

AUTO

prosinec
2013

trendy

ŠKODA OCTAVIA COMBI

větší prostor a asistovaná
bezpečnost

str. 6



PODZIMNÍ HITY

bohatá přehlídka
novinek

str. 4

SUZUKI SX4 S-CROSS

talent pro
všechno

str. 18



Hlasujte pro **Auto roku v ČR** v pěti kategoriích

NOVÝ SEAT LEON ST KOMBI

Více prostoru pro život



ENJOYNEERING

DOSTATEK PROSTORU PRO VAŠI RODINU

Nový SEAT Leon ST kombi není pouze vůz, ale také zážitek, který čeká, až ho objevíte. Zavazadlový prostor o objemu 587l, který navýšíte jedním pohybem prstu na 1 470l, nabízí neomezené možnosti pro vaše aktivity, ať už jsou jakékoliv. Leon ST kombi je doslova nabitý užitečnými technologiemi, které ho dělají dokonalým společníkem při jakémkoliv životním dobrodružství.

VÍCE PROSTORU PRO VAŠE PŘÍBĚHY.



LED SVĚTLOMETY



ZAVAZADLOVÝ PROSTOR 587 l –
MOŽNÉ ZVÝŠIT AŽ NA 1470 l



SKLOPNÉ STOLKY NA ZADNÍ STRANĚ
PŘEDNÍCH SEDADEL

Revoluce u General Motors

Koncern General Motors se stane první globální automobilovou společností, v jejímž čele bude žena. Dana Akersona v polovině ledna vystřídá dosavadní šéfka vývoje Mary Barraová (51).

Zhlediska GM je mnohem významnější, že se do čela koncernu po letech nadvlády účetních konečně dostane osobnost s technickým vzděláním i bohatými zkušenostmi s automobilovou technikou. Mary Barraová zná výrobu v GM doslova od základů. Je typickou ukázkou naplnění amerického snu. U GM začínala v ro-

„Do čela GM se staví osobnost se zkušenostmi s automobilovou technikou.“

ce 1980 jako osmnáctiletá ve výrobě. Mezi nejschopnějšími dělníky byla vybrána do vzdělávacího programu v Institutu GM.

Po studiích se dostala až do vedení koncernu. Už jako matka dvou dětí vystřídal mnoho různých funkcí a jako jedna z mála přečkala ve vedení GM i reorganizaci při řízeném bankrotu v roce 2009.



V ČINĚ JE ODLIŠNÝ YETI

Krátce po zahájení výroby nové podoby modelu Yeti v Kvasínách se ve spolupráci s firmou Shanghai VW rozeběhla v továrně Yizheng v provincii Ťiang-su produkce verze upravené pro čínský trh. Yeti Ye Di má o 60 mm prodloužený rozvor, je o 52 mm delší, o 9 mm nižší a na prání má i rezervní kolo na pátých dveřích.



NÁVRAT DO ROKU 1986

Legendární kalendář Pirelli má pro rok 2014 neobvyklou podobu. Jde o dosud nepublikovaný Kalendář Pirelli 1986. Ten připravoval Helmut Newton, ale z rodinných důvodů musel od práce odstoupit. Newton fotografoval v prostředí Velké ceny Monaka F1 a toskánské krajiny. Modelky připomínají smyslné hvězdy italských neorealistických filmů – oblečené a přesto sexy.



TOVÁRNA TPCA PŘIJÍMÁ NOVÉ ZAMĚSTNANCE

Kolínská automobilka TPCA Toyota Peugeot Citroën v příštích měsících přijme do výroby 600 nových pracovníků. Do konce roku 2014 TPCA zvýší celkový počet zaměstnanců na 3500. Jedná se o jeden z největších náborů od zahájení činnosti v roce 2005.

Je to další doklad blížícího se zahájení produkce nové generace vozů Citroën C1, Peugeot 108 a Toyota Aygo. Představit by se měly na autosalonu v Ženevě v březnu 2014, ale spuštění výroby lze očekávat už v únoru. Sou-



časná trojice vozů Citroën C1, Peugeot 107 a Toyota Aygo už je ve výrobním programu devátým rokem.

Úplně jiná taxi



Holding Student Agency Radima Jančury rozšiřuje své podnikání prostřednictvím vlastní společnosti Tick Tack o taxislužbu s nadstandardními službami. Audi pro Tick Tack dodá 150 vozů Audi A6.

První auto za bitcoiny



Prodejce luxusních automobilů v Newport Beach v Kalifornii jako první akceptoval platbu virtuální měnou bitcoin při prodeji vozu Tesla Model S v ceně 103 000 dolarů (2,06 milionu Kč). Kupující za něj zaplatil 91,4 bitcoinu.

Do vězení za dobití elektromobilu

Kaveh Kamooneh si u školy v Chambee v Georgii na 20 minut zapojil svůj elektromobil Nissan Leaf do zásuvky. Po pár dnech byl zatčen a strávil 15 hodin ve vyšetřovací vazbě. Policejní seržant Ernest Ford k tomu uvedl: „Krádež je krádež a kdo krade, ten patří do vězení.“

Policejní jednička

Automobilka Volvo vyvinula nové speciální šasi XC70 D5 AWD pro policejní vozy. V současnosti Volvo prodává 500 až 600 policejních aut ročně. Volvo je jedním z mála výrobců, kteří se takovými úpravami šasi zabývají.



FRANKFURTSKÉ ŽNĚ

Po skončení významné automobilové výstavy nastává pro příznivce automobilismu období hojnosti. Co týden se na trhu objevuje nějaká ta novinka, a protože letošní frankfurtský autosalon byl opravdu bohatý, s novinkami se v posledních týdnech doslova roztrhl pytel. Tady je několik nejžhavějších z českého trhu.

Audi A8



Audi A8

Vlajková loď automobilky Audi se dostala do poloviny životního cyklu, což znamená, že nastal čas na facelift. Ten v oblasti designu přináší řadu vylepšení, přičemž mezi ty vůbec nejza-



Vlajková loď Audi je opět plná moderních technologií

jímavější patří pokroková technika osvětlení prostoru před vozidlem Matrix LED. Tyto unikátní světlomety umějí například osvětlit zatáčku ještě dříve, než otočíte volantem, nebo adaptivně tlumit kužel dálkových světel tak, že nedochází k oslnování protijedoucích řidičů.

Zájemci o vlajkovou loď z Ingolstadtu mohou vybírat mezi čtyřmi nabízenými motory. Jako základ figuruje oblíbený šestiválcový turbodiesel 3,0 TDI o výkonu 190 kW. Druhým šestiválcem, montovaným pod kapotu A8, je kompresorem přeplňovaný zážehový 3,0 TFSI V6 o výkonu 228 kW. Milovníkům velkých osmiválců nabízí Audi vznětovou pohonnou jed-

notku 4,2 TDI o výkonu 283 kW nebo zážehový agregát 4,0 TFSI o výkonu 320 kW. Všechny motorizace jsou dodávány výhradně s pohonem všech kol quattro a samočinnou osmistupňovou převodovkou.

Cena od: 1 997 900 Kč

Citroën Grand C4 Picasso

Oblíbené rodinné MPV C4 Picasso nabízí ve své nové podobě rovněž prodlouženou sedmimístnou variantu Grand C4 Picasso. Jedním z hlavních poznávacích znamení nového modelu je progresivní francouzský design a novinka ani vzdáleně nepřipomíná kdysi velmi žádané vajíčkovité C3 Picasso. Jedno však oba sourozence i nadále spojuje – tímto společným prvkem je vynikající úroveň praktičnosti.



Citroën Grand C4 Picasso



Velké Picasso svým designem nezapře francouzský původ

Oproti sesterskému C4 Picasso má verze Grand o nezanedbatelných 55 mm delší rozvor, což jde na vrub nové modulární platformě EMP2. Délka rozvoru 2,84 metru momentálně platí za nejlepší v segmentu kompaktních MPV. Modulární platfor-

ma se také podílí na poklesu hmotnosti zhruba o 100 kg.

Paleta motorizací sahá od šestnáctistovek VTi (88 kW), THP (115 kW) a HDi (85 kW) až k novému vznětovému dvoulitru 2,0 BlueHDi, který jako první motor od Citroënu splňuje emisní normu Euro 6, a to zejména díky katalyzátoru SCR (vstřikování močoviny do výfukových plynů). Novinkou je také samočinná převodovka Aisin.

Cena od: 414 900 Kč

Hyundai i10

Nejmenší model progresivně se vyvíjející automobilky Hyundai se ve Frankfurtu představil ve své nové

Mnoho frankfurtských novinek se už objevilo také na českém trhu.



Hyundai i10

podobě. Hyundai v případě modelu i10 ukazuje, že se zařazením mezi uznávané automobilové výrobce to myslí ztraceně vážně. Důkazem je velmi dobrá úroveň slícování a kvalitní, i když tvrdé plasty, stejně jako vysoká praktičnost v podobě dobře přístupného zavazadelníku (252 litrů) a množství odkládacích ploch.

Příkladem je rovněž úroveň aktivní a pasivní bezpečnosti. Nový Hyundai i10 se mimo jiné chlubí šesti air-



Škoda Rapid Spaceback

bagů, stabilizačním systémem ESP či monitorováním tlaku v pneumatikách.

Pro svého benjamínka Korejci nabízejí tři motorizace. Tříválcový motor o objemu 1,0 litru a výkonu 49 kW (v nabídce je také tovární úprava na LPG) doplňuje čtyřválcový motor 1,2 o výkonu 64 kW.



Hyundai i10 se může vykákat dobrou úrovní slícování

Kromě pětistupňové manuální převodovky se u Hyundaie i10 objevuje také čtyřstupňový automat.

Cena od: 229 900 Kč

Nissan Qashqai

Druhá generace velmi oblíbeného Nissanu Qashqai (od roku 2007 se ho vyrobilo více než dva miliony kusů) si nedávno odbyl svou oficiální premiéru. Městský crossover, jehož prodejní úspěchy jsou pro Nissan naprosto krucální, se montuje společně s modely Note, LEAF a Juke v britském Sunderlandu. Výrobce tak chce zaručit konkurenceschopnou cenu na evropských trzích.

Nový Qashqai stojí na platformě CMF a oproti svému předchůdci



Nový Nissan Qashqai narostl, ale zároveň zhubl

ci rozměrově narostl, avšak nepřibral – je o 40 kilogramů lehčí. Paleta nabízených motorů čítá čtyři maloobjemové zážehové pohonné jednotky 1.2 DIG-T, 1.6 DIG-T a vznětové 1.5 dCi a 1.6 dCi, přičemž poslední jmenovaný vznětový motor lze kombinovat s pohonem všech kol. Tento motor lze také spojit s bezestupňovou převodovkou CVT, ostatní motorizace si

musejí vystačit s konvenčním manuálem.

Cena od: 444 900 Kč

Škoda Rapid Spaceback

Druhá karosářská verze populárního mladoboleslavského modelu Rapid se stala jednou z hvězd uplynulého frankfurtského autosalonu. Přestože tvary Rapidu Spaceback přímo podněcují k tomu, abyste si mysleli, že jde o prostornější verzi, než je liftback, není tomu tak. Sportovně střížená karoserie je oproti tříprostorovému sourozenci o 179 milimetrů kratší a menší je i zavazadlový prostor. Zatímco karosářská verze liftback nabízí 550 litrů, hatchback jich má pouze 415.

Škoda Auto nabízí velmi bohatou nabídku motorizací a převodovek. Nejlevněji vyjde atmosféricky plněná

zážehová dvanáctistovka (55 kW), která se pojí s pětistupňovým manuálem. Následuje motor stejného obsahu s přeplňováním TSI ve dvou výkonových nastaveních (63 kW/pětistupňový manuál a 77 kW/šestistupňový manuál). Zážehové motory uzavírá čtyřválec 1,4 TSI (90 kW), který je



Druhá karosářská verze Rapidu ve Frankfurtu zaujala

spojen se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou DSG.

U vznětových jednotek máte volbu poměrně jednoduchou. Rapid Spaceback lze vybavit pouze vznětovým motorem 1,6 TDI ve dvou variantách (66 a 77 kW) a v kombinaci s pětistupňovým manuálem nebo již zmiňovanou sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou.

Cena od: 292 900 Kč

Škoda myslí také na ekologii a pro vyznavače extrémně úsporné jízdy je ve výrobním programu zahrnut rovněž model Green Line, jehož motor si v průměru řekne pouze o 3,8 litru na 100 km.



Jiří Švamberský



Nissan Qashqai



Prostor a asistovaná BEZPEČNOST

Třetí generace modelové řady Škoda Octavia, nejoblíbenějšího automobilu v České republice, má za sebou téměř jeden rok úspěšného působení nejen na domácím trhu, ale i v evropském a globálním měřítku.

Během necelých dvanácti měsíců se nabídka modelové řady Octavia III rozrostla na obvyklé dvě karosářské verze – praktický liftback Octavia a ještě prostornější Octavii Combi. Nabízené jsou v několika stupních výbavy, včetně mimořádně hospodárné verze GreenLine a naopak velmi dynamické Octavie RS, která si již vysloužila velké uznání za svůj výborně naladěný podvozek. Stejně jako u minulých generací se i nová Octavia Combi dodává v oblíbeném provedení 4x4 s pohonem všech kol.

V porovnání s předchůdcem poskytuje nová Octavia v interiéru ještě více prostoru jak pro cestující, tak i zavazadla. Liftback se chlubí zavazadlovým

prostorem 590 l, Combi nabízí dokonce 610 l. Po sklopení opěradel zadních sedadel disponuje nová Octavia dokonce až 1580 litry (liftback), resp. 1740 litry (Combi). Se zadním opěradlem lze přitom pohodlně manipulovat pomocí páčky v zavazadlovém prostoru. Se sklopeným opěradlem sedadla spolujezdce je uvnitř možné přepravovat bezmála třímetrové předměty.

Na nově získaném vnitřním prostoru má největší podíl především prodloužení rozvoru o 108 mm (2686 mm). Vzrostly ovšem také vnější délka (o 90 mm na 4,66 metru) a šířka (o 45 mm na 1,81 m). Zároveň se však konstruktérům podařilo výrazně snížit

hmotnost vozu, a to, v závislosti na variantě, i o více než 100 kg.

Tento posun přitom nijak negativně neovlivnil bezpečnost, ba právě naopak. Kombinace vyspělých materiálů a promyšlených bezpečnostních prvků vynesla nové Octavii nejvyšší pěťhvězdičkové hodnocení v tes-

tech bezpečnosti, prováděných nezávislou organizací Euro NCAP. Ve standardní výbavě nechybějí sedm airbagů (další dva boční pro cestující na vnějších zadních sedadlech se dodávají na přání), elektronicky řízený stabilizační systém ESC a inovativní funkce multikolizní brzdy, která začne po první kolizi brzdít, aby minimalizovala riziko velmi nebezpečných sekundárních střetů, při nichž už nejsou cestující chráněni všemi prvky pasivní bezpečnosti.

Aby však k nehodě pokud možno vůbec nedošlo, disponuje nová Octavia rozsáhlou nabídkou moderních asistenčních systémů. Mezi ně patří na-

Foto archiv



Konstrukce vychází z modulární platformy Volkswagenu MQB



tových agregátů TSI a TDI s přímým vstřikováním paliva a přeplňováním turbodmychadlem, které jsou až o 23 % úspornější než předchozí verze. Paleta motorizací pro novou generaci modelu Octavia pokrývá výkonové rozpětí od 63 kW (1.2 TSI) do 132 kW (1.8 TSI). Zvláštní postavení si udržuje Octavia RS, kterou si lze objednat se zážehovou pohonnou jednotkou 2.0 TSI o výkonu 162 kW nebo se vznětovým motorem 2.0 TDI, dávajícím 135 kW. Nejrychlejší Octavia všech dob, Octavia RS 2.0 TSI, zrychlí z 0 na 100 km/h za 6,8 s a dosahuje maximální rychlosti 248 km/h. Rekordmanem jiného druhu je Octavia GreenLine, jejíž turbodiesel 1.6 TDI o výkonu 81 kW spotřebuje v průměru pouhých 3,4 l/100 km, což odpovídá emisím CO₂ jen 89 g/km. S výjimkou základních provedení jsou všechny motory vybaveny systémem Start-Stop a rekuperací. Pro model Octavia Combi se počítá také s pohonem na zemní plyn (CNG).

Zcela přepracovanou konstrukci má rovněž pohon všech kol 4x4, který pracuje s nejnovější, pátou generací mezinápravové spojky Haldex. Tato technika reaguje na změnu podmínek v rozmezí milisekund a zaručuje tak maximální možnou aktivní bezpečnost i na zhoršeném povrchu. Navíc je třetí generace modelu Octavia Combi 4x4 standardně vybavena elektronickou uzávěrkou diferenciálu EDS, která

příklad Front Assistant s funkcí nouzového brzdění, Lane Assistant udržující vůz v jízdním pruhu, Crew Protect Assistant připravující prostor posádky na potenciální nehodu nebo Driver Activity Assistant rozpoznávající únavu řidiče. Na vysoké úrovni aktivní bezpečnosti se podílejí také velmi dobré jízdní vlastnosti dané precizně naladěným podvozkem.

Octavia III je zcela novou konstrukcí, která vychází z modulární platformy MQB koncernu Volkswagen, což platí i pro podvozek. Varianty poháněné méně výkonnými motory mají vzadu jednodušší klikovou nápravu s podélnými rameny, spojenými torzně poddajnou příčkou. Výhodami tohoto řešení jsou především větší robustnost, nižší hmotnost, menší prostorová náročnost a sympatické náklady na opravy. Motory s výkonem nad 110 kW se poji se sofistikovanější čtyřprvkovou zadní nápravou, která se dodává standardně i pro všechny verze s pohonem všech kol 4x4 a jezdících na CNG.

Pod kapotou nalézá uplatnění zcela nová generace zážehových a vzně-



Do standardní výbavy náleží rovněž sedm airbagů



Nová Octavia Combi disponuje až 1740 l prostoru v zavazadelníku

upravuje rozdělování hnací síly mezi levými a pravými koly, čímž umožňuje hladký rozjezd na vozovce s nestejnoměrnou adhezí. Škoda Octavia Combi 4x4 má v nabídce tři agregáty: 1.8 TSI/132 kW, 1.6 TDI/77 kW a 2.0

TDI/110 kW. Hodnoty spotřeby a emisí v porovnání s předchozími modely 4x4 klesly průměrně o 14 %. Součástí sériové výbavy jsou i v tomto případě systém Start-Stop a rekuperace.

Pavel Olivík



Zcela přepracovaný systém pohonu všech kol 4x4 pracuje s nojnovější, pátou generací mazinápravové spojky Haldex

KIA CARENS



třech řadách sedadel má objem 74 l, ale u pětimístné verze už je to 430 l a po sklopení zadních řad sedadel se zvětší až na 2106 l. V nabídce motorů pro vůz Kia Carens jsou dva benzinové a jeden naftový agregát – zážehové 1.6 CVT (97 kW) a 2.0 CVT (106 kW) a vznětový 2,0 CRDI VGT. Benzinové motory jsou sériově doplněny o pětistupňovou manuální převodovku. Model s dieselem má o jeden převodový stupeň více. Dvě nejsilnější provedení lze za příplatek doplnit o čtyřstupňový automat s možností sekvenčního řazení.

Petr Dufek

Pohodlí pro celou rodinu

Máte početnější rodinu? Pokud je tedy pro vás důležitým kritériem prostor a pohodlí, nabízí se jako vhodná volba KIA Carens. Vůz třídy MPV, který je k dispozici s pěti nebo sedmi místy k sezení. A co víc: své blízké budete mít relativně v bezpečí.

Nová generace Kia Carens totiž získala v testech bezpečnosti EuroNCAP nejvyšší pětihvězdičkové hodnocení jako teprve druhé kompaktní MPV na evropském trhu. Standardní výbava nové generace modelové řady Kia Carens zahrnuje osm airbagů (čelní, boční vpředu a okenní pro přední i zadní řadu sedadel), upozornění na nepřipnutý bezpečnostní pás (seda-

dla v první, druhé a třetí řadě), stabilizační systém ESC (Electronic Stability Control), asistenta pro rozjezd do kopce HAC (Hill Assist Control) a signalizaci nouzového brzdění ESS (Emergency Stop Signal). ESS upozorní rozblíknutím brzdových světel ostatní řidiče na brzdění v krajní situaci.

Řidič se může spolehnout také na pomoc „inteligentních asistentů“ pro

parkování či jízdu v jízdním pruhu nebo na zadní kameru, zatímco spolujezdci ocení například panoramatické střešní okno. Ostatně výhled z vozu patří k jeho velkým přednostem. Kolemjdoucí naopak zaujme sportovní design, u vyšší výbavy Comfort chromovaná maska chladiče, kliky a ozdobné lišty.

KIA Carens nabízí skutečně výjimečný zavazadlový prostor. Při



Už v základu je osm airbagů



Zavazadelník má objem až 2106 l

Foto KIA

CELOEVROPSKÁ ASISTENČNÍ SPOLEČNOST

global
assistance

NEPARKUJTE NA DÁLNICI ZBYTEČNĚ...



- > **DOPRAVNÍ ZPRAVODAJSTVÍ**
aktuální dopravní informace z celé ČR
- > **LETECKÝ DOPRAVNÍ MONITORING**
letecké monitorování dopravní situace
- > **INFORMAČNÍ TELEFONNÍ LINKA**
"D1 INFO 1220"
nonstop aktuální dopravní informace o situaci na dálnici D1

 **www.1220.cz**

GLOBAL ASSISTANCE a.s.
Dopraváků 749/3, 184 00 Praha 8
E-mail: sekretariat@1220.cz
Tel.: +420 1220, www.1220.cz



PICASSO VE VELKÉM RÁMU

Francouzský Citroën doplnil novou generaci modelu C4 Picasso o další variantu Grand. Ta je o 16 centimetrů delší a přidává třetí řadu sedadel. Veřejnosti se sedmimístné Grand C4 Picasso poprvé představilo na podzimním autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem.

Rozměry a více sedadel jsou největšími odlišnostmi sedmimístného „grandu“ od pětimístné verze C4 Picasso. Po technické stránce a z velké části i v designu jsou si oba vozy hodně podobné. Jsou postaveny na nové platformě EMP2, díky čemuž hlavně ubraly na celkové hmotnosti. Modulární platforma rovněž umožnila zvětšit rozvor, aby přepravovaná posádka netrpěla nedostatkem místa.

Základní motorizací pro Grand C4 Picasso je vznětová pohonná jednotka 1,6 e-HDi o výkonu 115 koní. Grand C4 Picasso se stává zároveň vůbec prvním citroënem s motorem BlueHDi, který už nyní splňuje normu Euro 6 a údajně o 90 procent snižuje emise oxidů dusíku (NOx). Motor 2,0 BlueHDi disponuje výkonem 150 koní. Pro všechny agregáty je k dispozici šestistupňová manuální převo-

sloužících k zábavě na „palubě“. Z první skupiny výrobce upozorňuje třeba na funkci Vision 360, která pomocí kamer umožňuje náhled na vůz z ptačí perspektivy, zadní pohled či přední panoramatický výhled. Chlubou francouzského MPV jsou i dva displeje umístěné v centrální části – základní sedmipalcový s možností dotykového ovládání (nastavení klimatizace, navigace,

audiosystému, telefonu aj.) a za příplatek dvanáctipalcová panoramatická HD obrazovka, umožňující zobrazovat informace, jež jsou důležité pro ovládání vozidla a řidič si je může kdykoliv nakonfigurovat podle vlastních preferencí.

Ve stupni výbavy Attraction a s motorem 1.6 VTi je Citroën Grand C4 Picasso nabízen za 414 900 Kč.

Martin Vacek

Modulární platforma umožnila zvětšit rozvor a zvýšit pohodlí posádky.

Nový Grand C4 Picasso měří na délku 459 centimetrů, do šířky zabírá 183 a na výšku 163 centimetrů prostoru. Rozvor činí 284 centimetrů. Zavazadlový prostor je variabilní a jeho přepravní objem se odvíjí od aktuálního vnitřního uspořádání. Základní hodnota dosahuje 645 litrů (bez třetí řady sedaček), sedadla druhé a třetí řady jsou sklopná, v případě druhé i posuvná.

dovka, alternativu představuje automatická se stejným počtem rychlostních stupňů.

Grand C4 Picasso je rovněž hodně prosvětlené (prosklená plocha dosahuje až 5,7 m²). V nabídce nacházíme celkem osm barev karoserie a tři typy litých kol o průměru 16, 17 a 18 palců. Samozřejmě je u modelu celá řada bezpečnostních prvků, ale i systémů



Zavazadlový prostor je variabilní, po sklopení třetí řady sedaček dosahuje objemu 645 litrů

SVOBODA POHYBU

Stejně jako ostatní modely značky Subaru charakterizují i SUV Forester symetrický pohon všech kol AWD, stabilní jízdní výkony, pohodlí a bezpečnost. K tomu se přidává praktičnost karoserie kombi.

Forester vychází z modelu Legacy, ale jako SUV využívá vyšší světlou výšku. Čtvrtá generace osvědčené přednosti tohoto modelu umocňuje ještě větší praktickou využitelností.

Ač nový Forester poskytuje cestujícím více pohodlí, rozměry jeho karoserie (délka 4595 mm) umožňují díky malému průměru zatáčení 10,6 m snadné manévrování v ulicích měst i na horských cestách.

Forester je jako doma na všech povrchích i za ztížených jízdních podmínek. Konstrukce se světlostí 220 mm umožnila solidní nájezdové úhly vpředu i vzadu pro situace, kdy vůz musí opustit rovnou silnici.

Vnitřní prostor se zvětšil, přičemž zvláštní pozornost byla věnována místu pro nohy cestujících na zadních sedadlech. K tomu dopomohly rozvor prodloužený o 25 mm na 2640 mm, přepracovaná konstrukce podlahy i změna tvarování opěradel předních sedadel.



Prostor pro cestující se výrazným způsobem zvětšil

Prostor pro zavazadla, nově i s elektrickým ovládáním otevírání, narostl na 505 l, navíc se s ohledem na snazší nakládání zvětšily rozměry vstupního otvoru a podlaha je plošší. Po sklopení zadních sedadel lze převážet i horský bicykl bez nutnosti demontáže předního kola.

Třetí generace čtyřválcového zážehového motoru s protiběžnými písty 2,0 l DOHC se vyznačuje nízkými emi-

semi a výkonem 110 kW (150 k). Nabízí hladší akceleraci v celém rozsahu otáček. Kromě přímo řazené šestirychlostní převodovky je pro něj určena i nová převodovka Lineartronic s plynulou změnou převodů (CVT). Volba neefektivnějších otáček umožňuje optimálně spojit dobrou spotřebu paliva s vysokým výkonem. Použití páček řazení usnadňuje účinné řazení pro dynamickou jízdu.

Motor 2,0 l DIT s přímým vstřikováním paliva a přeplňováním turbodmychadlem typu Twin Scroll dosahuje úctyhodného výkonu 177 kW (240 k) i nízkých emisí díky vysokému kompresnímu poměru. Pohonné jednotky s přeplňováním využívají bezestupňovou převodovku Lineartronic, uzpůsobenou pro vysoký točivý moment.

Vznětový boxer 2,0D DOHC o 108 kW (147 k) s vysokotlakým vstřikováním typu Common Rail umožňuje, aby levé a pravé písty navzájem potlačovaly své setrvačné síly. Výhodami jsou vyvážení rotačních sil a nízká úroveň vibrací i hluku. Pro turbodiesel byla speciálně vyvinuta šestirychlostní přímo řazená převodovka.

Nová generace stálého pohonu všech kol AWD s aktivním rozdělováním točivého momentu je u tohoto Foresteru ještě praktičtější díky řídicímu režimu X-Mode, který zajišťuje spolehlivé výkony na všech površích i špatných cestách. Kromě lepší kompenzace otáček diferenciálu dokáže zvýšit přesnost rozdělování hnacího momentu mezi přední a zadní kola. Výsledkem jsou kultivovanější počáteční reakce řízení při vjezdu do zatáček a efektivní potlačení projevů brzdění v nich. Zároveň se omezilo protáčení kol při akceleraci z klidu na kluzkých vozovkách.



Vladimír Rybecký

Do Foresteru bez problémů naložíte kompletní horské kolo



BMW i3

háněný dvouválcem 25 kW, pracujícím ve stálém režimu otáček. S 9 l benzínu vystačí v optimálních podmínkách na 300 km, v režimu Eco Pro+ až 340 km.

Dobíjení z běžné zásuvky trvá okolo 8 hodin, rychlodobíjení stejnosměrným proudem ze speciální stanice méně než 30 minut na 80 % kapacity akumulátoru.

Pětimístný hatchback 3999 mm dlouhý má rozvor náprav 2570 mm, průměr zatáčení 9,86 m a zavazadlový prostor s objemem 260/1100 l.

Základní cena je 900 000 Kč, s prodloužením dojezdu REX 1 017 500 Kč. Na akumulátor se poskytuje záruka na 8 let, resp.



Úplně jiný elektromobil

S hatchbackem i3 chce BMW změnit vnímání elektromobilů. Nejde jen o originální design, ale především o použití nejmodernějších technických řešení a nadstandardní jízdní výkony.

BMW pro městský elektromobil i3 vyvinulo unikátní nosnou strukturu tvořenou hliníkovým rámem a karoserií, vyrobenou z polymerového kompozitu vyztuženého uhlíkovými vlákny CFRP. Toto řešení je v automobilovém průmyslu ve velkosériové výrobě použito úplně poprvé. K zadní vozu se připojuje hliníkový hnací mo-

dul (Drive Modul) s elektromotorem. Díky tomu je pohotovostní hmotnost jen 1195 kg, tedy na stejné úrovni jako u malých hatchbacků se spalovacími motory a podstatně nižší než u podobně velkých elektromobilů.

Vysokootáčkový elektromotor BMW eDrive má výkon 125 kW (170 k) a točivý moment 250 N.m. Díky

malé hmotnosti, nízkému těžišti a vysokému výkonu poskytuje i3 mnohem lepší zážitek z jízdy než jiné elektromobily. Přitom akumulátor postačí na ujetí vzdálenosti zhruba 150 km, ve speciálním úsporném režimu Eco Pro+ za optimálních podmínek až 200 km.

Pro prodloužení dojezdu na 340 km se nabízí generátor REX, po-

Elektromobil BMW i3 má dojezd na jedno dobíjení okolo 150 kilometrů

100 000 km. Při koupi za hotové poskytuje BMW službu ADD-ON mobility, v jejímž rámci si zákazník může na delší cesty půjčit jakékoliv vozidlo značky BMW.

■ Vladimír Rybecký

Foto Vladimír Rybecký

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER



AEZ CLIFF

7,0 x 16 | 7,0 x 17 | 8,0 x 17 | 8,0 x 18 | 8,0 x 19
8,5 x 19 | 9,5 x 19 | 9,0 x 20 | 10,0 x 21 | 11,5 x 21



AEZ | MOVIE



AEZ CLIFF dark

7,0 x 16 | 7,0 x 17 | 8,0 x 17 | 8,0 x 18 | 8,0 x 19 | 8,5 x 19
9,5 x 19 | 9,0 x 20 | 10,0 x 21 | 11,5 x 21



www.alcar.cz

ALCAR
YOUR WHEEL PARTNER

Hlasujte v pěti
kategoriích a vyhrajte na
www.autoroku.cz

NIŽŠÍ STŘEDNÍ TŘÍDA

**TERÉNNÍ
A VELKOPROSTOROVÉ VOZY**

SPORTOVNÍ VOZY

MĚSTSKÉ VOZY

**STŘEDNÍ A VYŠŠÍ
STŘEDNÍ TŘÍDA**



Dacia Logan



Mercedes-Benz CLA



Peugeot 308



BMW X5



Citroën C4 Picasso



Dacia Dokker



Range Rover



Range Rover Sport



Subaru Forester



Suzuki SX4 S-Cross



Subaru BRZ



BMW i3



Hyundai i10



Nissan Note



BMW 3 GT



Infiniti Q50



Lexus IS



Maserati Ghibli

Hlavní partner



Speciální partneři



Partneři zvláštních
kategorií



Partneři





poukaz na částku

500 000 Kč

na nákup jednoho z nominovaných vozů

A DALŠÍ ATRAKTIVNÍ CENY NA:

www.autoroku.cz



www.facebook.com/AutorokvCR



Seat Leon



Škoda Octavia



Toyota Auris



Toyota Corolla



Ford Kuga



Ford Tourneo Connect



Chevrolet Trax



Kia Carens



Toyota RAV4



Jaguar F-Type



Opel Cascada



Porsche 918 Spyder



Opel ADAM



Peugeot 2008



Renault Captur



Bentley Flying Spur



Maserati Quattroporte



Mazda6



Mercedes-Benz S

Vyhlašovatelé



Ve spolupráci s



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Mediální partneři

PRÁVO

automobil

Trucker

XANTYPA

FORGOLF

Grand Auto

můj dům

CZECH TOP 100 FORUM

sport press

RODINNÝ **dům**

4x4 AUTO
[crossover magazín]

BusinessCar

AUTOMAKERS

AUTO

Technický týdeník

TECH MAGAZÍN

Rybářství



NIC PRO KRASODUCHY

Kdyby lidstvo nebylo tolik zhýčkané, auta jako Dacia Dokker by mu k cestování z bodu A do bodu B bohatě stačila. Byl by to dozajista prodejní bestseller (a nejen díky nízké ceně), protože jde o spolehlivý a dostatečně veliký automobil pro rodinné i pracovní využití.

Dokker je rozměry nejbližší autům nižší střední třídy. Technicky jde o příbuzného jiné dacie - modelu Lodgy. Na rozdíl od tohoto čistokrevného MPV nemůže být vybavený třetí řadou sedadel a odveze tak maximálně pět osob. Nicméně disponuje posuvnými dveřmi ke druhé řadě sedaček místo klasických křídlových a rozdílné

má i páté dveře: jsou dvoukřídlé. Základní objem zavazadlového prostoru činí 800 litrů. Sedačky druhé řady lze sklápat (asymetricky 1:2), čímž se objem zvýší na neuvěřitelných 3000 litrů.

Díky délce 4363, šířce 1751 a výšce 1852 milimetrů Dacia Dokker pohodlně přepraví nejen spoustu zavazadel, ale v relativním pohodlí i pěti



Dokker přepraví v relativním pohodlí pěti pasažérů

dení přístrojové desky není špatné, tvrdé plasty tu vládou ve velkém. Volant má sice dobrou tloušťku i průměr, ale při držení „podporuje“ pocení a pak klouže. Řadicí páka je prakticky dlouhá, ovšem není zrovna přesná a při řazení je i dost hlučná. Naopak předností je multimediální systém Media Nav, jehož součástí je dotykový dis-

tor 1,2 TCe. U něj výrobce slibuje maximální rychlost 175 km/h a zrychlení z nuly na 100 km/h za 10,7 sekundy při kombinované spotřebě 6,1 l/100 km. Té jsme se při testování vozu (v dané chvíli ještě hodně „syrového“) moc nepřiblížili, naším průměrem byla hodnota téměř o dva litry vyšší. Spotřeba dieselů (cca 4,5 l/100 km) sice agregát 1,2 TCe zdaleka nedosahuje, ale oproti základní šestnáctistovce je přece jen úspornější.

S cenami to nebudou mít potenciální zákazníci snadné: základní verze Access za 199 900 Kč je hodně chudá, naproti tomu vybavenější úroveň Ambiance je jen o 20 tisíc Kč dražší. A nejbohatší výbava Arcticia zvýší cenovku zase jen o dalších 25 tisíc korun. Záruka na vůz je tři roky nebo 100 000 km.

Martin Vacek

Foto Dacia



Multimediální systém Media Nav

Vnitřek automobilu je hodně spartánský a oko estéta tady opravdu trpí.

pasažérů. Rozvor 2810 mm napovídá, že stísněností nebudou trpět cestující vpředu ani vzadu, nicméně přece jen jsme v tomto směru čekali trochu víc.

Vnitřek vozu je spartánský a oko estéta tady trpí. Některé součásti vyhlížejí nevzhledně a levně, nad jinými zakroužíte hlavou. Někde to, že je auto levné, vidět asi být musí. Ač prove-

deň přístrojové desky není špatné, tvrdé plasty tu vládou ve velkém. Volant má sice dobrou tloušťku i průměr, ale při držení „podporuje“ pocení a pak klouže. Řadicí páka je prakticky dlouhá, ovšem není zrovna přesná a při řazení je i dost hlučná. Naopak předností je multimediální systém Media Nav, jehož součástí je dotykový dis-

plej s úhlopříčkou 18 centimetrů (7"), kombinující rádio, navigaci, palubní počítač nebo handsfree připojení Bluetooth.

ZŮSTALO JEN JMÉNO

Konkurenceschopný hatchback nižší střední třídy představuje pro velkosériového automobilového výrobce existenční nutnost. Francouzský Peugeot sází na druhou generaci 308 a našlápnuto má opravdu slibně.

Mise pro Peugeot 308 zní velmi jasně – zaškodit modelu Volkswagen Golf, který se už velmi dlouho sluní na samotném vrcholu prodejních žebříčků. A tentokrát to s nadějí francouzského mušketýra vypadá více než slibně. Aby také ne, když koncern PSA do vývoje třistaosmičky investoval nemalé finanční prostředky.

Druhá generace 308 se od té první liší jako den a noc. A věřte, že nejde pouze o vzhled. Ostatně francouzská auta byla po designové stránce vždy velmi zajímavá a inovativní. Tentokrát jde spíše o techniku ukrývanou pod líbivým



Peugeot 308 jezdí na zbrusu nové podvozkové platformě EMP2



Francouzská auta byla po designové stránce vždy zajímavá. Platí to i pro Peugeot 308

kabátem a také moderní asistenční systémy.

Peugeot 308 je druhým vozem z produkce PSA, který jezdí na zbrusu nové podvozkové platformě EMP2. Jejím největším přínosem je, kromě nižších vstupních nákladů na výrobu, výrazné snížení celkové hmotnosti. Ve srovnání s předchozí generací shodil Peugeot 308 něja-

kých 140 kg, což lze považovat za skvělý výsledek. S pohotovostní hmotností 1075 kg je základní motorizace Peugeotu 308 o 20 kg lehčí než sedan 301 se stejným motorem.

Když už jsme u těch motorizací, nová 308 jich nabízí zpočátku pět. Základ tvoří tříválec 1,2 VTi (60 kW), další zážehovou alternativu

představuje přeplňovaný čtyřválec 1,6 THP ve dvou výkonových variantách 92 a 115 kW. Pro příznivce vznětových motorů je v nabídce čtyřválec 1,6 HDi, taktéž ve dvou výkonových nastaveních – 68 a 85 kW.

Na jaře příštího roku do nabídky přibudou přeplňované tříválec

e-THP (81 a 96 kW) a nové čtyřválcové turbodiesely 1,6 HDi (88 kW) a 2,0 HDi (110 kW), splňující emisní normu Euro 6. S nimi se v nabídce objeví nové samočinné převodovky Aisin, protože 308 momentálně spoléhá pouze na pěti- a šestistupňové manuální převodovky.

Jiří Švamberský



spray since **1951**

**profesionální
stříkací
technika**

EST[®]
www.estplus.cz



KUPÉ CTÍ TRADICE

Jaguar F-Type Coupé je dalším vozem své značky, který vzbuzuje neobyčejné emoce. Je to klasicky střížená sportovní kupé s líbivými tvary, které slibuje neobyčejnou míru potěšení z jízdy. Ostatně má k tomu připravený i kompresorem přepínaný osmiválec s výkonem 550 koní.

Kolem sportovních vozů Jaguar se vždy vznáší zvláštní aura, která je směsicí těch nejlepších tradic, určité britské výjimečnosti a v neposlední řadě i emocí, vyvolaných osobitým vzhledem a dynamickými schopnostmi. Nejnovější F-Type Coupé v tomto směru není výjimkou a hrdě se ke svým kořenům hlásí. Působí jako moderní interpretace uzavřené verze modelu E-Type, která se vyráběla mezi roky 1961 a 1974 a vznikla v téměř 40 tisících exemplářích ve dvou- a čtyřmístném provedení.

Coupé modelu F-Type je po technické stránce postaveno na stejném základě, jako je tomu u otevřené verze. Samozřejmostí je klasická koncepce s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Celý automobil je tvořen samonosnou hliníkovou karoserií. Jelikož ta je navržena tak, aby byla tuhá i ve verzi Cabrio, v provedení Coupé se vyznačuje tuhostí extrémní. To je základem ještě sportovnějšího charakteru ve srovnání s otevřenou variantou.

Velmi emotivně pojatý design působí vyváženým dojmem a spolu s zpracovaným interiérem s nízko umístěnými sedadly již při prvním setkání mluví jednoznačnou řečí sportovního vozu. Ostatně, v nejvýkonnější verzi F-Type R Coupé jde o nejdynamičtější

a nejsportovněji zaměřený sériový Jaguar všech dob: je vybaven kompresorem přepínaným pětilitrovým osmiválcem s největším výkonem 550 koní. To je nárůst oproti ostatním vozům s tímto motorem o 40 k. Točivý moment dosahuje hodnoty 680 N.m. Tyto para-

metry jsou zárukou, že F-Type R Coupé dokáže z klidu na 100 km/h zrychlit během pouhých 4 sekund. Nejvyšší rychlost je elektronicky omezena na 298 km/h. Je to správná volba pro opravdové fajnšmekry, kteří dokáží ocenit intenzivní řidičské zážitky nejvyšší úrovně. K nim bezpochyby přispěje i druhá generace elektronicky řízeného diferenciálu.

Emoce ale dozajista nebudou chybět ani ostatním nabízeným verzím. Oběma pod kapotou bije přepínaný šestiválec 3,0 litru. V provedení F-Type dosahuje výkonu 340 koní, v silnější podobě S graduje na hodnotě 380 k. I v těchto případech je poskytovaná dynamika více než dostačující, vždyť zrychlení z klidu na 100 km/h proběhne za 5,1, resp. 4,8 s a nejvyšší rychlost činí 258, resp. 274 km/h. Pro všechny verze je standardem osmistupňová samočinná převodovka s řadicími páčkami na volantu. V nabídce vybavy na přání se pro F-Type R a S objevují keramické brzdy, které uspoří 21 kg neodpružené hmotnosti.

Jaguar F-Type v provedení Coupé je relativně kompaktním sportovním vozem, který se na trhu staví do pozice konkurenta například pro Porsche 911, Maserati GranTurismo nebo částečně i BMW M3.

Emotivně pojatý design hovoří jasnou řečí sportovního automobilu.



Na přání může být vůz vybaven keramickými brzdami

Petr Hanke

Foto Jaguar

DUŠE V POHYBU

Mazda6 je od svého představení v roce 2002 považována za velmi pohledný automobil. Poslední generace z roku 2012 tento kredit výrazným způsobem navyšuje. Nová Mazda6 totiž nabízí o hodně víc, než jen slušivý kabátek...



Asi se shodneme, že třetí generace úspěšného modelu Mazda6 je designově velmi přitažlivé auto, ostatně to byly i ty dvě předchozí. Když se však oprostíme od vzhledu a podíváme se na šestku důkladněji, zjistíme, že její tvář je pouze pomyslnou třešničkou na dortu.

Mazda při vývoji nové Mazdy6 začala úplně od nuly. Vše, co se na tomto voze objevuje, je zcela nové, případně velmi důkladně přepracované. Ať už jde o design Kodo, použitou platformu, nápravy, pohonné jednotky nebo převodové skříně.

Technologie Skyactiv, jak tomuto souboru inovací říkají u Mazdy, má



Pracoviště řidiče v Mazdce

hlavní podíl na tom, že Mazda6 aspiruje na jedno z nejlepších aut na současném trhu.

Mazda vždy patřila mezi ty automobily, jež kladly největší důraz na jízdní vlastnosti a sportovní charakter. Ne nadarmo se jí také někdy přezdívá japonská Alfa Romeo. Velmi statečný přístup, vezmeme-li v úvahu, že dnešní doba něčemu takovému v automobilovém světě vůbec nepřeje.

Mazda si však jde vlastní cestou a jako jedna z mála i nadále nabízí atmosféricky plněné zážehové motory, nakrátko poskládané manuální převodovky a řízení tak strmé a plné citu, jaké nenajdete ani u výrobců s daleko sportovnější reputací.

Mazda nabízí model 6 ve dvou karosářských provedeních. Elegantní sedan doplňuje sportovně střížené kombi, které Mazda označuje jako Wagon. Na výběr jsou dva motory, a to skvostný atmosféricky plněný zážehový dvoulitr o výkonu 145 koní a o dvě desetiny objemnější vznětový agregát se 150 koňmi. Dvě jsou také

převodovky. Standardně je k dispozici šestistupňový manuál, volitelně pak samočinná převodovka se stejným počtem rychlostních stupňů.

Mazda se dokázala postavit boomu naftových motorů opravdu s velkou zarputilostí a informace, že zážehová varianta dokáže v průměru jezdit pod 5 l/100 km, nejsou pouhým marketingovým výkřikem.

Příznivci velkoprostorových kombi budou možná trochu zklamáni, protože Mazda6 je spíše sportovně pojatý kombík než velkokapacitní „stěhovák“. Rozdíl mezi základními objemy zavazadelníku činí pouze 33 litrů, což věru není mnoho. Na druhou stranu velkou radost budou mít ti, kteří si potrpí na nízkou hmotnost. Provozní hmotnost sedanu, včetně 75 kilogramového řidiče, činí rovných 1300 kg, varianta Wagon váží pouze o 5 kg více!

Také z toho pramení velká chuť japonské novinky na zakroucené silnice a její vytříbené chování v oblasti dynamické jízdy.

Při vývoji Mazdy6 byl velký důraz kladen na zábavu za volantem a maximální uspokojení řidiče. Také toto je dnes velmi ojedinělý přístup.

Mazda6 stojí proti velmi těžkým soupeřům, ale každý, kdo bere auto nejen jako prostředek na přepravu a zakládá si na špičkových jízdních vlastnostech, by se v ní měl svést. Trochu to připomíná legendární větu ze seriálu Přítelkyně z domu smutku: „Kdo jednou zkusí, už nechce jinak...“

■ Jiří Švamberský



I u Mazdy6 kladla automobilka důraz na sportovní charakter



TALENT PRO VŠECHNO

Půl roku po výstavní premiéře na ženevském autosalonu v březnu 2013 se na českém trhu objevilo zcela nové Suzuki SX4 S-Cross. Zákazníkům nabízí všestranné schopnosti v nevšedním balení kompaktního crossoveru.

První generace Suzuki SX4 se vyrábí velmi úspěšně od roku 2006 a velký počet příznivců si našla i na českém trhu, na němž je nejen bestsellerem značky Suzuki, ale dlouhodobě patří mezi nejprodávanější japonské vozy a nejžádanější auta s pohonem všech kol. Novinka proto přebírá hlavní přednosti tohoto průkopníka automobilového konceptu crossover v segmentu malých vozů a citelným zvětšením vnějších rozměrů se posouvá o třídu výš, do oblasti nižší střední třídy.

Nový SX4 S-Cross dostal nezaměnitelný vzhled s výraznou přídělí, na niž je rozměrná lichoběžníková maska chladiče doplněna po stranách velkými předními světlomety, které sahají daleko do stran. Design je celkově charakterizován důrazem na praktičnost, což je patrné i z bočního profilu s vysokou střechou, která ponechává dostatek místa v pětimístném interiéru,

o jehož příjemné prosvětlení se může postarat na přání dodávané panoramatické střešní okno. Zadní výklopné víko otevírá přístup k prostornému zavazadlovému prostoru, který nabízí v základním pětimístném uspořádání interiéru objem 430 litrů. Složením asymetricky dělených zadních sedadel se maximální objem „nákladového“ prostoru zvýší až na 1269 litrů.

Při rozvoru 2600 milimetrů a vnějších rozměrech 4300 x 1765 x 1575 milimetrů čeká na cestující dostatek pohodlí a prostoru jak vpředu, tak i na zadních sedadlech. Přístrojová deska je v klasickém stylu značky, tedy velmi jednoduchá a přehledná, což usnadňuje ovládání automobilu a všech jeho informačních, zábavních, bezpečnostních a komfortních systémů.

Přehledná je i nabídka motorů a převodovek. Pod kapotou má rezervované místo buď zážehová, nebo

vznětová „šestnáctistovka“. V obou případech činí nejvyšší výkon 88 kW (120 k). Turbodiesel 1.6 DDiS nabízí ovšem mnohem vyšší maximum točivého momentu 320 N.m oproti 156 N.m zážehové jednotky 1.6 VVT. Řidiči, kteří se rozhodnou pro vůni benzínu, mají na výběr pětistup-

Suzuki SX4 S-Cross zaujme především svojí praktičností

ňovou mechanickou nebo bezstupňovou samočinnou převodovku CVT. Vznětová verze se dodává výhradně s šestistupňovou mechanickou převodovkou. Všechny nabízené kombinace motorů a převodovek si mohou zákazníci objednávat jak s pohonem předních kol, tak i s novou generací inteligentního pohonu 4x4 ALLGRIP. Podvozek se zvýšenou světlou výškou (170 mm) má jednoduchou konstrukci s přední nápravou typu McPherson a klikovou nápravou vzadu.

Pavel Olivík



Přístrojová deska svojí pro Suzuki typickou jednoduchostí a přehledností usnadňuje ovládání automobilu



Těšíme se na Vás!

Více na www.autojarov-kunratice.cz



Autorizovaný prodejce **Volkswagen AUTO JAROV KUNRATICE**
Videňská ulice, Praha 4 - Kunratice, www.autojarov-kunratice.cz

HROZBOU JSOU ALKOHOL I DROGY

Česká republika patří mezi několik evropských zemí, v nichž platí nulová tolerance vůči konzumaci alkoholických nápojů před a během jízdy. Ukazuje se však, že ani toto opatření a případný drastický postih některé výtečníky neodradí.

Od roku 1993 zahynulo na tuzemských komunikacích při nehodách, na nichž měl svůj podíl alkohol, celkem 2386 osob. Více než polovina viníků, kteří si před usednutím za volant neodepřeli nějakou tu sklenku, měla v krvi přes 1,5 promile, tudíž se nacházela ve stavu minimálně střední opilosti. „Hrozba, že takový řidič havaruje, je dvaačtyřicetkrát

vyšší než u střízlivého jedince. Ovšem riziko, že daná nehoda skončí s fatálními následky, se dokonce zvyšuje dvě stěkrát!“, varuje vedoucí oddělení Besip Ministerstva dopravy ČR Roman Budský. „Negativní roli bezpochyby sehrává tradiční vysoká míra tolerance požívání alkoholu v naší společnosti. Dle údajů Světové zdravotnické organizace jsme glo-

bálním premiantem v jeho spotřebě na hlavu“, dodává.

Po bok „ohnivé vody“ se v posledních letech navíc přidaly léky a narkotika. Zatímco dříve byli hlavním problémem šoféři, kteří nedbali na to, že kvůli naordinovaným medikamentům nesměli řídit, jsou teď nejvíce nebezpečím narkomani. Je bezesporu alarmujícím faktem, že pod vlivem léků a drog bylo

v roce 2012 způsobeno jedenáctkrát více nehod než v roce 1993.

Závěrem je třeba připomenout, že řízení vozidla po požití návykové látky nemusí být považováno vždy jen za pouhý přestupek, spojený s citelnou pokutou, přidělením sedmi bodů a případným zákazem činnosti, ale v určitých případech dokonce za trestní čin, „honorovaný“ i odnětím svobody.



MÝTNÉ SE NEZVÝŠÍ

Věčný spor se rozhořel znovu. Stát hodlal zvýšit své zisky z výběru mýtného na dálnicích, speditéři se zuby nehty bránili. Tentokrát úspěšně. Na příští rok plánovalo Ministerstvo dopravy ČR nárůst tarifů pro kamiony o 6,7 % u vozidel splňujících emisní třídu Euro 5 a o 5,2 % u ostatních. Tímto krokem měla být kompenzována inflace za poslední tři roky.

Argumentace odpůrců z řad přepravců byla již tradiční: zdražení budou muset promítnout do cen pro své zákazníky,

což v konečném důsledku „odskáče“ koncový spotřebitel. Krize totiž zůstala konkurenční boj i v této branži a marže jsou stlačeny na nejnížší možnou míru.

Sdružení ČESMAD, které hájí zájmy automobilových dopravců, rovněž poukazuje na nedostatečné vymáhání dlužných částek mýtného od zahraničních subjektů, kdy údajně náklady státu na tuto činnost převyšují výnosy. Také smlouva s provozovatelem mýtného systému, rakouskou firmou Kapsch, je podle ČESMAD výhodná pouze pro něj.

LYŽE JAKO SMRTÍCÍ OŠTĚP

Sezona zimních radovánek se pomalu rozebíhá. Většina z vás se do hor vydá po vlastní ose. Odpovídající pozornost byste proto měli věnovat uložení lyžařského vybavení ve voze.

Německý autoklub ADAC připravil crashtest, jehož výsledky jasně dokumentovaly úskalí převozu lyží, přileb, lyžařů a kufrů systémem „hala-bala“. Pokud totiž zůstaly jen volně poskládané v zavazadlovém prostoru, zvětšeném sklopením zadních sedadel,

bylo zle. Při nárazu v rychlosti pouhých 50 km/h se celý náklad doslova vymrštil kupředu a zasáhl řidiče i spolujezdce. Největší riziko přitom představovaly lyže, které snadno propíchnou pěnovou hmotu v opěradlech a způsobily by cestujícím závažná poranění páte-



ře. Naopak, po důkladném zajištění a připoutání těchto věcí by nebyli pasažéři při srážce za identických podmínek ohroženi na zdraví. Jestliže vás ani předchozí řádky nepřesvědčily,

přidáváme exaktní fyzikální poznatek. Nezabezpečený předmět o váze 20 kg do vás v případě běžné dopravní nehody narazí silou až jedné tuny. Zvládne to vaše tělo?

HONDA DOBRÉ ZPRÁVY

Nové
CR-V



Dobyvatel měst i terénů již od 544 000 Kč

Novinka
Dieselový motor
1.6 i-DTEC se spotřebou
4,5 l/100 km

EARTH DREAMS
TECHNOLOGY

SADA PŘÍSLUŠENSTVÍ V HODNOTĚ

50 000 Kč POUZE ZA 5 000 Kč

- » stylové stupačky prahů
- » ochranná lišta prahu zavazadlového prostoru
- » spodní kryt předního a zadního nárazníku
- » spoiler dveří zavazadlového prostoru

VÝBAVA A SPECIFIKACE

- » spotřeba od 4,5 l/100 km
- » nadstandardně bohatá výbava
- » zavazadelník 589 až 1 669 l – největší ve své třídě
- » jízdní vlastnosti blízké osobnímu vozu
- » pokročilý systém podpory řízení ADAS – ACC, CMBS, LKAS

VÝHODNÉ FINANCOVÁNÍ HONDA FINANCE*

- » navýšení od 0 %
- » 50/50 bez navýšení

*Zimní
pneumatiky
zdarma***



Honda Finance

www.honda.cz

ACC – adaptivní tempomat, CMBS – systém pro zmírnění následků nehody, LKAS – systém udržování v jízdním pruhu. Akce platí do 31. 12. 2013, nebo do vyprodání zásob. Obrázky jsou ilustrační. Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ modelu CR-V: 4,5–7,7 l/100km, 119–180 g/km. Pro více informací o nabídkách a výbavách kontaktujte autorizovaného prodejce.

* Reprezentativní vzorek kalkulace je určen podnikatelům a právnickým osobám. Srovnatelnou nabídku pro spotřebitele žádejte u prodejce. ** V případě využití financování Honda Finance.



Poprvé vládcem Evropy

Automobilové soutěže se stávají výkladní skříní českého motoristického sportu. Lví podíl na tom má letošní šampion Evropy v rallye Jan Kopecký. Pilot továrního týmu Škoda Motorsport se tak zařadil po bok velkých osobností historie Sandra Munariho či Waltera Röhrla.

Vstupoval jste do sezony s plánem získat evropský primát?

Ne, takhle to nebylo. Měli jsme absolvovat určitý počet soutěží, a protože se nám dařilo, tak se nám další postupně „nabalovaly“.

Samozřejmě, po prvních úspěších se takhle myšlenka začala objevovat. Nesmí se vám ale uhnízdít v hlavě. Když se odstartuje, tak už v ní nesmí být nic jiného než rychlostní zkouška.

Na Barum rally. Její atmosféra, to je něco kouzelného. Zase přišlo dvě stě tisíc diváků. Všichni ve Zlíně a okolí tím žijí. Každý vás poznává, pokřikuje na vás, chce něco podepsat, vyfotit se s vámi.

Kde vám naopak bylo nejhůř?

V Polsku nás stihla veliká nepřízeň počasí. Během tréninku přišly obrovské průtrže mračen a cesty se staly prakticky nesjízdnými. Nedal se napsat pořádný rozpis, takže ve výhodě byly rázem posádky, které vložky kolem Mazurských jezer znaly z minulosti, tedy především domácí. Jeli jsme proto hlavně s myšlenkami na udržení šancí v celkové klasifikaci evropského šampionátu. Nakonec jsme se dostali na stupně úspěchů, což považuji za daných okolností za maxi-

Když odstartujete, musíte mít v hlavě pouze rychlostní zkoušku.

Takže jste vždy nastupoval s tím, že jedete o šanci další účasti?

O tom jsem nepřemýšlel. Na začátku jsem si řekl, že pokaždé odvedu sto procentní výkon. Že budu chtít uspět. A jestli mě čeká další rally, to mně bylo v daném okamžiku úplně jedno.

Musel jste ale tušit, že z toho může být titul.

Kde byla letos nejsilnější konkurence?

Jednoznačně v Polsku, protože se tam objevila spousta rychlých šoférů a aut, včetně těch z kategorie R5. Jinak největšími soupeři vždy byli Bryan Bouffier, Craig Breen a Robert Kubica.

Na který díl seriálu jste se nejvíce těšil?



Defektů bylo letos našťastí málo

Foto Škoda Motorsport



Oslava titulu po triumfu na Rally Croatia

mální výsledek. Asi jsem už opravdu dozrál, ještě před pár lety bych patrně riskoval víc. A samozřejmě s tím pak někde praštil, jako se to tam přihodilo Kubíčkovi.

Je Škoda Fabia S2000 momentálně nejkvalitnějším vozem ve své kategorii?

Je. Dokazují to výsledky z bývalé Intercontinental Rally Challenge, z ME i z národních šampionátů. Když je auto poctivě připravené, repase udělané tak, jak to Škodovka předepisuje, je spolehlivé a extrémně rychlé. Pokud k tomu připočtete kvalitního pilota a spolujezdce, dá se málokdy porazit. Prostě se tento vůz povedl.

Proč je nejlepší?

Je to zásluhou toho, že do Škody Motorsport nastoupil nový šéf Michal Hrabánek. Tenhle člověk šlape po všech technických, šlape i po nás, abychom ze

sebe vydali maximum toho, co v nás je. Pak se nemůžete divit, že je perfektní každíčký detail. Pokud totiž budete mít silný motor a nebude vám fungovat podvozek, tak je vám to k ničemu, protože vypadnete v první zatáčce.



Souboj s kamením na soutěži v rumunském Sedmihradsku



Na prvenství má velký podíl spolujezdce Pavel Dresler (vlevo)

Máme tedy u nás šikovné lidi?

Jsem přesvědčen, že dovedeme být hodně šikovní. Mechanici se naučili pracovat tak, aby nezanedbali žádnou maličkost. Z vozu nic neteče, nic nepadá. Za tím stojí úsilí inženýrů

a také testovacích jezdců, protože to, co je super na papíře, nemusí být stejné ve skutečnosti. Všechno se povedlo skloubit dohromady, a proto nám to vyšlo.

■ Marek Chvála

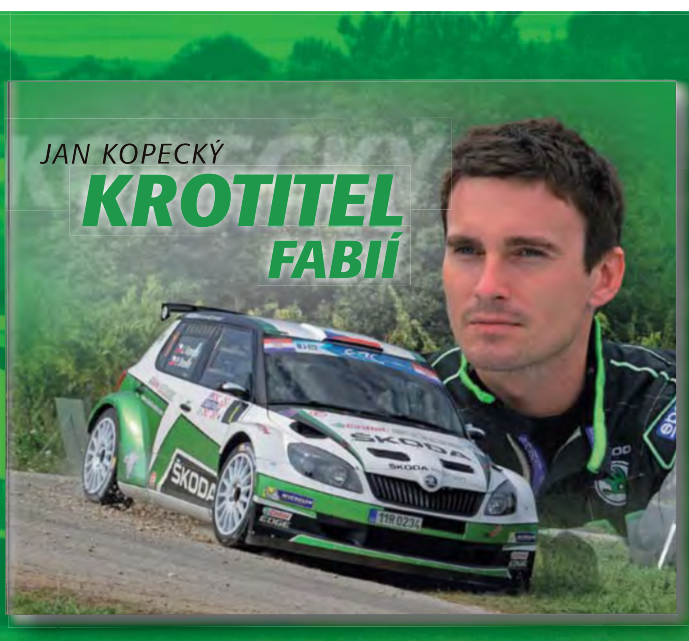
Ideální dárek pro fanoušky rallye

**Kompletní kariéra
Jana Kopeckého,
letošního mistra Evropy v rallye.**

Stovky krásných fotografií a kompletní přehled dosažených výsledků.

Cena 390 Kč (včetně poštovného a balného)

Objednávky:
Sport-Press, Okrasná 116, 103 00 Praha 10
vydavatelstvi@sport-press.cz, tel. 267 712 647
www.zlatyvolant.cz



NOVÁ DIMENZE VÝKONU



POMÁHÁ DOSÁHNOUT PLNÉHO VÝKONU VAŠEHO VOZU

Shell V-Power Nitro+ jsou naše nejvýkonnější paliva, která působí okamžitě od prvního natankování, aktivně odstraňují usazeniny, a pomáhají tak dosáhnout plného výkonu motoru.

Více informací na: www.shell.cz/vpower

