LÉTO 2026

SeTkání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody

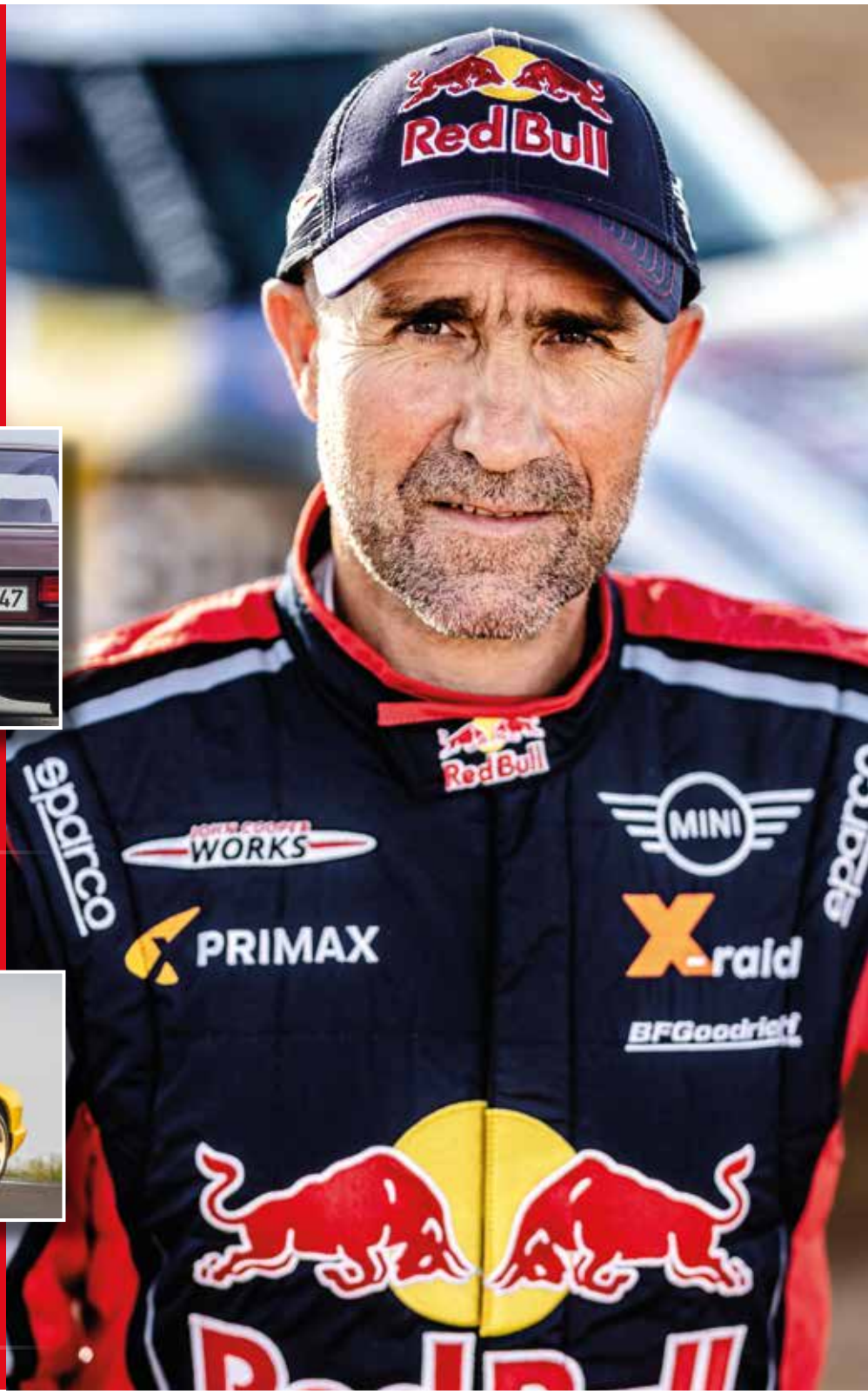
JAK SE JEZDÍ V HOLANDSKU

LEGENDA

NEZNIČITELNÉ „PIANO“ SLAVÍ 50 LET

FASCINACE

SVEZLI JSME SE AUTEM Z PLAKÁTU!



ZA VOLANTEM STÉPHANE PETERHANSEL

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 LET ZÁRUKA

Spotřeba paliva komb. od 5,2–6,0 l / 100 km. Emise CO_2 komb. od 119–139 g/km. Použitá vyobrazení jsou pouze ilustrativní.

OBSAH

4 **VY-MY:** STK v číslech

6 **Za volantem:** Stéphane Peterhansel

8 **Autonovinky:** Nové modely druhého čtvrtletí 2026

10 **Čtyřtest:** Letní mix pro každý den

12 **Osobnost:** Alex Zanardi

16 **Fascinace:** Dodge Viper RT/10

20 **Zajímavost:** Konstruktérské přešlapy

22 **Legenda:** Mercedes-Benz W123

26 **Test s cílem:** Fiat Grande Panda na Zbirohu

28 **Jak se jezdí:** V Holandsku

30 **Křížovka/ KaleidoSTKop**

32 **Vědomostní kvíz**

34 **Videotéka**

Budiž světlo?

Poté, co se Jaguar odhodlal k razantnímu kroku a oznámil, že jeho budoucnost bude výhradně elektrická, ovládlo mě zděšení. Ještě větší šok jsem zažil ve chvíli, kdy představil růžovou studii Type 01 a bezpohlavní reklamu plnou barev a nic neříkajících záběrů. Možná si vybavíte obrovskou vlnu negativních reakcí a komentářů, kterou tehdy vyvolal.

S odstupem času jsem ale začal chápat, o co se Jaguar snaží. A byť s tím úplně nesouhlasím, uznávám, že možná ani neměl moc na výběr. Elektrická auta se budou prosazovat stále víc a víc a vlak, který Jaguaru ujel už na přelomu tisíciletí, nemusí být poslední, který míří do stanice jménem zisk. Zajímalo by mě, kolik kritiků se někdy zeptalo nastupující generace, jak se jmenuje – respektive jmenovala – vlajková loď této tradiční britské značky. Možná by byli překvapeni, že to téměř nikdo neví. A hlavně, že je to všem jedno. Zato tu růžovou automobilovou „kreaturu" zná z Instagramu každý. Logicky tedy zná i jméno Jaguar. Bingo.

Proč se ale zamýšlím nad věcí, která je stará jako včerejší noviny?

Protože Ferrari představilo svůj první elektromobil. Jmenuje se Luce, tedy italsky světlo. Jestli jste ho ještě neviděli, můžete si na poslední straně naskenovat QR kód a podívat se na oficiální video. Přál bych si vidět vaše reakce, protože já osobně zůstal v němém úžasu. Ale ne v takovém, jaký obvykle provází premiéry automobilů z Maranella. Tentokrát to byl jiný druh šoku. Takový, ze kterého se moje automobilové srdce dosud úplně nevzpamatovalo. Nový vzpínající se kůň ohromuje parametry. Elektromotor v každém kole, výkon přes 1000 koní, zrychlení na stovku za 2,5 sekundy a maximální rychlost přes 300 km/h. Jenže jak vypadá? Ten design snad dělal někdo od Zanussi nebo Gorenje, výrobců kuchyňských spotřebičů. Ostatně zadní světla mi trochu připomínají indukční sporák. Omlouvám se. Byl to Jony Ive, muž, který dlouhá léta navrhoval iPhony...

A to jsem ještě nezmínil cenu. Přibližně 550 tisíc eur, tedy více než 13,5 milionu korun.

Kde je Pininfarina? Kde je italská vášeň a smysl pro půvab? Nikdo přece nedokáže navrhovat krásná auta tak jako Italové. Tak proč zrovna Ive? A proč zrovna takhle?

Protože Ferrari ví, co dělá.

To auto je natolik bizarní, že bude mít úspěch. Lidé dnes kvůli pozornosti a slávě dělají šílené věci, předhánějí se v bizarnostech, natáčejí je na sociální sítě a sbírají lajky. Právě pro ně bude Luce ideální. A že takových není málo. Při zmíněné ceně to může být pro Ferrari doslova zlatý důl.

Co na tom, že když vás v něm někdo sveze a zaváže vám oči, ani přes ohromující zrychlení nepoznáte, zda náhodou nesedíte v čínském Yangwangu U9. Jen mohutný zátah newtonmetrů a svištění elektromotorů. Nic víc.

Přitom k automobilové nirváně stačí tak málo.

Třeba atmosférický desetiválec o objemu osm litrů, spojený s manuální šestistupňovou převodovkou. Přesně s takovým autem jsme se nedávno toulali Českým středohořím. Naše dojmy a zážitky najdete v rubrice Fascinace na stranách 16–19.

A není to zdaleka jediný zajímavý článek, který jsme pro vás do letního čísla připravili.

Tak jestli jste se opravdu podívali, jak Luce vypadá, spravte si chuť.

Hezké prázdniny

Jiří Švamberk
šéfredaktor

Tajenka z minulého čísla zněla: „Štěstí přátele získává, neštěstí prověřuje."

Ročník XXIII/léto 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 Švamberk (svamberk@wsmsro.cz),
předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorsky spolupracovali:** Zuzana Cebáková, Aleš Jungmann, Jaroslav Kvíčala,
Filip Vejnar, **Grafická úprava:** Daniela Petrová, **Inzerce:** Antonín Přibyl, 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: Red Bull **Odevzdáno do tisku:** 30. 06. 2026

INZERCE

VY–MY

STK V ČÍSLECH

STK STATISTICKÝM POHLEDEM

Tentokrát se podíváme na statistiky technických prohlídek na stanicích technické kontroly (STK) a stanicích měření emisí (SME). V roce 2025 bylo na STK provedeno 4 011 091 pravidelných technických prohlídek, přičemž úspěšně jimi prošlo 89,8 % vozidel. Pro srovnání – v roce 2019 činila úspěšnost 93,1 %. Tento vývoj naznačuje, že se technické kontroly zpřísňují.

Pro řidiče to nemusí být příjemná zpráva. Je však důležité zdůraznit, že vozidlo, o které je řádně pečováno, se technické prohlídky obávat nemusí. Ani vyšší stáří vozu automaticky neznamená problém s jeho způsobilostí.

Zároveň je na místě požádat řidiče o respekt vůči technikům STK. Pokud technik objeví závadu, nemůže ji přehlédnout. Kontrolní systém je velmi přísný a technici pracují pod značným dohledem. Proto musí postupovat přesně podle metodických pokynů, zejména u závažných závad. I zdánlivě banální problém, například nesvítící žárovka, musí být vyhodnocen v souladu s platnými pravidly.

Zajímavé je i mezinárodní srovnání. V Polsku projde technickou kontrolou téměř 99 % vozidel, což je údaj dlouhodobě považovaný za nereálný. Na tuto skutečnost opakovaně upozorňuje i Evropská komise. V Rakousku dosahuje úspěšnost 90,2 %, přičemž kontroly provádějí pouze vybrané a pověřené servisy. V Německu uspěje 81,9 % vozidel. Nižší podíl je způsoben především přísnější metodikou měření emisí, včetně kontroly pevných částic. Samotná kontrola částic se podílí přibližně 5 % na počtu nezpůsobilých vozidel. Po zohlednění tohoto faktoru by se německá úspěšnost pohybovala kolem 88 %, tedy na úrovni České republiky. Polsko tak zůstává jedinou zemí bez výraznější regulace systému STK, s volným trhem stanic a statistikami, které podle některých odborníků neodpovídají skutečnému stavu vozového parku.

Podívejme se také na měření emisí. V roce 2025 bylo přímo na STK provedeno 317 706 měření emisí z přibližně tří milionů celkových měření. Úspěšnost zde činila 95 %. Většina měření však připadá na samostatné stanice měření emisí (SME), kde celková úspěšnost dosáhla 96,23 %.

Podle evidence STK se na těchto pracovištích častěji kontrolují mladší a méně problémová vozidla. Vozidla, u nichž mohou existovat pochybnosti o emisní způsobilosti, častěji využívají tzv. garážové SME. U těchto stanic, kterých se podle odhadů týká přibližně milion měření ročně, dosahuje úspěšnost zhruba 97 %. Otázkou zůstává, zda tato čísla odpovídají skutečnosti.

Stále existují i SME s úspěšností 99 až 100 %. Zatímco někteří zástupci opravářů v minulosti vysvětlovali tento stav tím, že se vozidla na místě zároveň opravují, jiní upozorňují na možné podvody. Kontroly Ministerstva dopravy, krajských úřadů a obcí skutečně odhalily závažná pochybení při měření emisí na některých SME. Tato zjištění se však netýkala stanic technické kontroly STK.

Na STK se podle jejich zástupců klade důraz na vysokou kvalitu a odpovědnost při provádění technických prohlídek.

Luděk Šíp, předseda Asociace STK

INZERCE

TENTO VÝROBEK OBSAHUJE NIKOTIN, KTERÝ JE VYSOCE NÁVYKOVOU LÁTKOU

BYD

OBJEVTE VOZY BYD JIŽ OD **649 000 KČ**

Jezděte levněji s technologií Super Hybrid DM-i a spotřebou od 1,8 l/100 km

Akční cena 649 000 Kč vč. DPH platí pro model BYD ATTO 2 DM-i (verze Active). Ceny ostatních modelů se liší. Vyobrazené vozy: komb. vážená spotřeba paliva 1,8–3,2 l/100 km, emise CO_2 41–71 g/km, komb. spotřeba elektřiny 15,8–22,5 kWh/100 km (dle WLTP). Skutečné hodnoty se mohou lišit v závislosti na stylu jízdy a podmínkách. Ilustrativní foto. Nabídka je časově omezená. Více informací u autorizovaných prodejců nebo na **www.byd.com/cz.**

+8 LET ZÁRUKY 250.000 KM BLADE BATTERY

DOJEZD 1000+ km

INZERCE

ZA VOLANTEM

STÉPHANE PETERHANSEL

Stéphane Peterhansel, živoucí legenda Rally Dakar a rekordman se čtrnácti celkovými vítězstvími, uspěl na motocyklech i v automobilech. V exkluzivním rozhovoru pro náš časopis zavzpomínal na své začátky za volantem, prozradil, jakým je řidičem v běžném životě, a přiblížil také svou současnou výzvu v týmu Defender.

VYHRÁT JSEM CHTĚL I S KAMIONEM

■ **V mládí jste jezdil na skateboardu a dokonce jste se stal mistrem Francie. Jezdíte ještě dnes, třeba rekreačně na longboardu?**
Ne, nejezdím. Je sice pravda, že jsem se stal francouzským mistrem ve skateboardingu, ale skončil jsem poměrně mladý. Už více než čtyřicet let jsem na skateboardu nestál.

■ **Jak vlastně došlo k vašemu přechodu z motocyklů do automobilů?**
Ten přechod nebyl úplně jednoduchý, ale měl jsem štěstí. Stále jsem závodil za Yamahu a zároveň jsem začal jezdit automobilové závody. Můj tehdejší šéf Jean-Claude Olivier mi dal naprostou volnost, abych se mohl věnovat i automobilům. Začínal jsem v seriálu Trophée Andros, což jsou závody na ledě. Vedle své kariéry motocyklového jezdce jsem tak postupně získával zkušenosti za volantem a zdokonaloval techniku jízdy. Když jsem poté ukončil motocyklovou kariéru na Dakaru a přešel do automobilů, měl jsem už solidní jezdeckou úroveň a adaptace proběhla poměrně rychle. Při své první dakarské rallye v autě jsem skončil sedmý a už při druhém startu jsem dojel druhý. To ukazuje, že všechna předchozí příprava v podobě Trophée Andros a menších rallye se vyplatila.

■ **Nelákalo vás někdy vyzkoušet si kategorii kamionů?**
Ano, přemýšlel jsem o tom. Chtěl jsem vítězit ve všech kategoriích – vyhrál jsem na motocyklu i v automobilu, a tak mě napadlo, proč to nezkusit také s kamionem. Dostal jsem příležitost otestovat velmi konkurenceschopný speciál schopný bojovat o vítězství, ale zjistil jsem, že mě to nebaví tolik jako řízení automobilu. Navíc mi jízda v kamionu připadala poměrně tvrdá a fyzicky náročná. Proto jsem tuto myšlenku poměrně rychle opustil. Měl jsem navíc to štěstí, že jsem vždy působil v nejlepších týmech automobilové kategorie, takže nebyl důvod odcházet od něčeho, co mi přinášelo větší radost.

Stéphane Peterhansel, přezdívaný ‚Monsieur Dakar', získal na motocyklech Yamaha šest vítězství v Rally Dakar a stal se nejúspěšnějším jezdcem své generace.

Respekt, zkušenosti a společné cíle. Peterhansel a Sainz během působení v továrním týmu Audi.

■ **Jako závodní jezdec zažíváte za volantem spoustu adrenalinu. Jakým řidičem jste v běžném životě?**
Doba se změnila. Když jsem byl mladší, jezdil jsem poměrně rychle. Vždy jsem měl rád sportovní vozy. V době, kdy jsem závodil za Yamahu, jsem například jezdil služebním Porsche. Tehdy bylo na silnicích méně kontrol a lidé obecně jezdili rychleji. Později jsem měl Mitsubishi nebo Subaru a řízení těchto sportovních aut jsem si opravdu užíval. Posledních dvacet let jsem ale mnohem klidnějším řidičem. Dodržuji předpisy a pokud rychlostní limit překročím, tak jen o několik kilometrů za hodinu, nikdy ne výrazně.

■ **Pamatujete si na úplně první auto, které jste kdy řídil?**
Možná ne úplně první, ale prvním autem, se kterým jsem skutečně jezdil, byl Renault 6. Bylo to služební auto mého otce, který ho následně odkoupil a přenechal mi ho. Nebylo to nijak výkonné auto, ale naučil jsem se v něm vše potřebné.

■ **Francouzské automobily jsou známé svou elegancí. Který vůz z vaší rodné země máte osobně nejraději?**
Myslím, že ze tří nebo čtyř velkých francouzských značek mám nejraději Peugeot. Jejich vozy měly vždy velmi přesný a dobře naladěný podvozek. Možná jim někdy chyběl vyšší výkon, ale jízdní vlastnosti byly skutečně vynikající.

■ **V současnosti závodíte v šampionátu W2RC s vozem Land Rover Defender D7X-R. Jaké jsou podle vás největší přednosti tohoto auta?**
Defender, který používáme na Dakaru, má mnoho silných stránek, ale dvě z nich výrazně vyčnívají, přičemž tou první je motor. Máme k dispozici výjimečný přeplňovaný osmiválec o objemu 4,4 litru, který nabízí spoustu výkonu a zároveň je velmi příjemný na ovládání. Reaguje okamžitě a při každém sešlápnutí plynu cítíte jeho sílu. Druhým důležitým prvkem je podvozek. Stejný princip odpružení najdeme jak u závodního speciálu, tak u sériového Defenderu. Poskytuje skvělý komfort i stabilitu. Defender 110 má navíc ideální rozvor, díky kterému je vůz pohodlný a zároveň velmi jistý v zatáčkách – ať už v těch pomalých, nebo rychlých.

■ **Během své závodní kariéry jste dosáhl nespočtu vítězství. Máte ještě nějaké závodní cíle, kterých byste chtěl dosáhnout?**
Cíle se neustále mění. Jedním z mých snů bylo zkusit si mistrovství světa WRC. To je kategorie, kterou velmi obdivuji, ale bohužel jsem ji nikdy nevyzkoušel na závodní úrovni.

Stéphane nyní závodí v kategorii stock, tedy "sériových" vozů v šampionátu W2RC. Navigátora mu dělá Mika Metge, bývalý francouzský dakarský motocyklový jezdec.

■ **Čemu se obvykle věnujete, když zrovna nezávodíte?**
Motocykly byly začátkem mé kariéry, ale dodnes zůstávají mou velkou vášní, především enduro. Stále na nich jezdím – někdy pro radost, jindy i při menších soutěžích.
Kromě toho miluji sport obecně, zejména aktivity v přírodě. Rád jezdím na horském i silničním kole, lyžuji a snažím se být co nejvíce venku.

■ **Lidé často diskutují o tom, kdo je nejlepším závodním jezdcem všech dob. Koho byste vybral vy?**
To je velmi složitá otázka. Pokud bychom se bavili čistě o rallye, bylo by těžké vybrat jediného jezdce. Kdybych nepočítal sebe (smích), pravděpodobně bych vybral Ariho Vatanena nebo Nassera Al-Attiyaha.

Text: Jiří Švamberk

Foto: JLR, Red Bull, Yamaha

Děkujeme za rozhovor

AUTONOVINKY
LÉTO 2026

KURZ SE NEMĚNÍ

Novinky druhého čtvrtletí pokračují v nastavených trendech: přibývají elektromobily a SUV, nechybějí ale ani sportovní edice či modernizované stálice.

Audi Nuvolari

Audi Nuvolari ztělesňuje novou vrcholnou kapitolu sportovních modelů značky a současně první sériový vůz z Ingolstadtu využívající vysoce výkonný hybridní pohon inspirovaný závodními vozy. Uprostřed uložený přeplňovaný osmiválec doplňují tři elektromotory, což přináší systémový výkon 736 kW (1001 k). Supersport zrychlí z 0 na 100 km/h za 2,6 sekundy, dvoustovku pokoří za 6,8 sekundy a maximální rychlost přesahuje 350 km/h. Energii elektromotorům dodává lithium-iontový akumulátor o kapacitě 7,3 kWh. Výroba modelu Nuvolari bude omezena na 499 exemplářů, přičemž první vozy se k zákazníkům dostanou v průběhu příštího roku.

Ferrari Luce

Ferrari Luce je prvním sériovým elektromobilem značky a současně jedním z nejneobvyklejších vozů, které kdy opustily brány Maranella. Pětimístný liftback dlouhý 5026 mm využívá čtyři elektromotory s celkovým výkonem 772 kW (1050 k) a točivým momentem 990 Nm, díky čemuž zrychlí z 0 na 100 km/h za 2,5 sekundy a dosáhne maximální rychlosti 310 km/h. Energii ukládá akumulátor o využitelné kapacitě 112 kWh pracující s napětím 800 V, který podporuje nabíjení výkonem až 350 kW. Ferrari zároveň uvádí dojezd až 530 kilometrů a hmotnost 2260 kg, která je jen o málo vyšší než u spalovacího modelu Purosangue. Cena novinky by měla startovat přibližně na 550 000 eurech, tedy zhruba 13,3 milionu korun.

Fiat Grizzly

Fiat rozšíří svou nabídku v segmentu C o dvojici nových modelů Grizzly a Grizzly Fastback, které budou sdílet technický základ, ale osloví odlišné skupiny zákazníků. Zatímco Grizzly sází na praktičtější pojetí klasického SUV, varianta Fastback nabídne dynamičtější siluetu se splývající zádí. Oba vozy dlouhé přibližně 4,5 metru budou stát na globální platformě a pod kapotou se objeví známé pohonné jednotky koncernu Stellantis, a to od spalovacích a hybridních verzí až po čistě elektrické varianty. Fiat zároveň slibuje nadprůměrně prostorný zavazadlový prostor a techniku zaměřenou na každodenní použitelnost. Evropské uvedení na trh je plánováno na druhou polovinu roku 2026.

Bentley Flying Spur

Bentley Flying Spur prošlo nejvýraznější proměnou za poslední desetiletí a poprvé od počátku 60. let opouští charakteristickou čtveřici předních světlometů. Ještě zásadnější změna se odehrála pod kapotou, kde ikonický dvanáctiválec W12 nahradila plug-in hybridní soustava kombinující dvakrát přeplňovaný osmiválec 4,0 l s elektromotorem. Celkový výkon činí 575 kW (782 k) a točivý moment dosahuje 1000 Nm, což limuzíně umožňuje zrychlit z 0 na 100 km/h za 3,5 sekundy a dosáhnout maximální rychlosti 335 km/h. Čistě na elektřinu ujede vůz až 76 kilometrů a bez spuštění spalovacího motoru dokáže jet rychlostí až 140 km/h.

AMG GT 4-door Coupé

Mercedes-AMG GT 4-Door Coupé je prvním sériovým modelem značky využívajícím elektromotory s axiálním magnetickým tokem, které slibují vyšší trvalý výkon i odolnost při opakovaném zatížení. Slabší varianta 55 dosahuje výkonu 600 kW (816 k), zatímco vrcholné provedení 63 nabídne až 860 kW (1169 k). Zrychlení z 0 na 100 km/h činí 2,8, respektive 2,4 sekundy a maximální rychlost dosahuje 300 km/h. Energii ukládá akumulátor o kapacitě 106 kWh pracující s napětím 800 V, který podporuje stejnosměrné nabíjení výkonem až 600 kW. Novinkou je také simulace zvuku osmiválce a devítistupňové převodovky AMG Speedshift prostřednictvím systému využívajícího více než 1600 zvukových stop založených na modelu AMG GT R.

Škoda Fabia 130 Motorsport Edition

Škoda Fabia 130 Motorsport Edition připomíná 125 let motorsportu značky Škoda a vznikne v limitované sérii pouhých 125 kusů. Specifické provedení vychází z modelu Fabia 130 a poznat jej lze podle bílého laku Moon, černé střechy a polepů inspirovaných soutěžním vozem Fabia RS Rally2. Technika zůstává beze změn – přeplňovaný čtyřválec 1.5 TSI evo2 poskytuje výkon 130 kW (177 k) a spolupracuje se sedmistupňovou převodovkou DSG se specifickým softwarem řazení. Každý vůz navíc doplní dárkový box obsahující certifikát původu, sportovní rukavice a část bezpečnostního rámu ze speciálu Fabia RS Rally2.

Audi Q7

Audi Q7 vstupuje do své třetí generace a poprvé po jedenácti letech přináší zcela novou techniku i design. Na evropských trzích se zpočátku představí se dvěma verzemi třílitrového vznětového šestiválce doplněného mildhybridní technikou MHEV plus. Slabší provedení nabídne výkon 180 kW (245 k) a 500 Nm, silnější varianta pak 220 kW (299 k) a 630 Nm. Obě využívají elektricky poháněný kompresor, osmistupňovou samočinnou převodovku a stálý pohon všech kol quattro se samosvorným středovým diferenciálem. Novinkou jsou také zadní OLED svítilny promítající směrové ukazatele na vozovku, které mají zlepšit viditelnost vozu pro chodce a cyklisty.

Lexus TZ

Lexus TZ se stane novou vlajkovou lodí značky mezi elektrickými SUV a současně největším elektromobilem v její nabídce. Novinka dlouhá 5100 mm s rozvorem 3050 mm nabídne šestimístný interiér s kapitánskými sedadly ve druhé řadě. Pohon všech kol bude k dispozici ve dvou výkonových variantách – model TZ 450e nabídne 230 kW (313 k), zatímco vrcholné provedení TZ 550e disponuje výkonem 300 kW (408 k). Obě verze využívají akumulátor o kapacitě 95,8 kWh; dojezd činí až 540 kilometrů u modelu TZ 450e a 480 kilometrů v případě výkonnější varianty. Evropské uvedení na trh je plánováno na rok 2027.

Corsa GSE

Opel Corsa GSE se stane nejvýkonnější corsou v historii a zároveň prvním zástupcem této modelové řady s označením Grand Sport Electric. Elektrický hatchback využívá pohonnou soustavu známou z modelu Mokka GSE, která poskytuje výkon 207 kW (281 k) a točivý moment 345 Nm. Zrychlení z 0 na 100 km/h zvládne za 5,5 sekundy, maximální rychlost činí 180 km/h. O přenos výkonu na přední kola se stará samosvorný diferenciál Torsen, podvozek pak využívá upravené nápravy, nové stabilizátory a tlumiče s hydraulickými dorazy. Brzdný účinek zajišťují čtyřpístkové třmeny Alcon. Energii ukládá lithium-iontová baterie s využitelnou kapacitou 51 kWh, jejíž nabití z 20 na 80 procent trvá přibližně 27 minut.

Nissan Primera

Nissan Primera se po téměř dvaceti letech vrací, tentokrát však v podobě čistě elektrického sedanu vyvinutého především s ohledem na mimoevropské trhy. Novinka technicky vychází z čínského modelu Dongfeng eπ 007, který Nissan již prodává pod označením N7. Téměř pět metrů dlouhý vůz využívá pohon zadních kol a nabídne dvě výkonové varianty. Základní provedení disponuje elektromotorem o výkonu 160 kW (218 k) a LFP baterií Sunwoda s kapacitou 58 kWh, silnější verze pak nabízí 200 kW (272 k) a akumulátor o kapacitě 73 kWh. Jako první se uvedení nové Primery dočkají asijské trhy, přičemž se spekuluje také o prodejích v Evrope.

Volkswagen ID. Polo

Volkswagen ID. Polo představuje sedmou generaci jednoho z nejúspěšnějších modelů značky a poprvé se obejde bez spalovacích motorů. Elektrický hatchback využívá platformu MEB+ s pohonem předních kol a při délce 4053 mm nabízí rozvor 2600 mm i zavazadlový prostor o objemu 441 litrů. Základní verze disponují výkonem 85 kW (116 k) nebo 99 kW (135 k) a baterií LFP o kapacitě 37 kWh, silnější provedení s elektromotorem o výkonu 155 kW (211 k) využívá akumulátor NMC s kapacitou 52 kWh a dojezdem až 455 kilometrů. Volkswagen zároveň potvrzuje příchod sportovní varianty GTI, která se v nabídce objeví během roku 2027.

Lancia Gamma

Lancia Gamma se po více než čtyřiceti letech vrací jako stylově pojatý crossover se splývavou zádí, postavený na platformě STLA Medium. Novinka dlouhá 4,67 metru bude vyráběna v italském Melfi a vedle designu inspirovaného modelem Ypsilon zaujme také širokou nabídkou pohonných jednotek. Základ představí mild-hybridní verze o výkonu 107 kW (145 k) s dojezdem přes 1000 kilometrů, elektrické provedení nabídne výkon 169 kW (230 k) a dojezd přes 540 kilometrů. Vrchol nabídky bude tvořit varianta s pohonem všech kol o výkonu 276 kW (375 k), která má na jedno nabití zvládnout až 675 kilometrů. Zahájení prodeje je plánováno na konec letošního léta.

LETNÍ MIX PRO KAŽDÝ DEN

Čtyři testované novinky ukazují různé cesty k pohodlnému cestování: úsporné kombi, plug-in hybrid, městské SUV i stylovější crossover.

AUDI A6 E-HYBRID QUATTRO

Nové Audi A6 stojí na zcela nové platformě PPC, která je určená pro spalovací i plug-in hybridní vozy a přináší také elektronickou architekturu E^3 1.2, jež zrychluje práci palubních systémů a dovoluje vzdálené aktualizace. Testované provedení e-hybrid quattro spojuje přeplňovaný zážehový dvoulitr s elektromotorem uloženým v sedmistupňové převodovce S tronic. Systém nabízí 220 kW a 450 N.m, přičemž spalovací motor sám poskytuje 185 kW.

AŽ 140 KM/H NA ELEKTŘINU

Trakční akumulátor má hrubou kapacitu 25,9 kWh, z níž je využitelných 20,7 kWh. Výrobce udává elektrický dojezd 91 až 104 kilometrů, během testu jsme na jedno nabití ujeli 83 km. Nabíjení střídavým proudem výkonem 11 kW trvá přibližně dvě a půl hodiny (DC tento model neumí). Elektromotor dokáže Audi samostatně pohánět až do 140 km/h a spolupráce obou zdrojů výkonu je velmi plynulá. Z klidu na 100 km/h sedan zrychlí za šest sekund. S vybitou baterií vykázala A6 na testovací trase průměr 6,4 l/100 km, zatímco při dynamické jízdě se průměrná spotřeba držela na velmi slušných 9,8 litru.

Téměř pětimetrová karoserie si zachovává čisté, zaoblené tvary a velmi nízký aerodynamický odpor. Uvnitř vládne ticho, k němuž přispívá propracovanější izolace, nové uložení motoru i převodovky. Prostor pro posádku odpovídá zaměření vozu, plug-in hybridní technika však zasahuje do zavazadelníku. Ten má podle technických údajů 404 litrů, po sklopení dělených zadních opěradel vznikne rovná plocha s objemem až 1423 litrů.

Pohotovostní hmotnost 2130 kg se při jízdě nezapře, přesto A6 působí vyrovnaně a jistě. Testovaný vůz jezdil na osmnáctipalcových kolech s podvozkem využívajícím vinuté pružiny (volitelně je nabízen vzduchový podvozek). Progresivní řízení má příjemně strmý převod a usnadňuje manévrování; stabilitu v oblouku podporuje také přibrzďování vnitřních kol. Pohon quattro ultra nyní podle potřeby připojuje zadní nápravu, při klidné jízdě tak omezuje mechanické ztráty. A6 e-hybrid je přesvědčivým dálničním sedanem, který spojuje klidný projev s použitelným elektrickým dojezdem.

HYUNDAI I30 KOMBI GO CZECH N LINE!

Hyundai i30 Kombi zůstává jedním z mála tradičních rodinných vozů, které se na českém trhu stále drží pevně ve hře. Třetí generace je s námi už dlouho a po úpravách z roku 2024 míří spíše do závěrečné části svého životního cyklu. Hyundai ale vozu modelového roku 2026, vyráběnému v Nošovicích, dal do vínku další silný prodejní argument: zážehový čtyřválec 1.6 T-GDI. Současně nakonfiguroval „domácí" edici GO Czech!, nabízenou také se slabším litrovým motorem. Testovaná sportovně laděná verze GO Czech N Line! K základní verzi přidává sportovní nárazníky, tmavé ozdobné prvky, osmnáctipalcová kola a interiér s červenými švy a znaky N.

Nová šestnáctistovka nahrazuje dřívější mild-hybridní motor 1.5 T-GDI. S výkonem 110 kW/150 k jde sice jen o drobný posun, důležitější je ale širší pásmo otáček, v němž dokáže plný potenciál nabídnout. Maximum točivého momentu 250 N.m je připraveno už od 1500 min^{-1}, takže kombi ochotně zrychluje už od nízkých otáček. Stovku zvládne za spíše průměrných 9,1 sekundy a nejvyšší rychlost činí 210 km/h. Sedmistupňová dvouspojková převodovka pracuje svižně a plynule, ovšem podobně jako DSG se při popojíždění občas projevuje lehkým škubáním.

VYŠŠÍ TAŽNÁ KAPACITA

Příchod většího motoru neubral nic ze silné stránky karoserie kombi. Zavazadelník má nadále 602 litrů, po sklopení zadních opěradel pak 1650 litrů. Zlepšila se naopak maximální hmotnost brzděného přívěsu, která nyní dosahuje 1410 kg. Podvozek výkonnějšího provedení používá vzadu víceprvkové zavěšení. i30 díky němu působí stabilně, s ochotou následuje pohyby volantem a v dlouhých zatáčkách si udržuje stopu i na horším povrchu. Řízení je přiměřeně rychlé a nepůsobí uměle.

Na sérii ostřejších změn směru se projeví mírné podélné náklony karoserie, které řidiče spíš ruší, než že by narušovaly bezpečnost. Jinak je i30 Kombi přes svůj věk stále přesvědčivě vyváženým vozem: nabízí prostor, slušnou dynamiku i spotřebu, která se během testování ustálila na 6,1 l/100 km. Ceník navíc staví praktické kombi na úroveň hatchbacku. Akční cena verze GO Czech N Line! z něj proto dělá lákavou alternativu k módním SUV, zvlášť pro řidiče, kteří upřednostňují prostor a přirozený jízdní projev.

SUZUKI S-CROSS BLACK EDITION

Suzuki S-Cross s označením JYB je na trhu od roku 2021, jeho základ však sahá ještě o generaci dál. Proti času proto japonská značka nebojuje velkou modernizací, ale připomínkou toho, co na jejím kompaktním SUV funguje. Black Edition stojí na vrcholné výbavě Elegance a přidává jí černě lakované prvky, jako například sedmnáctipalcová kola, kryty zrcátek, kliky i střešní ližiny. Vůz je k dispozici v modrém, šedém a pískovém odstínu. Kabina kombinuje umělou kůži se semišem, který doplňuje kontrastní oranžové prošívání.

POUZE S JEDNÍM MOTOREM

Pod kapotou modelu S-Cross pro český trh pracuje výhradně přeplňovaný čtyřválec 1.4 BoosterJet s 48V mild-hybridní soustavou. Kvůli aktuálním emisním předpisům přišel o část výkonu a disponuje výkonem 81 kW (110 k), přičemž jeho špička nastupuje o tisíc otáček dříve než u předchozí varianty. Točivý moment 235 N.m zůstává shodný. Papírové zrychlení za jedenáct sekund v řidiči nevzbuzuje bůhvíjaké sportovní ambice, realita je však o poznání příjemnější. V městských rychlostech vůz reaguje pohotově a ochotně, k čemuž přispívá mild-hybridní systém i hmotnost jen lehce nad 1,3 tuny, která je vzhledem k přítomnosti automatické převodovky a pohonu obou náprav dnes takřka unikátní.

Systém AllGrip s elektronicky ovládanou lamelovou spojkou dovoluje přepínat mezi režimy Auto, Sport, Snow a Lock. Poslední z nich supluje uzávěrku mezinápravového diferenciálu, a na kluzkém povrchu proto dává řidiči víc jistoty. S-Cross nepředstírá sportovní auto, přesto je na okresce překvapivě schopný. Podvozek je tužší, ale pneumatiky rozměru 215/55 R17 běžné nerovnosti spolehlivě zpracují. Při svižnější jízdě se karoserie příliš nenaklání a hřebenové řízení s elektrickým posilovačem řízení zůstává čitelné s dobrou zpětnou vazbou.

Výbava Black Edition zdůrazňuje přednosti stárnoucího S-Crossu, tedy kompaktní rozměry, nízkou hmotnost a příjemně přirozený jízdní projev. Není nejmodernější ani nejvýkonnější volbou v kategorii, zato má charakter, který se dnes z nabídky běžných crossoverů vytrácí.

VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 ETSI

Druhá generace Volkswagenu T-Roc narostla do délky, šířky i rozvoru, přesto si uchovala kompaktní proporce. Stojí na platformě MQB Evo a změny jsou znát hlavně v kabině. Zadní cestující mají více místa pro kolena i nad hlavou, delší dveře navíc zpříjemňují nastupování. Zavazadelník pojme 475 litrů a po sklopení opěradel rozdělených v poměru 2:3 nabídne až 1350 litrů. Vzniklý schod lze u vyšších výbav vyrovnat dvojitým dnem.

Palubní deska pracuje s dvojicí displejů, volič převodovky se přesunul na sloupek řízení a mezi sedadly je nový otočný ovladač s OLED obrazovkou. Slouží k nastavení jízdních režimů, hlasitosti i ambientního osvětlení. Horní část přístrojové desky kryje textilie, výdechy ventilace jsou ukryty v žebrovaném obložení. Zpracování je pečlivé a na viditelných místech jsou materiály příjemné na dotek, níže v kabině už se objevují tvrdší plasty. Neobvyklé páčky v čele loketních opěrek nahrazují klasické vnitřní kliky dveří a vyžadují krátké zvykání.

KULTIVOVANÝ A SVIŽNÝ

Testované provedení pohání silnější mild-hybridní verze motoru 1.5 eTSI se 110 kW/150 k a točivým momentem 250 N.m. Čtyřválec používá 48V soustavu, umí při nízké zátěži vypínat dva válce a spolupracuje se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou, která pohání přední kola. V běžném provozu má motor kultivovaný chod, svižně reaguje zejména ve středních otáčkách a bez potíží zvládá dálniční tempo. Test skončil s průměrnou spotřebou 6,7 l/100 km. Převodovka DSG však někdy váhá, jaký stupeň zařadit, což se projevuje občasným cuknutím při rozjezdu nebo manévrování.

Podvozek s víceprvkovou zadní nápravou je stabilní a dynamicky potentní, třebaže není sportovní. Na sedmnáctipalcových kolech dobře tlumí poškozený povrch, v zatáčkách karoserie odolává náklonům a drží zvolenou jízdní stopu i ve vyšších rychlostech. Přesné řízení má příjemně přímý převod, fyzická tlačítka (vítaná změna oproti předchozím dotykovým) na volantu usnadňují ovládání základních funkcí. Brzdový pedál by zasloužil rozhodnější první reakci, protože nejprve nastupuje rekuperace a brzdy se tak o něco hůře dávkují.

SUZUKI S-CROSS BLACK EDITION

Motor: **přepl. zážeh. čtyřválec 1373 cm³ + 48V mild hybrid**
Výkon (kW/k): **81/110**
Max. točivý moment (Nm): **235**
Zrychlení 0–100 km/h (s): **11,0**
Max. rychlost (km/h): **195**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **5,8**
Délka (mm): **4300**
Zavazadlový prostor (l): **430–1230**
Základní cena (Kč): **od 693 900**

HYUNDAI I30 KOMBI GO CZECH N LINE!

Motor: **přepl. zážehový čtyřválec 1598 cm³**
Výkon (kW/k): **110/150**
Max. točivý moment (Nm): **250**
Zrychlení 0–100 km/h (s): **9,1**
Max. rychlost (km/h): **210**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,1–6,8**
Délka (mm): **4858**
Zavazadlový prostor (l): **602–1650**
Základní cena (Kč): **674 990**

AUDI A6 E-HYBRID QUATTRO

Motor: **přepl. zážehový čtyřválec 1984 cm³ + elektromotor**
Výkon systému (kW/k): **220/299**
Max. točivý moment systému (Nm): **450**
Zrychlení 0–100 km/h (s): **6,0**
Max. rychlost (km/h): **250**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **2,3–3,2**
Délka (mm): **4999**
Zavazadlový prostor (l): **404–1423**
Základní cena (Kč): **1 728 900**

VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 ETSI

Motor: **přepl. zážehový čtyřválec 1498 cm³ + 48V mild hybrid**
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): **5,7–6,4**
Délka (mm): **4373**
Zavazadlový prostor (l): **475–1350**
Základní cena (Kč): **od 699 000**

Text: Jiří Švamberk

Foto: Audi, Hyundai, Suzuki, VW

OSOBNOST

ALESSANDRO ZANARDI

MUŽ, KTERÝ ODMÍTL PROHRÁT

Letos na jaře zasáhla motoristický svět smutná zpráva. Ve věku 59 let zemřel Alessandro „Alex" Zanardi, bývalý pilot formule 1, dvojnásobný šampion americké série CART a později také čtyřnásobný paralympijský vítěz.

Motorističtí fandové jej znají hlavně jako velmi rychlého závodníka se zkušeností z F1, jeho životní příběh však nebyl jen o závodění. Zdaleka ne. Je to příběh mimořádné vůle, odvahy a schopnosti začít znovu i po těch nejtěžších ranách osudu. V této rubrice sice vzpomínáme na vynikající osobnosti, které ovlivnily svět motorismu a bohužel již odešly z tohoto světa, takže se jistému patosu nejde vyhnout, nicméně dnes to bude ještě o něco procítěnější. Alexův odkaz, život a přístup k němu, byl totiž inspirací pro tisíce a miliony lidí a zdaleka překonal hranice motorsportu. A jelikož jsem měl možnost pobavit se s Alexem naživo dokonce několikrát během řady jeho (veleúspěšných!) představení v rámci WTCC v Brně, bude to pro mě i velmi milé vzpomínání.

Zanardi se narodil 23. října 1966 v italské Bologni. Tatínek byl instalatér, maminka se věnovala krejčovině. Alex odmala tíhnul k závodění. Říká se, že zlomovým impulsem pro něj byla smrt jeho starší sestry Cristiny (mimochodem nadějné plavkyně) při autonehodě, což rodinu hluboce zasáhlo. Právě tehdy se mladý Alex začal intenzivně věnovat motokárám, které se staly jeho únikem i životní vášní. Začátky nebyly snadné,

Osudný závod CART na Lausitzringu 15. září 2001 změnil Alessandru Zanardimu život. Po kolizi s vozem Alexe Taglianiho přišel o obě nohy a jen zázrakem přežil

Za volantem BMW 320si se mu dařilo zejména v Brně, kde zvítězil v letech 2008 a 2009. Druhá výhra přišla v jeho poslední sezoně ve WTCC.

první vlastní motokáru si musel postavit svépomocí, s využitím materiálu a trubek z dílny jeho tatínka. Cit pro závodění se u něj však projevil velmi rychle a jeho hvězda začala stoupat vzhůru. Postupně se propracoval mezi největší naděje italského motorsportu a v roce 1987 získal titul mistra Evropy v kartingu, když vyhrál všech pět vypsaných soutěží. Další sezonu už začal jezdit italský pohár monopostů F3, ze kterého se pro sezonu 1990/1991 přesunul o další stupeň výše, do „inkubátoru" jezdců F1 – poháru International Formula F3000. Spojil síly s dalším nováčkem – týmem Il Barone Rampante, pročež nikdo nečekal žádné velké věci. Jenže to by Alex nesměl být tak talentovaný; vyhrál hned svůj první závod ve formuli F3000! Sezonu zakončil ziskem dalších dvou vavřínů a celkově se umístil na druhém místě, těsně za Christianem Fittipaldim.

RYCHLÝ, ALE BEZ VÍTĚZSTVÍ

Je logické, že mu tyto výkony hned otevřely dveře do Formule 1. Debutoval v ní hned v roce 1991, když Eddie Jordan hledal pro zbytek sezony náhradu za Roberta Morena. Výsledkem krátkého působení v Jordanu byla dvě devátá místa, tedy rozhodně žádný neúspěch. Pak střídal týmy poměrně rychle (až zbytečně rychle, čehož později trochu litoval), upsal se například jako testovací jezdec Bennetonu či jezdil jako pilot Lotusu. Během několika sezon nastupoval za týmy Jordan, Minardi, Lotus a Williams. Přestože nevítězil, byl ceněn pro svou rychlost, bojovnost, charismatickou osobnost a cit pro vůz, díky kterému jej inženýři mohli neustále dále zlepšovat. Nejlepším výsledkem bylo šesté místo ve Velké ceně Brazílie 1993, na konci sezony měl smůlu na kolize na dráze i mimo ni, kromě otřesu mozku po nárazu do bariéry jej při jízdě na kole také třeba srazil nepozorný senior… Start sezony 1994 proto zmeškal, i nadále však působil jako testovací jezdec Lotusu. V průběhu sezony proto mohl zaskočit za zraněného Lamyho, poslední sezona u Lotusu však byla spíše utrpením bez jakéhokoliv kloudného výsledku.
A tak začal uvažovat o alternativě. Vyzkoušel pohár Porsche Supercup a od sezony 1995, kdy se nedařilo najít důstojné místo ve F1, zkusil odjet do USA. Právě ve Spojených státech poté zažil nejúspěšnější období své závodní kariéry. V prestižní sérii monopostů CART, předchůdci dnešní IndyCar, se stal hvězdou – po nováčkovské sezoně a třetím místě získal za tým Chip Ganassi Racing v letech 1997 a 1998 mistrovské tituly. Fanoušci si ho zamilovali díky odvážným předjížděcím manévrům i bezprostřední radosti ze závodění. Jeho vítězství na okruhu Laguna Seca v roce 1996 patří dodnes mezi nejslavnější okamžiky amerického motorsportu – najděte si na internetu video „The Pass". Opět se mu ozvala F1 a začal testovat a závodit. Po dvou

Handbike se stal další disciplínou, v níž se Alessandro Zanardi zařadil do nejužší světové špičky. Vybojoval čtyři paralympijská zlata a dvanáct titulů mistra světa, aniž by přitom zanevřel na automobilové závody.

víceméně nevýrazných letech a ukončení smlouvy ve Williamsu se opět vrátil do série CART.

ZÁZRAK ŽE VŮBEC PŘEŽIL

Jenže pak přišlo 15. září 2001. Při závodě CART na německém Lausitzringu vyjížděl po zastávce v boxech zpět na trať. Jeho vůz se kvůli příliš brzkému přidání výkonu dostal do smyku a zůstal napříč závodní stopou. Následoval ničivý náraz od vozu Alexe Taglianiho jedoucího vysokou rychlostí. Zanardi utrpěl devastující zranění, přišel o obě nohy a ztratil přibližně tři čtvrtiny objemu krve. Lékaři několik hodin bojovali o jeho život a jen díky mimořádně rychlé pomoci přežil.

Mnozí tehdy předpokládali, že jeho sportovní kariéra definitivně skončila. Zanardi však odmítl kapitulovat. Už během rehabilitace si zachoval svůj pověstný optimismus a často opakoval, že je vděčný především za to, že zůstal naživu. Naučil se používat protézy, podílel se na jejich vývoji a postupně se vracel k aktivnímu životu. Necelé dva roky po nehodě znovu usedl za volant speciálně upraveného závodního vozu a obkroužil na Lausitzringu „nedozávoděných" jedenáct kol. Dosáhl při nich času, který by jej pro závod kvalifikoval na pátém místě…

OSOBNOST

ALESSANDRO ZANARDI

Alessandro Zanardi během svého prvního působení ve Formuli 1 hájil barvy stáje Lotus.

Ani DTM nezůstalo Alessandru Zanardimu zapovězené. S ručně ovládaným BMW M4 absolvoval v roce 2018 hostující start v Misanu, kde předvedl obdivuhodný výkon korunovaný pátým místem.

Jeho návrat nebyl symbolický. V evropských a později světových šampionátech cestovních vozů dokázal opět vítězit proti soupeřům bez zdravotního omezení. Stal se symbolem nezlomnosti a inspirací pro miliony lidí po celém světě. Od roku 2005 začal opět pravidelně nastupovat v upravených cestovních vozech, v roce 2006 si dokonce střihl testovací session pro tým F1 BMW Sauber. V monopostu jej však limitovaly velké odstředivé síly (řídil pravačkou, levou přidával plyn), které nějakou další smysluplnou kariéru v rychlých monopostech znemožňovaly. Za volantem BMW 320si se mu dařilo, zejména v Brně, kde zvítězil v roce 2008 a 2009, posledním roce jeho kariéry ve WTCC.

SPORTOVNÍ MULTITALENT

Ani to mu však nestačilo. Objevil handbike, speciální kolo poháněné rukama, a během několika let se vypracoval mezi světovou špičku. Na paralympijských hrách v Londýně 2012 získal dvě zlaté a jednu stříbrnou medaili, další dvě zlata přidal v Riu 2016. Celkem vybojoval čtyři paralympijská zlata a dvanáct titulů mistra světa. Z bývalého automobilového závodníka se stal jeden z nejúspěšnějších paralympioniků své generace, odškrtl si i třeba slavného Ironmana, kde vytvořil rekord mezi handbikery. Stále si však čas od času odskočil „odpočinout" za volant – ať už otestovat DTM či do Blancpain Sprint Series v roce 2014 v kokpitu BMW Z4 GT3. O čtyři roky později zajel dva závody s BMW M4 DTM v Misanu, přičemž v tom druhém se umístil na skvělém pátém místě. Do USA se vrátil o rok později na čtyřiadvacetihodinovku v Daytoně.

V roce 2020 utrpěl ve sjezdu při charitativním italském závodě na handbiku další těžkou nehodu, při níž si vážně poranil hlavu. Následovaly roky léčby a postupné úspěšné rehabilitace, kdy začal opět vidět a komunikovat. Zůstával tak pro mnoho lidí symbolem odvahy a víry, že ani ty největší překážky nemusí znamenat konec. Když 1. května 2026 zemřel, svět motorsportu i paralympijského sportu přišel o výjimečnou osobnost. Seznam kondolencí byl dlouhý, od politiků po sportovní hvězdy. Minuta ticha byla držena nejen před Grand Prix v Miami, kde mu Kimi Antonelli symbolicky přenechal svou pole position, ale i při GT World Challenge, IMSA v Monterey a před utkáními fotbalové Serie A.

Alex Zanardi po sobě nezanechal jen vítězství, rekordy a medaile. Zanechal odkaz člověka, který dokázal proměnit tragédii v nový začátek. Právě proto bude navždy připomínán nejen jako skvělý závodník, ale především jako jeden z největších bojovníků sportovní historie.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

EPICKÉ LETNÍ

SLEVY

ORLEN

S ORLEN APKOU
každé pondělí

S TANKARTOU EASY
celé léto

Akce platí od 29. 6. do 30. 8. 2026. Při platbě hotovostí nebo bankovní kartou přes ORLEN apku platí slevy pouze v pondělí, při platbě TANKARTOU EASY platí slevy každý den po dobu trvání akce. Více na orlen.cz.

FASCINACE

DODGE VIPER RT/10

AUTOMOBILOVÝ BRUTALISMUS

Existují hypersportovní, supersportovní nebo jen „obyčejné“ sportovní vozy, mezi nimiž se rozdíly neměří pouze výkonem nebo hodnotou točivého momentu. Rozhoduje filozofie, charakter a způsob, jakým dokážou řidiče pohltit. A pak je tu ještě jiná kategorie – brutální vozy. Jednoduché, analogové stroje, jejichž sportovní vlastnosti bývají diskutabilní, ale zážitky z jízdy nepřekonatelné. Zmije je jedním z nich.

Kdyby někdo přišel s projektem Dodge Viper dnes, pravděpodobně by se nedostal ani za dveře zasedací místnosti. Atmosféra současného automobilového průmyslu přeje elektrifikaci, emisním limitům a ekonomickým kalkulacím, nikoliv osmilitrovým desetiválcům bez elektronických berliček. Na přelomu osmdesátých a devadesátých let ale ještě existovala doba, kdy se odvážný nápad mohl proměnit v sériově vyráběný automobil. A co je možná ještě překvapivější – stalo se to pod hlavičkou Chrysleru, tedy jednoho z tradičních členů americké „Velké trojky".

Přitom právě Chrysler měl ještě o deset let dříve úplně jiné starosti. V roce 1979 balancoval na hraně bankrotu a jeho budoucnost byla velmi nejistá. Zlom nastal až s příchodem Leeho Iacoccy, manažera, který se do Chrysleru přesunul od Fordu. Právě tam se v šedesátých letech podílel na zrodu Mustangu a později se vypracoval až do nejvyššího vedení společnosti. Po sporech s Henrym Fordem II však odešel a přijal možná nejtěžší výzvu své kariéry.

Iacoccovi se podařilo něco, co bylo v tehdejších Spojených státech prakticky bezprecedentní. Vyjednal úvěry v hodnotě 1,5 miliardy dolarů, za nimiž stála garance federální vlády. Díky tomu mohl Chrysler projít bolestivou restrukturalizací a přežít období, které by jinak s velkou pravděpodobností nepřežil. Až do finanční krize v roce 2008 neexistoval jiný případ, kdy by americká vláda obdobným způsobem podpořila domácí automobilku.

Jenže samotná záchrana firmy nestačila. Chrysler potřeboval vydělávat. Iacocca proto vsadil na jednoduchá a levná auta platformy K-car, která se stala základem celé řady modelů. V roce 1984 následovala další revoluce v podobě prvních moderních amerických minivanů Dodge Caravan a Plymouth Voyager. O tři roky později pak Chrysler koupil společnost AMC i se značkou Jeep, která se postupně proměnila v jeden z nejstabilnějších zdrojů zisku.

MISE SPLNĚNA

Na konci osmdesátých let už byl Chrysler opět zdravou firmou. Zaměstnával přibližně 120 tisíc lidí, provozoval dvacet výrobních závodů ve Spojených státech a Kanadě a ročně vyráběl okolo dvou milionů automobilů. Přesto zůstával ve stínu svých mnohem větších rivalů. Ford produkoval téměř šest milionů vozů ročně, General Motors dokonce více než osm milionů a ovládal přes čtyřicet procent amerického trhu. Chrysler měl ve svém portfoliu značky Chrysler, Dodge, Jeep a Eagle, ale jeho nabídku tvořily především rodinné sedany, minivany a terénní automobily. Finanční situace se zlepšila, image společnosti však zůstávala nudná a bez emocí.

Právě tehdy se zrodila myšlenka, která do celé firmy přinesla úplně jinou energii.

Za jejím vznikem nestály marketingové průzkumy ani dlouhé analýzy trhu. Rozhodující byli lidé. Především Bob Lutz, jeden z největších automobilových vizionářů své doby, a šéfdesignér Tom Gale. Podle dnes už téměř legendární historky se při neformálním rozhovoru Lutz Galea zeptal, jak by mohla vypadat moderní interpretace Shelby Cobry. Nebyl to oficiální úkol, spíš spontánní nápad.

Za několik měsíců už Lutz představoval Lee Iacoccovi vizi extrémně jednoduchého roadsteru. První reakce byla pochopitelně zdrženlivá. Dodge vyráběl minivany, Jeep terénní vozy a někdo najednou navrhoval auto bez pevné střechy, bez pořádných oken a prakticky bez komfortní výbavy. Iacocca ale velmi rychle pochopil, že právě takový vůz může změnit pohled veřejnosti na celou značku. Souhlasil proto s pokračováním projektu, ovšem pod jednou podmínkou – vývoj musí probíhat nenápadně a s minimálními náklady.

Tom Gale následně připravil hliněný model a začátkem roku 1989 se na detroitském autosalonu objevil první plnohodnotný koncept s karoserií vyrobenou společností Metalcraft. Iacocca očekával poměrně umírněný sportovní roadster. Místo toho před ním stál agresivní stroj s proporcemi, které připomínaly závodní speciál pro běžné silnice. Reakce veřejnosti byla okamžitá. Nadšení návštěvníků i odborníků bylo tak silné, že bylo jasné, že Dodge právě objevil něco mimořádného.

Krátce nato vznikl tým známý jako Team Viper. Pod vedením hlavního konstruktéra Roye Sjoberga se do projektu zapojilo 85 inženýrů a techniků. Přestože Iacocca zpočátku odmítal uvolnit přibližně 70 milionů dolarů potřebných pro vývoj, práce začaly už v březnu 1989. Na podzim existovala sériová podoba karoserie a ještě před koncem roku jezdila první funkční testovací mula přezdívaná White Mule, zatím poháněná osmiválcem.

FASCINACE
DODGE VIPER RT/10

SPOLUPRÁCE S LAMBORGHINI

Od samého začátku však bylo jasné, že Viper nemůže dostat obyčejný motor. Cílem byl desetiválec. Chrysler proto využil tehdejšího vlastnictví Lamborghini a obrátil se na italské specialisty, kteří pomohli přetvořit původně litinový agregát na lehký hliníkový motor s charakteristicky červeně lakovanými hlavami válců. Hotový byl v únoru 1990. O tři měsíce později Iacocca konečně schválil financování projektu, přestože sám příliš nevěřil, že se vložené prostředky někdy vrátí. Historie mu dala za pravdu. Přestože se Viper vyráběl ve dvou etapách mezi lety 1991–2010 a 2013–2017, náklady na jeho vývoj se nikdy plně nezaplatily.

Z obchodního hlediska to možná nebyla ideální investice. Z hlediska image ale šlo o mistrovský tah.

V květnu 1991 řídil předprodukční Viper při závodě Indianapolis 500 samotný Carroll Shelby, pro kterého znamenala účast na projektu symbolický návrat ke kořenům. V září téhož roku byl vůz představen prvním zákazníkům a v lednu 1992 se rozběhly dodávky sériových automobilů. Za částku začínající na padesáti tisících dolarů získali zájemci dvoumístný roadster s osmilitrovým desetiválcem a charakterem, který v té době neměl obdoby.

Právě to Dodge potřeboval. Viper sice nikdy neměl být prodejním hitem, ale fungoval jako dokonalý magnet. Do showroomů přiváděl tisíce lidí, kteří si často nakonec odvezli Jeep nebo některý z minivanů. Sportovní ikona tak plnila roli, kterou dnešní marketing označuje jako halo car – automobil, který pozvedne prestiž celé značky.

Vidlicový desetiválec je uložen celý za přední nápravou, což první generaci RT/10 propůjčuje téměř ideální rozložení hmotnosti a výborně vyvážené jízdní vlastnosti.

Současně měl ještě jeden efekt. Vrátil chuť tvořit lidem uvnitř automobilky. Po letech práce na převážně konzervativních modelech dostali designéři i konstruktéři možnost podílet se na projektu, který nebyl svázán kompromisy. Navíc rychle zastínil luxusní roadster Chrysler TC, jehož vývoj stál přibližně pětkrát více peněz, přesto se nikdy nestal skutečným symbolem značky.

První generace Viperu, označovaná jako SR I a prodávaná pod názvem RT/10, vznikala v detroitské továrně New Mack Assembly. Od druhé generace SR II se výroba přesunula do závodu Conner Avenue Assembly, kde nakonec v roce 2017 skončila i historie celé modelové řady. Za téměř čtvrt století vzniklo přibližně 31 500 vozů všech generací, což jsou na americké poměry mimořádně nízká čísla. Samotných RT/10 bylo vyrobeno pouze 6 709 kusů. Nejčastější byla červená karoserie, následovala černá a zelená. Jasně žlutý odstín Bright Yellow, který vidíte i na fotografiích tohoto vozu, vznikl jen v 382 exemplářích.

SPECIFICKÉ BRZDY

Díky Františkovi Vahalovi, kurátorovi Portu Gallery, v jejímž portfoliu se tento Viper nachází, se nám dostalo jedinečné příležitosti se s vozem svézt. Najít naprosto originální kousek je dnes velmi těžké, a to i v USA. Tento konkrétní exemplář pochází ze Švédska a má najeto pouhých 31 tisíc mil.

Vzhledem k rozměrům a charakteru auta působí drobný klíček téměř komicky. Člověka napadne, jestli se při startování v zapalování nezlomí. Jenže stejně jako všechno ostatní na Viperu je i tady všechno trochu jinak. Klíček zapadne do vodicí drážky, takže při otáčení nabízí mnohem větší oporu. Pocit, že tenhle vůz vyžaduje pevnou ruku, vás neopouští ani na okamžik.

Osmilitrový desetiválec se několikrát líně protočí, zakašle a hromovým zaburácením se probudí k životu. Zvuk studeného V10 je ohromující. Motor se nějakou dobu hádá, než se usadí na volnoběh. Mezitím František manévruje z garáže. I okem pouhého pozorovatele je evidentní, že rejd nepatří mezi silné stránky Viperu. Stejně jako brzdy. Vzhledem k době, kdy Viper vznikal, jsou typická třípaprsková konkávní kola Viperu pouze 17palcová, což limituje také velikost brzd Brembo (vpředu čtyřpístkové). Jak sám František s úsměvem poznamenal, protože Viper nemá ABS, do zatáček se prostě nebrzdí, ale najíždí. Opatrně, velmi opatrně. Následné výjezdy pod plným plynem vše vykompenzují. Musíme potvrdit, že téměř nebrzdí. Minimálně nástup je mdlý a nevýrazný, jako by ani neměly posilovač. A pokud na ně jdete hrubou silou, vážně si koledujete o blokaci kol a následný čardáš.

STARÁ AMERICKÁ ŠKOLA

Viper vznikl podle staré americké školy. Základem je robustní ocelový prostorový rám, na který jsou připevněny panely ze sklolaminátu. Hliník se objevil na prazích a na několika dalších místech, zatímco středový tunel využívá kevlarové díly, které však zůstávají běžnému oku skryté. Podvozek první generace spoléhá na mohutná ocelová dvojitá lichoběžníková ramena na obou nápravách – hliník přišel až s druhou generací. O odpružení se starají klasické vinuté pružiny s teleskopickými tlumiči a o zpomalení brzdy Brembo se čtyřpístkovými třmeny na přední nápravě.

Na bezpečnost se tehdy nahlíželo úplně jinou optikou než dnes. Viper nenabízí ABS, kontrolu trakce ani airbagy. Jedinou skutečnou ochranou posádky jsou tříbodové bezpečnostní pásy, jejichž horní uchycení je umístěno přímo ve dveřích. Ty jsou mimochodem velmi lehké, nemají vnější kliky a u roadsteru ani klasická stahovací boční okna. K dispozici byly různé varianty zastřešení, ale jedinou, kterou lze bez problémů převážet v zavazadlovém prostoru, představuje kožený kryt kokpitu. Při letní přeháňce dokáže posloužit překvapivě dobře.

UŽIJTE SI LÉTO. PŘÍPADNÉ STAROSTI SI BEREME NA STAROST.

Celkem za rok 2025 provedla asistence Kooperativy 91 400 zásahů.

Léto je čas výletů, dovolených a nových zážitků. Ať už vyrážíte autem za odpočinkem k moři, na chalupu nebo jen na víkendový výlet po Česku, přejeme vám, aby vaše cesta vedla vždy bezpečně do cíle.

Ne všechno ale můžeme na cestách naplánovat. Porucha auta, nehoda, komplikace doma nebo nečekané potíže v zahraničí dokážou změnit plány během několika okamžiků. Právě pro takové situace jsme tu my.

Na dalších stránkách se dozvíte, s čím vším vám umíme pomoci – od asistenčních služeb pro vaše vozidlo přes asistenci k bydlení až po cestovní pojištění. Protože když se můžete spolehnout na spolehlivého partnera, cestuje se mnohem klidněji.

Přejeme vám krásné, pohodové a bezpečné léto. A nejen léto.
Vaše Kooperativa

NA CESTÁCH POZOR NA LIMITY A ROZSAH POJIŠTĚNÍ

Na otázky SeTKání odpovídá Jana Konvalinová, produkt manažerka Kooperativy. Na dovolenou jezdí nejraději do Itálie, protože miluje místní atmosféru a kávu.

Dá se říct, že lidé své cestovní pojištění plánují dopředu, nebo na něj spíše zapomínají a sjednávají si jej třeba jen několik dní či hodin před odjezdem?
U krátkodobého cestovního pojištění u pojišťovny Kooperativy byl v uplynulém roce patrný následující trend: přibližně polovina klientů sjednává pojištění v horizontu několika hodin až jednoho dne před odjezdem. Více než třetina si pojištění sjedná do týdne před odjezdem a zbytek plánuje sjednání s větším předstihem, tj. více než týden před odjezdem.

Případně dá se cestovní pojištění sjednat i když už za hranicemi jste? Když jste na to úplně zapomněli?
Ano, lze to. Je ale potřeba počítat s určitými omezeními – typicky se u takto sjednaného pojištění uplatňuje čekací doba (např. 24 hodin od sjednání), během které se na případné škodní události pojistná ochrana nevztahuje. To znamená, že pojištění nezačne platit okamžitě a nepokryje události, které nastanou bezprostředně po jeho sjednání. Proto vždy doporučujeme sjednat si cestovní pojištění ještě před odjezdem – máte tak jistotu plné ochrany po celou dobu cesty.

Které tři destinace bývají u Čechů nejčastější při sjednávání cestovního pojištění?
V létě u Čechů tradičně dominují přímořské destinace, zejména Itálie a Chorvatsko, dále pak Řecko, Turecko a Egypt. Naopak v zimě a mimo hlavní sezónu roste podíl kratších cest do blízkých zemí, jako je Slovensko nebo Rakousko. Rozdíly jsou vidět i podle typu pobytu – delší letní dovolené směřují častěji k moři, zatímco kratší víkendové nebo zimní cesty míří spíše do hor nebo do sousedních států.

Jaké trendy v cestovním pojištění v posledních letech zaznamenáváte? Je o nějakou službu či tarif či pojistnou událost větší zájem než býval dříve? Případně proč?
Roste zejména důraz klientů na kvalitní krytí léčebných výloh v zahraničí a na dostatečné limity. Důvodem je především výrazné zdražování zdravotní péče v zahraničí – náklady na ošetření, hospitalizaci nebo repatriaci v posledních letech citelně vzrostly.

Zároveň vnímáme větší zájem o doplňková pojištění, zejména pojištění storna cesty a rozšířené asistenční služby, které pomáhají řešit komplikace přímo na místě. Klienti častěji volí širší balíčky kryjící více rizik, například zavazadla, odpovědnost nebo přerušení cesty.

Výrazně roste také zájem o připojištění aktivních a rizikovějších sportů. Lidé dnes častěji cestují za zážitky – ať už jde o lyžování, cyklistiku nebo vodní sporty – a chtějí mít jistotu, že jsou pojištěni i při náročnějších aktivitách. Právě u těchto případů přitom mohou být škody velmi vysoké, například kvůli nákladnému zásahu horské služby nebo transportu do nemocnice.

Jaké nejčastější chyby dělají lidé při sjednávání cestovního pojištění, tedy co nedělat? (jmenujte třeba tři nejčastější chyby, prosím)
1. Sjednání pojištění na poslední chvíli nebo až ze zahraničí – Klienti často nevědí, že v takovém případě může platit čekací doba a pojištění nechrání okamžitě.
2. Podcenění limitů léčebných výloh – Snaha ušetřit vede k volbě nižší varianty, která ale nemusí stačit při vážnějším úrazu nebo hospitalizaci.
3. Špatně zvolený rozsah – zejména u sportů – Klienti zapomínají připojistit rizikovější nebo aktivní sporty.

KDYŽ V EXOTICE POTŘEBUJETE ZUBAŘE, *NE SPOLÉHAT NA MÍSTNÍHO ŠAMANA A BYLINKÁŘE*

Volejte 957 105 105.
Cestovní pojištění s asistencí

Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

KOOPILOT VÁM VRÁTÍ AŽ 40 % PLATBY ZA AUTOPOJIŠTĚNÍ

Bezpečná jízda se může vyplatit. Řidiči mohou získat zpět až 40 % zaplaceného pojištění díky aplikaci KOOPILOT, říká mluvčí Kooperativy Milan Káňa.

Většina lidí vnímá pojištění auta jako nutný výdaj. Vy ale klientům část peněz vracíte zpět.
Jak to funguje?
Chceme odměňovat řidiče, kteří jezdí bezpečně a zodpovědně. Proto nabízíme autopojištění s aplikací KOOPILOT. Klienti si aplikaci nainstalují do mobilního telefonu a ta následně vyhodnocuje jejich styl jízdy. Pokud řidič jezdí bezpečně, může získat zpět část zaplaceného pojistného. Při nejvyšším dosaženém skóre činí cashback až 40 procent.

Jaké parametry aplikace sleduje?
Vyhodnocujeme například dodržování rychlosti, intenzitu zrychlování a brzdění, průjezdy zatáčkami nebo používání mobilního telefonu během jízdy. Cílem není řidiče kontrolovat, ale poskytnout jim zpětnou vazbu a motivovat je k bezpečnějšímu chování na silnicích.

Kdo z aplikace profituje nejvíce?
Velký přínos má například pro začínající řidiče. Ti často nemají dostatek zkušeností a aplikace jim pomáhá lépe si uvědomovat vlastní návyky za volantem. Zároveň ale vidíme, že zajímavá je i pro zkušené motoristy, kteří chtějí vědět, jak si vedou a zda mohou získat finanční odměnu.

Jak si čeští řidiči vedou?
Výsledky nás příjemně překvapují. Z našich dat vyplývá, že přibližně 69 procent řidičů dosahuje skóre vyššího než 90 bodů ze sta. Dalších zhruba 26 procent se pohybuje mezi 80 a 90 body. Přibližně desetina klientů dosahuje maximálního skóre a získává nejvyšší možný cashback.

Kolik mohou klienti reálně získat zpět?
Průměrně klientům vracíme kolem 800 korun za čtvrtletí. Za celý rok to představuje více než tři tisíce korun. To už je částka, která může řadě domácností příjemně snížit náklady na provoz auta.

Aplikace ale neslouží jen k hodnocení jízd. Jaké další funkce nabízí?
Přesně tak. KOOPILOT pomáhá řidičům i během samotné jízdy. Upozorňuje například na riziková místa, časté nehody, okolí škol nebo zdravotnických zařízení. Díky tomu může přispět k větší obezřetnosti řidičů v problematických úsecích.

Pomůže aplikace také v případě nehody?
Ano. To je jedna z funkcí, kterou klienti velmi oceňují. Pokud aplikace vyhodnotí, že mohlo dojít k dopravní nehodě, automaticky kontaktuje asistenční službu. Operátor klientovi zavolá, ověří situaci a v případě potřeby zajistí pomoc. Aplikace zároveň výrazně usnadňuje nahlášení škody, protože řada údajů je již předvyplněna.

Vidíte v podobných digitálních službách budoucnost pojišťovnictví?
Jednoznačně. Moderní pojišťovna už není jen o řešení škodních událostí. Stále větší důraz klademe na prevenci, bezpečnost a každodenní pomoc klientům. Pokud technologie pomohou předcházet nehodám a zároveň klientům přinesou finanční výhodu, je to přínos pro všechny.

Co podle vás klienti oceňují nejvíce?
Myslím, že kombinaci jednoduchosti a praktického přínosu. Řidiči získávají přehled o svém stylu jízdy, mohou zvýšit svou bezpečnost a zároveň ušetřit. To je spojení, které dává smysl.

ASISTENCI MŮŽETE VYUŽÍT I K BYDLENÍ

Chceme, aby nové pojištění domu a domácnosti řešilo co nejvíce obtíží. Klid klientům zajistí široký okruh asistencí pro nouzovou situaci – elektrikář, instalatér, plynař, topenář, sklenář, zámečník, pokrývač nebo kominík, říká ředitel Centra likvidací Kooperativy Ondřej Poul.

Proč vlastně nabízíte k pojištění asistenční služby?
My v Kooperativě jsme přesvědčeni, že moderní pojišťovna by měla klientům nabídnout něco více, než „jen" zaplacení škody. Skutečné a praktické řešení situace, jako je vodovodní škoda, škůdci, údržba domácnosti, topení, rozbité okno, zabouchnuté klíče. Dodatečné služby zvyšují spokojenost klientů, což je pro nás velmi důležitý faktor.

Které asistence klienti nejčastěji využívají?
Nejčastěji potřebují elektrikáře, zámečníka a instalatéra, přičemž průměrná cena za zásah je kolem čtyř tisíc Kč. Vloni jsme pomohli v domácnostech skoro 17 tisíci zásahy. Zajímavé je, že 1094 zásahů, o 30 % více než v roce 2024, směřovalo k odstranění vosích nebo sršních hnízd. A pomohli jsme také 85 cyklistům při havárii nebo závadě na jejich kole.

Co nějaké novinky, rozšiřujete nabídku asistenčních služeb?
Přidáváme nové druhy zásahů: opravy tepelných čerpadel po záruce, fotovoltaických elektráren, solárních systémů či nabíjecích stanic pro elektromobily. Nově umíme i zapůjčit náhradní spotřebič, třeba lednici, mrazák nebo mikrovlnnou troubu. Při údržbě domácnosti lze využít i asistenci „hodinového manžela". Postupně si klienti zvykají i na cykloasistenci.

To mě zajímá, kolik zásahů ročně cykloasistence realizuje?
Vloni cykloasistence zaznamenala téměř 200 výjezdů. Klienti ji využívají v případě nefunkčnosti jízdního kola nebo nehody na výletě. Jednoduše zavolají asistenci, a ta jim pomůže. Drobnější závady technik opraví na místě, s náročnější opravou klienty zdarma odveze do servisu, domů nebo jinam, až do vzdálenosti 50 km. Typickým případem může být píchlé kolo či přetrhnutý řetěz. Cykloasistence ale pamatuje i na případy lehčích úrazů.

Samotné nastupování je malý rituál. Nejprve je potřeba se přehoupnout přes široké prahy, pod nimiž vedou výfuky. Právě ony jsou pro první Viper typické – a stejně proslulé je i to, jak rychle se dokážou rozpálit. Jakmile ale zapadnete do kabiny, čeká vás první překvapení. Masivní kožená sedadla jsou mnohem pohodlnější, než by jejich spartánské okolí napovídalo.

Řidičská pozice však dokonale připomene, že všechno bylo podřízeno technice. Obrovská skříň šestistupňové manuální převodovky zabírá tolik místa, že pedály jsou vyosené přibližně o deset centimetrů doleva. A například plynový pedál působí v první polovině chodu jako by byl zcela volný. Chvíli trvá, než si na to zvyknete, pak už to přestanete vnímat a dokonce ani rozjezdy nejsou problém. De facto jako v klasickém osobním automobilu s manuální převodovkou.

Přesto není interiér úplně asketický. Klimatizace byla téměř nutností, protože od výfuků i mohutného motoru se prostor kolem nohou velmi rychle zahřívá. Nechybí ani autorádio. Naopak držáky nápojů byste hledali marně. Peněženku, klíče nebo telefon je nejlepší odložit do síťových kapes na zadní straně sedadel nebo do malé schránky před spolujezdcem. Toť vše.

UMÍ BÝT I KLIDNÉ

Jednička je dlouhá jak týden před výplatou, stejně jako všechny ostatní rychlostní stupně. František nám řekl, že na čtyřku se lze bez problémů rozjet i dosáhnout maximální rychlosti 266 km/h. Atmosféricky plněný desetiválec o objemu 7990 cm^3 s rozvodem OHV, centrální vačkovou hřídelí poháněnou řetězem a dvěma ventily na válec se sbírá ochotně a s velkou vervou. Omezovač zasahuje až při 6500 ot./min., ale tak vysoko není vůbec potřeba motor vytáčet. Už kolem pěti tisíc otáček máte za volantem pocit, že se Zmije každou chvíli rozletí na kusy. Volant je potřeba svírat tak pevně, že si koledujete o křeče v rukou. Tohle není řízení konečky prstů ani zápěstím, ale pořádný silový úchop. Jakmile ale přestanete tlačit na pilu, chová se Viper překvapivě klidně. Tu a tam si odfrkne do výfuku, jinak ale nepůsobí nijak dramaticky.

Interiér je velmi, ale velmi spartánský, ovšem sedačky mimořádně pohodlné. Prostě Amerika...

Drama se ovšem odehrává v kabině. Na spolujezdce proudí vzduch s takovou intenzitou, že kšiltovka má neustále tendenci opustit kokpit a ušní bubínky dostávají pořádně zabrat. U řidiče je situace o něco snesitelnější, přesto jsou rychlosti nad 200 km/h regulérně na kuklu nebo rovnou helmu.

Určitě vás zajímá spotřeba. Udávaných 15,7 l/100 km je spíš teoretická hodnota, realita bude pravděpodobně dvojnásobná. Přesné číslo jsme nezjišťovali ani my, ani František. Upřímně, není to podstatné. Stejně jako není důležité, jakou rychlostí právě jedete. Tohle auto je totiž tak brutální, že i v osmdesáti kilometrech za hodinu na dvojku máte pocit, jako byste letěli na dělové kouli. Jen pozor na brzdy. Před každou zatáčkou.

Text: Jiří Švamberk

Foto: O. Kroutil

DACIA SERVICE

GARANCE DACIA ZEN

AŽ 7 LET GARANCE DACIA ZEN*

*více na dacia.cz/zen

AŽ SEDM LET JISTOTY PRO VĚRNÉ ZÁKAZNÍKY

Garance Dacia ZEN poskytuje krytí na 12 měsíců / 30 000 km na základě provedení servisní prohlídky v autorizovaném servisu Dacia, opakovaně až do 7 let / 150 000 km (dle podmínek služby Garance Dacia ZEN).

Dacia doporučuje Castrol

ZAJÍMAVOST

KONSTRUKTÉRSKÉ PŘEŠLAPY

KDYŽ SE MISTR TESAŘ UTNE

Za některými automobilovými průšvihy stojí špatná rozhodnutí, za jinými smůla, uspěchaný vývoj nebo technologie, která přišla příliš brzy. Přestože se tyto vozy staly symbolem neúspěchu, většina z nich přinesla zajímavá technická řešení, která si zaslouží víc než jen posměšné poznámky v internetových diskuzích.

JAGUAR AJ126 V6

Když Jaguar vyvíjel vidlicový šestiválec, nepostavil jej od nuly. Místo toho jeho konstruktéři vyšli z architektury vidlicového osmiválce AJ133 a použili stejný odlitek bloku se zachovaným úhlem rozevření 90 stupňů. Nešlo tedy o klasické „uříznutí" dvou válců a vytvoření nového šestiválcového bloku. Dvě pozice válců byly v odlitku jednoduše zaslepeny. Výhodou bylo nižší těžiště, větší prostor pro sání a samozřejmě nižší náklady na vývoj. Nevýhodou bylo, že devadesátistupňový V6 není přirozeně vyvážený jako šestiválec s úhlem 60 stupňů. Jaguar proto musel mimo jiné použít vyvažovací hřídel, aby dosáhl kultivovanosti odpovídající prémiovému vozu. Výsledkem byl jeden z nejneobvyklejších šestiválců své doby – motor, který byl v podstatě osmiválcem se dvěma nevyužitými válcovými prostory ukrytými v bloku.

CHRYSLER TC BY MASERATI

Spolupráce Chrysleru a Maserati měla přinést luxusní kabriolet, který by spojil italskou prestiž s americkým komfortem. Vůz se vyráběl v Itálii v letech 1988–1990 pod dohledem společnosti De Tomaso a nabízel řadu neobvyklých prvků, včetně odnímatelné pevné střechy s charakteristickými kulatými bočními okénky. Technicky vycházel z platformy Chrysleru, což se později ukázalo jako zásadní problém. Nejzajímavější verzí byl přeplňovaný čtyřválec 2,2 litru se šestnáctiventilovou hlavou vyvinutou ve spolupráci s Cosworthem a dokončovanou u Maserati, spojený s pětistupňovou převodovkou Getrag. Většina vyrobených vozů však dostala běžnější motory a automatické převodovky. Když se TC po několika letech vývoje konečně dostal na trh, prodával Chrysler výrazně levnější LeBaron Convertible, který nabízel podobný vzhled i užitnou hodnotu. TC by Maserati tak doplatil především na nejasnou identitu – pro zákazníky Maserati byl příliš americký, pro zákazníky Chrysleru příliš drahý.

FORD PINTO

Ford Pinto (1971–1980) se stal symbolem střetu mezi tlakem na nízké náklady a otázkou bezpečnosti. Palivová nádrž byla umístěna za zadní nápravou, mezi ní a zadním nárazníkem. Takové řešení nebylo u malých amerických vozů sedmdesátých let ničím výjimečným, jenže Pinto mělo v zadní části karoserie jen malý deformační prostor a poměrně subtilní nárazník. Při nárazu zezadu tak hrozilo poškození nádrže o části zadní nápravy či diferenciálu. Mohlo dojít také k utržení plnicího hrdla, úniku paliva a v krajním případě k jeho vznícení. Celá aféra nabrala na síle poté, co se objevila obvinění, že si Ford byl těchto rizik vědom, ale z ekonomických důvodů neprovedl potřebné konstrukční úpravy. Pozdější analýzy ukázaly, že problém nebyl zdaleka tak jednoznačný a že obdobnými nedostatky trpěly i některé konkurenční vozy té doby. Přesto se Pinto stalo jedním z nejznámějších příkladů toho, jak může technický kompromis přerůst v reputační katastrofu.

CADILLAC V8-6-4

V roce 1981 představil Cadillac šestilitrový osmiválec L62 vybavený systémem V8-6-4, který dokázal podle aktuální potřeby pracovat jako osmiválec, šestiválec nebo čtyřválec. Deaktivace válců probíhala pomocí elektromagneticky ovládaných vahadel ventilů, která vyřazovala z provozu válce 3, 4, 5 a 6. V době rostoucích cen paliv šlo o odvážný pokus, jak spojit výkon velkého amerického motoru s nižší spotřebou. Problém představovala elektronika. Řídicí jednotka nedokázala jednotlivé režimy přepínat dostatečně rychle a plynule, takže motor při ustálené jízdě často přecházel mezi konfiguracemi způsobem, který řidiči vnímali jako cukání nebo kolísání výkonu. Mnoho majitelů si proto nechalo systém deaktivace válců jednoduše odpojit a z technologické novinky se stal obyčejný velkoobjemový osmiválec.

MERCEDES-BENZ TŘÍDY A (W168)

První třída A (2001–2005) byla technicky odvážnější, než se na první pohled zdálo. Mercedes chtěl malé auto s krátkou přídí, vysokou kabinou a sendvičovou podlahou, pod kterou se měl při nárazu částečně zasunout motor. Výsledkem byl automobil s vysokou a úzkou karoserií a těžištěm výše, než bylo u malých hatchbacků běžné. Při švédském losím testu v roce 1997 se ukázalo, že kombinace krátkého rozvoru, vysoké stavby a naladění podvozku může při prudkém vyhýbacím manévru vést k převrácení. Mercedes zastavil dodávky přibližně na dvanáct týdnů, přepracoval podvozek, upravil pneumatiky a začal standardně montovat systém ESP. Losí test se tak stal jednou z největších krizí v novodobé historii značky, ale zároveň urychlil rozšíření stabilizačního systému do běžných automobilů.

CHEVROLET CORVAIR

Chevrolet Corvair (1960–1969) patřil na počátku šedesátých let k technicky nejodvážnějším americkým automobilům. Zatímco většina konkurence spoléhala na klasickou koncepci s motorem vpředu a tuhou zadní nápravou, Corvair nabídl vzduchem chlazený plochý šestiválec uložený vzadu a nezávislé zavěšení všech kol. Zadní kola byla vedena kyvnou nápravou, tedy řešením, které v té době používala i řada evropských výrobců. Tento typ zavěšení však vyžadoval pečlivé nastavení a dodržování předepsaných tlaků v pneumatikách. Chevrolet doporučoval výrazně nižší tlak vpředu než vzadu, což mnoho majitelů i servisů ignorovalo. Tím se měnily jízdní vlastnosti vozu a Corvair mohl na limitu přecházet do přetáčivosti rychleji, než byli američtí řidiči zvyklí. Automobilka podvozek průběžně upravovala a druhá generace představená v roce 1965 dostala zcela nové zadní zavěšení.

ALFA ROMEO ARNA

Typ Arna (1983–1987), jehož název vznikl ze spojení Alfa Romeo Nissan Autoveicoli, byl výsledkem snahy Alfy Romeo rychle uvést na trh moderní malý hatchback s přijatelnou výrobní kvalitou. Proto se Alfa spojila s Nissanem, který dodal základ modelu Cherry, zatímco Italové přispěli plochými čtyřválci z Alfasudu, převodovkou, předním zavěšením a brzdami. Vznikl technicky zajímavý hybrid japonského automobilu s italskou mechanikou. Arna však nepřevzala silné stránky ani jednoho z rodičů. Postrádala charisma tradičních Alf, nenabízela japonskou spolehlivost a nadále ji trápily problémy s korozí a kvalitou výroby. Byla nudná jako Nissan, ale náročná jako Alfa.

LANCIA BETA

Typ Beta (1972-1984) konstrukčně nebyl špatným automobilem, právě naopak. Měl moderní pohon předních kol, dobré rozložení hmotnosti, povedené dvouvačkové motory Lampredi a výborné jízdní vlastnosti. Průšvih byl v ochraně karoserie a zejména v konstrukčních místech, kde se držela voda a špína. Nejhorší pověst získaly úchyty pomocného rámu nesoucího motor a převodovku. Koroze napadala podélné nosníky karoserie, do nichž byl pomocný rám uchycen. Jakmile kov v těchto místech zeslábl, přestával být pomocný rám pevně spojen s karoserií. Nešlo doslova o to, že by z Bety vypadávaly motory na silnici, ale uvolněné uchycení představovalo vážnou strukturální závadu. Lancia prý dokonce vozy následně vykupovala a nechávala sešrotovat.

RENAULT CLIO V6 PHASE 1

Renault Clio V6 první generace (2001–2003) patřilo k nejneobvyklejším sériovým vozům své doby. Na místě zadních sedadel se objevil napříč uložený třílitrový šestiválec L7X o výkonu 169 kW (230 koní), který poháněl zadní kola. Přestavba si vyžádala rozsáhlé změny karoserie i podvozku a z původního Clia zůstala jen část základní struktury a silueta. Vývoj probíhal ve spolupráci s Tom Walkinshaw Racing a výsledkem byl vůz, který měl ke klasickému ostrému hatchbacku asi stejně blízko jako Zlín Z-37 aka Čmelák ke Gripenu. Krátký rozvor, motor uložený před zadní nápravou a neobvyklé rozložení hmotnosti znamenaly, že Clio V6 vyžadovalo odlišný přístup než většina tehdejších sportovních automobilů. Na limitu reagovalo velmi rychle a řidiči zvyklí na předokolky byli jeho chováním na limitu často zaskočeni. Renault u druhé generace přepracoval podvozek i geometrii zavěšení, čímž jízdní vlastnosti výrazně zklidnil.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

LEGENDA

MERCEDES-BENZ W123

DEFINICE DLOUHOVĚKOSTI

Automobilová historie je plná zajímavých příběhů a silných odkazů. Jedním z nich je bezesporu Mercedes W123, jenž jde na emoce trochu jinak: přes materiálové listy a logaritmické pravítko.

Polovina sedmdesátých let minulého století nebyla pro automobilový průmysl příliš příjemným obdobím. Ropná krize z roku 1973 přinutila výrobce i zákazníky přehodnotit dosavadní představy o automobilové mobilitě, a proto zatímco ještě o několik let dříve dominovaly parkovištím vozy, u kterých se na spotřebu příliš nehledělo, nová doba vyžadovala zvýšenou efektivitu pohonného ústrojí a jeho dlouhodobou spolehlivost. Navíc zákazníci stále silněji vyžadovali i rozvoj bezpečnostních prvků ve vozidlech, což byla mimochodem oblast, ve které automobilka Mercedes dlouhodobě patřila ke světové špičce. Právě v tomto prostředí se zrodil Mercedes-Benz W123, model, který se stal jedním z nejúspěšnějších automobilů značky a dodnes představuje měřítko konstrukční poctivosti.

LEGENDA
MERCEDES-BENZ W123

Také vám záď sedanu připomíná piano? Ve světlech můžeme vidět náznak klaviatury, víko kufru tento hudební nástroj připomíná dokonale. Jen ta židlička chybí...

PROMYŠLENÁ EVOLUCE

Když Mercedes-Benz na konci roku 1975 uvedl na trh novou modelovou řadu W123, navazoval tím na mimořádně úspěšné a krásně barokní modely W114 a W115 z pera Paula Bracqa, známé pod přezdívkou „Strich Acht" (lomeno osm, odkazující na rok vzniku modelu - 1968). Tyto vozy položily základy moderní vyšší střední třídy Mercedesu a získaly si pověst mimořádně robustních automobilů, jejich design však už v „digitální" éře působil poněkud zastarale. Ano, je to pošetilé, ale pokrok prostě musí být vidět, jinak zákazníci začnou ztrácet zájem. Vývoj W123 proto začal již na počátku sedmdesátých let. Cílem nebylo vytvořit úplnou technickou revoluci, ale spíše promyšlenou a velmi pokročilou evoluci. Inženýři dostali za úkol zachovat tradiční kvality značky a současně integrovat nejnovější poznatky v oblasti bezpečnosti, komfortu a jízdních vlastností tak, jak vyžadovala doba a stále sílící konkurence. Výsledkem byl vůz, který na první pohled působil spíše konzervativně, pod karoserií však představoval výrazný technologický krok vpřed.

Interiér byl velmi ergonomický a kvalitní. Od roku 1982 jste si mohli připlatit za airbag řidiče, velmi malé procento vozů bylo vybaveno dokonce i airbagem spolujezdce.

Za vzhledem nového modelu stáli designéři pod vedením Friedricha Geigera a nastupující hvězdy automobilového designu Bruna Sacca. V rámci tradičního vizuálního strukturování nabídky Mercedesu převzal W123 některé stylistické prvky tehdejší vlajkové lodi W116 (třída S), zejména širokou masku chladiče, vroubkované svítilny a čisté horizontální linie karoserie. Podle tvaru víka zavazadelníku dostal vůz hezkou českou přezdívku „piano". Snad jako úplně všechno u Mercedesů z této zlaté éry ani design nebyl samoúčelný. Inženýři kladli důraz na výborný výhled z vozu, vyvážené proporce a praktičnost. Charakteristickým prvkem se proto staly robustní nárazníky, velké prosklené plochy a masivní sloupky karoserie. Aerodynamika sice ještě nebyla hlavním tématem sedmdesátých let, přesto se konstruktérům podařilo dosáhnout na součinitel odporu vzduchu kolem hodnoty 0,41, což bylo na tehdejší poměry solidní.

Postupně vzniklo několik karosářských variant. Základem, jenž vstoupil do prodeje už na konci roku 1975, byl čtyřdveřový sedan, následovaný elegantním kupé C123. V roce 1977 přišlo kombi S123, první sériově vyráběný kombík značky Mercedes-Benz. Nabídku doplnila také klasická „limuzína" – o 63 centimetrů prodloužená verze V123, určená z velké části na mimoevropské trhy. Její platforma se stala základem pro řadu odvozených individuálních verzí a přestaveb, jako jsou třeba sanitní vozy. O vůz s dobovou cenovkou kolem dvaceti tisíc marek byl hned po spuštění objednávek velký zájem, čekací doba však tím pádem byla až jeden rok, a proto hodně bujel přeprodej na černém trhu s přirážkou několik tisíc marek a ojetiny se často prodávaly i dráž než nový vůz.

INŽENÝRŮV SEN

Právě technická stránka vozu je důvodem, proč je W123 dodnes považován za jednu z nejodolnějších konstrukcí automobilové historie. Elektroniky bylo proti dnešním vozům o poznání méně, navíc se nešetřilo na průřezech vodičů či kvalitní izolaci. Mechanika byla poctivě dimenzovaná, z velké části i proto, že byla převzata z již zmíněného modelu W116. Všechna kola byla zavěšena nezávisle, zadní nápravu tvořila náprava se dvěma vlečnými rameny a příčným stabilizátorem. Tato koncepce přinesla výrazně lepší stabilitu než u předchůdce a současně vysoký jízdní komfort. Automobil dokázal na tehdejších silnicích kombinovat klidnou jízdu s překvapivě jistým vedením stopy. Reputaci si vůz získal i nesmlouvavou kvalitou zpracování. Dveře se zavíraly s charakteristickým „suchým" kovovým zvukem, interiér používal kvalitní a odolné materiály a mechanické komponenty byly často dimenzovány s velkou rezervou. Mnoho vozů proto bez generální opravy překonalo hranici jednoho milionu kilometrů. Během desetileté produkce vzniklo více než 2,7 milionu exemplářů, což z W123 učinilo nejúspěšnější model v historii Mercedesu až do příchodu moderní třídy E (W124). Významnou roli sehrál rovněž v taxislužbě. V německých městech se stal doslova symbolem taxi a jeho krémově béžová silueta po desetiletí formovala tradiční pouliční panorama.

Velkou pozornost věnoval Mercedes i bezpečnosti. W123 převzal řadu řešení z modelu W116, který byl považován za nejbezpečnější automobil své doby. Karoserie obsahovala rozsáhlé deformační zóny, zesílenou ochranu prostoru pro posádku a bezpečnostní sloupek řízení. Od srpna 1980 byl za příplatek dostupný systém ABS, tehdy stále velmi vzácná technologie. Později se objevily také airbag řidiče s předpínači bezpečnostních pásů (1982), posilovač řízení byl od tohoto roku standardem. Do výbavy mohl patřit i tempomat, elektricky ovládaná okna vč. střešního, vyhřívaná přední sedadla, rádiotelefon Becker či automatická klimatizace.

Jedním z pilířů úspěchu W123 byla mimořádně pestrá paleta pohonných jednotek. Základ nabídky tvořily zážehové čtyřválce 200 a 230, následovaly výkonnější verze 230 E se systémem mechanického vstřikování Bosch K-Jetronic, který přinesl lepší výkon i nižší spotřebu. Na vrcholu nabídky stály šestiválce o objemu 2,7 litru s výkonem až 185 koní.

Zajímavostí bylo rozlišení vrcholných šestiválcových verzí 280 a 280 E obdélníkovými světlomety, zatímco slabší varianty používaly tradiční kulaté dvojité světlomety.

LEGENDÁRNÍ DIESEL

Za ještě větší legendu jsou však považovány vznětové motory. Mercedes patřil k průkopníkům v oblasti zástavby naftových agregátů do osobních automobilů, což potvrzuje i W123, pod jehož kapotou se v roce 1979 objevil první „osobní" vznětový motor s přeplňováním; pětiválec OM617. Ten se stal jedním z nejslavnějších motorů značky vůbec. Jeho robustní litinový blok, jednoduchá konstrukce a mimořádná životnost z něj udělaly symbol spolehlivosti. Mnozí odborníci jej dodnes označují za jeden z nejlepších dieselových motorů historie. Nabídka zahrnovala motory 200 D o výkonu 40 kW, 220 D, 240 D, 300 D a později také zmiňovaný pětiválcový turbodiesel 300 TD. Nejoblíbenější agregát, atmosférický motor 240 D o výkonu pouhých 72 koní, nebyl žádným sprinterem. Zrychlení na 100 km/h

Výroba velmi oblíbených kombíků probíhala v závodě v Brémách, kvůli předpokládanému vyššímu provoznímu zatížení jej automobilka nenabízela s nejslabšími čtyřválci.

Limuzína V123 nabídla díky rozvoru 3425 mm místo až pro osm cestujících. Pod kapotou byly vznětové či zážehové šestiválce, jedinou výjimkou byla "levná" verze se vznětovým čtyřválcem o výkonu 53 kW.

přesahovalo 20 sekund, přesto si získal obrovskou popularitu díky své téměř nezničitelné konstrukci a schopnosti pracovat i s velmi nekvalitním palivem. V mnoha zemích sloužily tyto vozy desetiletí jako taxíky a není výjimkou, že některé exempláře dodnes jezdí s nájezdem několika milionů kilometrů.

Na jaře roku 1984 (tedy po necelých deseti letech) debutoval nástupce W124, který postupně převzal roli hlavního modelu vyšší střední třídy. Přinesl výrazně lepší aerodynamiku, modernější elektroniku, nižší spotřebu a pokročilejší bezpečnostní prvky.

Přestože se i W124 stal legendou a položil základy dnešní třídy E, mnoho znalců značky dodnes považuje W123 za poslední „echt" Mercedes klasické školy. Automobil, který nevynikal jednou konkrétní vlastností, ale součtem všech kvalit. V historii automobilismu tak zůstává symbolem doby, kdy bylo hlavním cílem konstruktérů postavit vůz schopný sloužit desítky let a kvalita byla hlavním měřitelným kritériem. Právě v tom byl Mercedes-Benz W123 bezkonkurenční a možná právě proto zůstává W123 i po půl století od svého vzniku jedním z nejrespektovanějších automobilů historie.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv

NEBOJTE SE MĚŘENÍ EMISÍ PŘED STK

Vysoká spotřeba paliva, nepravidelný chod motoru, ztráta výkonu nebo problémy s emisemi při STK mají snadné a profesionální řešení, díky chemickým kapalinám americké firmy BG Products.

Viníkem jsou karbonové úsady, které vznikají především vlivem postupné degradace motorového oleje. Ten při vysokých teplotách oxiduje, což vede ke zhoršení jeho vlastností, zvýšené těkavosti a zanášení systému. Karbonové úsady se usazují zejména v oblasti pístních kroužků, olejového čerpadla, sacího systému a ventilů. U vznětových motorů negativně ovlivňují také vstřikovací systém a vstřikovače, čímž způsobují nesprávnou distribuci paliva. Zážehové motory bohužel trpí stejnými problémy, zejména ty s přímým vstřikováním paliva. Základem prevence je pravidelná výměna motorového oleje v předepsaných intervalech a použití profesionální chemie pro dekarbonizaci olejového, vstřikovacího a spalovacího systému. Tato dekarbonizace spočívá v použití BG kitu kompletní dekarbonizace se třemi přípravky. Chemie s označením BG 109 EPR se aplikuje do starého oleje před jeho vypuštěním. Po přibližně dvacetiminutovém chodu motoru pomáhá uvolnit karbonové úsady, včetně těch v oblasti pístních kroužků, a připraví motor na novou olejovou náplň.

Dalším krokem prevence je použití aditiva do motorového oleje BG 115 MOA pro zážehové nebo BG 112 DOC pro vznětové motory. Toto aditivum výrazně omezuje oxidaci a degradaci oleje, chrání motor před tvorbou úsad a přispívá k delší životnosti motoru i olejové náplně. Třetím přípravkem ze zmíněného kitu je BG 208 44K Platinum pro zážehové motory nebo BG 245 pro vznětové motory. Aplikuje se do palivové nádrže a zajišťuje efektivní a bezpečné odstranění karbonových úsad ze spalovacího a vstřikovacího systému. První dva typy přípravků v BG kitu se doporučují používat při každé výměně motorového oleje, přípravek do palivové nádrže pak přibližně každých 10 000 až 15 000 km. Pravidelná údržba, kvalitní olej a vhodná aditiva představují jednoduchou cestu k čistšímu motoru, nižším provozním nákladům a delší životnosti pohonné jednotky.
Více informací: www.bgpoint.cz

TEST S CÍLEM

PANDA JEDE NA ZBIROH

HRAVÁ A PRAKTICKÁ PANDA VELKÁ

Nový Fiat Grande Panda sází na emoce i zdravý rozum. Kombinuje nápaditý design odkazující na slavného předchůdce s prostornou kabinou, chytrými detaily a příznivou cenou. Se zážehovou 1.2 Turbo jde o skvělou kombinaci.

Nová „velká panda“ rozhodně není jen ve škatulce kompaktních městských aut, kam jsme si za uplynulá desetiletí zařadili klasickou Pandu (ta se nyní jmenuje Pandina) od Fiatu. Nový model Grande Panda se sice o milimetr udržel pod čtyřmi metry na délku, díky výborné prostornosti a 412litrovému zavazadelníku však bez problémů odveze čtyřčlennou rodinu třeba i na zajímavý výlet a jako auto tak dostává i příjemný rodinný přesah, známý třeba z modelu 500L.

Interiér je velmi nápaditý. Fiat uvádí, že při jeho výrobě spotřebuje na 140 recyklovaných plastových obalů!

Kam ale vyrazit? Kupříkladu na malou „medvědí“ expedici. Jako cíl nám poslouží zámek Zbiroh, kam ze středu Prahy dojedete zhruba za hodinu po dálnici D5 směrem na Plzeň, ale byla by škoda jen najet na dálnici a mířit po ní přímo k cíli.

První zastávku tak uděláme v Berouně. Město leží hezky po cestě a nabízí přesně to, co rodinný výlet potřebuje: krátké protažení s čůrací pauzou, zábavu pro děti a v našem případě i něco, co se k naší Pandě vyloženě hodí – medvědy. Na Městské hoře najdete Medvědárium Beroun, kde žil slavný medvědí trojlístek

z oblíbeného večerníčku Méďové od pana Chaloupka. Dnes je tu k vidění medvěd Kuba a celé místo má příjemnou atmosféru nenáročné zastávky: kousek od výběhu je dětské hřiště, občerstvení i rozhledna, ze které je nádherný výhled po okolí.
Z Berouna pak sice můžete pokračovat rovnou k cíli na zámek Zbiroh, ale pokud chcete výpravu ještě o trochu natáhnout, stojí za to udělat malou odbočku k hradům Točník a Žebrák. Točník patří k nejpůsobivějším českým hradům – majestátně usazen nad krajinou nabízí krásné výhledy a pro děti je atraktivní už jen tím, že se tu člověk necítí jako v muzeu, ale spíš jako v kulisách dobrodružného filmu. Však se jich tu také natočilo! Pokud už v tu chvíli začne výletníky kručet v břiše, právě okolí spodního, méně zachovalého Žebráku je dobrým místem na oběd – hostinec U krále Václava IV. navíc díky vnitřní výzdobě bohaté na dobové reálie a ruční zbraně opravdu děti nadchne.
Teď už nás od Zbirohu dělí jen několik kilometrů po kvalitních, zatočených okreskách, na kterých může Grande Panda ukázat příjemně jistý podvozek. Ten i na fešáckých 17“ discích velmi hezky filtruje nerovnosti, v zákrutách se sice nakloní, ale dále svědomitě drží stopu. Ostatně, pandy mají kvůli šplhání po stromech docela slušné drápy… Konečně před sebou vidíme vysokou věž zámku Zbiroh – místa, které v sobě spojuje atmosféru starého hradu a později zámku, pohodlí zrekonstruovaného zámeckého areálu

Nový Fiat Grande Panda se stokoňovou přeplňovanou dvanáctistovkou, která se nebojí ani svižnější jízdy můžete mít již za 379 900 Kč.

a širokou nabídku aktivit. Nejde totiž jen o klasickou prohlídku ve stylu „vlevo vidíte, vpravo vidíte“, kde děti po deseti minutách ztratí pozornost. Zbiroh umí nabídnout mnohem víc, jeho součástí je rozsáhlý anglický park o rozloze padesáti hektarů, kde se dá jen tak procházet, posedět nebo si udělat malý piknik. V sezoně se tu dá vyzkoušet minigolf nebo pétanque, pro aktivnější návštěvníky je tu lanové centrum a v areálu funguje i herní zóna.

Příběh Zbirohu sahá hluboko do středověku, a právě to mu dodává zvláštní kouzlo. Patří k nejstarším šlechtickým sídlům v Čechách; založení se datuje už do 12. století a během dalších staletí se tu vystřídala slavná jména, která dobře známe z učebnic dějepisu. Se Zbirohem je spojován Přemysl Otakar II., Karel IV. i císař Rudolf II. Právě Rudolfova doba dala místu punc tajemna – s jeho pobytem se pojí legendy o alchymii, mystice i hledání kamene mudrců. Zbiroh je navíc opředen řadou „nej“. Najdete tu mimo jiné mimořádně hlubokou ručně hloubenou studnu, která bývá označována za jednu z nejhlubších svého druhu v Evropě.

V historii zámku se zapsal i Alfons Mucha, který tu na počátku 20. století osmnáct let žil a tvořil. Právě na Zbirohu vznikala jeho slavná Slovanská epopej, a tak má místo kromě šlechtické a panovnické historie i silnou uměleckou stopu. Osud zámku ale nebyl jen romantický. Za druhé světové války jej zabral wehrmacht a později SS, po roce 1948 pak areál využívala armáda, konkrétně zpravodajci. Desítky let byl proto zámek veřejnosti uzavřený a značně chátral. Až po roce 2004 přišla rozsáhlá obnova, díky níž se Zbiroh proměnil v živý a opravdu hezký areál s prohlídkami, kulturními akcemi, ubytováním i wellness.

Ale to už je čas nechat na sebe mrknout

Řízení je lehké a příjemně strmé, při parkování do úzkých míst se nezapotíte.

hravými „pandími“ kostičkovými LED světlomety (to je opravdu milé uvítání!), usadit se do vzdušného interiéru Grande Pandy, plného vtipných detailů, a vyrazit zpět. V nádrži ještě zbyla spousta paliva, ani při svižné jízdě po dálnici ve čtyřech lidech se spotřeba nepřehoupla přes sedm litrů benzinu, dlouhodobě lze i s městským provozem jezdit za zhruba šest litrů.

Nový Fiat Grande Panda se stokoňovou přeplňovanou dvanáctistovkou, která se nebojí ani svižnější jízdy, a sedmiletou zárukou můžete mít již za 379 900 Kč, naše vrcholná výbava „La Prima“ je o devadesát tisíc dražší. To je sice na první pohled poměrně velký příplatek, poměr cena/výkon je však velmi dobrý – posuďte sami. Dostanete navíc třeba 10,25“ barevnou obrazovku infotainmentu s navigací, bezdrátovou nabíječku telefonu, přední a zadní parkovací senzory s couvací kamerou, již zmíněná stylová 17“ litá kola, palubní desku s látkou Bambox z bambusových vláken (to je u Pandy snad až povinnost), automatickou klimatizaci, dešťový senzor, full LED světelnou techniku a spoustu dalších větších či menších vychytávek v interiéru a exteriéru.

Zbiroh, stojící v malebné chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko, nabízí mnoho zajímavých atrakcí. Koho omrzí, ten může jít do okolních lesů na houby nebo borůvky, kterým se zde tradičně daří.

Text: Aleš Jungmann

Foto: archiv a Shutterstock

JAK SE JEZDÍ V HOLANDSKU

SYMFONIE JÍZDNÍCH KOL, KRUHOVÝCH OBJEZDŮ A VŠUDYPŘÍTOMNÉ ZDVOŘILOSTI

Jarní výzdoba v Kerkbuurtu

Nejvyšší mrakodrapy s výškou až 165 m stojí v přístavu Rotterdam

Intenzivní a přitom naprosto organizovaný automobilový provoz těží z husté a moderní silniční sítě, je však zcela podřízený potřebám cyklistů.

O křídlené rčení, že Holandsko je země tulipánů, kol a větrných mlýnů, by bylo spravedlivé doplnit také ještě o velmi přísná pravidla na vše, co se týče dopravy. Protestantství a kalvinismus zde historicky zapustily hluboké kořeny, vždyť i dnes je většina oken bytů a domů bez jakýchkoliv záclon a je do nich vidět jako do výlohy. Jednou větou, Holanďané milují pravidla spojená se sociální kontrolou.

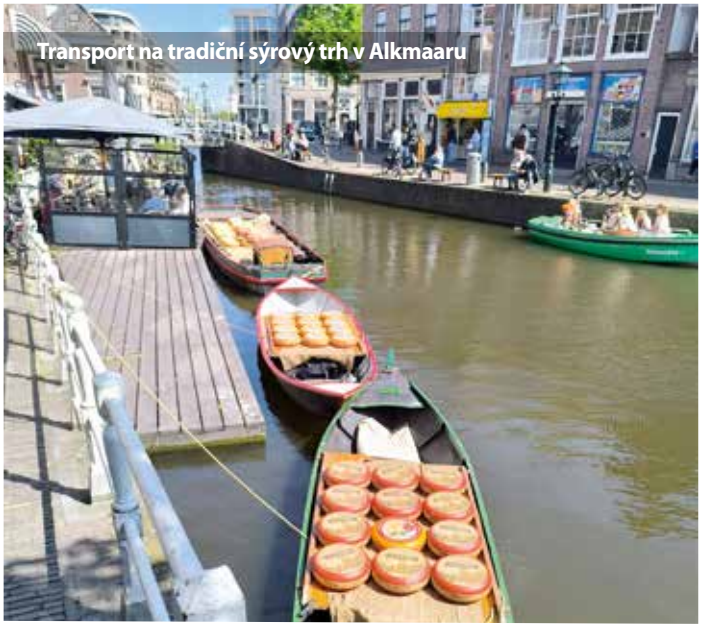
(NE)BEZPEČNOST CYKLISTŮ

Na mnoha silnicích potkáte víc kol než aut. Cyklostezky podél většiny cest jsou oddělené, avšak i na užších silnicích jsou běžné cyklopruhy po obou stranách. Uprostřed pak vzniká úzký pruh pro auta, která se při míjení musí vyhnout právě přes cyklopruh. Kola a mopedy jezdí velmi neohroženě, mají většinou přednost a spoléhají na to. Pravidla provozu jsou nastavena tak, že chrání zranitelnější účastníky provozu, při kolizi nese téměř vždy odpovědnost řidič auta. Na většině kruhových objezdů je na vnější straně též kruhový cykloobjezd a na této trase mají cyklisté přednost. Je to poznat podle tzv. „psích nebo žraločích zubů" na silnici, bílých trojúhelníků, které signalizují „dej přednost" buď autům, nebo kolům. Pro objíždění platí pravidlo 1,5 metru jako u nás a pozor při odbočování, též rovně jedoucí kolo má přednost, na což se u nás moc nedbá. Holandskou zvláštností jsou zóny „fietstraat", jsou to ulice, kde jsou cyklisté postaveni nade vše a mají absolutní přednost před auty. Nesmíte je omezit a dokonce je ani předjíždět. Zvykem mnohých řidičů je otevírání dveří auta pravou rukou při vystupování, nutí je to se před otevřením dveří otočit a zkontrolovat, zda se kolem neřítí cyklista.

KONTRAST MĚSTSKÉHO CHAOSU

Oproti přísným pravidlům pro řidiče, je ve městech a hlavně v Amsterdamu situace pro chodce téměř děsivá. V částech chodníku vyhrazených pro kola nemá v podstatě chodec co dělat a je to opravdu o zranění. Mnoho elektrokol se řítí jedno za druhým velkou rychlostí a v případě neopatrného vstoupení do jejich rajónu hrozí kromě zlověstného zvonku také velmi bolestivý střet s řidítky, stav cyklobrzd bývá žalostný. Totální cyklistický chaos v Amsterdamu mi připomněl Blízký východ, jen s tím rozdílem, že místo aut tu jezdí kola. Ale přejít bezpečně přes silnici máte podobnou obavu.

V Amsterdamu město omezuje počet parkovacích míst na ulicích v rámci dlouhodobé strategie města téměř bez aut. Tomu napomáhá i všudypřítomná maximální třicítka. Údajně se tím otevírá prostor pro cyklisty, MHD a zeleň. Historické centrum je také velmi hustě zastavěné a do mnohých uliček se ani parkovací místa nevejdou. Přednost


Transport na tradiční sýrový trh v Alkmaaru

v parkování mají samozřejmě místní. Když už v centru najdete veřejné volné místo, platíte nehorázné částky až 10€/h, navíc ještě bývá omezený čas na maximálně 2 hodiny. Pro turistu, cestujícího za kulturou či poznáním, je to velmi nepříjemné a nejspíš odjede zpátky s tučnou pokutou kolem 80€. Nebo musí prostě chtě nechtě zvolit kolo či tramvaj.

KEMPOVÁNÍ POD POKUTOU

Pokud se rozhodnete cestovat obytným vozem a spát „na divoko", budete v Holandsku bohužel zklamáni a budete dlouho hledat to správné místo. Lze to jen na přesně vyhrazených a označených plochách a těch je poskrovnu, navíc se velmi rychle zaplní a to i v brzkých odpoledních hodinách. Spaní na parkovištích je také zakázáno, i když parkovat přes noc se tam smí. Jakmile vás zbystří někdo z místních, pravděpodobně vás dle pravidel sociální kontroly bez prodlení nahlásí policii. Ta poté v případě porušení zákona pokutuje částkou v rozmezí 100-150€ za jednoho spáče. Pozitivní je to, že oficiálních kempů bývá všude dost, jsou moderní a klidné, auta většinou parkují mimo zeleň na parkovišti a ceny jsou často nižší než u nás.

Do Holandska se dá pohodlně dostat od nás čistě po dálnici (v Holandsku jsou všechny dálnice jako v jediné zemi na světě stoprocentně osvětlené) za dobu do 10 hodin a vzdálenost je kolem 1000 km jak severní, tak jižní cestou. Ceny pohonných hmot se tu pohybují na zhruba 1,6-1,7 násobku cen našich a v době energetické krize si účtují kolem 65 Kč za litr nafty.

PŘÍRODNÍ KRÁSY A PAMÁTKY VŠE VYNAHRADÍ

Holandsko je z našeho pohledu přelidněná „placka", avšak o turistické atrakce tu není nouze. Spatřit tu můžete i takové kuriozity jako běh na čas ve dřevákách s bochníky sýrů umístěných na jakýchsi dřevěných sáňkách. Komu by se také nelíbily nekonečné lány tulipánů, okrasných česneků, narcisů, fantastický Keukenhof nebo skanzen s větrnými mlýny Zaanse Schans, vesnická architektura rybářských vesnic jak v Hobitovi, hypermoderní urbanismus a budovy, které najdete na světě jen v Rotterdamu. Na své si přijdou i milovníci industriálu a vojenských objektů, i když o ty se tu nikdo moc nestará. Pro Holanďany jsou stínem minulosti.

Všechno moderní a perfektně fungující si vybírá svoji daň, kterou občané platí svázaností pravidly a pro nás nadměrnou a všudypřítomnou kontrolou. Pro našince se zdají pravidla mnohdy naprosto absurdní, za jejich respektování jsme však více než odměněni pohodou a klidem při cestování mimo velká města – a pochopitelně, naprosto nejspokojenější tu budou milovníci galusek.

Text a foto:
Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

Renault care service

štědré léto v servisu Renault

Při útratě od 899 Kč vás odměníme. Přijeďte si k nám pro svůj letní dárek!

Akce platí od 1. 7. do 31. 8. 2026. Minimální útrata se vztahuje na nákup servisních služeb a produktů, nevztahuje se však na servisní prohlídku A/B.

Renault doporučuje Castrol

eshop.renault.cz

Autorem citátu je **Norman Vincent Peale** (1898–1993), americký protestantský kazatel a spisovatel, autor příruček o pozitivním myšlení.

POMŮCKA: LT, RÉT, SKA, TAB, TÉR, YVA	OKRASA	PRACNĚ TVOŘIT	VÝBAVY NEVĚST	JMÉNO HEREČKY GEISLEROVÉ	CELNÍ KÓD LITVY	TURISTICKÝ CÍL		SLEPICÍ CITOSLOVCE	OBYVATEL RÉCIE	JMÉNO KOMENSKÉHO		ČEPICE SE ŠTÍTKEM	INICIÁLY REŽISÉRA LIPSKÉHO	ČI	TOHOTO DNE	OZDOBA	MUŽ SE SMYSLEM PRO RYTMUS
MUŽSKÉ JMÉNO							PLOVOUCÍ LEDOVEC STYL HUDBY				VELKÝ PTÁK DRUH ZBĚHOVCE						
1. DÍL TAJENKY																	
ITALSKÁ DÁMA					LAKOMCOVI ŽENSKÉ JMÉNO								DOMÁCKY ALBERT OBRÁNCE				
DOMÁCKY OLGA				NAPADENÍ ZKRATKA UMĚLECKÉ ŠKOLY					NĚMECKY „SŮL“					DOMÁCKY SAMUEL CITOSL. BZUČENÍ			
ZNAČKA BIZMUTU			BOXER USA SILÁKŮV								ČÁST KARTOTÉČNÍHO LÍSTKU				ZNAČKA KŘEMÍKU PROSŤÁČEK		
VELITEL KOZÁKŮ											SYMBOL HODNOSTI						
	ITALSKÝ PŘÍSTAV	TISÍC KILOGRAMŮ ZRNA K SETÍ									NÁDOBA NA KVĚTINY					VÝŽIVA NEMOCNÝCH	SLOVENSKY „KROMĚ“
TRINITROTOLUEN				ZNAČKA AKTINIA OKRASNÝ KEŘ			MÍT DOVOLENO	ČÁST CHODIDLA	ZNAČKA RADONU	ALKAN	KRYLOVY INICIÁLY KOPT			UMĚLÝ JAZYK KONÁNÍ			
RUSKÝ REVOLUCIONÁŘ					ČERNÉ KÁVY PŠT								ZAKVIČENÍ ŠKROBENÍ				
OBŘADNÍ PŘEDPIS						DRUH REJNOKA UVNITŘ						PRÁŠEK DO KOPÍRKY ZN. MILIAMPÉRU					
3. DÍL TAJENKY									2. DÍL TAJENKY								
TAVENINA				MATČINA SESTRA					ANGLICKY „BLÍZKO“					NA KTERÉ MÍSTO			

SeTKání

KALEIDOSTKOP

LÉTO 2026

RAVAL PŘIPLUL DO ČESKA

Nová CUPRA Raval oficiálně vstoupila na český trh. Kompaktní městský elektromobil s výrazným designem a dynamickým charakterem je již k dispozici v předprodeji, přičemž první vozy se u autorizovaných prodejců objeví během léta. Zpočátku budou dostupné výkonnější varianty s větší baterií, základní provedení dorazí do showroomů na přelomu srpna a září.

Model bude nabízen ve čtyřech výkonových verzích s výkonem od 85 do 165 kW a se dvěma kapacitami baterie – 37 nebo 52 kWh.

Již při uvedení na trh zaujme Raval bohatou standardní výbavou. Nechybějí LED světlomety, 12,9palcový infotainment s bezdrátovou podporou Apple CarPlay a Android Auto, vyhřívaná přední sedadla, bezklíčový přístup, automatická klimatizace ani široká nabídka bezpečnostních a asistenčních systémů. Samozřejmostí je také palubní nabíjení výkonem 11 kW, rychlonabíjení stejnosměrným proudem až 50 kW a funkce obousměrného nabíjení V2L.

Českou premiéru si novinka odbyla v rámci akce CUPRA PADEL THE RIVER na plovoucím padelovém kurtu na Vltavě. Zároveň se otevřely objednávky pro české zákazníky. Základní verze CUPRA Raval s výkonem 85 kW a baterií o využitelné kapacitě 37 kWh vstupuje do předprodeje za 719 900 Kč včetně DPH.

4XE JAKO ELEKTROMOBIL

Jeep rozšiřuje nabídku modelu Compass o dvě nové čistě elektrické verze. Vedle varianty Long Range se představí také provedení 4xe, které tentokrát neoznačuje plug-in hybrid, ale elektromobil s pohonem všech kol. Nabídne systémový výkon 280 kW (375 k), dojezd až 600 km a rychlonabíjení výkonem až 200 kW.

Na českém trhu se obě novinky objeví během podzimu, kdy budou zveřejněny také oficiální ceny. Varianta 4xe navíc nabídne vyšší světlou výšku, lepší terénní schopnosti a výbavu uzpůsobenou pro jízdu mimo zpevněné cesty.

JAK ZVLÁDNOUT ŘEŠENÍ POJISTNÉ UDÁLOSTI BEZ STRESU

Když se stane nehoda, praskne čelní sklo nebo se s autem něco stane, člověk většinou řeší spoustu věcí najednou. V takové chvíli je dobré vědět, že existuje jednoduchý způsob, jak si celý proces výrazně ulehčit. Stačí trvat na tom, aby vaše auto zamířilo do autorizovaného servisu Renault. Zde máte totiž jistotu použití originálních nebo výrobcem schválených dílů a dodržení správných technologických postupů. Velkou výhodou je také to, že autorizovaný servis za vás kompletně vyřeší komunikaci s pojišťovnou. Na každém dealerství je přítomen certifikovaný Insurance Expert = havarijní technik, který je připraven pomoci v každé situaci. Nemusíte se prokousávat formuláři ani dokládat další dokumentaci.

Pokud si nevíte rady, nejlepší je zavolat na asistenční linku **Renault Assistance 800 272 272 (ze zahraničí volejte +420 261 220 220)**. Vyškolení operátoři vás provedou celou situací krok za krokem a poradí, co dělat dál. Naopak se vyhněte tzv. „lovcům nehod", kteří se objeví přímo na místě – jejich nabídky často nejsou výhodné ani bezpečné. V případě, že vám není příjemný telefonní kontakt, je vám k dispozici aplikace My Renault, kde stačí kliknout na tlačítko „POMOC" a asistenční službu máte na dosah.

Šťastnou a bezpečnou cestu s Renault Assistance.
renault.cz/asistencni-sluzby

PEAQ NA VRCHOLU

Škoda Auto představila nový elektrický model Peaq, který se stává vlajkovou lodí nabídky elektromobilů značky. Sedmimístné SUV nabídne dojezd přes 630 km, prostorný interiér, zavazadlový prostor o objemu až 935 litrů a rychlonabíjení výkonem až 200 kW. Novinka bude k dispozici ve třech výkonových verzích s pohonem zadních nebo všech kol a dvěma kapacitami baterie. Peaq rozšiřuje nabídku elektrických modelů Škoda v segmentu velkých SUV a představuje elektrickou alternativu k modelu Kodiaq.

ZÁNOVNÍ, STYLOVÁ,
CUPRA FORMENTOR

Vyberte si atraktivní a prověřený vůz, který zaujme dynamickým designem, bohatou výbavou a radostí z jízdy. Ojetá CUPRA Formentor nyní přijíždí s akčními benefity navíc. Díky tovární záruce 5 let / 100 000 km si každou cestu užijete s ještě větším klidem. Navíc se splátkou **již od 6 420 Kč měsíčně** a úrokem 4,49 % je pořízení vozu ještě výhodnější. Stačí si jen vybrat na vwfs.cz.

Ojetý vůz v ceně 600 000 Kč vč. DPH. Úhrada předem 300 000 Kč (50 %), celková výše úvěru 300 000 Kč, doba trvání úvěru 60 měsíců, pevná zápůjční úroková sazba 4,49 % p.a., měsíční splátka úvěru 5 591,54 Kč, poplatky za uzavření a vedení smlouvy 0 Kč, celková částka za úvěr splatná spotřebitelem 335 492,40 Kč, RPSN 10,80 % (bez nákladů na pojištění). Pro získání úvěru je podmínkou sjednání doplňkové služby – pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a havarijního pojištění k vozidlu. Náklady na povinné pojištění nejsou zahrnuty v reprezentativním příkladu, výše těchto nákladů je závislá na informacích poskytnutých spotřebitelem a nelze je určit předem. Uvedená nabídka je pouze indikativní a není nabídkou ve smyslu § 1732 zák. č. 89/2012 Sb.; jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN a druhou stranou závazkový vztah.

INZERCE

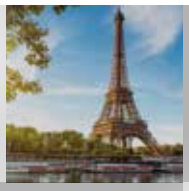
VĚDOMOSTNÍ KVÍZ

LÉTO 2026

Jak velký máte všeobecný přehled?

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

1) Ve kterém roce byla otevřena Eiffelova věž?
a) 1879
b) 1889
c) 1899



Jak se nazývá největší ostrov Středozemního moře?
a) Sardinie
b) Kréta
c) Sicílie

Kdo složil operu Rusalka?
a) Leoš Janáček
b) Bedřich Smetana
c) Antonín Dvořák

Jak dlouho trvá jedno poločasové dějství v házené?
a) 25 minut
b) 30 minut
c) 35 minut

Kterému vozu se přezdívá „kachna“?
a) Citroën 2CV
b) Renault 4
c) Fiat 500

Co je to bazalt?
a) drahokam
b) vyvřelá hornina
c) druh půdy

Ve kterém roce přistál člověk poprvé na Měsíci?
a) 1965
b) 1969
c) 1972

Jakou chemickou značku má zinek?
a) Zi
b) Zn
c) Zk

Která země je největším producentem kávy na světě?
a) Brazílie
b) Kolumbie
c) Etiopie

Do kterého oceánu ústí řeka Amazonka?
a) Indického
b) Tichého
c) Atlantského

Ve kterém městě se konaly letní olympijské hry 2000?
a) Sydney
b) Atlanta
c) Athény

Co je to kordovan?
a) druh kůže
b) šlechtický titul
c) hudební nástroj

Koho nemají čeští fotbalisté ve skupině na MS 2026?
a) JAR
b) Japonsko
c) Mexiko

Co je to rapír?
a) druh meče
b) hudební nástroj
c) jezdecká pomůcka

Kdo složil hudbu k filmu Tenkrát na Západě?
a) Nino Rota
b) Ennio Morricone
c) Hans Zimmer

V jakém sportu vynikal Josef Odložil?
a) veslování
b) běh na lyžích
c) atletika

Jak se jmenoval černokněžník z pohádky O mašinkách?
a) Cipísek
b) Zababa
c) Habaděj

Odkud pochází Freddie Mercury?
a) Zanzibar
b) Indie
c) Malta

Kdo napsal román Chrám Matky Boží v Paříži?
a) Victor Hugo
b) Émile Zola
c) Alexandre Dumas

Co je to falafel?
a) druh pečiva
b) pokrm z cizrny
c) rybí specialita

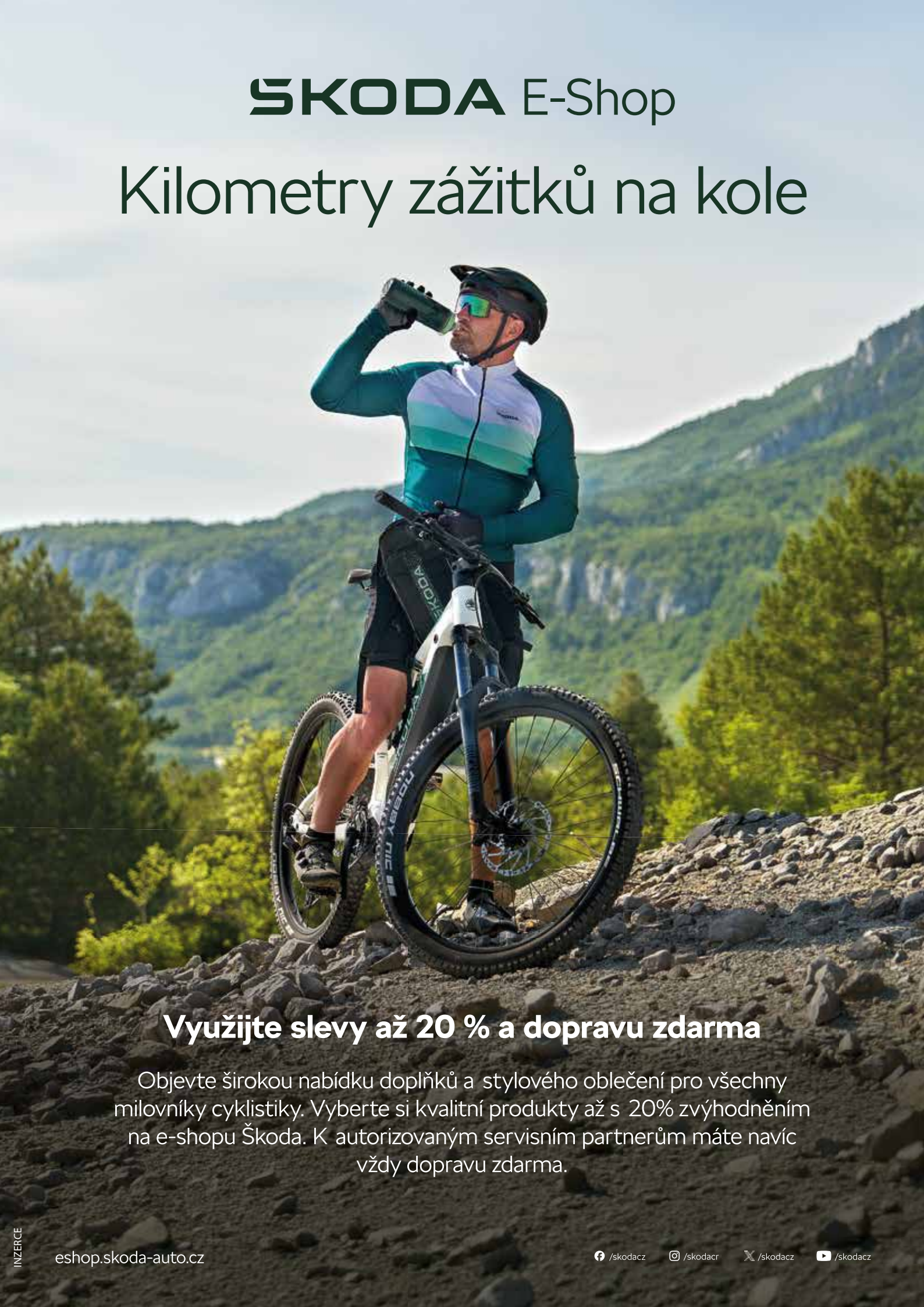
Jaká je přibližná délka Dunaje?
a) 1860 km
b) 2860 km
c) 3860 km

Kolik zubů má člověk v mléčném chrupu?
a) 18
b) 20
c) 24

Která automobilka vyráběla model SM?
a) Alfa Romeo
b) Citroën
c) Lancia

Který savec dokáže aktivně létat?
a) veverka létavá
b) kaloň
c) netopýr

Správné odpovědi: 1b, 2c, 3c, 4b, 5a, 6b, 7b, 8b, 9a, 10c, 11a, 12a, 13b, 14a, 15b, 16c, 17b, 18a, 19a, 20b, 21b, 22b, 23b, 24c


ŠKODA E-Shop
Kilometry zážitků na kole
Využijte slevy až 20 % a dopravu zdarma
Objevte širokou nabídku doplňků a stylového oblečení pro všechny milovníky cyklistiky. Vyberte si kvalitní produkty až s 20% zvýhodněním na e-shopu Škoda. K autorizovaným servisním partnerům máte navíc vždy dopravu zdarma.
INZERCE
eshop.skoda-auto.cz
/skodacz
/skodacr
/skodacz
/skodacz

VIDEOTÉKA
LÉTO 2026

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".

NEJKRÁSNĚJŠÍ Z NEJKRÁSNĚJŠÍCH

Concorso d'Eleganza Villa d'Este u jezera Como patří k nejprestižnějším automobilovým událostem světa. Podívejte se na krátké video z letošního ročníku a vychutnejte si přehlídku těch nejkrásnějších a nejvzácnějších automobilů, které se na březích jezera Como představily.

ZANARDIHO VÝVRTKA

Když se řekne Laguna Seca, mnohým se vybaví právě tento moment. Alex Zanardi v roce 1996 předvedl v Corkscrew jeden z nejlegendárnějších předjížděcích manévrů všech dob a v posledním kole si zajistil vítězství. Tohle se neomrzí ani po třiceti letech.

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.

ŽLUTÁ JÍ SLUŠÍ

Legenda 90. let, ikonická „Zmije" Dodge Viper RT/10 z roku 1995, je hvězdou naší rubriky Fascinace. Podívejte se na krátké video ze silnic v okolí Litoměřic, kde tento americký muscle car ukazuje své nezaměnitelné kouzlo.

ALPINA VERZE 2.0

Možná jste zaznamenali, že automobilka Alpina přešla od 1. 1. 2026 pod křídla BMW. Rodina Bovensiepenů však už před prodejem nelenila a od roku 2022 v tichosti pracovala na prvním modelu nové značky. Tady je – Bovensiepen Zagato.

PALEC NAHORU, NEBO DOLŮ?

Ferrari představilo svůj vůbec první elektromobil, který budí ještě více kontroverzí než Jaguar Type 01. Podívejte se na oficiální video a udělejte si vlastní názor.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

Vybavte se na cesty za zážitky.

Vyberte si z nabídky originálního příslušenství na e-shopu Volkswagen.

eshop.volkswagen.cz

INZERCE

Pro kilometry zážitků

Váš autorizovaný servis Škoda

Ať už vyrážíte kamkoliv, autorizovaný servis Škoda máte vždy po cestě. Přes 5 000 odborníků je připraveno pečovat o Váš vůz na více než 220 místech. Zakládáme si na transparentním přístupu, proto vždy dopředu víte, za co a kolik zaplatíte. My se o vše postaráme, Vy už si jen užívejte kilometry zážitků. Více informací Vám rádi sdělíme u některého z našich autorizovaných prodejců nebo na webu skoda-auto.cz.

skoda-auto.cz

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 vozu Škoda Enyaq Coupé: 0–0 g/km; 14,7–16,2 kWh/100 km

/skodacz /skodacr /skodacz /skodacz