

JARO  
2026

# Setkání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

JAK SE  
JEZDÍ  
NA HELSKÉ  
KOSE

## LEGENDA



JAGUAR XJ40  
SLAVÍ 40 LET.

## AKCE



RÉTROMOBILE:  
PASTVA PRO OČI

ZA VOLANTEM **HEREC**  
**PETR PĚKNIC**

# TANKARTA BUSINESS



**Pro fleet managery:**  
Zvýhodněné tankování  
Výdaje pod kontrolou  
Nejširší síť čerpacích stanic



Více info zde

## OBSAH

- 4 **VY-MY:**  
Registrace a prohlídky
- 6 **Za volantem:**  
Petr Pěknice
- 8 **Autonovinky:**  
Nové modely prvního čtvrtletí 2026
- 10 **Čtyřtest:**  
Čtyři auta, čtyři světy
- 12 **Osobnost:**  
Jochen Mass
- 16 **Legenda:**  
Jaguar XJ40
- 18 **Zajímavost:**  
Lowridery
- 20 **Akce:**  
Retromobile 2026
- 24 **Test s cílem:**  
Kia Stonic na Rokycansku
- 26 **Jak se jezdí:**  
Na Helské kose
- 28 **Cestování:**  
Cyklonosiče
- 30 **Křížovka/KaleidoSTKop**
- 32 **Vědomostní kvíz**
- 34 **Videotéka**

### Tohle už tu jednou bylo

Nedávno jsem měl u večere možnost debatovat s lidmi z Jaguar Land Roveru – nejen o novém elektrickém Jaguaru, budoucnosti velkých luxusních SUV nebo závodním programu W2RC, kterého se Land Rover účastní s osmiválcovými Defendery. Řeč ale přišla i na zašlou slávu britského automobilového průmyslu, zejména na koncern Leyland. O to větší radost jsem měl, když mě zástupci JLR – shodou okolností všichni Britové – utvrdili v názoru, že jednou z největších chyb byla minimální diverzifikace modelového portfolia. Automobilky sdružené pod Leylandem často nabízely v podstatě totožný vůz pod několika značkami – typicky Mini jako Austin, Morris, Riley nebo Wolseley. Jednotlivé verze se lišily spíše detaily, výbavou či naladěním než samotnou technikou. A všichni dobře víme, jak British Leyland skončil.

Nemůžu se ubránit dojmu, že podobný scénář v bledě modrém dnes sledujeme v Evropě znovu, tentokrát u koncernu Stellantis. Sice nechybí svěbytný design a odlišné naladění podvozku, ale pod povrchem jsou si vozy často velmi blízké. Ať už sáhnete po Peugeotu, Citroënu, Fiatu nebo Alfi Romeo, u velké části menších a středních modelů narazíte na stejný základ, často včetně tříválcového motoru 1.2 PureTech. Aby bylo jasno – ten motor sám o sobě není špatný, pokud tedy znáte jeho slabiny a snažíte se případným problémům předcházet, jako například nejezdíte s autem jen pro rohlíky, ale občas ho „protáhnete“ i mimo město a zkracujete nesmyslně dlouhé intervaly výměny oleje alespoň na polovinu. Ale upřímně, kdo si koupí tříválcovou Alfu Romeo? Kde je slavné sportovní srdce? Mohl bych pokračovat i u jiných značek spadajících pod Stellantis.

Zdá se, že si to nejvyšší management začíná uvědomovat. Ostatně právě Alfa Romeo na konci roku 2025 oznámila, že svěbytné modely Giulia a Stelvio zůstávají v nabídce a pro velký zájem se vrací i ostré provedení Quadrifoglio Verde. Zákazníci totiž velmi dobře vědí, co chtějí – a rozhodně nechtějí malé elektromobily s cenovkou srovnatelnou s dobře vybavenou Škodou Octavia.

Podobnou zkušenost ostatně udělal i Mercedes-AMG. Ten sice přišel s technicky fascinujícím plug-in hybridním čtyřválcem, který překonal osmiválcové ve výkonu i dynamice, jenže zákazníci ho nepřijali. Ukázalo se, že emoce a charakter nelze nahradit tabulkovými hodnotami.

Obávám se ale, že Stellantis už možná zašel příliš daleko. Jednotlivé značky jsou dnes provázané víc než kdy dřív a často nabízejí v zásadě stejná auta v různých kabátech. A jak historie ukazuje, tohle trh dříve nebo později potrestá.

Tohle už tu totiž jednou bylo.

Abych ale nekončil pesimisticky, rád vás pozvu k přečtení zajímavými materiály nabitého jarního čísla magazínu Setkání. Připravili jsme pro vás mimo jiné článek o svéhlavé kočce Jaguar XJ40, která letos slaví kulaté výročí, nahlédneme do kultury lowridersů a vydali jsme se také na Retromobile – jednu z nejzajímavějších veteránských akcí v Evropě.

Přeji příjemné čtení.

Jiří Švamberg  
šéfredaktor



**Tajenka z minulého čísla zněla: „Zklamání je jako zmrzlá ruka, může se vyléčit, ale pořád bolí.“**

**Ročník XXIII/jaro 2026. Vydává:** Časopisy pro volný čas s.r.o., Domažlická 1, 130 00 Praha 3, IČO: 26422964, DIČ: CZ26422964

**Sekretariát:** Zuzana Dvořáková, mail: recepce@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, Miloš Hlaváček, Aleš Jungmann, Jaroslav Kvíčala, Filip Vejnar. **Grafická úprava:** Daniela Petrová, **Inzerce:** Antonín Příbyl, Tel.: 603 340 384, e-mail: pribyl@wsmsro.cz,

Vojtěch Štajf, Tel.: 602 228 768, e-mail: vojta@stajf.cz **Tisk:** Tiskárna Triangl a.s., Beranových 65 - Areál Letov, 199 02 Praha 9 - Letňany

**Foto na obálce:** archiv P. Pěknice

**Odevzdáno do tisku:** 20. 03. 2026

# AUTOKOSMETIKA PRO KOMPLETNÍ PÉČI O VÁŠ VŮZ

MADE IN GERMANY | SINCE 1950

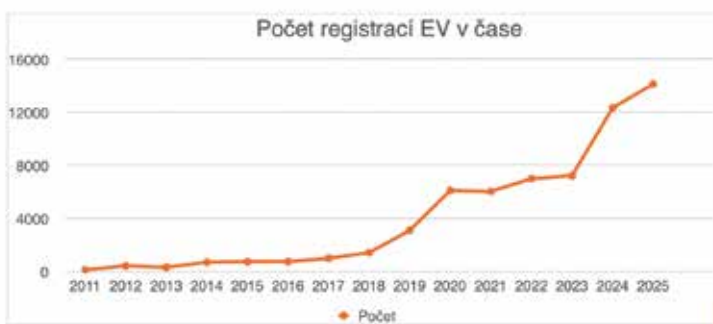
**SONAX**<sup>®</sup>  
MADE IN GERMANY



WWW.SONAX.CZ

# STATISTIKY V REGISTRACI A PROHLÍDKÁCH VOZIDEL V ROCE 2025

V posledních letech se registrace elektrických vozidel (EV) v našem regionu výrazně zvýšily. Od roku 2011 do roku 2026 došlo k rapidnímu nárůstu registrací elektrických vozidel. V roce 2025 bylo registrováno 14.119 vozidel, v porovnání s rokem 2011, kdy bylo registrováno 140 vozidel, je tak tento trend jasně viditelný. Nejvíce registrací zaznamenaly značky ŠKODA (4.669) a TESLA (1.887).



V roce 2025 bylo provedeno na Stanicích technické kontroly 4.011.091 prohlídek, způsobilost vozidel včetně měření emisí byla 89,8 %. Průměrné stáří vozidel přistavených k technické prohlídce



postupně klesá z 20 let v roce 2019 k reálnějším 13 letům v roce 2025. Je třeba doplnit, že nejvíce průměrné stáří přistavených vozidel zvedají motocykly, přívěsné vozíky a traktory, u nichž se průměrné stáří pohybuje v rozmezí 25 – 40 let dle kategorie.

Závěrem nezbyvá než popřát řidičům mnoho bezpečně najetých kilometrů.

Text: Miroslav Pecha,  
předseda Profesní komory STK



## V oblasti přepravy nebezpečných věcí nabízíme víc než jen školení

V přepravě nebezpečných věcí rozhodují znalosti a návyky. Náš simulátor s virtuální realitou DekTruck přivádí bezpečnost přímo k Vám a umožní řidičům nanečisto trénovat rizikové situace i správné reakce.

### ► Jaké klíčové situace řidiči na simulátoru trénují?

- rozpoznání náklonu vozidla a navrácení do správné stopy
- průjezd zatáčkou bez rizika převrácení
- manévrování v úzkém městském prostoru
- okamžitá reakce na náhlou překážku

Chcete mít jistotu, že Vaši řidiči budou připraveni i na krizové situace? Stačí nás kontaktovat.



[www.dekra.cz](http://www.dekra.cz)

Přijďte na  
palubu  
DekTrucku



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

# Jaro už je za rohem

Ten správný čas na sezonní servis.

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

prohlídku a komplexní služby Volkswagen Pneuservisu včetně letních pneumatik s bezplatnou PneuGarancí. Prohlédněte si naši aktuální nabídku originálního příslušenství a využijte všechny výhody zákaznické karty Volkswagen MyCard. Akce platí do 21. 6. 2026.





Tentokrát jsme vyzpovídali Petra Pěknice, divadelního, filmového a televizního herece. Vystudoval VOŠ hereckou v Praze Michli a působí především na divadelních scénách, kde ztvárňuje široké spektrum rolí od klasického repertoáru po současnou dramaturgii.



## V MLÁDÍ JSEM BYL POMĚRNĚ NEUKÁZNĚNÝ ŘIDIČ

### ■ V kolika letech jste si udělal řidičský průkaz?

A vzpomenete si ještě na automobil, ve kterém jste se učil řídit?

První řidičák jsem získal už v patnácti letech na malý motocykl, v sedmnácti pak na velkou motorku a v osmnácti na auto. Byla to škodovka 120, na kterou si dodnes dobře vzpomínám.

### ■ Jak byste se jako řidič charakterizoval?

Myslím, že jsem jako mladší býval poměrně neukázněný řidič. Člověk měl možná víc odvahy než rozumu. S věkem se to ale výrazně zlepšilo a dnes k řízení přistupuji mnohem zodpovědněji.

### ■ Dostal jste někdy opravdu kuriózní pokutu?

Ne, na žádnou opravdu kuriózní pokutu si nevzpomínám.

### ■ Kam nejdál jste se vydal po vlastní ose?

Nejdál jsem se asi dostal do Itálie, konkrétně na Gargano do města Peschici. Byla to příjemná zkušenost a hezká cesta.

### ■ Doslechli jste se, že jste velkým milovníkem motocyklů.

Čím vás právě motocykly tolik přitahují?

Motorky mě přitahují už od dětství. Líbí se mi na nich především

pocit svobody, který při jízdě člověk zažívá, a také rychlost a praktičnost dopravy, například tady v Praze.



Petr Pěkník vystudoval VOŠ hereckou v Praze Michli.



#### ■ Na jakém motocyklu momentálně jezdíte?

Momentálně jezdím na Yamaze FZ6 N. Kdysi na ni vyšla recenze s názvem „zdivočelá kočka“, což ji docela vystihuje. Je to svižná šestistovka, která mi vyhovuje.

#### ■ Když se člověk rozhlédne po evropských metropolích, nelze přehlédnout množství jezdců na skútrech. Proč myslíte, že jich je v Praze stále poměrně málo, přestože jde o velmi praktickou formu osobní mobility?

Myslím, že u nás ještě nejsou řidiči aut tolik zvyklí na pohyb skútrů v běžném provozu. Chce to asi víc tolerance a ohleduplnosti. Na motorce to zažívám třeba na Nuselském mostě, kde vás někteří řidiči nepustí, i když vás vidí.

#### ■ Jste spíše příznivcem vozů se spalovacím motorem, nebo elektromobilů?

V současnosti jsem spíše příznivcem vozů se spalovacím motorem, ale nevylučuji, že se to do budoucna může změnit.

#### ■ Věnujete se především divadlu, ale objevujete se také ve filmech a televizi. Kde vás mohou čtenáři v současnosti vidět?

Nejvíce působím v divadle Studio Dva v Praze. Zároveň každý

týden natáčíme pořad „Co naše babičky uměly a na co my jsme zapomněli“, kde mě mohou diváci také pravidelně vidat.

#### ■ Která role pro vás byla zatím nejtěžší a proč?

Nejtěžší pro mě byla pravděpodobně role Jánošíka v muzikálu Malováno na skle, kterou jsem hrál kdysi v Liberci. Byla to náročná zkušenost.

#### ■ Existuje role, kterou byste nikdy nepřijal?

Zatím mi nikdo takovou roli nenabídl. Většinou jsem ale nepřijal role, které jsem zkrátka nemohl přijmout kvůli křížícím se závazkům. Byla i období, kdy jsem hrál denně tři představení, což už dnes nedělám.



#### ■ Pokud byste si mohl vybrat, s jakým již nežijícím hercem byste si rád zahrál?

Nejraději bych si zahrál s mými předčasně zesnulými kolegy a kamarády z divadel v Chebu nebo v Liberci – s Jirkou Koptou, Vítkem Musilem nebo Přemou Houškou. Velmi rád na ně vzpomínám.

#### ■ Kdybyste nebyl hercem, čím byste byl?

To je těžké říct. Jako dítě jsem chtěl být kosmonautem.

#### ■ Co vás dokáže mimo práci opravdu nadchnout nebo uklidnit?

Opravdu nadchnout mě dokáže volný den. Na druhou stranu ale musím přiznat, že když mám delší volno, začnu se zase těšit do práce – ať už do divadla, nebo na natáčení.

Text: Jiří Švamberk

Děkujeme za rozhovor

Foto: archiv P. Pěknice

# BEZPEČNÁ KOLA | PRO RADOST

✓ Originální rozměry ✓ Typový list

**Sicuplus**

Bezpečnostní šrouby / matice



**ZDARMA!**  
K sadě kol AEZ a DOTZ  
(Sicuplus musí být  
součástí objednávky)  
Od 1.3. do 30.6. 2026

## NOVÉ DESIGNY 2026



AEZ Tokio black  
23"



AEZ Seattle shine  
19", 20", 22"



AEZ Seattle dark  
19", 20", 22"



DOTZ Bilbao blaze  
17", 18", 19", 20"



DOTZ Bilbao dark  
17", 18", 19", 20"



DEZENT AP dark  
16", 17", 18"



DOTZ 4x4 Outland  
black / bronze  
18"



DOTZ 4x4 Dakar HD  
black / bronze  
17"



# SILNÝ KVARTÁL

Automobilky vytahují první velké novinky letošního roku. Od konkurenta Octavie od Dacie přes atraktivní Kiu K4 a bezpečně orientované Volvo EX60 až po Grand Californii Dune s pohonem všech kol a ryzí emoce v podání otevřeného Ferrari a nabroušeného Audi RS5 – letošní rok slibuje opravdu pestré automobilové menu.



## Dacia Striker

Dacia odhalila nový model Striker, crossover segmentu C, který kombinuje prvky hatchbacku, kombi a SUV. Novinka se zařadí po bok většího modelu Bigster a stane se jedním z pilířů dalšího rozvoje značky v Evropě. Kompletní představení je plánováno na červen 2026.

Automobilka zatím zveřejnila jen základní informace. Striker nabídne několik typů pohonu včetně hybridní verze, hybridu s pohonem všech kol a varianty spalující LPG. Design sází na výraznou, aerodynamicky tvarovanou karoserii s úzkými světlými pro denní svícení a dostupná má být také panoramatická střecha. Základní cena by měla začínat pod hranicí 25 tisíc eur, což odpovídá tradiční strategii značky nabízet prostorné vozy za dostupnou cenu.

## Renault Bridger Concept

Renault představil studii Bridger Concept, která naznačuje podobu nového malého SUV segmentu B určeného především pro mimoevropské trhy. Produkční verze má dorazit před koncem roku 2027 a vyrábět se bude v Indii pro místní i další globální trhy. Model je součástí širší strategie značky, která plánuje do roku 2030 výrazně posílit prodeje mimo Evropu.

Bridger stojí na nové platformě RGMP Small a podle jednotlivých regionů nabídne elektrický, hybridní i spalovací pohon. Vůz měří méně než čtyři metry na délku, přesto má nabídnout zavazadlový prostor o objemu 400 litrů a světlou výšku 200 mm. Design sází na robustní, hranaté tvary, výrazné lemy blatníků a rezervní kolo umístěné na zadních dveřích. Renault jej popisuje jako „městského dobrodruha“, který kombinuje kompaktní rozměry s terénněji laděným vzhledem.



## Kia K4 Sportswagon

Kia spustila v Česku objednávky nového kombi K4 Sportswagon. Vůz dlouhý 4 695 mm nabízí zavazadelník o objemu 604 l, což je o 166 l více než u hatchbacku, a je k dispozici v pěti výbavách Comfort, SPIN, Exclusive, TOP a GT-Line. Nabídku pohonů tvoří výhradně zážehové motory: 1.0 T-GDI (85 kW/115 k), jenž je jako jediný z nabídky k dispozici také s 6stupňovou manuální převodovkou, jeho mild-hybridní varianta se 7stupňovou dvouspojkovou převodovkou, a 1.6 T-GDI (110 kW/150 k nebo 132 kW/180 k), rovněž s dvouspojkovou převodovkou DCT.

## Mercedes-Benz VLE

Mercedes-Benz představil nový elektrický model VLE, který nahrazuje dosavadní EQV. Novinka stojí na platformě VAN.EA určené pro budoucí generaci elektrických dodávek a víceúčelových vozů značky a může pojmout až osm cestujících. Automobilka jej popisuje jako univerzální vůz schopný plnit roli rodinného MPV i luxusní dodávky.

Základní verze VLE 300 má přední elektromotor o výkonu 200 kW (272 k) a baterii s kapacitou 115 kWh, která má zajistit dojezd přes 700 km podle WLTP. Díky 800V architektuře podporuje rychlé nabíjení výkonem až 300 kW. Později dorazí také varianta VLE 400 4MATIC se dvěma elektromotory a výkonem přes 294 kW (400 k).



## Volvo EX60

Volvo představilo nový model EX60, plně elektrického nástupce populárního SUV XC60. To se od roku 2008 prodalo ve více než 2,7 milionu exemplářů a stalo se nejúspěšnějším modelem značky. Novinka vstupuje do silně obsazeného segmentu elektrických SUV střední třídy, kde bude soupeřit například s vozy Tesla Model Y nebo BMW iX3.

EX60 stojí na nové platformě SPA3 s konstrukcí „cell-to-body“, kdy jsou články baterie integrovány přímo do struktury karoserie. Elektrická soustava pracuje s napětím 800 V a umožňuje velmi rychlé nabíjení – během deseti minut lze doplnit energii přibližně na 340 kilometrů jízdy. Vrcholná dvumotorová verze P12 nabízí

výkon 493 kW (671 k) a slibuje dojezd až 810 kilometrů. Design navazuje na současný styl značky s typickými světlomety „Thorovo kladivo“, přičemž v nabídce nebude chybět ani terénněji laděná varianta Cross Country.

# Renault care service

## Volkswagen Grand California Dune

Volkswagen rozšířil nabídku obytných vozů Grand California



o variantu Dune. Speciální edice se odlišuje lakem Ascot, evokujícím písek a duny, lesklými černými doplňky a 17" koly z lehké slitiny. Na seznamu volitelné výbavy figuruje pohon všech kol 4Motion a závěrka diferenciálu. Obě délky 600 a 680 pohání známý vznětový čtyřválec 2.0 TDI o výkonu 120 kW (163 k) kombinovaný s osmistupňovou automatickou převodovkou. Na českém trhu k dispozici zatím není, v sousedním Německu lze provedení 600 pořídit v přepočtu od 2,16 mil. Kč, delší verze 680 stojí zhruba 2,2 mil. Kč.



## Ferrari Amalfi Spider

Ferrari rozšiřuje nabídku modelu Amalfi o otevřenou verzi Spider. Novinka vychází z kupé Amalfi, které je výrazně přepracovaným nástupcem typu Roma, a zachovává jeho základní koncepci s motorem uloženým vpředu a pohonem zadních kol. Pod dlouhou kapotou pracuje přeplňovaný vidlicový osmiválec o objemu 3,9 litru, spojený s osmistupňovou dvouspojkovou převodovkou. Nejvyšší výkon činí 464 kW (631 k).

Ferrari kladlo důraz na zachování proporcí kupé, proto je plátěná střecha velmi kompaktní – ve složeném stavu zabírá pouze 220 mm. Zavazadlový prostor má objem 255 litrů se zavřenou střechou a 172 litrů při jejím složení. Samotné otevření nebo zavření střechy trvá 13,5 sekundy a lze jej provést za jízdy až do rychlosti 60 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h trvá 3,3 sekundy a nejvyšší rychlost dosahuje 319 km/h.



## Audi RS5

Značka MG představila nový model 4X, který rozšiřuje rodinu elektromobilů MG 4 o vyšší a robustnější pojetou

variantu. Novinka stojí stylisticky i koncepčně mezi hatchbacky MG 4 EV a 4 EV Urban, ale přidává zvýšenou karoserii a charakter kompaktního crossoveru. Podle čínských médií měří 4400 mm na délku, 1800 mm na šířku a 1600 mm na výšku, takže je o něco menší než elektrické SUV S5 EV.

Technické údaje zatím výrobce zveřejnil jen částečně. MG však potvrdilo, že všechny verze budou využívat tzv. semi-solid-state baterie kombinující pevný a gelový elektrolyt, což má přinést vyšší energetickou hustotu a stabilnější provoz při extrémních teplotách. Akumulátor o kapacitě 53,95 kWh má podle čínského cyklu CLTC zajistit dojezd až 510 kilometrů



## autokosmetika jako dárek

za nákup příslušenství,  
pneumatik, disků,  
stěračů, baterií nebo  
za vyčištění klimatizace  
v minimální hodnotě  
490 Kč (včetně DPH)

Akce platí do 30. 6. 2026.



Renault doporučuje Castrol

eshop.renault.cz

# ČTYŘI AUTA, ČTYŘI SVĚTY

Volkswagen T-Roc, elektrifikovaný Opel Frontera, sportovně laděná Cupra Formentor a zatraceně ostré BMW M3 Touring CS. Čtyři modely, které spojuje jediné – každý cílí na úplně jiného řidiče.

## VOLKSWAGEN T-ROC

T-Roc patří mezi relativně mladé modely Volkswagenu, přesto se za pár let stihl stát jedním z pilířů nabídky. Vznikl jako menší alternativa k většímu Tiguanu a rychle si získal popularitu díky kombinaci praktičnosti a lehce hravějšího charakteru. Nová generace na to navazuje, ale dělá to trochu jinak. Působí dospěleji, uhlazeněji a méně nápadně. Zatímco původní T-Roc měl blíž k „zvednutému Golfu“, ten nový se snaží působit hodnotnějším a výzrálejší dojem. Možná tím ale poněkud ztrácí na osobitosti.

### DOSPĚLEJŠÍ, ALE MĚNĚ HRAVÝ

Technicky stojí T-Roc na modernizované platformě MQB Evo, kterou sdílí s většími modely koncernu. Narostl do délky, má širší rozchod kol a celkově působí stabilněji. Podvozek využívá víceprvkovou zadní nápravu napříč verzemi, což není v této třídě úplně běžné.

Interiér se posunul směrem k vyšší kvalitě. Ubylo tvrdých plastů, přibyl měkčené materiály a celkový dojem je lepší než u některých nedávných Volkswagenů. Infotainment je moderní a rychlý, i když dotykové ovládání nebude vyhovovat každému. Základ nabídky tvoří známý mild-hybridní čtyřválec 1.5 eTSI ve dvou výkonových variantách. V praxi působí kultivovaně, je tichý a úsporný, ale zároveň mu chybí výraznější dynamika. Rozdíl mezi slabší a silnější verzí není tak výrazný, jak by čísla napovídala. Pro běžné ježdění to ale stačí. T-Roc není auto, které by vás nutilo jezdit rychle, spíš vás vede k plynulé a klidné jízdě. Spotřeba se při rozumném tempu drží na příznivých hodnotách, což je jedna z jeho hlavních výhod.

### HLAVNĚ POHODLNĚ A BEZPEČNĚ

Jízdě působí T-Roc velmi vyrovnaně. Podvozek dobře filtruje nerovnosti a auto se chová jistě i na horším povrchu. Řízení je přesné, ale postrádá větší dávku zpětné vazby. Celkově jde spíš o bezpečné a předvídatelné svezení než o zábavu za volantem. To samé platí i pro jízdní asistenty, kterých je k dispozici opravdu hodně. Adaptivní tempomat funguje velmi dobře a systém řízení v pružích patří k těm méně rušivým. Některé funkce ale mohou být až příliš aktivní.

Nový T-Roc je typickým představitelem značky Volkswagen. Nedělá nic špatně, ale zároveň ničím výrazně nevyčnívá. Nabídne kvalitní interiér, solidní prostor, příjemnou spotřebu a jisté jízdní vlastnosti.

Pokud hledáte univerzální crossover bez výrazných slabín, dává velký smysl. Jen od něj nečekejte emoce

– těch je tu opravdu minimum.



## OPEL FRONTERA HYBRID

Jméno Frontera pamatují hlavně ti, kteří v devadesátých letech obdivovali robustní terénní opely s technikou Isuzu. Dnes se však pod známým názvem skrývá něco úplně jiného. Místo poctivého off-roadu přichází cenově dostupný rodinný crossover, který sází především na prostor, jednoduchost a rozumné provozní náklady. Nová Frontera technicky vychází z menších modelů koncernu Stellantis a její charakter je od začátku jasně daný. Nemá ambice ohromovat dynamikou ani řidičskými zážitky, ale chce nabídnout co nejvíce auta za rozumné peníze.

### PROSTOR NA PRVNÍM MÍSTĚ

Na pohled působí Frontera robustněji, než ve skutečnosti je. Pomáhá tomu čelní partie ve stylu Opel Vizor, výrazné podběhy i poměrně mohutný zadní sloupek. V interiéru se ale žádné designové orgie nekonají. Kabina je jednoduchá, přehledná a zjevně podřízená praktičnosti.

Potěší hlavně dostatek místa. Díky dlouhému rozvoru je vzadu prostoru víc, než byste v této třídě čekali, a slušně působí také zavazadelník. Opel navíc ponechal samostatný panel klimatizace i klasická tlačítka, což je v době dotykového minimalismu velmi příjemná zpráva. Pochvalu zasluží i přední sedadla, která jsou pohodlná i na delších cestách a v rámci segmentu působí nadprůměrně.

Pod kapotou testované verze pracuje silnější varianta přeplňovaného tříválce 1,2 Turbo doplněná 48V mild-hybridním systémem. Výsledkem je systémový výkon 145 koní, který se přenáší výhradně přes šestistupňovou dvouspojkovou převodovku. Frontera jízdě nepůsobí vyloženě líně, ale zároveň od ní nečekejte žádnou lehkost ani chuť k ostřejší jízdě. Reakce na plyn jsou díky elektrické pomoci slušné, jenže celkový projev zůstává spíš vlašný. Tříválec navíc o sobě dává vědět víc, než by bylo příjemné, a do kabiny proniká jeho hrubší zvuk i při běžné jízdě. Typickou vlastností tohoto pohonu je také výraznější rekuperační brzdění po ubrání plynu. Auto tak po sundání nohy z akcelérátoru nezvládá elegantně plachtit, ale citelně zpomaluje, což může být ve městě i mimo něj občas trochu protivné.

### HLAVNĚ ROZUMNÁ VOLBA

Jízdě je Frontera naladěná přesně tak, jak se od podobného auta očekává. Podvozek je spíš tužší, ale díky vyšším profilům pneumatik nepůsobí vyloženě tvrdě. V zatáčkách se auto nenaklání přehnaně, na horším povrchu však umí být trochu neklidné. Celkově je ale naladění zaměřené hlavně na bezpečnost a předvídatelnost.

## CUPRA FORMENTOR

Formentor byl pro značku CUPRA prvním autem, které nevzniklo jen jako odvozenina nějakého Seatu, ale jako svébytný model s vlastním charakterem. A právě to je na něm znát dodnes. Nehraje si na klasické rodinné SUV, zároveň ale nechce být ani čistokrevným sportovním hatchbackem. Stojí někde mezi – a právě tím si získal pozornost.

Po modernizaci navíc působí ještě sebevědoměji než dřív. Přidala ostřejší výraz, světla mají výraznější grafiku a celé auto vypadá agresivněji. Formentor byl vždycky designově jedním z nejvýraznějších aut své třídy, facelift mu ale dodal ještě větší vizuální sebejistotu.

### SPORTOVNÍ STYL PŘEDEVŠÍM

Technicky Formentor nevychází z ničeho exotického, ale to mu nijak neškodí. Staví na osvědčených koncernových základech, které dobře známe i z dalších modelů skupiny Volkswagen. O to důležitější je, jak s nimi CUPRA naložila. Formentor je nižší a delší než většina běžných crossoverů, takže na silnici nepůsobí těžkopádně, ale naopak dost sebejistě a dynamicky.

Interiér po modernizaci přinesl větší displej infotainmentu a několik úprav ve středové konzoli. Kabina stále sází na sportovnější atmosféru, ale zároveň si zachovává každodenní použitelnost. Není to vyloženě prémiový svět, spíš známé koncernové prostředí zabalené do atraktivnější formy.

Vrchol běžné nabídky představuje přepřlňovaný dvoulitř, který Formentorovi sluší ze všeho nejvíc. Je dostatečně silný, kultivovaný a v kombinaci s automatickou převodovkou a pohonem všech kol dává autu přesně ten typ dynamiky, který od CUPRY čekáte.

Formentor VZ umí být velmi rychlý, ale zároveň nepůsobí přehnaně ostrým dojmem. Není to auto, které by řidiče trestalo za každou chybu, spíš se snaží nabídnout svižné a zábavné svezení v civilnějším balení.

### MEZI SUV A HOTHATCHEM

Na Formentorovi je nejsympatičtější to, že si jde vlastní cestou. Není tak praktický a nenucený jako některá běžná SUV, ale zároveň nabízí víc stylu a řídičské chuti než většina z nich. A i když technicky nepřináší nic převratného, jako celek funguje velmi přesvědčivě.

CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI je auto pro ty, kteří nechtějí obyčejný crossover, ale zároveň se odmítají vzdát každodenní použitelnosti.



## BMW M3 CS TOURING

BMW posunulo koncept rychlého kombi na úplně jinou úroveň. Model M3 Touring CS není jen ostřejší verzí už tak výjimečného auta, je to extrémně schopný stroj, který zvládne každodenní provoz, rodinné povinnosti i okruhové tempo, kterému by ještě donedávna nestačila ani ryzí sportovní auta.

Upřímně, svět asi nepotřebuje kombík s výkonem přes 500 koní, téměř závodními pneumatikami Michelin Cup 2 a karbonovými skořepinami (do kterých se mimochodem velmi špatně nasedá). Jenže po pár kilometrech za volantem zjistíte, že dává smysl víc, než by se na první pohled zdálo. Tohle auto totiž umí věci, které žádné jiné podobně nenabízí.

### OSTŘEJŠÍ NEŽ KDY DŘÍV

Recept Club Sport je poměrně známý – víc výkonu, méně hmotnosti a detailně přepracovaný podvozek. Výsledkem je auto, které je agresivnější než běžná verze Competition, ale pořád si zachovává určitou použitelnost.

Řadový šestiválcový 3litř ve verzi CS má oproti Competition vyšší plnicí tlak turba, je pevněji uložený v motorovém prostoru, jeho reakce jsou ještě ostřejší a projev ještě intenzivnější. Výkon putuje přes osmistupňový automat, nastavitelný v několika stupních na všechna čtyři kola pomocí systému xDrive, který umí být překvapivě hravý. A samozřejmě ho lze společně se stabilizačním systémem vypnout.

BMW u verze CS nešetřilo karbonem, který pomáhá snížit hmotnost, i když pořád jde o poměrně těžký automobil.

Na silnici působí M3 CS Touring vyváženě, dokáže být komfortní, čitelné a velmi přesné.

Řízení má výbornou odezvu a dává řidiči jasnou představu o tom, co se děje pod koly. Podvozek zvládá nerovnosti s přehledem a zároveň drží auto pevně pod kontrolou i při svižné jízdě.

Celkově působí CS spíš jako sportovní kupé než rodinné kombi. Hmotnost dokáže maskovat natolik dobře, že si ji uvědomíte až v opravdu extrémních situacích.

Motor má obrovskou sílu v celém spektru otáček a při výjezdech ze zatáček působí doslova explozivně. Brzdy zvládají opakovanou zátěž bez známek únavy a podvozek drží stopu s chirurgickou přesností.

### VŠEUMĚL

BMW M3 Touring CS nejvíce ohromí svou univerzálností. Jeden den brutální okruhové náčiní, druhý relativně komfortní každodenní vůz. Ano, cena je extrémní, ale kombinace praktičnosti, výkonu a jízdních schopností je natolik unikátní, že vlastně nemá přímou konkurenci.

## BMW M3 CS TOURING

Motor: **Zážeh. Řad. Šestiválec 2993 cm<sup>3</sup>**

Výkon (kW/k): **405/550**

Max. točivý moment (Nm): **650**

Zrychlení 0–100 km/h (s): **3,5**

Max. rychlost (km/h): **300**

Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **10,5**

Délka (mm): **4796**

Zavazadlový prostor (l):

**500-1510**

Základní cena (Kč): **3 987 100**

## OPEL FRONTERA HYBRID 145

Motor: **Zážeh. tříválec**

**1199 cm<sup>3</sup> + elektr.**

Výkon (kW/k): **107/145**

Max. točivý moment (Nm): **230**

Zrychlení 0–100 km/h (s): **9,0**

Max. rychlost (km/h): **194**

Kombinovaná spotřeba (l/100 km):

**5,3**

Délka (mm): **4385**

Zavazadlový prostor (l):

**460-1600**

Základní cena (Kč):

**od 539 900 Kč**

## CUPRA FORMENTOR 2.0 TSI 4WD

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1984 cm<sup>3</sup>**

Výkon (kW/k): **150/204**

Max. točivý moment (Nm/ot.min-1): **320**

Zrychlení 0–100 km/h (s): **6,7**

Max. rychlost (km/h): **205**

Kombinovaná spotřeba (l/100 km):

**7,4**

Délka (mm): **4451**

Zavazadlový prostor (l): **420**

Základní cena (Kč):

**1 084 900 Kč**

## VOLKSWAGEN-ROC 1.5 ETSI

Motor: **Zážeh. čtyřválec**

**1498 cm<sup>3</sup>**

Výkon (kW/k): **110/150**

Max. točivý moment (Nm): **250**

Zrychlení 0–100 km/h (s): **8,9**

Max. rychlost (km/h): **212**

Kombinovaná spotřeba (l/100 km):

**5,7**

Délka (mm): **4373**

Zavazadlový prostor (l): **475**

Základní cena (Kč): **844 900**

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



## SKVĚLÝ ZÁVODNÍK, RYZÍ ČLOVĚK

V květnu si připomeneme roční výročí odchodu německé závodní ikony, Jochena Masse. Talentovaný pilot byl jedním z nemnoha lidí v historii, kteří vyhráli jak závod Formule 1, tak slavný závod v Le Mans.

Pestrá závodní kariéra Jochena Masse vedla od cestovních vozů až do kokpitu Formule 1. Celkem za svou kariéru nasbíral v 105 závodech Grand Prix 71 bodů s týmy McLaren a Arrows, osmkrát se umístil na stupních vítězů a v roce 1975 vyhrál Grand Prix ve Španělsku. To z něj dělá nejúspěšnějšího německého jezdce Formule 1 své doby, na další

vítězství si tato automobilová velmoc totiž musela počkat dlouhých sedmáct let (!), kdy v monopostu Benettonu začal úřadovat Michael Schumacher. Mass však měl vynikající cit i pro neformulová auta: Jedním z jeho dalších triumfů bylo vítězství v 24 hodinách Le Mans v roce 1989 s vozem Sauber-Mercedes C9. Mass si po skončení aktivní kariéry udržel úzké vazby

s Mercedes-Benz a jako ambasador značky Mercedes-Benz Classic se účastnil řady akcí věnovaných klasickým vozům a Mercedes také využil jeho znalosti pozicí ve vedení týmu v německém šampionátu cestovních vozů (DTM). Ale pojďme postupně.

### VYUČIL SE MECHANIKEM

Jochen Mass se narodil 30. září 1946 v bavorském Dorfenu u Mnichova a vyrůstal poblíž Mannheimu. Jeho dědeček pracoval jako námořní kapitán v Mecklenburgu a to jej na začátku profesní kariéry velmi ovlivnilo – po vyučení mechanikem začal pracovat jako technik na obchodních lodích, plujících po



Na začátku sedmdesátých let už byl poměrně zkušeným mladým jezdce, soutěžícím třeba v pohárech Formule Super Vee, ETCC či britské Formuli 3.



Po ukončení závodní kariéry zahájil novou fázi svého profesního života jako televizní komentátor, ambasador značky Mercedes-Benz a pravidelný účastník Goodwoodského Festivalu rychlosti.

světových oceánech. Náhoda tomu však chtěla a jednou ve svém volnu navštívil svou tehdejší přítelkyni v práci. Naštěstí pro motoristický svět to nebyla kavárna nebo prodejna, ale děvče pracovalo jako jedna z pořadatelek místního závodu do vrchu. Vůně benzínu musela být opravdu vábivá, protože téměř okamžitě opustil námořní kariéru a nastoupil jako pomocný technik k dealerovi Alfa Romeo v Mannheimu. A protože majitel autosalonu měl malou závodní stáj, dostal se šikovný Jochen rychle do skupiny mechaniků, kteří s alfy objížděli místní závody. A znáte to – občas bylo potřeba něco vyzkoušet, otestovat a řidič nebyl vždy po ruce... Za volant usedal Mass poměrně často a když tak jednou řidič nepřišel, padla volba právě na Jochena. Jeho tehdejší šéf naštěstí hned rozpoznal talent, a tak začala Massova kariéra za volantem.

Na začátku sedmdesátých let už byl poměrně zkušeným mladým jezdcem, soutěžícím třeba v pohárech Formule Super Vee, ETCC či britské Formuli 3. Jako perspektivního si jej vyhlédli u německého Fordu, posadili ho v rámci evropského šampionátu cestovních vozů na jeden závod do Capri 2600RS a... Jochen vyhrál! Ten samý rok se stejným autem vyhrál společně s Hansem-Joachimem Stuckem závod 24 hodin Spa-Francorchamps. To už se talentovaný Němec vezl výtahem z přízemí rovnou do střešního motoristického penthousu – ohromení jeho talentem mu u Fordu zajistili v sezoně 1972 místo ve Formuli 2 u týmu March. V roce 1973 ho ve Formuli 2 angažoval tým Surtees a nováček vyhrál dva ze třinácti závodů, šestkrát dojel „na bedně“ a celkově skončil druhý. Povedenou sezonu podtrhla možnost ve třech Velkých cenách usednout do monopostu F1 (jednou dokonce bodoval v nemistrovském závodě), o sezonu později už se Mass stal stálým jezdcem Surteesu. Nespolehlivost vozu Surtees TS16 mu sice znemožňovala dosahovat dobrých výsledků, ale když vůz fungoval, jeho rychlost byla nepřehlédnutelná. Byl proto odměněn příležitostí řídit třetí McLaren M23, sponzorovaný kosmetickým gigantom Yardley, v posledních dvou závodech sezóny 1974. Jeho výkony byly natolik působivé, že si vysloužil pevné místo v týmu McLaren po Denny Hulmovi. Jeho závodním kolegou se stal sám velký Emerson Fittipaldi, tenkrát dokonce úřadující mistr světa.

### VÍTĚZEM VELKÉ CENY POUZE JEDNOU

Ve věku 28 let se tak Mass dostal na absolutní vrchol světového motoristického sportu. Své jediné vítězství v F1 zaznamenal ve Velké ceně Španělska 1975 v Montjuïc, ale z tohoto nešťastného zkráceného závodu (došlo k několika úmrtím po nehodě Rolfa Stommelena, kdy se jeho vůz dostal do prostoru pro diváky)

získal pouze polovinu bodů. Celkem získal během tří sezón v týmu McLaren dalších sedm pódiových umístění. Nejbližší se k druhému vítězství přiblížil na Velké ceně Švédska v roce 1977, o rok předtím mu vítězství těsně uniklo na Nürburgringu, kdy mu vynikající znalost místního počasí pomohla rozhodnout se pro start na hladkých pneumatikách. To mu zajistilo obrovský náskok, protože soupeři byli nuceni zajet po prvním kole do boxů. Bohužel, kvůli „slavné“ ohnivě havárii Nikiho Laudy byl závod přerušen červenou vlajkou a jeho náskok byl při restartu smazán. V obnoveném závodě skončil třetí, a jak si pamatujeme ze slavného filmu, zvítězil jeho týmový kolega James Hunt.

### PŘESEDLAL NA VYTRVALOSTNÍ PLACKY

Jochen opustil McLaren na konci roku 1977, po své nejméně úspěšné sezóně F1, ve které skončil šestý v hodnocení jezdců. Přidal se k nově vzniklému týmu ATS Güntera Schmida, ale vůz nebyl příliš konkurenceschopný a jeho sezóna byla předčasně ukončena nehodou při testování v Silverstone, při které si zlomil nohu v důsledku selhání zavěšení. V roce 1979 se o něj zajímaly týmy Arrows i Williams, neměl ale šťastnou ruku – nový Williams FW07 se brzy stal špičkou pole, zatímco dvě sezóny v týmu Arrows mu vynesly pouze pět bodovaných umístění. Poslední sezonu ve Formuli 1 (1982) strávil v týmu March, přičemž sezóna byla poznamenána jeho neviným zaplétáním do smrtelné nehody Gillesa Villeneuvea během kvalifikace na Velkou cenu Belgie v Zolderu. Z F1 odešel náhle po nehodě ve Velké ceně Francie v Paul Ricard, ve které měl štěstí, že vůbec přežil: Jochenův vůz totiž přeskočil bariéry a přistál v prostoru pro diváky. Možná to byla i vzpomínka na jeho španělské vítězství a připomínka toho, co všechno se v motorsportu může stát, každopádně formule se poté rozhodl nadobro opustit.

Jeho pozoruhodná kariéra v motoristickém sportu však měla ještě další velmi zajímavou kapitolu, když se začal věnovat vytrvalostním závodům. Nebylo to překvapivé rozhodnutí, od roku 1976 byl stálým jezdcem týmu Porsche a v polovině sezóny 1982 se připojil k týmu Rothmans Porsche po boku Jackyho Ickxe a na druhý pokus zvítězil v šestihodinovém závodě ve Spa. Další vítězství na Fuji bylo druhým z 32 triumfů, které zaznamenal v následujícím desetiletí, nejprve s vozy Porsche a později v týmu Sauber-Mercedes.

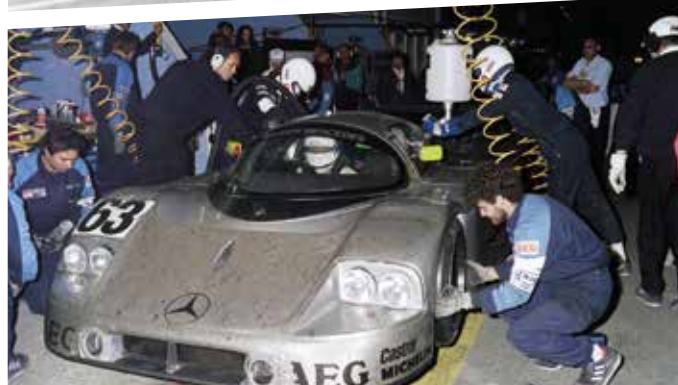
Jedno vítězství mu však přesto dlouho, dlouho unikalo. Poté, co v roce 1972 debutoval v Le Mans za volantem Fordu Capri 2600RS, se Mass v roce 1978 vrátil na slavný okruh Circuit de la Sarthe v Porsche. V roce 1982 zde skončil na druhém místě v celkovém pořadí po boku Verna Schuppana ve voze Porsche 956 a ani pět dalších pokusů v nejslavnějším vytrvalostním závodě světa mu nepřineslo štěstí. Až v roce 1989 se mu to konečně podařilo



Jochen byl nejen velmi dobrým závodním jezdcem, ale především skvělým mentorem mladých závodníků. Například Michaela Schumachera či Hainze-Haralda Frenzena.



Jochen Mass byl mezi ostatními jezdci velmi oblíben pro své dobré srdce a zodpovědnost.



nebo v rámci Members Meetingu. Byl dokonce tak oblíbený, že si jej členové klubu dlouhá léta volili jako kapitána v Members Meeting House. Říkalo se, že Jochen Mass je nejen skvělý řidič, ale snad ještě lepší člověk. V roce 2024 řekl o své poslední jízdě v Mercedesu-Benz C11 v Goodwoodu: „Je to pro mne vždy hrozně emotivní. V Goodwoodu se scházejí moji společníci ze starých časů – řidiči, kolegové, mechanici, inženýři. Festival of Speed mě nikdy nepřestane inspirovat svou jedinečnou atmosférou.“

### ŠOUMEN TĚLEM I DUŠÍ

Legendární závodník Mercedesu Stirling Moss jednou popsal Jochena Massa jako „řidiče s mimořádným citem pro závodní vozy a velkou erudicí“. Mass se mimo jiné zúčastnil závodu Mille Miglia 2005 – půl století po legendárním vítězství Stirlinga Mossa v tomto slavném silničním závodě s vozem Mercedes-Benz 300 SLR. Moss tehdy o Massovi řekl, že je mu Jochen „duševně blízko.“ Mimochodem, velmi zajímavá je i historka z devadesátých let, když byl Mass v roce 1992 na palubě dvoumístné kapsle, podvěšené pod balonem – podobným, v jakém se světově proslavil Steve Fossett. Cestoval spolu s jakýmsi miliardárem, přičemž cílem bylo přelet Atlantiku. Technické obtíže však vedly k nouzovému přistání na Azorech, kde Jochen musel svého zraněného kolegu cestovatele dlouhé hodiny doslova držet nad vodou. Zde se také potvrdily pověsti o jeho vynikající fyzické připravenosti, se kterou mohl být inspirací i dnešním pilotům monopostů. Když se prý zábava pohnula správným směrem, bavil Jochen přítomné chůzí do schodů. Hlavou dolů, po rukách.

K jeho odchodu 4. května 2025, zapříčiněnému komplikacemi po cévní mozkové příhodě, napsal Marcus Breitschwerdt, ředitel Mercedes-Benz Heritage, velmi hezký text, popisující Jochena jako zábavného a milého společníka: „Jochen Mass byl skvělý a působivý vypravěč, příběhy z jeho dlouhé a významné kariéry nás vždycky dokázaly vtáhnout. Pro naši značku toho udělal hrozně moc, tenkrát i později v rámci Heritage, kde jsme si navíc cenili jeho hlubokých znalostí dobové závodní techniky. Byl naším zástupcem a reprezentantem mnoho let, přičemž fanoušky inspiroval svým přístupným a přátelským chováním.“ Jochen Mass po sobě zanechal druhou manželku Bettinu, dvě dcery a dva syny z předchozího manželství.

s vozem Sauber-Mercedes C9, kdy vybojoval celkové vítězství společně s Manuelem Reuterem a Stanleym Dickensem. Mass si vyzkoušel i rallye Paříž–Dakar, v roce 1984 a jak jinak než v Mercedesu-Benz 500 SLC (C 107) a to v týmu Alberta Pfuha.

Vedle své úspěšné závodní kariéry se Mass stal významnou osobností dnes již legendárního Mercedes-Benz Junior Teamu, kde od roku 1990 působil jako spolujezdec a mentor tří mladých Němců, kteří postoupili z Formule 3: Michaela Schumachera, Heinze-Haralda Frenzena a Karla Wendlingera. Jeho otevřenost a velkorysost z něj dělaly ideální osobu pro tuto roli. Během sezóny skupiny C v roce 1990 sdílelo trio s Jochenem Masselem vůz Mercedes-Benz C11 a dosáhlo mnoha úspěchů. V Le Mans 1991 byli Jochen Mass, Jean-Louis Schlesser a Alain Ferté nuceni po 21 hodinách kvůli technické závadě odstoupit ze závodu s vozem C11, přestože měli výrazný náskok. Druhé vítězství mu tak uniklo – podobně, jako tomu bylo v jeho formulové kariéře.

Po svém posledním vystoupení v Le Mans v roce 1995, kdy v McLarenu F1-GTR vedl první polovinu závodu, než musel kvůli problémům se spojkou odstoupit, se ze závodění stáhl a zahájil novou fázi své kariéry jako televizní komentátor, ambasador značky Mercedes-Benz a pravidelný účastník Goodwoodského setkání rychlých aut. V tom byl opravdu jako doma, autor těchto řádků jej dokonce mohl naživo sledovat (a pak zdvořile pozdravit a pochválit skvělou jízdou) při demojízdě za volantem legendárního „stříbrného šipu“. I v sedmdesátí letech bylo běžné, že závodil s několika různými vozy na Revivalu

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

**nokian<sup>®</sup>**  
**TYRES**

# STVOŘENÉ NA LÉTO

Letní produkty Nokian Tyres jsou speciálně navrženy pro evropské silnice a jsou připraveny čelit všem povětrnostním podmínkám od jara do podzimu. Díky nejnovějším inovacím a důrazu na detail jsou naše letní pneumatiky speciálně vyrobeny pro maximální bezpečnost a komfort, aby vám zajistily, že si každou letní jízdu užijete naplno.



**NOKIAN TYRES**  
WETPROOF 1



**NOKIAN TYRES**  
POWERPROOF 1



**NOKIAN TYRES**  
POWERPROOF 2



**NOKIAN TYRES**  
CARGOPROOF C



**BEZPLATNÁ**  
**VÝHODA PRO**  
**SPOTŘEBITELE**



**BEZPROBLÉMOVÁ**  
**INTEGRACE SE VŠEMI**  
**VOZY**



**SPECIÁLNÍ**  
**TICHÉ**  
**ŘEŠENÍ**



**JEDINEČNÁ ODOLNOST**  
**A OCHRANA**  
**PROTI NÁRAZU**



**NOKIANTYRES.CZ**

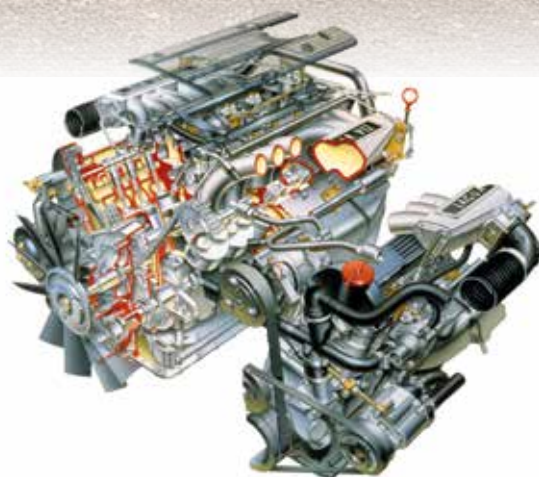
# NÁLADOVÁ KOČKA SLAVÍ ČTYŘICET



Málokterý jiný model byl tak vizuálně podobný svému předchůdci a přece tak jiný a historicky zásadní. Jaguar XJ40 se rodil v bouřlivých dobách osmdesátých let, v době, kdy ani zaměstnanci v Browns Lane nevěřili, že má firma naději. I tak vznikl někdy trochu náladový, ale přesto skvost.

**K**ontroverzní? Ano. Nádherný? Rozhodně! Model XJ40 není žádná usudlá, pětimetrová limuzína jako většina jeho tehdejších konkurentů. Za dlouhou, nízkou kapotou je bohatě prosklená kabina, přecházející v aristokraticky dlouhý a nízký zavazadelník. Když má pětiletý kluk nakreslit auto, nakreslí skoro jistě siluetu XJ40 – jen málokteré auto bylo kdy „autovější“. Nechybělo však mnoho a jezdící „esence sedanu“ mohla zůstat jen na papíře. Pojďme si proto tuto čtyřicet let starou (nebo spíš mladou?) klasiku trochu blíže představit.

Není asi příliš nadnesené říci, že za bytím či nebytím nejen XJ40, ale vůbec celého Jaguaru stojí jeden jediný muž, energický ředitel John Egan. Ten přebíral automobilku přesně před 46 lety, podařilo se mu ji odpoutat od zbytku problémového impéria British Leyland a využít nově nabyté autonomie k radikální reorganizaci podniku. Jaguar opustilo 1600 zaměstnanců a začala (podle jeho slov) doslova křížová výprava proti zmetkům. Míra zmetkovitosti totiž u některých vozů dosahovala až 50 procent, což přispívalo k nespolehlivosti vozů. Aby tento problém vyřešil, přijal Egan strategii používanou společností Mercedes-Benz: hodnocení šarží a ukládání přísných finančních sankcí dodavateli v případě, že míra zmetkovitosti přesáhla 1,5 procenta. Egan pravidelně vybíral



auto z výrobní linky a odjížděl s ním domů, aby se následujícího rána vrátil a zahájil „akční den“ s cílem vyřešit problémy, které se objevily. Díky jeho praktickému přístupu se zvýšila úroveň kvality, což vedlo k výraznému oživení poptávky. To bylo skvělé, protože najednou začalo být rentabilní připravovat nástupce modelu XJ řady III, jehož prodeje každoročně stoupaly, protože roční produkce značně vylepšených vozů prudce rostla. Během pouhých dvou let, od roku 1983 do roku 1985, se počet vyrobených vozů v Browns Lane zvýšil z 27 331 na 38 500. Povedl se také vstup na burzu, financí bylo dost a XJ40 mohla být konečně uvedena v realitu. K obrovské radosti starého pana

Lyonse, který s novým vedením výborně vycházel, a i když už byl dlouho "na odpočinku", do fabriky každý týden docházel. Model XJ40 téměř jistě ještě stihl spatřit v celé předprodukční kráse ještě před svým odchodem v roce 1985, protože produkční model byl sice představen veřejnosti na konci roku 1986, datum premiéry však bylo ředitelem Eganem několikrát posouváno prý ze zjištěného důvodu – stávající XJ řady III se totiž prodávalo stále skvěle, dokonce pořád lépe a lépe! To je mimochodem i důvod, proč se jeho prodej překrývají zhruba rok s XJ40 – čekací listiny byly beznadějně plné. Různé prameny uvádějí různá fakta, nicméně testovací exempláře už jste mohli na silnicích potkat prý v roce 1982. Čtyřletý „fine tuning“, byť měl i další organizační důvody, je věc dnes nevídaná. Dnes za čtyři roky musíte vyrobit zbrusu novou generaci...

### NOVÉ VÝROBNÍ POSTUPY

Poučení pro nový model bylo jasné, kvalita měla být vysoká a výrobní náklady nižší, například díky o čtvrtinu menšímu počtu kroků v lisovně. Nové postupy výroby zajistily výrazně tužší, avšak lehčí šasi a snížil se i hluk na palubě. Auto bylo celé "hranatější" a ostřeji řezané, což byl ten správný styl pro polovinu osmdesátek. Designéři prý chtěli být ještě odvážnější, ale interní anketa mezi skalními majiteli ukázala, že je třeba ctít odkaz XJ řady III. Některé verze se tak držely ikonických kruhových světlometů, vyšší specifikace však už přijížděly s moderními obdélníkovými světlometry. I když o to Pininfarina prý velmi stál, nakonec (na rozdíl od předchozího provedení) nebyl k projektu



přizván, návrhy byly odmítnuty a design vznikl „in house“. Moderna pronikla i do interiéru, kde jste v záplavě kvalitní kůže a ořechového či třesňového dřeva mohli zůstat v lehkém šoku při pohledu na digitální palubní desku (rychloměr i otáčkoměr ale byly analogové) či tehdy supermoderní palubní počítač. Palubku se však nedařilo ani po letech „vychytat“ a tak ji Jaguar raději po čtyřech letech potichu stáhl z nabídky a před řidiče se tak vrátily jen samé klasické budíky. Aby cenu srazili co nejnižší, existovala i jakási verze „lord junior“, bez klimatizace, hliníkových kol, s látkovým čalouněním a bez ABS. Stála tehdy sedmnáct tisíc liber, top provedení stálo skoro dvojnásobek. První verze měly dvouramenný volant, s airbagem poté přišel volant čtyřramenný.

V dlouhé, nízké přídi měl původně pracovat osmiválec z Roveru, v rámci konglomerátu British Leyland by to i dávalo jakýsi smysl, nicméně po odluce společnosti k tomu už nebyl žádný důvod. Ostatně nechtěl jej ani tehdejší šéfinženýr Bob Knight, který prý v Leylandu zarytě tvrdil, že by se tam prostě a jednoduše nevešel, takže ani prvotní plány s ním nepočítaly. Zato nástupce legendárního šestiválce XK, řadový šestiválec AJ6, se tam vešel náramně. Zlí jazykové tvrdí, že to není kdovíjaký výkřik techniky, nicméně jde o robustní, spolehlivý motor, který se



Typ XJ40 poháněl řadový šestiválec, později doplněný i o vidlicový dvanáctiválec, který konstrukčně vycházel z předchozích šestiválců značky Jaguar.

už osvědčil v XJ-S. Na začátku byl k mání ve dvou verzích: základní 2,9 litr s dvanáctiventilovou technikou (OHC) produkoval 167 koní, výkonnější verze o zdvihovém objemu 3,6 litru s dvojitým vačkovým hřídelem (DOHC) a 24 ventily nabídla příjemných 228 koní. Na výběr byla čtyřstupňová automatická převodovka ZF nebo pětistupňová manuální převodovka Getrag. Ale co dvanáctiválec, ptáte se? Ten by prý nebyl rentabilní, takže Jaguar nechal při životě (ještě dalších šest let!) luxusní XJ12 řady III a do nového šasi se dvanáctiválec podíval až v roce 1993, rok před koncem modelu. To už byl ale Jaguar opět pod křídly velkého koncernu, tentokrát potřebné finance přinesl Ford.

### VÝROBNÍ PROBLÉMY A SILNÁ KONKURENCE

Odborná i laická veřejnost pohodlný model přivítala s nadšením, zdálo se, že to bude opravdový hit, když se za první dva roky prodalo osmdesát tisíc aut. I přes veškerou snahu však Jaguar doběhly problémy, dané méně moderním výrobním zázemím (některé stroje byly z padesátých let či z druhé ruky) a snahou vyrobit co nejvíce žádaných vozidel v co nejkratším čase. Dobový tisk poukazyval zejména na trable s elektronikou, potíže se však naštěstí během pár let povedlo výrazně potlačit. I tak však prodej utrpěl propady v řádu několika desítek procent, na což samozřejmě měla vliv i stále sílící konkurence nejen v podobě německých sedanů, ale třeba také Lexusu LS400. Ten byl vedle XJ40 výrazně modernější (což ne každému vyhovuje), jeho digitální přístrojový panel navíc fungoval špičkově (což naopak každý chce). V roce 1990 přišly větší a silnější motory, šestiválcový vrchol poskočil na rovné čtyři litry a zmizely verze slabší než 200 koní. Kvalita a spolehlivost se vrátila k normálu a auto začalo Jaguaru opět hezky vydělávat.

Nástupce X300 přišel, už pod jasně patrným dozorem Fordu, v roce 1994. Design stále navazoval na předchůdce, vracel se však přece jen opět trochu více ke křivkám a kulatým světlometům. Technicky nebyly změny velké, dále upraven byl i řadový šestiválec, nyní nazvaný AJ16. V nabídce byl i dvanáctiválec a vůbec poprvé Jaguar představil i kompresorem přeplňovaný model XJR (další přeplňovaný automobil byl XJ220, ale ten využíval turbodmychadla). Další evoluce z roku 1997, označovaná jako X308, už přinesla pod kapotu revoluci – vidlicový osmiválec v atmosférické i přeplňované verzi, jenž v podobě XJ8 nahradil jak šestiválec, tak dvanáctiválec a dva roky se vůz vyráběl zcela bez možnosti výběru jiného motoru. Ale to už je zase další příběh...



JAGUAR XJ X300 (červený) a X308 byly návratem k typickým tvarům a zdvojeným předním světlometům, de facto se ale jedná pořád o stejný automobil.

Text: Aleš Jungmann

Foto: Jaguar

# POJÍZDNÁ PÓDIA



Když se někde objeví lowrider, většinou se okolní provoz téměř zastaví nebo alespoň zpomalí. Ne proto, že by konkrétní automobil někomu překážel, ale protože vypadá jinak než ostatní automobily široko daleko. Jezdí extrémně nízko nad zemí, často na drátěných kolech s bílými bočnicemi a s lakem, na kterém jsou vidět stovky hodin umělecké práce.

Lowrider vznikl jako protipól tehdejší americké posedlosti rychlostí, hot rody a závoděním. Po druhé světové válce začali mladí lidé z mexicko-amerických komunit – hlavně v jižní Kalifornii, Texasu a na jihozápadě USA – proměňovat běžné, často ojeté sedany a kupé v pojízdná umělecká díla. Chtěli ukázat, že i bez velkých peněz lze vyčnívat, a to v klidu, bez honby za rychlostí. Výsledkem byly osobité stavby, které nemusí být po chuti každému, ale důvtip a nápaditost jim upřít nelze.



Technicky přitom nejde o jednoduché úpravy. Hydraulické sestavy zahrnují čerpadla, ventily, písty, hadice i několik baterií, které dodávají systému energii.

Typickým základem pro lowrider se postupně staly americké vozy z přelomu 50. až 70. let. Největší ikonou je bezpochyby Chevrolet Impala, především ročníky 1961–1965, které díky rámu ve tvaru písmene X dobře snášely montáž hydrauliky a další zásahy do konstrukce. Často se upravovaly také Chevrolet Bel Air (1950–1957), Cadillac DeVille (1959–1970), Lincoln Continental (1961–1969) se známými „sebevražednými“ dveřmi nebo Oldsmobile Cutlass (1964–1977). Později se přidaly modely jako Buick Regal (1978–1987) či Chevrolet Monte Carlo (1970–1977).

## TRANQUILLO – V KLIDU!

Lowrider kultura stojí hlavně na tzv. cruisingu, tedy pomalém a klidném projíždění městem a po bulvárech. Z běžné jízdy se tak stává společenská událost, kde automobil neplní klasickou roli dopravního prostředku z bodu A do bodu B, ale spíš jakéhosi pohyblivého pódia, na kterém je posádka patřičně vidět.

Výše uvedené se odráží v příběhu jednoho konkrétního vozu, který se stal téměř legendou. „Dave’s Dream“ je upravený Ford LTD z roku 1969. Jeho majitel David Jaramillo začal auto upravovat už koncem

70. let a jeho stavba se mezi lidmi severně od Santa Fe v Novém Mexiku stala ikonou. Tak zajímavý a unikátní automobil široko daleko nikdo neměl. Když David tragicky zemřel, jeho projekt neupadl v zapomnění. Odkazu se chopila rodina, přátelé i členové klubu, kteří rozdělanou práci dokončili. Podobných příběhů se najde v lowrider komunitě nespočet.

Mimořádně zajímavou je technická stránka. Lowrider na první pohled působí hlavně jako estetická záležitost, ale ve skutečnosti jde o poctivé mechanické řemeslo plné unikátních technických řešení. Protože snížit auto na maximum neznamena jen narazit na fyzikální limity, ale dost často i na dopravní předpisy. Nepochopení ze strany úřadů sahá až k samotnému vzniku kategorie lowrider. Mimochodem už v roce 1958 kalifornský zákon zakázal provoz vozidel, jejichž karoserie byla níž než spodní hrana ráfku. Právě kvůli tomu začali mechanici experimentovat s hydraulickými systémy, které dokázaly auto během vteřiny zvednout do standardní světlé výšky.



### SHOW NA TŘECH KOLECH

Systém umožnil jezdit extrémně nízko, ale při policejní kontrole vůz okamžitě „nazvedat“. Adaptivní světlá výška je ale jen začátek – tím nikoho na zadek neposadíte. Nejkomplexnější stavby proto umí poskakovat, jezdit po třech kolech nebo zvedat přední či zadní část do absurdních výšek. Hydraulika dokáže karoserii rozhýbat do rytmu hudby a z auta se na chvíli stává pojízdné pódium s netradiční show.

Ještě větší represálie přišly v 70. a 80. letech, kdy začaly mnohá kalifornská města a okresy zavádět zákazy cruisingu a policie majitele lowriderů často spojovala s gangy. Docházelo k častým cíleným kontrolám, vysokým pokutám i zabavování vozidel. Došlo to tak daleko, že v roce 1979 skupina majitelů podala žalobu na město San Francisco kvůli diskriminaci. Až v posledních letech se situace začala obracet – v roce 2023 Kalifornie zrušila plošná omezení nízkých úprav a vyzvala města, aby rušila staré zákazy.

Technicky přitom nejde o jednoduché úpravy. Hydraulické sestavy zahrnují čerpadla, ventily, písty, hadice i několik baterií, které dodávají systému energii. Rámy se často masivně vyztužují, aby zvládly extrémní namáhání. Kola bývají menší (typicky 13" nebo 14"), často drátěná, s chromovanými poklicemi a bílými bočnicemi,



Typickým základem pro lowrider se postupně staly americké vozy z 50. až 70. let. Největší ikonou je bezpochyby Chevrolet Impala, především ročníky 1961–1965.

aby vůz působil ještě níž posazený a stylově. Interiéry pak přidávají sametové čalounění, výrazné prošívání nebo volanty tvořené svařeným řetězem.

### VĚHLAS DÍKY HIP-HOPU

Lowrider je zároveň estetika i technická disciplína a výrazně se liší od klasického tuningu zaměřeného na výkon. Nejde o sprinty ani rekordy, ale o styl a prezentaci. Právě tahle vizuální síla vysvětluje, proč se lowridery v 90. letech pevně spojily s americkým hip



hopem. Los Angeles bylo tehdy centrem žánru G-Funk a vozy jako Chevrolet Impala SS nebo Caprice se objevovaly v klipech interpretů jako Dr. Dre, Snoop Dogg nebo Eazy-E. Záběry pomalu projíždějících aut na bulvárech typu Crenshaw Boulevard se staly symbolem celé éry. Hudební videa běžela na MTV a dostala lowridery do povědomí lidí po celém světě – často i do míst, kde je nikdy předtím nikdo neviděl.

Když to celé převedeme na pohled běžného řidiče, který na STK řeší hlavně brzdy, korozí prahů a kontrolku motoru, může se svět lowriderů zdát vzdálený a trochu bláznivý. Jenže stejně jako japonské úpravy Boso-zoku mají i lowridery jednu společnou věc – připomínají, že auto nemusí být jen unifikovaný spotřebič.



Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv



# PASTVA PRO OČI

**J**ubilejní padesátý ročník výstavy Rétromobile probíhal od 28. ledna do 1. února 2026 na pařížském výstavišti Paris Expo Porte de Versailles, které letos shodou okolností slaví sto let od svého otevření. Akce potvrdila postavení jedné z nejvýznamnějších evropských přehlídek historických automobilů a setkání sběratelů z celého světa. Návštěvníci viděli široké spektrum vzácných vozů, klubové expozice, aukce i stánky specializovaných prodejců příslušenství a memorabiilů. Stánky automobilových prezentovaly nové modely, obklopené legendárními historickými vozidly. Vedle automobilů se objevily i další exponáty včetně vojenské a letecké techniky, nemluvě o vlaku Ettore Bugattiho. Výstava obsadila všechna tři podlaží pavilonu 7, zatímco v sousední hale 4 probíhala prodejní expozice historických a klasických vozů s cenou do 30 000 eur.



Hala 4 hostila desítky automobilů, vesměs youngtimerů, nabízených za ceny do 30 000 eur. Na snímku jeden z několika liftbacků Renault 25, zde jako prvotřídně zachovalý šestiválec, nabízený za 23 000 eur.

**Alfa Romeo 33/2 Periscopica (1967) v pozadí značkové expozice. Prototyp má V8/1995 cm<sup>3</sup> s výkonem 270 k, nejvyšší rychlost dosahuje 260 km/h. Konstrukce položila základ úspěšné řadě Tipo 33.**



Organizátoři oznámili rekordní návštěvnost 181 500 osob během pěti dnů, což představuje nejvyšší číslo v dějinách této akce. Současně připravují organizační opatření pro další ročník, který je naplánován na 3. až 7. února 2027.



Expozice Ace Cafe připomněla amerického herce Stevea McQueena a vozidla z jeho filmů i soukromí. V popředí samozřejmě Ford Mustang a Dodge Challenger z legendárního snímku Bullittův případ (1968).



Prim pochopitelně na Rétromobile hrají domácí značky. Zde karoserie Citroënu 2CV, paradoxně na stánku německé firmy Carblast ze Stuttgartu, zabývající se renovacemi.



Bugatti Type 101 C „Coach bleu“ (1951), karoserie Gangloff Colmar. Řadový osmiválec 3,3 l/150 k, hmotnost 1700 kg. Vůz byl představen na pařížském autosalonu v roce 1951, následně i v Ženevě o rok později. Dochován v původním stavu s autentickým průkazem původu. Za ním červený vůz téhož typu, ovšem s otevřenou karosérií.



Značka Citroën letos důkladně provětrala svůj depozitář. Vyvezla z něj i tuto jedinečnou studii Karin z roku 1980. Jde o třímístný jehlan s plynokapalinovým pérováním, špičkovou aerodynamikou a řadou pokrokových prvků.



Chenard & Walcker Aigle 20 Type 22 R (1937). Čtyřválcový motor 2,2 l/54 k při 3000 min<sup>-1</sup>, daňový výkon 12 CV. Čtyřstupňová převodovka s volnoběhem, brzdy ovládané lanky. Vůz po kompletní renovaci mechaniky i karoserie, práce prý trvaly přibližně 6000 hodin.

Výrazná česká účast: trojice vozů Talbot-Lago T26 Grand Sport s jedinečnými zakázkovými karosériemi. Zleva provedení Figni & Falaschi z roku 1948, dále Saoutchik 1948 a Antem 1949. V Paříži se tyto tři automobily představily pohromadě vůbec poprvé v historii. Patří Františkovi a Robertovi Kudelům a každý z nich již získal hlavní ocenění na prestižních přehlídkách v Pebble Beach nebo Chantilly.



Letošní ročník jako by patřil vozům Lancia Stratos, k vidění byly takřka na každém kroku. Zde speciál Stratos HF v neopakovatelném livrefi Alitalia, s nímž se posádka Pinto/Bernacchini zúčastnila Rallye Monte Carlo v roce 1976.

AKCE

RÉTROMOBILE 2026



Vinot et De Guingand (1913) s čtyřválcovým motorem. Podvozek vznikl před první světovou válkou, za konfliktu sloužil armádě. Po roce 1918 byl přestavěn na hotelový omnibus pro lázně Lamalou-les-Bains u Montpellier. Dochován v původním stavu.

Devalliet je oblíbeným stavitelem lehkých roadsterů s retrodesignem a moderní technikou. Model Mugello 375F s hmotností jen 680 kg pohání přeplňovaný čtyřválec 1,6 l/225 k.



Koho na stánku Volkswagenu neuchvátíla maketa budoucího elektrického typu ID.Polo GTI, ten se potěšil pohledem na v kruhu vystavené dosavadní generace modelu Golf GTI.



Vpravo Peugeot 106 z limitované série Le Mans za 11 900 eur. To vedle stojící Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 byl nabízen na samotném limitu 30 tisíc eur.



Legenda jménem Wankel! Vlevo sportovní kupé Mazda Luce R130 (navrhnul je Giugiaro, když pracoval pro Bertoneho), za ním závodní speciál Mazda 787B, jenž jako historicky první japonský automobil zvítězil v Le Mans (1991).

Text: Miloš Hlaváček

Foto: autor

PENÍZE

HAVARIJNÍ  
POJIŠTĚNÍ

setkání

# HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ BEZ SPOLUÚČASTI UŠETŘÍ PENÍZE I STAROSTI

Připojištění využívají řidiči zejména pro vylepšení svého povinného ručení. Motoristé si mohou u České podnikatelské pojišťovny (ČPP) vybrat až z 16 různých doplňkových připojištění, mezi nejčastěji využívané patří například připojištění skel. Posunout na vyšší úroveň lze však i havarijní pojištění.

Povinné ručení je povinný produkt ze zákona. Kryje případy, kdy motoristé způsobí za volantem újmu nebo škodu jinému a odpovídají za ni. Základní povinné ručení lze kombinovat se speciálními připojištěními, které vyřeší situace, jako je srážka se zvěří nebo drobná škoda na parkovišti. Naopak havarijní pojištění nabízí mnohem širší ochranu. Povinné ručení je jako základní vybava, ale havarijní pojištění je jako airbag pro automobil.

„Riziko, že vám auto někdo poškodí na parkovišti, ujede a zdánlivě drobná poškození mohou být ve výsledku opravována za desítky tisíc, je bohužel kvůli zvyšujícím se nákladům na opravy stále vyšší,“ upozorňuje Miloš Velíšek, supervizor pojištění vozidel z České podnikatelské pojišťovny. To platí samozřejmě také o vlastních škodách.

Pokud o havarijku uvažujete, je nutné si nejprve položit několik zásadních otázek, které souvisí s vyšší rodinného rozpočtu, cenou vozidla, četností jeho používání nebo i způsobem parkování. Dobrou zprávou je, že pokud uvažujete o upgradu na havarijní pojištění, ČPP umožňuje přenesení bonusu z povinného ručení. O havarijnímu pojištění by měli zapřemýšlet také ti, kteří si na silnici příliš nevěří, jelikož u méně zkušených řidičů je vyšší pravděpodobnost, že auto, například při nehodě, poškodí.

## HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ S VYCHYTÁVKOU

„Řidiče chceme zbavit jakékoliv zátěže, která by byla na jejich bedrech v případě pojistné události, proto máme v nabídce i oblíbené připojištění „nulové“ spoluúčasti s názvem ESO,“ představuje vychytávku k havarijnímu pojištění Velíšek. Výši pojistného plnění totiž ovlivňuje také zvolená spoluúčast, kterou se řidiči podílí v případě pojistné události na vyplaceném pojistném plnění, přičemž platí úměra „čím nižší spoluúčast tím vyšší pojistné“. Spoluúčast je částka, kterou se pojištění podílí na pojistné události. Jedná se o procentuální vyjádření s minimální částkou, kterou klient musí v případě pojistné události zaplatit. Připojištění nulové spoluúčasti ESO pro osobní vozidla, která jsou starší než dva roky a váží do 3,5 tuny, tyto situace řešit za vás, spoluúčast prostě neplatíte.

„Pokud by například klient s vozem starým čtyři roky s havarijním pojištěním se spoluúčastí pojistného plnění ve výši 5 % (a minimální částce 5 000 Kč) měl nehodu v částce 43 tisíc korun, musel by se na škodě podílet právě těmi 5 tisíci, které má uvedené ve smlouvě. Pokud by měl však sjednané i připojištění ESO za částku 399 korun ročně, nechal by auto opravit ve smluvním servisu, pak by auto převzal ze servisu, aniž by musel cokoli doplácet,“ vysvětlil na příkladu supervizor. Toto připojištění se dá využít k již uzavřenému havarijnímu pojištění pro případy parciálních (tedy částečných) škod.

Text: Adéla Janů

Foto: Shutterstock





# TAK TROCHU SCHOVANÝ KRAJ

Přestože se Rokycany nacházejí v blízkosti frekventované dálnice D5, rozhodně nejsou místem, kam by proudily davy turistů. Velkolepé památky tedy nečekejte, tohle město a jeho okolí je o něčem jiném.

**R**okycany leží na soutoku Klabavy a Holoubkovského potoka, na okraji brdských lesů. Okolní krajinu tvoří zalesněné kopce jako Čilina, Kotel, Vršíček nebo Žďár, který je opředený místními pověstmi. Historie města sahá hluboko do minulosti – první zmínka pochází už z roku 1110 z Kosmovy kroniky. Dnes ale Rokycany lákají spíše na klid, přírodu a možnosti aktivního vyžití než na velké památky. Pokud byste přece jen hledali něco kulturního, v obřadní síni radnice najdete originál obrazu Alfonse Muchy.



Interiér faceliftovaného modelu Stonic i nadále spoléhá na fyzická ovládací tlačítka.

Na první pohled je to obyčejné menší město, jakých jsou v Česku desítky. Náměstí s kašnou a Mariánským sloupem, pár historických domů, kostel... nic, co by vás úplně posadilo na zadek. Jenže stačí popojet pár kilometrů za město a začne to

být zajímavé. Okolí Rokycan má totiž jednu velkou výhodu – je tak trochu stranou zájmu. A díky tomu si zachovalo atmosféru, která jinde pomalu mizí. Minimum lidí, spousta lesa a pocit, že nikam nemusíte spěchat. Zároveň je to do Plzně, co by kamenem dohodil, takže kdo potřebuje ruch velkoměsta, má možnost.



## MÍSTO KLIDU

Kdo však hledá klid, ten se zde poměje. Hned na okraji města se nachází několik rybníků ideálních na krátkou procházku. Doporučit lze naučnou stezku Kokotské rybníky, jež je 8,5 kilometru dlouhá a dá se lehce zvládnout i s kočárkem. Pak už to chce sednout do auta a trochu popojet. Směrem na jih se krajina postupně zvedá a přechází do Brd, které mají úplně jinou energii. Dlouhé lesní cesty, minimum civilizace a zvláštní ticho, na které si člověk musí chvíli zvykat.

Za zmínku rozhodně stojí také Muzeum na demarkační linii, které připomíná události z května 1945, kdy se právě Rokycansko nacházelo na rozhraní americké a sovětské armády. Expozice nabízí vojenskou techniku, dobové artefakty i zajímavý kontext k závěru druhé světové války u nás.

Pokud máte rádi místa s trochou atmosféry, zkuste si najít zříceninu hradu Lopata ze 14. století, která je asi 15 km od Rokycan. Není to žádný „instagramový hotspot“, spíše nenápadné místo schované v lese. Ale právě to je na něm fajn. Pár kamenů, klid a pocit, že jste si to místo tak trochu objevili sami. My jsme okolí Rokycan objevovali za volantem malého crossoveru od značky





První písemná zmínka o Rokycanech pochází z roku 1110, kdy je na tomto místě zmiňován biskupský dvorec s osadou, která byla ve 14. století povýšena na město.

Kia. Model, který nedávno prošel faceliftem, je přesně ten typ automobilu, který na ulici asi přehlédnete. Facelift mu však viditelně umožnil prokouknout. Výrazněji tvarovaná světa, osobitější příď a celkově sebevědomější vzhled z něj dělají mnohem zajímavější auto než dřív. Pořád je to ale ten samý Stonic – kompaktní, jednoduchý a snadno čitelný.

#### PODLE STARÉ ŠKOLY

Interiér se sice posunul o kus dál, ale pořád si drží dřívější charakter s uživatelskou přívětivostí jako jedním z pilířů. Moderní displeje tu sice jsou, ale nezabraly celé auto. Fyzická tlačítka nezmizela a většinu věcí ovládáte intuitivně, bez hledání v menu. Možná to nezní jako něco, co by stálo za zmínku, ale ve chvíli, kdy přisednete z moderního „tabletového“ auta, si tohle začnete hodně rychle vážit.

Prostorově Stonic příjemně překvapí. Na malý crossover je uvnitř víc místa, než byste čekali, a bez větších kompromisů zvládne i víkendový výlet ve čtyřech. Modernizovaná Kia Stonic se nabízí výhradně se zážehovým přeplňovaným tříválcem 1.0 T-GDI o výkonu 74 kW (100 k) bez jakékoli elektrické asistence. V dnešní době skoro rarita. Na výběr jsou dvě převodovky – sedmistupňová dvouspojková nebo šestistupňový manuál. Testovaný vůz byl vybaven manuální převodovkou, která má lehký chod a dobře vymezené dráhy. Výkon 74 kW možná na papíře nezní nijak oslnivě, ale v reálném provozu je plně dostačující. Ve městě se Stonic chová obratně a svižnost mu nechybí. Díky nízké hmotnosti nepůsobí líně, jen je potřeba držet motor v otáčkách. Pod hranici dvou tisíc otáček je spíš vlažný, ale maximální točivý moment 172 Nm dostupný mezi 1500 a 3500 ot./min

pomáhá udržet příjemnou pružnost. Spotřeba se během testu pohybovala lehce nad sedmi litry na sto kilometrů, což odpovídá charakteru klasického spalovacího motoru bez hybridní pomoci.

#### HLÍDÁ AŽ MOC

Na modelu Stonic je bezesporu nejzajímavější podvozek. Na 16palcových kolech z lehkých slitin není přehnaně měkký, ani zbytečně tvrdý. Na okresních silnicích funguje velmi dobře a dlouho si zachovává neutrální charakter. Jakmile začnete příliš tlačít na pilu, přejde do lehké, ale dobře čitelné nedotáčivosti. Podvozek zvládá nerovnosti s klidem a zároveň si drží jistotu v zatáčkách. Auto se ochotně stáčí a nepůsobí nervózně ani ve svižnějším tempu. Jen asistenční systémy by se mohly držet víc v pozadí, zejména asistent pozornosti řidiče. To je ale obecně slabší stránka novějších modelů Kia. Kia Stonic není automobilem, který dokáže ohromit na první dobrou. Ale čím déle s ním žijete, tím víc se vám začne dostávat pod kůži. Už jen tím, jak je staromilecké a „obyčejné“. Ovládání je jednoduché, srozumitelné a funkční. A je vlastně škoda, že takových aut už dnes na trhu moc nezbývá.

Text: Jiří Švamberský

Foto: autor a Shutterstock, Petr Eret / MAFRA / Profimedia

## DACIA SERVICE



MOTRIO

PŘEZUTÍ  
JEN 499 Kč

PŘI KOUPI 4 KS  
LETNÍCH  
PNEUMATIK  
MOTRIO

MAKE IT LAST

Akční cena přezutí se vztahuje pouze na sadu 4 kusů letních pneumatik značky Motrio zakoupenou v autorizovaném servisu Dacia v období od 16. 3. do 30. 6. 2026.

Dacia doporučuje Castrol

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



# UNIKÁTNÍ PŘÍRODNÍ ÚKAZ



Místo jen několik stovek metrů široký písčiny jazyk, který vybíhá z pevniny do moře v délce přes 33 kilometrů, vytváří jedinečnou oblast vhodnou pro turistiku, nejhezčí písčiny pláže na Baltu a díky své strategické poloze nabízí také řadu vojenských památek od opevnění přes dělostřelecké baterie.



Jeden ze stání poblíž Kuźnice

Cesta autem na sever Polska je díky husté síti většinou nezaplatných dálnic rychlá a příjemná a těch zhruba 800 km se dá v pohodě zvládnout za jeden den. Dvakrát denně sem jezdí i přímý osobní vlakový expres a létají sem lowcosty. Největším přístavem v oblasti je zhruba půlmilionový Gdaňsk, hned nad ním se nachází poloviční Gdyně a mezi nimi leží třicetitisícové lázně Sopoty. Mělká Pucká zátoka, kterou ze severu ohraničuje výběžek Helské kose, je rozdělena podmořským písčným náspem na dvě části zhruba v ose mezi městy Rewa a Kuźnica. Tento písčiny val je většinou jen velmi mělko pod hladinou a při výraznějším odlivu se po něm dá i kus projít. Ve dvou místech jsou v něm vyhloubená umělá průřezání, aby tudy mohly bez problémů proplouvat lodě a turistické parníky. Každoročně v červnu se tu vydávají desítky dobrodruhů na přechod tohoto valu nazvaný „Pochod sledů“, který je o to obtížnější, když je příliv, jsou vlny a fouká od moře vítr.



Mělké vody pucké zátoky jsou známým centrem jachtingu a vodních sportů vůbec. Turisticky oblíbené jsou výletní plavby z menších přístavů Puck, Rewa, Hel, charterové plavby plachetnic a vodních taxi. Mělká voda zátoky ve spojení s častým severním větrem je ideální pro kitesurfing a windsurfing a umělými křídly se to tu jen hemží.

Oproti tomu jižněji v Gdaňsku existuje hlubokomořský přístav Baltic Hub – největší kontejnerový na Baltu – s 97 jeřáby, který konkuruje velkým západním terminálům a i pro dopravu zboží z a do Česka je velmi důležitý. Napojuje se přímo na železniční soustavu a vede k němu dvouprůdová dálniční odbočka z dálnice S7 po které se dá rychle dostat na severojižní polskou dálniční tepnu A1. Nachází se zde také velké letiště, které obsluhuje lety nejen k nám, ale i do celé Skandinávie.

## DRAKONICKÉ POKUTY

Nejen na severu Polska se často jezdilo dost nebezpečně. Lepení se na kufr, agresivní předjíždění, absolutní ignorace rychlostních limitů i v obcích bylo dříve úplně běžné. Pokuty a tresty se neustále zpřísňují, radarů přibývá, dokonce od letošního března hrozí pokuty v řádech tisíců korun i za banální přestupky. A při jejich opakování dvojnásobek. Zabavení vozidla za řízení pod vlivem alkoholu nad 0,2 promile, zákaz



Skvělé podmínky pro pozorování hvězd a nočních svítících oblak

řízení na čtvrt roku při překročení rychlosti o více než 50 km/h. Zákaz driftování, závodů a zároveň bezdůvodně pomalé jízdy. To jsou jen některá z nových pravidel. Snad přispějí ke zklidnění dopravy a i turisté se budou cítit na silnicích o něco bezpečněji.

### TURISTICKÝ RÁJ A OCHRANA PŘÍRODY

Největším cestovatelským lákadlem jsou malé přímořské vesničky s malými domky a přístavy a nekonečné široké písčité pláže s pozvolným vstupem do moře. Kvůli studenému větru a většinou studené vodě tu sezóna začíná až v srpnu a trvá jen několik týdnů. Borové lesy a písčité duny, které se táhnou podél pobřeží, vybízejí spíše ke klidným procházkám nebo cyklistice. Některé písčité cesty jsou otevřené i pro auta a čtyřkolky, do hlubokého jemného písku se však lze snadno zahrabat. Typickou přímořskou vesnickou idylku dokreslují malé farmy a rybářské domky, půda je tu velmi úrodná a vsudypřítomné jsou též rybí trhy a prodejny. Navíc ceny rybích delikates jsou nízké.

Kromě již zmiňovaných vojenských památek lze navštívit i centrum tuleňů, které se věnuje ochraně a záchraně tuleňů kuželových. Přírodní rezervace Helské duny má za cíl ochranu travních porostů, vřesovišť, lišejníků a hub a nabízí úchvatný pohled na bývalé písčité dno, dnes duny dosahují úctyhodné výšky přes 20 metrů.

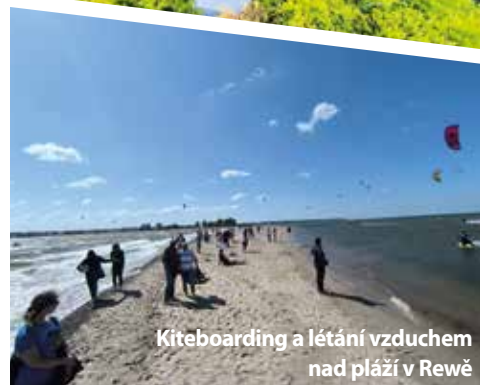
Přesto, že je Helská kosa jen úzkým písčným výběžkem, najdete tu spoustu kempů, klidných míst k zaparkování a moderně vybavených stellplatzů k přespání s karavanem nebo obytnákem. Některé stellplatzy nebo parkoviště mají místní obyvatelé umístěné přímo na svých rozlehlých zahradách. I na těch menších většinou nechybí čistá koupelna a společná kuchyně s krytým posezením ve stínu. Středem výběžku prochází železniční trať a osobáky tu jezdí velmi často, tak i výlety je možné kombinovat s kolem a vlakem.

Ceny pohonných hmot jsou v Polsku i na severu na podobné úrovni jako u nás, přičemž Polsko může být v některých případech o malinko levnější, zejména díky měnovému kurzu.

Nádherná příroda, divoké moře a snadná dostupnost všemi dopravními prostředky pro nás vytvářejí příležitost se sem kdykoliv pohodlně a rychle dostat a užít si místní klid v krásné přírodě.



Jeden z mnoha památníků věnovaný pomořanským rybářům



Kiteboarding a létání vzduchem nad pláží v Rewě

Text a foto:

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

INZERCE  
VOLKSWAGEN  
FINANCIAL SERVICES  
KLÍČ K MOBILITĚ



## Audi A5 na operativní leasing již od 12 699 Kč bez DPH měsíčně

Nové auto bez nečekaných výdajů. S operativním leasingem od Volkswagen Financial Services můžete mít vůz Audi A5 za skvělých **12 699 Kč bez DPH měsíčně**, včetně kompletního pojištění, servisu i silniční asistence 24/7. Jednoduše bez stresu a zbytečných komplikací. Užijte si klidnou jízdu a soustředte se jen na radost z každého kilometru. Více se dozvíte na [www.operaklehce.cz](http://www.operaklehce.cz).



Kompletní pojištění



Servis a údržba vozu v ceně



Dvě sady pneumatik včetně výměny a uskladnění



Silniční asistence 24/7

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Audi A5 TFSI 110 kW v ceně 1 240 900 Kč. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 10 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 15 366 Kč vč. DPH, 12 699 Kč bez DPH. 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, které je kalkulováno ve variantě pojištění bez garance pojistného. 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. Nabídka platí pro podnikatele.



Švédská značka Thule ukazuje, že každý cyklista si může vybrat cyklonosič přesně podle svých potřeb.



# OD MINIMALISTICKÉHO ŘEŠENÍ AŽ PO ŠPIČKU NA TRHU



**Thule VeloLite** je ideální volbou pro jednotlivce a příležitostné cyklisty. Lehký, kompaktní a snadno skladný nosič na jedno kolo (na trhu jsou také varianty pro dvě a tři kola) oceníte při rychlých přesunech i každodenním používání. Nízkoprofilová konstrukce umožňuje otevřít kufr bez nutnosti

demontáže nosiče a díky flexibilnímu systému uchycení pomocí nezávislých ramen pojme nosič širokou škálu ráků – od městských po horská kola.

**Thule VeloSpace 3** přidává robustnost a vysokou kapacitu (až čtyři kola). Uveze i těžší modely včetně elektrokol, a díky chytrému systému uchycení nabízí komfort i při plném zatížení. Verze pro 3(4) kola má navíc chytrou funkci nastavitelného naklápění na 50° nebo dokonce 65° a umožňuje tak přístup do zavazadlového prostoru i u některých kompaktních dodávek. Připravený na delší cesty a náročnější podmínky.



Text a foto: Thule



Ještě o krok dál jde **Thule EasyFold 3**, který sází na maximální jednoduchost a flexibilitu. Intuitivní manipulace jednou rukou, plně skládací konstrukce a možnost rozšíření až na čtyři kola z něj dělají ideálního

pomocníka pro rodiny i cyklistické nadšence. Bez problémů si poradí i s elektrokoly.

Na vrcholu stojí **Thule Epos**, špičkový nosič, který kombinuje flexibilitu, prémiové zpracování a důraz na detail. Nabízí snadnou manipulaci, elegantní design a univerzální využití pro všechny typy kol, včetně elektrokol. Velké rozestupy mezi koly, přizpůsobení pro extra dlouhé rozvory a snadné upevnění širokých pláště. To vše vám zajistí skvělé chvíle strávené cyklistikou bez kompromisů. Od dubna 2026 je v nabídce také verze **Thule Epos ParkSecure**, vybavená parkovacími senzory.



Ať už vyrážíte sami, s rodinou nebo partou přátel, Thule nabízí řešení, díky kterému přepravíte svá kola dál – pohodlně, bezpečně a stylově.

Více na [thule.com](https://www.thule.com).

P ZERO™ E

# NEW GENERATION TYRE

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

VYNIKAJÍCÍ  
TRVANLIVOST

ŽÁDNÝ STRES  
V PŘÍPADĚ DEFEKTU  
S RUNFORWARD™  
TECHNOLOGIÍ<sup>1</sup>

SNÍŽENÝ  
ENVIRONMENTÁLNÍ  
DOPAD<sup>2</sup>

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

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

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


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

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



**SÍLA POD KONTROLOU**

Autorem citátu je **Lucius Annaeus Seneca**, známý jako Seneca mladší, římský filozof, fečník a spisovatel (4 př. n. l., Córdoba – 65 n. l., Řím).

POMŮCKA: ATON, IE, KAPA, OKE, SPA	ODDĚLIT MOTYKOU	2. DÍL TAJENKY	CELNÍ KÓD IRSKA	BELGICKÉ LAZNE		NELETÁVÝ PTAK	NAPADENÍ	TVRZENÍ	INICIÁLY REŽISÉRA SMOLJAKA	EGYPTSKÝ BŮH SLUNCE	DRUH ÚČESU		KLAVÍR	ANGLICKY „MIMO“	INICIÁLY HOKEJISTY ČECHMÁNKA	3. DÍL TAJENKY	ČÁSTYM KLEKÁNÍM ODRÍT		
KOPIE					OTEVŘENÁ CHODBA DOMU							PROMENÁDA							
POSTOJ NA SKRČENÝCH NOHOU					1. DÍL TAJENKY VYSEVATI							MALÝ LUK TITOVO VLASTNÍ JMÉNO							
NÁZEV ZNAČKY DRASLIKU			CHEMICKÝ PRVEK REMĚNÍ U KALHOT						ZNAČKA ZVÝKAČEK						INICIÁLY KOMIKA LAURELA OČMUCHAT				
MUŽSKÉ JMÉNO				SLOVENSKY „IRKA“ DRUH PAPOUŠKA					ANGLICKY „NORMA“				TURECKÁ MIRA VÁHY SLOVENSKY „JINAK“						
KOSTKOVANÁ TKANINA											SAMEC OPICE								
JMÉNO ZPĚVACKY MORISSETTE													SOUSTAVY ZRN						
TESKNOTA					PRÁVE VYLÍHLÉ RYBKY	KOMENSKÉHO JMÉNO								KROUŽENÍ	PODIVENÍ	DRAHÝ KAMEN MUŽSKÉ JMÉNO			
	MORAVSKÉ MĚSTO	SRBSKÁ ČEPICE OJEZDIT					MOTOROVÉ VOZIDLO	ČÁST PUSINKY		DOMÁCI SELMA AMERICKÝ STÁT						MI	JMÉNO HERCE BALDWINA		
ANGLICKY „HOCH“				JMÉNO HERCE SHARIFA STOVKY					NÍŽE NEŽ					TEMNOTA KONĚ					
INICIÁLY PUBLICISTY JOHNA			AMERICKÝ LITERÁT INICIÁLY MARGITY						PATŘÍČÍ ELE POTĚ							INICIÁLY LACKOVICE ZKR. UMĚL. BESEDY			
4. DÍL TAJENKY																			
MUŽSKÉ JMÉNO						OPATŘIT PODKOVAMI						KARETNÍ RADIL							

## CUPRA BORN VÍC EMOCÍ, VÝKONU I TECHNOLOGIÍ



Cupra představuje modernizovaný model Born, který přináší ostřejší design, přepracovaný interiér a širší technologickou výbavu, přičemž podle výrobce důraz zůstává na emocích a jízdním zážitku – tedy hodnotách, které chce značka dlouhodobě spojovat s elektromobilitou. Na první pohled zaujme výrazně přepracovaná přední maska s typickým motivem zkoseného „žraločího nosu“ a novými Matrix LED světlomety. Zadní



část dostala dynamičtější difuzor a světelnou grafiku s 3D efektem. Novinkou jsou i nové designy kol až do velikosti 20 palců nebo rozšířená paleta laků karoserie. Interiér prošel výraznější proměnou než exteriér. Dominantou je nový 12,9“ displej, který doplňuje 10,25“ digitální přístrojový štít. Cupra se zároveň vrací k fyzickým ovladačům na volantu, což zlepšuje ovládání.



Modernizovaný Born nabídne výkon až 240 kW (326 k) ve verzi VZ, která zvládne sprint z 0 na 100 km/h za 5,6 sekundy. Dojezd se podle konfigurace pohybuje okolo 600 kilometrů. Novinkou je mimo jiné pokročilejší rekuperace, režim jízdy jedním pedálem nebo u výkonnějších variant tzv. „launch control“. Cupra zároveň rozšiřuje digitální funkce – vůz nově využívá systém postavený na Androidu, podporuje digitální klíč v mobilu a nabízí i funkci V2L, tedy možnost napájet externí zařízení z trakčního akumulátoru baterie.

Výroba modernizovaného modelu odstartuje ve druhém čtvrtletí roku 2026 v německém Cvikově, na trh dorazí v létě téhož roku.



## PIRELLI SCORPION SLAVÍ 40 LET. NOVÁ GENERACE JE URČENA PRO MODERNÍ SUV

Segment SUV dnes patří mezi nejrychleji rostoucí části automobilového trhu a s ním se proměňují i nároky na pneumatiky. Vozy jsou těžší, výkonnější a často kombinují komfortní cestování s dynamickou jízdou. Právě na tyto požadavky reaguje společnost Pirelli uvedením nové generace letní pneumatiky Scorpion, vyvinuté speciálně pro současné automobily kategorie SUV.

Označení Scorpion má u Pirelli dlouhou historii. Poprvé se objevilo už v roce 1986, kdy byla vyvinuta pro tehdy neobvyklý typ automobilu s vysokou stavbou karoserie věhlasné značky Lamborghini – legendární typ LM002. Od té doby se označení Scorpion rozrostlo do celé rodiny produktů určených pro různé typy

dopravních prostředků – od silničních SUV přes motocykly kategorie enduro až po terénní cyklistiku.

Nová generace letní pneumatiky Scorpion byla navržena především s ohledem na bezpečnost a stabilitu při jízdě. Podle výsledků nezávislých testů institutu TÜV dosahuje špičkových hodnot při brzdění na suchém povrchu a velmi dobrých výsledků také na mokré vozovce. V hodnocení ovladatelnosti na mokru se pneumatika umístila na prvním místě a velmi dobře obstála i v testech odolnosti proti aquaplaningu.

Při vývoji hrála důležitou roli také skutečnost, že moderní SUV jsou často výrazně těžší než klasické osobní vozy. Nová konstrukce pneumatiky a upravená směs proto přispívají k rovnoměrnějšímu opotřebení a stabilním jízdám vlastnostem i při vyšším zatížení. Přepřpracovaný profil a dezén běhounu s novou geometrií drážek zároveň zlepšují ovladatelnost a pomáhají snižovat hlučnost při jízdě. Pneumatika dosahuje nejvyšší třídy A v hodnocení hlučnosti a její hodnota je o více než 3 dB nižší, než stanovuje evropský limit.



## JAK SI PORADIT S NEČEKANÝMI VÝDAJI?

Dacia dlouhodobě ukazuje, že spolehlivost není o ceně, ale o přístupu. Se službami Dacia Service získáváte jistotu, že se o váš vůz někdo stará po celou dobu jeho života. Od prvních kilometrů až po pozáruční péči máte k dispozici odborníky, kteří vědí, co váš vůz potřebuje, a pečlivě se o něj postarají.



### GARANCE DACIA ZEN – KLID NA SEDM LET DOPŘEDU

Vlastnit auto je radost, ale i starost. Služba Garance Dacia ZEN je tu proto, aby vám ulevila od obav z nečekaných výdajů.

### JAK TO FUNGUJE?

Stačí jezdit na pravidelné standardní servisní prohlídky do autorizovaného servisu Dacia. Každá návštěva vám automaticky přidá buď další rok krytí nákladů nebo až 30 000 kilometrů bez starostí, podle toho, co nastane dříve. Program lze opakovaně prodlužovat, a to až do sedmi let stáří vozu nebo do celkového nájezdu 150 000 kilometrů.

### CO JE SOUČÁSTÍ SLUŽBY GARANCE DACIA ZEN?

Krytí zahrnuje klíčové části vozu – motor, převodovku, podvozek i elektroniku. Díky tomu vás nečekají nepříjemné výdaje na náhlé a drahé opravy.

### PRO KOHO JE GARANCE DACIA ZEN URČENÁ?

Služba je vhodná pro všechny vozy Dacia mladší šesti let a s nájездem do 120 000 kilometrů. Pokud nemáte aktivní servisní smlouvu nebo tovární záruku, můžete službu kdykoli aktivovat a opakovaně prodlužovat.

### GARANCE MÍSTO SLIBŮ

Dacia sází na jednoduchá a funkční řešení. Garance Dacia ZEN je důkazem, že značka stojí za svými zákazníky a nabízí skutečnou hodnotu – jistotu, na kterou se můžete spolehnout. Váš vůz tak zůstává ve skvělé kondici a vy máte klid, že je o něj dobře postaráno.

# Jak velký máte všeobecný přehled?

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

<p><b>1) Kolik doposud vzniklo generací modelu Clio?</b> a) 4 b) 6 c) 7</p> 	<p><b>2) Které české město je známé výrobou piva Budweiser?</b> a) Krušovice b) Plzeň c) České Budějovice</p>	<p><b>3) Jak se nazývá strach z čísla 13?</b> a) Tokofobie b) Triskaidekafobie c) Tripanofobie</p> <div style="background-color: black; color: white; padding: 10px; text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold;">13</div>
<p><b>4) Kdo ztvárnil čarodějnici v pohádce Malá mořská víla (1976)?</b> a) Jana Preisová b) Jiřina Bohdalová c) Milena Dvorská</p>	<p><b>5) Co jsou to soubory „cookies“?</b> a) Virové programy skryté v reklamách b) Malé soubory ukládající se do prohlížeče c) Krátkodobé internetové výpadky</p> 	<p><b>6) Kde leží Vanuatu?</b> a) Oceánie b) Asie c) Jižní Amerika</p>
<p><b>7) Která složka krve je zodpovědná za srážení krve?</b> a) Trombocyty b) Erytrocyty c) Leukocyty</p> 	<p><b>8) Ve kterém seriálu ztvárnil jednu z hlavních rolí David Hasselhoff?</b> a) Beverly Hills 902 10 b) Pobřežní hlídka c) Krok za krokem</p>	<p><b>9) Ve kterém roce byla dobytá Bastilla?</b> a) 1789 b) 1798 c) 1787</p> 
<p><b>10) Co slangově znamená „šmėčko“?</b> a) oblečení b) jídlo c) podraz</p>	<p><b>11) Který z uvedených prvků má nejvyšší bod tání?</b> a) Osmium b) Platina c) Wolfram</p> 	<p><b>12) Ve kterém státě leží město Bilbao?</b> a) Španělsko b) Portugalsko c) Andora</p>
<p><b>13) Která známá planeta je nejbliže slunci?</b> a) Mars b) Jupiter c) Venuše</p> 	<p><b>14) Stephen Hawking byl známý britský:</b> a) vynálezce b) politik c) teoretický fyzik</p>	<p><b>15) Jak se také označuje typ širokoúhlového objektivu?</b> a) jestřábí oko b) rybí oko c) volské oko</p> 
<p><b>16) Která řeka protéká nejvíce zeměmi?</b> a) Dunaj b) Amazonka c) Nil</p>	<p><b>17) Jak se nazývala tajná policie v bývalé NDR?</b> a) Gestapo b) Stasi c) StP</p> 	<p><b>18) Které moře je nejslanější na světě?</b> a) Rudé moře b) Mrtvé moře c) Kaspické moře</p>
<p><b>19) Jaký je největší druh papouška na světě?</b> a) Ara ararauna b) Kakadu palmový c) Ara hyacintový</p> 	<p><b>20) Jak se nazývá největší stadion na světě podle kapacity?</b> a) Camp Nou b) Rungrado 1st of May Stadium c) Wembley</p>	<p><b>21) Který hudební nástroj má největší rozsah tónů?</b> a) Varhany b) Klavír c) Harfa</p> 
<p><b>22) Které město je sídlem automobilky Ferrari?</b> a) Modena b) Maranello c) Bologna</p>	<p><b>23) Kolik kostí má lidské tělo v dospělosti?</b> a) 206 b) 212 c) 198</p> 	<p><b>24) Jaký je největší druh medúzy na světě?</b> a) talířovka ušatá b) hřivnatka lví c) měsíční medúza</p>

# AUTOPOJIŠTĚNÍ, KTERÉ MYSLÍ NA VŠECHNY ŘIDIČE

ASISTENČNÍ PROGRAMY



Motoristé, kteří často usedají za volant svého vozidla, dobře vědí, že se na silnici vyplatí mít k dispozici spolehlivého partnera pro řešení nenadálých problémů. A ideální je, pokud bude schopen vyřešit všechny obtíže. „Proto nabízíme i unikátní asistenční program MAX+, který zajistí bezlimitní asistenci při poruše, havárii, řádění živlu, vandalismu, částečném odcizení, a to nejen u nás, ale i v zahraničí,“ vysvětluje Luboš Hudec z pojišťovny Kooperativa.

## ŘIDIČI SE STÁLE VÍCE ZAJÍMAJÍ O ŠÍŘI A KVALITU ASISTENČNÍCH SLUŽEB. VYCHÁZÍTE JIM VSTŘÍČ?

Každý ví, že pro případ nehody je třeba být dobře pojištěn. Ovšem peníze, které pojišťovna následně vyplatí, nevyřeší okamžitý problém s odtahem auta a jeho opravou. Od toho jsou asistenční služby, bez kterých už není možné si moderní autopojištění vůbec představit. Roste skupina klientů, kteří vidí v pojištění jistotu, která jim pomůže vyřešit jakékoliv nesnáze na jejich cestách. A podle toho si také pojištění vybírají.

## KOLIK VÝJEZDŮ VAŠE ASISTENČNÍ SLUŽBA ROČNĚ REALIZUJE?

V případě automobilů například vloni zajišťovala přes 71 tisíc zásahů. Nejvíce v letním, dovolenkovém období, a pak v zimě. Nejčastěji volali klienti Kooperativy asistenci k poruše vozidla, tyto zásahy vloni představovaly téměř 82 % zásahů u automobilů. Jednalo o 58 526 zásahů u porouchaných vozidel, ve 12 788 případech asistence Kooperativy zasahovala u dopravních nehod. V téměř polovině zásahů naše asistence řešila poruchy

motoru, dále poškozené pneumatiky, problémy s automatickým startem vozidla nebo spojkou. A třeba 1042 klientů hlásilo problém s akumulátorem, 518 volalo asistenci, když natankovali nesprávné palivo, a 226 klientům palivo došlo a využili asistenci k jeho dovozu.

## VYCHÁZÍTE VSTŘÍČ I KLIENTŮM, KTERÍ JEZDÍ BEZPEČNĚ, DOKONCE SI MOHOU VYJEZDIT ČÁST ZAPLACENÉHO POJIŠTĚNÍ NAZPĚT. CO PRO TO MAJÍ UDĚLAT?

Každý, kdo jezdí bezpečně, si zaslouží odměnu. A tu nabízí naše pojištění s aplikací KOOPILLOT, kterou si motoristé nainstalují do svého telefonu. Jejím prostřednictvím pak vyhodnocujeme základní jízdní dovednosti, jako je rychlost a její překračování, intenzita zrychlování, zatáčení a brždění. Ale například i na to, jestli řidič používá mobilní telefon za jízdy. Všechny tyto funkcionality zároveň poskytují cennou zpětnou vazbu zejména začínajícím nezkušeným motoristům a mohou přispět ke zlepšení jejich řídicích schopností. Každý kvartál pak vyhodnotíme skóre klienta, a když jezdí kvalitně a bezpečně, získá zpět část zaplaceného pojistného. Při nejvyšším skóre činí cashback až 40 procent.

## JAK SI ŘIDIČI VEDOU?

Z jízdních dat a skóre 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 korun z pojistného zpět.

Text: Milan Káňa

Foto: Global Assistance

**CO JE TO QR KÓD?**

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

**NEVĚŘTE NIKOMU**

Také jste si mysleli, že automobil po důchodci je vždycky výhra? Říká se, že není všechno zlato, co se třpytí – a tohle pořekadlo platí i pro auta z druhé ruky. Důkazem budíž tahle vtipná reklama na Volkswagen Golf III...

**OKÉNKO DO MINULOSTI**

Aleš Jungmann se v rubrice *Legenda* věnoval aristokratickému vozu Jaguar XJ40. V mnoha ohledech unikátní automobil letos slaví už 40. narozeniny. Podívejte se na promo video značky Jaguar, které připomíná pilíře, na nichž tato slavná britská automobilka v minulosti stavěla.

**PODVOZEK PROKLATĚ NÍZKO**

Automobilová kultura takzvaných lowriderů je dnes často spojována s gangy, ale to je samozřejmě velké zjednodušení. Lowridery upravuje spousta obyčejných lidí, kteří v nich vidí možnost, jak se odlišit a mít auto, které nemá nikdo jiný. Tohle je krásné video ze srazu lowriderů, kde je vidět, co všechno tyto vozy dokážou.

**DALEKO PŘED OSTATNÍMI**

V roce 1988 Renault na pařížském autosalonu představil koncept sedanu budoucnosti. Byl výkladní skříň nejen komfortních řešení, ale také technologických novinek. Aerodynamická karoserie bez zrcátek a klik dveří dosahovala součinitele odporu vzduchu pouhých 0,21. Dokonce i podle dnešních měřítek je tento plně pojízdný koncept s třílitrovým motorem V6 neuvěřitelně nadčasovým vozem.

**OBHAJOBA POZIC**

Volvo dlouhá léta platilo za výrobce nejbezpečnějších osobních vozů na trhu. Dnes i díky testům Euro NCAP, většina automobilek dokázala srovnat krok – některé, například Subaru, se dokonce posunuly o něco dál. Volvo však získává své pozice zpět. Například adaptivním bezpečnostním pásem, který v reálném čase vyhodnocuje nejen postavu pasažéra, ale také jeho pozici a charakter hrozící srážky, jak ukazuje toto zajímavé video.

**JAK QR KÓD FUNGUJE?**

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

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

NOVÝ

# SEAT ARONA



## Rollin' Young

Jedeš podle svého – přesně proto je tu nový SEAT Arona. Nyní s výraznějším vzhledem, přepracovanou přední maskou a Full LED světlomety, doplněný modernizovaným interiérem s reliéfním čalouněním pro jedinečný styl. Jedno je jisté – tohle kompaktní SUV je připravené na všechny tvoje plány, ve městě i mimo něj. Vyrazme po tvé cestě!



**5** ZÁRUKA  
LET

VOLKSWAGEN  
FINANCIAL SERVICES  
KLÍČ K MOBILITĚ

Spotřeba paliva komb. od 5,2–6,0 l / 100 km. Emise CO<sub>2</sub> komb. od 119–139 g/km. Použitá vyobrazení jsou pouze ilustrativní.

# KRALUJ SILNICÍM



Každý, kdo jezdí bezpečně, si zaslouží odměnu. S naším Autopojištěním NAMÍRU můžete **ušetřit až 40 % pojistného**. Informace o svých jízdách uvidíte přehledně v aplikaci KOOPILOT, kde najdete i na jakou odměnu máte zrovna nárok.

Více informací na [www.koop.cz/koopilot](http://www.koop.cz/koopilot)

  
**Kooperativa**  
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je