

PODZIM
2026

setKání

ZDARMA

motoristický magazín dobré pohody



JAK SE
JEZDÍ
NA MALLORCE

ZA VOLANTEM
**JAKUB
KREJČÍ**
MISTR SVĚTA V K1

SKODA
Service

**SPECIÁLNÍ
PŘÍLOHA
UVNITŘ**

OSOBNOST



**HERBERT OBERHAUS
MUŽ S BLESKEM V SRDCI**

LEGENDA



**STÁLICE TOYOTY SLAVÍ
60. NAROZENINY**

KRALUJ SILNICÍM



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

Více informací na www.koop.cz/koopilot


Kooperativa
VIENNA INSURANCE GROUP

Pro život, jaký je

OBSAH

- 4 **VY-MY:**
Měření hluku
- 6 **Za volantem:**
Jakub Krejčí
- 8 **Autonovinky:**
Nové modely třetího čtvrtletí 2026
- 10 **Čtyřtest:**
Odlišné recepty
- 12 **Osobnost:**
Herbert Oberhaus
- 14 **Bezpečnost:**
Dětské sedačky Thule
- 16 **Akce:**
Alfa Romeo Driving Experience
- 18 **Výstava:**
BMW Art Cars v Mnichově
- 22 **Legenda:**
Toyota Corolla
- 24 **Zajímavost:**
Ikonické designy kol
- 26 **Test s cílem:**
Renault Symbioz v Rakousku
- 28 **Jak se jezdí:**
Na Mallorce
- 30 **Křížovka/**
KaleidoSTKop
- 32 **Vědomostní kvíz**
- 34 **Videotéka**

Bude se historie opakovat?

Vážení čtenáři,

vítám vás u podzimního vydání časopisu Setkání, magazínu dobré pohody. Věřím, že vaše léto bylo plné příjemných zážitků, které přebijí pachut' ze šílených veder, jež zasáhla nejen naši kotlinu, ale i drtivou část Evropy.

Dlouho jsem přemýšlel nad tématem aktuálního editoria, protože přes léto se jich urodilo docela dost. Nakonec mi ho vnukl rozhovor s kolegou Petrem cestou do BMW Welt na výstavu BMW Art Cars, kde se vůbec poprvé sešlo všech dvacet exemplářů na jednom místě. Této výstavě jsme věnovali hned čtyři strany. Bavili jsme se o elektromobilitě, její budoucnosti, výhodách i úskalích. Když jsem prohlásil, že do akumulátoru prostě emoce kromě rychlosti nezabalíš, Petr namítl, že když první automobily začaly vytlačovat koně coby dopravní prostředek, nebyla situace až tak odlišná. Také jízda na koni nabízel množství emocí, které tehdejší samohyby nabídnout nedokázaly. Ostatně ne nadarmo vám každý koňář řekne, že nejhezčí pohled na svět je ze hřbetu koně.

Jenže kůň s příchodem automobilu nezmizel.

Přestal být především dopravním prostředkem a stal se něčím jiným. Dnes na koni zpravidla nejedeme proto, že se potřebujeme dostat z bodu A do bodu B. Jezdíme na něm proto, že chceme jezdit na koni. Chováme je, šlechtíme, závodíme s nimi a staráme se o ně. Ne kvůli jejich praktičnosti, ale kvůli emocím, které nám dávají.

A co když něco podobného jednou čeká i automobil se spalovacím motorem?

Možná se jednou budeme na dnešní auta dívat podobně jako dnes na koně. Elektromobil nebo jiný druh pohonu bude sloužit ke každodenním cestám, zatímco v garáži bude stát vůz, který budeme „chovat a šlechtit“. Budeme se o něj starat, shánět díly, leštit ho a v neděli ráno ho vytáhneme z garáže jen proto, abychom se projeli. Ne protože někam potřebujeme. Protože chceme řídit.

Dnes může taková představa působit úsměvně. Jenže před více než stoletím byly drahé a nepraktické i první automobily. Čerpací stanice nestály na každém rohu a silniční infrastruktura měla k té dnešní daleko. Postupný vývoj, zlevňování výroby a budování infrastruktury však automobil nakonec proměnily z výstřelku bohatých v samozřejmou součást života.

Netvrdím, že elektromobil zopakuje stejný příběh. Spalovací automobil a elektromobil jsou si samozřejmě mnohem bližší než automobil a kůň a elektromobilita má stále své reálné limity. Pro někoho dnes představuje ideální řešení, pro jiného vůbec ne. Jedno je ale těžké přehlédnout: elektrický pohon už není technickou kuriozitou ani slepou uličkou. Jako člověka, který má auta rád, mě ale možná víc než otázka, co bude naše auta pohánět, zajímá, co se stane s těmi dnešními.

Třeba právě ve chvíli, kdy spalovací motor přestane být každodenní nutností, začne být ještě víc tím, čím pro mnohé z nás už dávno je – vášní.

A tak jednou možná v neděli ráno otevřeme garáž, sundáme plachtu ze svého opečovávaného šestiválce, otočíme klíčkem a vyjedeme bez jediného rozumného důvodu.

Jen proto, že nejhezčí pohled na svět je někdy přes dlouhou „vibrující“ kapotu.

Jiří Švamberk
šéfredaktor

Tajenka z minulého čísla zněla: „Změňte své myšlenky a změníte svůj svět.“

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

Sekretariát: Zuzana Dvořáková, mail: recepc@provolnycas.cz, Tel.: 226 517 915 **Adresa redakce:** Domažlická 1, 130 00 Praha 3

Registrační číslo periodika: MK ČR E 15 222. Vychází 4x ročně. **Šéfredaktor:** Jiří Švamberk (svamberk@wsmsro.cz), předseda redakční rady Mgr. Vojtěch Štajf (vojta@stajf.cz) **Autorsky spolupracovali:** Zuzana Cebáková, Aleš Jungmann, Jaroslav Kvíčala, Filip Vejnar, **Grafická úprava:** Daniela Petrová, **Inzerce:** Antonín Příbyl, Tel.: 603 340 384, e-mail: pribyl@wsmsro.cz,

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

Foto na obálce: archiv J. Krejčího

Odevzdáno do tisku: 17. 09. 2026

AUTOKOSMETIKA PRO KOMPLETNÍ PÉČI O VÁŠ VŮZ

MADE IN GERMANY | SINCE 1950

SONAX®
MADE IN GERMANY



WWW.SONAX.CZ

PROČ POTŘEBUJEME JEDNODUŠŠÍ MĚŘENÍ HLUKU NA STK I NA SILNICÍCH

Nadměrný hluk z dopravy patří k velmi obtěžujícím faktorům, který ovlivňuje kvalitu lidského života. Legislativa na to reagovala zavedením povinnosti měřit hlučnost vozidel. Zlomová v tomto směru byla evropská směrnice 2014/45/EU, na kterou navázaly naše národní předpisy nařizující postupné vybavení STK schváleným hlukoměrem. Ten se má využívat v případech, kdy má technik podezření, že hlučnost vozidla zjevně přesahuje předepsané meze. Praxe ale ukazuje, že současné řešení není ideální. Oficiální měřicí sestava má vysokou

pořizovací cenu a vyžaduje nákladné pravidelné kalibrace. Její reálné využití navíc limitují velmi přísné fyzikální podmínky měření, což omezuje nejen použití na STK, ale i při kontrole vozidel v provozu na silnicích. Manipulace s přístrojem je obtížná a časově náročná. Proto by velmi pomohlo oficiální schválení jednoduchého hlukoměru, který se dá pořídit za pár stovek nebo tisícikorun, určeného pro orientační měření. Testy ukazují, že rozdíly v měření mezi levným a schváleným hlukoměrem jsou minimální. Jednoduchý přístroj by techniky k měření motivoval a spolehlivě by pokryl potřebný základní screening, na který by v případě naměřením vysokého hluku navazovalo měření schváleným přístrojem. Časově nenáročné zařízení je žádoucí nejen na STK, ale ještě větší smysl dává pro kontroly v běžném provozu, ať už je realizuje Policie ČR nebo INSID. Právě zásahy přímo na silnici jsou totiž pro boj s hlukem absolutně klíčové. Není tajemstvím, že majitelé tuningových aut a motocyklů svá vozidla na STK pečlivě připravují a tlumivky po technické prohlídce obratem opět demontují. Zatímco na lince tak projde vzorné tiché vozidlo, o den později už o sobě stejný stroj dává vědět do širokého okolí. Dostupný orientační hlukoměr v rukou kontrolorů by tak představoval velmi elegantní, levný a funkční nástroj na ty, kteří pravidla nerespektují.



Za Profesní komoru STK
Pavel Rubeš, místopředseda

DVAKRÁT PŘEZOUT A JEŠTĚ NĚCO NAVÍC. MYCARD SERVICE+ SE NA PODZIM VYPLATÍ

Podzim je obdobím, kdy většina řidičů řeší přezutí na zimní pneumatiky. Příprava vozu na chladné měsíce by ale měla zahrnovat více než jen výměnu kol. O tom, co by řidiči neměli podcenit a jak jim může pomoci zákaznická karta MyCard Service+, jsme hovořili s Janem Špinarem, vedoucím oddělení After Sales společnosti Porsche Česká republika, která je importérem značek Volkswagen, Audi, SEAT, CUPRA a Volkswagen Užitkové vozy.

Podzim je tradičně spojený s přezouváním. Co by podle vás měli řidiči před zimou řešit kromě samotných pneumatik?

Pneumatiky jsou bezpochyby základem. Kromě správného typu je důležité zkontrolovat také jejich stav a hloubku dezénu. Přípravu vozu na zimu bych ale neomezoval jen na přezutí. V tomto období více zatěžujeme stěrače, proto je vhodné ověřit jejich funkčnost a případně je vyměnit. Samozřejmě by měla být také nemrznoucí kapalina do ostřikovačů. Často opomíjenou položkou je brzdová kapalina, jejíž pravidelná výměna je důležitá pro správnou funkci brzdového systému. Právě tyto zdánlivé drobnosti mají přímý vliv na bezpečný provoz vozu.

SERVISNÍ SLUŽBY, KTERÉ DÁVAJÍ SMYSL

A právě s těmito úkony může pomoci MyCard Service+. V čem vidíte její hlavní výhodu?

Hlavní výhodou je podle mě praktičnost. MyCard Service+ obsahuje služby, které většina řidičů během roku skutečně využije. Součástí jsou dvě výměny kol ročně, tedy typicky podzimní a jarní přezutí, včetně přezutí pneumatik na disků a jejich vyvážení. Zákazník si navíc jednou ročně může vybrat buď výměnu brzdové kapaliny, nebo sadu předních stíracích lišt. Karta tak pokrývá několik běžných servisních úkonů a současně přináší další výhody programu MyCard.

PODZIMNÍ NABÍDKA S VÝRAZNOU ÚSPOROU

Před letošní podzimní sezonou navíc připravujete zvýhodněnou nabídku. Pro koho je určena?

Nabídka je určena jak novým zákazníkům, tak těm, kteří již využívají základní variantu MyCard a uvažují o přechodu na Service+. Využít ji mohou také zákazníci, kterým končí nebo již skončila platnost jejich karty.

Od 14. září do 15. listopadu bude MyCard Service+ dostupná za zvýhodněnou cenu 1 490 Kč místo standardních 1 990 Kč na rok. Právě v období přezouvání je dobře vidět její praktický přínos. Zákazník získá dvě výměny kol během roku a navíc možnost výměny stíracích lišt nebo brzdové kapaliny.

Naším cílem je, aby péče o vůz v autorizovaném servisu byla co nejjednodušší, pohodlná a zároveň dávala zákazníkům ekonomický smysl.



„Před zimou nejsou důležité jen pneumatiky,“ říká Jan Špinar.

Kia K4 Sportswagon

Opravdu velký vůz pro rodinu i podnikání.

Již od
Kč 469 980



Movement that inspires

Objevte zcela novou Kia K4 Sportswagon, která v sobě mistrně spojuje sportovní design s dynamickým charakterem jízdy. Na každé cestě se můžete opřít o moderní technologie, které zvyšují vaši bezpečnost a usnadňují ovládání vozu, a úsporné spalovací motory, které vám nabídnou dynamiku, ať jedete kamkoliv. Velkorysý interiér se zavazadlovým prostorem o objemu 604 litrů zajistí pohodlí pro rodinu i dost místa pro vaše podnikání. Objednejte si testovací jízdu ještě dnes!

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ (WLTP). Kia K4 Sportswagon: 5,8–7,1 l/100 km, 130–161 g/km. Uvedená cena 469 980 Kč platí pro model K4 Sportswagon Comfort 1.0 T-GDI GPF 6MT, 115 k, modelový rok 2026 a zahrnuje slevu 20 000 Kč, sezonní bonus 10 000 Kč a výkupní bonus 30 000 Kč. Nabídka platí do 31. 10. 2026 nebo do odvolání. Vyobrazení vozů je pouze ilustrativní a může obsahovat doplňkovou výbavu. Pro bližší informace navštivte www.kia.com.

ZA VOLANTEM MĚ UKLIDŇUJE COUNTRY

Čerstvý mistr světa ve vodním slalomu Jakub Krejčí vypráví o životě vrcholového sportovce, soupeření se svými vzory, cestování i zálibě v adrenalinu. A prozradil také, které auto by si bez váhání postavil do své vysněné garáže.

■ **V našem případě nemůžeme začít jinak: Kdy jste si dělal řidičský průkaz a v jakém autě?**

Řidičský průkaz jsem si dělal hned potom, co mi bylo osmnáct, někdy v lednu. Pamatuju si, že jsem ho dělal ve Fábce 1.2. Všechno jsem zvládl na první pokus, takže úplně v pohodě.

■ **Na divoké vodě jste zvyklý na rychlost, adrenalin a rozhodování ve zlomku sekundy. Projevuje se něco z toho i za volantem, nebo tam jste úplně jiný člověk?**

Za volantem jsem dost často netrpělivý, hlavně v kolonách v Praze. Co mi ale pomáhá, je pustit si country. Hned mě to uklidní a jsem úplně jiný člověk. Není to jako na vodě.

■ **Letos jste se stal mistrem světa. Už vám naplno došlo, co jste dokázal, nebo na takové věci během sezony vlastně není čas?**

Díky mediální povinnosti a lidem okolo mě mi to částečně určitě došlo. Těším se ale na konec sezony, až si budu moci v klidu sednout a celou sezonu zhodnotit. Myslím si, že teprve v ten moment si uvědomím, čeho jsem dosáhl a jak skvělý je to výsledek.

■ **Vodní slalom vypadá zvenčí jako pořádná dávka adrenalinu. Máte ho po tréninku a závodech dost, nebo ho vyhledáváte i ve volném čase? Jaké další adrenalinové nebo extrémní sporty vás lákají?**

Vodní slalom z laického pohledu vypadá jako velká dávka adrenalinu, ale ve výsledku je dost bezpečný a vlastně se tam nemůže nic moc stát. Proto adrenalin vyhledávám spíš na divoké vodě, třeba při sjíždění vodopádů a velkých řek.

Byl jsem například v Zambii, kde kaňonem protéká čtyři sta kubíků vody, a to vypadá úplně jinak než vodní slalom. Taký jezdím na horském kole. To jsou asi jediné adrenalinové aktivity, které si dopřávám.

■ **A je naopak nějaký sport nebo adrenalinový zážitek, u kterého jste si řekl: „Tak tohle už je moc i na mě“?**

Zatím jsem nenarazil na žádný sport, u kterého bych si řekl, že už toho bylo moc. Lákají mě ale formule nebo rallye a věřím, že tam už bych si nebyl úplně jistý. Mohla by to být právě ta hranice, kdy bych si řekl: „Hm, tak tohle už nechci znovu zažít.“



Závody a soustředění zavedly Jakuba Krejčího do různých koutů světa. Nejraději má Austrálii, kde trénuje v Penrithu nedaleko Sydney.

■ **Kvůli závodům procestujete velkou část světa. Dokážete si jednotlivá místa také užít, nebo většinou znáte jen cestu mezi letištěm, hotelem a závodním kanálem? Kde se vám zatím líbilo nejvíc?**

Během sezóny přejíždíme mezi podniky světového poháru, takže tam není úplně prostor pro objevování míst. Před mistrovstvím

Jakub Krejčí závodí ve vodním slalomu na kajaku v kategorii K1. Od roku 2023 reprezentuje Česko mezi dospělými, už v roce 2021 se ale stal mistrem světa do 23 let.



ale většinou trávíme na místě tři týdny před jeho zahájením. Delší dobu máme i na zimních soustředěních v Austrálii, v Riu nebo na Réunionu, takže tam máme prostor i pro nějaké cestování a objevování daného místa.

Za mě je asi nejlepší Austrálie, kde je kanál v Penrithu kousek od Sydney, takže je to skvělá kombinace tréninku a nějakého kulturního vyžití.

■ **Jak vypadá život vrcholového sportovce vašeho věku mimo závody? Zbývá vůbec čas na kamarády, koncerty, cestování nebo obyčejné nicnedělání?**

Jak už jsem uvedl, kvůli tomu vrcholovému sportu nemám moc rozvinutý sociální život. Ale mám měsíc na podzim, kdy mám volnější režim a mám čas na přítelkyni, kamarády a svoji rodinu. A kromě toho se snažíme občas někde cestovat a trochu vypadnout z toho kolotoče okolo vody.

■ **Ve vodním slalomu máme mimořádně úspěšnou generaci závodníků. Vnímáte Jiřího Prskavce nebo Víta Přindiše pořád jako své vzory, nebo už především jako soupeře, které chcete porážet?**

Jsou to určitě jedni z nejlepších kajakářů všech dob, a proto je vnímám jako svoje vzory. Ne úplně všechno si od nich chci vzít, ale snažím se toho od nich nasát co nejvíc jako houba. Zároveň jsou to ale moji soupeři a pořád chci být v závodech lepší než oni. Je to tedy taková kombinace obojího – částečně k nim vzhlížím, ale zároveň je to pro mě o to větší motivace je porazit.

■ **Vrcholový sport je hodně o režimu, disciplíně a neustálém odříkávání. Co je vaše největší slabost nebo neřest, kterou si zkrátka nechcete odpustit?**

Největší slabost? Nevím, jestli bych tomu úplně říkal slabost, ale mám rád jídlo, takže se občas nedržím striktně zdravého stravování. Dám si třeba burger s hranolkama. Prostě trochu Ameriky.

■ **A na závěr... Kdybyste si měl vybrat jeden jediný automobil do vaší garáže, jaký by to byl?**

Kdybych si měl vybrat jediný auto do mé garáže, tak je to buď Porsche 911, nebo Nissan GT-R.

Děkujeme za rozhovor.

Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv J. Krejčího

INZERCE

2026 2027
ELEGANCE I V ZIMĚ

Kvalitní litá kola
pro zimní provoz

✓ Originální rozměry

✓ Typový list



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



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



DEZENT KY black
17", 18", 19"



DEZENT KY silver
17", 18", 19"



DEZENT KH black
16", 17", 18"



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



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



DEZENT AP dark
16", 17", 18"



STK OK



ALCAR CHLADÍ CENY



YOUR WHEEL PARTNER



LÉTO PLNÉ KONÍ

Prázdniny rozhodně nebyly v automobilovém světě okurkovou sezonou. Na scénu se vrátila známá jména, přibýly nové supersporty i pořádně rychlá SUV.



Spyker C8 Preliator XXV Coupé

Po 17 letech se nizozemský Spyker vrací s ručně vyráběným supersportem C8 Preliator XXV Coupé, který navazuje na původní C8 Preliator z roku 2016. Ručně vyráběná hliníková karoserie vzniká přibližně 2100 hodin a její tvary tradičně čerpají inspiraci z letectví. Uprostřed uložený dvakrát přeplňovaný vidlicový osmiválec o objemu 4,0 l disponuje výkonem 588 kW (800 k) a točivým momentem 1000 Nm. Ve spojení výhradně se šestistupňovou manuální převodovkou zvládne vůz zrychlení z 0 na 100 km/h za 2,7 sekundy a překoná rychlost 350 km/h. Produkce bude omezena na pouhých 25 exemplářů.

Dodge Charger Super Bee

Slavné označení Super Bee se vrací s dosud nejvýkonnějším provedením nového Dodge Charger se spalovacím motorem. Dvakrát přeplňovaný řadový šestiválec Hurricane disponuje výkonem 447 kW (608 k) a točivým momentem 720 Nm, přičemž pohon všech kol umožňuje zrychlení z 0 na 97 km/h za 3,6 sekundy. Úpravy zahrnují účinnější chlazení, tužší podvozek s adaptivními tlumiči a speciální režimy Track a Drag pro jízdu na okruhu a čtvrtmílové dráze. Řidič navíc může přepnout pohon pouze na zadní kola. Super Bee bude k dispozici jako dvoudveřové kupé i čtyřdveřový liftback, jeho uvedení na evropský trh však zatím potvrzeno nebylo.



Bugatti Destrier

Techniku okruhového Bolide spojuje Bugatti Destrier s elegantnější karoserií inspirovanou legendárním Type 57SC Atlantic. Unikátní zakázkový automobil divize Programme Solitaire přebírá karbonový monokok a přeplňovaný motor W16, výrazné aerodynamické prvky však ustoupily čistším tvarům. Temně modrý lak Sapphire Celeste odkazuje na původní zbarvení jednoho z dochovaných Type 57SC Atlantic, zatímco kabina kombinuje hnědou kůži se speciální textilií s vetkanými měděnými vlákny. Jde o třetí kreaci projektu Programme Solitaire zaměřeného na mimořádné vozy vytvářené podle individuálních požadavků zákazníků.

Genesis GV90

Vrchol nabídky luxusní divize Hyundai nově tvoří elektrické SUV Genesis GV90, které s délkou téměř 5,3 metru poskytne prostor až pro sedm cestujících. Luxusní varianta Neolun zaujme protisměrně otevíranými dveřmi se skrytým B-sloupkem a čtyřmístnou kabinou s předními sedadly, která lze po zaparkování otočit o 180 stupňů. Akumulátor s kapacitou 123,5 kWh má zajistit dojezd přibližně 500 km a nabití z 10 na 80 % za 22 minut. Dva elektromotory dávají dohromady 490 kW (657 k) a 800 Nm, o komfort se pak stará vícekomorové vzduchové odpružení.



Audi Q9

Novou vlajkovou loď Audi je Q9, která s délkou 5,31 metru zároveň představuje dosud největší SUV značky. Kabina má standardně sedm míst, za příplatek lze prostřední lavici nahradit dvojicí samostatných sedadel; k výbavě patří také elektricky ovládané dveře a panoramatická střeška s možností elektronického zneprůhlednění. Evropskou nabídku otevře třilitrový vznětový šestiválec s výkonem 220 kW (299 k) a točivým momentem 630 Nm, doplněný mild-hybridní technologií. Adaptivní vzduchové odpružení je standardem, na přání jej doplní natáčení zadních kol. Vrcholná SQ9 pak přidá osmiválec s výkonem 440 kW (599 k).

BMW X5

Mimořádně širokou paletu pohonů přinese pátá generace BMW X5 spolu s výrazně přepracovaným designem ve stylu Neue Klasse. Vedle zážehových a vznětových mild-hybridů se počítá s plug-in hybridními variantami, čistě elektrickým iX5 a později rovněž s provedením využívajícím vodíkové palivové články. Elektrické iX5 dostane akumulátor s využitelnou kapacitou 141 kWh a dojezd až 845 km, vodíková verze má zvládnout až 750 km. Nová X5 zároveň povyroستla, přidává moderní interiér s panoramatickým iDrive a po generacích se loučí s charakteristickým děleným víkem zavazadlového prostoru. První vozy mají na český trh dorazit do konce roku 2026, plug-in hybridy a iX5 pak začátkem roku 2027.





Range Rover Electric

První čistě elektrický Range Rover si zachovává vzhled i základní koncepci ostatních verzí a nadále je dostupný s krátkým i prodlouženým rozvorem. Dvojice elektromotorů poskytuje systémový výkon 405 kW (550 k) a točivý moment 850 Nm, z 0 na 100 km/h zrychlí za 4,5 sekundy. Lithium-iontový akumulátor s využitelnou kapacitou 118,5 kWh umožňuje dojezd až 598 km podle WLTP a díky 800V architektuře lze nabíjet výkonem až 350 kW. Doplnění energie z 10 na 80 % zabere přibližně 22 minut. Zachovány zůstaly také tradičně mimořádné terénní schopnosti včetně brodivosti 900 mm.

Lamborghini Revuelto SV

Ostřejší Lamborghini Revuelto SV posouvá vrcholný supersport značky k ještě vyšším výkonům a výraznějšímu zaměření na okruh. Hybridní soustava kombinuje atmosférický vidlicový dvanáctiválec o objemu 6,5 l se třemi elektromotory a pohonem všech kol, přičemž systémový výkon vzrostl na 783 kW (1065 k) a točivý moment na 1425 Nm. Z 0 na 100 km/h zrychlí za 2,4 sekundy a maximální rychlost přesahuje 345 km/h. Úpravy aerodynamiky přinesly o 80 % vyšší přítlak než u standardního Revuelta, změnami prošel také podvozek a brzdovou soustavu tvoří nové karbon-keramické brzdy. Limitovaná série čítá 1963 exemplářů jako odkaz na rok založení automobilky.



Aston Martin Valen

Pouhých 150 exemplářů vznikne z nového Astonu Martin Valen, limitovaného supersportu s motorem vpředu. Dvakrát přeplňovaný vidlicový dvanáctiválec o objemu 5,2 l dosahuje výkonu 625 kW (850 k) a točivého momentu 1000 Nm, takže z 0 na 100 km/h zrychlí za 3,1 sekundy a pokračuje až k 345 km/h. Ve srovnání s modelem Vanquish je Valen až o 110 kg lehčí, mimo jiné díky rozsáhlému využití karbonu, titanu, hliníku a hořčíku. Součástí úprav jsou rovněž tužší podvozek, karbon-keramické brzdy a přepracovaná osmistupňová automatická převodovka. Čtveřice koncovek výfuku je navržena tak, aby ve vyšších otáčkách ještě zvýraznila charakteristický zvuk dvanáctiválce.

Hyundai Tucson

Pátá generace Hyundai Tucson přináší výrazně hranatější design ve stylu Art of Steel, prostornější kabinu a zcela přepracovaný interiér. Proti předchůdci vůz narostl a více místa poskytne zejména cestujícím vzadu, kterým usnadní nastupování dveře otevíratelné v úhlu až 83 stupňů. Palubní desce dominuje velký centrální displej s novým systémem Pleos Connect založeným na platformě Android Automotive, zachován však zůstal samostatný přístrojový štít i fyzické ovladače klimatizace a hlasitosti. Zatím je známá pouze korejská verze, evropské provedení vyráběné v Nošovicích se má částečně lišit designem a podrobnosti o jeho rozměrech či nabídce pohonů dosud zveřejněny nebyly.



Mitsubishi ASX VR-e

Pro australský trh připravilo Mitsubishi elektrický crossover ASX VR-e, který na rozdíl od evropského ASX nevychází z Renaultu Captur, ale z tchajwanského elektromobilu Foxtron Bria. Karoserii navrhlo studio Pininfarina a v podlaze je uložen akumulátor o kapacitě 57,7 kWh. Základní provedení pohání elektromotor na zadní nápravě s výkonem 134 kW (182 k), zatímco výkonnější čtyřkolka disponuje 298 kW (405 k) a z 0 na 100 km/h zrychlí za 3,9 sekundy. Prodej v Austrálii má začít ještě v roce 2026 a počítá se také s Novým Zélandem, do Evropy se však ASX VR-e podle současných plánů nechystá.

Mitsubishi Pajero

Ke klasické rámové konstrukci se vrací nová generace Mitsubishi Pajero, která využívá základ současného pick-upu Triton. Oproti němu má vlastní sedmimístnou karoserii a zadní pětiprvkovou nápravu s vinutými pružinami, jež má zlepšit komfort bez omezení schopností v terénu. Pohon Super Select 4WD-II s redukčním převodem a závěrem středového diferenciálu doplňuje systém S-AWC a sedm jízdních režimů. Pod kapotou pracuje přeplňovaný vznětový čtyřválec 2,4 l s točivým momentem 480 Nm, spojený s osmistupňovou automatickou převodovkou. Pajero se vyrábí v Thajsku a postupně zamíří na další světové trhy, Evropa však zatím mezi potvrzenými regiony není.



ODLIŠNÉ RECEPTY

Tentokrát se nám sešla mimořádně pestrá čtveřice. Volvo EX90 sází na elektrický pohon, prostor a komfort, Opel Grandland PHEV kombinuje elektřinu se spalovacím motorem, jubilejní Volkswagen Golf GTI připomíná padesát let slavného sportovního modelu a Mazda MX-5 RF zůstává věrná lehkosti, zadnímu pohonu a radosti z řízení.

VOLVO EX90

Volvo EX90 je na trhu teprve krátce, přesto už stihlo projít poměrně zásadní technickou modernizací. Pro modelový rok 2026 vyměnilo 400V elektrickou architekturu za 800V a zároveň dostalo výkonnější elektroniku. Na vzhledu přitom změny vůbec nepoznáte. Největší elektrické Volvo tím řeší hlavní nedostatky původní verze.

Příchod EX90 na trh nebyl úplně jednoduchý. Vůz se představil už koncem roku 2022, sériová výroba ale odstartovala až v roce 2024. Jedním z důvodů komplikací byl software a nová centralizovaná elektronická architektura, na níž je EX90 založeno.

800 VOLTŮ

Původní provedení EX90 pracovalo se 400V architekturou a nabízelo maximální nabíjecí výkon 250 kW. Nových 800 V zvýšilo maximum až na 350 kW a podle Volva lze za ideálních podmínek během deseti minut doplnit energii na dalších 250 km. Vyšší napětí současně pomohlo snížit hmotnost baterie, kabeláže i elektromotorů.

Výrazného posílení se dočkal rovněž výpočetní hardware. Dvě jednotky Nvidia Drive AGX Orin nyní zvládají 500 bilionů operací za sekundu. Kabina si zachovává jednoduchý a elegantní styl, minimalismus však někdy zachází až příliš daleko.

Prostřednictvím 14,5palcového displeje se totiž nastavují i zrcátka nebo volant.

Prostornost naopak patří k silným stránkám. Rovná podlaha znamená dostatek místa také ve třetí řadě a sedadla ve druhé lze podélně posouvat i upravovat sklon jejich opěradel.

TÉMĚŘ 700 KONÍ

Nejvýkonnější Twin Motor Performance nabízí 500 kW (680 k) a 870 Nm, díky čemuž téměř tříčluné SUV zvládne stovku za 4,2 sekundy. Sportovním automobilem se však nestává. Řízení poskytuje minimum zpětné vazby a příplatkové vzduchové odpružení sází hlavně na komfort. Nerovnosti zvládá výborně, při rychlých změnách směru však značnou hmotnost vozu skrýt nedokáže.

Dálnice je prostředím, kde se EX90 cítí nejlépe. Interiér velmi dobře odstíní aerodynamický hluk i zvuk pneumatik. Dokonce ani dosažená spotřeba 22,6 kWh/100 km není vzhledem k velikosti akumulátoru vysoká. Reálný dojezd tak činí kolem 450 km, přičemž ve městě lze zvládnout přibližně o 100 km více. Modernizace tedy odstranila dvě největší slabiny původního EX90 – nabíjení a výpočetní hardware. Současně zachovala jeho hlavní kvality: velkorysý prostor, výborné odhlučnění a komfortně nalaďený podvozek.



MAZDA MX-5 RF

Typ MX-5 se dnes v Evropě prodává už jen se slabším motorem 1.5 Skyactiv-G, jenž pro modelový rok 2027 prošel několika drobnými změnami. Zda pořád představuje prvotřídní řídicí náčiní, jsme ověřovali za volantem varianty RF s pevnou skládací střechou. Generace ND se prodává už 11 let a Mazda ji za tu dobu několikrát významně modernizovala. Krokem opačným směrem bylo ukončení evropského prodeje dvoulitrového motoru v roce 2024. Slabší patnáctistovka však stále umí naplno využít prvotřídní jízdní vlastnosti MX-5.

O ČTYŘI KONĚ VÍCE

Pro modelový rok 2027 vzrostl výkon jednotky 1.5 Skyactiv-G o 3 kW (4 k) na výsledných 100 kW (136 k), točivý moment se zvýšil o 3 Nm na 155 Nm. V éře sportovních vozů se stovkami koní to může působit téměř úsměvně. MX-5 RF však váží jen 1129 kg, takže každý kilowatt navíc má svůj význam.

Vrcholná výbava Homura navíc přidává tlumiče Bilstein a rozpěru předních tlumičů. Ve srovnání s někdejšími dvoulitrem ovšem patnáctistovka postrádá dvoucestný samosvorný diferenciál. Velká škoda to není, protože na suchém povrchu výkon stejně nestačí ke snadnému utržení zadních kol.

Zatáčky přesto MX-5 projíždí stále naprosto jedinečným způsobem. Skvělý volant s tenkým věncem, lehké a současně přesné řízení spolu s fantastickým podvozkem zapojují řidiče do jízdy způsobem, který dnes dokáže nabídnout jen málokteré auto.

ŘIDIČSKÁ ŠKOLA

Zkoušená verze RF používá pevnou skládací střechu, jejíž otevření zabere přibližně 13 sekund a ovládat ji lze do rychlosti 10 km/h. Proti klasickému roadsteru tak přináší bezstarostnější využití po celý rok. Větším problémem než zavazadelník o objemu 127 litrů jsou výrazné větrné turbulence, které se do kabiny dostávají při rychlostech nad 90 km/h.

Patnáctistovka sice dynamiku bývalého dvoulitru nenahradí, jenže o to vlastně ani nejde. MX-5 nepotřebuje stovky koní, aby dokázala bavit. Už v bezpečných rychlostech učí řidiče pracovat s přesným řízením, manuální převodovkou a pohonem zadních kol. Mazda MX-5 1.5 Skyactiv-G proto zůstává vstupní branou do světa sportovních automobilů, kterou by měl projít každý, kdo bere řízení vážně. A budme rádi, že Mazda tento typ na evropský trh stále dodává.

VOLKSWAGEN GOLF GTI EDITION 50

Osmá generace Golfu GTI trochu připomíná třetí generaci, kdy po vynikající „dvojce“ dorazila řidičsky poněkud nevýrazná „trojka“. Výroční Edition 50 ale pošramocenou reputaci napravuje a s pakem Performance dostává označení GTI znovu na špičku segmentu. Už při premiéře osmé generace bylo patrné, že GTI zdědilo stejné nedostatky jako obyčejný Golf. Náročnější řidiče ovšem nejvíce mrzel samotný jízdní projev. Auto bylo rychlé i praktické, chyběla mu však lehkost, přesnost a dotaženost starších generací. Facelift Golf 8.5 největší problémy vyřešil, skutečnou lahůdku si však Volkswagen nechal až k 50. výročí prvního GTI.

PAKET PERFORMANCE

Edition 50 technicky vychází z GTI Clubsport a už standardně dostává adaptivní podvozek DCC, řízení s proměnným převodem a elektronicky ovládaný závěr diferenciálu. Charakter zkoušeného vozu ale zásadně dotváří paket Performance za 99 300 Kč. Světlou výšku snižuje o dalších 5 mm a přidává tužší pružiny, specificky naladěné tlumiče a upravenou geometrii. Kovaná 19palcová kola Warmenau přinášejí úsporu zhruba 13 kg, titanový výfuk Akrapovič dalších 11 kg. Auto díky tomu ochotněji mění směr a celkově působí lehčím dojmem. Dvoulitrový čtyřválec poskytuje 239 kW (325 k) a 420 Nm. Ve středním pásmu otáček zabírá jako lokomotiva, těsně před omezovačem už ale trochu ztrácí dech. Zamrzí rovněž výhradní použití sedmistupňového DSG. Převodovka řadí rychle, manuál by však k povaze automobilu pasoval ještě lépe.

ZASE OPRAVDOVÉ GTI

Nejvýrazněji změny pocítíte na okresních silnicích. Řízení je rychlé a přesné, karoserie reaguje okamžitě a přední Bridgestone Potenza Race poskytují fantastickou přilnavost. Upravená geometrie společně s výborným diferenciálem dovolují velmi přesně držet zvolenou stopu, zatímco aktivní zadní vozu pomáhá zatáčet. Jedinou slabší stránkou jsou brzdy, které při delším intenzivním zatížení začínají vadnout. Edition 50 s pakem Performance je tak konečně GTI podle našich představ. Je sice tužší a hlučnější, současně si ale ponechává praktičnost běžného Golfu a přidává řidičské zapojení, které osmé generaci až dosud scházelo.



OPEL GRANDLAND PHEV

Grandland je největším osobním vozem současné nabídky Opelu. Zákazník může volit mezi mild hybridem, plug-in hybridem a čistě elektrickým pohonem. My jsme vyzkoušeli prostřední možnost v nejvyšší výbavě Ultimate, která se ukazuje jako velmi zdařilý kompromis. Druhá generace stojí na platformě STLA Medium a svými rozměry zapadá mezi technicky spřízněné typy Peugeot 3008 a 5008. Ve srovnání s předchozí generací je o 173 mm delší a o 49 mm širší, což se příznivě odrazilo na množství prostoru pro posádku. Velkou pochvalu zaslouží zejména přední sedadla s certifikací AGR, která patří k absolutní špičce své kategorie. Za příplatek jsou k dispozici s elektrickým nastavováním, ventilací a masážní funkcí. Zavazadelník pojme solidních 550 litrů a po sklopení zadních opěradel jeho objem vzroste na 1645 litrů.

LEPŠÍ PODVOZEK

Plug-in hybrid používá vzadu víceprvkové zavěšení s adaptivními tlumiči FSD, jejichž charakteristika se přizpůsobuje jízdnímu stylu a povrchu silnice. Díky nim Grandland dobře zvládá většinu nerovností i na 20palcových kolech, třebaže při svižnější jízdě se karoserie stále mírně naklání. Ve srovnání s mild hybridem vybaveným jednodušší zadní nápravou je rozdíl jasně patrný. Vrcholná výbava Ultimate má navíc ve standardu adaptivní matricové LED světlomety s 51 200 světelnými prvky. Nabízejí velmi dobrý dosvit a přesně vykrývají ostatní účastníky provozu, a to dokonce i při jízdě po dálnici.

225 KONÍ

Plug-in hybridní ústrojí spojuje přeplňovaný čtyřválec 1.6 s elektromotorem. Původní systémový výkon 143 kW (195 k) vzrostl na 165 kW (225 k), zatímco točivý moment zůstal na hodnotě 350 Nm. Soustava využívá sedmistupňovou dvouspojkovou převodovku a Grandland s ní zrychlí z klidu na 100 km/h za 7,8 sekundy. Opel slibuje elektrický dojezd až 82 km, v našem testu jsme však zvládli nejvýše 64 km. Po úplném vybití baterie se spotřeba pohybovala mezi 6,5 a 7,5 l/100 km. Nevýhodou je základní palubní nabíječka o výkonu 3,7 kW, s níž nabití zabere 5,5 hodiny. Příplatek za 7,4kW provedení proto dává smysl, protože dobu zkrátí pod tři hodiny. Grandland PHEV tedy přesvědčuje hlavně komfortem, prostorností a dobře naladěným podvozkem. Z trojice dostupných pohonů představuje velmi zajímavou volbu pro majitele, kteří mají možnost vůz pravidelně nabíjet.

VOLVO EX90 TWIN MOTOR PERFORMANCE

Motor: **Dva elektromotory**
Komb. výkon (kW/k): **500/680**
Max. točivý moment (Nm): **870**
Zrychlení 0–100 km/h (s): **4,2**
Max. rychlost (km/h): **180**
Kombinovaná spotřeba (kWh/100 km): **19,4**
Délka (mm): **5037**
Zavazadlový prostor (l): **324–2135**
Základní cena (Kč): **2 560 900**

VOLKSWAGEN GOLF GTI EDITION 50

Motor: **Zážeh. čtyřválec**
1984 cm³
Komb. výkon (kW/k): **239/325**
Max. točivý moment (Nm): **420**
Zrychlení 0–100 km/h (s): **5,3**
Max. rychlost (km/h): **270**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **7,6–7,9**
Délka (mm): **4292**
Zavazadlový prostor (l): **374–1230**
Základní cena (Kč): **1 299 900**

MAZDA MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G

Motor: **Zážeh. čtyřválec**
1496 cm³
Komb. výkon (kW/k): **100/136**
Max. točivý moment (Nm): **155**
Zrychlení 0–100 km/h (s): **8,6**
Max. rychlost (km/h): **203**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,1**
Délka (mm): **3915**
Zavazadlový prostor (l): **127**
Základní cena (Kč): **992 750**

OPEL GRANDLAND PHEV

Motor: **Zážeh. čtyřválec 1598 cm³ + el. motor**
Komb. výkon (kW/k): **165/225**
Max. točivý moment (Nm): **350**
Zrychlení 0–100 km/h (s): **7,8**
Max. rychlost (km/h): **220**
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **2,4–2,5**
Délka (mm): **4650**
Zavazadlový prostor (l): **550–1645**
Základní cena (Kč): **949 990**



Text: Jiří Švamberk

Foto: Volvo, Mazda, Volkswagen, Opel



NENÁPADNÝ INŽENÝR, JENŽ VTISKL OPELU CHARAKTER

Některá jména z historie automobilismu se dochovala díky konkrétním vozům, motorům nebo designu. Oberhaus patřil k jiné skupině. K dělníkům automobilismu, chtělo by se říct. Jeho příjmení nenajdete na žádném víku kufru nebo v názvu modelu, přesto je jeho odkaz ukryt v desítkách automobilů, které Opel od padesátých do devadesátých let vyvinul.

Podvozky, motory, pohon všech kol, zkušební metodiky nebo třeba závodní bob pro zimní olympijské hry – to všechno patřilo do záběru muže, který strávil u rýsovacích prken Opelu po dlouhých 42 let. Jeho práce formovala způsob, jakým Opel automobily vyvíjel,

testoval a nakonec i uváděl do sériové výroby. Herbert Oberhaus zemřel 3. února ve věku 96 let.

OD UČNĚ K ŠÉFOVI VÝVOJE

Do Opelu nastoupil Oberhaus v roce 1949 jako dvacetiletý učeň na pozici strojního

zámečníka. Jeho talent mu následně zajistil stipendium od Opelu, a tak se po studiu na Technische Hochschule v Darmstadtu vrátil do Rüsselsheimu jako strojní inženýr a začal pracovat na vývoji automobilů. Nechybělo mnoho a mohl „zběhnout“ k letectví: V roce 1943 se dostal k bezmotorovému létání a pomáhal stavět školní kluzáky SG 38, později se k létání vrátil a v 68 letech získal vysněnou pilotní licenci.

Jeho první úkol u Opelu nebyl nijak okázalý: Měřil zatížení těhlic při průjezdu zatáčkou. Přesto právě v této době vznikaly základy metod, které se později staly běžnou součástí



Opel Calibra patřil k modelům využívajícím čtyřválec C20XE, na jehož vývoji se Herbert Oberhaus významně podílel.



Vectra 4x4 měla pohon všech kol řešený přes viskózní spojku. Oberhaus vzpomínal, že systém fungoval skvěle, jeho slabinou však byla citlivost na rozdílné opotřebení pneumatik.

profesionálního vývoje automobilů. Měřicí techniku bylo totiž často nutné teprve vymyslet a přizpůsobit konkrétnímu úkolu. Jedním z nejdůležitějších míst jeho kariéry se stal zkušební areál v Dudenhofenu. Oberhaus se podílel na návrhu zkušebních tratí při snaze co nejvěrněji napodobit podmínky, s nimiž se automobily setkají na skutečných silnicích. Pořizoval třeba sádrové otisky dlažby, aby bylo možné jednotlivé druhy vozovek později reprodukovat na polygonu. Právě v Dudenhofenu se odehrávaly i náročné zkoušky velkých modelů Kapitán, Admiral a Diplomat (známých jako řada KAD). Oberhaus později vzpomínal, jak se při testování brzd jezdilo do Alp, kde se brzdové kotouče žhavy do ruda. Nebylo to samoúčelné týrání, ale hledání hranic, za nimiž se technika přestává chovat předvídatelně.

Pro druhou generaci řady KAD se stal Oberhaus klíčovou postavou vývoje zadní nápravy typu De Dion. Řešení mělo nabídnout přesnější vedení kol a současně zachovat komfort očekávaný od velkého cestovního automobilu. V jednom rozhovoru Oberhaus vzpomínal také na návštěvu lidí z General Motors. Američtí technici považovali nastavení podvozku za příliš tvrdé; výsledkem byl kompromis mezi americkou představou pohodlí a německým důrazem na jízdní vlastnosti. Dobové svědectví z roku 1982 ukazuje, že právě jízdní vlastnosti byly chloubou Opelu – při testech se při extrémním manévru malá Corsa po uvolnění volantu znovu sama stabilizovala a pokračovala téměř nezměněnou rychlostí.

PŘELOMOVÝ ČTYŘVÁLEC C20XE

V roce 1977 převzal Oberhaus vedení vývoje podvozků, o tři roky později se k tomu stal i šéfinženýrem pro motory a v roce 1985 nastoupil jako ředitel produktového vývoje a konstrukce. V této pozici měl přímý či nepřímý vliv na celou řadu zásadních technických řešení značky: od pohonu předních či všech kol, motorů, výzkumu zavěšení, katalyzátorů až třeba po recyklaci plastů.

Jeho nejslavnějším projektem však zřejmě zůstává motor C20XE. Dvoulitrový šestnáctiventilový čtyřválec s výkonem 150 koní byl v době svého vzniku považován za technicky i ekonomicky obtížně realizovatelný. Oberhaus to přesto, díky široké spolupráci s oddělením výroby a využitím všech dříve neprozkoumaných možností tehdejších výrobních technologií, dokázal. C20XE se stal prvním velkosériovým motorem Opelu se čtyřventilovou technikou, koupit jste jej mohli v ikonickém Kadettu GSi

16V a později také ve Vectře. Dobové srovnání jeho výkonu s konkurencí dopadalo pro Opel skvěle, konkurenční modely VW je nebyly schopny dostihnout. Jeho konstrukční základ později posloužil i pro závodní aplikace; dostal se například do Formule 3. Oberhausův záběr však sahal ještě dál. Pod jeho vedením vznikl například pohon všech kol pro Vectru 4x4, pro Omegu a Senator se vyvíjely pokročilé systémy podvozku. Mimochodem v několika rozhovorech se velmi hezky vyjadřoval o Calibře – zdá se, že pro ni měl zvláštní „otcovskou“ slabost.

Stranou automobilového světa vznikl vycizelovaný a skvěle vyvážený dvojbob pro zimní olympijské hry v roce 1980. Opel na jeho vývoji využil své zkušenosti s aerodynamikou a konstrukcí; podle firemního archivu se projekt stal příkladem technického know-how, které bylo možné přenést i mimo automobilový průmysl.

V roce 1991 pracovní život v Opelu ukončil. Ještě předtím působil tři roky jako poradce pro vývoj motorů u tehdejší mateřské společnosti General Motors v USA. Odchod pro něj nebyl jednoduchý. Jak později přiznal, odešel s těžkým srdcem, protože nechtěl nést spoluodpovědnost za budoucí rozhodnutí, která už nemohl ovlivnit.

TECHNIK, CO ZŮSTÁVAL ČLOVĚKEM

Na Oberhausovi je velmi zajímavé i to, že jeho odkaz netvoří pouze seznam technických řešení. Spolupracovníci jej popisovali jako přístupného a kolegiálního člověka. Na fotografiích se často usmíval a řada ocenění v jeho kanceláři dokládala respekt, kterému se mezi kolegy i v odborném prostředí těšil. V rozhovoru z roku 2019 se přitom ani po téměř třech desetiletích důchodu nedokázal přestat dívat na automobil očima konstruktéra – během společné jízdy okamžitě komentoval rozdíly v chování podvozku různých modelů. Nechal se slyšet, že na Opel byl hrdý a že jeho generace zaměstnanců byla hrdá na to, že jezdí právě vozy této značky. „Ty vozy něco vydržely,“ vysvětloval.

Herbert Oberhaus po sobě nezanechal automobil, který by nesl jeho jméno. Zanechal něco méně nápadného, ale vlastně významnějšího: Technický charakter celé generace Opelů. Od robustních vozů KAD přes Kadett GSi 16V až třeba po Omegu, Vectru 4x4 a Calibru se v nich opakovala stejná myšlenka – automobil má být nejen vyrobitelný, ale také dobře ovladatelný a odolný.

Text: Aleš Jungmann

Foto: Opel

CHYTRÁ BEZPEČNOST: KDYŽ AUTOSEDAČKA POMÁHÁ CHRÁNIT DĚTI



Moderní autosedačky dnes dosahují špičkových výsledků v nárazových testech. Přesto odborníci upozorňují, že skutečnou bezpečnost ovlivňuje především jejich správné každodenní používání. A právě zde vzniká nejvíce chyb.



Studie ukazují, že téměř polovina dětských autosedaček není používána správně. Častým problémem bývá nedostatečné utažení bezpečnostních pásů – týká se přibližně 30 % kojenců a 40 % batolat. Při nehodě pak pásy nedokážou udržet dítě v optimální poloze, což může výrazně snížit úroveň ochrany.

Výrobci proto přicházejí s novou generací autosedaček vybavených chytrými technologiemi. Senzory dokážou rodiče upozornit na správnou instalaci autosedačky i isofixové základny nebo potvrdit správné utažení pásů dítěte. Některé systémy navíc připomenou úpravu opěrky hlavy podle růstu dítěte nebo upozorní na situaci, kdy by mohlo dojít k zapomenutí dítěte v automobilu.



Jedním z průkopníků tohoto přístupu je švédská společnost Thule, která představila systém Connected Car Seats. Díky propojení s Apple CarPlay nebo Android Auto dostávají rodiče důležitá bezpečnostní upozornění přímo na displej infotainmentu, aniž by museli přestat věnovat pozornost řízení.

Není náhodou, že podobné inovace přicházejí právě ze Švédska. Tamní filozofie Vision Zero dlouhodobě usiluje o maximální bezpečnost na silnicích a stojí také za vznikem prestižního švédského PLUS testu. Ten patří mezi nejnáročnější zkoušky dětských autosedaček na světě a potvrzuje, že cestování proti směru jízdy představuje pro malé děti nejvyšší možnou ochranu.

Moderní technologie samozřejmě nenahradí pozornost rodičů. Mohou jim ale pomoci odstranit nejčastější chyby při každodenním používání autosedačky a dodat větší jistotu, že jejich dítě cestuje skutečně bezpečně.



Text: redakce

Foto: Thule

MĚJTE ZIMU POD KONTROLOU

Dnešní zima klade vyšší nároky – na kontrolu, jistotu i bezpečnost.
Naše prémiové zimní pneumatiky jsou navrženy a testovány pro všechny zimní podmínky
– od deště a břečky až po led a sníh, bez ohledu na to, jak rychle se počasí mění.
Díky nim budete vždy o krok napřed, ať vás na silnici potká cokoli.



**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF 1**

**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF 2**

**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF 3P**

**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF 2 SUV**

**NOKIAN TYRES
SNOWPROOF C**



**BEZPLATNÁ
VÝHODA
PRO SPOTŘEBITELE**



**BEZPROBLÉMOVÁ
INTEGRACE SE VŠEMI
VOZY**



**SPECIÁLNÍ
TICHÉ
ŘEŠENÍ**



**JEDINEČNÁ ODOLNOST
A OCHRANA PROTI
NÁRAZU**

LEKCE EMOCÍ



Podle původních plánů měly být Giulia a Stelvio pomalu na odchodu. Oba modely stojící na platformě Giorgio patří k posledním klasickým řidičským Alfám a měly postupně uvolnit místo nové elektrické generaci. Jenže realita automobilového průmyslu se mění rychleji než původní plány a oblíbená dvojice zůstává. Minimálně do roku 2027.

Důvod je poměrně jednoduchý. Električtí nástupci zatím nedokážou nabídnout tak vytříbené jízdní vlastnosti, jaké se od automobilů Alfa Romeo očekávají. Představení elektrického Stelvia se proto odkládá, v této podobě jednoduše nedostalo zelenou. Do doby, než Alfa najde odpovídající řešení, zůstávají současné modely i nadále součástí nabídky. A nejen jako překlenovací řešení, ale také jako připomínka toho, na čem Alfa Romeo dlouhodobě staví a bude stavět dál: na řízení, emocích a propojení auta s řidičem.

Právě to bylo hlavním tématem programu Alfa Romeo Driving Academy na okruhu Varano de' Melegari u Boloně, který jsme měli možnost zažít. Smyslem není pouhé svezení rychlými vozy na okruhu, ale ukázat, že Alfa Romeo i nadále zůstává věrná své DNA. A také připomenout, proč mají Giulia, Stelvio a především verze Quadrifoglio pro značku pořád takový význam.

Program začíná teorií, během níž se instruktoři věnují základům sportovní jízdy. Od správného posedu za volantem přes práci s pohledem až po brzdění a průjezd zatáčkou. Teprve potom přichází na řadu praktická část.

NA LIMITU PODVOZKU

Na technických úsecích krátkého okruhu ve tvaru číslice 8 si účastníci vyzkouší chování Alfy Romeo Tonale s pohonem předních kol na trati, která přechází ze suché na mokrou a naopak. Tam se rychle ukázalo, že samotná rychlost nestačí. Rozhodující bylo správně odhadnout brzdny bod, udržet auto v klidu a vyjet ze zatáčky plynule. Trať zároveň odhalila, že automatická převodovka modelu Tonale někdy znatelně přeřadila na třetí rychlostní stupeň, což ve finále znamenalo citelnou časovou ztrátu.

Poté se jde na závodní okruh, kde se kromě ostrých spalovacích automobilů jezdí také elektrickým typem Junior Veloce. S výkonem 207 kW, tedy 280 koní, relativně nízkou hmotností a mechanickým samosvorným diferencialem na přední nápravě působil jistěji a zábavněji, než byste od malého elektromobilu čekali. Nabízí dobrou trakci, rychlé reakce a ochotu měnit směr.

Stejnými vlastnostmi se vyznačuje také o poznání těžší a starší Stelvio, které patří mezi nejlépe jezdící SUV na světě, obzvláště ve verzi se čtyřlístkem na blatnících. Bez přehánění jej lze označit za etalon jízdních vlastností takto těžkého a mohutného vozu.

Vrchol ale patřil roky velebené Giulii Quadrifoglio. Sedan s výkonem 382 kW byl vybaven telemetrickým systémem a po několika zkušebních kolech následovalo měřené kolo, jehož detailní rozbor ukázal, kde mají jednotliví účastníci mezery. Výsledný čas byl až druhotný. Řešila se především práce řidiče, tedy brzdění, plyn, natočení volantu a plynulost jízdy.

BRZDĚNÍ ROZHODUJE

Instruktoři kladli velký důraz zejména na brzdění, které zásadně ovlivňuje nájezd do zatáčky, stabilitu vozu i rychlost na výjezdu. Častou chybou je snaha brzdit příliš pozdě nebo se soustředit hlavně na akceleraci. Ve skutečnosti je ale klíčové zvolit správný brzdny bod, udržet auto v klidu bez zásahu ABS a zatáčku projet co nejplynuleji. Giulia Quadrifoglio k správnému průjezdu napomáhá systémem aktivního rozdělování točivého momentu mezi zadní kola. Brzdění naopak napomáhá elektronický brzdový systém IBS bez mechanického spojení, jež však vyžaduje zvyk a jednoznačně ho lze označit za Achillovu patu všech účastníků, neboť nikomu šest kol za jejím volantem k plnému zvládnutí nestačilo.

Prodloužení výroby Giulie a Stelvia tak není jen praktickým rozhodnutím vyvolaným posunem elektrických nástupců. Je to zároveň prodloužení jedné důležité kapitoly Alfy Romeo. Kapitoly, ve které má řidič pořád hlavní roli. Až značka přejde do nové elektrické éry, bude muset dokázat, že si právě tenhle pocit dokáže vzít s sebou.

Alfa Romeo Driving Academy je nástrojem, jak ukázat, v čem tkví kouzlo automobilů z Arese. Můžete si ji zaplatit individuálně, nebo ji dostanete ke každému nově zakoupenému vozu Quadrifoglio (na vybraných trzích včetně českého).



Každý z účastníků si z kurzu odnese pamětní diplom i telemetrické údaje ze svého ostrého kola s Giulii QV.

Text: Jiří Švamberk

Foto: Alfa Romeo

AUTO V SERVISU? NÁHRADNÍ DOPRAVA NEMUSÍ STÁT ANI KORUNU NAVÍC

Když auto vypoví službu a čeká na opravu, je potřeba si zajistit náhradní dopravu. Taxi, zapůjčení vozu, MHD či vlak, možností je hodně. Všechny ale znamenají další náklady. Jak na takové situace myslí pojišťovny? Doposud nijak. Od letošního září se však na trhu objevuje novinka z dílny ČPP – připojištění nákladů na náhradní dopravu.

Každý řidič se na pojištění svého auta dívá jinak. Základem je povinné ručení, a to pro každého. Někdo si vystačí jen s ním, jiný raději zvolí komplexní ochranu v podobě havarijního pojištění. Zlatou střední cestu dnes umožňuje kombinace povinného ručení a připojištění různého druhu.

PŘIPOJIŠTĚNÍ NÁHRADNÍ DOPRAVY V PRAXI

„Stále hledáme nové možnosti, jak vycházet vstříc potřebám klientů. Zřejmě jako první na trhu přicházíme s připojištěním, které pomůže klientům cestovat i v případě, kdy jejich auto vyžaduje opravu z důvodů nehody, vandalizmu, živelné škody nebo poruchy. Klient obdrží za každý den trvání opravy sjednaný obnos, za který si může obstarat dočasnou náhradní dopravu. Denní obnos může být 300 nebo 600 korun, u první varianty činí roční pojistné 199 Kč, u druhé 370 Kč,” vysvětluje supervizor pojištění vozidel Miloš Velíšek.

Pojišťovně stačí doložit jednu fakturu ze servisu a nemusíte dokládat žádné účtenky za jízdenky, sdílené auto nebo taxi. Je pouze na vás, jak peníze využijete. Výhodou je, že připojištění je bez spoluúčasti. A zajímavým bonusem tohoto produktu je i to, že pojištění pamatuje i na situace totálních škod nebo odcizení vozidla, kdy vozidlo neopravujete, ale dopravovat se potřebujete. V takových případech vám toto připojištění bude vyplácet denní obnos na zajištění náhradní dopravy po dobu 14 dnů.

PODZIM NA SILNICÍCH

Dny se krátí, pozvolna se objevují mlhy, snížená viditelnost a brzké stmívání. Zvyšuje se i aktivita zvěře kvůli říjí. „Naše statistiky potvrzují, že počet případů srážek se zvěří v průběhu let trvale roste, přičemž se jedná o nižší jednotky tisíců,” komentuje podzimní období na silnicích Miloš Velíšek, supervizor pojištění vozidel České podnikatelské pojišťovny. Další takovou klasickou podzimní škodou je okus kabeláže menšími zvířaty, která se chtějí před zimou schovat pod kapotou. „Nejedná se přitom o nízké škody. U poškození kabeláže máme loni průměrné plnění ve výši téměř 9 tisíc korun, srážka se zvířetem se průměrně pohybuje kolem 57 tisíc korun,” upřesňuje supervizor.

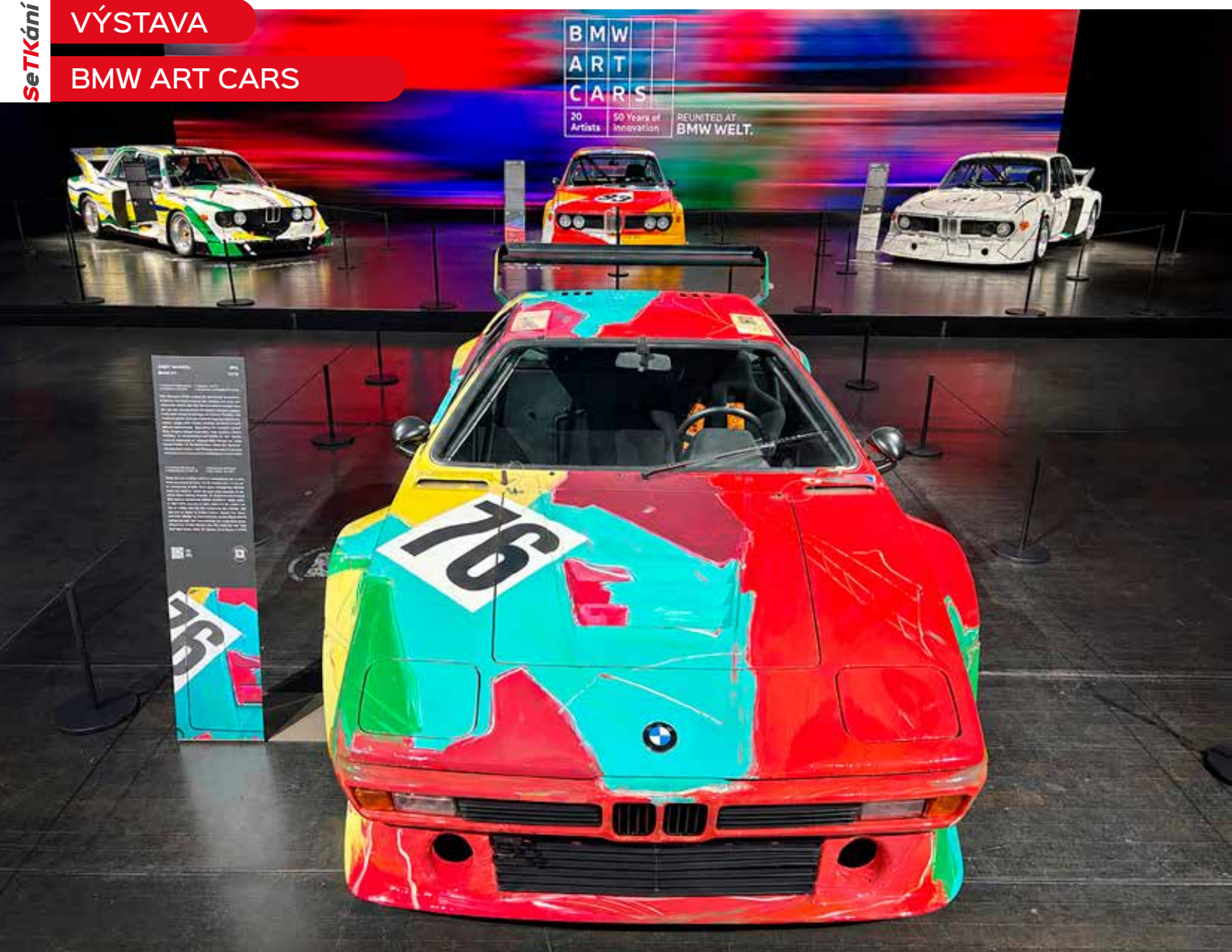
V případě, že vám zvěř vběhne do cesty či vnikne pod kapotu, nevyhnete se návštěvě servisu a vaše auto zde setrvá několik dní. Pokud budete mít i připojištění nákladů na náhradní dopravu, postačí vám doložit fakturu z dotyčného servisu a bude vám vyplacena částka ve smluveném rozsahu za každý den, kdy je vaše auto opravováno.

RADĚJI OPRAVUJTE, NEŽ VYMĚŇUJTE – POJIŠŤOVNA TO OCENÍ

Ač jsou moderní auta čím dál tím složitější a nabitá technologiemi, ne každý poškozený díl je nutné rovnou vyměnit za zbrusu nový. U některých poškození se postupně vrací zájem majitelů o opravu. To vítají i pojišťovny a klienty, kteří takto smýšlejí, rády odmění. Klasickým příkladem takové opravy je scelení skla či oprava kapoty metodou PDR.

Text: redakce

Foto: Shutterstock



POJÍZDNÁ VERNISÁŽ

Na začátku byl jednoduchý nápad. Dát auto umělci a nechat ho, ať si s ním udělá, co chce. Za padesát let tak vzniklo dvacet BMW Art Cars s podpisy Warhola, Lichtensteina, Hockneyho nebo Koonse. Některá přitom do dějin umění zamířila přes cílovou rovinku v Le Mans.

Nápad pomalovat automobil není nijak převratný, takových pokusů bylo nepočítaně. Ale udělat z něj pohyblivé umělecké dílo, a pak s ním vyrazit na čtyřicetihodinovku v Le Mans už ano. Přesně to v roce 1975 napadlo francouzského závodníka Hervého Poulaina, který se pohyboval stejně samozřejmě mezi závodními vozy jako mezi obrazy – vedle motorsportu se totiž živil jako aukcionář, který s posvěcením tehdejšího šéfa BMW Motorsport Jochena Neerpasche oslovil amerického sochaře Alexandra Caldera, jenž vůz pokryl velkými plochami červené, žluté, modré a bílé. Poulain s ním skutečně odstartoval do závodu Le Mans, a přestože jeho posádka závod nedokončila, z jednorázového experimentu se zrodil projekt, který pokračuje dodnes.

Na Calderovo BMW navázali Frank Stella, Roy Lichtenstein a Andy Warhol, později David Hockney, Jenny Holzer, Jeff Koons a další.

BMW dávalo umělcům volnou ruku. Karoserie se stávala trojrozměrným plátnem, sochou, nositelem textu i součástí digitální instalace. Některé vozy zamířily do výstavních sálů, jiné na závodní okruhy včetně Le Mans.

Za padesát let vzniklo dvacet oficiálních BMW Art Cars. Jejich chronologická řada nabízí průřez výtvarným uměním posledního půlstoletí. Pop art zastupují Lichtenstein a Warhol, neoexpresionismus Sandro Chia, konceptuální umění Jenny Holzer a John Baldessari. Olafur Eliasson proměnil vodíkový prototyp v ledovou sošku, Cao Fei pracovala s rozšířenou realitou a Julie Mehretu přenesla svou abstraktní malbu na závodní prototyp.

Jubilejní přehlídka k padesátinám projektu skončila 31. srpna a byla ke zhlédnutí zdarma v rámci návštěvy BMW Welt, což samo o sobě je také velkým zážitkem. Vidět ale všech 20 pojízdných uměleckých děl najednou jen tak něco nepřekoná.



Od upozornění v autě po klíč ve Škodaboxu. Jak digitalizace zrychluje servis Škoda.

Auto upozorní na potřebu servisu, potřebná data se mohou dostat k technikům ještě před příjezdem a případnou dodatečnou opravu lze schválit z mobilu. Moderní technologie dnes neusnadňují jen samotné řízení, ale také péči o vůz. Podívejme se proto krok za krokem, jak může vypadat návštěva autorizovaného servisu Škoda – třeba před zimním obdobím, které je náročnější pro brzdy a 12V akumulátor.

Blížící se chladné období je dobrou příležitostí zkontrolovat technický stav auta. Přezout pneumatiky, prověřit brzdy, stav akumulátoru a ujistit se, že vůz zvládne bez problémů studené starty i zimní provoz. Majitelé vozů Škoda se přitom mohou obrátit na kterýkoliv ze zhruba **220 autorizovaných servisů**, kde se o jejich vůz postarají specialisté školení přímo společností Škoda Auto. Samotná cesta do servisu se ale v posledních letech výrazně mění. Řada úkonů, kvůli kterým bylo dříve potřeba telefonovat, čekat u přejímacího pultu nebo se vracet do servisu kvůli schválení opravy, se dnes odehrává digitálně.

Když vůz na servis upozorní dřív než řidič

Celý proces může začít ještě předtím, než řidič do servisu vůbec zavolá. U propojených vozů pomáhají digitální služby sledovat servisní potřeby a upozorňovat na pravidelné prohlídky nebo některé poruchové stavy. Díky službě Škoda Proaktivní servis se

informace mohou dostat také k předvolenému autorizovanému partnerovi. „My pak zákazníkovi zavoláme, že se mu s vozem něco děje, a zeptáme se, jestli potřebuje pomoc, případně rovnou dohodneme termín servisu,“ popisuje Hana Kralčíková, servisní poradkyně autorizovaného servisu Škoda, Auto Hlaváček. Kdo nechce čekat, až se auto ohlásí samo, může si návštěvu sjednat také online prostřednictvím aplikace MyŠkoda službou Online objednání do servisu.

Jak si nastavit proaktivní servis?

U podporovaných vozů je potřeba mít aktivované příslušné služby **Škoda Connect**, vůz propojený s aplikací **MyŠkoda** a nastaveného preferovaného servisního partnera. Pokud automobil vyhodnotí, že potřebuje servis, může potřebné informace automaticky odeslat vybranému autorizovanému servisu. Ten pak majitele vozu kontaktuje a domluví s ním termín návštěvy.

V aplikaci MyŠkoda lze zároveň sledovat servisní potřeby vozu a objednat se do servisu online. Díky propojení s automobilem má servis k dispozici potřebné údaje o voze a může se na jeho návštěvu lépe připravit.

Do servisu klidně i po zavírací době

Řekněme tedy, že se náš modelový vůz hlásí o kontrolu právě před zimou. Zákazník má termín, ale pracovní povinnosti mu neumožňují přijet přesně během otevírací doby.

I s tím dnes umí některé autorizované servisy pomoci. Pokud jsou vybaveny digitálním zařízením **Škodabox**, lze vůz předat bezkontaktně. Zákazník zaparkuje na určeném místě a klíč vloží do zabezpečené schránky. Stejným způsobem si jej může po dokončení opravy zase vyzvednout. „Zákazníci těchto služeb využívají hodně a kombinujeme je s klasickými přístupy. Zákazníkům, kteří se objednali online, den dopředu zavoláme, abychom si potvrdili předání a případně nabídli využití Škodaboxu,“ říká Kralčíková.



Pokud zákazník předává auto osobně, i tady nastupuje digitalizace. Servisy v síti Škoda mohou využívat řešení **Group Service Key Online**. Klíč se položí na čtečku, která vůz identifikuje a zobrazí jeho VIN i základní servisní údaje. Systém dokáže pracovat i s klíči vozů přibližně 15 let starých. Servisní poradce tak nemusí potřebné údaje složitě prepisovat a snižuje se i riziko lidské chyby. Předání vozu lze následně stvrdit digitálním podpisem.

Technik potřebuje vědět, co svítí i co řidič vnímá

Při osobním příjmu se vůz obejde, zaznamenaná se stav kilometru a případná poškození. U konkrétního problému je ale stejně důležitý přesný popis toho, jak se automobil chová. „Jakmile jde o závadu, musím vše pečlivě rozepsat, aby na dílně věděli, jak postupovat a příčinu objevili co nejrychleji,“ vysvětluje Kralčíková.

Výhodou autorizované sítě je také přístup k servisním informacím výrobce. Pokud už se se stejným problémem někdo v síti setkal, mohou mít technici k dispozici záznam či doporučený postup, který hledání závady urychlí. Diagnostika je díky počítačové analýze velmi přesná.

První nález: slabá 12V baterie

Představme si, že při kontrole našeho modelového auta technik zjistí oslabenou dvanáctivoltovou baterii. Právě akumulátor patří v chladných měsících mezi součásti, jejichž horší kondice se může projevit velmi rychle.

Prvním krokem není automaticky výměna, ale zátěžový test. Až pokud baterie testem neprojde, přichází na řadu nový akumulátor. Samotné mechanické odpojení staré baterie a připojení nové přitom vypadá podobně jako před lety. U moderních automobilů tím ale výměna nekončí. „Práce běžných nezávislých servisů může skončit hned po připojení minusového pólu. Pro autorizovaný servis je to

SKODA Service

My zkontrolujeme brzdy. Vy zabrzdíte na horkou čokoládu.

Nastartujte zimu s naší zimní servisní prohlídkou za akční cenu

Připravte svůj vůz na zimu a pak už si ji jen užijte. Stačí přijet na zimní servisní prohlídku včetně diagnostiky a kontroly podvozku, náplní či stavu akumulátoru. Objednejte se ještě dnes online nebo telefonicky ve svém autorizovaném servisu Škoda. Akce platí od 21. 9. do 31. 10. 2026.



teprve začátek," vysvětluje David Vrabec z autorizovaného servisu Škoda, Auto Štěpánek.

Novou baterii je potřeba prostřednictvím diagnostiky ve voze přizpůsobit. Auto tak dostane informaci o tom, s jakým akumulátorem nově pracuje, a přestane používat hodnoty platné pro starou baterii. Pokud se tento krok neprovede, může vůz novou baterii dobíjet nesprávně, například příliš vysokým proudem, a tím výrazně zkrátit její životnost. Originální baterie mají navíc čárový kód, který lze načíst přímo do diagnostiky, takže vůz přesně ví, jaký akumulátor byl instalován.

Po výměně je důležité také vymazat chyby, které mohly vzniknout kvůli podpětí. Když totiž stará baterie přestává zvládat požadovaný odběr, automobil může dočasně odpojovat některé funkce, které zajišťují komfort posádky, aby měl dostatek energie například pro nastartování – nikdy ale nejde o vypínání bezpečnostních funkcí. A mimochodem, vlastní 12V baterii mají i elektromobily. Neslouží k pohonu vozu, ale mimo jiné k napájení palubních systémů a ke spínání hlavní trakční baterie. Novější elektromobily umí z trakční baterie dobíjet například domácí spotřebiče nebo elektrokolo.

Proč nestačí jen vyměnit baterii?

U moderních vozů by po fyzické výměně 12V akumulátoru měla následovat jeho registrace prostřednictvím diagnostiky. Vůz díky tomu správně nastaví způsob dobíjení nové baterie. Současně lze odstranit chybové záznamy vzniklé při nízkém napětí. Tento postup se týká prakticky všech moderních automobilů od rozšíření systému stop-start a aktivního monitorování stavu baterie.

Druhý nález: brzdy už mají nejlepší za sebou

Při kontrole se ukáže ještě jedna věc. Brzdové destičky a kotouče se blíží hranici opotřebení. Při výměně přitom nejde pouze o namontování nových dílů. „Důležité je očištění všech dosedacích ploch a částí, které na sebe při práci brzd působí. Co se týče mazání, je potřeba použít maziva předepsaná výrobcem a pouze tam, kde je předepisuje," vysvětluje Petr Eliáš ze servisu Škoda, Auto Štěpánek.

Typickou chybou může být například nesprávné namazání plochy mezi kotoučem a nábojem. Kotouč potom nemusí dokonale dosednout a po krátké době může dojít k jeho deformaci. Spolu s brzdovými kotouči a destičkami se navíc podle konkrétního modelu mění také další součásti, například některé plechy či šrouby. Plechy ztrácejí po tisících tepelných cyklech svou původní pružnost a některé šrouby se při použití natahují, proto výrobce předepisuje jejich výměnu.

U automobilů vybavených elektronickou parkovací brzdou je navíc potřeba systém prostřednictvím diagnostiky odblokovat a po dokončení práce opět správně zkaliarovat. Autorizovaný servis zároveň používá díly odpovídající specifikaci výrobce. U brzd je jejich kvalita obzvláště důležitá: pro jednotlivé modely existuje široké množství komponent různých výrobců a kvalit, přičemž na trhu se lze setkat i s padělkami. Právě neuspokojivý stav brzdové soustavy patří mezi závady, které mohou řidiči cestu přes STK zkomplikovat.

A co brzdy u elektromobilu?

Elektromobily mají klasickou brzdovou soustavu, ve srovnání s vozy se spalovacím motorem ji však během běžné jízdy využívají méně. Část zpomalování obstará rekuperace, při níž elektromotor převádí pohybovou energii zpět na elektřinu. Mechanické brzdy se tak zpravidla opotřebovávají pomaleji, pravidelné kontrole se ale nevyhnou.

Další opravu můžete schválit přímo z telefonu

S výměnou baterie náš modelový zákazník počítal, s brzdami už ne. Dříve by tak mohla následovat série telefonátů mezi technikem



a majitelem vozu. Dnes lze proces výrazně zkrátit. Technik může pomocí servisní kamery závadu zdokumentovat a záznam poslat zákazníkovi. Odkaz dorazí například **SMS zprávou** nebo **e-mailem** a majitel si může problém prohlédnout a dodatečnou opravu schválit na dálku. Právě tady digitalizace pomáhá šetřit čas možná nejviditelněji. Auto už stojí na zvedáku, servis má potřebné informace a nemusí čekat, až zákazníka zastihne na telefonu. Pokud se objeví složitější problém, následuje další diagnostika. Technik může porovnávat naměřené hodnoty a využívat servisní informace dostupné v rámci autorizované sítě. „Pokud se už někde někdo s problémem setkal, může existovat servisní záznam v našem systému," říká Kralčíková. Pokud opravu není možné zvládnout během stejného dne, servis se zákazníkem řeší další postup a možnosti mobility zákazníka.

Auto stojí, řidič nemusí

Jedním z největších očekávání dnešních zákazníků je možnost zůstat mobilní i během opravy. „K dispozici jsou náhradní auta, odvozy a někdy i vyzvednutí auta přímo u zákazníka," popisuje Kralčíková. U větších oprav může servis vůz před předáním také umýt. „Pozorujeme, že majitelé vozů potřebují být více mobilní. Dřív bývalo běžné, že se servisní prohlídky spojovaly třeba s STK nebo drobnými opravami i za cenu toho, že zde auto strávilo delší dobu. Dnes musíme s časem pracovat mnohem kreativněji," dodává.

Šeková knížka pro vozy starší čtyř let

Šeková knížka nabízí majitelům vozů Škoda zvýhodnění na často potřebné servisní práce a díly. Například při výměně originálních brzdových destiček, čelistí, kotoučů či bubnů lze získat 20% slevu na díly i práci. Stejná sleva se vztahuje také na výměnu tlumičů a pružin včetně montážních dílů a následné seřízení geometrie nebo na vybrané součásti spojky. Šekovou knížku lze získat online nebo u autorizovaného partnera Škoda. Program je určen pro modely starší čtyř let, mezi něž patří Citigo, Fabia, Rapid, Octavia, Roomster, Yeti, Superb, Kamiq, Karoq, Kodiaq, Scala a Enyaq.

Hotovo. A pro klíč nemusíte spěchat

Závady jsou opravené a diagnostika nehlásí další problém. Zbývá už jen automobil předat majiteli. Ani tady ale není nutné přizpůsobovat celý den otvírací době servisu. Pokud zákazník využije **Škodabox**, může se stejnou cestou dostat také ke klíči od hotového vozu. Celá cesta, která začala upozorněním automobilu na potřebu servisu, tak může proběhnout s **minimem administrativy a čekání**. Digitální technologie přitom nenahrazují práci servisních specialistů. Spíš jim umožňují dostat se rychleji k potřebným informacím, přesněji diagnostikovat problém a část komunikace se zákazníkem vyřešit ještě dříve, než přijede do servisu.

Moderní auta jsou stále propojenější a dokážou sledovat stále více informací o svém vlastním stavu. Když se k tomu přidají digitální nástroje servisu a znalosti techniků školených přímo výrobcem, výsledkem je jednodušší péče o vůz, méně času stráveného řešením oprav a více času na cestách.

ŠKODA E-Shop

My přezujeme kola. Vy si užijete zimu.

Pořídte si Alu kola

Slevy 20 %

Připravte se na zimu včas

Přezujte na spolehlivá kompletní zimní kola z naší nabídky.

Přesně sednou na Váš model vozu a s koupí navíc získáte službu Škoda Pneugurance. Objednejte vše ještě dnes pohodlně online nebo ve svém autorizovaném servisu Škoda.



1. ALEXANDER CALDER – BMW 3.0 CSL, 1975

Tady všechno začalo. Americký sochař Alexander Calder (1898–1976), proslulý především pohyblivými kinetickými objekty – mobily –, oblékl závodní 3.0 CSL do velkých ploch červené, žluté, modré a bílé. První BMW Art Car v roce 1975 skutečně startovalo v Le Mans. Calder tak byl nevědomky prvním z autorů jedné z nejpozoruhodnějších tradic na pomezí automobilismu a moderního umění.



2. FRANK STELLA – BMW 3.0 CSL, 1976

Americký modernista Frank Stella (1936–2024) patřil k zásadním osobnostem poválečné abstrakce a minimalismu. Závodní 3.0 CSL potáhl černobílou sítí připomínající obří milimetrový papír a technický výkres. Precizní geometrie zdůrazňuje samotné tvary karoserie a byla Stellovým prvním přenesením jeho výtvarného jazyka do třetího rozměru. Také tento vůz závodil – v Le Mans 1976.



3. ROY LICHTENSTEIN – BMW 320i TURBO, 1977

Jeden z otců amerického pop artu Roy Lichtenstein (1923–1997) přenesl na BMW své charakteristické kontury a rastrové Ben-Dayovy body. Motiv vycházejícího a zapadajícího slunce připomíná krajinu míhající se kolem závodního auta a zároveň čtyřadvacetihodinový rytmus Le Mans. BMW 320i Turbo tam v roce 1977 skutečně závodilo – a vyhrálo svou třídu.



4. ANDY WARHOL – BMW M1, 1979

Nejslavnější Art Car? Dost možná, ale nejznámější určitě. Král pop artu Andy Warhol (1928–1987) vzal štětec a BMW M1 pomaloval osobně – za pouhých 28 minut. Širokými tahy červené, modré, zelené a žluté chtěl zachytit rychlost, při níž se barvy a obrysy slévají. Jeho 470koňové dílo pak zamířilo do Le Mans, kde s Hervém Poulainem v posádce dojezo šesté celkově a druhé ve třídě.



5. ERNST FUCHS – BMW 635 CSI, 1982

Rakouský malíř Ernst Fuchs (1930–2015), spoluzakladatel Vídeňské školy fantastického realismu, spojoval výtvarné umění s mystikou, mytologií a metafyzikou. BMW 635 CSI pojal jako alegorii rychlosti: rudé a žluté plameny protíná zelený zajíc, takže automobil působí jako fantastická bytost mezi snem a skutečností. Na rozdíl od předchozích závodních Art Cars vznikl tento vůz pouze pro výstavu.



6. ROBERT RAUSCHENBERG – BMW 635 CSI, 1986

Robert Rauschenberg (1925–2008) zásadně pomohl připravit půdu americkému pop artu a proslul spojováním malby, fotografie a obyčejných předmětů. BMW 635 CSI proměnil v koláž dějin umění a vlastních fotografií. Objevují se Bronzino, Ingres, antické talíře, ale také stromy a mokřady – nenápadný komentář k ekologickým dopadům automobilismu. Vůz nikdy nevyjel na silnici.



7. MICHAEL JAGAMARA NELSON – BMW M3 GROUP A, 1989

Australský domorodý umělec Michael Jagamara Nelson (1949–2020) patřil k předním představitelům současného aboroginského umění. Během téměř čtyř týdnů ručně pokryl M3 zvířaty, stopami a příběhy z tradice Dreamtime. Automobil měl přitom vlastní závodní minulost: ještě před proměnou v umělecké dílo vyhrál australský šampionát a později závodil s Peterem Brockem.



8. KEN DONE – BMW M3 GROUP A, 1989

Australský malíř a designér Ken Done (nar. 1940) proslul zářivými barvami a optimistickými obrazy své země. Podobně pojal i BMW M3. Inspiroval se papoušky a pestrébarevnými papouščími rybami, jejichž pohyb převedl do energických tahů kopírujících aerodynamiku auta. Stejně jako Nelsonův vůz má i tento M3 skutečný závodní rodokmen – uměleckým dílem se stal až po závodní kariéře.

9. MATAZO KAYAMA – BMW 535i, 1990

Významný představitel japonského směru nihonga Matazo Kayama (1927–2004) propojoval tradiční japonskou estetiku s moderními postupy. Stříbrné BMW 535i ozdobil jemným airbrusem a mimořádně tenkými plátky stříbra, zlata a hliníku. Motivy sněhu, měsíce a třešňových květů dávají technickému objektu až meditativní charakter. Kayamův vůz byl vytvořen výhradně jako umělecký exponát.



10. CÉSAR MANRIQUE – BMW 730i, 1990

Malíř, sochař, architekt a ekologický vizionář César Manrique (1919–1992) celý život hledal soulad lidské tvorby s přírodou – nejvýrazněji na rodném Lanzarote. BMW 730i pokryl proudícími barevnými liniemi inspirovanými krajinou ostrova a ptáky v letu. Výsledkem je překvapivě lehce působící limuzína. Manrique, dnes považovaný také za průkopníka udržitelného designu, vytvořil vůz pouze pro výstavní účely.

11. A. R. PENCK – BMW Z1, 1991

Německý poválečný umělec A. R. Penck (1939–2017) vytvořil osobitý vizuální jazyk inspirovaný pravěkým uměním, matematikou a kybernetikou. Na červeném BMW Z1 se proto objevují jeho typičtí „panáčci“, oči a záhadné abstraktní symboly. Karoserie funguje jako trojrozměrný kód, který má divák rozluštit. Penck chápal automobil jako místo, kde se může technika přirozeně potkat s uměním.



12. ESTHER MAHLANGU – BMW 525i, 1991

Jihoafrická umělkyně Esther Mahlangu (nar. 1935) přenesla na BMW 525i geometrické malířství národa Ndebele, tradičně předávané mezi ženami z generace na generaci. Výrazné tvary a kontrastní barvy proměnily moderní sedan v nositele staleté kulturní tradice. Mahlangu se zároveň stala první ženou a první africkou umělkyní, která vytvořila oficiální BMW Art Car. Také tento vůz je čistě výstavním dílem.

13. SANDRO CHIA – BMW M3 GTR, 1992

Italský malíř Sandro Chia (nar. 1946) je jednou z klíčových postav transavantgardy, neoexpresionistického návratu k figurativní a emotivní malbě. BMW M3 GTR pokryl množstvím výrazných lidských tváří. Automobil se tak mění v objekt, který se nejen nechává pozorovat, ale jako by pohled divákovi vracel. Chia spojil svou typickou barevnost a energický rukopis s úvahou o společenském statusu auta.



14. DAVID HOCKNEY – BMW 850 CSi, 1995

Britský malíř David Hockney (1937–2026) patří k nejvlivnějším osobnostem poválečného umění a k nejvýraznějším představitelům britského pop artu. U BMW 850 CSi se rozhodl vůz obrazně obrátit naruby: na karoserii namaloval motor, řidiče i svého jezevčíka na zadním sedadle. Zelené plochy evokují ubíhající krajinu. Auto se tak stává hravou studií prostoru, rychlosti a subjektivního prožitku jízdy.

15. JENNY HOLZER – BMW V12 LMR, 1999

Americká konceptuální umělkyně Jenny Holzer (nar. 1950) se proslavila krátkými textovými sděleními ve veřejném prostoru. BMW V12 LMR pokryla svými aforismy včetně nejslavnějšího „PROTECT ME FROM WHAT I WANT“, tedy „Chraň mě před tím, co chci“. Reflexní chromová písmena ve dne odrážela oblohu, fosforeskující barva v noci modře zářila. Vůz absolvoval předkvalifikaci Le Mans, do závodu však nenastoupil.



16. OLAFUR ELIASSON – BMW H₂R PROJECT, 2007

Dánsko-islandský umělec Olafur Eliasson (nar. 1967) patří k nejvlivnějším tvůrcům současného instalačního umění; proslul prací se světlem, vodou, mlhou a vnímáním prostoru. Z vodíkového prototypu BMW H₂R odstranil karoserii, nahradil ji drátěnou konstrukcí a pokryl ledem. Dvoutunová zamrzlá skulptura je poetickou úvahou o pohybu, pomíjivosti, energii a ekologické odpovědnosti automobilismu.



17. JEFF KOONS – BMW M3 GT2, 2010

Američan Jeff Koons (nar. 1955) je jednou z nejznámějších a také komerčně nejúspěšnějších osobností neo-popu. BMW M3 GT2 proměnil v explozi barevných pruhů, které vytvářejí dojem pohybu, i když vůz stojí. Na rozdíl od řady galerijních Art Cars šlo o skutečný závodní stroj, jenž krátce po premiéře v pařížském Centre Pompidou absolvoval závod 24 hodin Le Mans.



18. CAO FEI – BMW M6 GT3, 2017

Čínská multimediální umělkyně Cao Fei (nar. 1978) posunula koncept Art Car do digitálního věku. Samotné BMW M6 GT3 ponechala uhlíkově černé a fyzický objekt doplnila aplikací s rozšířenou realitou, v níž kolem vozu tančí barevné světelné stopy. Její tvorba dlouhodobě zkoumá vztah technologií, společnosti a virtuálních světů. M6 GT3 navíc skutečně závodilo – při FIA GT World Cupu v Macau.



19. JOHN BALDESSARI – BMW M6 GTLM, 2016

Americký konceptualista John Baldessari (1931–2020) patřil k nejvlivnějším umělcům své generace a proslul ironickým kombinováním obrazu, textu a barevných geometrických tvarů. BMW M6 GTLM pojal schválně přímočaře: obří červená tečka, silueta vozu a nápis „FAST“. Jeho Art Car jako první závodil bez sponzorských log a stal se teprve třetím v kolekci, který dokončil čtyřiatdvacetihodinový závod.



20. JULIE MEHRETU – BMW M HYBRID V8, 2024

Etiopsko-americká malířka Julie Mehretu (nar. 1970) patří k nejvýraznějším osobnostem současné abstrakce. Pro BMW M Hybrid V8 použila motivy svého monumentálního obrazu Everywhen a pomocí 3D mapování je přenesla na karoserii, jako by vůz malbou projel. Výsledek nazvala „performativním obrazem“, který měl být dokončen teprve závodem. V roce 2024 s ním BMW nastoupilo do 24 hodin Le Mans.

LEGENDA

60. LET TOYOTY COROLLA



SVĚTOVÝ BESTSELLER

Začínala jako dostupný automobil pro rychle bohatnoucí Japonsko. Následně motorizovala „polovinu“ světa, vyhrála rallye, dala vzniknout legendárnímu driftovacímu náčiní a přežila dobu, kdy v Evropě dokonce přišla o své jméno. Toyota Corolla slaví šedesát let s více než 57 miliony prodaných vozů.



V roce 1961 vydělal průměrný Japonec 26 000 jenů měsíčně. Toyota v té době uvedla na trh Publicu za 360 000 jenů, tedy za zhruba čtrnáct průměrných měsíčních příjmů. Měla být dostupným

rodinným autem, jednoduché provedení a skromná výbava však zákazníky nepřesvědčily.

Když konstruktér a inženýr Tatsuo Hasegawa v roce 1962 začal pracovat na novém voze, zvolil jiný přístup. Corolla měla zůstat

dostupná, ale nabídnout výbavu a techniku obvyklou u dražších automobilů. Hasegawa tuto zásadu později shrnul jako „80 bodů plus alfa“: ve všech důležitých vlastnostech dosáhnout vysokého standardu a v některých přidat něco navíc.

ZBRUSU NOVÝ VÝROBNÍ ZÁVOD

Vývoj se naplno rozběhl v roce 1963 a Toyota kvůli novému modelu postavila továrnu Takaoka za 30 miliard jenů. Původně se počítalo s litrovým motorem, konstruktéři však usoudili, že takový motor se brzy stane běžným standardem. Objem proto zvětšili na 1,1 litru.

Corolla v průběhu vývoje dostala také vzpěry MacPherson, s nimiž Toyota neměla žádné zkušenosti. Jeden z prvních prototypů ujel 500 metrů a zavěšení se rozpadlo. Následovalo téměř dva a půl roku zkoušení a úprav.

V říjnu 1966 byla Corolla konečně hotová. Řadicí páku měla na podlaze, vpředu samostatná sedadla a nabízela prvky, které



Toyota Corolla WRC vstoupila do mistrovství světa v roce 1997 a během tří sezon vybojovala čtyři vítězství. Největším úspěchem byl titul mezi výrobci v roce 1999, po němž Toyota tovární působení ve WRC ukončila.



2. generace (1970–1974) přinesla větší rozměry, více výkonu i karosářských verzí.



3. generace Toyota Corolla se vyráběla v letech 1974 až 1979.



4. generace (1979–1983) byla poslední kompletně s pohonem zadních kol.

tehdy patřily spíš dražším vozům. Toyota od začátku počítala i s vývozem do Spojených států.

Úspěch byl obrovský. Během tří let se Corolla stala nejprodávanějším autem v Japonsku. Když v roce 1970 dorazila druhá generace, měla Toyota vyrobený první milion kusů.

OD RODINY K RALLYE

Druhá Corolla byla větší a pohodlnější. Jeden z mladých návrhářů, fanoušek rallye, ale přišel s nápadem vzít kupé, dát mu silný motor z většího modelu a poslat ho závodit.

Výsledkem byl Levin TE27, představený v březnu 1972. Pod kapotou měl šestnáctistovku 2T-G se dvěma vačkovými hřídeli a výkonem 115 koní, celé auto vážilo jen 855 kilogramů.

ROPNÁ KRIZE NASTUPUJE

Třetí generace z roku 1974 už musela řešit ropnou krizi a zpřísnující se emisní předpisy. Některé motory nové japonské limity z roku 1975 nesplnily a Toyota je musela stáhnout. Nastoupily katalyzátory, chudé spalování a elektronické vstřikování. Karburátory Solex zmizely i ze sportovního motoru 2T-G.

Čtvrtá generace z roku 1979 přinesla další změnu. Šéfkonstruktor Fumio Agetsuma při návštěvě Nizozemska vyslechl poznámku, že kvalita jízdy v Corolle se zadními listovými pery, které byly používány již od první generace, připomíná jízdu kočárem taženým koněm.

Agetsuma se vrátil do Japonska s rozhodnutím, že takhle to dál nejde. Nový model dostal vzadu čtyřprvkové zavěšení s vinutými pružinami a lepší brzdy. Půl roku před zahájením výroby navíc Agetsuma prosadil nový motor 1.5 3A-U, přestože prototypům praskaly hlavy válců. Konstrukteři zrušili dovolené a problém odstranili měsíc před spuštěním výroby.

V březnu 1983 sjela z výroby desetimiliónová Corolla a ve stejném roce se zásadně změnila její konstrukce.

POSLEDNÍ VELKÁ ZADOKOLKA

Pátá generace přešla u hlavních verzí z pohonu zadních kol na přední. Nabízela lepší využití prostoru a odpovídala směru, kterým se vydával celý automobilový průmysl.

Kupé však zůstalo u staré koncepce, díky čemuž vznikl model AE86, v Japonsku nabízený jako Corolla Levin a Sprinter Trueno. Motor vpředu, pohon zadních kol a nízká hmotnost z ní později udělaly jedno z nejslavnějších japonských aut osmdesátých let. Z označení AE86, respektive „Hachi-Roku“, se časem stalo samostatné jméno.

Šestá generace z roku 1987 už používala přední pohon napříč celou řadou a Toyota věnovala mnohem větší pozornost kultivovanosti. Vývojáři analyzovali hluk a vibrace karoserie a upravovali jednotlivé díly tak, aby potlačili nežádoucí frekvence.



Sedmá generace z roku 1991 byla větší, tišší a lépe vybavená. V Japonsku se při jejím vývoji mluvilo o malém Celsioru, tedy příbuzném tehdejšího Lexusu LS.

Po splasknutí japonské ekonomické bubliny se priority změnily. Osmá generace měla být lehčí a levnější na provoz. Díky vysokopevnostní oceli shodila proti předchůdci až 70 kilogramů. Evropská verze dostala vlastní výrazný design a její soutěžní podoba Corolla WRC dovedla Toyotu v roce 1999 k titulu mistra světa mezi konstruktéry.

PRO VŠECHNY

Na přelomu tisíciletí už Toyota vyráběla Corollu po celém světě a jeden univerzální

vůz pro všechny trhy přestával stačit. Šéf vývoje deváté generace Takeshi Yoshida přitom dostal do rukou model, jehož produkce překročila 28 milionů kusů a který tvořil zhruba pětinu ročních prodejů Toyoty. Jeho tým začal s novou platformou a silným zaměřením na Evropu, kterou Yoshida považoval za jeden z nejnáročnějších automobilových trhů.

Devátá generace dorazila v roce 2000. V Evropě ještě tvořila klasickou rodinu hatchbacků, sedanů a kombi. U jejího nástupce se však cesty rozešly. V Japonsku se od roku 2006 sedan jmenoval Corolla Axio a kombi Corolla Fielder, zatímco evropský hatchback dostal v roce 2007 jméno Auris. Corolla tu pokračovala především jako sedan.

Rozdělení vydrželo i u jedenácté generace. V roce 2013 dostaly japonské Axio a Fielder hybridní pohon. Ve stejném roce Toyota oznámila, že od roku 1966 prodala 40 milionů Coroll.

NÁVRAT JMÉNA

Dvanáctá generace začala v roce 2018 hatchbackem Corolla Sport a o rok později dorazila do Evropy. Toyota po dvanácti letech odložila jméno Auris a hatchback, kombi Touring Sports i sedan znovu nesly označení Corolla.

Nová generace přešla na architekturu TNGA a platformu GA-C. Pro Evropu se důležitou součástí nabídky staly hybridy a rodina se později rozrostla o crossover Corolla Cross i ostrou GR Corollu.

Po šedesáti letech tak jméno Corolla označuje mnohem širší rodinu aut než Hasegawův sedan z roku 1966. Společný zůstal jeho původní recept: dostupné auto, které v několika věcech nabídne víc, než zákazník za své peníze očekává.



Sedmá generace z roku 1992 byla větší, lépe vybavená a nabízela modernější techniku.

Text: Filip Vejnar

Foto: archiv Toyota



KOLA DĚLAJÍ AUTOMOBIL

Kolo, nebo ráfek, chcete-li, je jednou z mála součástí automobilu, kterou lze poznat dřív než samotný vůz. Charakteristických pět lístků odkazuje k Porsche, dvacet tenkých paprsků k modelům německé Alpiny a čtyři otvory ve tvaru rotoru prozradí starou Mazdu s Wankelovým motorem. Některé návrhy vznikly kvůli nízké hmotnosti, jiné kvůli chlazení brzd, aerodynamice nebo závodům.



PORSCHE 911 S

První kola Fuchs vznikla pro Porsche 911 S a jejich charakteristický pětilístý tvar se objevil v roce 1966. Kolo o rozměru 4,5 J x 15 vyráběla firma Otto Fuchs kováním z jednoho kusu hliníkové slitiny, zatímco většina tehdejších lehkých ráfků byla odlévána. První dochovaná skica nese datum 13. února 1965. Později přibýly další šířky i průměry a původní design nakonec přežil klasickou 911 – Fuchs jej pro stará i současná Porsche vyrábí dodnes.

RENAULT 5 TURBO

První Renault 5 Turbo dostal neobvyklá metrická kola systému Michelin TRX, která měla průměr 340 mm vpředu a 365 mm vzadu. Tomu odpovídaly pneumatiky 190/55 VR 340 a pořádně široké 220/55 VR 365 na zadní nápravě. Rozdílné rozměry ještě zvyrazňovaly nezvyklé proporce malého hatchbacku s motorem před zadní nápravou. Systém TRX nakonec z automobilového světa prakticky zmizel a zachování původního obutí dnes znamená malý výběr pneumatik a poměrně velký účet.



MERCEDES-BENZ W124 AMG

Masivní plocha, pět otvorů a minimum zbytečných linek. Kola AMG Aero, z nichž se později vyvinula známá rodina Monoblock, dokonale zapadla k Mercedesům osmdesátých a devadesátých let. Sedmnáctipalcová provedení se objevovala na upravených W124 a následně také na modelech R129 nebo W140. Jednoduchý tvar fungoval na sedanu stejně dobře jako na obrovské třídě S. Originální sady jsou dnes žádaným zbožím a správné dobové AMG bez nich působí skoro neúplně.

ALFA ROMEO 33 STRADALE

Hoříčková kola Campagnolo měla na Alfě Romeo 33 Stradale rozměr 5,25 x 13 vpředu a 6 x 13 vzadu. Jejich kruhové otvory daly vzniknout přezdívce „telefonní číselník“, která se později ujala i pro podobně řešená kola dalších Alf Romeo. Třináctipalcový průměr působí dnešní optikou skoro nepatřičně, na drobné 33 Stradale však fungoval dokonale. Motiv kruhových otvorů pak Alfa opakovala v různých podobách ještě o několik desetiletí později.





LANCIA DELTA HF INTEGRALE

Jemná pavučina paprsků patří k Deltě HF Integrale stejně jako rozšířené blatníky. První silniční Integrale používala patnáctipalcová kola, která postupně rostla až na 7,5 J × 16 u Evoluzione II. Ještě zajímavější rozměry vozily soutěžní vozy: asfaltové Deltý skupiny A používaly kola Speedline 9 × 16 a později také 9 × 17. Bílá závodní provedení se stala jedním z nejvýraznějších poznávacích znaků soutěžních Lancií a dodnes inspirují repliky i úpravy silničních vozů.



BMW ALPINA

Dvacet subtilních paprsků provází Alpinu už více než půl století. Původní kola se vyráběla ve třinácti a čtrnácti palcích a jejich členění mělo jednoduchou logiku. Burkard Bovensiepen chtěl vlastnosti pětipaprskového kola, tehdejší BMW však používala čtyři upevňovací šrouby. Vznikly proto čtyři skupiny po pěti paprscích. BMW schválilo kola Alpina pro sériové použití v roce 1971 a základní motiv firma od té doby prakticky neopustila. Poznáte podle něj E21 stejně snadno jako moderní B3.



BMW M1

BMW M1 obouvalo hořčičková kola Campagnolo o rozměru 7 × 16 vpředu a 8 × 16 vzadu. Jejich charakteristické podélné štěrby dokonale zapadly do nízké klínovité karoserie od Giorgetta Giugiaro. Šestnáctipalcový průměr přitom stačil supersportu s motorem uprostřed a výkonem 277 koní, což je v době dvacetipalcových kol zajímavá připomínka proměny automobilových proporcí. Originální Campagnola jsou dnes vzácná sama o sobě a kompletní zachovalá sada má cenu skutečného sběratelského dílu.



BENTLEY CONTINENTAL GT

Když v roce 2003 dorazil první Continental GT, standardní devatenáctipalcová kola už rozhodně nebyla malá. Paket Mulliner Driving Specification však o rok později přinesl dvoudílná sedmipaprsková kola o rozměru 9 × 20 s pneumatikami 275/35 R20. Dvacetipalcový ráfek tehdy na sériovém luxusním kupé působil téměř přehnaně, zvláště mimo svět supersportů a tuningu. O dvě desetiletí později je stejný průměr běžný i u rodinných SUV.



VOLKSWAGEN GOLF GTI

Golf GTI Pirelli z roku 1983 dostal čtrnáctipalcová kola o rozměru 6 J × 14, která dodavatele pneumatik propagovala přímo svým tvarem. Otvory po obvodu připomínají písmeno P z loga Pirelli, a tak se pro ně v Německu rychle ujalo označení „Pirelli-Felge“. Z jednoduchého rozlišovacího znaku speciální edice se stal jeden z nejznámějších detailů první generace GTI. Volkswagen se k názvu Pirelli vrátil i u pozdějších Golfů GTI, původní P-kola však zůstala záležitostí první generace.



MAZDA RX-7

První Mazda RX-7 dostala třináctipalcová kola, jejichž čtyři velké otvory připomínají trojúhelníkový rotor Wankelova motoru. Drobnost, která začne být zřejmá teprve ve chvíli, kdy člověk ví, na co se dívá. Automobilka se tehdy ještě oficiálně jmenovala Toyo Kogyo a rotační motor byl zásadní součástí její identity, takže jeho tvar pronikl i do detailů automobilu. Originální „rotary wheels“ jsou dnes vyhledávaným doplňkem raných RX-7 a jejich motiv zná komunita daleko za hranicemi Mazdy.



SAAB 900 AERO

Tři mohutné paprsky, velké hladké plochy a minimum otvorů. Šestnáctipalcová kola Super Aero vypadají nezvykle i dnes, na hranatém Saabu 900 Aero však jejich technicistní vzhled fungoval překvapivě přirozeně. Třípaprskové ráfky se postupně staly jedním z poznávacích znaků sportovních Saabů

a v různých provedeních je dostával také větší model 9000. Dnes patří původní Super Aero k vyhledávaným dílům a často končí i na vozech, které na nich z továrny nikdy nevysly.

FERRARI F40

Ferrari F40 používalo dělená kola Speedline o rozměru 8 × 17 vpředu a 10 × 17 vzadu, upevněná jedinou centrální maticí. Zadní ráfky nesly pneumatiky 335/35 ZR17, jejichž šířka budí respekt i podle dnešních měřítek. Pět jednoduchých paprsků a hluboký límec přitom vedle komplikované karoserie F40 působí překvapivě střdmě. Stejný princip používaly také závodní verze.



Text: Jiří Švamberk

Foto: archiv

RODINNÉ ÚSPORY



Rodinný automobil se opravdu pozná v okamžiku, kdy do něj nenakládáte jen dva dospělé a pár tašek na víkend, ale zabalíte celou rodinu na týdenní dovolenou. My jsme Renault Symbioz vyzkoušeli snad až extrémně: Dva dospělí, tři malé děti, plný kufr a v navigaci horské průmysky rakouských Alp.

Rakousko je nádherná země na dosah ruky, přičemž již dávno neplatí, že se tam jezdí jen za skvělým lyžováním. I v létě je tam spousta zábavy pro celou rodinu. Kdo jezdí na kole, užije si hustou síť sjezdových tratí a nádherných trailů, s malými dětmi jsme ale tentokrát kola nechali doma a rozhodli se prozkoumat „rodinnou“ tvář alpské země, konkrétně v údolích západně od Liezenu či chcete-li Štýrského Týnce. Z hlavního města jde o cestu dlouhou přijatelných 355 kilometrů, takže po snídani vyrazíte a na ubytování dorazíte akorát na odpolední check-in.

Jako vozidlo nám posloužil Renault Symbioz, kompaktní rodinné SUV dlouhé 4,41 metru.

To v interiéru nabízí plnohodnotných pět míst, posuvnou zadní lavici s možností zvětšit zavazadlový prostor až na 708 litrů a moderní multimediální systém openR link s 10,4" displejem a integrovanými službami Google. Pod kapotou může mít Symbioz tři pohonné jednotky, my jsme si velmi dobře vystačili už se základní Eco-G 120, tedy litrovým motorem schopným spalovat také LPG, o výkonu 120 koní. Ten přepínaný triválec spojuje s padesátilitrovou nádrží na benzin a čtyřicetilitrovou nádrží na LPG. Budeme vůbec muset tankovat? Prozradím předem - nemuseli jsme. Na benzin se spotřeba držela lehce nad pěti litry, u LPG přidejte zhruba litr a půl: Celkem tak akční rádius činí přes (reálných!) 1400 kilometrů. První ostrá zkouška ale přišla ještě před nastartováním – jak se poskládat? Symbioz

má naštěstí Isofix také na předním sedadle spolujezdce, takže velká dětská sedačka se základnou mohla dopředu, další dvě útlejší zůstaly vzadu. V našem případě to nebyla jen příjemná vychytávka, ale řešení, bez kterého bychom se do auta nenaskládali.

PŘEVÝŠENÍ V HLAVNÍ ROLI

Prvním nepřehlédnutelným tipem na výlet je zámek Trautenfels. Barokní stavba na návrší nad údolím řeky Enns jižně od Lienzu je jednou z dominant regionu a na první pohled působí jako dokonalá rakouská pohlednice: Zámek, široké údolí a hory v pozadí. Trautenfels však není jen hezká kulisa. Dnes v něm sídlí krásné muzeum věnované přírodě, historii a kultuře regionu. Zajímavé je ale především jeho okolí. Pod zámek se rozkládá několik velkých rybníků a vodních ploch, které celé místo dělají ještě malebnějším. Mimochodem, místní rybí restaurace rozhodně stojí za zmínku, je vyhlášena široko daleko a rozhodně doporučujeme rezervovat stůl předem.

Pokud máte rádi majestátní scenérie a vodopády, po deseti kilometrech dál silnicí E651 na Schladming nepřejedte odbočku vpravo. Po krátké procházce údolím řeky Salzy minete vodní elektrárnu a dorazíte k burácejícímu čtyřicetimetrovému vodopádu s ledovým jezírkem, které otužilce láká ke koupeli. V údolí nad Salza Wasserfalllem se nachází Salzastausee, poválečná přehradní nádrž. Její hráz je vysoká 53 metrů a nádrž pojme více než jedenáct milionů kubíků vody. Cesta k ní lesem po stoupající asfaltce je klidná a nabízí pěkné výhledy, kdo si troufá, může si ji zkrátit i strmým lesním výšlapem, tak jako my.

Když se potom vrátíte zpátky k Liezenu a u zámku zabočíte doleva do údolí směrem k Bad Aussee, čímž fakticky objíždíte slavnou solitérní horu Grimming (2351 m), narazíte po pěti kilometrech na dalšího veličana, tentokrát však sportovního. Po levé straně leží Kulm, legendární mamutí můstek. Když stojíte přímo pod „kotlem“, působí jeho velikost až absurdně. Byl postaven v roce 1950 a patří k nejslavnějším místům v historii skoků na lyžích. Právě zde byl třikrát překonán světový rekord – v letech 1962, 1965 a 1986, v roce 1993 zde bral dvě vítězství Jaroslav Sakala a i díky tomu skončil druhý ve světovém poháru. Dnes můstek umožňuje skoky hluboko za hranici dvou set metrů, rekord můstku má hodnotu 245,5 metru.

ŠEST JEZER, ŠESTNÁCT EUR A JEDEN SLAVNÝ ZAJÍC

Popojedte dva kilometry údolím k Bad Mitterndorfu a pokud zrovna nemáte chuť na termální koupel, ale chce se vám „šplhat“ nahoru, můžete si užít Tauplitzalm Alpenstrasse. Přibližně deset kilometrů dlouhá panoramatická trasa stoupá vysoko do hor, vjezd osobním automobilem je zpoplatněn 16 eury. Silnice se vine vzhůru, zatáčky střídají rovnější úseky a mezi stromy se postupně otevírají pohledy na okolní



Zámek Trautenfels vznikl v 17. století přestavbou středověké pevnosti.

hory. Manuální převodovka Symbiozu tu dává větší smysl než při monotónní jízdě po dálnici a motor Eco-G 120 se má možnost trochu zapotit. Po několika kilometrech se

začíná měnit charakter krajiny, les ustupuje loukám a už jste na Tauplitzalmu, vysokohorské plošině známé v zimě lyžováním, ale v létě nabízející především turistiku v nádherné krajině. Jednou z největších atrakcí je šest horských jezer, kolem kterých vede Six Lakes Trail. Adekvátní trasu si vybere opravdu každý, terény jsou veskrze rodinné.

Další zastávka už potěší spíše technicky založené členy rodiny – pokračujte údolím dál a kousek za Bad Aussee najdete malou motoristickou perlu



– fanouškovské muzeum automobilů Lotus. Nejde o anonymní automobilovou expozici, ale o sbírku vybudovanou z opravdové vášně. Navíc jsme měli štěstí a přímo na místě jsme potkali majitele muzea. Ochotně se s námi dal do řeči a bylo okamžitě znát, že Lotus pro něj není „pouhá“ sběratelská záliba. Uvnitř jsou skutečné automobily, množství modelů, fotografie, časopisy a další předměty spojené s Lotusem. Venku v barvách Lotusu stojí nákladní automobil i s naloženou formulí a krásný autobus. V okolí Bad Aussee se nachází několik termálních koupališť; přímo ve městě je Narzissen Bad, které kombinuje bazény, wellness a saunový svět.



Unikátní muzeum v Bad Aussee ukrývá sbírku legendárních sportovních vozů britské značky Lotus.

Pokud chcete spojit nádherné výhledy, dobrodružství a celodenní zábavu pro děti, určitě si zajedte do Schladmingu. Jedno z nejznámějších lyžařských středisek má v létě úplně

jinou atmosféru a na hoře Planai na vás čeká dětský ráj – Hopsiland. Ve výšce kolem 1800 metrů se tu rozkládá rozsáhlé dětské hřiště, které si s obyčejným hřištěm příliš nezadá. Prolézačky, skluzavky, vodní atrakce, balanční prvky, kuličkové dráhy, rýžoviště zlata a další stanoviště jsou rozmístěna v horské krajině a propojena několika kilometry tras. Děti okamžitě pochopí, co mají dělat: Běhat. Lézt. Sjíždět. A znovu dokola. Jen pozor na zpropadené dřevěné kuličky s podobiznou vysmátého zájce – rády z dráhy vyskočí a v příkrém lesním svahu se šance na jejich nalezení blíží k nule. Kdo má větší děti a dobrodružnější povahu, tak na druhé straně údolí proti Schladmingu najde krásnou soutěsku Silberkarklamm s punkevní řekou a vodopády. Jen pozor, vstupné je pouze za hotové.

Upřímně řečeno, tipů na výlet by bylo klidně ještě jednou tolik, v Rakousku skoro nejde šlápnout vedle. Tak směle vyrazte, když to bude s úsporným plynovým Symbiozem, tak možná ani nebudete muset tankovat...

Text: Aleš Jungmann

Foto: autor

DACIA SERVICE



PŘEZUTÍ
JEN **499 Kč**

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

Dacia doporučuje Castrol

ESHOP.DACIA.CZ

Akční cena přezutí se vztahuje pouze na sadu 4 kusů zimních pneumatik značky Motrio zakoupenou v autorizovaném servisu Dacia v období od 1. 10. do 31. 12. 2026.

PŘEKRÁSNÝ OSTROV

Tradiční kamenné stavby Mallorky.



Historické uličky města Alcúdia.



Klikaté silničky vinoucí se dramatickými skalisky a příkré útesy padající od silnice přímo do průzračného moře, které v horkém létě láká k vykoupaní, to vše nabízí slunná Mallorca.

Baleárské ostrovy tvoří 4 hlavní ostrovy a zhruba 147 menších neobydlených ostrůvků či skalisek trčících z moře. Mallorca je největší z celého souostroví a nejspíš se sem podíváte letecky, létá se sem ze všech větších měst Evropy. Hned u letiště, které přepraví 30 milionů turistů ročně (2x tolik co Ruzyň), se nachází několik obrovských center autopůjčoven, takže ani v sezóně většinou nečekáte na půjčení auta věčnost a není to ani na rozdíl od ubytování drahé. Mallorca má jednu velkou výhodu – trajektem po moři sem přepravíte i svoje vlastní auto či karavan, a to jak z nejbližší Barcelony či jižnějšího Alicante, tak ze vzdálenějších francouzských měst Marseilles či Toulonu. Nejlevnější trajekt pro celou rodinu včetně auta se dá pořídit v předstihu už od 3 tisíc Kč za zpáteční jízdenku.

Palma je správním centrem Baleár a žije tu půl milionu obyvatel – půlka ze všech ostrovanů. Charakteristickou a nepřehlédnutelnou dominantu města tvoří spojení královského paláce (bílý hrad je i na baleárské vlajce) a katedrály La Seu, jedné z nejvyšších gotických staveb v Evropě, které vtiskl nezaměnitelný vzhled katalánský modernista Antonio Gaudí.

OD KŘÍŠTÁLOVÉHO MOŘE K ZELENÉMU POHOŘÍ TRAMUNTANA

Mallorca láká návštěvníky především na skutečně čisté písčité pláže a průzračné moře plné ryb. Nádherné pláže přesvědčí i ty, kteří se takovému druhu odpočinku většinou vyhýbají. Pak jsou tu městečka a vesnice s bohatou historií, kamennými domy a jak jinak než úzkými neprůjezdnými uličkami poskytujícími stín v parném létě a romantickou atmosféru při večerních procházkách. Z těch nejnavštěvovanějších měst jmenujme: Sóller (jezdí tu také historický vlak a tramvaj), Alcúdia, Valldemossa a bohémská Deià. Co však dělá Mallorcu ze všeho nejžádanější, je krajina pohoří Serra de Tramuntana. Strmé kopce a skály, nejvyšší bod Mallorcy, tisíciletí původního zemědělství a vinařství v takto drsné krajině, olivové zahrady, velké vodní nádrže, vodní přiváděče, akvadukty, vodní mlýny – opravdu je na co se koukat a co navštívit. Díky dobře značeným turistickým cestám je i kde chodit, nejznámější několikadenní trek prochází podélně celým pohořím a kolem všech hlavních vrcholů.

Podobně orientovaná je i scénická silnice Ma-10. V podstatě začíná na překrásné pláži v letovisku Sant Elm na dohled od „dračího“ ostrůvku Sa Dragonera, vine se skrz pohoří a skály, protíná malebná městečka v úrodných údolích, objíždí nejvyšší vrcholky Mallorky (Puig Major, 1436 m n.m.) a na samém cípu se mezi strmými skalisky proplétá

až k majáku na Cap de Formentor. Celá se dá bez problémů projet za jeden den, avšak s návštěvou měst a kocháním se na vyhlídkách, se snadno protáhne na vícedenní přejezd. Výhodou je, že na několika místech se lze odpojit, sjet do nížiny a využít podélnou dálnici Ma-13 a do hodiny jste zpátky v hlavním městě. Vždyť celý ostrov má rozlohu zhruba jako náš Karlovarský kraj, byť obyvatel tu žije třikrát více.

KVALITNÍ SILNICE

Všechny hlavní a vedlejší asfaltové silnice jsou v perfektním stavu a snadno sjízdné, běžně tu potkáte i nízké sportáky. Řízení v horách vyžaduje více pozornosti kvůli ostrým zatáčkám, strmým stoupáním a klesáním a někde ještě zúžené šířce. V městečkách navíc parkují po krajnicích auta, po silnici se také v sezóně pohybují davy turistů, a tak se často tvoří náhlé kolony. Na významnějších vyhlídkách jsou velká parkoviště, ale stane se, že v horách pojedete několik kilometrů serpentínami bez jediné možnosti bezpečného zastavení. Na Mallorce je také dost oblíbená silniční cyklistika, ale kvůli vysokým teplotám tu v létě cyklistů zase tolik nepotkáte. Stává se, že vyčerpaný závodník se do kopce chytne do okénka úplně cizího auta, a to ho laskavě pomalu vytáhne nahoru. Mezi lidmi tu panuje vřelá atmosféra.

Zdejší po tisíce let hospodářsky využívaná krajina, zapsaná na seznamu UNESCO, je také doslova protkaná starými kamenitými cestami, které vedou do dnes již pozapomenutých míst, k neobydleným klášterům, k neobdělávaným polím a vodním zdrojům. Tyto cesty, byť to tak na mapě leckde vypadá, se již zdaleka nevyužívají jako dřív, a tak je většina úseků sjízdna pouze pořádným offroadem s redukcí. Ono většinou je vjezd do přírody a rezervace po takových cestách zakázán značkou, ale našli jsme i pár silnic, kde se offroadit dá. Opravdovou výzvou jsou strmé kopce, silnice poseté kameny a balvany, místy plné děr a hodně rozbité. Běžným autem vůbec nemá smysl se o jejich průjezd pokoušet. Zapadnout se tu moc nedá, zato prorazit vanu však velmi snadno.

Nejvyšší asfaltová cesta ostrova na nejvyšší bod Puig Major je bohužel běžně uzavřená, neboť nahore se nachází radarová základna. Avšak opodál vede asfaltová, extrémní, 100 let stará, 13 km dlouhá horská silnice s 26 ostrými zatáčkami, klesající skrz skaliska pohoří dolů od vrcholků k pobřeží, dokonce je tu jediná 270° zatáčka s okružním mostem, kde silnice prochází sama nad sebou. Rybářská vesnice Sa Calobra dole, vetknutá do útesů, nabízí procházku kaňonem a využít můžete i několik ferát.

PRAKTICKÉ INFORMACE

Ceny pohonných hmot se oproti španělské pevnině o moc neliší. Rozdíl v ceně je zanedbatelný. V současné době je zde cena nafty dokonce ještě o korunu nižší než u nás, oproti tomu benzín vyjde zhruba o dvě koruny draž. Vzhledem k malé rozloze ostrova, hustotě zalidnění a čerpacích stanic, které jsou v každé větší vesnici, si s tankováním nemusíte dělat hlavu. Na horských silnicích samozřejmě počítejte až s dvojnásobnou spotřebou oproti rovným dálnicím v údolí.

Mallorca nás velmi mile překvapila svou dokonalou úrovní silnic, infrastruktury, čistým mořem, přátelskými lidmi, kteří se vám nevnučují, klidem, úchvatnou přírodou a zachovalými historickými památkami, o které se místní s láskou starají. Dalším velkým plusem je možnost zastavit v přírodě,

piknikovat i bivakovat, aniž by si vás kdokoliv všiml nebo vám to zakazoval, či se na vás divně díval. Oficiálně nelze bivakovat v přírodě národního parku kdekoliv, avšak na mnoha místech jsou vyhrazena speciální místa přímo pro tento účel. Svoboda pohybu bez zbytečných zákazů a příkazů, stejně jako tolerance a až „nevšímavost“ místních, byly velmi příjemné. Cítili jsme se tu naprosto v klidu, svobodně a propojení s přírodou, což narušovala pouze velká letní vedra a vysoká vlhkost vzduchu u moře.

Text a foto

Tomáš Vizingr a Jana Vizingrová

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KLÍČ K MOBILITĚ



Audi Q5 na operativní leasing již od 17 699 Kč bez DPH měsíčně

Useďte za volant nového vozu Audi Q5 a užijte si jízdu v prémiovém stylu. S operativním leasingem od Volkswagen Financial Services můžete mít vůz již za **17 699 Kč bez DPH měsíčně**. V ceně s kompletním pojištěním, servisem i silniční asistencí 24/7. Nastartujte a užijte si pohodlnější cestu v novém voze. Více se dozvíte na www.operaklehc.cz.



Kompletní pojištění



Servis a údržba
vozu v ceně



Dvě sady pneumatik včetně
výměny a uskladnění



Silniční asistence 24/7

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Audi Q5 TDI quattro 150 kW v ceně 1 587 900 Kč. Doba pronájmu 48 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 21 416 Kč vč. DPH, 17 699 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, dále obsahuje povinné ručení a havarijní pojištění s 10 % spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč, které je kalkulováno ve variantě pojištění bez garance pojistného. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah. Tato nabídka platí pouze pro podnikatele.



Autorkou citátu je **Coco Chanel** (1883–1971), francouzská módní návrhářka a zakladatelka značky Chanel, která zásadně ovlivnila podobu moderní dámské módy.

POMŮCKA: ANT, KLK, ROBO	DRUH VÝSIVKY	JMÉNO FOTBALISTY BAROSE	UBEZPEČIT		STOVKY	UVNITŘ	CITOSLOVCE NÁRKU	SKLADIŠTĚ		ŘEMESLNICKÝ STŮL	CHYBA	TYČ VOZU	KOSTRA HLAVY		CHEMICKÝ PRVEK	VACNATEC	PTÁK S MOHUTNÝM ZOBÁKEM
ZKRATKA UMĚLECKÉ VYSOKÉ ŠKOLY				LÁKADLO ZNAČKA VYSAVAČŮ				SDRUŽENÍ PODNIKŮ JO						DEJSTVÍ LUMP			
1. DÍL TAJENKY																	
SCHRÁNKA MĚKKÝSE						DIVADELNÍ ZÁVĚSY NÁŠEP						OBYVATEL SUMATRY POHŘEBNÍ HOSTINA					
PLEMENO					POBÍDKA TAHOUNŮ ITALSKÝ PRÍSTAV			CHUCHVALEC					BULHARSKÉ POHOŘÍ SLUHA				
ANGLICKÝ „MRAVENEČ“				NĚMECKÝ „ANO“ 2. DÍL TAJENKY						GERMÁN							
	OSÍRELOST	JIHOEVROPA NEZNÁMÝ AUTOR								JMÉNO HUDEBNÍKA GRIGOROVA						VELEBENÍ	NEROZRÝVAT PLUHEM
ČERT						SLEDOVAT ZRÁKEM						SOUBOR ZÁSAD PROMĚNÁDY					
ZNAČKA INDIA			KUJNÝ MATERIÁL POTĚ				SEDLINA	KMÍNŮVÝ LIKÉR		ZŮSTAT JAKO POSLEDNÍ	RUSKÝ „JAK“ ANGLICKÝ ZÁPŮR				ZVRATNÉ ZAJMENO ZHOUBA		
PROUD			PÍČNINA ČIN						POT POUZE (SLOVENSKY)					ŠPATNOST JEDEN I DRUHÝ			
ODLIŠNĚ				SMETANOVA OPERA ŘÍMSKÝCH 1001									SHARİFOVO JMÉNO SLOVENSKÝ „AR“				
3. DÍL TAJENKY																	
VYHYNULÝ HLAVONOŽEC						ODĚV					BIBLICKÁ HORA						

PODVOZEK, KTERÝ PRACUJE PRO VÁS

Když se řekne rodinné kombi, většina z nás si představí hlavně velký kufr, pohodlná sedadla a dostatek místa pro každodenní život. Jenže o tom, jak příjemně a bezpečně se s autem skutečně cestuje, rozhoduje především technika ukrytá pod karoserií. Nová Kia K4 Sportswagon ukazuje, že dobře nalaďený podvozek dokáže spojit komfort na dlouhých cestách s jistotou ve chvíli, když rovné úseky vystřídají ostřejší zatáčky.

NALADĚNO PRO EVROPU

Kia K4 Sportswagon přichází jako nástupce oblíbeného modelu Ceed a její technický základ byl navržen pro evropské podmínky. Vývojáři proto věnovali pozornost pružinám, stabilizátorům, tlumičům i uložení hnacího ústrojí. Přímějšší převod elektrického řízení MDPS má zase přispět k rychlejší odezvě vozu. Výsledkem je přesně to, co od moderního kombi očekáváme: klid při cestě na dovolenou, pohodlí při každodenním dojíždění a čitelné reakce při svižnější jízdě.

JISTOTA ZAČÍNÁ U KOL

Přední kola využívají nezávislé zavěšení typu MacPherson se zesíleným uložením tlumičů vzpěr. Vzadu pracuje víceprvková náprava, která dokáže přesněji kontrolovat pohyb jednotlivých kol při propružení, zatáčení i změnách zatížení. To je u kombi důležité – jinak se vůz chová s jedním člověkem za volantem a jinak s rodinou, zavazadly a plným kufrem.



rem. Stabilitě pomáhá také tuhá karoserie, v níž vysokopevnostní ocel AHSS tvoří 57,3 procenta. Zesílené sloupky A a B, přepážka motorového prostoru a další vztuhy ještě více zvyšují tuhost konstrukce a omezují přenos nežádoucích vibrací.

PARTÁK NA VŠECHNY CESTY

Dobře nastavený podvozek navíc nepoznáte jen při rychlé jízdě. Jeho kvalita se ukazuje i v obyčejných situacích – při změně pruhu na dálnici, prudším brzdění před překážkou nebo na rozbité okresce. Právě tehdy oceníte, když každé kolo pracuje přesně tak, jak má. Ať už jedete do práce, na víkend nebo přes půl Evropy, právě pocit, že vůz drží stopu s naprostou samozřejmostí, patří k těm věcem, které na novém voze Kia K4 Sportswagon rozhodně oceníte.

glo

Láska na první pohled

K použití 2× rychleji*



18+

NOVÉ HILO

* V porovnání s rychlostí prvního potáhnutí u zařízení glo™ Hyper X3 Pro v režimu Standard.

Jak velký máte všeobecný přehled?

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

1. Jaké bylo křestní jméno Coco Chanel? A) Gabrielle B) Madeleine C) Simone		2. Za který tým NBA odehrál Michael Jordan většinu své kariéry? A) Chicago Bulls B) Los Angeles Lakers C) Boston Celtics	3. V kterém roce získala Toyota s vozem Corolla WRC titul mistra světa konstruktérů? A) 1997 B) 1998 C) 1999	
4. Jak se jmenuje největší známý živý strom na světě podle objemu kmene? A) General Sherman B) Hyperion C) Methuselah	5. Jaké bylo původní příjmení J. V. Stalina? A) Džugašvili B) Romanov C) Uljanov		6. Jaký je nejmenší známý žijící ptačí druh na světě? A) Kolibřík kalypa nejmenší B) Kolibřík včelí C) Střízlík obecný	
7. Kdo režíroval film E.T. – Mimoszemšťan? A) George Lucas B) Steven Spielberg C) Robert Zemeckis		8. Kolik hráčů jednoho týmu je současně ve vodě při vodním pólu? A) 6 B) 7 C) 8	9. Kdo vynalezl gramofon s plochou deskou? A) Thomas Alva Edison B) Emile Berliner C) Alexander Graham Bell	
10. Co v českém slangu znamenají výrazy „retko“ nebo „žváro“? A) Cigareta B) Pivo C) Automobil	11. Která z těchto rostlin je pro člověka prudce jedovatá? A) Rulík zlomocný B) Máta peprná C) Meduňka lékařská		12. Co se v češtině hovorově označuje slovem „pinec“? A) Stolní tenis B) Kulečnick C) Badminton	
13. Co je bauxit? A) Slitina B) Ruda C) Hornina		14. Z které země pochází automobilová značka Pagani? A) Itálie B) Argentina C) Španělsko	15. Co je luneta u hodinek? A) Kroužek kolem sklíčka či ciferníku B) Řemínek hodinek C) Korunka pro natahování hodinek	
16. Ve kterém století př. n. l. žil Julius Caesar? A) 1. století př. n. l. B) 2. století př. n. l. C) 1. století n. l.	17. Který z těchto mužů založil společnost Apple? A) Steve Jobs B) Bill Gates C) Michael Dell		18. Co je Wankelův motor? A) Rotační spalovací motor B) Parní motor C) Elektromotor s lineárním rotorem	
19. Jak se běžně říká pětipaprskovým kolům Porsche 911? A) Fuchs B) Borrani C) Minilite		20. Kolik hráčů má na hřišti jeden tým v klasickém ragby union? A) 13 B) 15 C) 16	21. Které město je podle počtu obyvatel pátým největším městem Česka? A) Liberec B) Olomouc C) České Budějovice	
22. Kdo byl Tazio Nuvolari? A) Italský automobilový a motocyklový závodník B) Italský módní návrhář C) Italský filmový režisér	23. Kdo napsal román Vražda v Orient expresu? A) Agatha Christie B) Arthur Conan Doyle C) Dorothy L. Sayers		24. Co je fjord? A) Dlouhý úzký mořský záliv B) Sopečný kráter C) Písečný ostrov	

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



Zákaznická karta se slevou 500 Kč

Nabídka platí od 14. 9. do 15. 11. 2026

MyCard Service+ nyní jen za 1 490 Kč

S **MyCard Service+** získáte: **2× ročně** výměnu kol včetně samostatných pneumatik a vyvážení, **1× ročně** výměnu brzdové kapaliny, nebo sady předních stíracích lišt, **10% slevu** na originální příslušenství (vč. kompletních kol) a všechny výhody bezplatné karty MyCard. **Mít MyCard se vyplatí!**



MyCard

Moje výhody.
Můj servis.

www.my-card.cz



CO JE TO QR KÓD?

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



NAROZENINOVÁ PÁRTY

V mnichovském BMW Welt se letos v létě konala unikátní výstava uměleckých vozů BMW, kterým se říká Art Cars. Poprvé se na jednom místě setkala všech 20 vozů. Pro ty z vás, kteří neměli možnost výstavu navštívit, zde máme video z produkce BMW, ve kterém si můžete všechny vozy a jejich autory alespoň krátce prohlédnout.



KONEČNĚ TO PRAVĚ!

V naší rubrice 4test si můžete přečíst krátkou recenzi výročního Golfa GTI Edition 50, který s paketem Performance patří k vůbec nejlepším sportovně laděným osobním automobilům současnosti. Zde je oficiální video z jeho rekordního pokusu na Severní smyčce okruhu Nürburgring. Navzdory vyšší cenovce jde o mimořádně povedený ostrý hatchback od Volkswagenu, který po spíše vlažné předchozí generaci konečně zvedá latku na patřičnou úroveň.



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. Samozřejmě je chytrý telefon s fotoaparátem.

HRDÝ OTEC

Herbert Oberhaus byl legendární vývojář Opelu, který stál za řadou jeho podvozků a především za slavným dvoulitrovým šestnáctiventilem C20XE, známým například z Kadettu GSí 16V. V tomto dobovém videu se můžete podívat, jakým způsobem Opel týral svůj sportovní derivát Kadettu na Kanárských ostrovech. A že tam v té době opravdu moc asfaltových silnic nebylo...



BORN TO DRIFT

Toyota Corolla, o níž máme v tomto čísle článek v rubrice Legenda, je veskrze obyčejné auto, které nikdy nemělo velké sportovní ambice. Pak ale Japonci u páté generace přišli se sportovními verzemi Corolla Levin a Sprinter Trueno AE86 a zrodila se driftovací legenda. Zde je dobové video Keiichiho Tsuchiyi, kterému se přezdívalo „Drift King“. Talent od Boha, nemyslíte?



HUSÍ KŮŽE

Na letošním goodwoodském Festivalu rychlosti se divákům představilo mnoho úchvatných strojů. Jedním z nich byla Supra s motorem z formule 1. 750koňová atmosférická pohonná jednotka Judd V10 byla naprosto ohlušující a zároveň fascinující. Zde je krátké video, jak tento driftovací speciál zní. Povšimněte si motorového prostoru, kde není vidět téměř žádná elektroinstalace. Náhdera.





Předplatte si mytí

JIŽ OD 299 Kč/MĚSÍC



Stáhní si apku zde

- PŘEDPLATNÉ V APLIKACI MYCÍ DIGI LINKA
- VÍCE NEŽ 130 MYČEK PO CELÉ ČR
- AŽ 8 MYTÍ ZA MĚSÍC V CENĚ

Předplatné je dostupné výhradně v nejnovější verzi aplikace Mycí Digi Linka. Platí pro 8 mytí za měsíc pro jednu registrační značku vozidla. Po skončení předplaceného období dojde k automatickému obnovení předplatného na další období s povinností platby. Automatickou obnovu platby je možné zrušit výpovědí předplatného kdykoli před koncem předplaceného období. Výpověď předplatného není dotčena dostupností služby do konce předplaceného období. Nabídka neplatí pro vozidla, která jsou registrována ve fleetovém programu ORLEN, a vozidla typu taxi.

NOVÁ ENERGIE, STEJNÁ DNA



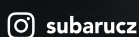
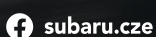
Přijíždí nová éra Subaru. Moderní elektromobily Subaru v sobě spojují vize budoucnosti a legendární tradici. Ať už je vaším cílem maximální dojezd na dlouhých cestách, nekompromisní dynamika v městské džungli, nebo drsný terén. V nabídce našich elektromobilů Subaru najdete vše, co od Subaru milujete a očekáváte – absolutní jistotu pohonu všech kol a bezkonkurenční stabilitu na jakémkoliv povrchu, pověstnou japonskou odolnost a špičkovou bezpečnost. Elektrická Subaru neztratila nic ze své dobrodružné DNA.

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



test drive
Subaru

Vyzkoušejte sami!



SUBARU
FINANCE

