



NOVÁ ŠKODA FABIA

skvělá volba pro české rodiny **str. 4**



LEXUS NX 300h

milník v nabídce
premiové značky

str. 8

CITROËN C4 Cactus

nový design
plný nápadů

str. 11



Hlasujte a vyhrajte: www.autoroku.cz

Mám rád své Subaru **FORESTER** a country folk! To je můj koncert pro 4 kola.

Zdeněk M., farmář



Kombinovaná spotřeba paliva 6,5-8,5 l/100 km, emise CO₂ 150-197 g/km.

Mám rád lidi a věci, na které se můžu **spolehnout**, proto řídím FORESTER. Ať s ním vyrazím s vlekem na pole, nebo s rodinou do kina, vím, že díky **trvalému pohonu** všech kol Symmetrical AWD pokaždé **bezpečně*** dojedu. Plochý motor **Boxer** mi učaroval už dávno, teď má navíc větší sílu v nižších otáčkách a nižší spotřebu. Takže si jen tak v klidu jedu a zpívám - ať je na kolejších rosa nebo sníh.

Poctivá cena **od 699 000 Kč**

AKČNÍ NABÍDKA FORESTER 2,0i 6MT
OD 569 000 Kč VČETNĚ DPH.

* **Symmetrical AWD** = přidaná hodnota Subaru pro aktivní bezpečnost a pro skvělé jízdní vlastnosti!

2 subaru | koncert pro 4 kola.cz
AUTO | trendy | podzim 2014



SUBARU

Confidence in Motion

Elbee budí zájem

Vozidlo Elbee, vyvinuté společností ZLKL podle návrhu designéra Pavla Huška, vzbudilo zájem na mezinárodním veletrhu Rehacare v Düsseldorfu, největší světové přehlídce zdravotních pomůcek.

Elbee získal zaslouženou pozornost těch, kteří při svém nelehkém osudu hledají šanci pro kvalitnější život. Zaujal i pořadatele veletrhu, kteří jej ocenili jako jeden z nejzajímavějších exponátů. Vyzdvihli, že se jedná o malé, velmi obratné vozidlo umožňující unikátním způsobem přímý nástup i s vozíkem a poskytující různé možnosti řízení. Díky tomu dává radost z jízdy rychlostí až 80 km/h a navíc poskytuje prostor pro další osobu na sedadle za řidičem. Nástup i s vozíkem a jeho snadné upevnění znamenají, že není potřeba asistence další osoby. Vozidlo dlouhé 2,50 m a poháněné zážehovým motorem se poté objevilo i na pražském výstavišti v Holešovicích, kde se konal veletrh Non-Handicap.



Vodíková cesta

Společnosti Daimler a Linde Group spojily síly při výstavbě plnicích stanic na vodík v Německu. Projekt je součástí programu, pro jehož podporu spolková vláda vyčlenila jeden milion eur. Linde získává vodík z plně regenerativních zdrojů.

Pick-up Duster Oroch

Na autosalonu v Sao Paulu se představil koncept Duster Oroch. Studie pětimístního robustního pick-upu byla navržena latinskoamerickým designovým střediskem Renaultu v Sao Paulu. Pojetí odpovídá vozidlu pro volný čas.

Eolab za cenu Clia

Hospodárný koncept Eolab s hybridním pohonem a spotřebou jen 1,0 l/100 km je podle představitelů Renaultu navržen



tak, aby se mohl v sériové podobě prodávat za stejnou cenu jako Clío.

Obrněný luxus

Lotyšský výrobce výstředních pancéřovaných vozů Dartz připravil komfortní SUV Prombron Black Shark s motorem o 1500 k. Má rušičku radiového signálu, detektor výbušnin a kliky dveří dávají elektrošoky prstům osob, které chtějí do vozu nedovoleně vniknout.



4x4 také pro liftback



Škoda nabídne u modelu Octavia pohon všech kol poprvé kromě kombi i v kombinaci s karoserií liftback. V nabídce jsou tři vznětové a jeden zážehový motor. V základní verzi 1,6 TDI Green tec má čtyřkolka kombinovanou spotřebu jen 4,5l na 100 km. Octavia 4x4 může táhnout přívěs o hmotnosti až 2000 kg.

Deset milionů vozů Elantra

Držitel ocenění AutoBest 2012 se v současnosti řadí mezi desítku nejprodávanějších automobilů všech dob. Od roku 1990, kdy model Hyundai Elantra vstoupil na globální trh, bylo prodáno deset milionů těchto vozů. To znamená v průměru 420 tisíc aut ročně, 1100 každý den.

Zájem o prověřené ojetiny

Importérské certifikované programy prodeje ojetých vozidel lákají zákazníky na nabídku kvalitních vozů, garanci jejich technického stavu, prověřenou historii a seriózní jednání při prodeji. Řada dovozců tyto programy rozvíjí a zapojuje do nich více dealerů. Podle informací společnosti Cebia odbyl vozidel v jejich rámci meziročně roste. Celkem jich bylo v období leden až září 2014 prodáno 39 230.

Certifikovaný program	vozidel
Škoda Plus	20 188
Das WeltAuto (koncern VW)	11 416
Renault (Renault a Dacia)	2 362
Toyota Certifikováno	1 523
CarStore (Mercedes)	1 128
i-Best (Hyundai)	900
BMW Premium Selection	695
Peugeot Vyzkoušené vozy	494
Citroën Select	283
Volvo Selekt	141
Opel Certifikované ojeté vozy	100
CELKEM	39 230

Zdroj: Cebia



Kráska plná emocí

Nová, v pořadí již třetí generace modelové řady Škoda Fabia přináší do segmentu malých vozů svěží moderní design, pestrou paletu pohonných jednotek a především bohatou standardní výbavu s mnoha tradičními „Simply Clever“ prvky.

Elegantní dynamický design nové Fabie, odrážející současný stylistický výraz značky Škoda, na jehož počátku stál koncept VisionC, bude bezesporu hlavní

boj a sebevědomý vzhled, který na první pohled podtrhují široké, ostře řezané světlomety s krystalicky vybroušenými krycími skly a typická lamelová mřížka chla-

ní zákazníci jistě ocení i sportovní geny nové Fabie a její nižší a širší stavbu v porovnání s předchozími modely, jejichž historie se začala psát před patnácti lety.

Interiér je rovněž nápaditý. Horizontálně členěná přístrojová deska s novým, jasně čitelným sdruženým panelem přístrojů působí precizním dojmem. Velmi elegantní je i do rukou dokonale padnoucí třiramenný volant nabízený v závislosti na konkrétní verzi výbavy v devíti různých provedeních. Zejména mladé zákazníci zaujmou atraktivní paleta nabízených barev čalounění a dekorací a především zcela nové audiosystémy. Nejvyspělejší z nich

Potenciální zákazníci jistě ocení nesporné sportovní geny nové Škody Fabia.

prodejní devizou tohoto kompaktního vozu. Vyvážené proporce a ostré linie dodávají mladoboleslavské novince silný emotivní ná-

diče. Velmi působivá je i zadní partie vozu s černě orámovanými sdruženými světlomety, které ve tmě září tvarem písmene C. Potenciál-



Foto: archiv



Ridič má vše potřebné pěkně po ruce

Nová Fabia vychází z modularity konceptu, který využívá koncernové prvky technologie MQB, zahrnující i vysoce výkonné, hospodárné a ekologicky šetrné motory. Ty splňují emisní normu EURO 6 a jsou standardně vybaveny systémem Start-Stop a rekuperací brzdě energie. Nabídka motorů pro evropský trh zahrnuje v současnosti čtyři zážehové a tři vznětové agregáty tříválcové a čtyřválcové konstrukce. Nejmenší litrový tříválec MPI ve výkonových variantách 44 a 55 kW je přímo ideální pro městský provoz. Váží pouhých 72 kilogramů a díky němu klesla pohotovostní hmotnost vozu pod jednu tunu. Ve spojení s pětistupňovou manuální převodovkou se spokojí v kombinovaném provozu s necelými 5l benzínu na 100km jízdy. Mezi nejvyhledávanější agregáty pro novou Fabii budou pravděpodobně patřit přeplňované čtyřválcové 1,2 TSI ve výkonových verzích 66 a 81 kW. Oba jistě nadchnou i sportovněji založené řidiče, protože živě reagují na pohyb plynového pedálu a poskytují vozu skvělou dynamiku. Fabia 1,2 TSI /81 kW je vybavena šestistupňovou manuální převodovkou, k dispozici je ovšem i sedmistupňový automat DSG s ručním řazením Tiptronic. Největší rychlost nejvýkonnější verze Fabie

se přibližuje hranici 200 km/h, z 0 na 100km zrychluje vůz za 9,4 s. Tříválcové vznětové motory 1,4 TDI/66 a 77 kW s přímým vysokotlakým vstřikováním common rail a přeplňováním turbodmychadlem s nastavitelnou geometrií lopatek se mohou pochlubit kombinovanou spotřebou nafty 3,4 a 3,5 l/100km a velmi kultivovaným během ve středních

v zatáčkách navíc podporuje standardně dodávaná elektronická uzávěrka diferenciálu s funkcí XDS+, která přibrzďováním vnitřního kola zajišťuje neutrální chování vozu a jeho bezpečnou trakci. Z pestré nabídky bezpečnostních a asistenčních systémů jmenujme alespoň Front Assistant s integrovanou funkcí nouzové brzdy City, multikolizní

Velikost zavazadlového prostoru posouvá tento automobil do vyššího segmentu.

a vyšších otáčkách. Již v příštím roce se rodina motorů pro modelovou řadu Fabia rozroste o turbodiesel 1,4 TDI/55 kW, který ve verzi Greenline bude mít kombinovanou spotřebu pouhých 3,1 l/100km.

Vyspělá konstrukce podvozku ve spojení se zvýšenou tuhostí karoserie zaručují vozu vynikající ovladatelnost v městském i mimoměstském provozu, k níž přispělo i rozšíření rozchodu kol vpředu a vzadu, zvětšení rozvoru a snížení těžiště. Zcela nový elektromechanický posilovač řízení zprostředkuje nyní mnohem přirozenější a bezprostřednější kontakt s vozovkou a zajišťuje rychlejší reakci na pohyb volantu. Precizní vedení stopy

brzdu, elektronickou kontrolu tlaku v pneumatikách či systém Hill Hold Control pro snadný rozjezd do kopce. Šest airbagů patří do standardní výbavy všech modelů.

Nová Škoda Fabia ve verzi hatchback se na našem trhu začala prodávat tento týden a již dnes je jasné, že se stane leadelem svého segmentu. Má k tomu veškeré předpoklady, včetně velmi atraktivních cen, které začínají na 234 900 korunách u modelu 1,0 MPI/44 kW ve výbavě Active. Na začátku příštího roku se v prodeji objeví i druhá karosářská verze Fabia Combi.

■ Antonín Matějka

s označením Bolero a 6,5" dotykovou obrazovkou umožňuje poprvé u značky Škoda propojení vozu s chytrým telefonem prostřednictvím rozhraní MirrorLink a SmartGate. Velikost zavazadlového prostoru posouvá automobil mimo hranice segmentu malých městských vozů - 330 litrů jistě uspokojí i rodinu s malými dětmi. Po sklopení opěradel zadních sedadel lze dokonce vytvořit přepravní prostor o objemu 1150 litrů. Nechybějí ani tradiční „Simply Clever“ prvky, například držák multimediálních zařízení, síťky na vnitřních hranách předních sedadel či speciální odkládací prostor pro reflexní vestu ve výplni dveří u řidiče.



Větší skok než se zdá



Nejúspěšnější firemní automobil evropského trhu nespolehá ve své nové generaci na dosažené úspěchy. Passat je pro Volkswagen klíčovým modelem. Proto se nová generace snaží zvýšit latku kvality ve všech oblastech.

Segment označovaný jako velká rodinná auta je v poslední době v útlumu, protože kupující dávají stále častěji přednost crossoverům. Zůstávají zde v podstatě jen dvě stálice, těžící především z prodeje firemní klientele s konzervativnějším přístupem - Passat a Mondeo. Zvláštní shodou okolností přicházejí jejich nové generace na trh prakticky současně.

Volkswagen první generaci Passatu uvedl na trh už před 41 lety. Od té doby bylo prodáno téměř 22 milionů těchto vozů, přičemž v roce 2013 byla tato modelová řada s 1,1 milionu prodaných kusů celosvětovou jedničkou v rámci celého koncernu.

Osmá generace Passatu přichází s novým designem, úspornými motory a nejmodernějšími asistenčními

systémy a technikou. Totéž se tvrdí o každém novém autě, ale v případě Passatu to skutečně platí. Byl totiž poprvé zkonstruován s využitím modulární platformy MQB, vyvinuté pro vozy s motorem uloženým vpředu napříč. To vytváří dosud nevidaný prostor pro využití synergických efektů při aplikaci nových technických řešení. Týká se to například snižování hmotnosti. Díky tomu je nová generace až o 85 kg lehčí než předcházející.

Nosná konstrukce, využívající ocel s nejvyšším stupněm pevnosti a technologie tváření za tepla včetně tvrzení, je příspěvkem nejen k nižší hmotnosti, ale svou vyšší tuhostí i k lepším jízdním vlastnostem. Poprvé jsou u karoserie Passatu

využity také komponenty vyrobené z hliníku.

Nový Passat přináší do svého segmentu mnoho technických inovací a unikátních prvků výbavy. Mezi ně patří přístrojový panel Active Info Display, tvořený displejem s úhlopříčkou 12,3", který umožňuje interaktivní zobrazování. Jde také o první Volkswagen, který si od poloviny roku 2015 budou moci zákazníci objednat s projekčním displejem HUD (Head-Up Display). Novinkou je rovněž zábavní systém pro cestující na zadních sedadlech Rear Seat Entertainment.

Nabídka elektronických asistenčních systémů zahrnuje i světovou premiéru v podobě asistenta pro jízdu v dopravní koloně Traffic Jam

V nové generaci Passatu jsou použité výrazně lehčí a úspornější přeplňované čtyřválcové

Assist, umožňujícího částečně autonomní popojíždění rychlostí 0 až 60 km/h, a asistenta pro nouzové situace Emergency Assist, který v případě náhlé zdravotní indispozice řidiče vůz bezpečně zastaví.

Základní verzí je sedan Passat 1,4 TSI 92 kW (125 k) s šestirychlostní převodovkou. Ve výbavové úrovni Comfortline je jeho základní cena 638 900 Kč, kombi Passat Variant je o 25 000 Kč dražší. Výbava Comfortline zahrnuje mj. třízónovou klimatizaci Climatronic, autorádio, asistenční systém Front Assist s funkcí nouzového brzdění City, tempomat s omezovačem rychlosti, parkovací senzory Parkpilot, multifunkční tříramenný volant obšitý kůží, systém start-stop atd. Nový Passat Variant se standardně dodává s černými podélnými sříšními nosiči.

■ **Vladimír Rybecký**



Tradičně silnou stránkou Passatu jsou kromě moderní techniky také praktičnost a prostornost



Velmi oblíbené kombi Passat Variant je o 25 000 Kč dražší než sedan



Poprvé u značky Volkswagen se zde objevuje kompletně digitální sdružený přístroj Active Info Display

MAZDA3

JAPONSKÉ ZJEVENÍ

Mazda3 vždy patřila mezi nejlepší vozy nižší střední třídy, a to především z hlediska chování na silnici. Prodejní čísla však jejím kvalitám doposud neodpovídala...

Poslední generace modelu Mazda3 je ještě lepší než kdy před tím a tento fakt konečně potvrzuje také četnost, s jakou ji lze spatřit na našich silnicích. A v záplavě golfů, i30 a focusů jde o naprosté zjevení. Chtělo by se napsat, že si ji s ničím nespletete. To však není úplně pravda, můžete ji snadno zaměnit za větší Mazdu, která mimochodem loni vyhrála v anketě Auto roku 2014 v České republice. A stejně jako je krásná a dobrá dospělejší sestra, rovněž Mazda3 se chlubí všemi jejími přednostmi.

Automobilka před několika lety shodila ze stolu veškerou techniku,

kteou disponovala, a začala zcela nanovo. Nový podvozek, motory a převodovky společně s designovým směrem Kodo pojmenovala jako Skyactiv Technology. Japoncům se s nově nastoleným směrem skutečně povedl „nebeský“ technologický úspěch. Co se jízdních vlastností týče, Mazda3 sklízí po celém světě ta nejlepší doporučení. Ve většině klíčových oblastí se vyrovnala nejlepším hráčům ve třídě a v některých ohledech je dokonce výrazně překonává.

Mazda svůj malý klenot nabízí stejně jako v předchozí generaci ve dvou karosářských provedeních

– jako pětidveřový hatchback a jako čtyřdveřový sedan. Trojice motorizací začíná u základního zážehového čtyřválcu 1,5i s výkonem 100 koní, pokračuje přes objemnější variantu téhož motoru 2,0i ve dvou nastaveních (120 koní/165 koní) a pro milovníky vznětových agregátů je připraven čtyřválec 2,2D (150 koní). Mazda vždy vyznávala atmosféricky plněné zážehové motory, což v dnešní, emisemi svázané době lze považovat za naprosté unikum. Drtivá většina konkurence si k nízké spotřebě a emisím pomáhá turbodmychadlem, Mazda vsadila na vysoký kompresní poměr

a nízkou provozní hmotnost. Stará dobrá škola. Ani čtyřválcový vznětový motor rozhodně nepatří mezi maloobjemové. Rovněž v oblasti převodovek zůstala věrna osvědčeným konceptům přímo řazené šestistupňové převodovky a klasického automatu s hydrodynamickým měničem. Žádné dvouspojkové převodovky, žádné variátory. Už jen za tuto odvahu stát si za svým zasluží obrovské uznání.

Mazda pro model 3 nabízí čtyřici výbavových úrovní (Emotion, Challenge, Attraction, Revolution/Revolution Top), ovšem pokud chcete dané vybavy kombinovat, máte smůlu. Úroveň individualizace je dosti nízká, stejně jako praktičnost interiéru. Ta by mohla být rozhodně větší.

Jiří Švamberk

Foto: Mazda



ALCAR

YOUR WHEEL PARTNER

Kvalitní litá kola vhodná pro zimní provoz za akční ceny ... a s homologací pro ČR ☺

**TPMS
FIT**



AEZ Reef si / Reef SUV si



AEZ Yacht / Yacht SUV



AEZ Yacht dark / Yacht dark SUV



DEZENT TD



DEZENT TD dark



DEZENT TF



DOTZ Freeride si



ENZO W



www.alcar.cz

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

DOTZ
TUNING ALU-HEELS

DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER



Elegance i v zimě

Litá kola s TYPOVÝM LÍSTEM



Vystoupení z řady

Zlom – asi nejvhodnější slovo, kterým by se dalo charakterizovat nové městské SUV od značky Lexus. Jeho úkol je zcela jasný. Přinést více nových, evropských a především mladých zákazníků. NX i proto vypadá hodně dramaticky.

NX nemá rozhodně lehký úkol. Narodil se proto, aby výrazným způsobem nakopnul prodeje v Evropě. Proč by to teď mělo vyjít? Protože kategorie SUV letí a NX je někde na pomezí kompaktních a velkých víceúčelových vozů, navíc více zaměřených na styl a město, a to se dneska hodně cení.

Disponuje atraktivním stylingem, rozhodně přitažlivějším než větší sourozenec RX, a tentokrát přichází také s konvenční variantou motoru pro ty, co nesmýšlejí ekologicky. Nakonec to završuje velmi příznivou základní cenou v kombinaci s velmi bohatou výbavou. Tak jdeme na to.

Lexus vsadil na ostré hrany, dramaticčnost. NX na sebe poutá pozornost různými výčnělkami, vyboulenými blatníky a obří maskou chladiče, která je schopná nabídnout dva různé charaktere – sportovní s dominantním chromovaným logem a prémiový, rozbitý čtveřicí lamel. Stačí si jen vybrat. Já bych u Lexusu

v sobě ukrývali mechanismus pro jejich mechanické otevření klíčkem. Stačí jenom zatáhnout o něco více než při otevírání dveří. Nebo full LED diodové světlomety s proužkem pro denní svícení ve tvaru bumerangu, který působí jako svítící pás krystalů. Musím se přiznat, nové SUV se mi líbí tolik, že bych jej klidně označil za nejkrásnější současný Lexus.

Stejně jako design exteriéru se povedl i interiér. Je tvarově zajímavý, ergonomicky vynikající. Kasádovitě řešené přístrojové desky umožňuje dobré rozložení všech ovládacích prvků, ke kterým má ři-



Zavazadelník překvapí svým značným objemem

Kultivovanost je skutečně na nejvyšší možné úrovni a na trhu bude jen těžko hledat adekvátní konkurenci.

poprvé nezvolil provedení F Sport, právě kvůli masce chladiče. Výrazný design zjemňuje decentní oplastování spodní části karoserie a NX láká i na několik unikátních řešení. Tak třeba inteligentní kliky, které

dič špičkový přístup. Stačí jen více či méně natahovat ruku směrem ke středovému panelu. Na vrcholu je obrazovka multimediálního systému, která má nové ovládání jako notebook. Hravou myš tentokrát



nahrazuje Touchpad. Funguje intuitivně. Cílení na něžné pohlaví uvnitř potvrzuje vtipný detail v podobě speciálního zrcátka, které je umístěno za opěrkou touchpadu před odkládací přihrádkou. Už standardem jsou vysoká úroveň dílenského zpracování, kvalita použitých materiálů a atmosféra prémiovosti, která vás, doplněna moderními technologiemi, uvnitř přivítá. NX nabízí wifi nabíječku mobilních telefonů a speciální systém Panoramic View Monitor, jenž usnadňuje parkování a přináší jedinečné zobrazování vozu na monitoru.

Lexus však nezapomněl na základní pravidlo SUV, tedy praktičnost a prostornost interiéru. Stačí přejít za vůz, elektricky zvednout páté dveře a před vámi se otevře velký zavazadlový prostor o objemu 555 l s dvojitou podlahou (580 l u varianty 2,0 Turbo). A Lexus NX jde ještě dále. Jako první ve své kategorii nabízí pomocí elektriky sklopné sedačky v poměru 60:40. Je to příjemné a zároveň elegantní, jak opěradla druhé řady sedadel pomalu jedou dolů. A umí to i nahoru. Baví mě i akurátní posaz a volant, který přidává do naturelu auta trochu té sportovnosti.

Lexus NX ale nebude patřit mezi sportovně zaměřené zástupce kategorie SUV. Jeho místo je mezi stylovkami, které se budou ukazovat především ve městě. Stačilo mi krátké svezení, abych poznal, že se inženýři značky Lexus zásadním způsobem věnovali na ladění podvozku. Určitě zde platí, že verze F-Sport patří zejména na kvalitní asfalty a do zatáček. Její kvalitní tlumiče výrazným způ-

sobem tvrdnou a ještě doplní tuhou karoserii.

Stejně jako v případě designu bych si ale vybral verzi bez sportovního paketu, která vyhlazuje nerovnosti jako žehlička. I přesto, že budete s NXem trávit většinu času v moderních velkoměstech,

a na trhu bude jen těžko hledat adekvátní konkurenci. Pomáhá ji sofistikovaný hybridní systém, který spojuje náklonnost k ekologii se slušnou dynamikou. S NXem si musíte porozumět, musíte s ním strávit více času, abyste se mu dostali pod kůži a pochopili, co od vás chce. Krátké

mu 2,5 litru a dvou elektromotorů, které z modelu NX dokážou velmi rychle udělat vůz s pohonem všech čtyř kol. Motor má několik režimů, a pokud potřebujete maximální dynamiku, stačí přepnout do režimu Sport S nebo Sport S+, který zlepší reakce plynu a začne využívat maximum z obou elektromotorů. Zatraktivní se zvuk a Lexus NX pak podstatně agresivněji vyrazí ze zatáček. Novinkou je speciální diferenciál vpředu, který pomáhá agilnosti vozu v zatáčkách a snaží se potlačovat eventuální nedotáčivost.

Lexus odvedl v případě nového modelu špičkovou práci. NX se jako celek povedl ve všech směrech a má potenciál stát se úspěšným prémiovým SUV, ale hlavně zdatným konkurentem tradičních německých zástupců. Navíc se nebude bát vystupovat z řady!

Jakub Rejlek

S Lexusem NX lze bez větších problémů jezdit s průměrnou spotřebou kolem 5,7 litru.

můžete se s ním vydat na poľní cestu a nemusíte nohu z plynu vůbec sundávat. Tlumiče pohlí veškeré díry a do interiéru nepustí vůbec nic. Na palubě jsou klid a pohoda. Žádné rázy. Sice to NX vykoupí větším náklonem, ale to není vzhledem k charakteru vozu na škodu. Kultivovanost je na nejvyšší možné úrovni

vzdálenosti do dvaceti kilometrů se vám mohou zdát neúsporné. Motor se snaží ohřát celý systém včetně bateriek a pak spotřebovává více benzinu. Ale zkuste cestu natáhnout a budete se divit. S Lexusem NX lze jezdit s průměrnou spotřebou kolem 5,7 litru! A to má pod kapotou kombinaci čtyřválcového motoru o obje-



Lexus vsadil u modelu NX na ostré rysy karoserie

Návrat k hatchbacku

Doba, kdy značka Nissan používala dříve věhlasné jméno Pulsar pouze jako jakési alter ego, skončila. Svěbytný model Nissan Pulsar je určen výhradně pro Evropu, což je v širších souvislostech velmi odvážný krok.

Ze evropský automobilový trh chřadne, je fakt poměrně dlouhodobě známý. Prim v plánech drtivě většiny automobilek hraje stále rostoucí asijské odbytiště (Rusko a Čína) a je velkým překvapením, že Nissan, značka, která na starém kontinentu žebříček nejúspěšnějších prodejců rozhodně nevede, se rozhodla vsadit právě na Evropu. Zdejší esem se má stát Nissan Pulsar, líbivý hatchback, který se vyrábí ve španělské Barceloně a jenž byl také navržen s ohledem na vkus evropského zákazníka.

Znalcům japonských vozů musí být jméno Pulsar známé asi jako Čechům Felicia, neboť se poprvé objevilo v nabídce značky Datsun, respektive Nissan již v roce 1978. Nissan ho používal na jednotlivých kontinentech až do roku 2005. Podle názvu by jeden mohl čekat sportovněji stříženou auto. Tím však Pulsar nikdy nebyl. A ani poslední reinkarnace z loňského roku si nedělá žádné sportovní ambice, jelikož se jedná o čistě rodinné za-



Je velkým překvapením, že Nissan se rozhodl vsadit právě na evropský kontinent.

měřený automobil, prozatím pouze v pětidevéřové karosářské variantě. A přestože Evropané jsou zatíženi

na variantu kombi, Nissan o jiném provedení jaksi neuvažuje. Zajímavostí je, že hatchback se znakem

Nissanu se v Evropě naposledy prodával pod obchodním jménem Almera do roku 2006.

Podíváme-li se na to řečí čísel, důvod nabízet variantu kombi vlastně ani není. Nový Pulsar se v dané kategorii chlubí doslova obřím rozvorem 2,7 metru (je totožný s SUV X-Trail). Délka vozu činí 4,4 metru, výška pak více než 1,5 metru. Takovéto rozměry z něj činí relativně velké auto. Vnitřní prostor je díky této koncepci nebývale velkorysý, nicméně praktičnost, zejména pak 385litrového zavazadelníku, by mohla být lepší. Prodeje startují se dvěma motorizacemi – zážehovou 1,2 s turbodmychadlem (115 koní) a s nepostradatelným vznětovým přeplňovaným motorem 1,5 (110 koní). Oba agregáty pocházejí z aliance s Renaultem a dlouhodobě se řadí mezi vůbec nejvyhledávanější. S časovým odstupem se v nabídce objeví také zážehový přeplňovaný motor 1,6 se 190 koňmi, který nalezneme třeba v modelu Juke. Nechybí samozřejmě ani samočinná převodovka s označením Xtronic. Nissan Pulsar se prodává ve třech úrovních výbavy (Visia, Acenta, Tekna) a jeho cena začíná na 365 tisících Kč.

Jiří Švamberk

Foto: Nissan

Vše pro lakování

- VYBAVENÍ LAKOVEN
- PORADENSTVÍ
- MANAGEMENT
- OPTIMALIZACE PROVOZU
- SERVIS
- ŠKOLENÍ REKVALIFIKACE

www.interaction.cz





Tenhle kaktus nepíchá

„Chlupatý kaktus, mám tak rád ...“ zpívá se v jedné oblíbené české písničce. Určitě si na ni vzpomenete a možná i zanotujete, když se svezete „kaktusovým“ SUV od Citroënu.

Ve francouzské automobilce vědí, jak zaujmout: tohle auto jen tak bez povšimnutí neprojde. Kromě originálního tvaru zaujme především netradičními „vzduchovými polštáři“ na bocích. Ty tam nejsou jen na okrasu, ale plní i důležitou ochranu proti drobným poškozením. Velký pás s výstupky je totiž „gumový“, přesněji z pružného termoplastického polyuretanu, do kterého když někdo bouchne, nic se nestane. Odolá dveřím auta parkujícího moc blízko a naopak přední dveře si o sloupek elektrického osvětlení neomlátí hranu. A pokud se těm vákům na bocích přece jen něco stane (vydrží náraz do 4 km/h), dají se lehce vyměnit. Stejnou myšlenku ctí i panely kolem světel vpředu a za-

du a na víku zavazadlového prostoru, ale ty už jsou přece jen tradiční - plastové.

Stejně originálně působí nový Citroën i ve svém interiéru. Výrobce zde vyrukoval s konceptem takřka

vhodných rychlostních stupňů, což v konečném důsledku úplně stačí. Kapitoulou samou o sobě jsou bohatě dimenzovaná přední sedadla, jímž sluší spíše výraz křesla, protože co do pohodlnosti nemají daleko

Kromě originálního tvaru zaujme Cactus netradičními „vzduchovými polštáři“ na bocích.

digitálního kokpitu a vedle rozměrného dotykového displeje s úhlopříčkou sedm palců instaloval také digitální přístrojový štít. Jeho čitelnost je obstojná i za slunce, trochu jen chybí otáčkoměr. Místo toho z pravého horního rohu svítí rádce

k tradiční součásti vybavení obývacího pokoje. Sedí se v nich příjemně nízko, a přestože jsou sedáky i opěradla opravdu široká, poskytují dostatečnou oporu tělu v zatáčkách. Vnitřek celkově působí moderně a jednoduše, což potvrdí i některé

maličkosti, jako třeba poutka místo klasických dveřních model.

Citroën C4 Cactus není ale jen autem pro okrasu, naopak nabízí jako první řadu unikátních technických řešení. Kromě ochranných vaků na bocích karoserie má třeba i jinak zabudovaný airbag u spolujezdce. Je instalovaný v rámu čelního skla, díky čemuž bylo možno v palubní desce vytvořit velkou a dobře přístupnou odkládací schránku.

Jinak je „kaktus“ plnohodnotným autem. Po silnicích se jím lze přepravovat za pomoci zážehových i dieselových motorů. Základem je benzinový agregát o objemu 1,2 litru, naladěný ve dvou výkonových škálách 81 a 110 koní. Podobnou dvojí volbu nabídne i turbodiesel 1,6 litru s nabídkou 92 nebo 100 koňských sil. Nejnížší spotřeby by se podle údajů výrobce mělo dosahovat s výkonnějším dieselovým motorem a s manuální převodovkou, kdy na ujetí sta kilometrů by mělo stačit 3,4 litru nafty.

V České republice se Citroën C4 Cactus prodává od 329 900 korun, přičemž základní úroveň vybavy Live nabídne například palubní počítač, tempomat s omezovačem rychlosti, centrální zamykání s dálkovým ovládním, elektricky ovládaná okna v předních dveřích a vnější zpětná zrcátka, LED světlomety pro denní svícení, dotykový sedmipalcový středový displej a šest airbagů. Plus ony zmíněné ochranné „bubliny“ Airbump.

Vyšší verze Feel je za příplatek 30 tisíc korun. Kdo si chce dopřát opravdu velkou dávku luxusu, sáhne po nejvyšší úrovni Shine (od 409 900 Kč). Ten už obsahuje automatickou klimatizaci, mlhovky, parkovací asistenční systém s kamerou, kola z lehkých slitin či navigaci.

■ Martin Vacek



Vnitřek působí vcelku jednoduše, ale moderně



Polštáře na bocích chrání karoserii před poškozením



Na malé auto má Cactus slušně velký zavazadelník

HLASUJTE A VYHRAJTE AUTO

Hlasujte
a vyhrajte na
www.autoroku.cz

MĚSTSKÉ VOZY



CITROËN C1



CITROËN C4 CACTUS



HYUNDAI I20



PEUGEOT 108



RENAULT TWINGO



SMART FORTWO/FORFOUR



ŠKODA FABIA



NISSAN PULSAR

Hlasujte
a vyhrajte na
www.autoroku.cz

STŘEDNÍ A VYŠŠÍ STŘEDNÍ TŘÍDA



FORD MONDEO



MERCEDES-BENZ C



AUDI TT



BMW i8



SUBARU WRX STI

Hlasujte a vyhrajte na
www.autoroku.cz

TERÉNNÍ A VELKO- PROSTOROVÉ VOZY



LEXUS NX



NISSAN QASHQAI



NISSAN X-TRAIL



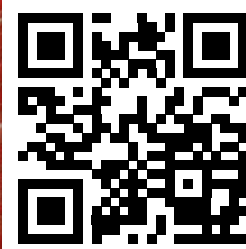
PORSCHE MACAN

Hlavní partneři:

Auto roku 2015
poukaz na částku
500 000 Kč
na nákup jednoho z nominovaných vozů

A DALŠÍ ATRAKTIVNÍ
CENY NA:
www.autoroku.cz

f www.facebook.com/AutorokuvCR



KIA SOUL



MERCEDES-BENZ GLA



MINI



OPEL CORSA



TOYOTA AYGO

Hlasujte
a vyhrajte na
www.autoroku.cz

**NIŽŠÍ STŘEDNÍ
TRÍDA**



BMW 2 COUPÉ



MAZDA3



MERCEDES-BENZ S COUPÉ



VOLKSWAGEN PASSAT

Hlasujte
a vyhrajte na
www.autoroku.cz

**SPORTOVNÍ
VOZY**



ALFA ROMEO 4C



BMW 2 ACTIVE TOURER



BMW X4



JEEP CHEROKEE



JEEP RENEGADE

Mediální partneři:

4x4 AUTO
(crossover magazín)

Auto drive

AUTOMAKERS

automobil

**AUTOSPORT
& TUNING**

AUTO
trendy

AUTO WEEK.CZ

BusinessCar
CZECH REPUBLIC

**CZECH TOP 100
FORUM**

FASTER

FORGOLF

FORMEN

FORMULE
1

**Grand
Auto**

HATRICK
FOTBALOVÝ MAGAZÍN

marie claire

můj dům
STYL A ŽIVOT

Rybářství

Technický týdeník

Trucker
Magazin

XANTYPA

Partneři:

Rüch
CRYSTAL
CZECH REPUBLIC

iDry

TISKAP
TISKÁRNA

**TOP
HOTEL**

Vyhlašovatelé:



Ve spolupráci s:

SDA
CZ

Auto SAP
SORUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Organizací pověřen:

sport press

TNS

Continental
The Future in Motion

AV MEDIA
komunikace obrazem



Stále výš a pohodlněji

Třída C se kdysi přezdívalo Baby-Benz. Dnes už není tou nejmenší v nabídce značky, ale její čtvrté generaci by se dalo říkat Baby S, protože připomíná zmenšenou podobu reprezentativních sedanů Mercedes-Benz. Ale nejde jen o podobu - ve třídě C najdeme mnoho vymožeností z třídy S.

Třída C je nejprodávanější modelovou řadou značky Mercedes-Benz. Od uvedení poslední generace na trh v roce 2007 se prodalo více než 2,4 milionu těchto vozů.

Použití špičkových materiálů v interiéru stejně jako nejmodernější technické vymoženosti posouvají tento vůz střední třídy směrem k ještě vyšším kategoriím. K těm směřuje i vnějšími rozměry - s výrazně prodlouženým rozvorem o 80 mm na 2840 mm (celková délka tak vzrostla na 4686 mm) a s o 40 mm větší šířkou (1810 mm). Takto získaný větší vnitřní prostor byl využit především pro další zlepšení komfortu na zadních sedadlech. Svého předchůdce překonává i objemem zavazadlového prostoru 480 l.

Dalo by se tedy očekávat, že se za větší prostor platí i větší hmotnost a ztrátou dynamiky. Jenže tak tomu není, protože Mercedes použil u nosné struktury karoserie ve velké míře hliník, takže nová generace má ve skutečnosti dokonce o 100 kg nižší hmotnost. To je důležité, protože Mercedes chce tímto vozem oslovit mladší klientelu, zatím pošilhávající po sportovněji laděné konkurenci.

Zákazníci mají u třídy C opět na výběr dvě různé tváře vozu: sportovní s centrální hvězdou nebo pro linii Exclusive klasickou masku chladiče. Vedle standardní výbavy umožňují tři různé stylistické a výba-

vové linie dodat vzhledu vozidla individuální charakter: Line Avantgarde profiluje třídu C jako dynamický sedan, Line Exclusive dává najevo moderní luxus a AMG Line dodává sportovní vzhled.

Mercedes chce tímto vozem oslovit mladší klientelu, zatím převážně pošilhávající po sportovněji laděné konkurenci.



Třída C přináší novou generaci multimediálních systémů s intuitivním ovládáním, náročnými animacemi a vizuálními efekty

Jak je u Mercedesu už tradicí, představuje i nová třída C naprostou špičku po stránce aerodynamického řešení, což dokládá i nejnižší hodnota součinitele aerodynamického odporu ze všech vozů střední třídy $C_x=0,24$. Nový podvozek může být na přání se vzduchovým odpružením Airmatic, u něhož lze prostřednictvím tlačítka systému Agility Select volit různé charakteristiky nebo si může řidič nakonfigurovat své vozidlo podle vlastních představ. Příbuzenství s elitní modelovou řadou značky dokládá poprvé nabízený koncept bezpečnostních systémů Intelligent Drive, uvedený před rokem právě ve třídě S.

Standardně se dodává centrální displej 7" nebo 8,4" ve stylu tabletu, umožňující kombinaci s informačním a komunikačním zařízením Comand. Poprvé je k dispozici také projekční displej HUD (Head-up Display). Evolučním krokem je touchpad vyvinutý značkou Mercedes-Benz, který je umístěn v opěrce na středovém tunelu. Stejně jako u chytrého telefonu jím lze pomocí prstových gest jednoduše ovládat veškeré funkce zábavního a informačního systému. Touchpad navíc umožňuje ruční zadávání písmen, číslic a speciálních znaků, a to v jakékoli řeči.

Cena třídy C začíná na 861 520 Kč za verzi C180 Blue-TEC s karoserií sedan, respektive na 920 810 Kč za kombi.

Vladimír Rybecký

Živý tichošlápek

V ulicích Paříže rostou dobíjecí stanice pro elektromobily jako houby po dešti. U nás to zatím nejde tak rychle, ale vhodná místa přibývají a tím určitě vzroste i zájem o automobily na elektrický pohon. Přesvědčili jsme se, že zejména ve městech mají budoucnost.

Když se s někým pustíte do řeči o elektromobilech, většinou vás zahrne otázkami: Kolik ujede na jedno nabití? Jak dlouho a kde se musí dobít? A jaké jsou jeho dynamické vlastnosti? Hledali jsme tedy odpovědi při jeho několikadenním používání.

Především musíme zdůraznit, že Kia Soul EV je autem do městského provozu. Překvapila nás živá jízda. Reakce motoru na sešlápnutí akceleračního pedálu musí uspokojit i náročného řidiče a v ulicích je naprosto dostatečný. Motor má výkon 81,4 kW a točivý moment 285 Nm. Měl by umožnit dosažení rychlosti až 145 km/h a to se nám také podařilo. Zrychlení z 0 na 100 km/h dosáhne za 11,2 s. Až překvapivě rychle jsme si s tímhle živým tichošlápkem rozuměli.

Lithium-iontové polymerové akumulátory s kapacitou 27 kWh umožňují dojezd až 212 km. To ovšem podle jízdního stylu a míry nabití akumulátoru. Přiznáme se, že těchto hodnot jsme nedosáhli. Používali



jste totiž standardní zásuvku v garáži a po devíti hodinách dobíjení jsme se dostali na dojezd 140 km. Plné nabití by umožnila za 12 až 15 hodin, ale tolik při pravidelném používání vozu asi nebudete mít k dispozici.

Protože nabití na plnou kapacitu je závislé na výkonu nabíjecí stanice, doporučujeme spíš využívání těch

profesionálních. Z dobíjecích stanic poskytovatelů elektrické energie se zásuvkami typu Mennekes je možné dosáhnout plného dobití za 4 až 5 hodin. Jejich dostupnost se zvyšuje, najdete je například v obchodních centrech větších měst. Méně rozšířené jsou rychlodobíjecí stanice s výkonem až 50 kW, které baterie Soulu EV nabijí už za půl hodiny.

Vůz Kia Soul EV pořídíte za 849 980 Kč včetně DPH ve výbavě Premium, která je pro EV také základní. Poměrně vysoká cena proti vozidlům s klasickým pohonem však má při přímém porovnání provozu celkem zajímavou návratnost z hlediska provozních nákladů na spotřebu a údržbu. Zatímco náklady na údržbu na 150 000 km u EV jsou 22 093 Kč, tak u dieselu je to 65 918 Kč. Z hlediska nákladů na ujeté kilometry je porovnání ještě zajímavější. S dieselem stojí 1 km 2,47 Kč, u EV pak při sazbě 2 Kč/kWh stojí 1 km 0,33 Kč. Při tarifu 5 Kč/kWh pak kilometr vyjde na 0,81 Kč. Průměrná návratnost vyšší pořizovací ceny Soulu EV je po njetí 90 000 km. Což je při standardní záruce 7 let a 150 000 km jistě pozoruhodné číslo. Kia také garantuje kapacitu baterií i po 7 letech minimálně 70 %. Jedná se tedy o zajímavou alternativu vozu do města, který je ekologicky šetrný a zároveň ekonomický.

**Petr Dufek
a Jakub Schneider**

Foto: Kia

Více než 80 dalších produktů pro povrchové úpravy.
Pro další informace navštivte naše internetové stránky.

DÜRR

LEADING IN PRODUCTION EFFICIENCY

EcoGun

STŘÍKACÍ PISTOLE PRO PROFESIONÁLY



Škoda na zelené vlně

Škoda Auto uvedla na jaře svůj nejoblíbenější model Octavia s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG). Po modelu Citigo se jedná o druhého představitele její produktové řady, který je k dispozici i v tomto provedení.



Škodu Octavii G-TEC pohání dvoupalivový přepínaný motor 1.4 TSI s výkonem 81 kW (110 k), který kromě benzínu spaluje také stlačený zemní plyn (CNG). Vůz je dodáván s ekologickým pakem Green tec se systémem Start-Stop a rekuperací brzděné energie. Dle údajů výrobce činí při jízdě čistě na CNG kombinovaná spotřeba 5,4 m³ (3,5 kg) zemního plynu na 100 km. Při použití obou paliv se dá na jedno natankování ujet až 1330 kilometrů, což se plně vyrovná vznětovým agregátům.

V redakci jsme Octavii G-TEC testovali v obou jízdních režimech

ve městě, na dálnici i na okresech. Její jízdní projev nás mile překvapil. Po nastartování se během chvíle přepne na pohon CNG, což signalizuje rozsvícení zeleného symbolu u palivoměru na přístrojové desce. Ovšem na jízdních vlastnostech to není poznat a reakce za plynem je stejná jako při jízdě na klasickou pohonnou látku. Pokud alternativní palivo dojde, vozidlo automaticky přepne na benzinový pohon, přičemž jediným zřetelným projevem této změny je mírné, takřka neznamenné škubnutí.

Z hlediska užité hodnoty se stále jedná o bestseller, vyznačující se

velkým vnitřním prostorem a objemným zavazadelníkem. To platí i pro verzi G-TEC díky umístění nádrže na stlačený zemní plyn pod podlahou zavazadlového prostoru. Proto zavazadelník tohoto liftbacku bez problémů pojme 460 litrů nákladu. Jediným omezením je nemožnost uložení plnohodnotné rezervy.

Přední sedadla jsou klasicky pohodlná s dobrým bočním vedením a adekvátní tvrdostí, takže i cestování na delší vzdálenost je příjemné. Vzadu v pohodě zvládnou kratší úseky i tři dospělí. Plasty přístrojové desky jsou měkčené a příjemné na omak. Černé leštěné linky

na dveřích a přístrojové desce verze Elegant působí luxusním dojmem.

Ačkoliv jsme se nedostali na výrobce uvedené hodnoty spotřeby, nepochybujeme, že při dlouhodobém testování bychom jich dosáhli. I tak jsme na obě nádrže zvládli ujet přes tisíc kilometrů. Navíc, vedle vstřícnosti vůči životnímu prostředí, je třeba mít na zřeteli i ekonomický přínos. Na stlačený zemní plyn totiž není uvalena spotřební daň. Proto cena jednoho kilogramu CNG jen lehce přesahuje 25 Kč.

Do palivové nádrže se vejde 15 kg zemního plynu, což umožňuje dojezd až 410 kilometrů. Nádrž se plní pod tlakem, nicméně uživatelsky jde o naprosto jednoduchou a bezpečnou činnost. Určitou nevýhodou je jedině její časová náročnost. Zatímco naftu do nádrže o objemu na 46 l načerpáte za 1 minutu 20 vteřin, na 14,1 kg CNG je potřeba 4 minut 15 vteřin. Rovněž síť plnicích stanic CNG není v ČR zatím příliš hustá a je tedy nutné se předem připravit.

Se základní cenou 433 900 Kč ve výbavě Active se jedná o zajímavou alternativu jak pro zájemce o klasické benzinové motory, tak i pro firmy dávající přednost vznětovým agregátům. Srovnatelná varianta Octavia 1.4 TSI (103 kW) je sice ve výbavě Active nabízena již za 404 900 Kč, ovšem cenový rozdíl necelých 30 tisíc se vyrovná při převažujícím provozu na CNG už po najetí přibližně 21 000 kilometrů.

■ **Jakub Schneider**



Přepnutí na pohon CNG signalizuje kontrolka na přístrojové desce



Plnění nádrže CNG je jednoduchou činností



Údaje o spotřebě pohonných hmot nás mile překvapily



VĚTŠÍ A PROSTORNĚJŠÍ

Kategorii malých aut čeká v nadcházejícím období příchod několika zajímavých novinek. Jednou z nejdůležitějších je uvedení nové generace modelu Hyundai i20.

Populární městský automobil zaujme v novém provedení především designem karoserie a většími rozměry. Ty narostly hlavně do délky a šířky. Výška se naopak zmenšila, a tak vůz vypadá o něco víc dynamičtěji než dosud. Ve srovnání s předchozí generací přišli prospěly výraznější světlomety a šestiúhelníková maska chladiče. Doslova revoluci pak představuje ztvárnění C-sloupku karoserie s výraznou hra-

nou, navazující na decentní křídlo nad oknem pátých dveří.

Větší rozměry nové generace se promítly i do interiéru. Rozvor se prodloužil o 45 mm na 2570 mm, z čehož profitují především cestující, respektive jejich zavazadla. Uvnitř nad hlavou zbývá dostatek prostoru i dlouhánům, a díky dostatečně širokým možnostem nastavení volantu si ideální pozici za volantem najde rychle každý. Vzadu je

dost místa i pro tři cestující. Příjemné překvapení čeká v zavazadelníku - jeho objem narostl na základních 326 litrů, což se takřka vyrovnává dominantní Škodě Fabii (330 litrů). Prostor má navíc velmi skladnou ložnou plochu a je možno jej navýšit až na 1042 litrů sklopním zadních opěradel.

Vedle větších vnějších rozměrů a zvětšeného vnitřního prostoru poskytne nový Hyundai i20 také výrazně vylepšené odhlučnění interiéru - to díky použití kvalitnějších materiálů na povrchu palubní desky a ve výplních dveří. Tyto části jsou vyrobeny z materiálu TPO (Thermal Plastic Olefin), jenž vyniká nejen dlouhou životností, ale především tím, že je měkčený a velmi

příjemný na pohled i dotyk. Nad bezpečností cestujících pak budou u nové generace i20 u všech verzí bdít asistenční systémy ABS, ESC, VSM, ESS, dále pak asistent rozjezdu do kopce nebo šestice airbagů. Na přání bude k dispozici rovněž systém sledování jízdního pruhu.

Paleta pohonných jednotek nabídne dvě výkonové verze zážehového čtyřváce o objemu 1,25 litru. Vrcholnou benzinovou motorizací bude při uvedení na trh agregát 1,4 litru s výkonem 74 kW (100 kJ). Zájemci o vznětové motory mohou vybírat z turbodieselů (CRDi) o objemu 1,1 a 1,4 litru.

Hyundai i20 se začne prodávat v průběhu letošního podzimu.

Martin Vacek

Foto: Hyundai

Hyundai ix35 – Velké SUV bez kompromisů!



Nyní s bohatou výbavou již za 399 990 Kč.

Toužíte po velkém SUV bez kompromisů? Už dnes můžete mít prostorný český Hyundai ix35, který nabízí špičkovou kvalitu podloženou 5letou zárukou bez omezení i bohatou výbavu vč. LED denních světel, vyhřívaných sedadel, tempomatu, Bluetooth handsfree a dalších prvků. Zvolte Hyundai ix35, přijďte si vyzvednout klíčky k nejbližšímu autorizovanému prodejci Hyundai a testujte ix35 až 7 dní.



AUTO KOUT CENTRUM spol. s r.o.
Pražská 1820, 250 01 Brandýs nad Labem

Porovnejte nový Hyundai s jinými vozy na www.porovnejhyundai.cz. Hyundai Infocentrum 800 800 900. Nabídka platí u participujících autorizovaných prodejců Hyundai do 30. 11. nebo do vyprodání zásob. Kombinovaná spotřeba: Hyundai ix35 5,2-8,5 l/100km, CO₂ 135-197 g/km. Fotografie je pouze ilustrativní.



Společnost Continental uvádí do prodeje prémiovou zimní pneumatiku WinterContact TS 850 P pro silněji motorizovaná osobní vozidla a SUV.

Oproti předchozím modelům těží novinka z větších úhlů a těsnějšího uložení lamel.

Na povrchu běhounu je navíc rozmístěno více bloků, což vede k výraznému nárůstu počtu bočních hran. Lamely ve středu běhounu a na vnitřní straně jsou schopny pojmout větší množství sněhu a využít ho ke zvýšení tření, díky

čemuž pneumatika dosahuje lepší přilnavosti.

Lamely v blocích běhounu na vnější straně pneumatiky jsou navrženy s cílem zajistit vyšší tuhost bloků. Řízení je tak při zatáčení ve velkých rychlostech přesnější. Další inovací představuje využití nižší bočnice, umožňující rychlý nárůst bočních sil.

Interaction Firmou roku

V úterý 21. října proběhlo slavnostní vyhlášení výsledků soutěže Firma roku pro regiony Středočeského kraje a Prahy. Mezi oceněnými byla i společnost Interaction, výhradní distributor autolaků Spies Hecker.

Ačkoliv se letos přihlásila poprvé, dostala se hned do finálové desítky a navíc si odnesla titul Vodafone Odpovědná firma roku 2014 Středočeského kraje.

„Společnost Interaction je vyhlášena výborným vztahem ke svým zaměstnancům. I ti, kteří jsou ve firmě dlouhá léta, zde mají své stálé místo. Firma se například věnuje jejich vzdělávání. Rovněž vyhlašuje různé soutěže, věnuje se studentům, participuje na výuce v různých školách. Věnuje se také rozvoji legislativy ve svém oboru,“ vysvětlil verdikt poroty Patrik Bartheldy, regionální manažer společnosti Vodafone.



Jednatel společnosti Interaction Ing. Martin Písařík při přebírání ceny

Hybridy jsou v kurzu

Poptávka po hybridních ocelových kolech stoupá. Vyplývá to alespoň z údajů společnosti ALCAR BOHEMIA, která je dovažuje na český trh.

Od července do října letošního roku vzrostl jejich prodej oproti stejnému loňskému období loňského roku o více než 50 procent. Jejich předností je kombinace robustní stavby, přitažlivého designu a příznivé ceny. Značka ALCAR nyní rozšířila svůj sortiment rovněž o kolo v rozměru 6x15 palců, určené pro Škodu Fabia třetí generace a také pro modely Škoda Rapid, Volkswagen Polo V, Seat Ibiza a Seat Toledo IV.



AutoTablet - první elektronický magazín o automobilech

Elektronické magazíny už i u nás přibývají jako houby po dešti. Je zde ale jeden, který stojí za pozornost, a to nejen proto, že je prvním zaměřeným na auta a vše, co s nimi souvisí.

Magazín AutoTablet svým čtenářům přináší dvě velké přednosti. Jednak je dostupný zcela zdarma, ale, jak jeho název napovídá, je také navržen pro formát tabletů, případně chytrých telefonů. Informace jsou proto dobře čitelné a přehledné bez potřeby je zvětšovat a poté složitě hledat tok textu. Magazín AutoTablet je zdarma zasílán e-mailem a jeho přednosti plně ocení i ti, kteří si jej otevrou v počítači. Odběr magazínu AutoTablet lze objednat na stránkách www.autoweek.cz. Zde je také možné jej stáhnout ve formátu pdf, což umožňuje jeho čtení i bez potřeby spojení, a jsou zde dostupná i starší vydání.





Rychlá kola 2014

Již po šestnácté se do středočeského města Lysá nad Labem sjely závodní automobily a motocykly z celé republiky. Na zdejším výstavišti se počátkem listopadu uskutečnil hojně navštívený šestnáctý ročník Rychlých kol, jejich největší přehlídky v České republice.

Intentokrát zaplnily atraktivní expozice, jichž bylo přes šest desítek, celou jednu výstavní halu. K vidění tu byl průřez prakticky všemi disciplínami motoristického sportu. Už ve vstupním prostoru vítal příchozí prototypový speciál Praga R1, určený pro nový seriál R1 Endurance Cup. K nejvíce obdivovaným „kouskům“ patřila BMW 320si, s nímiž si Petr Fulín a Michal Matějovský vyjeli první a druhé místo v letošním Evropském poháru cestovních vozů. Společnost jim dělalo několik formulí, ale i okruhový „bavorák“ Petra Kačírky, Ferrari Michaela Vorby či Renault Clio v pohárové úpravě Tomáše Pekaře. Poněkud více místa potřebovaly truck Buggyra Davida Vršického, trucktrialová Avia 4x4 Bohouše Čápa a především liazy, s nimiž podstupuje dobrodružství jménem Rallye Dakar sedláčská stáj KM Racing Martina Macíka. Velmi početná byla kolekce automobilů pro závody do vrchu. Kro-

mě Mitsubishi Lancer nejrůznějších evolucioní a na kopcích poněkud exotických Nissanu a Ferrari se v ní zaskvěl také Reynard Otakara Krámského. Chybět nemohla samozřejmě bugina nestora našeho autokrosu Jaroslava Hoška. Vystaveno bylo rovněž několik oldtimerů, včetně soutěžní Škody 130 LR z majetku exmistra Evropy v závodech cestovních vozů Břetislava Engeho.

Ozdobou motocyklové sekce se staly silniční biky. Tým Intermoto z Hradce Králové přivezl stroj, s nímž Francouz Florian Marino obsadil v tomto roce třetí příčku ve světovém šampionátu kategorie Supersport. Aprilia s motorem o objemu 125 cm³ pak byla vzpomínkou na počátky kariéry Karla Abrahama. Pozornost budily i motorky určené pro motokros,

sajdkárkros, enduro, trial nebo plochou dráhu.

Na venkovní ploše před výstavními halami se v pravidelném rytmu konala akční show. Jejími protagonisty byli jezdci endura z ÚAMK KBS Teamu Unhošť, motokáristé z týmu Joka (včetně pátého z letošního mistrovství Evropy v kategorii KZ2 Jana Midrly) a mladí adepti ploché dráhy. Pod sřechou se pak odehrávaly autogramiády. Pozvání na ně přijali, vedle výše zmíněných osobností, mimo jiné špičkový freestylelista Petr Pilát, vicemistr Evropy v motokárové třídě Superkart Adam Kout, vrchař Petr Vojáček nebo legenda české speedwaye Milan Špinka.

Marek Chvála



Ve vstupní hale vítal návštěvníky atraktivní speciál Praga R1



Okruhový tahač Buggyra hosta Rychlých kol Davida Vršického



Fiesta plná adrenalinu

Se štítem se vrátili z dalekého Mexika členové Czech Republic Rally Teamu. Na soutěži s legendárním jménem La Carrera Panamericana dovezli všechny tři vozy do cíle, Vojtěch Štajf s Vladimírem Zelinkou navíc vyhráli svoji třídu.

Jak se našinci ocitli ve Střední Americe? Nápad uzrál zhruba před dvěma roky právě v hlavě ostříleného soutěžáka Vojty Štajfa. Zjistil, že slavná Carrera se stále pořádá, byť jako podnik pro automobily s rokem výroby 1972

a starším. Navíc objevil i českou stopu v její historii. V roce 1953 se jí se zdarem zúčastnil závodník a podnikatel Jaroslav Juhan (1921 – 2011), který po své emigraci do Guatemaly zastupoval v této zemi značku Porsche.

Původní představa, že jde spíše o společenskou záležitost, vzala po zhlédnutí soutěže v roce 2013 rychle zsvě. Bylo jasné, že bez důkladné přípravy není šance na výraznější úspěch. V té době také tým dospěl do své konečné podoby.

Ke Štajfovi se připojili Petr Kačírek, známější do té doby spíše ze svého účinkování na okruzích, a úplný novic ve světě rychlých kol Jaroslav Petrásek, který se doposud věnoval bezmotorovému létání a snowboardingu. Role navigátorů se ujali protřelí matadoři Vladimír Zelinka, Jaroslav Jugas a Karel Jirátko.

Složitější byl výběr techniky. Štajfovi se nakonec podařilo sehnat vzácné kupě Subaru Leone, Kačírek vsadil na BMW 2800 CS a Petrásek zůstal věrný Juhanovu odkazu, když řídil Porsche 911. Vozy



Czech Republic Rally Team v cíli soutěže La Carrera Panamericana



Vítěz Štajf (vlevo) a Vladimír Zelinka z vítězství v kategorii Historica A Plus

byly ovšem od původních majitelů vesměs získány v nepříliš uspokojivém stavu, takže v dílnách Subaru Czech Rally Teamu měli mechanici po celý rok o zábavu a práci postaráno.

Výprava soustředila značnou pozornost i na prezentaci projektu na veřejnosti. Tiskové konference před odletem se v prostorách mexické ambasády vedle velvyslance tohoto státu zúčastnil rovněž ministr zahraničních věcí ČR Lubomír Zorálek. Za oceán se spolu s posádkami a technickým doprovodem vydali i zástupci médií a také, coby patronka, herečka Anna Polívková, která je vnučkou Jaroslava Juhana.

První část „horké fáze“ představovaly logisticky náročný přesun do přístavu Veracruz na poloostrově Yucatan a zprovoznění pronajatých servisních vozidel. Napilno měl zejména Petrásek, který musel měnit motor a bednu s náhradním agregátem doslova dobývat na celních úřednicích v Mexico City.

Už úvodní z celkem sedmi etap naznačila, v čem budou spočívat největší úskalí dobrodružství jménem La Carrera Panamericana. Jelo se prakticky neustále ve značné nadmořské výšce, která se pohybovala od 2800 do 3400 metrů. V kombinaci s nepříliš jакostním nízkooktanovým palivem to pohonným jednotkám nedělalo vůbec dobře a ty pozbývaly mnoho ze svého výkonu. Pořadatelé také řádně našponovali časový program. Intervaly na přejezdy mezi jednotlivými rychlostními zkouškami byly extrémně krátké. Startující proto hřešili na to, že s dodržováním dopravních předpisů si místní hlavu moc nelámou a po běžných komunikacích uháněli mnohdy závratným tempem. Pokud jim to ovšem umožnil chaotický provoz a dálnice a silnice přeplněné těžkými nákladky. Snad v ještě horší pozici byli mechanici, kteří, aby stíhali někdy i stakilometrové přesuny, předváděli často doslova kaskadérské kousky. Navíc zhusta za vydatného



Navýsost spokojení Petr Kačírek (vpravo) a Jaroslav Jugas v cíli soutěže

deště. Množství a intenzita srážek překvapovaly i domorodce, kteří něco podobného nezažili údajně 22 let. Nepřízeň počasí bohužel také vedla ke zrušení některých měřených úseků.

Ač pro Středoevropana šlo o podmínky opravdu nezvyklé, rvali se Štajf se Zelinkou od počátku o prvenství ve třídě Historica A Plus. Vedle výše uvedených nástrah se vypořádávali i s objemovým hendikepem (se šestnáctistovkou čelili dvoulitřům) a záluďnými závadami. Jako když prasklo lanko od pedálu plynu a spolujezdec Zelinka ovládal akcelérátor ručně pomocí drátu, protaženého bočním okénkem! Závažnější komplikaci představovala pochroumaná přední náprava. Posádka byla nucena vynechat několik vložek a inkasovala citelnou časovou penalizaci. Přesto souboj s domácím Raulem Gonzalezem s daleko silnějším Volkswagenem Karmann nevzdala. Ztrátu postupně umazávala a v předposlední etapě jí nahrály i Mexičanovy trable s olejovým čerpadlem. V závěrečném dějství prokázal Štajf, že ne nadarmo patří k tuzemské rallyové

špičce, a svého soupeře nakonec porazil o šestnáct sekund.

Kačírek a Jugas do puntíku naplnili předem stanovenou strategii – začít pomaleji a postupně zvyšovat tempo. „Bavorák“ spolehlivě držel, vypekl je pouze jednou, když odmítly poslušnost stěračé – pochopitelně právě ve chvíli, kdy lilo jako z konve... Stupně vítězů v kategorii Historica B jim nakonec utekly o pověstný vlásek, do vlasti se přesto vraceli navýsost spokojeni.

Smůla se přilepila na Petráska s Jirátkem. První etapu zvládli se ctí, do té následující ale už své porsche nenastartovali. Vadný rozdělovač je nepustil ani do třetího pokračování, potom se ale auto umoudřilo a až do cíle šlapalo jako hodinky.

Ať už v absolutní klasifikaci dopadli jakkoliv, čeští reprezentanti se vzácně shodli na tom, že se jednalo o vpravdě životní zážitek. Navzdory všem těžkostem, navzdory tomu, že přístup organizátorů mnohdy vycházel z v tamních končinách hojně rozšířeného odkládacího principu „mañana“. Plánují proto návrat, pokud možno ještě v hojnějším počtu. Hasta la vista, México!

Marek Chvála



Obdivovat krásy mexické přírody nebylo kdy

Konečné pořadí La Carrera Panamericana 2014

1.	Comas – de Sadeleerová	Studebaker
2.	Mockett – Fuentesová	Oldsmobile
3.	Cervantes – Cervantes	Dodge
13.	Štajf – Zelinka	Subaru
17.	Kačírek – Jugas	BMW
35.	Petrásek – Jirátko	Porsche

V kategorii Historica A Plus obsadili Štajf – Zelinka první místo, v kategorii Historica B Kačírek – Jugas čtvrté a Petrásek – Jirátko osmé místo.



Valtteri Bottas si vedl za volantem williamsu opravdu skvěle

Šejkové platí dvakrát

Formule 1 má před sebou poslední velkou cenu letošní sezony. Za normálních okolností by už bylo o titulu rozhodnuto, ale tentokrát je všechno jinak. Poprvé (a možná naposled) v historii se budou za závěrečný podnik udělovat dvojitě body!

Tuhle nesmyslnou novinku odsoudilo 90% fanoušků po celém světě. Kritizovali ji také jezdci, i když jejich týmy s ní musely souhlasit. Nelíbí se ani Jeanu Todtovi, prezidentovi Mezinárodní automobilové federace (FIA). Kdo si ji tedy prosadil? Všemocný Bernie Ecclestone, který nejen že ovládá peníze proudící do F1, ale občas také vymýšlí podobné nesmysly. Jedno mu však nelze upřít: posta-

ral se o to, že šampionát bude mít určitě dramatickou koncovku.

Ušil ji na míru bohatým šejkům z Abú Zabí, financujícím poslední díl seriálu. Jistě by neradi viděli, že je o titulu už předem rozhodnuto. A tak se pojistili: jejich body budou platit dvakrát! Za vítězství bude 50, za druhé místo 36, pak 30, 24, 20... Sami se můžete podívat, jaké divy to může udělat s konečným

pořadím. Jisté je jen to, že z obou titulů se budou poprvé v historii radovat v Mercedesu. O prvenství v Poháru konstruktérů se rozhodlo s předstihem už v premiérové VC Ruska v Soči. Vzhledem k průběhu sezony to nebylo žádné překvapení. Kromě tří velkých cen ambiciózní stáj všechny ostatní vyhrála a dominantní postavení se přesunulo z rakouského výrobce energetických nápojů

na německou automobilku. Investice do chytrých hlav se tedy vyplatila.

Mercedes byl na sezonu nejlépe připraven. S vývojem vozu začal včas a soustředil nevídanou mozkovou kapacitu. Angažoval totiž přední odborníky, působící v minulosti v konkurenčních týmech. Paddy Lowe byl technickým ředitelem McLarenu, kde pracoval od roku 1993. Ir Bob Bell zastával stejnou funkci v Renaultu, Geoffrey Willis byl technickým ředitelem v týmech BAR, Red Bull a HRT F1 Team a Aldo Costa u Ferrari. Čtyři techničtí ředitelé teď pracovali společně pro trojčipou hvězdu. Nejtěžší asi bylo vymyslet každému odpovídající název funkce... Například nevykonným ředite-



Bude se radovat Lewis Hamilton (vlevo) nebo Nico Rosberg?



Daniel Ricciardo byl nejpříjemnějším překvapením této sezony

lem byl jmenován trojnásobný mistr světa Niki Lauda. Technické oddělení bylo až předimenzované odborníky a na výsledcích se to také projevilo. Mercedesy byly jasně nejrychlejšími auty ve startovním poli a někdy byla jejich převaha doslova drtivá. Jedenáctkrát projely cílem na prvních dvou místech a vytvořily tím historický rekord. Jen jedinkrát nestál na první pozici na startovním roštu mercedes (VC Monaka)! Naopak 11krát obsadily stříbrné šípy celou první řadu. Většinu velkých cen přesto nechybělo napětí okoušené napínavými souboji. Škoda, že zpravidla v režii jednoho týmu.

V souboji o titul mezi jezdci byl klíčovým momentem duel obou jezdců Mercedesu ve VC Belgie. Nico

takový souboj mezi týmovými kolegy hloupost. Následná štvance na syna mistra světa z roku 1982 připomínala hon na čarodějnice. Aféra ho natolik poznamenala, že několik dalších závodů nebyl týmovému kolegovi rovnocenným soupeřem. Následovala série pěti Hamiltonových triumfů vedoucích k velmi slušnému náskoku.

A co na to zbytek světa? Sebastian Vettel, majitel čtyř titulů z posledních sezon, byl jako kouzla zbavený. Jen čtyřikrát zamával ze stupně vítězů, ale většinou nestačil ani na nového týmového kolegu Daniela Ricciarda. Právě výkony mladého Australana byly asi nejvěšším překvapením 65. ročníku mistrovství světa. Vyhrál tři velké ceny a jako jediný dokázal vyrvat triumf mercedesům.

Až v posledním závodě v Abú Zabí se rozhodne o titulu mezi oběma jezdci Mercedesu.

Rosberg po startu z pole position ztratil vedení a ve snaze o jeho opětovné získání se ukvapil. Jeho pokus o předjetí Lewise Hamiltona ve 2. kole byl v daném místě zcela naivní. Těžko však uvěřit tomu, že byl promyšlený a sledoval vyřazení soupeře. Jen souhra detailů totiž vynese rozsudek, zda takový sřet odnese jezdec vpředu či vzadu, zda budou větší škody na zadní pneumatice nebo předním křídle. Ať tak či tak, Němec se švédsko-finskými kořeny tím pořádně rozlítit vedení týmu. Niki Lauda dokonce ještě po závodě soptil a snášel na jeho hlavu hromy a blesky. Pravda je, že v úvodu závodu je

Vettel usoudil, že potřebuje novou motivaci, a rozhodl se přestoupit do Ferrari. Jenže ani zchromlý koník z Maranella neposkakoval nijak vesele. Hvězdná sestava dvou mistrů světa jen paběrkovala. Fernando Alonso se dvakrát vyškřábal na pódium, ale Kimi Räikkönen dojel jen jednou čtvrtý.

V mnohem lepší kondici se kupodivu představil tým Williams a jeho mladý jezdec Valtteri Bottas udivoval rychlou a spolehlivou jízdou. Třikrát v řadě a celkem pětikrát vybojoval stupeň vítězů a výrazně zastínil nesrovnatelně zkušenějšího Felipeho Massy. McLaren stále nemůže popadnout



Jules Bianchi v japonské nemocnici stále bojuje o život

dech, ale hodně sází na spolupráci s Hondou, jejíž motory se vracejí do F1. Byli to právě Japonci, kteří si prý hodně přáli, aby jeden z McLarenů od příštího roku řídil Fernando Alonso. Zdá se, že mu sympáťák Jensen Button bude muset uvolnit místo.

Když je řeč o uvolněných místech, ta byla v závěru seriálu hlavně na startovním roštu. Vývoj nových vozů se stal natolik náročným, že původní představy o úsporách vzaly okamžitě zasně. A tak není divu, že mnohé stáje těžce dýchaly, měly ekonomické problémy a existenční starosti. Caterham změnil majitele, ale „krizový“ management si vedl ještě hůř, a tak se vrátil původní majitel a vyhlásil insolvenční. Ve stej-

né chvíli došly peníze (nebo chuť je investovat) také ruskému majiteli stáje Marussia. Výsledkem bylo, že se oba týmy ve VC USA a Brazílie neobjevily na startu. Počet vozů se smrskl na 18 a to královské disciplíně rozhodně nesluší.

Další špatnou zprávou této sezony bylo těžké zranění talentovaného francouzského jezdce Julese Bianchiho ze stáje Marussia ve VC Japonska. Shodou nešťastných okolností narazil v místě předchozí nehody do traktoru, odklizejícího jiný vůz. Od té doby stále leží v japonské nemocnici v bezvědomí s těžkým zraněním hlavy.

■ **Petr Dufek a Edi Nikolic**

Průběžné pořadí před posledním závodem

1.	Lewis Hamilton	V. Británie	Mercedes	334
2.	Nico Rosberg	Německo	Mercedes	317
3.	Daniel Ricciardo	Austrálie	Red Bull	214
4.	Sebastian Vettel	Německo	Red Bull	159
5.	Fernando Alonso	Španělsko	Ferrari	157
6.	Valtteri Bottas	Finsko	Williams	156



Čekalo se, že benjamínek Daniil Kvjat vyhoří, ale on zatím zazářil

Když chcete vytvořit něco revolučního,
musíte zapomenout na konvence.



NOVÁ MAZDA3. ODVÁŽNĚ JINÁ.

John Shuttleworth si vytkl jasný cíl: nastavit námořní architektuře zcela nový kurz. Vyvinul superjachtu s nejnižší spotřebou na světě a v lodním průmyslu způsobil doslova revoluci. Technologiem SKYACTIV Mazda dokazuje, že odvážná řešení mohou vést ke skvělým výsledkům. Naše motory SKYACTIV dosahují úrovně efektivit hybridních motorů. MAZDA. ODVÁŽNĚ JINÁ.



mazda

Zoom-Zoom

Kombinovaná spotřeba 3,9-5,8 l/100 km, emise CO₂ 104-135 g/km.

VÍCE NA MAZDA.CZ NEBO FACEBOOK/MAZDA ČR

