

VOLKSWAGEN TOURAN

komfortní a bezpečný

str. 6



SUBARU LEVORG

Velmi klidné kombi
i na špatných cestách

str. 8

OPEL ASTRA

Jedinečná technika
a nové motory

str. 5



CASTROL ROZŠÍŘIL NABÍDKU OLEJŮ O DVA NOVÉ PRODUKTY S TECHNOLOGIÍ TITANIUM FST™



CASTROL EDGE

5W-30 LL

Castrol EDGE 5W-30 LL je syntetický motorový olej s technologií TITANIUM FST™ formulovaný tak, aby splňoval nejnáročnější testy motorových olejů koncernu VW. Castrol EDGE 5W-30 LL poskytuje ochranu současným komplexním emisním systémům po celou dobu prodloužených výměnných intervalů. Jako jediný olej řady Castrol EDGE je vhodný pro vozy koncernu VW, které jsou vybaveny filtrem pevných částic (DPF).

SPLŇUJE SPECIFIKACE:

- SAE 5W-30
- ACEA C3
- MB-Approval 229.31/ 229.51
- Porsche C30
- VW 504 00/ 507 00



CASTROL EDGE

5W-30 C3

Castrol EDGE 5W-30 C3 je syntetický motorový olej s technologií TITANIUM FST™ formulovaný tak, aby splňoval nejnáročnější testy moderních motorových olejů. Castrol EDGE 5W-30 C3 má širokou škálu schválení předních výrobců automobilů, zejména BMW, Mercedes-Benz a VW.

SPLŇUJE SPECIFIKACE:

- SAE 5W-30
- ACEA C3
- API SN
- BMW Longlife-04
- MB-Approval 229.31/ 229.51
- dexos2®
- Renault RN 0700/ RN 0710
- VW 502 00/ 505 00/ 505 01

CASTROL JE NA CESTĚ K PŘEKONÁNÍ DALŠÍHO
POZEMNÍHO REKORDU V ROCE 2016!



www.castrol.cz

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.



Tipo jde do světa

Fiat představil svůj klíčový model pro nejbližší budoucnost. Přichází nejprve s karoserií sedan, ale už na jaře 2016 se přidají ještě hatchback a kombi.



Tvůrci nového Tipa kladli důraz na praktičnost a příznivou cenu s ohledem na technickou úroveň a výbavu tohoto vozu, který ale v žádném případě nechce být laciným. Silnou stránkou Fiatu Tipo by měly být i nízké celkové provozní náklady. Tipo vznikalo nejprve právě jako sedan a až z něho byly odvozeny další dvě verze. Cílem Fiatu je v něm nabídnout pragmatickým, racionálně uvažujícím kupujícím právě to, co požadují, nenutit jim nic, co nepotřebují a ani nechtějí. Nejde tedy o laciné auto, ale o vůz s vysokou hodnotou za rozumnou cenu. Hlavními konkurenty by měly být Škoda Rapid a Peugeot 301.

Fiat Tipo se v současné době vyrábí v turecké továrně Tofas, vybavené revoluční technologií konečné montáže vozidla.

Varroc nabízí šanci pro inženýry

Společnost Varroc Lighting Systems představuje světovou špičku ve vývoji a výrobě světlometů včetně LED, využití laseru i adaptivních nebo OLED. Ve své výzkumné základně v České republice nabízí uplatnění vysokoškolsky vzdělaným technikům, kterým se naskytá možnost spolupracovat s nejvýznamnějšími automobilkami světa včetně exkluzivních značek.

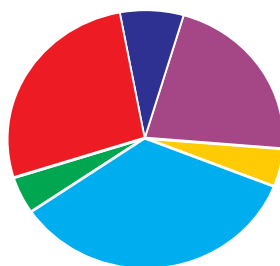


Pokuta pro autonomní auto Google bez řidiče

Policejní hlídka v kalifornském Mountain View zastavila pomalu jedoucí vozidlo, aby jej pokutovala. Automobil ale neměl řidiče - šlo o zkušební vůz Google s autonomním řízením. Od roku 2009 už vozy Googlu najezdily bezmála 2 miliony kilometrů. Během testů došlo k 11 nehodám, ani jednou z viny autonomního vozidla.

Kompaktní auta stále nejoblíbenější

Nejvýznamnějším segmentem evropského trhu z hlediska množství prodaných aut je nižší střední třída. Více než pětinu prodaných vozidel na našem kontinentě tvoří kompaktní hatchbacky, kombi a v mnohem menší míře i sedany. Další 10 procent tomuto segmentu přidávají kompaktní SUV a crossovery. Právě SUV a crossovery jsou nejrychleji rostoucím typem vozů. Zatímco v roce 2013 představovaly 17 % trhu, letos po prvním pololetí už to bylo 21 %.



21 %	Kompaktní auta
10 %	Kompaktní SUV
20 %	Malá auta
6 %	Malá SUV
38 %	Ostatní auta
5 %	Ostatní SUV

Zdroj: Opel a ANE



Lada XRay - uskutečněný sen

Crossover Lada XRay se začne v AvtoVAZ Togliatti vyrábět v prosinci a jeho prodej v Rusku se rozeběhne v únoru 2016. Lada počítá od konce roku 2016 také s vývozem do Evropy. Během roku 2016 se představí i varianta s pohonem všech kol.



Automobilová revoluce

Na autosalonu v Tokiu byl představen koncept Yamaha Sports Ride, postavený s využitím revoluční technologie iStream. Ta by měla do budoucna změnit výrobu automobilů cenově dostupným využitím uhlíkových kompozitů.



Burácející Alfa Romeo

Alfa Romeo se vrací na americký trh, jenže zahájení prodeje nové Giulie i připravovaného SUV odložila nejméně o půl roku. Na autosalonu v Los Angeles proto zaujala hlavně burácením osmiválců v kupé 33 Stradale z roku 1968.



Pohled do budoucnosti

Nissan chce maximálně vyjít vstříc generaci, vyrůstající ve světě sociálních médií. V konceptu Teatro for Dayz je interiér vybaven několika kamerami, aby cestující mohli neustále svět informovat o všem, co právě dělají.

Chceme dál a výše

Blesk mají automobily Opel v logu již více než pět desítek let. Nejde však přehlédnout, že v poslední době jsou jeho výboje plné dravé a svěží energie. Radost z toho má i generální ředitel Opel pro ČR a SR Pavel Šilha.



Jistě také bedlivě sledujete žebříčky prodeje nových vozů. Co v nich nalézáte?

Že neustále rosteme, ať už jde o absolutní čísla, nebo tržní podíl. Pokud se jedná o první ukazatel, předpokládáme, že odbyt vozidel Opel se v ČR a SR v tomto roce vyšplhá přes třináct tisíc kusů a očekáváme meziroční růst o téměř dvacet procent. Podíl na trhu v ČR pak překročí hodnotu 3,5%. V pořadí značek, kde jsme se ještě celkem nedávno potáceli někde v polovině druhé desítky, jsme teď osmí.

Právě na toto téma se ovšem vedou hektické debaty, především v souvislosti s takzvanými reexporty. Nepomáháte si také touto berličkou?

Právě naopak. Zakládáme si na tom, že naprostá většina vozů, které tady prodáme, také v ČR končí. A pokud by se reexporty pro větší transparentnost statistik tuzemského trhu odečítaly, pak si troufám říci, že se budeme pohybovat dokonce někde mezi pátou a šestou příčkou.

Čemu za toto vše vděčíte?

Hlavně modelu Astra, zejména pokud mluvíme o fleetech. V prodeji privátním zákazníkům Astru účinně doplňuje Me-

riva, která se postupně stává jedním z lídrů ve svém segmentu. Ukazuje se, že je to auto, které je při správném cenovém nastavení schopno oslovit široké spektrum tuzemské klientely.

Jaký význam přikládáte premiéře další generace Astry?

Je to pro nás extrémně důležitá událost. Astra je pro Opel profilový model, kte-

rý tvoří objemy. Navíc máme v rukou argumenty, utvrzující nás v přesvědčení o její budoucí obchodní úspěšnosti. Momenty, které mohly být terčem kritiky u předchozí generace, vzali konstruktéři opravdu vážně a razantně je odstranili. Takže nová Astra je například až o 200 kilogramů lehčí, což má pozitivní vliv na spotřebu a dynamiku jízdy. Dalším vylepšením je zvětšení vnitřního prostoru, zejména na zadních sedadlech, a to i přesto, že nová Astra je zvnějšku o pár centimetrů menší než předchůdkyně. Interiér už není přeplněn knoflíky a zaujme jak optickým zpracováním, tak kvalitou používaných materiálů a logikou ovládání. K tomu je nutno připočítat kompletně nové portfolio motorů. I díky novým moderním motorům výrazně poklesla spotřeba a v důsledku pak také provozní náklady.

Opel nebyl v minulosti chápán jako typický kandidát na zařazení do podnikových flotil. Změnilo se na tom něco?

Dovolím si s vámi nesouhlasit, Opel trvale byl a je považován za fleetovou značku. Daří se nám zejména v oblasti operativního leasingu, v níž

jsme oproti loňsku posílili o více než dvojnásobek. Typicky fleetovými vozidly jsou Astra a Insignia, těžíme však především z toho, že jsme schopni nabídnout ucelenou modelovou řadu od malých osobních automobilů až po velké užitkové vozy. Také kvůli této výhodě se nám například podařilo vyhrát obří tendr vypsaný společností EPH, tedy Energetickým a průmyslovým holdingem. Jen letos EPH objednal v rámci ČR a SR přibližně 1200 aut, což je výjimečný objem z pohledu našich celkových prodejních čísel.

Nedávno jste se také stali partnery obecně prospěšné společnosti Centrum Paraple.

Ano a není to náhoda. Vždy jsme se snažili a snažíme podat pomocnou ruku lidem překonávajícím překážky, které jim nahlýstý život. V tomto případě má naše angažmá dvojnásobný smysl, protože sami už třetím rokem rozvíjíme program Opel Handycars, orientovaný na zajištění komplexní mobility hendikepovaných spoluobčanů.

■ **Marek Chvála**



Pavel Šilha (vlevo) se Zdeňkem Svěrákem a ředitelkou Centra Paraple Margitou Pištorovou



JASNÁ ZPRÁVA

Nová generace Opelu Astra přichází s jasným poselstvím. Jsem lehčí, atraktivnější, nabízím jedinečnou techniku dosud vyhrazenou jen prémiovým autům a zcela nové motory. A k tomu přidává i špičkovou konektivitu a „přítele na telefonu“.

Nová Astra je o 50 mm kratší (4370 mm) a o 25 mm nižší (1485 mm) než předchůdce, který patřil mezi kompakty k velikánům. Díky optimalizované konstrukci a použití lehčích materiálů, resp. ultravysokopevnostních ocelí Astra zhubla v průměru o 120 kg (maximum až 200 kg). Největší úbytek, téměř 80 kg, si připsala karoserie. O 50 kg lehčí je podvozek, díky hliníkovým blokům váží o 10 kg méně motory, stejnou hmotu shodily i nové převodovky. Karoserie Astry je navíc nejen lehčí, ale může se také pochlubit lepší aerodynamikou s koeficientem odporu vzduchu 0,285 (dříve 0,32).

ňovat masážní funkce. Ve výbavě nechybějí veškeré dnes dostupné bezpečnostní asistenty (hlídání mrtvého úhlu, kontrola nechtěného vybočení z jízdního pruhu či automatické brzdění), které jsou u Opelu založené na systému Opel Eye, což je sada kamer a čidel umístěných pod zpětným zrcátkem. Hlavní technickou finesou Astry, poprvé na světě použitou u kompakťů, jsou ale světla IntelliLux LED Matrix s individuálně řízenými LED segmenty, které za jízdy neustále upravují světelný paprsek tak, aby dálková světla nikoho neoslňovala.

Velké změny se udály i pod kapotou. Inženýři vybavili Astru

přeplňované a vybavené přímým vstřikem. To platí i o 1.6 Turbo 147 kW/200 k, který na trh dorazí v roce 2016. Jednou z nejzajímavějších jednotek z hlediska poměru ceny a výkonu je benzinový tříválec 1.0 Turbo 77 kW/105 k. Skvěle odhlučněný agregát téměř dokonale maskuje, že mu chybí jeden válec. Co mu však rozhodně neschází, je vitalita a dostatek



Výrobce vyslyšel kritiku a ze středového panelu zmizela velká část tlačítek



V každém světlotetu je osm diod pro dálková světla, rozdělená do pěti segmentů

dynamiky. S motory se dodávají pěti- a šestistupňové manuální a automatické převodovky.

Nižší hmotnost se pozitivně projevila nejen v úspoře paliva a dynamice, ale také na jízdních vlastnostech. Na rozdíl od minulosti totiž Astra působí lehce. Její řízení není odtahující a má i poddajný podvozek. Základní koncepce se nezměnila, zadní vlečenou nápravu opět doplňuje tzv. Wattův přímovod, který dává zapomenout na to, že Astra nemá víceprvkovou nápravu. Teprve až s 18" koly je podvozek trochu tužší. Na rozdíl od minulosti v nabídce chybí adaptivní pérování, což ale vůbec nevádí.

Jedním z pilířů nové Astry je také vysoká úroveň konektivity. Aktuální generace systémů infotainmentu IntelliLink poskytují nejmodernější rozhraní pro spojení s mobilními telefony Android Auto a Apple CarPlay nebo Wi-Fi hotspot. Jako první Opel dostala Astra telematický systém OnStar, který v sobě zahrnuje služby jako první pomoc, silniční asistenci či dálkové ovládání určitých funkcí přes aplikace MyOpel App. Základním principem Opel OnStar je však spojení zákazníků s reálnými lidmi v dispečinku. V Česku by měla být tato služba aktivní příští rok.

Nová Astra se prodává ve čtyřech stupních výbavy Selection, Enjoy, Dynamic a Innovation v cenách od 319 900 Kč, nejlevnější diesel 1.6 CDTi pořídíte za 394 900 Kč.

Michal Štengl



Telematický systém OnStar vás spojí s asistentem a ten vám třeba pošle navigaci



Zavazadlový prostor Astry disponuje objemem 370 až 1210 l

Astra je nyní lehčí až o 200 kg a ve všech ohledech je to znát.

Přestože se karoserie zmenšila, uvnitř naopak místo přibýlo. A to hlavně na zadních sedadlech, kde dříve centimetry chyběly. Přístrojová deska má svěží styl a mnohem méně tlačítek na středovém panelu. Již dříve skvělá ortopedická sedadla AGR jsou nyní ještě lepší, nově navíc může dlouhé cestování zpříjem-

širokou paletou motorů nové generace. Zákazník může vybírat mezi čtyřmi benzinovými motory ve výkonovém spektru od 74 kW/100 k do 110 kW/150 k a třemi turbodiesely 1.6 CDTI dávajícími od 70 kW/95 k do 100 kW/136 k. S výjimkou základního čtyřválcového 1.4 16V jsou všechny motory



Všestrannost a bezpečnost

Další generace kompaktního minivanu Volkswagen Touran přijíždí s atraktivnějším vzhledem, většími rozměry a novou technikou, zvyšující jízdní komfort i bezpečnost. Nový Touran poháněný motorem 1,6 TDI s výkonem 81 kW (110 k) a převodovkou DSG spotřebuje jen 4,1 l/100km.

Volkswagen Touran je všestranný automobil, který usnadní rodičům cestování s dětmi do sportovních klubů, školy nebo školky, ale také na dovolenou. Zaujme rovněž motoristy, kteří už nepotřebují vozit děti, ale hledají praktické auto a rádi

Zcela nově vyvinutá druhá generace plně těží z možností nabízených modulární platformou Volkswagen MQB. K tomu přidává modernější design, vycházející ze stylistických prvků společných pro nové pokolení vozů značky Volkswagen. Přitom byl

vůz vylepšen i zvětšen. Pokud se dělicí síť posune za opěradla předních sedadel, vzroste využitelný objem zavazadelníku až na 1980 l.

Ač větší a praktičtější, je Touran současně o 62 kg lehčí. Přitom Volkswagen dosáhl významného

Systém komunikace Car-Net Cam Connect eliminuje pomocí kamery GoPro potřebu dospělých pasažérů vpředu otáčet se dozadu za dětmi.

pohodlně nastupují a sedí ve zvýšené poloze s lepším výhledem.

První generace Volkswagenu Touran se pro svou praktičnost stala nejoblíbenějším MPV v Německu a jedním ze tří nejprodávanějších vozů tohoto segmentu v Evropě. Důkazem toho je skutečnost, že od jejího debutu v roce 2003 si ji vybralo více než 1,9 milionu kupujících.

zachován monolitický základní tvar, umožňující maximální využití obestavěného prostoru.

Současný Touran je o 63 mm delší, takže nyní má délku 4527 mm, a rozvor se prodloužil o 113 mm na 2791 mm. Díky tomu je mnohem prostornější. Zavazadlový prostor má základní objem u pětimístné verze 743 l, což je nejvíce v této

pokroku v oblasti pasivní bezpečnosti použitím vysokopevnostních ocelí v konstrukci cíleně optimalizované nosné struktury karoserie.

Nově tvarovaná přístrojová deska je více orientovaná na řidiče. Na straně spolujezdce je do ozdobného obložení integrována uzavíratelná schránka, která může sloužit jako doplňkový odkládací

prostor nebo multimediální báze pro přehrávač CD, rozhraní USB, SD karty atd.

Řidič a spolujezdec sedí v novém Touranu 625 mm nad vozovkou, což je o 148 mm výše než v Golfu GTI. Nová konstrukce sklopných sedadel vylepšila ergonomii sezení. Optimalizováno bylo rovněž nastupování a vystupování. Stejně jako druhá je nyní i třetí řada sedadel vybavena úchyty ISOFIX.

Díky prodlouženému rozvoru mají cestující ve druhé řadě k dispozici možnost podélného posouvání trojice samostatných sedadel až o 200 mm. Sklon opěradel je nastavitelný do tří poloh. Poprvé se pro Touran nabízejí vyhřívání sedadel i pro zadní část interiéru a standardně třízónová automatická klimatizace Pure Air Climatronic s dosud ojedinělou metodou filtrování. Aktivní biogenní filtr udržuje kvalitu vzduchu na konstantně vysoké úrovni a zabraňuje pronikání škodlivin do interiéru.

Systém komunikace Car-Net Cam Connect eliminuje pomocí kamery GoPro potřebu dospělých pasažérů vpředu otáčet se dozadu za dětmi. Kamera přenáší jejich obraz na monitor informačního a zábavního rozhraní. Klidnější komunikaci umožňuje nový systém elektronického zesilování hlasu, který současně ztlumí rádio. Řidič a spolujezdec vpředu přitom používají mikrofon zařízení handsfree a reproduktory informačního a zábavního systému, aby je bylo lépe slyšet i vzadu.

V interiéru najdeme přístroje druhé generace modulárních informač-



Objem zavazadelníku lze výrazně zvětšit sklopením druhé řady sedadel, resp. sedačky spolujezdce vpředu



ních a zábavních systémů MIB (III), umožňující síťové propojení chytrých telefonů s vozem prostřednictvím rozhraní App Connect a Media Control i využití internetových služeb Volkswagen Guide & Inform. Touran jako jeden z prvních poskytuje prostřednictvím Media Control rozhraní k informačnímu a zábavnímu systému také pro tablety.

Všechny nabízené motory jsou čtyřválcové s přímým vstřikováním paliva a přepínáním turbodmychadlem. Dva zážehové jsou 1,2 TSI s výkonem 81 kW (110 k) a 1,4 TSI 110 kW (150 k). Dvojici turbodieselů (1,6 TDI s výkonem 81 kW/110 k a 2,0 TDI, dávající 110 kW/150 k) později doplní ještě 2,0 TDI 140 kW (190 k). S výjimkou pohonných jednotek 1,2 TSI mohou být všechny kombinovány s dvouspojkovou převodovkou DSG. Touran s agregátem 1,6 TDI a převodovkou DSG spotřebuje jen 4,1 l/100 km, v případě motoru 1,4 TSI to je 5,4 l/100 km.

Vůz může být na přání vybaven adaptivní regulací podvozku DCC včetně voliče jízdních režimů, podvozkem pro špatné cesty s o 15 mm vyšší světlou výškou nebo naopak vůči vozovce o 15 mm nižším sportovním šasi.

Nový Touran s až devíti airbagy skýtá maximální ochranu na všech sedadlech. Mezi bezpečnostní systémy, které byly nově zařazeny do jeho výbavy, patří asistent Traffic Jam Assist, umožňující bezproblémové popojíždění v koloně. Dále je zde Side Assist, který upozorňuje na vozidla pohybující se ve slepém úhlu zpětných zrcátek, jehož součástí je také výstraha při vybočení z jízdního pruhu bez signalizace ukazatelů směru Lane Assist.

Poprvé našel v automobilu kategorie MPV uplatnění Trailer Assist pro manévrování s přívěsem, a to především při jeho parkování. Novinkou je i Emergency Assist, který v případě nevolnosti řidiče zpomalí vůz a varuje okolí.

Jako u jiných nových modelů koncernu Volkswagen také v Touranu

doplňen o funkci nouzového brzdění City, zpomalující vozidlo v městském provozu při jízdě malou rychlostí.

Novými součástmi komfortní výbavy jsou elektrické ovládání zadního výklopného víka zavazadlového prostoru a jeho automatické otvírání Easy Open, aktivované pohybem nohy. Touran je prvním MPV značky

světlojetů kromě toho disponuje adaptivním natáčením světelného kužele do zatáček, denním svícením s LED a na přání dynamickým asistentem dálkových světel Dynamic Light Assist, umožňujícím mít trvale zapnutá dálková světla a přitom jet s variabilně se proměňujícím rozložením světla na vozovku.

Touran se vyrábí v hlavním závodě Volkswagenu ve Wolfsburgu. Jeho cena začíná na 555 900 Kč za verzi 1,2 TSI BMT Comfortline. Základní výbava Comfortline zahrnuje mimo jiné třízónovou automatickou klimatizaci Climatronic, audiosystém Composition Colour s 5" barevným dotykovým displejem a osmi reproduktory, tempomat, výškově nastavitelná komfortní přední sedadla, snímač světla a deště, podélné střešní nosiče nebo systém pro uspořádání a zajištění přepravovaných předmětů. Součástí sériové výbavy jsou i Front Assist včetně funkce nouzového brzdění City a koncové svítily LED.

Vladimír Rybecký

Volkswagen dosáhl u Touranu významného pokroku v oblasti pasivní bezpečnosti použitím vysokopevnostních ocelí.

najdeme multikolizní brzdou, která automaticky brzdí vozidlo po první kolizi, aby snížila jeho zbývající kinetickou energii. K dispozici jsou rovněž systém preventivní ochrany cestujících v situacích s potenciální hrozbou nehody a Front Assist, sledující provoz před autem a upozorňující na hrozící srážku. Ten je

Volkswagen, které je na přání dodáváno se světlojety LED, jež nahrazují xenonové světlojety. V nabídce jsou dvě varianty. V základní verzi jsou to diody pro tlumená a dálková světla. Ty mohou být kombinovány s asistentem dálkových světel Light Assist, který je automaticky aktivuje a deaktivuje. Vrcholná verze LED





Rodinný sportovec

Subaru představilo rodinné kombi Levorg. Nabízí jej s jediným motorem a převodovkou, protože si prostě myslí, že právě tohle je optimální kombinace. První zkušenosti to jen potvrzují a objevují, že tento vůz má své těžko popsatelné kouzlo.

Sdélkou 4,7 metru stojí nové Subaru Levorg přesně na pomězi klasických kombi nižší střední a střední třídy, tedy poblíž jednoho z nejoblíbenějších segmentů na evropském trhu. Z pohledu praktičnosti nebo velikosti prostoru v zadní části je Levorg jedním z nejlépe postavených vozů daných rozměrů.

Dvojice výše postavených verzí je vybavena senzačními sportovními sedadly. Přístrojová deska je první věcí, která naznačuje spojitost s modelem WRX STI. Její rozvržení je shodné, Levorg je ale vytříbenější a používá elegantnější materiály a čalounění. Uvnitř mají řidič i spolujezdec dostatek úložných a odkládacích prostorů, takže i v tomto ohledu plní vůz

všechny moderní nároky na rodinný automobil.

Subaru v rámci svého výrobního programu hojně sdílí techniku mezi jednotlivými modelovými řadami. Ostatně proč ne, když koncepci svých vozů s plochými motory Boxer a symetrickým pohonem všech kol dovedlo k dokonalosti. Levorg by bylo s určitou nadsázkou možné označit jako kombi modelu WRX STI s poněkud krotším charakterem, ale stejným základem. Identické principy jsou použité také v zavěšení předních i zadních kol. Levorg je navržen tak, aby svoji posádku od silnice více filtroval, na rozdíl od méně kompromisního WRX STI.

To vše se názorně projevuje při jízdě. Vlastně neprojevuje, protože

Levorg je i na vysloveně špatných cestách neustále velmi klidný a kultivovaný. Na dálnicích nejsou cítit takřka žádné vibrace. Celkově je vnitřní hlučnost na nízké úrovni a je spolu s jemně naladěným podvozkem základem pro mimořádné pohodlí a kulturu projevu.

Druhou stránku své osobnosti Levorg ukazuje okamžitě, jakmile řidič jen trochu popustí uzdu svým vášním. Rodinné kombi se rázem promění a ukáže geny STI. Reakce na řízení jsou příkladné a automobil se jednoznačně opře o přední kolo a s minimálním náklonem projede zatáčku. Ve volantu je nádherně cítit přilnavost předních kol, a to nejen na suchém asfaltu, ale také za deště nebo na šotolině. Na jízdni vlastnosti mají znač-

ný vliv nízké těžiště a elektronicky řízený pohon všech kol.

Jak do toho všeho zapadá jediná nabízená kombinace motor/převodovka? Zbrusu nový přeplňovaný čtyřválec 1,6 litru má výkon 125 kW (170 k) a točivý moment 250 Nm. Z pohledu zrychlení Levorg předjíždí všechna „nesportovní“ Subaru současnosti.

Jakým autem tedy Levorg je? Stručně řečeno, má vynikající jízdní vlastnosti. A k tomu jako bonus připočítejte praktickou karoserii, která posádku nabízí hodně pohodlí i spoustu bezpečnosti a komfortní výbavy na úrovni doby. Je to auto, které vytvořilo svá vlastní pravidla a má tu schopnost, že z něj nebudete chtít vystoupit...

Petr Hanke

Foto: Subaru

5 jedničkou na trhu převezete všechno!

Proč přívěs agados?

- tradiční česká výroba
- jednička na trhu již od 1991
- vlastní vývoj
- kvalita, design, zpracování
- dostupnost náhradních dílů i po letech

www.agados.cz

Když se bráchové nedohodnou, jednoduše je rozsadíte.



AUTO JAROV 2x v Praze

Nový Touran s variabilním interiérem a sedmi sedadly. Rodina je pěkná jízda. Užijte si ji.

Každý potřebuje pro svůj rozvoj dostatek místa. Proto nový Touran nabízí kromě prostorného a variabilního interiéru také řadu asistenčních systémů a chytrých technologií včetně bezpečnostního systému Side Assist pro změnu jízdního pruhu a Front Assist pro jízdu v kolonách, parkovacího asistenta nebo technologie Car-Net Cam-Connect. Nový Touran je již v prodeji, přijďte si ho vyzkoušet ke svému nejbližšímu autorizovanému prodejci. Více na www.volkswagen.cz.



1. Stáhněte si zdarma aplikaci Volkswagen seeMore.
2. Otevřete „Skener obrázků/QR kódů“ a naskenujte inzerce.
3. Objevujte speciální 3D interaktivní obsah.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ modelu Touran: 4,4–5,8 l/100km, 115–135 g/km.
Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.



Das Auto.



Autorizovaný prodejce Volkswagen AUTO JAROV

Osiková 2, Praha 3, tel.: 251 002 444, www.autojarov.cz, e-mail: vw@autojarov.cz

Vídeňská 126, Praha 4, tel.: 251 002 803, www.autojarov-kunratice.cz, e-mail: kunratice@autojarov.cz



Mazda2



Subaru Outback

Změněné priority

Evropský automobilový trh v posledních letech prochází velkou proměnou. Už neplatí, že většina soukromých kupujících volí především hatchbacky, případně kombi nižší střední třídy, a jako služební auta se nejvíce pořizují sedany a kombi střední třídy.

Evropské automobilky před pár lety s překvapením sledovaly, jak se stále více kupujících obrací k asijským značkám, aby si u nich pořídili středně velká nebo velká sportovně-terénní vozidla kategorie SUV. Zpočátku jejich představitelé nedokázali pochopit důvod této volby, takže v reakci na tento trend vsadili na SUV, která se snažila asijskou konkurenci předčít schopnostmi jízdy v terénu.

Jenže většina zájemců o SUV vůbec netoužila po offroadu, ale po prostorném velkém autě, poskytujícím jim pocit větší bezpečí díky vyšší stavbě, ale také umožňujícím pohodlnější nastupování než soukání se do nízkého hatchbacku. Trvalo to ovšem nějakou dobu, než evropské automobilky

pochopily důvod fenomenálního úspěchu Nissanu Qashqai.

Nejrychleji se rozvíjejícími segmenty trhu jsou nyní crossovery a SUV všech velikostí, tedy auta - kříženci, spojující v sobě několik typů karoserií. Poskytují pohodlí a pocit bezpečné jízdy jako SUV, ale bez jejich robustnosti a neohrabanosti. V interiéru a zavazadlovém prostoru jsou praktická jako kombi díky využití principů variabilních sedadel, původně vyvinutých pro minivany. Přitom nabízejí elegantní vzhled jako hatchbacky či dokonce kupé.

Nová generace automobilů po vzoru Nissanu Qashqai je přímo koncipovaná jako crossovery. Jejich vznik usnadňují nejmodernější

technologie, především využívání společných modulových platform. Ty konstruktérům poskytují základní prvky stavebnice, nicméně na konci je potřeba každé skládače vdechnout vlastní individualitu, aby byla skutečně životaschopná a dokázala oslovit zákazníky.

Současně s tím přichází ještě druhý významný trend. Rychle se rozšiřují nabídka nejrůznějších elektronických asistenčních, komunikačních a informačních systémů i využívání nových technických řešení (například v osvětlení vozidel) a materiálů umožňujících snižování hmotnosti (vysokopevnost-



Renault Kadjar

ALCAR
 YOUR WHEEL PARTNER

ELEGANCE I V ZIMĚ
2015-2016
 Kvalitní litá kola vhodná pro zimní provoz za akční ceny...
 ...a s TYPOVÝM LISTEM! ☺



Audi A4

ních ocelí, hliníku, plastů a nejnověji i uhlíkových kompozitů). Ve snaze zhodnotit tyto nemalé investice se stále více automobilek snaží proniknout mezi prémiové značky, protože u nich jsou lidé ochotni si za špičkovou techniku připlatit. Tato snaha se ne vždy setkává s úspěchem, protože pro kupující je stále ještě jméno značky důležitějším argumentem než jen dlouhý seznam technických vymožeností, byť obvykle doprovázený nezbytným zvýšením kvality zpracování.

Už více než pětina motoristů v Evropě volí crossovery nebo SUV. Proto není divu, že v letošním roce zaznamenáváme největší příliv novinek právě mezi vozy SUV - od těch menších (BMW X1, Renault Kadjar

nebo Suzuki Vitara) přes středně velké (Hyundai Tucson, Land Rover Discovery Sport nebo Mercedes-Benz GLC) až po ty největší (Audi Q7, BMW X6, Kia Sorento, Mercedes-Benz GLE nebo Volvo XC90).

Už více než pětina motoristů v Evropě volí crossovery nebo SUV.

Ostatně mezi crossovery se v porovnání s klasickým malým hatchbackem Mazda2 řadí i některá nová městská auta (Honda HR-V, Honda Jazz nebo Mazda CX-3) nebo naopak středně velké Subaru Outback.

Nenaplnily se předpoklady z přelomu století, kdy se pod vlivem nad-



Kia Sorento

šeného přijetí Renaultů Espace a Scénic očekával růst zájmu o minivany všech velikostí. Naopak je patrný pokles poptávky po tomto typu vozů. Bude proto zajímavé sledovat, jak se v tomto složitém prostředí doká-

ké automobilky - aktuální generaci Škody Superb (dosavadní prodejní výsledky svědčí o nadšeném přijetí zákazníky). I Superb se v mnoha ohledech blíží k prémiovým vozům, které mezi letošními novinkami zastupují ve střední třídě Audi A4 či Jaguar XE a mezi velkými auty BMW řady 7.

Jak už bylo řečeno, největším segmentem evropského trhu je nižší střední třída. Zajímavé proto je, že v tomto roce vstupuje na trh jen jediný nováček mezi kompaktními hatchbacky, zato však mimořádně významný - přepracovaný Opel Astra. Kromě něj jsou v tomto segmentu novinkami dvě neortodoxní kombi Mini Clubman a Subaru Levorg.

Náš přehled novinek doplňují nejatraktivnější vozidla, s nimiž se sice shledáváme na titulních stránkách magazínů, ale zájem o jejich koupi dlouhodobě dramaticky klesá - sportovní auta. Ty reprezentují Audi R8, Mercedes AMG GT a první generace americké klasiky přicházející do Evropy: Fordu Mustang.

■ **Vladimír Rybecký,**
AutoTablet.cz



Mercedes AMG GT

Vše pro lakování

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

www.interaction.cz



HLASUJTE A VYHRAJTE AUTO

Hlasujte
a vyhrajte na
www.autoroku.cz

NIŽŠÍ STŘEDNÍ TŘÍDA



MINI CLUBMAN



OPEL ASTRA



SUBARU LEVORG

Hlasujte a vyhrajte na
www.autoroku.cz

TERÉNNÍ A VELKO- PROSTOROVÉ VOZY



AUDI Q7



BMW X1



BMW X6



LAND ROVER DISCOVERY SPORT



MERCEDES-BENZ GLC



MERCEDES-BENZ GLE



RENAULT ESPACE

Hlasujte
a vyhrajte na
www.autoroku.cz

STŘEDNÍ A VYŠŠÍ STŘEDNÍ TŘÍDA



AUDI A4/A4 AVANT



BMW 7



JAGUAR XE

Hlasujte
a vyhrajte na
www.autoroku.cz

MĚSTSKÉ VOZY



HONDA HR-V



HONDA JAZZ



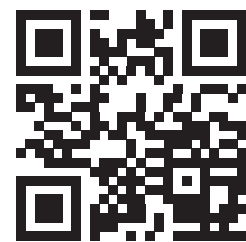
MAZDA2

Speciální partneři:

poukaz na částku
300 000 Kč
na nákup jednoho z nominovaných vozů

A DALŠÍ ATRAKTIVNÍ
CENY NA:
www.autoroku.cz

f www.facebook.com/AutorokuvCR



Hlasujte
a vyhraďte na
www.autoroku.cz

**SPORTOVNÍ
VOZY**



AUDI R8



FORD MUSTANG



MERCEDES-AMG GT



FORD GALAXY



FORD S-MAX



HYUNDAI TUCSON



KIA SORENTO



RENAULT KADJAR



SUZUKI VITARA



VOLKSWAGEN TOURAN



VOLVO XC90



SUBARU OUTBACK



ŠKODA SUPERB

Generální partner:



It's easier to leaseplan

Mediální partner:



Vyhlašovatelé:



Ve spolupráci s:



Organizací pověřen:



MAZDA CX-3

Partneři:



Technický partner:





Nová míza

Francouzský výrobce rozšířil svou nabídku crossoverů o model Kadjar, kterým vstupuje do nejnabitější třídy kompaktních SUV segmentu C. Technicky jde o dvojče Nissanu Qashqai.

Asi každého napadne, proč Renault zvolil pro své nové SUV toto poměrně nezvyklé označení. Jde o spojení dvou slov: Quad, což je čtyřkolka, a jaillir, což ve francouzštině znamená odněkud se vy-

nořit, nečekaně se objevit. Kadjar se tak v nabídce Renaultu vynořil nad velmi oblíbeným městským crossoverem Captur, od něhož převzal podobný designový styl. A to nejen ten vnější, stejné rysy najdeme

i v prostorném a variabilním interiéru. Mimochodem Kadjar nenahrazuje u nás nepříteli úspěšné SUV Koleos, to se totiž časem dočká svého nástupce, který bude větší a navíc i sedmimístný.

Renault Kadjar je postavený na alianční platformě CMF C/D, kterou využívá i jeho přímý příbuzný Nissan Qashqai. Právě od Nissanu pochází systém pohonu 4x4 s elektromagnetickou spojkou, který řidiči umožňuje výběr ze tří režimů jízdy (2WD, Auto a Lock). Čtyřkolka se však podobně jako u Qashqai nabízí výhradně s vrcholným vznětovým motorem, kterým je 1.6 dCi 96 kW/130 k. Tento motor ale můžete mít i s pohonem předních kol, který je standardem zbývajících nabízených agregátů. Těmi jsou zážehový přeplňovaný čtyřválec 1.2 TCE 96 kW/130 k a turbodiesel 1.5 dCi 81 kW/110 k. Všechny motory standardně spolupracují se šestistupňovou manuální převodovkou, u 1.5 dCi ji lze vyměnit za dvouspojkový šestistupňový automat EDC.

Kadjar může být vybavený většinou dnes dostupných asistenčních systémů, jakými jsou systém čtení značek, sledování mrtvého úhlu zrcátek nebo automatické brzdění ve městě (AEBS). Jeho specialitou je automatický parkovací asistent, který umí parkovat nejen podél a napříč, ale také šikmo, což zatím není ještě tak úplně běžné.

Automobil se prodává ve čtyřech stupních výbavy Life, Zen, Intense a Bose, přičemž i v základním stupni je v ceně již vše důležité, jako ESP, elektrické ovládání předních oken a zrcátek, manuální klimatizace, tempomat, palubní počítač nebo rádio s Bluetooth hands-free. A to všechno s motorem 1.2 TCE za cenu od 464 900 Kč. Vřele ale doporučujeme sáhnout po vyšší stupni Zen (+25 000 Kč), který má v ceně duální klimatizaci nebo dotykovou 7" obrazovku. Příplatek za vznětový motor 1.5 dCi činí padesát pět tisíc korun.

Michal Štengl



Interiér Kadjaru nabízí dostatek vnitřního prostoru i kvalitní materiály



V poloze Auto se pohon všech kol připojuje jen tehdy, je-li to třeba



Ke vznětovému motoru 1.5 dCi si lze za 45 000 Kč objednat automat



Zavazadlový prostor Kadjaru nabízí lehce nadprůměrných 472 litrů

OK GROUP a.s.
MAKLÉŘSKÁ SPOLEČNOST

ČLEN OK HOLDING

Neustále v pohybu...
... Vaším směrem



S NÁMI ZÍSKÁTE

- úsporu času a financí • individuální otevřený přístup a komplexní servis • výběr optimálního pojištění a minimalizaci pojistného díky našemu know-how a poznatkům z pojistného trhu
- jistotu, že jsme vám vždy nápomocni při kvalitní a rychlé likvidaci pojistných událostí
- jistotu, že za vámi stojí silná, klientsky orientovaná společnost s dlouholetými zkušenostmi

ZABEZPEČÍME VÁM

- Pojištění průmyslu a podnikatelů
- Zemědělské pojištění
- Pojištění vozidel
- Pojištění majetku a odpovědnosti občanů
- Speciální typy pojištění
- Finanční produkty

OK GROUP a.s., Mánesova 16, 612 00 Brno
telefon: +420 542 216 235
e-mail: okgroup@okgroup.cz
www.okgroup.cz

Dynamický prostor

Stačí jediný pohled na novou generaci vozu Škoda Superb Combi a je jasné, že jde o výjimečný automobil. Jeho vyvážené proporce doplňují dynamický charakter, obrovský vnitřní prostor a propracovaná, doslova hýčkájící technika.

Stejně jako provedení limuzína, také kombi třetí generace modelu Superb zaujme do nejmenších detailů propracovanými detaily. Ať už jde o grafiku předních světlometů, do bočního prolisu zamaskované spáry kapoty motoru, tvarování bočních ploch, stejně tak jako o zadní svítlny s originálními krystalickými elementy – vždy se jedná o řešení, která na sebe přitahují pozornost.

Také v interiéru se spojují různé typy vlastností. Při srovnání s předchozí generací je jasně patrná především expanze vnitřního prostoru do šířky: vpředu je v oblasti loktů o 39 mm více místa, vzadu činí nárůst dokonce 70 mm.

Pro všechny generace vozu Škoda Superb byla charakteristická mimořádná nabídka prostoru v zadní části interiéru. Nový Superb Combi možnosti opět posunuje dál. Jen před zadními sedadly je v podélném směru pro kolena cestujících 157 mm místa, pro hlavu je ve druhé řadě nadstandardních 1001 mm.

Škoda Superb Combi se nestará pouze o pohodlí své posádky, ale současně je navržena v duchu nejlepších tradic své značky také pokud jde



o praktičnost a funkčnost. Zde hraje prim především rekordní zavazadlový prostor se základním objemem 660 l, který lze asymetricky dělenými zadními sedadly zvětšit až na 1950 l. Praktické využití vnitřního prostoru zlepšuje také možnost sklopení opě-

radla sedadla spolujezdce vpředu. Po tomto úkonu lze uvnitř vozu převážet předměty s délkou až 3,1 metru.

Použití koncernové technologie MQB umožnilo postavit automobil dokonale přizpůsobený svému účelu. Superb Combi je o 75 kg lehčí než

v předchozí generaci, a to přesto, že je širší a jeho výbava je mnohem bohatší. Snížení hmotnosti má přímý vliv na spotřebu paliva i produkci emisí. Rovněž díky tomu je v mezigeneračním srovnání auto až o 30 % úspornější. Nabídka motorů u provedení Combi odpovídá limuzíně. Na výběr je jedenáct základních verzí s výkonovým rozpětím od 88 do 206 kW (120 až 280 kJ), které uspokojí jak zájemce o manuální, tak automaticky řídicí převodovku DSG. Nechybí ani možnost objednání pohonu všech kol. Je k dispozici pro čtyři motory, přičemž vrcholná verze jej má spolu s převodovkou DSG standardně. Podvozek je zcela nový a vyznačuje se zaměřením na komfort a potěšení z jízdy. K tomu pomáhají i na přání dodávané aktivní tlumiče DCC, které mění charakteristiku podle požadavku řidiče, stylu jeho jízdy a kvality povrchu pod koly.

Škoda Superb Combi třetí generace navazuje na svého předchůdce, jehož se od roku 2009, kdy měl premiéru, prodalo více než 200 tisíc kusů. Na rozdíl od něj ale přináší svým majitelům zcela novou úroveň kvality, stylu a emocí.

Petr Hanke

Foto: Škoda Auto



Oleje a maziva

FUCHS OIL CORPORATION (CZ), spol. s r.o.

www.fuchs-oil.cz

VOLVO XC90

Snesitelná lehkost bytí



Dvanáct let výroby je na jednu generaci auta opravdu hodně. Přesně tak dlouho se čekalo na nástupce u nás mimořádně oblíbeného velkého SUV Volvo XC90. To dostalo nejen hodně odvážný design a úchvatný interiér, ale také výhradně čtyřválcové motory a automatickou převodovku.

Když už minulá generace byla pořádný kus auta, její nástupce opět povyrosl, tedy s výjimkou výšky. Ale těch osm milimetrů, o co je nižší, nestojí za řeč. Každopádně z auta vyzařují robustnost a pocit bezpečí,

a toho si zákazníci na volvech vždy cenili.

Jestliže zvenku lze při trošce fantazie najít s předchůdcem určitou podobnost, tak uvnitř se člověk ocitne v jednadvacátém století. Klasických

tlačítek a přístrojů je zde jako šafránu, vystřídaly je totiž barevné displeje. Dominantní je ten uprostřed přístrojové desky. Je otočený na výšku, má úhlopříčku devět palců a funguje vlastně jako pevně zabudovaný tablet. Skrze jeho intuitivní menu Sensus (komunikuje v češtině) lze snadno ovládat veškeré palubní funkce od telefonu přes rádio až po navigaci. Samozřejmostí je špičková konektivita, připravené jsou i mobilní aplikace spolupracující s rozhraním Sensus.

Volvo si tradičně zakládá na prvotřídních materiálech, příjemné domácí atmosféře a celkovém dojmu luxusu, a tím vším nešetří ani XC90. Jeho interiér je jedním z nejpříjemnějších míst, kde lze trávit jindy často otravný čas strávený za volantem. To platí hlavně pro cestující vpředu. Hýčkání jsou ale i pasažéři ve druhé

řadě, kde na ně čekají samostatná, podélně posuvná sedadla. Tvůrci ovšem nezapomněli ani na šestého a sedmého člena posádky (máme na mysli dospělé jedince), kteří mohou i ve třetí řadě zvládnout delší cesty. XC90 je postavené na nové modulární platformě SPA (Scalable Product Architecture) a pod kapotou má výhradně čtyřválcové přepl-

Volvo XC90 opustilo pěti- i šestiválcové a spoléhá výhradně na čtyři přeplňované válce.

řadě, kde na ně čekají samostatná, podélně posuvná sedadla. Tvůrci ovšem nezapomněli ani na šestého a sedmého člena posádky (máme na mysli dospělé jedince), kteří mohou i ve třetí řadě zvládnout delší cesty.

XC90 je postavené na nové modulární platformě SPA (Scalable Product Architecture) a pod kapotou má výhradně čtyřválcové přepl-

ňované motory řady Drive-E. Ty si (hlavně ty vznětové) získaly velké uznání u klasických sedanů a kombi. V nabídce jsou dva zážehové a dva vznětové plus jeden plug-in hybrid. Základní pohon obstarává diesel D4 se 140 kW/190 k, dodávaný výhradně s pohonem předních kol. Druhým prodávaným dieselem je D5 se 165 kW/225 k, který je stejně jako ostatní jednotky vázán vždy s pohonem všech kol (AWD). Benzinové agregáty nesou tradiční označení T5 (187 kW/254 k) a T6 (236 kW/320 k), druhý jmenovaný používá dvoustupňové přeplňování kompresorem a turbodmychadlem. Vrchol představuje provedení T8 Twin Engine, což je plug-in hybrid kombinující motor T6 s elektromotorem (65 kW/87 k), umístěným na zadní nápravě. Celkový výkon hybridního pohonu je až 299 kW/

407 k a akumulátory zajišťují dojezd čistě na elektřinu přes 40 kilometrů. Všechny nabízené motory jsou spojeny výhradně s vynikající automatickou osmistupňovou převodovkou Geartronic (dodává Aisin).

Nové XC90 se prodává ve čtyřech stupních výbavy Kinetik, Momentum, Inscription a R-Design v cenách od 1 349 800 Kč.

Michal Štengl

Allianz
pojišťovna
naděluje...

...ke smluvnímu výročí všem klientům autopojištění **ty nejnovější a nejlepší pojistné podmínky.**

Majitelé osobních a nákladních automobilů od nás dostanou úrazové pojištění řidiče zdarma.

Podrobnosti Vám sdělí Váš pojišťovací poradce.

S vámi od A do Z

Allianz 

Účinný lék na plechový lišej

Škrábance, drobná promáčknutí, důlky a jiná poškození jsou problémy, se kterými se motorista na svém autě běžně setkává. Uvedení vozidla do původního stavu však nemusí stát horentní částku.

Stále jako nové

Vhodně zvolené značkové ráfky, například ty od společnosti Alcar Bohemia, jsou bezesporu ozdobou každého automobilu. I ony však s přibývajícím časem mohou postupně ztrácet na svém lesku.

Hliník, z něhož jsou vyrobeny, sice nekoroduje jako ocel, ale oxidace brzy způsobuje neatraktivní šedý povlak na jeho povrchu. Řešením je užití laku SR3, který zlepšuje přirozenou odolnost kovu vůči soli, malým škrábancům a dalšímu namáhání během provozu na silnicích.

Zkratka SR3 znamená Salt Resistant, tedy vůči soli odolný, a číslo odkazuje na tři vrstvy použitého laku - základní, barevný a svrchní bezbarvý. Základ vždy představuje černý nebo šedý extrémně tvrdý práškový lak, nanášený elektrostaticky a poté vypalovaný při teplotě 210 °C po dobu 45 minut. Barevný lak se aplikuje v tekutém stavu a stabilizuje se dalších 40 minut při teplotě 180 °C. Poté se nanáší svrchní bezbarvá vrstva laku.

Kola ošetřená produktem SR3 obstála například v testu se solným postřikem a také během zkoušek rezistence vůči korozi, které jsou u všech laků prováděny nezávislou externí laboratoří dle homologace ECE-R124. Pro ráfky to znamenalo 300 hodin pekla ve společnosti šterku, soli, kyseliny octové a chloridu měďnatého. Testování přilnavosti laku k povrchu kola se provádí pomocí jeho nařazení šesti rovnoběžnými řezy, které protíná v pravém úhlu dalších šest řezů. Následně po narušeném místě přejíždí kartáč, přičemž nesmí dojít k jakémukoliv odlupování laku. Pro zajištění toho, že všechny výrobky splňují vysoké standardy SR3, je každé kolo vizuálně kontrolováno a měří se tloušťka jednotlivých vrstev laku.

■ **Marek Chvála**



Vzásadě existují dvě metody opravy. První a nejčastější je přelakování celého zasaženého dílu, tedy standardní postup, který ale může být vzhledem k velikosti poškození časově i finančně náročný. Majitelé proto mnohdy hledají autoopravnu s nízkými cenami. Ty ovšem zároveň znamenají nízké náklady pro opravnu. Těch docílí buď používáním levných, nekvalitních materiálů, nebo nedostatečně vyškoleným personálem. Výsledkem pak bývá odbytá oprava s pravděpodobností reklamace, která celý proces opět prodělouží.

Druhou variantou je FairRepair. Jedná se o efektivní řešení pro malá poškození díky speciální technologii od firmy Spies Hecker - metodě Smart Repair. Dá se stručně charak-

terizovat jako profesionální, kvalifikovaný způsob opravy, který je omezen výhradně na poškozenou část. Je vhodný pro drobné defekty způsobené odletujícím šterkem, jakými jsou škrábance a důlky, které nejsou delší než 3,5 cm a jsou soustředěné na jednom opravovaném díle. Dále ho lze použít na poškození, nacházející se na okraji velkých dílů, u spodního okraje vozidla či přerušené jinými částmi, například zadními světlými.

V porovnání s opravou celého dílu včetně demontáže je tento způsob jak časově, tak finančně velmi úsporný. Kompletní zakázka, od převzetí vozidla po jeho navrácení majiteli, je proveditelná do 24 hodin, což v dnešní uspěchané době ocení každý řidič.

■ **Marek Chvála**



Foto: Alcar

Foto: Interaction

Lék na sníh a led

Předpovědi meteorologů varují – letošní zima může opět přinést extrémní klimatické jevy. Řidiči tak mají na výběr dvě možnosti. Buď svoje auto odstavit, nebo se na nepohodu důkladně připravit. Klíčovou roli při tom hraje volba správných pneumatik.

Vhodnou alternativou může být kupříkladu Bridgestone Blizzak LM001. Tento výrobek je přímo šit na míru pro provoz v našich končinách, stíhaných v tomto období časťmi a náhlými změnami počasí.

Pneumatika LM001 se vyznačuje originálním dezénem se širokými drážkami, které se směrem k okrajům běhounu rozšiřují, což mimo jiné umožňuje účinnější odvádění vody a rozbředlého sněhu. V důsledku toho se zvyšují přilnavost k vozovce a výkonost při brzdění.

Inovativní uspořádání použitých 3D lamel má příznivý vliv na ad-

hezi a jízdní vlastnosti. „Hranový efekt“ lamel navíc výrazně zlepšuje trakci na klzké komunikaci. Kromě toho zaoblené rohy bloků usnadňují průtok vody a zabraňují tak vzniku aquaplaningu, k němuž by vedla aplikace ostrých tvarů.

Díky použití nových konstrukčních materiálů má Bridgestone Blizzak LM001 v porovnání se svým předchůdcem mnohem nižší hmotnost. Tím dochází k významné redukci spotřeby paliva a emisí CO₂. Klesla také hlučnost pneumatiky.

Špičkové vlastnosti tohoto produktu byly potvrzeny výsledky řady nezáv-

isylých testů. Například německý autoklub ADAC mu přidělil hodnocení zvláště doporučeníhodný a současně ho označil jako nejkvalitnější, pokud jde o výkon na moku.

V letošním roce se dočkali také majitelé vozidel kategorií SUV a CUV, kteří jezdí v náročných zimních podmínkách. Právě pro ně je totiž určena pneumatika Bridgestone Blizzak DM-V2. „Vzali jsme nejlepší zimní obutí Bridgestone pro SUV a severské země a udělali jsme je ještě lepší,“ charakterizoval ji Jake Rønsholt, výkonný ředitel obchodní jednotky Consumer Business Unit společnosti Bridgestone Europe.

Oproti starší generaci Blizzak DM-V1 se k její výrobě používá nová generace směsi Bridgestone Multi-Cell, která dokáže odstranit vodu z povrchu ledu. Čelí tak prokluzu a zlepšuje účinnost brzdění. Vyšší počet záběrových hran se stará o dokonalejší přilnavost k silnici, pokryté sněhem. Rovnoměrné rozložení tlaku působícího na styčnou plochu mezi

pneumatikou a vozovkou pak zajišťuje potřebnou stabilitu.

Značku Blizzak uvedl koncern Bridgestone, průkopník na poli zimních bezhřebých pneumatik, na trh již před dvaceti lety. Od té doby přichází v pravidelných intervalech s neustálými technickými inovacemi, usnadňujícími motoristům ovládání automobilu i v nepříznivých podmínkách.

Marek Chvála



Letošní novinkou je pneumatika Bridgestone Blizzak DM-V2

Foto: Bridgestone

VĚDĚLI JSTE, ŽE STYČNÁ PLOCHA VAŠICH PNEUMATIK JE SROVNATELNÁ S VELIKOSTÍ POHLEDNICE?

Zimní pneumatiky Bridgestone jsou vyvinuty a navrženy pro zlepšení trakce na moku a sněhu a díky zvýšení počtu záběrových hran vám pomáhají udržet situaci pod kontrolou. To je velmi důležité, protože naše pneumatiky jsou jedinou součástí bezpečnostních systémů vozidla, která se dotýká vozovky.

SORTIMENT PRÉMIOVÝCH PNEUMATIK PRO OSOBNÍ VOZY, SUV/4x4 A DODÁVKY PRO ROK 2015

BLIZZAK LM001

CESTOVNÍ

BLIZZAK LM-80 EVO

SUV/4x4

BLIZZAK WB10

DODÁVKY



Bridgestone CR

Nejbližšího prodejce pneumatik Bridgestone najdete na našich internetových stránkách www.bridgestone.cz

BRIDGESTONE
Your Journey, Our Passion

Pomocná ruka

Koupě ojetého vozu je v současnosti velmi často spojena s nemalými problémy. Důvodem jsou nekalé praktiky některých prodejců. I v tomto případě se však nabízí řešení v podobě využití odborného rádce Autotýmu.



Odborní rádcé Autotýmu se postarají o důkladné prověření testovaného vozu

Prodávající se dnes velmi často snaží různými triky zatajit skutečný stav ojetého vozu a sází tak na nezkušenost kupujícího. V lepším případě končí tyto případy zklamáním nového majitele vozu, ale známé jsou i vleklé soudní spory, při nichž se velmi těžce prokazuje vina na straně prodávajícího.

„Naše vlastní výzkumy ukázaly, že téměř polovina dotázaných prodejců zatajila, že prodáváný vůz je po havárii,“ potvrzuje Jarmila Kowolowská, výkonná ředitelka společnosti Autotým s.r.o., alarmující situaci na trhu s ojetinami a dodává: „Dalším zjištěním v rámci tohoto průzkumu byla skutečnost, že prodejci reagují různě na telefonické a osobní dotazy, na otázky profesionála, laika a dokonce i na dotazy vznesené ženou, které se v 75 % lišily od odpovědí poskytnutých volajícím mužům.“

A právě společnost Autotým se již více jak rok a půl zaměřuje kromě zmíněných výzkumů také na skutečnou pomoc kupujícím a snaží se

skrze svůj tým odborných rádců vyladit zájemcům kvalitní ojeté vozy na českém trhu. Následně je také prověřit, a to jak z pohledu jejich servisní historie či skutečně najetých kilometrů, tak také z hlediska technického stavu, a to díky rozsáhlé kontrole kritických míst na voze a testovací jízdě. Při prověřování technického stavu automobilu využívá Autotým partnerskou síť autorizovaných servisů. Zákazník, který může osobně asistovat u technické prohlídky prováděné odborným rádcem Autotýmu, obdrží o prověření vozu podrobný report. Velmi často s jeho pomocí poté dosáhne i případné slevy na kupovaný vůz právě za aktivní účasti odborných rádců Autotýmu. V České republice využilo služeb Autotýmu již více jak tisíc zákazníků, kteří jsou dnes šťastnými majiteli kvalitně prověřeného ojetého vozu.

■ **Tomáš Vaněk**

www.autotym.cz



Pozor na limity!

Nový občanský zákoník významně rozšířil a zvýšil odškodnění při újmách na zdraví, které se projevuje i v povinném ručení. „Zejména často jezdící klient by vždy měl zvolit vyšší limity plnění. Stokoruna či dvě ročně navíc za jistotu určitě není moc,“ zdůrazňuje ředitel Úseku pojištění motorových vozidel Kooperativy Václav Runštuk.



Od počátku loňského roku se výrazně zvýšilo odškodnění za škody na zdraví. Uvědomuji si to řidiči?

Zatím stále ne. A přitom jsme díky novému občanskému zákoníku zaznamenali trojnásobný nárůst pojistného plnění za nemajetkovou újmu, především u bolestného. Nárůst plnění lze očekávat i v případě ztížení společenského uplatnění. Proto by klienti při výběru povinného ručení měli zvolit odpovídající limity toho,

co za ně pojišťovna zaplatí. Základní limity 35/35 totiž nemusejí škody pokrýt.

Jak při výběru nejlépe postupovat?

Povinné ručení již není pouze produktem, ze kterého se hradí jen újmy způsobené na majetku či zdraví třetí osoby. Již několik let se ho pojišťovny snaží doplnit o nové produkty, ze kterých je možné uhradit i škody vzniklé na vašem voze – například rozbitá skla, poškození automobilu zvěří nebo kupříkladu krupobitím. Klient by se měl zamyslet i nad nabídkou asistenčních služeb – hradí pojišťovna odtah vozidla při záměně paliva? Zaplatí ho při poruše? Doveze palivo, když dojde? To jsou praktické věci, které mohou pomoci. Zároveň by se měl zákazník zajímat i o to, jak pojišťovna odměňuje věrnost a zda nabízí slevy za komplexní pojištění vozidla, tedy povinné ručení, havarijní pojištění i pojištění skel. Proto je vhodné výběru správného pojištění věnovat trochu času.

■ **Marek Chvála**

Posouvání hranic

Moderní technologie umožňují výrobcům automobilů nabízet stále menší, ale současně i výkonnější motory. Z toho plyne mimořádně velké zatížení, vyžadující použití nejkvalitnějšího oleje.

Využitím zmenšování zdvihového objemu motorů (downsizingu), přeplňování a dalších technických vymožeností se v průběhu posledních 30 let takřka zdvojnásobil pracovní tlak ve spalovacím motoru - z 1,3 bar v roce 1975 na 2,5 bar v roce 2012. To samozřejmě přináší zvýšené namáhání všech dílů. Pod tak velkým zatížením stojí mezi kovovými plochami jen olej. Ten musí odolat za všech provozních podmínek - při každé jízdě, každém nastartování, každém posunutí ventilů. I při extrémním zatížení musí zůstat silný, přestože pracuje za vysoké teploty a čelí extrémnímu tlaku.

Tým vývojářů společnosti Castrol ve spolupráci s vědci z renomovaných ústavů prozkoumal tisíce směsí a uskutečnil stovky testů motorů, odpovídajících ujetí čtyřnásobku vzdálenosti ze Země na Měsíc. Společně s prověřováním minimalizace kontaktů kov na kov se zaměřoval také na zabránění vzniku sedimentů, snížení opotřebení a prevenci koroze, stejně jako na práci ve vysokých teplotách. Cílové parametry byly stanoveny mnohem vyšší, než byly požadavky výrobců motorů.

Unikátní technologie Titanium FST s rozpustnými titanovými polymery v oleji Castrol Edge mění fyzikální chování maziva za vysokého tlaku a činí jej dosud nejsilnějším motorovým olejem, jaký je k dispozici. Testy prokazují, že zdvojnásobuje pevnost olejového filmu. Použitím Castrol Edge se dosahuje o 45% méně kontaktů kov na kov mezi komponentami ve ventilovém rozvodu než u jakého-



Nový Ford GT se s podporou Castrolu vrací do vytrvalostních závodů

koliv jiného oleje. Současně se snižují třecí ztráty v motoru a olej si uchovává své vlastnosti delší dobu.

Tak jednoznačně zásadní přínos ve výkonnosti motorového oleje je nejen výsledkem investic do současného výzkumu, ale byl dosažen rovněž díky konsistentnímu investování do vývoje a více než stoletému sbírání zkušeností

tak stále, protože Castrol je i v současnosti partnerem nejúspěšnějších týmů - Volkswagenu a Škody v mistrovství světa v rallye, Audi v Le Mans, vytrvalostním mistrovství světa a v německém šampionátu DTM nebo Hondy v mistrovství světa cestovních vozů.

Olej Castrol Edge s technologií Titanium FST se objevuje i jako základní

(1360 k). Proto si vysloužil označení první megaauto světa. Je jasné, že to, co je dobré pro tato extrémní vozidla, bude tím nejlepším i pro automobily ze sériové produkce.

Na vrcholu toho všeho je použití oleje Castrol Edge s technologií Titanium FST v rekordním vozidle Bloodhound SSC. Castrol je partnerem rychlostních rekordů už od roku 1923. Vozidlo Bloodhound SSC, které se pokusí o překonání hranice 1000 mph (1609 km/h, resp. M1,4), používá unikátní hybridní pohon, spojující proudový a raketový motor. Raketový motor potřebuje pro svůj chod 40l peroxidu vodíku za sekundu. Pro pohon čerpadla, schopného dodávat tak velké množství paliva, je ve vozidle použit motor Jaguar V8. Pro mazání tohoto agregátu, pracujícího v extrémních podmínkách, byl zvolen právě olej Castrol Edge s technologií Titanium FST.

Vladimír Rybecký

Co je dobré pro extrémní vozidla, bude tím nejlepším i pro automobily ze sériové produkce.

ností při neustálé snaze o posouvání hranic.

Castrol se už od roku 1906 angažuje v motoristickém sportu. Spolupracuje s nejúspěšnějšími týmy, takže je neustále v čele vývoje techniky pohonných jednotek. Tyto spolupráce poskytují Castrolu možnost testovat své oleje při extrémním zatížení. Je tomu

náplň v nejvýkonnějších supersportech, jakými jsou Aston Martin Vulcan nebo Ford GT (Castrol bude partnerem Fordu i při jeho návratu do Le Mans). Tento olej používá rovněž motor nejextrémnějšího supersportu světa, vozu Koenigsegg One:1. Jde o první produkční automobil s výkonem motoru přesahujícím 1 MW



První „megaauto“ světa: Koenigsegg One:1 s výkonem motoru 1 MW



Rekordní vozidlo Bloodhound SSC vystaví Castrol Edge s technologií Titanium FST největší zátěží

Závodní speciály zblízka

Už pošestnácté se v listopadu sjeli na výstaviště do středočeského města Lysá nad Labem všichni, jimž učarovala rychlá kola. Na stejnojmenné přehlídce byly i tentokrát k vidění opravdové klenoty, ověřené řadou mezinárodních úspěchů.

Snahou organizátorů bylo nabídnout návštěvníkům, jichž se sešlo rekordních 15 000, pokud možno kompletní průřez všemi disciplínami automobilového i motocyklového sportu. Značné pozornosti se pochopitelně těšily okruhové speciály, ať už šlo o BMW 320 si, s nímž zvítězil Michal Matějovský v letošním ročníku Evropského poháru cestovních vozů, nebo o Seat Leon Cup Racer jeho týmového kolegy Petra Fulína. Atmosféru někdejšího „starého“ brněnského okruhu a současně i vzpomínku na věhlasného britského pilota Toma Walkinshawa pomohl vyvolat pečlivě renovovaný Jaguar XJS. Budoucnost



Do Lysé zavítal i vynikající německý plochodrážník Martin Smolinski

závodění naopak představoval vůz KTM X-Bow GT 4 týmu RTR projects.

Škoda Auto přivezla svoji nejnovější zbraň pro MS v automobilových soutěžích – Škodu Fabia R5. Početné kolekce vrchařských automobilů vedoucí k Mitsubishi Lancer letošního vicemistra Evropy Jaromíra Malého a dalšího úspěšného účastníka kontinentálního šampionátu Martina Jermána. V offroadové sekci pak nechyběla ani vozítka pro začínající adepty, ani buggy sedmdesátiletého a stále famózního Jaroslava Hoška. Pozornost poutaly i ukázky rallyekrosových technik a zejména atraktivní exkurze do nefalšovaného dakarského ležení stáje KM Racing.

V něm také pokřtil legendární navigátor Josef Kalina svoji novou knihu Dlouhá krivolaká cesta.

„Miniformulí“, která ho dovezla až na nejvyšší příčku mistrovství Evropy superkartů, se pochlubil Adam Kout. Jeho mladší kolegové z motokárového týmu Joka předvedli početným divákům své umění na venkovní ploše. Společnost jim dělali enduristé z KBS ÚAMK Teamu Unhošť a začínající plochodrážníci z líhně Zdeňka Schneiderwinda z pražské Markéty.

Tím se již dostáváme do jedné stopy a chvíli ještě zůstaneme u levých zatáček. Po delší době totiž zavítal na Rychlá kola zahraniční host. A to ne ledajaký. Němec Martin Smolinski je vítězem jednoho z podniků Grand Prix na ploché dráze a také novopečeným továrním jezdcem divišovské Jawy. Není proto divu, že o jeho podpis, ale i o autogramy předních českých plochodrážníků, byl značný zájem. Chvilé čekání na ně si zájemci mohli zpříjemnit prohlídkou zajímavé expozice, zasvěcené 65. výročí vzniku slavné značky Eso. Nebo popojít o pár metrů dále, kde je očekávala lahůdka trochu odlišné chuti – stroj Karla Abrahama, s nímž v tomto roce nastupoval v královské třídě MotoGP světového šampionátu silničních motocyklů.

Součástí souběžně probíhajícího autosalonu Kola byla rovněž prezentace modelů, nominovaných do ankety Auto roku 2016 v České republice. Několikrát denně se navíc kolem nich rozproudila show, jejímiž hlavními aktérkami byly členky taneční skupiny Easy Dance z Nymburka.

Marek Chvála



Výstavu si nenechali ujít ani úspěšní automobiloví závodníci Michal Matějovský (vpravo) a Petr Fulín



Expozice plochodrážních strojů patřila na Rychlých kolech k nejpočetnějším

CARRERA JE DROGA

Legendární závod La Carrera Panamericana si vysloužil zcela výjimečnou charakteristiku: nejdrsnější závod světa! Hovořilo se o něm jako o směsici tehdejších slavných podniků Mille Miglia, Targa Florio a Velká cena Tripolisu. Po pouhých pěti ročnících byl zrušen s bilancí 27 mrtvých závodníků a diváků.

To bylo v polovině minulého století. Mexická Carrera, po níž Porsche pojmenovalo jeden ze svých nejúspěšnějších modelů, však zanechala příliš silný dojem na to, aby skončila v zapomnění. V roce 1988 byla v poněkud mírnější formě obnovena a jezdí se dodnes. Zvláštností je, že se můžete přihlásit jen s autem vyrobeným do roku 1972. Ovšem kdo by si myslel, že se jedná o pohodovou projíždku veteránů, ten

by se krutě mýlil! Stará jsou jen auta, ale nasazení posádek během dlouhého týdne je neuvěřitelné.

Tvrdily mi to tři české posádky, které se závodu zúčastnily v roce 2014. Přesně po 60 letech tak navázaly na první českou stopu, kterou na mexických tratích zanechal závodník Jaroslav Juhan. Nikdo však není schopen tak barvitěho vyprávění. Musel jsem týden v Mexiku prožít na vlastní kůži, abych pochopil, co je Carrera



Už podruhé se závodu zúčastnili jezdci Petr Kačírek (vlevo) a Vojtěch Štajf

Panamericana. A v cíli v Durangu mi bylo jasné, proč se sem závodníci rok co rok vracejí, i když na trati rozbíjejí auta, která byste nejraději vozili jen po výstavách. Legendární Carrera je prostě droga.

Podívejte se do mapy, jaká vzdálenost od sebe dělí mexická města Tuxtla Gutiérrez a Durango. A to ještě v cestě leží největší město světa, které z jedné strany na druhou nepřejedete, aniž byste ujeli téměř sto kilometrů! K tomu musíte překonávat velké a ještě větší kopce. A když už jedete nahoru, musíte zase na druhé straně dolů. Silnice jsou přitom tak zamotané, že když řidič ve zběsilem tempu točí volantem doleva, doprava, zase doleva a tak pořád dokola třeba padesátkrát, uváže si na rukou pořádné mašle.

Organizátory české účasti byli zkušený závodník Vojtěch Štajf a Petr Kačírek. Na počátku museli vyřešit velký úkol: sehnat auta. Cožpak o to, značkově si byli jistí. Štajf jezdí už jedenáct sezon české i zahraniční rallye za volantem vozů Subaru a Ka-

čírek zase závodí na okruzích s vozy BMW. Ale najít auta vyhovující technickým předpisům, to už byl tvrdý oříšek. Rozlousknout se ho podařilo za pomoci vraků zapomenutých v různých koutech Evropy.

Hned na první pokus se podařilo dosáhnout výborných výsledků. Vojtěch Štajf se spolujezdcem Vladimírem Zelinkou (Subaru GSR Coupé) obsadili 13. místo absolutně a vyhráli kategorii Historica A Plus. Posádky Petr Kačírek – Jaroslav Jugas (BMW 2800 CS) a Jaroslav Petrásek – Karel Jirátko (Porsche 911) obsadily čtvrté a osmé místo v kategorii Historica B. Zaujali pořadatele, místní média i soupeře samotné, kteří oceňovali jejich profesionalitu, vybavenost, obrovské pracovní nasazení a um mechaniků, perfektní řemeslné zpracování vozů.

Žádný div, že se první dvě posádky letos do Mexika vrátily. Zatímco při premiéře je štěstí vytáhlo z každé šlamastyky, tentokrát musely ochutnat i hořká sousta téhle mexické speciality. Mohly za to extrémní podmínky – vy-



Velmi důležitá byla kvalita rozpisu, který jezdci předčítá jeho navigátor



Posádka Kačírek – Jugas nemohla donutit svůj bavorák k poslušnosti

soká nadmořská výška až nad 3000 metrů nad mořem, dlouhé etapy a letos také vysoké teploty. Posádky si se zvýšenými nároky poradily, jejich auta však měla problémy. Zatímco v případě Subaru se podařily odstranit, motor BMW zlobil od začátku do konce. Odstoupení v jedné etapě našťastí neznamená konec v celé soutěži, a tak se porouchané nebo havarované vozy mohou druhý den vrátit do konvoje. Samozřejmě s patřičnou penalizací.

Kdyby se význam členů týmu měřil mírou chvály, vznášeli by se mechanici vysoko nad ostatními. To, co museli během mexického týdne vydržet, bylo skutečně obdivuhodné. Dlouho do noci nebo až do rána pracovali a přes den pak řídili doprovodná auta. Na odpočinek nebyl čas a na jídlo jen občas. Přesto neztráceli víru v lepší zítřek ani dobrou náladu. Pod vedením šéfmechanika Pavla Janouška pečovali o každé auto dva mechanici: Martin Mraček, Václav Kopáček (Subaru), Milan Pálek a František Adámek (BMW). Do téhle party musíme zařadit ještě Petra Bílého, kterého měly posádky neustále v patách. Řídil pick-up a musel projet všechny rychlostní zkoušky jen pár minut poté, kdy z nich zmizelo poslední závodní auto. Pokud bylo potřeba – a potřeba bohužel bylo – tak naložil nepojízdný vůz i jeho posádku. A zapomenout rozhodně nesmíme na Jiřího Kačírka, který se zase staral o to, aby všichni jmenovaní ve dne v noci neumřeli hladu nebo žízní.

Šedm etap a více než 3000 kilometrů letošního závodu Carrera Panamericana dokonale prověřilo kvalitu jednotlivých vozů i lidí. Obě české posádky dokázaly závod i tentokrát pokořit, byť to bylo po náročnějším sledu událostí, než se očekávalo.



Vojtěch Štajf s Ládkem Zelinkou na cílové rampě ve westernovém Durangu

Na konci dlouhého maratonu však uviděly Durango. Město klasických hollywoodských westernů, v jehož okolí se natočila více než stovka filmů včetně kultovních Sedmi statečných. Slavný herec John Wayne si jeho atmosféru natolik zamiloval, že si v blízkosti Duranga koupil ranč a v něm strávil podstatnou část zbytku života.

Nás však město ve westernovém stylu zajímalo z úplně jiného důvodu. Kvůli medaili, která se na cílové rampě předává všem členům posádek, jež dokončily mimořádně náročný závod La Carrera Panamericana. Dnes už při něm lidé neumírají, ale přesto si zachoval podobný ráz jako před šedesáti lety. Takový, jaký na trati zažil český emigrant v guatemalských barvách Jaroslav Juhan. Právě jeho příběh byl inspirací pro současné české posádky, které v jeho stopách vyrazily za dobrodružstvím.

Nejdůležitější bylo dojet do cíle, ale závody se jezdí také kvůli výsledkům. Češi sice neobhájili pozice z předešlého roku, ovšem zejména Vojtěch Štajf mohl být s dílčími výsledky spo-

kojený. Letošní Carreru Panamericana vyhrála domácí posádka Emilio Velázquez - Javier Marín Caballero ve voze Studebaker z roku 1953. A Češi? Tady jsou jejich umístění: 18. Vojtěch Štajf - Vladimír Zelinka (Subaru GSR z roku 1972), 58. Petr Kačírek - Jaroslav Jugas (BMW 2800 C z roku 1969). Mnohem víc však napovídají výsledky ve třídách mezi sobě

rovnými: Historica A Plus: 4. Vojtěch Štajf - Vladimír Zelinka, Historica B: 10. Petr Kačírek - Jaroslav Jugas.

A při oslavném připitku při slavnostním vyhlášení už všechny dráždilo pomyslení, že by se do Mexika ještě jednou vrátili. Vždyť jsem vám říkal, že Carrera Panamericana je droga...!

Petr Dufek



Účast českých posádek v závodu Carrera Panamericana popíše kniha, která se právě objevila v dobrých knihkupectvích



Kompletní česká výprava se loučila s 28. ročníkem La Carrery Panamericany

Ford Mondeo Kombi AWD

s výbavou Titanium BUSINESS EDITION
pro podnikatele

www.leaseplango.cz

9 990 Kč

bez DPH měsíčně*



Výbava:

- AWD - inteligentní pohon všech kol
- Adaptivní LED světlomety
- Parkovací senzory vpředu i vzadu
- 3D navigace
- Palubní počítač s 10,1" displejem

Služby:

- Povinné ručení + havarijní pojištění
- Údržba předepsaná výrobcem
- Pojištění skel bez spoluúčasti
- Dálniční známky
- Asistenční služby
- Letní + zimní pneu

*Doba pronájmu 2 roky, roční nájezd 20 000 km. Nabídka je aktuální od 2. 11. 2015 do 15. 12. 2015 nebo do vyprodání zásob.

 LeasePlanGo

Těšte se
z bezstarostné
jízdy!

Co nabízí operativní leasing od LeasePlanu?

- Máme řešení pro malé, střední i velké firemní flotily.
- Přebíráme veškeré starosti s vozovým parkem. Zajišťujeme non-stop asistenční služby, zapůjčení náhradního vozu zdarma a vyřizování pojistných událostí.
- Díky LeasePlanu ušetříte čas i peníze, můžete se spolehnout na spolupráci se zkušenými odborníky a neustále jezdíte v nových vozech.
- Náklady na operativní leasing jsou plně daňově uznatelné.

 LeasePlan

It's easier to leaseplan

www.leaseplan.cz