe například z letiště v Ruzyni. Cestující si prý autobus zamilovali pro dostatečný počet dveří, umožňující rychlý nástup a výstup – těch je celkem šest, na obou stranách po dvou, dveře jsou i v předním i zadním čele autobusu. Ani v parnu pak prý na palubě není nepříjemně a to díky zdvojené klimatizaci.



HRABE I AI

Když na letišti napadne sníh, je důležité uklidit jej co nejdříve tak, aby jeho vrstva nezačala být pro letadla problém. To platí samozřejmě o ranveji i o pojezděcích plochách, i na těch umí námraza či udusaný sníh letadla zatáčet jícího pouze předním podvozkem s (většinou) párem pneumatik pořádně pozlobit. Ty největší pluhy, určené na odklizení sněhu



z ranvejí, mají šířku kolem devíti metrů, existují však i čtrnáctimetroví giganti, o jejichž pohon se starají motory s více než dvěma tisíci koňskými silami. Podobné šířky se pak vyskytují také u rotačních kartáčů, frézy zvládnou sníh odhodit klidně i padesát metrů daleko.

Jde to ale už i (téměř) bez lidské práce. Yeti Snow Technology je autonomní sněhová fréza vyvinutá švédskou společností Semcon a norským výrobcem zařízení na úklid sněhu Øveraasen. Byla nasazena na norském letišti Fagernes či na švédském letišti Örnköldsvik. Bezobsluhové sněhové pluhy o délce 20 m (včetně zametacího zařízení) a šířce 5,5 m jsou schopny za hodinu odklidit zasněženou plochu o rozloze 357 000 metrů čtverečních. Podobný nápad měl i Mercedes, kdy spolu flotila samořídících vozů Mercedes-Benz Arocs komunikuje prostřednictvím šifrované výměny dat v reálném čase. Flotile několika osmimetrových pluhy tak stačí jediný operátor ve vedoucím vozidle, který ovládá veškeré funkce vozidel.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

PIONÝŘI POKROKU

Oslava kulatého výročí některého z modelů značky Porsche je vždy mimořádná událost. Ale co teprve, když se na jednom místě sejdou hned čtyři legendární vozy, z nichž každý slaví své jubileum? Výsledkem byla jízda, na kterou se nezapomíná.



Je až neuvěřitelné, jak čas letí. Zvláště když jeden z oslavenců stále působí, jako by sjel z výrobní linky teprve před pár lety. Zatímco Carrera GT stojící vedle rákosníkově zelené Targy 3.0 připomíná závodní speciál ze čtyřiadvacetihodinovky v Le Mans – kam ostatně směřovala – Targa má zcela jiný charakter.

RYCHLEJŠÍ NEŽ BY MĚLO BÝT

Porsche ve spolupráci se svým historickým oddělením připravilo setkání se čtyřmi průkopnickými modely, které letos slaví významné jubileum. Nejstarším z nich je karosářská varianta Targa, tedy polokabriolet, který slaví šedesát let. Designově možná nepatří k největším hvězdám stuttgartské stáje, ale o vzhled u ní nikdy nešlo. Podstatná byla pevnější karoserie, vyšší bezpečnost posádky a celoroční použitelnost – vlastnosti, které tehdejší kabriolety nenabízely.

Model 911 Targa 3.0 debutoval v roce 1975 na frankfurtském autosalonu IAA a okamžitě sklidil obrovský ohlas. První zákazníci si jej převzali o rok později a atmosférický šestiválcový boxer o objemu tří litrů byl v nabídce jen dva roky. Za tu dobu vzniklo pouhých 1105 kusů, což z Targy 3.0 činí skutečnou raritu. Motor s výkonem 200 koní měl stejný blok jako přeplňovaná 911 Turbo a díky vstřikování K-Jetronic se ochotně sbírá už z nízkých otáček. Přestože vůz disponuje posilovačem řízení, manévrování vyžaduje sílu a řidič se při tom docela zapotí. Pedály jsou vyosené doleva, takže se sedí lehce šikmo. Klasická sedadla s integrovanou opěrkou hlavy ovšem nabízejí pohodlí, které obstojí i v dnešních měřítkách.

Na rozdíl od přeplňovaného Turba, které mělo kvůli vyššímu točivému momentu robustní čtyřstupňovou převodovku, mohla být Targa 3.0 volitelně vybavena pětistupňovým manuálem se standardním uspořádáním ve tvaru písmene H. Řadicí páka je



SKODA
Service

Jistota jménem autorizovaný servis

Péči o vaše auto si můžete i předplatit

Aplikace MyŠkoda

Objednejte se do servisu přes mobil

Šeková knížka

Způsob, jak ušetřit na servisu desítky procent

Rozhovor: Jakub Mejzlík

Nejlepší diagnostik autorizovaných servisů Škoda v Česku



Předplacené služby Škoda vám rozumí

Člověk si dnes předplácí kdekoli – třeba mobilní služby, Netflix či delší záruku u ledničky, tak proč podobným způsobem nehodit za hlavu i veškeré starosti se zárukou či s náklady na servis auta? Díky předplaceným službám Škoda to jde jednoduše až na pět let.



Při pořízení auta je výhodné seznámit se i s nabídkami na doplňkové služby, které jsou navrženy tak, aby vám jako ucelený balíček ušetřily nejen čas a starosti, ale i peníze. Přesně taková je třeba služba, která umožňuje si dopředu předplatit předepsané servisní úkony a pak jen bezstarostně jezdit.

Sjednání je přitom velmi jednoduché a rychlé, a co je skvělé – nevztahuje se výhradně jen na nové vozy. Tuto službu si totiž lze u autorizovaného partnera Škoda **objednat i na auta do dvou let stáří, resp. do jejich první servisní prohlídky**. Škoda nabízí dvě varianty – Standard a Plus, přičemž si lze zvolit i nájezd kilometrů 60, 100 nebo 150 tisíc. Vše máte předplaceno, a to rovnou v té nejvyšší možné kvalitě. O vaše auto totiž bude po celou dobu pečovat autorizovaný servis Škoda a vždy budou použity. Kromě jistoty, že je vše během servisu provedeno tak, jak předepisuje výrobce, se tato profesionální servisní péče

odrazí i ve vyšší ceně, za kterou bude možné jednou auto prodat. Jak to? Za jasnou servisní historii z autorizovaného servisu si totiž budoucí majitel vždy rád připlatí, protože je to i pro něj jistota, že u vozu nebylo nic zanedbáno a je v dobrém stavu. A když auto prodáte ještě během trvání této služby, služba přechází na nového majitele.

Mít život s autem dlouhodobě jednodušší pomáhá i další produkt mladoboleslavské automobilky. Podobně jako třeba u televize nebo ledničky si lze prodloužit záruku u všech modelů Škoda, a to nejen přímo při pořízení nového vozu u autorizovaného prodejce, ale nově i dodatečně během trvání dvouleté tovární záruky. A protože vám Škoda opravdu rozumí, můžete si i v tomto případě samozřejmě vybrat různé varianty trvání záruky – od 3 do 5 let a na 100, 150 nebo 200 tisíc kilometrů. V případě poškození auta způsobeného vadou se autorizovaný servis bezplatně postará o opravu, a to samozřejmě opět s použitím výhradně dílů nejvyšší kvality. Stejně jako u Škoda Předplaceného servisu se i Škoda Prodloužená záruka přenáší na případného nového majitele a prodlužuje i záruku mobility, což je další bonus značky Škoda k vašemu klidu na cestách po Česku i Evropě.



Nejlepší diagnostik servisů Škoda

Jakub Mejzlík vyhrál letošní národní kolo soutěže Škoda Challenge v kategorii automobilové diagnostiky a navíc získal historicky rekordní celkový počet bodů.

Díky vlastní pili, touze po znalostech a stabilnímu zázemí značky Škoda se devětatřicetiletý diagnostik Jakub Mejzlík, který před sedmnácti lety začínal jako autoelektrikář, vypracoval ve svém oboru na absolutní špičku. To kromě spokojených zákazníků, kteří za ním jezdí do autorizovaného servisu Škoda v Chrudimi, dokazují i četná ocenění. Skutečnost, že si poradí i s těmi nejzapeklitějšími případy, mu přinesla prestižní vítězství v soutěži Škoda Challenge. V jejím národním finále byl již šestkrát a letos to pro něj bylo už třetí vítězství, dvakrát se tak účastnil i světového klání, jednou ve Španělsku, jednou v Praze, a v obou případech získal druhé místo. Letos vyrazí reprezentovat Česko do Vídně.

Čím jste chtěl být jako malý kluk? Profesionální diagnostik to asi nebyl...

Samozřejmě jsem měl takové ty klasické sny, jako mají všichni kluci. Chtěl jsem být policista, pilot, hasič a tak. Ale od nějakých 14 nebo 15 let už jsem byl rozhodnutý. Bavila mě auta a bavila mě elektrotechnika. Takže jsem ty dvě věci spojil a šel studovat obor automobilové diagnostiky, který tehdy začínal. Napřed na průmyslovku, pak na vyšší odbornou školu.



Je dnes tento obor atraktivní i pro mladé lidi?

„Diagnostika je mezi mladými a studenty jednoznačně trendy, ale někdy ne z těch správných důvodů. Studují třeba obor diagnostik nebo autotronik s tím, že budou dělat s auty, ale nebudou mít, jak se říká, špinavé ruce a budou pěkně vydělávat. Ono to tak ve výsledku do značné míry být může, ale určitě to není hned. Bohužel mnoho mladých lidí, kteří přijdou do praxe, zjistí, že to tak jednoduché není, že je třeba spousta učení a píle. Pak se stává, že ne úplně mnoho z těch, kteří jej vystudují, u tohoto oboru i zůstane.“

Jaké předpoklady by měli mít zájemci o tuto perspektivní pozici?

„Je třeba co nejlépe znát automobilovou techniku obecně, vědět, jak auto a jeho dílčí celky fungují jak po stránce mechanické, elektrické a elektronické, tak po stránce řídicích systémů. Tyto celky spolu zkrátka souvisejí a mají na sebe návaznost. Určitě je dobré, aby si každý, kdo chce dělat diagnostika, prošel důkladnou mechanickou přípravou. Perspektivní diagnostik musí být také kromě obecného přehledu v technice i velmi trpělivý. Hlavně to ale nesmí brát jenom jako práci a musí ho to bavit.“

Vzpomenete si na nějakou diagnosticky opravdu složitou situaci?

„Měli jsme třeba případ, kdy nám zákaznice říkala, že se jí rozsvítí chybová kontrolka vždycky až na dálnici před Prahou. Zkusili jsme závadu vyvolat, jezdit po okolí, a nic. Tak jsem si to

auto vzal, připojil si měření a jel. A opravdu mně před Prahou na dálnici vyskočila chyba, zachytil jsem ji a odměřil. To už je zkrátka taková klasika, že když auto přijede na servis, zrovna nic špatně nedělá. Nicméně zapeklité problémy pro mě nejsou noční můrou, ale výzvou v pravém slova smyslu.“

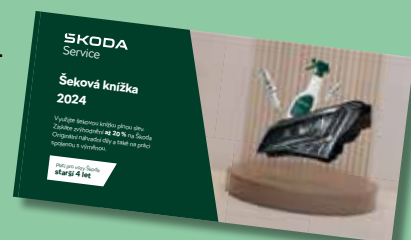


Slevy pro starší vozy v autorizovaných servisech Škoda

Program Šeková knížka se dlouhodobě těší velké oblibě českých motoristů, kteří mají vozy značky Škoda starší čtyř let, a určitě by tak neměl uniknout pozornosti při přípravě auta na STK.

Umožňuje totiž v autorizovaných servisech získat slevu až 20 %, a to nejen na originální díly, ale i na práci potřebnou k jejich výměně. A slev je v ní opravdu hodně. K těm nejčastějším opravám rozhodně patří servis brzd. Se šekem na výměnu originálních brzdových destiček, čelistí, kotoučů i bubnů ušetříte 20 % na dílech i práci. Provozem se přirozeně opotřebovává i spojka, zvýšeně třeba při jízdě s přívěsem. I na výměnu spojkové lamely, setrvačnicku, přítlačného kotouče a vypínacího ložiska získáte 20% slevu. Pro spojku platí totéž, co pro rozvody, a sice že není ekonomicky výhodné spoléhat se na díly neověřené kvality. V případě spojky může nekvalitní díl znamenat nutnost její opětovné brzké výměny, u rozvodů však může způsobit i totální poškození motoru. Šek na dvacet procent slevy na Škoda originální řemeny, řetěz, kladky i vodní čerpadla při výměně rozvodů je tedy skvělá příležitost, jak mít jistotu kvality dílů a precizní montáže za výhodnou cenu. Slevu 20 % získáte i na výměnu tlumičů a pružin a následné seřízení geometrie vozu.

Slev a nabídek je ale v Šekové knížce samozřejmě více, vybrat si můžete třeba autokosmetiku zdarma při opravě nad 1000 Kč. A jak Šekovou knížku získat? Stačí do internetového vyhledávače zadat „Škoda Šeková knížka“ a knížku si jednoduše prohlédnete či stáhnete na stránkách výrobce, popř. se na ni doptáte v kterémkoli autorizovaném servisu Škoda. Slevy ze Šekové knížky platí pro modely Citigo, Fabia, Rapid, Octavia, Roomster, Yeti, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Scala a Enyaq starší čtyř let.



Spojení, které vám usnadní každodenní jízdy



Objednávka do servisu na pár kliknutí? Sledování stavu auta přes mobil? Placení za tankování přímo z vozu? Značka Škoda má díky svým digitálním službám pro všechny tyto situace pohodlné řešení. A nabízí ještě mnohem víc.

Moderní služby spojené s provozem automobilu jsou komplexní, praktické, uživatelsky přívětivé a flexibilní. Přesně s touto strategií automobilka Škoda neustále inovuje a rozšiřuje nabídku svých digitálních služeb. Aktuálně už je jejich portfolio natolik široké, že je život s vozem Škoda pro majitele pohodlný. Vždyť auto nám má sloužit nejen jako dopravní prostředek, ale mělo by maximálně usnadňovat i všechny další situace spojené s jeho provozem, ať svůj čas můžeme využívat opravdu efektivně.

Aplikace MyŠkoda: Vaše auto v mobilu



Jak dostat svět vašeho auta přehledně na jedno místo a v principu na něj jen dohlížet? Jednoduše – díky aplikaci MyŠkoda, která je dostupná jak na Google Play, tak App Store. Její nejnovější verze z letošního roku je uživatelsky ještě přívětivější a disponuje řadou vylepšení, včetně nových funkcí. Jednou z nich je MyŠkoda Club zahrnující věrnostní program, v němž uživatelé získávají body za plnění úkolů a výzev, který byl doplněn o digitální odznaky. Nová funkce Nabídky v mapě umožňuje řidičům procházet a vybírat slevy a speciální nabídky přímo v aplikaci MyŠkoda a následně je uplatnit na partnerských čerpacích stanicích, v restauracích, hotelech nebo přímo v e-shopu Škoda.

Kromě toho aplikace disponuje spoustou užitečných funkcí,

jakými jsou třeba sledování stavu vozu včetně detailů o něm i o servisních prohlídkách, uživatel může zkontrolovat, zda nenechal u auta otevřené dveře, zdali je vůz zamčený, má stažená okénka nebo mu nezůstala rozsvícená světla. U elektromobilů, popř. plug-in hybridů lze vzdáleně ovládat nabíjení a nastavovat jeho limit, spustit klimatizaci nebo si do auta přímo z aplikace dopředu poslat naplánovanou trasu. Stejně jako ve všech digitálních odvětvích se i aplikace MyŠkoda průběžně inovuje a vylepšuje.

Objednání do servisu online

Jednou z funkcí aplikace MyŠkoda, která je pro zákazníky komfortní a šetří jim spoustu času, je možnost objednání do servisu online. V aplikaci jsou totiž všechny podstatné informace o vozidle včetně najetých kilometrů, a tak je lze preferovanému autorizovanému servisu odeslat během pár jednoduchých kroků. V průběhu procesu objednání získáte přístup k volným termínům servisního partnera a můžete si čas návštěvy servisu vybrat zcela podle svých potřeb. Během krátké doby vám přijde potvrzení o přijetí požadavku a autorizovaný servis díky datům z aplikace předem ví, na kterém vozidle bude pracovat a jaké úkony ho čekají.

Využití této funkce prostřednictvím mobilní aplikace MyŠkoda mají uživatelé vozů vybavených online službami Škoda Connect, které jsou standardem u všech modelů Škoda uvedených na trh od roku 2019. Majitelé starších vozů si mohou stejně jednoduše zamluvit termín prohlídky na internetových stránkách Škoda Auto, případně na stránkách autorizovaného partnera. Stačí, když vyplní údaje o vozidle, a potvrzení dostanou textovou zprávou nebo e-mailem.

Parkování a tankování platíte klidně z auta

Chytrých řešení v sobě ale aplikace MyŠkoda skrývá mnohem více. Díky funkci Pay to Park třeba umožňuje zaplatit za parkování přímo přes aplikaci či infotainment vozu. Stejně jednoduše funguje i služba Pay to Fuel, která umožňuje platbu za tankování paliva na vybraných čerpacích stanicích prostřednictvím infotainmentu vozu, aniž byste museli vystoupit.



Výhody pneumatik z autorizovaného servisu Škoda

I když jsou pneumatiky jednou z nejdůležitějších součástí automobilu, která leckdy rozhoduje o bezpečnosti celé posádky, bývají z hlediska údržby a servisu často přehlíženy. Přitom právě jejich správný výběr a následná odpovídající péče mohou v kritičtějších situacích sehrát klíčovou roli v ovladatelnosti celého vozidla. Vaši pozornost si tedy určitě zaslouží.



Správný výběr je klíčový

Důležitým momentem je už samotný výběr nové pneumatiky, kdy by mělo být bráno v potaz doporučení samotné automobilky. Někdy se totiž vhodné pláště liší nejen podle konkrétní modelové řady, ale i podle motorizace či typu karoserie, přičemž dané vozy jsou s těmito pneumatikami i testovány během vývoje. Proto jsou při výběru nových pneumatik velmi důležití techničtí specialisté v autorizovaných servisech Škoda, kteří podle VIN vozidla rychle zjistí, jaké značky, typy a rozměry pneumatik jsou vhodné přímo pro váš vůz. Vyplatí se také sledovat různé cenové

akce, zejména na jaře a na podzim, protože jsou často jejich součástí právě výhodné komplety disků i s pneumatikami.

Pneugarance zdarma kryje až 70 % ceny

Každý, kdo si pořídí pneumatiky prostřednictvím autorizované servisní sítě Škoda, popř. přes Škoda E-shop, automaticky zdarma získává velmi atraktivní službu s názvem Pneugarance. Jedná se o speciální typ pojistky, která zákazníky chrání před finančními náklady v případě neopravitelného poškození pneumatiky, přičemž kryje i poškození způsobená například najetím do výmolu, proražením o kámen, obrubník nebo o předmět na vozovce. Škoda Pneugarance funguje jednoduše tak, že kompenzuje zůstatkovou hodnotu poškozené pneumatiky při nákupu nového pláště. Krytí může dle míry opotřebení (zjišťuje se dle aktuální hloubky dezénu) dosáhnout až 70 % aktuální prodejní ceny nové pneumatiky.

V Pneuhotelu jako v bavlnce

Naprostou samozřejmostí, kterou už dnes dodržuje drtivá většina řidičů, je pravidelné sezonní přezouvání, na které jsou patřičně vybaveny všechny autorizované servisy Škoda. Přece jen nejde pouze o výměnu pneumatik či kompletních kol, ale i o další důležité úkony, jako je dodržení správného tlaku a zejména vyvážení. Některé autorizované servisy pak nabízejí i velmi praktickou službu Pneuhotel, v rámci které odborně uskladní sezonní pneumatiky v ideálních podmínkách, čímž vám ušetří nejen místo a námahu, ale i prodlouží životnost plášťů.

Škodabox šetří čas

Jednou z posledních inovací, s níž se mohou zákazníci setkat u stále většího počtu tuzemských autorizovaných partnerů Škoda, je Škodabox. Jedná se o zabezpečený osvětlený box se schránkami vybavený dotykovým displejem, na kterém zákazník zadá své telefonní číslo. Formou SMS pak obdrží unikátní kód, po jehož vložení se příslušná schránka otevře. K čemu je to dobré? Při přistavení vozu do servisu se vůbec nemusíte vázat na otevírací dobu. Například zákazník, který má servisní prohlídku objednanou na ráno, může svůj vůz přistavit třeba už předchozí den večer a klíče zanechat právě v bezpečí boxu. Škodabox se optimálně doplňuje s funkcí Online objednání do servisu, ale samozřejmě ho mohou využít i zákazníci, kteří se objednali telefonicky. Servisní poradce klíče ze schránky v pracovní době vyzvedne a po vyřízení zakázky je po dohodě v boxu opět nechá spolu s fakturou. Celý servis, tak můžete zvládnout bezkontaktně. Momentálně jsou tyto boxy instalovány u 21 servisních míst Škoda po celé České republice a letos přibude dalších 20, přičemž naplánováno je samozřejmě i další rozšiřování.



Jak cestovat bezpečně s domácími mazlíčky?

Zákon o provozu na pozemních komunikacích nahlíží na psa nebo kočku v podstatě stejně jako na jakéhokoliv jiného pasažéra či náklad, a to platí nejen v Česku, ale i při cestách do zahraničí. Během jízdy je tedy nutné zajistit domácí mazlíčky tak, aby jejich přítomnost v autě nebyla pro ostatní nebezpečná. „V případě nehody se totiž i menší nezajištěný pes může změnit v nebezpečný projektil s fatálními následky nejen pro sebe, ale i lidskou posádku vozu.

Škoda Auto nabízí v rámci svého homologovaného originálního příslušenství sortiment patřičných zádržných systémů určených primárně pro psy. Kvalitní testované cestovní pásy s certifikací TÜV ve čtyřech velikostech od S po XL, takže si každý vybere podle velikosti plemene. Na Škoda E-shopu lze pořídit i další praktické doplňky, které pomohou cestování s domácími mazlíčky dále zpříjemnit a zjednodušit. Třeba dvě skládací silikonové misky v praktickém obalu či útulná hřejivá deka, která i na cestách vytvoří příjemný pelíšek.



Výhodný sezonní servis

Na jaře a na podzim je vhodná chvíle k důkladnější přípravě auta na nadcházející období, přičemž zejména to zimní dokáže být velmi náročné. Značka Škoda proto nabízí výhodnou servisní prohlídku před sezonou.

Servisní síť mladoboleslavské značky tradičně připravuje pro majitele vozů Škoda speciální zvýhodněnou akci zaměřenou na důkladnou kontrolu auta před letní či zimní sezonou. Za cenu několika stokorun tak získáte jistotu, že je váš vůz dobře připraven na nadcházející období a zvládne nástrahy, o které není v zimě nouze a nepřipraveným motoristům mohou způsobit nepříjemnosti.



O tom, že prověření auta je skutečně důkladné a nejde jen o nějaké povrchní prohlédnutí vozu, svědčí nejlépe fakt, že body kontroly stanovila přímo automobilka Škoda. Technici v autorizovaných servisech tak dobře vědí, na co se mají zaměřit. Pečlivě tak třeba kontrolují akumulátor, jehož případná špatná kondice je jednou z nejčastějších příčin nenastartování vozu, zejména v zimě. Speciálním přístrojem proto provádí hloubkový zátěžový test autobaterie, díky kterému je zavčas odhalena její horší stav. Technici rovněž provedou kontrolu brzdového systému a podvozku, prověří množství motorového oleje, chladicí a brzdové kapaliny a zkontrolují funkce osvětlení, stěračů i ostřikovačů. Pozornosti samozřejmě neujdou ani pneumatiky včetně rezervy, u nichž se kontroluje jejich opotřebení a správný tlak. Cenným výstupem z celé prohlídky je také diagnostický výpis z paměti závad, jehož protokol je k dispozici u technika k nahlédnutí. Součástí sezonní servisní akce je kontrola platnosti technické kontroly, která sice přímo nesouvisí s daným obdobím, ale často se na ni zapomíná a může při silniční kontrole v případě jejího propadnutí vést k citelným nepříjemnostem a pokutám. Některé servisy pak nad rámec prohlídky přidávají i další vlastní zákaznické bonusy, takže se určitě vyplatí sledovat aktuální nabídku na jejich internetových stránkách či sociálních sítích.



Optimalizované střešní boxy Škoda

I když jsou vozy Škoda vyhlášené svou praktičností a téměř bezedným kufrem, přesto se zejména během letních či zimních dovolených hodí rozšíření přepravní kapacity díky střešnímu boxu. Škoda má v nabídce svého originálního příslušenství hned tři provedení, a to s objemem 380 litrů, 400 litrů, a dokonce 512 litrů. Ve všech případech se samozřejmě jedná nejen o plně homologované certifikované boxy splňující veškeré bezpečnostní požadavky, ale zároveň se vyznačují i optimalizovaným aerodynamickým tvarem, který přispívá jak k příznivější spotřebě, tak k nižší hlučnosti během jízdy.

Že je důkladně otestované příslušenství nutností, dokazují právě některé bezpečnostní požadavky. Střešní systémy například musí splnit standard tzv. CityCrash, při kterém se mimo jiné nesmí z nosiče přetíženého o 20 % oproti maximální povolené hmotnosti uvolnit při nárazu žádný předmět nebo část těžší než 10 gramů. Uživatel by měl při nakládání boxu samozřejmě brát ohled na povolené zatížení střechy, náklad uvnitř odpovídajícím způsobem upevnit a při jízdě pak nepřekračovat rychlost doporučenou výrobcem.

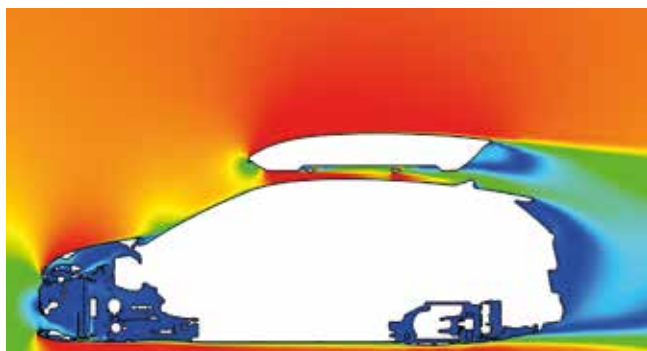
TIPY ODBORNÍKA

Jak správně upevnit střešní box

„Když už je pro přepravu nutné použít střešní box, pak je nezbytné ho umístit co nejvíce dozadu, ale zároveň tak, aby šly otevřít páté dveře vozu. Z hlediska aerodynamiky je lepší volit spíš úzký a dlouhý box než box široký a krátký. Roli hraje i to, kde je na střeše box umístěn. Nejlepší je to v ose vozu, tedy uprostřed, nikoli spíš na levé nebo pravé straně. Umístění v ose totiž zajišťuje stejnou citlivost na boční vítr.“

Jan Jagrik

vedoucí oddělení vývoje aerodynamiky vozů



Pro každého něco

Oficiální Škoda E-shop je místem, kde lze kromě originálního příslušenství pro vaše auto pořídit za atraktivní ceny i spoustu dalších užitečných věcí – třeba kvalitní vybavení pro pobyt v přírodě, hračky nebo unikátní edice bot. Pro všechny objednávky nad 1 000 Kč je kromě toho doprava zdarma nebo můžete bez ohledu na výši objednávky využít dopravu zdarma k jednomu z více než 220 autorizovaných prodejců značky Škoda po celé České republice.

Škoda x Botas Iconic 130

Exkluzivní limitovaná edice designových bot, které byly speciálně navrženy českou firmou Botas při příležitosti oslav výročí 130 let automobilky Škoda Auto. Legendární botasky kombinují moderní design, maximální komfort a vysokou kvalitu.

Cena: 3 269 Kč



SKVĚLÁ CENA!



Autobaterie 61Ah / 330A

Na e-shopu Škoda najdete širokou nabídku vysoce kvalitních autobaterií pro různé modely Škoda, a to za mimořádně vstřícné ceny. Baterie jsou bezúdržbové a splňují požadavky na životnost, schopnost zimních studených startů. Jsou i odolné proti překlopení a převrácení.

Cena: 2 649 Kč

Trekingové hole

Kdo je vyzkoušel, už si bez nich procházky v přírodě nedovede představit. Lehké hliníkové třídičné teleskopické hole s rychloupínací aretací mají wolframový hrot a hmotnost pouhých 508 gramů. Součástí balení jsou i gumové kryty na hroty a odnímatelné sněhové talířky.

Cena: 589 Kč



Nosič jízdních kol na tažné zařízení

Kvalitní nosič až pro tři jízdní kola se jednoduše montuje i obsluhuje. Disponuje funkcí sklopení, díky které se lze i s upevněnými koly dostat pohodlně do zavazadlového prostoru. Nosič je rovněž uzamykatelný, což pomáhá chránit kola před odcizením.

Cena: 15 890 Kč



Univerzální čistič

Součástí nabídky Škoda Originálního příslušenství je i pestrá paleta kvalitní autokosmetiky, která umožňuje profesionální péči o váš vůz. Třeba univerzální čistící sprej určený pro interiér účinně odstraňuje nečistoty ze skel, potahů sedadel i gumových a plastových dílů a k tomu ještě přidává příjemnou vůni.

Cena: 229 Kč



Plyšová hračka Octavius

Oboustranná plyšová chobotnice umí měnit svůj vzhled podle potřeby. Díky jedinečnému designu u ní totiž můžete lehkým otočením měnit fáze mezi spánkem a bdělostí. Buď se tedy objevuje v uklidňující barvě Emerald Green a přináší pocit klidu, nebo přejde do fáze bdění a září v energické barvě Electric Green.

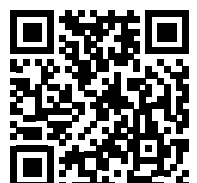
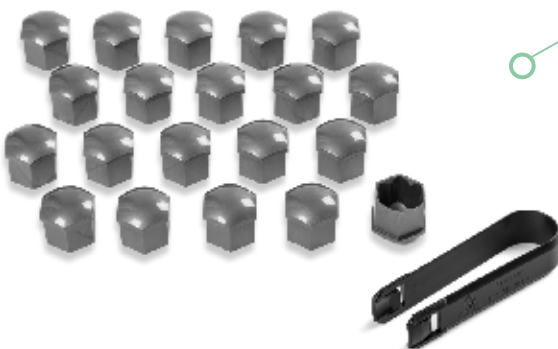
Cena: 79 Kč



Krytky šroubů

Ochranné krytky šroubů kol jsou nejen pěkným designovým doplňkem, ale mají i svou praktickou funkci. Zejména v zimním období chrání šrouby proti agresivnímu působení posypových směsí, které může vést až ke korozi šroubů. Sada obsahuje 20 ks.

Cena: 259 Kč



Do servisu ve dne v noci



Díky Škodaboxu teď vyřešíte návštěvu servisu kdykoli

Využijte naše chytré řešení Škodabox. Třeba pro předání klíčů od vozu do nebo ze servisu. Děláme pro vás svět servisu ještě pohodlnější.

ohnutá směrem k řidiči a její chod je až nečekaně dlouhý – při řazení dvojky hrozí, že si loket vrazíte do žeber, při trojce zase naráží do středové konzole. Převody jsou netradiční: první dvě rychlosti krátké, zatímco trojka zvládá rychlosti přes 150 km/h.

Maximální rychlost činí na svou dobu ohromujících 230 km/h, a co víc – Targa jí dosahuje s neskutečnou lehkostí. Díky přesnému řízení má řidič skvělý kontakt s vozem, zároveň ale cítí, jak se při prudké akceleraci nadlehčuje přední náprava. To byl jeden z důvodů, proč jsou 911 té doby považovány za náročné vozy na řízení. Obzvláště když Targa 3.0 váží jen něco málo přes 1100 kilogramů.

PORSCHE NA KAŽDÝ DEN

Druhým vozem, který jsme dostali do rukou, bylo poslední vzduchem chlazené Porsche 911 generace 993. Tento mezi nadšenci vysoce ceněný model byl uveden v roce 1993 jako nástupce typu 964. Čtvrtá generace vycházela z předchůdce, ale přinesla řadu technických inovací. Nejvýraznější z nich představila varianta Turbo, která debutovala v roce 1995 na ženevském autosalonu a letos slaví třicet let. Nabízela pohon

všech kol a dvojici menších turbodmychadel – řešení, které zaručovalo hladký a lineární nástup výkonu.

Kokpit 993 Turbo je úžasně minimalistický – kromě rádia nic navíc. Jakmile ale otočíte klíčkem umístěným tradičně vlevo od volantu, dvakrát přepřínovaný 3,6litrový boxer naskočí se zlověstným zabubláním a po chvíli se ustálí na tichém volnoběhu. Krátká řadicí páka šestistupňového manuálu nabízí přesné dráhy, které podtrhují sportovní charakter vozu.

Brzdový pedál má chod jako kdejaký sedan tehdejší doby, ale zacházet s ním je nutné obezřetně. Červené třmeny čtyřpístkových 322mm brzd Brembo na obou nápravách mají okamžitý a nesmlouvavý nástup. Tohle auto umí zastavit z rychlosti 200 km/h na 130 metrech! Teprve v tu chvíli vám dojde, že tohle není klasická 911. Dojem potvrdí pohled do zpětných zrcátek, v nichž místo situace za vámi uvidíte mohutný zadní spoiler s přírůdky vzduchu k motoru.

Za volantem 993 Turbo nemáte pocit, že krotíte 408 koní. Chová se předvídatelně, nezáladně a překvapivě tiše. V okolí středové polohy působí řízení vágně, což souvisí



se zaměřením vozu – byl koncipován jako dálniční stíhač a příliš ostré řízení by v takovém případě spíše bylo na obtíž. Na okresních silnicích dokáže být až překvapivě mrštné, navzdory tomu, že není vůbec malé – na délku měří 4245 mm. Je totiž poměrně lehké, váží 1,5 tuny, a také rychlé. Zrychlení z 0–100 km/h za 4,5 sekundy je působivé ještě dnes.

Nejvíce ohromí klid, s jakým atakuje hranici 300 km/h. Turbo působí samozřejmě, jistě a sebevědomě. Ve srovnání s jeho starším sourozencem, který nás čekal vzápětí, však působí krotce.

VESMÍRNÁ LOĎ

Pokud patříte do klubu starších a pokročilých, nebo se radíte k fanouškům dakarské rallye, Porsche 959 vám není třeba dlouze představovat. Tento vůz, svého času nejrychlejší a technologicky nejvyspělejší automobil světa, letos slaví čtyřicet let. A když se

oprostíte od jeho střídavého vzhledu a zaměříte jen na použitou techniku, těžko byste hádali, že jde o čtyři dekády starý stroj. Porsche 959 s 2,9litrovým přeplňovaným plochým šestiválcem, vycházejícím z motoru Porsche 911, a výkonem 450 koní při 6500 ot./min přenášejícím na všechna čtyři kola představuje vrchol tehdejšího supersportovního světa. Systém ABS byl v té době velkou novinkou, jenže technologické inovace 959 šly mnohem dál. Adaptivní podvozek se dvěma tlumiči na každém kole umožňuje elektronicky měnit světlou výšku i tuhost. Systém spolupracuje s pohonem všech kol PSK a podle rychlosti i režimu jízdy mění chování vozu; na nerovnostech působí měkce, s rostoucím tempem výrazně tuhne.

Porsche 959 je také prvním sériovým automobilem vybaveným elektronickým systémem kontroly tlaku v pneumatikách (TPMS), který spolupracuje s jedněmi z prvních run-flat pneumatik na světě

PORSCHE MUSEUM X MISSION FUTURE HERITAGE



– Bridgestone RE71 Denloc. Ty jsou obuty na vůbec prvních sériově vyráběných hoříčkových kolech s dutými paprsky. Nechybí ani přední diferenciál s hydraulicky ovládanými lamelovými spojkami řízenými počítačem.

V době, kdy mobilní telefony vypadaly jako vojenské vysílačky, působila technologie modelu Porsche 959 jako z jiného světa. A působí tak dodnes.

BRUTÁLNĚ RYCHLÉ, NIKOLIV ZÁKEŘNÉ

A přestože 959 neprovází tak děsivá pověst jako 993 GT2, přezdívané Widowmaker (auto, které z žen dělá vdovy), respekt při usedání za volant se slovy popisuje jen těžko. Nejlépe to vyjádří čísla – podobně zachovalý exemplář, jako byl ten náš, se dnes prodává za zhruba 75 milionů korun. Přitom nový vůz stál v přepočtu asi 6,5 milionu Kčs a průměrný občan Československa by na něj musel šetřit téměř 190 let.

Výkon 450 koní, hmotnost 1450 kg, zrychlení z 0 - 100 km/h za 3,9 sekundy a maximální rychlost 315 km/h – to vše v autě, které je navzdory technologické vyspělosti pořád Porsche 911 s tenkými A-sloupky a téměř „papírovými“ dveřmi. Z toho prostě nelze nemít nahnáno!



Obyčejné
"pracoviště"
v neobyčejném
voze.

Jenže stačí se rozjet na první rychlostní stupeň, umístěný vlevo dole jako u starých závodních aut, a strach je ten tam. Porsche 959 působí jako úplně normální 911, jen výrazně širší. Člověk by skoro řekl, kde výrobce „vycucal“ všechna ta ohromující čísla.

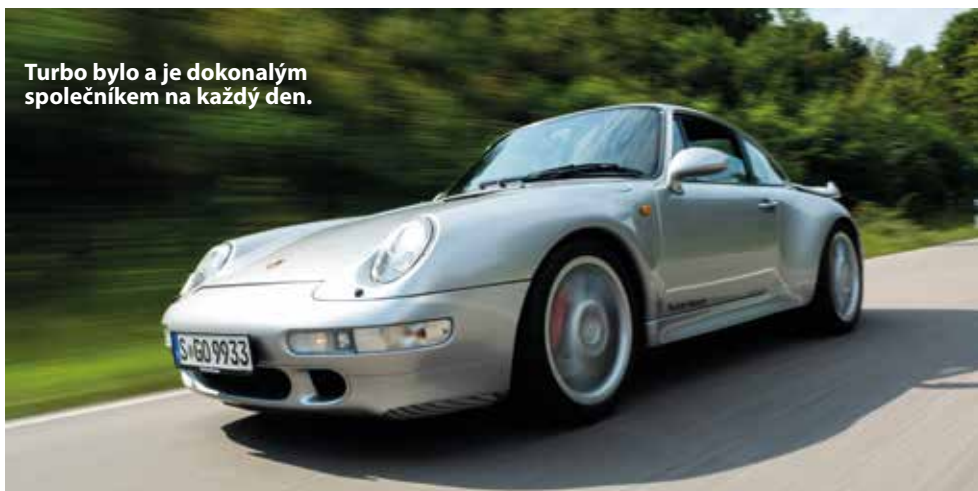
Převodovka je výrazně lepší než u tehdejších 911. Má nádherně mechanický chod, i když vyžaduje pevnou ruku, zvláště při opětovném řazení jedničky. Do 4000 ot./min se neděje mnoho, ale pak začne 959 mohutně zrychlovat. A jakmile ručička překročí 5500 ot./min, přijde citelný kopanec do zad, auto si přidřepne na zadní kola – a v tu chvíli začíná opravdová jízda. Nástup turba dokáže regulérně vyděsit, protože způsob, jakým ručička otáčkoměru vystřelí k omezovači, je naprosto surrealistický zážitek.



Třílitrová Targa z roku 1975 je rychlejší,
než by vůbec měla být



Turbo bylo a je dokonalým
společníkem na každý den.



AŽ 80 PROCENT VÝKONU DOZADU

Porsche 959 je vybaveno pohonem všech kol, který umí měnit rozdělení hnací síly. Standardně je nastaveno v poměru 40:60 ve prospěch zadní nápravy, ale při prudké akceleraci dokáže poslat dozadu až 80 procent výkonu. I proto je 959 na většině fotografií vidět přidřepnuté na zadní kola. Za běžných podmínek je lehce nedotáčivé, ale čím ostřeji jedete, tím víc se jeho charakter mění – od neutrálního až po přetáčivý.

Porsche 959 je zkrátka fenomenální stroj. Pokud bychom ho měli dynamicky přirovnat k některému ze současných vozů, nejbližší má k BMW M2 – jednomu z nejlepších řídicích aut dneška. S jediným rozdílem: tohle Porsche je čtyřicet let staré. Automobilový ekvivalent Jaromíra Jágra.



Bodujte s ORLEN apkou

Užívejte si odměny za body,
které se sypou, ať tankujete,
nebo nakupujete.



Stáhní si apkou zde



orlen.cz



AKCE

PORSCHE MUSEUM X
MISSION FUTURE HERITAGE

Carrera GT je poslední opravdu analogový supersport, který na nově vyvinutých pneumatikách Michelin už není tak zákeřný.

SUROVÝ SEN

Zlatý hřeb? To nejlepší nakonec? Absolutní vrchol? Záleží na úhlu pohledu. Ale pro člověka, který v roce 2006 sprintoval dva kilometry na čerpací stanici jen proto, že mu kamarád zavola, že se tam objevila Carrera GT, rozhodně ano. Automobilový jednorožec, stroj, který ani po pětadvaceti letech nepřestává fascinovat. A je jedno, jestli se bavíme o designu, ten snad ani nestihl zestárnout, o atmosférickém 5,7litrovém desativálci původně vyvíjeném pro závodní prototyp 9R3, jehož kvílení nutí kolemjdoucí zacpávat si uši, nebo o karbonovém monokoku a spojce vážící pouhých 3,5 kilogramu.

Každý aspekt tohoto vozu je výjimečný a dodnes ohromující. Mnoho výrobců se pokoušelo zkombinovat závodní techniku s každodenním autem, ale nikomu se to nepovedlo tak dokonale jako Porsche. Nikdo nestvořil tak podmanivou a zároveň funkční kombinaci dvou zdánlivě neslučitelných světů – a navíc s manuální převodovkou.

DOKONALÝ PODVOZEK

Důkaz jsme měli všichni možnost zažít na rozbité lesní okresce. Přední i zadní náprava s dvojitými lichoběžníkovými rameny a pružící jednotkou v systému push-rod (řešení známé z monopostů F1) pohltila nerovnosti s grácií Volva XC70. A pak, když se auto na šestý rychlostní stupeň z padesátky rozjelo během šesti sekund na stovku, nám brada spadla až na zem. Carrera GT stoprocentně naplňuje základní myšlenku, se kterou vznikala: být mechanickým supersportem, který je zároveň každodenně použitelný.

Jediným vodítkem, že sedíte v silničním Porsche, je volant převzatý z generace 996. Tím však podobnosti končí. Vše ostatní je naprosto unikátní – například hlavice řadičky z balsaového dřeva, která odkazuje na legendární okruhový speciál Porsche 917. Interiér je strohý, bez zbytečností: kromě rádia, ovládání oken a klimatizace tu najdete jen karbon, kůži a kov.

Atmosférický desativálec s výkonem 612 koní se probouzí vyštěknutím nevrlého psa a na volnoběh připomíná motorovou pilu. Díky odlehčenému setrvačníku reaguje na sebemenší pohyb plynového pedálu okamžitým skokem o tři tisíce otáček. Čistokrevné závodní auto!

A jestli jste někdy slyšeli, že Carrera GT se rozjíždí pouze a výhradně na spojku, pak jste slyšeli správně. Spojka je vybavena dvojicí karbon-keramických kotoučů s extrémně malým průměrem a aby vám Carrera GT „nechcipla“, je třeba spojkový



pedál uvolňovat opravdu opatrně. Auto třikrát čtyřikrát lehce zacuká a z nejhoršího jste venku.

V nízkých otáčkách se Carrera GT chová překvapivě poslušně a prvních pár kilometrů je jen oťukávání a seznamování. A upřímně, do 4000 otáček se nic dramatického neděje – jen náznaky toho, co nevyhnutelně přijde. Superostré řízení, agresivní nástup karbonových brzd, nečekaná poddajnost podvozku a samozřejmě motor, který se ochotně vytáčí až k 8000 ot./min.

VYŽADUJE NAPROSTOU KONCENTRACI

Jakmile ale začnete tlačit na pilu, mění se v bestii. Desativálec se rozezní návykovým kvílením a než se z té kakofonie vzpamatujete, řadíte čtyřku při 180 km/h (zrychlení z 0 na 100 km/h za 3,9 sekundy, 200 km/h pod 10 sekund). Zvuk vás nutí držet plyn na podlaze a nevdat to. V takovém tempu je Carrera GT nesmírně náročná na pozornost – protože závodní auta neodpouštějí, a přesto zůstává snadno říditelná. Nesmíte být ale zbrklí, protože pak umí kousnout. Jakékoliv tendence k přetáčivosti jsou ale dobře postřehnutelné prostřednictvím řízení a sedačky.

S Carrerou GT jsme jezdili každý cca 50 km za volantem a stejnou porci kilometrů na sedadle spolujezdce, ze kterého je zážitek také skvělý, avšak zároveň poněkud rozporuplný. Je to totiž směr radosti, že se vám splnil letitý sen, a frustrace, že se nejspíš už nikdy nebude opakovat. Plus obrovská úleva, že vám Carrera GT nezlámala ruce...

Text: Jiří Švamberk

Foto: Porsche

NOVINKA Cinturato™
WINTER 3

UŽIJTE SI ZIMU BEZPEČNĚ

Prémiové zimní pneumatiky pro osobní vozy & crossovery



**ŠPIČKOVÉ
BRZDĚNÍ
NA SNĚHU** ⁽¹⁾ ⁽²⁾

**VYNIKAJÍCÍ ODOLNOST PROTI
AQUAPLANINGU A SKVĚLÉ
JÍZDNÍ VLASTNOSTI NA MOKRU** ⁽²⁾

DELŠÍ ŽIVOTNOST ⁽³⁾
**A VYŠŠÍ KILOMETROVÝ
NÁJEZD**

1. Zpráva č. 24CPCEXT-317 – Srovnávací testy brzdění, trakce a ovladatelnosti na sněhu provedené organizací DEKRA v únoru 2025 na pneumatikách rozměru 205/55R16. Více informací na www.pirelli.com/cinturato-winter-3

2. TÜV Premium Mark, zpráva č. 713367367 – Testy provedené organizací TÜV v období únor–březen 2025 na pneumatikách rozměru 225/50R17. Certifikace udělena na základě splnění klíčových technických požadavků nezávislého certifikačního orgánu TÜV SÜD. Více informací na www.pirelli.com/cinturato-winter-3

3. Na základě interních testů: Cinturato™ Winter 3 ve srovnání s předchozím modelem Cinturato™ Winter 2



SÍLA POD KONTROLOU

TEST S CÍLEM

JAECOO J7
V ÚSTÍ NAD SVINOU

NÁSOBNÉ PŘEKVAPENÍ

Dovolená na severu Polska skýtá řadu výhod. Není to daleko, je tam klid a ceny jsou podobné těm našim. Ideální příležitost vyzkoušet čínské SUV Jaecoo J7, které popravdě dost překvapilo.

Na hranici mezi Západním Pomořanskem a Baltským mořem leží jedno z nejsevernějších měst Polska, Świnoujście, česky známé jako Ústí nad Svinou. Toto místo je díky své poloze unikátní hned v několika ohledech. Rozprostírá se totiž na více než čtyřiceti ostrovech, z nichž tři, Uznam, Wolin a Karsibór, jsou obydlené. Právě sem jsme zamířili s novým čínským SUV Jaecoo J7, které se snaží zaujmout designem, výbavou i přívětivou cenovkou.

MĚSTO NA OSTROVECH A PÍSKU

Świnoujście má status lázeňského města a zároveň důležitého přístavu. Během letní sezóny se tu vystřídá mnoho národností, zejména Němci, Poláci i Češi. A není divu. Dlouhá písčná pláž patří k nejhezčím v celém Polsku. Zdejší pobřeží je široké, čisté a plné života, ale zároveň tu najdete i klidná zákoutí pro relax nebo procházku po vlnolamu k ikonickému majáku Stawa Młyny, který připomíná větrný mlýn.

V centru města potěší promenáda se secesními lázeňskými domy, zatímco severovýchodněji můžete navštívit fortifikační systém pevností z 19. století, Fort Anioła, Fort Zachodni a Fort Gerharda,



Świnoujście má status lázeňského města a zároveň důležitého přístavu.

jenž milovníkům vojenské historie nabídne poutavou exkurzi. A pokud budete mít čas i chuť, zajedte trajektem na ostrov Wolin do národního parku nebo do vesničky Karsibór, která působí jako zcela jiný svět, tichý, zelený a bez turistického shonu.

DVĚ VÝBAVY

Jaecoo patří do koncernu Chery Automotive a spolu s další značkou Omoda tvoří tzv. O&J family, která se zaměřuje na SUV a offroadově laděné vozy. Model J7 je první vlašťovkou mířící na evropský trh a snaha být co nejvíce konkurenceschopná je evidentní už z pohledu na design, jenž dle nejlepších čínských zvyků kopíruje slavnější značky. Člověk znalý světa automobilů určitě nepřehlédne zapuštěné kliky dveří a la Range Rover Velar. Inspirace tímto modelem je patrná také v zadní části, kde se tomuto luxusnímu SUV nápadně podobají zadní sdružené lampy i pod střešním spoilerem ukrytý stěrač zadního okna.

Interiér dražší z nabízených výbav Exclusive (nižší výbava se jmenuje Luxury) působí vizuálně i na omak dobře. Otázkou je, co s materiály udělá zub času. Úroveň je sice velmi slušná, ale jisté rezervy oproti zavedeným značkám jsou patrné.





Výbava Exclusive je bohatá a nabízí i prvky, za které se připlácí i v segmentu těch nejluxusnějších SUV, například odvětrávaná přední sedadla, vyhřívání volantu, prémiový audiosystém SONY nebo vyhřívání čelního skla.

Jaecoo J7 se ale možná až příliš snaží. V mnoha ohledech je totiž nedotažená. Například ovládání tempomatu je doslova a do písmene peklo, nelogické a zbytečně komplikované. Multifunkční volant se zase snaží působit moderně s dotykovými ploškami, ale ve skutečnosti skrývá tlačítka pod jedním velkým plastovým celkem, kterému chybí potřebná ovládací jemnost.



Jaecoo je vybaveno armádou asistenčních systémů, jež lze ovládat přes centrální displej infotainmentu orientovaný na výšku. K jeho přednostem patří velmi vysoké rozlišení a skvělá grafika. Pochvalu zaslouží také rozlišení kamer a možnost jejich manuálního přepínání, což se hodí zejména v městských uličkách.

TICHÉ I HLUČNÉ ZÁROVENĚ

Na dlouhé dálniční trase potěšila rozumná spotřeba kolem 7,4–7,6 l/100 km, což je na vůz této velikosti velmi slušné. Ve vyšších rychlostech už ale apetit narostl nad 10 l/100 km. S rostoucími otáčkami přibýval i hluk motoru, který do rychlosti 120 km/h posádku téměř nerušil, ale nad tuto hranici už se začal ozývat výrazně. Na tichém projevu má zásluhu i akustické zasklení, které je součástí standardní výbavy.



Interiér Jaecoo J7 působí velmi solidně. Otázkou je, jestli tomu tak bude i za deset let...

Podvozek je komfortní, kombinace měkčích pružin a tvrdších tlumičů zvládá delší vlny dobře, ale na příčných nerovnostech má auto tendenci odskakovat. Řízení je přeposilované, bez zpětné vazby a vyžaduje časté korekce, takže vůz je směrově spíše nervózní.

Sedmistupňová dvouspojková převodovka pracuje v automatickém režimu poněkud nerozhodně, často podřazuje i při mírném sešlápnutí plynu, což snižuje komfort. V manuálním režimu je odezva lepší, ale logika řazení je otočená a pádla pod volantem chybí.



VŠEHO MOC ŠKODÍ

Velkým tématem, se kterým jsme se po celou dobu testování úplně nesrovnali, je již zmíněný infotainment. Ovládání vozu přes tablet působí moderně, ale v praxi se ukázalo jako neergonomické a rušivé. Po každém startu je nutné deaktivovat množství asistenčních systémů, jejichž zásahy jsou místy až příliš agresivní. Zvukově výrazné upozornění na překročení rychlosti obtěžuje, nehledě na to, že ukazatel rychlosti Jaecoo J7 hodně proměňuje, v dálničních rychlostech klidně i o 7 km/h. Asistent pro udržování v jízdním pruhu svými zbrklými zásahy řidiče občas doslova leká, což ve zúžení vedle kamionu opravdu nechcete zažívat.

Rozměrově se Jaecoo J7 pohybuje mezi Škodou Karoq a Kodiaq. V interiéru ale působí větší, než ve skutečnosti je. Promyšlené úložné prostory překvapí velkorysou praktičností. Do držáků ve středové konzole se vejdu i 1,5l PET lahve, pod nimi se nachází další objemný úložný prostor a boční kapsy jsou také nezvykle prostorné.

Pochvalu zaslouží pohodlná sedadla i praktická vychytávka v podobě ovládání sedadla spolujezdce ze zadní řady. Zavazadelník s dělenými opěradly v poměru 60:40 se skládá do roviny, ale mezi největší rozhodně nepatří. Ne náhodou výrobce objem kufru vůbec neuvádí. Na druhou stranu nechybí plnohodnotná rezerva, což dnes není samozřejmost.



Jaecoo J7 není sportovní, není ani vyloženě luxusní SUV, ale má ambici nabídnout hodně za rozumné peníze. Pokud překousnete digitální vrtochy a přistoupíte na jeho specifickou logiku, získáte dobře vybavené SUV se solidní spotřebou, pohodlím a řadou chytrých detailů. To vše zabalené do karoserie, která rozhodně nevypadá lacině, třebaže možná až moc povědomě...

Text: Jiří Švamberg

Foto: autor a Shutterstock



DEMONSTRACE MOŽNOSTÍ

Lak, který svítí, světla s reproduktory, kola měnící tvar a tři motory s výkonem 1 360 koní. Mercedes-AMG GT XX je elektrický koncept, který bourá všechny zažitě představy.



Mercedes-AMG už po několikáté dokazuje, že rychlost a emoce nejsou výsadou jen čistě spalovacích motorů. Nejnovější koncept GT XX je důkazem, že i elektrický vůz může být vzrušující, hlučný a charakterní. A také plný netradičních řešení.



Například výrazný lak v sytém oranžovém odstínu „Sunset Beam“ obsahuje luminescenční pigmenty reagující na střídavý proud, takže dokáže zobrazovat světelné pulzy. Ty lze využít třeba k signalizaci stavu nabíjení nebo k vytvoření speciálních efektů při uvítání řidiče. I přední světlomety dostaly nový význam – uvnitř ukrývají reproduktory, které simulují hluboký zvuk osmiválce.

OHROMUJÍCÍ AERODYNAMIKA

Zadní část zdobí MBUX Fluid Light Panel složený z více než sedmi set barevných LED diod. Ten dokáže zobrazit animace, texty i symboly a proměnit záď auta v pohyblivou světelnou plochu. Karoserii doplňuje aktivní aerodynamika – karbonový difuzor, výklopná aerodynamická brzda na víku kufru a drobné vzduchové klapky, které při vysoké rychlosti zlepšují stabilitu. Součinitel odporu vzduchu je přitom pouhých 0,198

Pod elegantními tvary pracuje trojice axiálních elektromotorů – dva vzadu a jeden vpředu – s celkovým výkonem kolem 1 000 kW (1 360 k). Kompaktní axial-flux konstrukce z dílen YASA má kořeny v motorsportu a poskytuje vyšší

hustotu výkonu i točivého momentu než běžné elektromotory. Systém pohonu všech kol Performance 4MATIC+ umí při klidné jízdě odpojit přední motor, aby šetřil energii, a znovu jej zapojit při prudké akceleraci. Maximální rychlost přesahuje 360 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zabere přibližně 2,5 sekundy.

Energii zajišťuje 800voltová baterie s kapacitou okolo 114 kWh a přímým kapalinovým chlazením každého článku. Díky nabíjecímu výkonu až 850 kW lze doplnit energii na zhruba 400 km během čtyř až pěti minut.

INTELIGENTNÍ KOLA

Interiér působí spíše jako kokpit závodního speciálu než běžného silničního auta. Karbonová skořepinová sedadla jsou tvarována podle přání každého zákazníka a čalouněná z recyklovaných závodních pneumatik a rostlinných vláken.

Ani kola tu nejsou jen designovým prvkem. Dvaadvacetipalcové ráfky mají pohyblivé lamely, které se automaticky uzavírají pro lepší aerodynamiku, nebo otevírají kvůli intenzivnímu chlazení brzd.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Mercedes-Benz

UŽ 30 LET
VÁS Z HAVÁRKY
NEMUSÍ
TREFIT ŠLAK



VIENNA INSURANCE GROUP

ZEMĚ VELKÝCH KONTRASTŮ

Na hranicích se celé vagóny vlaku zvednou i s pasažéry a vymění se pod nimi podvozky za širokorozchodné



Na opravené a moderně vybavené hlavní nádraží Kišiněv jezdí bohužel nyní jen pár vlaků denně



Moderní hlavní město plné nejnovějších aut a venkov s rezavými traktory a vesnicemi, kde se zastavil čas. Rozdíly, které nejvíc vyniknou právě za volantem.

Hlavní město Kišiněv s více než půl milionem obyvatel je poměrně moderní a osobité. Charakter mu dává hlavně betonová architektura, která je všude kolem. Najdete tu desítky svérázných budov, často vysokých a výrazných. Milovníci brutalismu, poválečného stylu typického pro východní Evropu, si tu přijdou na své. Většina staveb zůstala v původním stavu, některé jsou i opuštěné.

Městem vede síť převážně pravoúhlých ulic a širokých bulvárů. Díky dostatečné šířce se tu jezdí plynule, bez častých zácp. Kromě aut a autobusů tu fungují i trolejbusy. Řidiči bývají klidní, výjimkou je centrum, kde občas narazíte na nervózní řidiče, kteří prudce mění pruhy nebo riskantně předjíždějí. Na přechodech chodců většinou přednost dají. Stav silnic ve městě je výborný, rychlost je omezena na 50 km/h. Dobré jsou i hlavní tahy – severní silnice M2 je zpočátku třípruhá, ale na dálnici evropských parametrů tu nenarazíte. Moldavsko totiž oficiální dálnice nemá a maximální povolená rychlost je 110 km/h. Síť hlavních silnic je řídká a s rostoucí vzdáleností od Kišiněva kvalita výrazně klesá. Objevují se výmoly, vyjeté koleje a rozpadající se krajnice. Silnice třetí třídy připomínají spíš polní cesty s dírou vedle díry. Na cestování je lepší SUV nebo rovnou offroad. Rozbité okresky působí, jako by vás přenesly o století zpět – do vesnic s dřevěnými domy, bohatě zdobenými vraty a pomalovanými ploty. Často ani není zavedena voda do domu, chodí se pro ni ke studni. Interiéry zdobí tkané koberce, vyšívané dečky a pestré vzory typické pro celý region. Nejhorší stav je v separatistickém Podněstří – tamní silnice zůstaly nedotčené od odtržení v roce 1993.

NOSTALGIE VS. MODERNA

Moldavsko má i malé mezinárodní letiště po rekonstrukci. Před ním stojí starý letoun Tu-134 s proskleným nosem. Zemí vede několik širokorozchodných železničních tratí, které dříve sloužily hlavně nákladní dopravě mezi Rumunskem a Ukrajinou. Dnes, po úpadku průmyslu, jezdí jen minimum vlaků. Osobní dopravu zajišťují příměstské spoje a jeden až dva noční vlaky denně do Rumunska a na Ukrajinu. Uvnitř se ocitnete v sedmdesátých letech – interiéry jsou původní a dobře udržované. Vlaky kvůli špatným kolejím jezdí kolem 30 km/h, takže se cestou i vyspíte. Na hranicích s Rumunskem se navíc mění podvozky, protože rozchod kolejí je jiný.

Moldavsko čeká mnoho výzev – ekonomika stojí hlavně na zemědělství, průmysl je slabý, dopravní infrastruktura zanedbaná a v Podněstří je přítomen ruský



Nejvyšší budova v zemi - 91m vysoký kolektivní dům Romanita je dodnes obydlen, i když spodní části budovy se již nevyužívají.

vojenský kontingent. Nechybí ani snahy o větší autonomii a destabilizaci v oblasti Gagauzie.

NEJÚRODNĚJŠÍ ČERNOZEM

Venku za městem se otevírá klidná krajina plná zeleně a úrodných polí. Daří se tu ovoci – jablkům, třešním, švestkám, ořechům a hlavně vínu. Moldavsko proslavila sladká červená vína. Určitě stojí za to navštívit město Cricova s obřími vinnými sklepy, kde se dá jezdit autem po podzemních bulvárech. V zemi je přes dvacet významných vinařství rozestětých téměř všude, kromě úplného severu.

Ceny pohonných hmot jsou pro Čechy příznivější – benzín vyjde na 29 Kč/l, nafta na 25 Kč/l a LPG na 16,50 Kč/l. Zahraniční auta musí při příjezdu koupit vinětu za 100 Kč na týden.

Do Moldavska necestuje mnoho turistů, ale pro zkušenější cestovatele může být návštěva inspirativní a dobrodružná. Nadchne milovníky retra, brutalistní architektury, vína, ovoce i přírody. A překvapí příjemně. Víc, než by čekali.



Kavárna Guguta v historickém centru metropole byla inspirována pohádkovou bytostí, proti její demolici se zvedla vlna protestů a stojí tak dodnes

INZERCE

Text a foto

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

DACIA SERVICE



PŘEZUTÍ JEN 499 Kč

PŘI KOUPI 4 KS ZIMNÍCH
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 zimních pneumatik značky Motrio zakoupenou v autorizovaném servisu Dacia v období od 15. 9. do 31. 12. 2025.

Autorem dnešního citátu je **Victor Hugo** (1802–1885), francouzský básník, prozaik, dramatik, esejista a politický myslitel.

POMŮČKA: ATEROM, EKK, ILEUM, KIT	AMERICKÝ PÍSENIČKÁŘ	VÝROBCE BRYLÍ	NEŽLI	NÁJEM HOSPODÁŘSKÉHO OBJEKTU		DRBNY	PROTOŽE (SLOVENSKY)	HODNĚ ZTLOUSTNOUT	SOUPRAVA DÍLŮ K LEPENÍ MODELŮ	FRANCOVKA	ČÁST CHODIDLA		PINKÁNÍ	ARABSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO	ZNAČKA RHENIA	6. DÍL TAJENKY	KONEC MODLITBY
PŘEDCHŮDCE POLDI					VAČNATEC							KAPROVITÁ RYBA					
VÝROBCE A PRODEJCE NÁBYTKU					STARÁ (ZASTARALE) KAPROVITÁ RYBA							KYČELNÍK ČESKÝ HEREC					
1. DÍL TAJENKY															SPOJKA PRUŽINA		
OCHRANNÁ LHŮTA (ZKRATKA)			PULZOVÁNÍ OVOČNÉ ŠTÁVY						ÚTOK					ANGLICKÝ „PERO“ 4. DÍL TAJENKY			
VÝŠ NEZ				NERUDOVY INICIÁLY SOVĚTSKÝ REŽISÉR							POSTEL					OMOTAT	NETREFITI
	KRČMA	3. DÍL TAJENKY 2. DÍL TAJENKY									CYSTA MAZOVÉ ZLÁZY						
HOCH					JEDLÉ PLODY	ZÁKRSEK						ZKRATKA SOUHVĚZDÍ DELFINA	CHORVATSKÝ „NOVÝ“ ZEMSKÁ VRSTVA				
PŘEDSTIH							PAMÁTNÍKY	TÝK		VOUSY POD NOSEM	PÁR POKLOPY				ZNAČKA INDIA BRÝLE		
STAROŘÍMSKÁ PLATIDLA				DRUH ŠTOUCHU PEČICI ZARÍZENÍ					PUŠKA SPODKY NÁDOB					OXID CÍNU (VZOREC) DOMÁCKÝ SAMUEL			
JEZDECKÝ KLUB (ZKRATKA)			5. DÍL TAJENKY KRYLOVY INICIÁLY														
POHOVOR						OSTRAVSKÝ FOTBALOVÝ KLUB							VOJENSKÝ POZDRAV SAVLÍ				
DRAŽBA						AKVARIJNÍ RYBA							ITALSKÝ HOUSLAŘSKÝ ROD				

se
TKání

KALEIDOSTKOP

PODZIM 2025

Ve dnech 1.–2. listopadu 2025 se PVA EXPO Praha – Letňany promění v centrum motoristické kultury, a to s veletrhem PRAGUE CAR FESTIVAL. Více než jedenáct set exponátů na ploše 42 000 m² nabídne unikátní kombinaci tuningu, historických vozidel, motorsportu a také supersportovních legend v bohatém programu. EIBACH TUNING EXPO ukáže špič-

PRAHA OPĚT OŽIJE KRÁSOU AUTOMOBILŮ!

kové profesionální úpravy vozů, restomody a výstavu obohatí rovněž klubové srazy na volném prostranství. Výstava SPIES HECKER CLASSIC EXPO pak osloví návštěvníky více než 250 historickými vozy a motocykly – od předválečných kousků až po youngtimery – doplněné tradiční aukcí. Třetím pilířem je výstava RACING EXPO s více než 150 závodními exponáty, besedami a autogramiádami s českými špičkami motorsportu. Ani milovníci luxusních supersportů nepřijdou zkrátka především

v sekci PIRELLI AUTO EXCLUSIVE. Venkovní RACING ARÉNA pak přinese adrenalinovou show pro celou rodinu. Loňský návštěvnícký rekord 41 000 lidí může být letos překonán, ale už teď je jisté, že PRAGUE CAR FESTIVAL 2025 nabídne osm hal plných nezapomenutelných zážitků pro fanoušky aut a motorek všech generací. Neváhejte a přijďte zažít jedinečnou atmosféru automobilové vášně, kde se snoubí rychlost, historie i nejnovější trendy na čtyřech kolech. www.praguecarfestival.cz



Objednejte se na **podzimní prohlídku a pneuservis**



Vůz připraven na zimu. Já na dobrodružství.

Správný čas na sezonní servis.

Přípravu vašeho vozu na zimní sezonu svěřte profesionálům v autorizovaných servisech Volkswagen. Využijte možnost podzimní servisní prohlídky vašeho vozu, výhodných servisních úkonů s Originálními díly Volkswagen®, nabídky originálního

příslušenství a kompletních služeb Volkswagen Pneuservisu s širokým sortimentem zimních pneumatik s bezplatnou PneuGarancí. Se zákaznickou kartou Volkswagen MyCard, připravíte vůz na zimní sezonu ještě výhodněji. Získáte ji snadno na my-card.cz.



KIA NABÍZÍ U EV AKUMULÁTORŮ POUZE MODULOVOU VÝMĚNU

Praxe ukazuje, že elektromobilita už dávno nemusí být důvodem k obavám. Nejčastější dotazy míří na akumulátory – jak dlouho vydrží, co se stane při poruše a kolik stojí opravy.

Z tohoto pohledu statistická data značky Kia v České republice uklidňují: z téměř 3700 vozů HEV, PHEV a BEV prodaných v letech 2018–07/2025 řešila značka závadu akumulátoru jen u 0,46 % aut, tedy v 17 případech. Zjištěné vady navíc vznikly už při výrobě, nikoli v běžném provozu.

Klíčem je chytrý servis. Od roku 2018 používá Kia technologii Battery Modul Balancer, která přesně identifikuje vadný modul a umožní vyměnit pouze tuto část, nikoli celý akumulátor. Oprava trvá zhruba čtyři hodiny a autorizované servisy mají potřebná oprávnění i vyškolené

techniky. Pozárúční výměna jednoho modulu se podle provedení pohybuje přibližně mezi 40–70 tisíci Kč. V reálné praxi však žádný zákazník výměnu modulu neplatil – všechny dosavadní případy pokryla standardní sedmiletá záruka Kia.

Spolehlivost potvrzují i interní analýzy – kapacita na konci záruky výrazně převyšuje hranici 70 %. Proto Kia u nově vyrobených modelů BEV a PHEV od modelového roku 2026 prodlužuje záruku na kapacitu: 80 % po dobu 5 let nebo 100 000 km a 70 % až na 8 let nebo 160 000 km. Ostatní typy závad kryje nadále standardní sedmiletá záruka, případně do nájezdu 150 000 km. Jak poznat, že je čas navštívit servis? Vůz sám upozorní rozsvícenou kontrolkou a hlášením o nutnosti kontroly systému. Typickým projevem závady jednoho modulu je zkrácený

dojezd a omezený výkon při dobíjení. Auto je možné dál provozovat, ale to se nedoporučuje – autorizované místo zvládne diagnostiku i opravu rychle a s garantovaným postupem.

Myslí se i na ekologii. Vyřazené moduly se druhotně využívají jako stacionární úložiště, jinak míří k recyklaci. Pro klienty STK je to důležité poselství: obavy z “neviditelné” části vozu nejsou na místě. Při pravidelné kontrole se ověřují bezpečnostní prvky, brzdy, světla a podvozek; akumulátor je robustně chráněn a jeho management průběžně hlídá zdraví článků. V provozu pomůže šetrné zacházení – nenechávat dobít akumulátor dlouhodobě na 0 % ani 100 %, využívat plánované dobíjení a udržovat software aktuální. Výsledek? Tichý, spolehlivý a úsporný parták do každodenního provozu.

MAJITELÉ VOZŮ DACIA MOHOU BÝT NYNÍ ÚPLNĚ V KLIDU SE SLUŽBOU GARANCE DACIA ZEN. ODVEZOU SI AŽ SEDM LET JÍZDY V POHODĚ.

Vlastnit vůz znamená nejen pohodlí a svobodu, ale také starosti o jeho spolehlivost a náklady na opravy.

Zen je obecně chápán jako symbol jistoty, bezpečí a pohodlí, což jsou hodnoty, které by měl mít každý vůz a služby s ním spojené.

S programem Garance Dacia ZEN zapomenete na stres a užijete si bezstarostnou jízdu bez dodatečných nákladů s vědomím, že jste v dobrých rukou spolehlivého servisu. Váš vůz musí být mladší než 6 let a mít najeto méně než 120 000 km.

Služba Garance Dacia ZEN zajistí krytí nákladů na servis většiny důležitých součástí vašeho vozu a to až na 7 let. Ať už jde o motor, převodovku, zavěšení kol nebo výměnu elektrických či elektronických součástí, můžete si být jisti, že vás nečekají žádné nepříjemné výdaje za nákladné opravy.

Co můžete získat?

- **Jeden rok nebo 30 000 kilometrů** (podle toho, co nastane dříve) klidné jízdy navíc při každé servisní prohlídce v rámci programu údržby.
- **Jistotu bezstarostné jízdy až do stáří 7 let vozu** nebo do maximálního nájezdu 150 000 kilometrů.
- Jistotu, že je váš vůz **udržován v souladu s nejvyššími standardy** a chráněn před nečekanými výdaji.



Jak na to?

Je to snadné. Předejte svůj vůz Dacia do autorizovaného servisu Dacia a nechte provést standardní servisní prohlídku (neplatí pro Servis 5+). Služba Garance Dacia ZEN se aktivuje po uplynutí jiné servisní smlouvy nebo tovární záruky, pokud zvládnete dojet na servisní prohlídku v intervalech dle doporučení výrobce a před jejich uplynutím.

www.dacia.cz/zen



DOPRAVNÍ NEHODA! JAK POMOCI?

Multimediální vzdělávací aplikace Ty to zvládneš – PRVNÍ U NEHODY rozšiřuje vzdělávání široké veřejnosti. Po úspěšném lednovém startu projektu představí Asociace Záchraný kruh tři nové simulace, které učí, jak zvládat rizikové situace v silničním provozu. Edukace prostřednictvím kvalitně zpracovaných realistických modelových scénářů se ukázala jako mimořádně efektivní způsob, jak připravit řidiče i chodce na zvládnutí nepředvídatelných okamžiků. Na konci září tohoto roku proto startuje druhá fáze úspěšného projektu, která přináší další tři nové simulace nebezpečných situací. V nich se tvůrci zaměřili na poskytnutí první pomoci při nehodě s chodcem, dále na rozhodovací proces při nerozvážené jízdě mladistvých a také na správný postup při dopravní nehodě rodiny s dětmi mimo vozovku.

www.prvniunehody.cz

STVOŘENÉ PRO KAŽDOU ZIMU

Zima - tichá, náročná, majestátní. Jen málokdo je pro ni skutečně stvořen. Naše prémiové zimní pneumatiky byly vytvořeny tak, aby vás bezpečně dopravily domů za všech podmínek - bez ohledu na to, jak krutá je zima nebo jak náhlá je změna počasí.

Stvořené k dokonalosti - Stvořené pro bezpečnost - Stvořené pro každou zimu.



**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF 1**



**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF 2**



**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF P**



**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF 2 SUV**



**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF C**



**BEZPLATNÁ
VÝHODA PRO
SPOTŘEBITELE**



**BEZPROBLÉMOVÁ
INTEGRACE SE VŠEMI
VOZY**



**SPECIÁLNÍ
TICHÉ
ŘEŠENÍ**



**JEDINEČNÁ ODOLNOST
A OCHRANA PROTI
NÁRAZU**

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 sport je od roku 2009 oficiálně zařazen mezi olympijské disciplíny? a) Kriket b) Golf c) Squash	2. Jaký fyzikální jev vysvětluje, proč světlo mění směr při přechodu z jednoho prostředí do druhého? a) Difrakce b) Refrakce c) Interference	3. Který z těchto politiků nikdy nebyl předsedou vlády Velké Británie? a) Winston Churchill Jr. b) Margaret Thatcherová c) Tony Blair
4. Kdy byla podepsána Mnichovská dohoda? a) 1937 b) 1938 c) 1939	5. Který skladatel zkomponoval „Bolero“? a) Igor Stravinskij b) Maurice Ravel c) Claude Debussy	6. Který snímek získal Oscara za nejlepší film v roce 1994? a) Forrest Gump b) Pulp Fiction c) Vykoupení z věznice Shawshank
7. Které z těchto plemen pochází z Japonska? a) Akita inu b) Cane Corso c) Basenji	8. Který model Porsche se poprvé objevil jako plně elektrický? a) Cayman b) Panamera c) Taycan	9. Kdy proběhla bitva u Stalingradu? a) 1940–1941 b) 1941–1942 c) 1942–1943
10. Jak se jmenovalo letiště v Západním Berlíně, které se hrálo klíčovou roli během berlínské blokády? a) Tegel b) Tempelhof c) Schönefeld	11. Který z těchto živočichů je vejcorodý savce? a) Ptakopysk b) Lemur c) Kapybara	12. Který strom tvoří největší podíl v českých hospodářských lesích? a) Dub b) Buk c) Smrk
13. Který oceán je největší svou rozlohou? a) Atlantský b) Tichý c) Indický	14. Který z těchto měsíců patří k planetě Jupiter? a) Titan b) Europa c) Triton	15. Který návrhář proslul „malými černými šaty“? a) Christian Dior b) Yves Saint Laurent c) Coco Chanel
16. Jak se jmenuje první plně elektrický model značky CUPRA? a) Born b) Formentor c) Leon	17. Který architekt navrhl budovu Guggenheimova muzea v New Yorku? a) Ludwig Mies van der Rohe b) Frank Lloyd Wright c) Le Corbusier	18. Která plodina je hlavní surovinou pro výrobu krmného šrotu v EU? a) Žito b) Sója c) Oves
19. Které z těchto měst je sídlem baskického parlamentu? a) Pamplona b) Vitoria-Gasteiz c) Bilbao	20. Kde se konaly zimní olympijské hry v roce 2006? a) Nagano b) Turín c) Salt Lake City	21. Jaký motor měl model BMW M5 generace E60 (2005–2010)? a) Řadový šestiválec b) Pětilitrový V10 c) V8 Twin-Turbo
22. Jaký se jmenuje legendární britský stíhací letoun z 2. světové války? a) Spitfire b) Mustang c) Zero	23. Jaký druh sýra se tradičně používá při přípravě řeckého salátu? a) Feta b) Halloumi c) Ricotta	24. Jak je jmenuje tato postava z pořadu Studio Kamarád? a) Harry Šoumen b) Joe Párty c) Václav Oslava

Nová Kia EV4 s dojezdem až 625 km.

Ukažte se v novém světle.



Movement that inspires

Nové pojetí designu. Nová energie. Nové možnosti. Kia EV4 spojuje sebevědomý vzhled a elektrický pohon s dojezdem až 625 km – zve vás k objevování nových cest a nových zážitků.

Kombinovaná spotřeba elektrické energie dle WLTP: 14,3–14,9 kWh/100 km, emise CO₂: 0 g/km. Uvedené hodnoty nejsou finální a mohou se změnit. Spotřeba, emise a hodnota dojezdu byly stanoveny podle metodiky měření dle nařízení (EU) 2017/1153, včetně zkušební postupu WLTP. Hodnoty se mohou lišit v závislosti na reálných podmínkách, stylu jízdy a dalších faktorech. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.

SKODA E-Shop



Akční příslušenství, co vylepší váš vůz

Využijte slevu až 40 % na originální Škoda vybavení

Pořídte si Škoda Originální příslušenství za zvýhodněné ceny a zpříjemněte si každou jízdu. U nás najdete vše od nosičů přes sněhové řetězy až po dárkové předměty. Akce platí od 1. 10. do 30. 11. 2025 nebo do vyprodání zásob.