

Grand Auto

ČASOPIS PRO ŠIROKOU MOTORISTICKOU VEŘEJNOST / ZDARMA



TEST

SUZUKI SX4

Oblíbený crossover po omlazení

TEST Větší než byste čekali

HYUNDAI i40

Žralok lovící ve vodách střední třídy



ON
LINE
na
www.gpmedia.cz

► NOVINKY ► PŘEDSTAVENÍ ►

► TESTY ► ZAJÍMAVOSTI ► CESTOVÁNÍ ► OSOBNOST ►

OSOBNOST

Enzo Ferrari



Pohnutý osud
tvůrce legendy



TEST

ŠKODA

Octavia Green E Line

Projížďka velmi blízkou budoucností



CESTOVÁNÍ

7 NEJLEPŠÍCH

lyžařských areálů v Rakousku

SUBARU BONUSY NA ZIMU *

* STÁLÝ POHON VŠECH KOL AWD

* 10% SLEVA - VÝPRODEJ MR2011

* POVINNÉ I HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ NA ROK



Svezte se a poznáte kouzlo SUBARU AWD ...

Kombinovaná spotřeba paliva 6,3-7,5 l/100 km, emise CO₂ 167-174 g/km. Ceny od 589 000 Kč vč. DPH.

* Platí do vyprodání zásob na skladové vozy MR2011. Pojištění v ceně platí pouze při využití akční nabídky financování.



SUBARU

Confidence in Motion

FORESTER AWD

2.0X - 110 kW/150k | 2.0D - 108 kW/147k

Přirozený. Za každých okolností.

Moderní, nízko instalovaný motor Boxer s protilehlými válci poskytuje perfektní efektivitu spalování a spoustu točivého momentu pro působivý výkon. Navíc v originální kombinaci se systémem pohonu všech kol Subaru Symmetrical All-Wheel Drive nabízí dokonale vyvážené rozložení hmotnosti v podélné ose vozu. Plynulý a stálý přenos síly na každé kolo zajišťuje agilitu, stabilitu a jistotu, kterou si lze užít pouze v Subaru. Buďte stejně přirození. Pro opravdu inspirující jízdu s plným potěšením není jiné volby.

Navštivte autorizované partnery Subaru ČR a rezervujte si svoji předváděcí jízdu již dnes!

Brno, C & K, tel.: 547 136 215 Brno, MIJA AUTOCENTRUM, tel.: 545 245 277 České Budějovice, BALKAR, tel.: 387 240 727 Dvůr Králové, AC BOOM, tel.: 499 320 249 Frýdek-Místek, AUTOSALON FRÝDEK-MÍSTEK, tel.: 558 432 872 Fryšták u Zlína, IVOS ZLÍN, tel.: 577 912 590 Hradec Králové, RADKO POLÁK - ILOS, tel.: 495 220 873 Jihlava, AUTO VYSOČINY, tel.: 567 322 536 Jiloviště, SRBA SERVIS, tel.: 255 717 011 Liberec, ILOS, tel.: 485 100 896 Olomouc, TREND CAR, tel.: 585 700 977 Opava, DANCARS CZ, tel.: 553 719 296 Ostrava, AUTO-MOTO STYL, tel.: 596 616 940 Plzeň, AUTWEC, tel.: 377 473 935 Plzeň, M. LIŠKA, tel.: 377 452 083 Praha 5, EMIL FREY ČR, tel.: 255 720 111 Praha 9, EMIL FREY ČR, tel.: 283 061 234 Praha 10, ALM, tel.: 271 961 283 Sedlčany, AUTO VERO, tel.: 318 875 297 Sokolov, ALGON PLUS - AUTO, tel.: 352 621 211 Ústí nad Labem, AUTON, tel.: 475 201 206

**SUBARU
FINANCE**

Financování s 0% navýšením!

www.subaru.cz



PŘEDSTAVUJEME

8 Hyundai i40 Kombi
Auto, které rozvíří stojaté
vody střední třídy



14 Bezpečnost
Nové bezpečnostní prvky
dostupné všem



18 Octavia Green E Line
TEST
Jak jezdí první škodovka
na elektřinu?

OBSAH

Kaleidoskop 4
Novinky ze světa automobilů

Hyundai i40 8
Hodně povedené kombi

Škoda Citigo 12
Jen nákupní taška? Ani náhodou!

Bezpečnost 14
Novinky, které zachrání život

TEST: Škoda Octavia Green E Line 18
Jak jezdí první škodovka na elektřinu?

TEST: Subaru Forester 22
Poklidný a nenápadný suverén

TÉMA 26
Rok 2012 ve znamení hybridů

TEST: Suzuki SX4 34
Jak dopadlo omlazení?

Osobnost 38
Velikán jménem Enzo Ferrari

Sezona 42
Péče o auto v mrazech

Cestování 44
7x nejlepší lyžování v Rakousku

Paragrafy 46
Dopravní předpisy v zahraničí

Pojištění 50
Pravdy a nebezpečné mýty

Motorsport 52
Zlatý večer motorismu

Zajímavosti 56
Pozor na zvířata na silnici



26 Rok hybridů
Nahlédnutí do blízké
budoucnosti



38 Enzo Ferrari
Pohnutý osud automobilové
legendy



ZAJÍMAVOST

56 Zvířata na silnici
Co dělat, když skočí do
cesty jelen?



editorial

Rok hybridů

Milovníci rychlých aut říkají, že spálený vysokootanový benzin je tou nejkrásnější vůní na světě. Jenže časy se mění. Po silnicích, a to i těch českých, jezdí stále více vozů, které na kapotě hrdě nosí nápis HYBRID. Letošní rok bude v tomto směru pak podle odborníků zlomový, což chtějí automobilky dokázat i na kvapem se blížícím autosalonu ve švýcarské Ženevě. Hybridní automobily zažívají obrovský boom a ve velkém se připravují ke vstupu na tuzemský trh. O hybridech tak pojednává hlavní téma tohoto vydání časopisu GRAND AUTO. A aby nebylo alternativních pohonů málo, svezli jsme se první elektrickou octavií, abychom se s vámi mohli podělit o dojmy z tohoto zážitku. Rozhodně to bylo velmi zajímavé. Zaujaly nás také nové bezpečnostní prvky, které vyvíjejí automobilky. Některé nápady jsou doslova geniální a jejich tvůrcům nelze než zatleskat, protože určitě zachrání řadu lidských životů. Jak už bylo zkrátka řečeno, časy se mění a nakouknutí do budoucnosti automobilismu rozhodně není na škodu.

Příjemné čtení!
šéfredaktor

Michal Busta

Vydavatel GRAND PRINC MEDIA, a.s., **Generální ředitel** David Mikula, **Obchodní ředitel** Leo Kallista, **Manažer** Karel Nepřas (777 612 448), **Obchodní oddělení** Jane Jaros (775 852 510), **Redakční servis:** www.proficlanky.cz **Produkce** Michaela Kvasilová, **Adresa redakce** vydavatelství GRAND PRINC MEDIA, Vinohradská 174, 130 00 Praha 3, tel.: +420 272 107 111, fax: +420 272 107 100, www.gpmedia.cz, e-mail: automoto@gpmedia.cz, IČ: 26952025, **Grafická úprava a DTP** grafické studio GRAND PRINC MEDIA, e-mail: dtp@gpmedia.cz, **Distribuce** GRAND PRINC MEDIA, Michal Pařízek, e-mail: m.parizek@gpmedia.cz, **Evidenční číslo** MK ČR E 13743, ISSN 1804 - 400X (Print), 1804 - 4018 (On-line), Regionální vydání pro Prahu a Středočeský kraj, Brno a Jihomoravský kraj. Redakce nezodpovídá za obsah zveřejněné inzerce a reklamy.

NOVĚ ON-LINE NA WWW.GPMEDIA.CZ

GRAND PRINC
MEDIA

GRAND AUTO
číslo 3/ročník 11.
vyjde 6. 3. 2012

Je to auto, které se rychle stalo legendou a které už si nemůžete koupit.

SLR Stirling Moss

Vozů SLR Stirling Moss bylo vyrobeno jen 75 kusů a tak prakticky neexistuje možnost jak vůz sehnat – sběratelé ho ze

svých spárů nepustí. Jeden vůz je nicméně možné vidět až do 22. února v prostorách autosalonu Mercedes na pražském Chodově.

SLR Stirling Moss má motor V8 o výkonu 650 koní, na stovku zrychlí za 3,5 vteřiny, maximální

rychlost činí 350 km/h. Auto se prodávalo za 19 milionů korun.



VÝPRODEJ

Labutí píseň SAABu Rozprodává své muzejní kousky

Fanoušky švédské automobilky ta zpráva musela pořádně zabolet.

Společnost Delphi, likvidátor de facto mrtvé značky Saab, oznámila, že se jí nepodařilo prodat kompletní sbírku muzea

v Trollhättanu, takže začne prodávat unikátní auta jednotlivě. To samozřejmě znamená, že se vzácná auta ztratí v celém světě.

Nejde jen o sériové verze aut, ale také o prototypy a koncepty. Celkem 120 klenotů!



OMLAZENÍ

Třetí generace A6 Allroad

Už toto léto se má prodávat třetí generace modelu A6 Allroad.

Premiéru si odbude na ženevském autosalonu, pár informací a hlavně fotek už ale uniklo na veřejnost. Má být lehčí o 70 kg než jeho předchůdce (díky 20 % dílů z hliníku) a také úspornější.

Zajímavé také je, že speciálně pro A6 Allroad bude k dispozici módní hnědý lak karoserie. Co

se týká motorizace, měly by být v nabídce výhradně šestiválce. Jeden

zážehový s jednotkou TFSI a tři vznětové TDI. Výkony motorů

se pak budou pohybovat od 204 do 310 koní.



HYBRID

TEXT: redakce

FOTO: archiv



Hybridní sportovec Fisker Karma je už u sousedů!

Kalifornská automobilka Fisker se svým modelem Karma vstupuje do Evropy.

Její hybridní sporták se bude prodávat za 2,5 milionu a právě v únoru si ho z německých autosalonů odvezou první zájemci.auta mají už ve standardní

výbavě 22palcová kola, hlavně ale jeden spalovací motor a dva elektromotory. Benzinový agregát má výkon 260 koní, celkový výkon obou elektromotorů je 408 koní.

SERVIS

VW svolává 300 000 aut s motorem 2.0 TDI

Koncern Volkswagen oznámil, že preventivně vyzývá bezmála 300 tisíc majitelů vozidel s motorem 2.0 TDI k urychlené návštěvě servisu.

Jde o motory vyrobené v letech 2009 až 2011. Podle automobilky může dojít k poškození vstřikovacího potrubí, takže by unikalo palivo.

Oprava je údajně záležitostí 30 minut, majitele vozu automobilka obešle doporučeným dopisem. Problém se týká i škodovek, byt

v mnohem menší míře. Má jít zhruba o 800 aut. Agregáty se montovaly do modelů Super, Yeti a Octavia.



Nový Hyundai i30

Z ČESKA

přijíždí z Nošovic

V polovině ledna byla v Nošovicích slavnostně zahájena sériová výroba nové generace modelu Hyundai i30.

Výroba nového modelu i30 zabere 30 % výrobní kapacity, což znamená, že se v Nošovicích vyrobí přibližně 100 000 vozů tohoto modelu ročně. „Nová generace modelu i30 se začne v České republice prodávat začátkem února. Ambicí pro nový model i30 je učinit z něj nejprodávanější vůz na českém trhu. Tomu samozřejmě bude odpovídat i cenová politika,“ prozradil generální ředitel Hyundai Motor Czech Vladimír Vošický. Novinka má mít mimo jiné xenonové hlavní světlomy, panoramatickou otevíratelnou třídičnou střechu, možnost volby tuhosti řízení nebo start pomocí tlačítka, případně chytrého klíče (smart key).



NOVÁ

Kia Cee'd

Dostat z korejské automobilky informace o novém modelu Kia Cee'd se zdá téměř nemožné.

„Počkejte si na Ženevu,“ zní nejčastější odpověď. Ano, právě na ženevském autosalonu bude tahle hodně očekávaná novinka, vyráběná ve slovenské Žilině, poprvé představena. Jediné, co zatím výrobce poskytl, je pár fotek. Zákulisní šuška hovoří o šesti verzích motorů o výkonu od 90 do 134 koní. Nechme se tedy překvapit!



SUV

„Malá káva“ od Opelu už na konci roku

Autosalony německé automobilky Opel by měly mít už na konci roku 2012 nový přírůstek.

Bude jím mini SUV se sympatickým názvem Mokka. Auto postavené na podvozky Opelu Corsa bude k dispozici s trojicí motorů, z toho budou dva benzinové (85 a 103 kW) a jeden naftový (96 kW). Auto najdete v nabídce i ve verzi 4x4, ale žádný pokořitel těžkých terénů to pravděpodobně nebude. Cena pro český trh ještě nebyla stanovena, poprvé bude vůz představen na březnovém autosalonu v Ženevě.



ENERGIE

Elektrický Brouk

Už i legendy s sebou tahají nabíjecí kabely.

Volkswagen na autosalonu v americkém Detroitu představil studii E-Bugster, tedy dvoudmístný Beetle na elektřinu. Elektrický motor je uložen vpředu a váží 80 kg. Energii čerpá z lithium-iontovém akumulátoru. Vůz by měl mít dojezd až 180 km, motor má výkon 85 kW.



inzerce

AUTOSERVIS Na Florenci 29, Praha 1

Máte promáčklý blatník, dveře, střechu, kapotu nebo vůz poškozený krupobitím?

Vyrovnáme technologií **Smart Fix**



Dále nabízíme:

- Opravy promáčklých karosacích částí metodou lakování technologií Smart Fix
- Ruční mytí vpař - CARWASH
- Renovace a oprava laku, lštění interiérů automobilů
- Autolakovna a lakování rozstřiků
- Renovace polokrábovaných AL disků
- Autofólie a polepy autoskel
- Desinfekce a čištění klimatizací
- Výměny a opravy autoskel
- **NOVINKA!** Zabezpečení a sledování vozidel přes GPS zařízením GCOM



www.scspraha.cz
garáže pasáže U Hájků, Na Florenci 29
tel.: 227 277 980



Vyklid'te garáže!



Akční nabídka Trumf a Magic s cenovou výhodou až 90 000 Kč

Na tom, že všichni vyklízejí garáže, není nic podezřelého. Dozvěděli se totiž, že nadstandardně vybavené modely Trumf a Magic teď získají s cenovým zvýhodněním až 90 000 Kč. Využijte mimořádnou příležitost pořídit si skladový vůz s klimatizací, rádiem s CD/MP3 a koly z lehké slitiny výhodně a bez čekání. S úvěrem od ŠkoFINu navíc dostanete zimní kola zdarma!

Nabídka platí do vyprodání skladových zásob.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ u vyobrazeného modelu Magic dle motorizace: 5,1-5,9 l/100 km a 117-139 g/km



ŠkoFIN
CESTA K MOBILITĚ

Váš autorizovaný prodejce vozů ŠKODA:

AUTO-POLY s.r.o.
Pod Harfou 1 Praha 9
Tel.: 266 311 608
autosalon@auto-poly.cz
www.auto-poly.CZ

AUTO-POLY s.r.o.
Nová Hospoda 148 Příbram
Tel.: 318 626 936
autosalon.skoda@auto-poly.cz
www.auto-poly.CZ

Auto-Poly



Hyundai i40 mile překvapí jízdními vlastnostmi. Tlumení příčných nerovností je díky tužšímu pérování jen průměrné.

Výrazný nejen na pohled

Model i40 charakterizuje výrazný design, výborné jízdní vlastnosti, nadprůměrný zavazadlový prostor a nízké provozní náklady. Hyundai má ve střední třídě novou zbraň.

Sympatické je, že model i40 není megaloman a svými rozměry zapadá do průměru střední třídy. Automobily ve všech třídách mají výraznou tendenci růst, a tak se jejich rozměry v praktickém provozu stávají stále více na obtíž. Hyundai i40 jde proti proudu, není to megaloman a svými rozměry zapadá do průměru střední třídy. Hyundai se svou délkou 4770 mm podobá Volkswagenu Passat Variant. Naopak, na značně rozměrný Ford Mondeo ztrácí téměř 80 mm. Ovšem pečlivým obestavěním interiéru není handicap výrazněji patrný. Pokud bychom hodno-

tili výšku, patří i40 ve své třídě k nižším automobilům. Na trhu je v současné době kombi i sedan.

Nízké servisní náklady, vyšší ceny dílů

Z pohledu flotilových zákazníků je důležitá nabízená pětiletá záruka bez jakéhokoli omezení ujetých kilometrů. Díky tomu se značka daří vylepšovat i zůstatkové hodnoty, a tak se značka stává stále zajímavější i pro operativní leasing. Náklady na servis tohoto modelu patří ve střední třídě k vůbec nejnižším. Servisní interval je nastaven na solidních 30 000 km nebo 12 měsíců. Ani samotné ceny

za jednotlivé servisní prohlídky v průměru nepřesahují 6000 Kč a po ujetí 210 000 km představují servisní náklady jen 39 660 Kč s DPH, což je mimořádně nízká částka (náklady za jednotlivé servisní prohlídky po pravidelných 30 000 km: 5340/6100/5340/6100/5340/6100/5340 Kč s DPH). Náklady na servisní prohlídky vycházejí z práce a předepsaného intervalu výměny spotřebního materiálu. Do cen nejsou zakalkulovány další náklady spojené s přirozeným opotřebením vozidla (brzdové destičky, kotouče, tlumiče apod.). Sazba za 1 hodinu servisní práce je v průměru 400 Kč, litr moto-

rového oleje stojí 400 Kč. Starost o rozvody ventilů a s ní spojená nákladná výměna rozvodového řemene a kladek odpadá. Pohon vačkového hřídele obstarává řetěz, u něhož není předepsaná žádná doporučená výměna. Mění se až v případě většího opotřebení. Nízké náklady na pravidelné servisní prohlídky tak trochu kompenzuje vyšší cena některých náhradních dílů. Je řada dílů, jejichž cena se blíží, nebo dokonce překračuje hranici 10 000 Kč, což není u evropských značek příliš časté. Jedná se například o čelní sklo, přední světlomet nebo zpětné zrcátko. Na druhou stranu



Analogové přístroje jsou velmi dobře čitelné. Modré podsvícení se může zdát agresivní, což lze tlumit intenzitou podsvícení.



Pod loketní opěrkou je rozměrný úložný prostor.



Interiér překvapí kvalitním dílenským zpracováním a kvalitními materiály.



Součástí základní, nejlevnější výbavy Classic jsou také denní světla LED s přisvícováním do zatáček.



Všechny motory jsou spojeny s příjemně odstupňovanou šesti-stupňovou převodovkou.

poškození těchto dílů většinou kryje havarijní pojištění, na rozdíl od spotřebních dílů, jakými jsou například brzdové kotouče, filtry, stěrače nebo náklady na pravidelné servisní prohlídky.

Prostornost interiéru

Interiér s ohledem na poměrně střídme vnější rozměry nabízí dostatek prostoru ve všech směrech. Díky nadprůměrnému rozvoru (2770 mm) se nebudou cítit stísněně ani cestující sedící na zadních sedadlech. Prostor pro nohy cestujících je dostatečný, je jen škoda, že je poměrně úzký prostor mezi předními seda-

dlí a podlahou, a tak nezbyvá v prostoru pod sedadly příliš místa pro nártý nohou zadních pasažérů. Na zadních sedadlech se jinak velice příjemně sedí. Zadní opěradla mají dostatečný sklon, výška sedáků nad podlahou je nepatrně podprůměrná (320 mm). Výš umístění sedadla by byla příjemnější, protože by sedáky podpíraly stehna v celé délce. Nad zadními sedáky je k dispozici nadprůměrných 1000 mm a tak v tomto ohledu nebudou strádat ani dvoumetroví dlouhání. Situace se o moc nezlepší ani když jsou výškově seřiditelná přední sedadla v nejvyšší úrovni.

Prostornost interiéru jako celku odpovídá průměru dané třídy. Milé překvapení však čeká v zavazadlovém prostoru. Je příkladně skladný, se skvělým přístupem a s nízkou umístěným nákladovým prahem.

Jistý podvozek

Předchůdce modelu i40 byl Hyundai Sonata. Respektive ještě je. Sonata se stále vyrábí, nikoli ale pro evropské trhy. Na rozdíl od sonaty jsou však jízdní vlastnosti zcela někde jinde. Hyundai i40 dokonce v této disciplíně obsazuje nejlepší místa. Vedení jízdní stopy je v zatáčkách, při bočním větru, ve vyjetých



Středový panel disponuje příjemně rozměrnými ovladači.



kolejích i při nejvyšších rychlostech velmi jisté a téměř příkladné. Při přejezdu příčných nerovností se však do interiéru přenáší nepříjemné rázy. Čím nižší je profil pneumatik, tím jsou rázy méně příjemné. Rozměr kol lze volit od 16 do 18 palců. Řízení je tak trochu protikladem sportovního a komfortního stylu. Sportovní je ve smyslu strmosti a přesnosti. Převod řízení je velmi příjemný a překvapivě ostré reakce snižují nutný počet otáček volantu při parkování nebo při jízdě serpentínami. Posilovač řízení je v kontrastu poměrně dost přeposilovaný a tak zprostředkovává jen průměrnou zpětnou vazbu mezi koly a volantem.

Cesta maloobjemových přeplňovaných motorů

Doba je zlá a tak jediným řešením,

jak výrazně snížit spotřebu pohonných hmot a tím i emisí je přeplňování a zároveň snižování objemu motorů. Hyundai se na tuto cestu vydal a tak v jeho nabídce nenajdeme objemnější motor než dva litry. K dispozici jsou tak maloobjemové motory, dva zážehové (1.6 GDI/99 kW, 2.0 GDI/130 kW) a dva vznětové (1.7 CRDi/85 a 100 kW). Všechny motory disponují moderním systémem přímého vstřikování paliva. Brzy přibude ještě výkonnější verze vznětového motoru 1.7 CRDi, která bude přeplňována dvěma turbodmychadly a měla by se vyrovnat nejvýkonnějšímu zážehovému dvoulitru, který disponuje 130 kW.

Všechny motory, tedy zážehové i vznětové, jsou příjemně odhlučněny a nabízejí velmi dobré dynamické vlastnosti. U vznětových motorů je patrný „turboefekt“, tedy

prodléva motoru po sešlápnutí plynového pedálu. To je však jediná daň za nižší objem. Vyzkoušet jsme mohli obě verze vznětového motoru 1.7 CRDi s 85 nebo 100 kW. Oba motory mají shodnou spotřebu a jsou průměrně úsporné. Slovo průměrné však lze vysvětlit skutečností, že se jednalo o nezaběhlé, zcela syrové motory, u nichž může průměrná spotřeba klesnout až o 1 l/100 km. Přes ohledy na dané skutečnosti jsme v městském provozu dosáhli průměrné spotřeby 6,9 l/100 km, při rychlosti ustálenou rychlostí 90 km/h si motory řekly o 4,8 l/100 km a při dálniční stotřicítce pak o 6,8 l/100 km.

Nadprůměrná výbava

Nejlevnějším modelem je v nabídce zážehový přeplňovaný čtyřválec 1.6 GDI/99 kW (539 990 Kč) ve výbavě Classic. Ze vznětových

motorů je nejlevnější verze 1.7 CRDi/85 kW (569 990 Kč). Verze kombi je dražší pouze o příplatek 25 000 Kč.

Součástí základní výbavy Classic je celá řada nadstandardních prvků. Je velmi příjemné, že drtivá většina z nich zvyšuje bezpečnost. Jedná se například o denní světla LED s přisvětlováním do zatáček, systém ABS+ elektronický rozdělovač brzdové síly EBD, brzdový asistent HBA, stabilizační systém, protipokluzový systém, asistent pro rozjíždění do kopce, elektronická parkovací brzda, 7 airbagů, ele ovládání všech oken, klimatizace, palubní počítač. Na automobil je poskytována pětiletá záruka bez omezení ujetých kilometrů. Po celou dobu záruky má majitel dále k dispozici zdarma asistenční služby a kondiční prohlídky.

Hyundai i40 1.7 CRDi

Cena	594 990 Kč s DPH
Nejvyšší rychlost	190 km/h
0–100 km/h	12,9 s
Spotřeba	4,6 l/100km
Emise CO₂	149 g/km
Hmotnost	1560/560 kg
Motor	vznětový čtyřválec 1685 cm ³
Uložení	vpředu napříč
Poháněná kola	přední
Výkon	85 kW při 4000 ot./min.
Toč. moment	260 Nm při 1250/2750 1/min.
Převodovka	6stupňová manuální



Vznětový motor překvapí kultivovaností chodu. Spotřebu paliva ovlivňuje syrovost motoru.



Zavazadlový prostor nabízí vysokou variabilitu. Pod dnem se ukrývá plnohodnotné rezervní kolo.

Stupeň nejvyššího utajení.

Autofólie CPFilms zaručují kvalitu bez kompromisů.

S fóliemi CPFilms získá Váš vůz vynikající vzhled a zvýší se také pohodlí při cestování.

Jedete na dovolenou po Evropě, nebo jen na chalupu v tuzemsku? Ochraňte vůz před přehříváním a navíc i Vaši rodinu před škodlivými UV paprsky. A nejen to:



Zabraňují
přehřívání



UV filtr



Snižují
oslňování



Úspora
PHM



Zajišťují
soukromí



Chrání
interiér



Dokonalý
vzhled

Na autofólie CPFilms je výrobcem poskytována až 12-ti letá záruka.

Pro bližší informace, nebo objednávku nás prosím kontaktujte na tel. číslech: 271 961 391/3, GSM: 733 720 720



www.solarstop.cz





Nejen městské vozítko!

Pro škodovku je model Citigo velice důležitý, protože automobilce otevírá nový a velmi perspektivní segment malých vozů. Úroveň cestování je vysoká a tak se s nejmenší škodovkou lze bez obav vydat i na delší cesty.

Poptávka po malých automobilech v Evropě každoročně stoupá. Této skutečnosti chce využít i Škoda Auto. V historii automobilky má proto nejmenší škodovka zásadní význam, otevírá dveře do zcela nové třídy automobilů.

Novou škodovku začal vyrábět bratislavský závod Volkswagenu v říjnu ve třídveřové verzi, v příštím roce přibude také praktičtější pětidveřová karoserie. Čeští zákazníci se novinky dočkali nejdříve, a to v listopadu 2011. Ostatní evropské trhy následovaly. S délkou 3,54, šířkou 1,64 a výš-

kou 1,48 metru patří citigo mezi nejkompaktnější vozy nabízené v tomto segmentu. Citigo staví na stejném základu jako sesterský Volkswagen Up.

Prostornost interiéru překvapí

Na pohled vypadá citigo poměrně široké. První dojem opravdu neklame. Citigo je široké jako auta o třídu větší. Šířka karoserie je například shodná s fabií. Rozměrová dospělost je u nejmenší škodovky vidět i uvnitř! Šířka interiéru v úrovni loktů je díky úspornějšímu čalounění dveří dokonce větší

než ve fabii, a to o znatelných 50 mm (1450 mm). Tím se citigo ocitá suverénně mezi největšími miniautomobily. Rozměrnými bočními dveřmi se na přední místa snadno nastupuje. Jejich nevýhodou je, že při příčném parkování potřebujete pro otevření a pohodlné nastoupení větší odstup od zaparkovaných aut. S tímto handicapem se pětidveřová karoserie potýkat nebude.

Při jízdě

Pochvalu zaslouží podvozek a jeho naladění. Nerovnosti cest zvládá citigo na jedničku. Podvozek

dostal měkčí odpružení, než například fabia, a tak ho nerovnosti i přes kratší rozvor nevyvedou z míry. Při řízení nechybí velmi dobrý kontakt řidiče s automobilem. Podvozek nezkrame ani při svižnější jízdě nebo při jízdě po dálnici s bočním větrem nebo vyjetými koleji. U bočního větru je spíš handicapující nízká hmotnost, stabilita vozu je ale velmi dobrá. Odhlučnění interiéru není špatné, ve své třídě patří mezi lepší průměr.

Řízení je poměrně strmé a přesné. Rychlé manévry v jízdních pruzích podporuje velmi dobré



Citigo překvapí vyspělou technikou. Škoda, že se od sesterského Volkswagenu Up neliší více a nemá svou identitu.



Přenosná navigace Navigon, která má v sobě integrovanou komunikaci s vozidlem. Zobrazovat tak umí navíc podrobné údaje z palubního počítače nebo teploměr chladicí kapaliny.



Jednoduchý a přitom elegantní interiér. Překvapí svou šířkou, která je dokonce větší i než u Škody Fabia.



Zajímavě jsou řešeny integrované opěrky hlav.

Škoda Citigo 1.0i

Cena	189 900 Kč s DPH
Nejvyšší rychlost	171 km/h
0–100 km/h	13,2 s
Spotřeba	4,7 l/100km
Emise CO₂	100g/km
Hmotnost	929/436 kg
Motor	zážehový
	tříválec 999 cm ³
Uložení	vpředu napříč
Poháněná kola	přední
Výkon	55 kW při 6200 ot./min.
Toč. moment	95 Nm
	při 3000–4300 1/min.
Převodovka	5stupňová manuální

řazení, kterému nechybí přesnost a plynulost.

Pouze zážehové motory

Zpočátku budou na výběr dva nové tříválcové zážehové atmosférické motory 1.0 o výkonech 44 kW a 55 kW. Výkonnější varianta je za příplatek 10 000 Kč. Kombinovaná spotřeba je u verze 44 kW 4,5 l/100 km, výkonnější verze spotřebuje 4,7 l/100 km. K dispozici bude také úsporná varianta GREENtec s kombinovanou spotřebou jen 4,2 l/100 km. Pohotovostní hmotnost je pouze 929 kg. Citigo s výkonnějším mo-

torem 55 kW zrychluje z 0 na 100 km/h za 13,2 s, nejvyšší rychlost je 171 km/h. Palivová nádrž pojme jen 35 l, zavazadelník 251 l. Vnější rozměry jsou 3540 x 1641 x 1478 mm. Škoda Citigo je identická s autem Volkswagen Up.

Od 179 900 Kč

Citigo startuje s cenou 179 900 Kč a výbavou Active. Nejlevnější verze zatím není k mání. V prodeji se ale objeví už brzy. Součástí základní výbavy budou čelní airbagy pro řidiče a spolujezdcu a kombinované boční airbagy Head-Thorax, poskytující obdob-

nou ochranu jako boční a hlavové airbagy současně. Ocelové disky obouhájí pneumatiky 165/70 R14. Vnější kliky dveří a kryty vnějších zpětných zrcátek jsou nelakované, černé. Přístrojový štít postrádá otáčkoměr, dominuje mu tak rozměrný kruhový rychloměr. Druhou, současně nabízenou výbavou je verze Ambition. Ta obsahuje standardně navíc proti Active stabilizační systém, centrální zamykání s dálkovým ovládáním a zabezpečení safesystémem, výškově nastavitelné sedadlo řidiče nebo elektrické ovládání oken. Za autorádio s CD a MP3 přehrá-

vačem je nutné připlatit 4500 Kč. Paket Ambition Plus za 5000 Kč obsahuje palubní počítač a klimatizaci s pylovým filtrem. Výbava Elegance se prodává se základním motorem 1.0/44 kW za 209 900 Kč. Výbava oproti Ambition obsahuje například klimatizaci, dělené zadní sedadlo, kola z lehké slitiny „Apus“ 175/65 R14, přední mlhovky, rádio s CD a MP3 přehrávačem, palubní počítač, elektricky ovládaná a vyhřívaná vnější zpětná zrcátka. Paket Elegance Plus za 5000 Kč obsahuje kůži potažený tříramenný volant a zadní parkovací snímače.

Drahé bezpečnostní prvky i v levnějších autech

LUXUS

nejen pro bohaté

Bezpečnostní technologie z drahých aut se v poslední době stávají dostupnými i pro obyčejné lidi a i ve vozech za méně než 200 tisíc korun. Dnes můžete mít nejnovější vymoženosti, které chrání vaše zdraví i majetek. Konečně!



AIRBAG

Dostupná bezpečnost

Poslední dobou nebýváme svědky žádných zcela převratných vynálezů na poli aktivní či pasivní bezpečnosti automobilů. Prakticky vše, co dnes automobilky prezentují ve svých modelech, právě přicházejících na trh jako novinku, už předtím v nějakém automobilu bylo. Převratné je ale to, že dříve drahé a složité systémy, které byly montovány jen do velkých a drahých aut, už nebudou chránit pouze jejich bohaté majitele, ale poslouží i lidem, kteří jezdí v nových automobilech v cenách třeba i pod dvě stě tisíc korun.

Pomocník v koloně

Typickým příkladem tohoto jevu je systém City Safe Drive, který se montuje do Volkswagenů Up, Seatu Mii a tuzemské Škody Citigo. Pokud ho nedostane jako součást sériové výbavy, tak si za něj zájemce připlatí čtyři tisíce korun (pokud si objednal automobil, který není vybaven ESP, tak dohromady deset tisíc korun). To jsou určité relativně přijatelné sumy za vynález, který například v posouvající se koloně v rychlostech do třiceti kilometrů za hodinu dokáže zamezit škodám za desetitisíce a ušetřit řidiče od mnoha nepříjemností. Přitom ještě před několika málo lety se obdobným sys-

témem, který využívá laserový paprsek, hodně chlubilo například švédské Volvo, které určité neprodává ty nejlacinější automobily.

Vylepšený Ford Focus

Ford Focus, který je sice o něco dražší, ale stále patří mezi dostupný automobil pro množství rodin, v poslední době sbírá řadu ocenění i díky tomu, že jeho tvůrci neváhali do útrob tohoto modelu zamontovat technologie pro sledování únavy řidiče, čtení značek omezujících rychlost a předjíždění, opět také automatické brzdění před překážkou v městském provozu a řadu dalších technologií, které jednak řidiči ulehčují život a jednak ho mohou chránit. Když už byla řeč o ESP, tedy elektronickém stabilizačním systému, tak ten je od ložského listopadu povinný. Zatím jen pro auta, která byla schválena do provozu po tomto datu, ale i to je obrovský pokrok.

ESP k nezaplacení

Statistiky totiž ukazují, že čtvrtina všech nehod, při kterých byli cestující v automobilu těžce zraněni, je způsobena smykem a dokonce šedesát procent z těch, kteří zahynuli po bočním nárazu, se nejprve ocitlo ve smyku. Právě ESP, jak se nejčastěji tento systém nazývá, dokáže smyku zabránit a počínající smyk korigovat. Samozřejmě to neplatí vždy a všude, ale na běžné vozovce a s běžným řidičem to obvykle funguje velice dobře.

Stabilizace zachraňuje životy

ESP totiž dokáže usměrnit pohyb vozidla (jiný, než je ten zamýšlený) tím, že každé kolo může

brzdit jiným způsobem. Pokud například vůz dostane přetáčivý smyk, kdy hrozí, že zadní část auta předběhne přední, přibrzdí ESP přední kolo na vnějším okraji. Tím vytvoří žádoucí stabilizující protilehlý moment. Vše se děje tak rychle, že si toho řada řidičů vůbec nevšimne. To, že se s autem děje něco nepatřičného, zjistí auto díky senzorům, například senzoru otáčení kolem svislé osy. Senzory a elektronika ve voze bude využívána stále častěji a různoroději. Například Volkswagen příští generaci svého nejzásadnějšího modelu Golf, který bude v nové podobě představen ještě letos, vybaví novou funkcí automatického brzdění při vícenásobných kolizích.

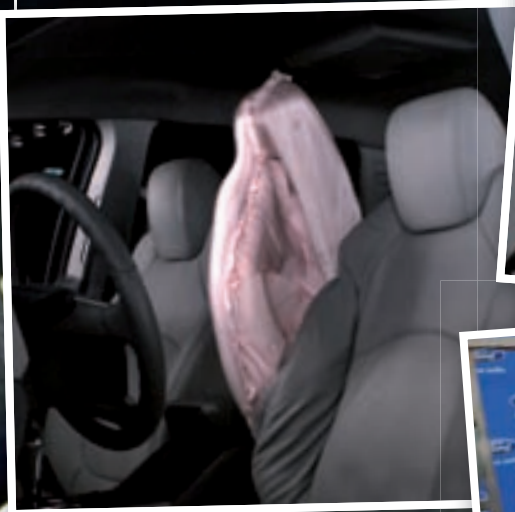
Chytré senzory

Díky tomu by se mělo zabránit dalším škodám a zraněním poté, co se vozidlo po prvním nárazu odrazí a s ještě poměrně velkou kinetickou energií může narazit do pevných překážek, přijíždějících automobilů, chodců a podobně. Podle výzkumů při téměř jedné čtvrtině všech nehod osobních vozů v Německu dochází kvůli ztrátě kontroly řidiče nad vozidlem ve vysoké rychlosti ke druhé kolizi. Funkci automatického brzdění při vícenásobných kolizích bude aktivovat řídící jednotka airbagu, ale až poté, co nejméně dva senzory (snímající například tlak ve dveřích, přepínacích bezpečnostních pásů a podobně) k tomu dají podnět. Data jsou pak přenesena do jednotky ESP, která aktivuje brzdy a zpomalí až na rychlost 10 km/hod. Řidiči stále zůstala možnost zasáhnout a funkce se přeruší, pokud šlápně na brzdu nebo naopak na plyn.

Airbag ještě přibude

Tím se dostáváme k systémům, které fungují až po nárazu. Novinkami poslední doby, které mohou mít rozhodující vliv na záchranu života nebo zabránění vážnějším zraněním, jsou především další typy airbagů.

AG



Čelní, boční, hlavové a vlastně i kolenní, jsou už v případě modelů nejvyspělejších automobilových značek téměř standardem. Nové produkty ale představily například Ford, Toyota a General Motors. Japonská automobilka již sériově montuje do modelu iQ zadní airbag, který by měl ochránit cestující sedící příliš blízko zadního okraje vozu před následky nárazu zezadu.

Nafukovací pásy

General Motors i Toyota rovněž připravují airbag, který má ochránit cestující před tím, aby se, zejména po bočním nárazu a převrácení vozu, zranili jeden o druhého. Je totiž prokázáno, že poměrně často bývá zabit cestující, který seděl na opačné straně vozu než kam směřoval boční náraz. Prostě ho zabila obrovská energie těla vedle sedícího spolucestujícího. Další zajímavou myšlenkou, se kterou přišel Ford, jsou takzvané nafukovací pásy neboli airbagy zabudované do bezpečnostních pásů. Byly by skvěle využitelné pro cestující v druhých a třetích řadách ve vozidlech a dokázaly by tak před tělem pasažéra vytvořit podobný ochranný polštář jako dělají klasické airbagy před tělem řidiče a jeho spolujezdce.

Vnější airbagy a ochrana chodců

Ford je přesvědčen, že tato technologie by velice významnou měrou snížila míru rizika vážných poranění starších osob a dětí. Dokáže ochránit hlavu, hrudník i krk. Pás se plní plynem ze zásobníku pod sedadlem. Dokonce se myslelo i na to, aby nafouknutý airbag nebyl příliš horký a nezpůsobil tak popáleniny. V poslední době se experimentuje i s airbagy, které se nafouknou vně prostoru pro cestující. Například Mercedesy by před nevyhnutelnou kolizí mohly zrychlit brzdění díky airbagu, který se nafoukne pod přední nápravou. Experimentuje se i s airbagy, které by mohly chránit chodce.

inzerce

AutoChip

profesionální chiptuning

Co je to chiptuning?

Chiptuning je úprava programů řídicí jednotky automobilů, kterou dojde k optimalizaci spalovacího procesu a díky této úpravě dojde ke zvýšení výkonu motoru a zároveň ke snížení spotřeby.

Nárůsty výkonu se pohybují u turbo-dieselových a turbo-benzinových motorů až o 35% a u atmosferických benzinových a naftových motorů až o 15%. Přesné nárůsty včetně cen naleznete na našich internetových stránkách.

**VYŠŠÍ VÝKON
S NIŽŠÍ SPOTŘEBOU**

www.autochip.cz
zelená linka 800 610 630

Motosalon 2012 – příprava finišuje

Březnový svátek všech motocyklistů se nezadržitelně blíží, a je tedy samozřejmé, že jeho příprava je v plném proudu. Letmý pohled do zákulisí svědčí o tom, že Motosalon se nenechá zahanbit ani letos. Brněnské výstaviště nabízí dostatek reprezentativních prostor a statické expozice vystavovatelů doplní nejedna adrenalinová show. Pojďme se tedy nyní alespoň namátkou podívat, co může návštěvník v rámci doprovodného programu zažít.



KASKADÉRSKÁ SHOW CRAZY DAY - PAVILON Z

Zřejmě největším „tahákem“ bude kaskadérská show společnosti Crazy Day s.r.o. Třikrát denně se v pavilonu Z představí pětice kaskadérů na motocyklech a skútrech, která předvede nejen jízdu po předním nebo zadním kole a jízdu ve smyku, ale i mnoho dalších, dech beroucích triků. Součástí vystoupení je mimo jiné přeskakování motocyklů na in – line bruslích, akrobatická jízda na FMX kole či front-line flip se čtyřkolkou. Vrcholem show je ale samozřejmě Globus



smrti, což je ocelová klec o průměru 6 metrů, ve které se 3 jezdci křížují rychlostí až 50 km/h – naprosto nepopsatelný zážitek, který je nutno vidět na vlastní oči.

KASKADÉRSKÁ SHOW MARTINA KRÁTKÉHO – PAVILON Z

V pavilonu Z se bude odehrávat i další kaskadérská show, tentokrát v podání zřejmě nejlepšího současného českého stuntridera, Martina Krátkého. Martina netřeba dlouze představovat, v roce 2011 získal třetí místo na Mistrovství Evropy ve stuntridingu a naši

diváci ho znají z nejrůznějších motorkářských akcí. Sám Martin ke své připravované show na Motosalonu 2012 říká: „V Brně bych rád ukázal kousky jak na šestistovce, na které běžně jezdím, tak i na své eMZetě, která je divácky velmi atraktivní. Během vystoupení bude k vidění spousta triků, jak lze motocykl nestandardně používat.“

SHOW MÍRY LISÉHO, LEKTORA BEZPEČNÉ JÍZDY

Jedenáctinásobného mistra ČR v trialu, Míru „Lisáka“ Lisého, budou moci návštěvníci spatřit buď při jeho mototrialové show v pavilonu Z, nebo ve venkovní zóně bezpečné jízdy při akci „Jezďte s Mírou!“. Zde se návštěvníci budou moci nejen dozvědět, jak snížit v co nejvyšší míře riziko dopravní nehody, ale budou si sami vyzkoušet, přijdou-li v „motorkářském“, speciální motocykly s uni-



kátními protipadacími rámy, a zdokonalit se tak v ovládání jednostopého stroje.

AKUMOTO – PAVILON P

Současným trendům plně odpovídá i další akce, ve které hrají hlavní roli skútry poháněné elektromotorem. V pavilonu P bude připravena českou značkou Akumoto testovací dráha, na které si zájemci z řad návštěvníků budou moci bezplatně vyzkoušet jízdu na těchto skútrech. Součástí bude i technická prezentace strojů s alternativním pohonem.



7.–11. 3. 2012 BRNO-VÝSTAVIŠTĚ



BBV



**Veletřhy
Brno**

test Octavia Green E Line



Škodovka má v koncernu VW pevně stanovené místo a určitě tak svým zákazníkům nebude prezentovat velké automobily poháněné elektřinou. Přesto v lednu flotilu vozů s názvem Octavia Green E Line představila. Nabízí se otázka: Proč?

Napoví, co Škoda chystá?



Na první pohled se elektrická octavia od své benzinové či naftové kolegyně neliší.

Alternativa do města

Dva roky teď budou auto testovat spřízněné firmy, instituce, vysoké školy, novináři a dokonce i jedna ekologicky smýšlející rodina. Pak se auta sjedou zpátky do továrny, vyhodnotí se stav baterií a dalších komponentů a nad projektem elektrické octavie se zavře voda. Proč to ale Škodovka dělá a utrácí tak peníze? Důvod je prostý – testuje se sladení elektrického systému pohonu s ostatními komponenty modelu, který byl prvotně konstruován pro pohon

klasickým spalovacím motorem. Z toho lze jednoznačně vyvodit, že Škoda v blízké budoucnosti nebude primárně vyvíjet elektromobil – ten by prostě její zákazníci nekoupili. Naopak ale hodlá nabízet alternativu pro ty, kteří si kupují vůz do města. Tím je v současné době hlavně citigo a právě to by, jak naznačil i sám předseda představenstva Winfried Vahland, mělo být skutečně nabízeno v roce 2014 i ve variantě s elektromotorem a bateriemi místo nádrže na benzin.

Zabrání krádeži proudu

Je pochopitelné, že bude mít méně výkonný motor, než je ten s 85 kW, který pohání Octavii Green E Line. Také baterií poveze méně, nicméně mnohé z nápadů a technických řešení představených nyní, se v citigu také uplatní. Například jeden malý detail: během nabíjení vozu z nabíjecí stanice není možné elektrickou zástrčku ze zásuvky ve voze vyjmout. Zabrání se tak krádeži elektrické energie během nabíjecího procesu vozu u veřejné dobíjecí stanice.

Teprve když přijde řidič a odemkne vůz, tak se na 30 sekund odjistí i elektrická zástrčka. Pokud není během tohoto intervalu ze zásuvky vozu vytažena, opět se automaticky zamkne a auto pokračuje v nabíjecím procesu. Je také pravděpodobné, že zůstanou dvě zásuvky – jedna na přední vozu a druhá na boku, v místě, kde je obvykle otvor pro tankování pohonných hmot. Auto také bude moci být nabíjeno jak z klasické domácí zásuvky 230 V, tak i třífázovým proudem 400 V.

co nás zaujalo

Jisté jízdní vlastnosti ▪ Nízká spotřeba ▪ Precizní řazení ▪ Interiér a zpracování ▪ Sedadla

co nás zklamalo

Hlučnější motor ▪ Méně místa na zadních sedadlech ▪ Místa tvrdší pérování



Na shluk kabelů pod kapotou si pomalu zvykejme. Tohle je budoucnost.

Interiér zůstává prakticky beze změny. Na multifunkčním panelu ale můžete mimo jiné sledovat, kolik „šťávy“ váš vůz ještě má.

Golf v elektrické verzi?

Druhým důvodem, proč Škoda elektrickou octavii vyvinula a nyní bude dlouhodobě testovat, je spolupráce s koncernem Volkswagen. Ten pravděpodobně sedmou generaci svého nejdůležitějšího modelu Golf (má se představit ještě v letošním roce) nabídne časem i v elektrické verzi. A konečně třetím faktorem, který

vedl k rozhodnutí o zahájení tohoto projektu, je chystaná příprava hybridního pohonu ve vozech Škoda. Ten by se měl nabízet v připravovaném velkém sportovním užitkovém voze a zřejmě i velkém MPV. A v hybridu přece také je elektromotor a baterie a tohle všechno je nutné sladit s ostatní výbavou vozu. Takže testovat je určitě co.

Dojezd až 150 km

Pojďme ale k technice, skryté uvnitř; ta se vizuálně od běžného prodávaneho kombíku v podstatě neliší. Samozřejmě s výjimkou nápisů a polepů. Jiné už to je samozřejmě při pohledu pod kapotu a dokonce i do zavazadlového prostoru. Ten je totiž o více než sto litrů zmenšen, protože je zde umístěna část bateriových

článků. Zbytek se nalézá pod zadními sedačkami, na místě, kde obvykle bývá nádrž a také ve středovém tunelu. Kapacita baterií je 26,5 kWh, což by mělo zajistit dojezd na zhruba 150 kilometrů rozumné jízdy, a to s využitím všech komfortních prvků, jako je topení, klimatizace či rádio. Při testovacích jízdách, které novináři absolvovali v okolí

inzerce

VYRÁBÍME
ELEKTROMOBILY
Z VOZŮ ŠKODA



ELEKTROMOBILY
BUDOUCNOST MĚSTSKÉ
DOPRAVY



www.evgroup.cz



Elektrická octavia není určena pro závodníky. Maximální rychlost je 130 km/h.

Jako jeden z mála elektromobilů, které se představily na veřejnosti, Octavia Green E Line vydává zvuk. Tvůrci nevymýšleli nic extravagantního, auto vydává zvuk velice podobný tomu, který se line zpod kapoty šestiválcového vozu. Ovšem pouze v rychlosti do padesáti kilometrů v hodině. Je to kvůli bezpečnosti chodců v obci, protože ty by mohl neslyšně se pohybující elektromobil zaskočit. Pod kapotu vozu kvůli tomu musely být domontovány reproduktory a také generátor zvuku.



Na 80 % kapacity se vůz nabije za 8 hodin (při 230 V).



Nabíjení je jednoduché.

Mladé Boleslavi v nevládném lednovém počasí a při častém plném využívání potenciálu vozu, byl reálný dojezd lehce nad sto kilometrů.

Pro cestovatele i »hračičky«

Baterie, které mají hmotnost 315 kilogramů, se samozřejmě projevují i na jízdních vlastnostech vozu. Elektrooctavia je o desítky kilogramů těžší, než nejvybavenější octavia s dvoulitrovým turbodieselem, a proto jsou také v určitých jízdních situacích zásahy elektronických asistentů do brzd citelnější, než u stejného typu vozu se spalovacím motorem. To je ale vlastně jediná neobvyklost, kterou jsme při sezna-

movací jízdě zaznamenali. Jinak je samozřejmě, jako u všech elektromobilů, příjemný vysoký točivý moment 270 Nm, který je k dispozici hned od rozjezdu. Motor má omezené otáčky, proto je s ním možné dosáhnout nejvyšší rychlosti jen 135 kilometrů v hodině. Na stovku se z nuly rozjede za slušných 12 sekund. Auto je jinak dobře vymyšlené pro ty, kteří chtějí prostě sednout za volant, umístit volič režimů na písmeno D a jet. Myslelo se ale také na »hračičky«, kteří si chtějí vyzkoušet, jak daleko se při určitých stylech jízdy dá jet.

Opravdu účinná rekuperace

Proto třeba brzdový pedál po

prvních třináct milimetrů své dráhy vůbec nespouští v činnost klasický brzdový systém, ale pouze využívá brzdné síly motoru, proto je také možné pádly u volantu navolit různou míru brzdné síly elektromotoru po uvolnění nohy z plynového pedálu. A proto je tu ještě režim B, který násobí účinek rekuperace při jízdě z kopce. Rovněž lze využít tlačítka pro přepínání tří jízdních režimů Norma, Eco a Range, přičemž v poslední jmenovaném už je omezen výkon motoru jen na 50 kW, funguje omezovač rychlosti do 95 km/hod a navíc se vypne topení i klimatizace.

Technici Škodovky mají vyzkoušeno, že při jízdě v běžném terénu



Základní technické údaje

Škoda Octavia Green E Line

JMENOVITÝ VÝKON:

60 kW

MAXIMÁLNÍ VÝKON:

85 kW po dobu 60 sekund

TOČIVÝ MOMENT:

270 Nm

MAXIMÁLNÍ RYCHLOST:

135 km/h

ZRYCHLENÍ Z 0–100 km/h:

12 sekund

DOJEZD:

150 km

BATERIE:

lithium-iontová

HMOTNOST BATERIE:

cca 315 kg

KAPACITA BATERIE:

26,5 kWh

NABÍTÍ NA 80 % KAPACITY:

8 hodin při 230 V,
2 hodiny při 400 V



Lze díky vhodnému využívání rekuperace vrátit do baterií až čtvrtinu původně »spálené« elektřiny.

Nepatří do terénu

Informace o dojezdu a množství zbývajících energie má řidič stále k dispozici. Auto by v budoucnu mělo být ve spolupráci s navigací tak chytré, že řidiči napoví a případně samo se přepne do takového režimu, aby dojelo do zvoleného cíle nebo alespoň k dobíjecímu místu. Zatím lze využít dvoustupňový nouzový režim, který se postupně aktivuje při poklesu energie v bateriích pod úroveň 20 procent. Po poklesu pod kritickou úroveň se vůz sice zastaví, v činnosti však zůstávají posilovače, takže je auto možné například na laně odtáhnout k nejbližší zásuvce. Protože auto prošlo i crash testy, splňuje všechny podmínky pro jízdy po všech typech silnic. S výjimkou nebezpečného povrchu, protože to by údajně mohlo dojít k poškození baterií pod podlahou.

**Nejkvalitnější české SUV v dieselu
nyní ještě výhodnější!**

Přijďte se přesvědčit do Pyramidy Průhonice



5 let komplexní záruky • Permanentní mobilita • Hyundai pojištění

**Hyundai ix35 *TRIKOLOR* v dieselu
již od 484 990 Kč v hotovosti.**



Kombinovaná spotřeba: Hyundai ix35 5,2–8,2 l/100 km, Emise CO₂ 135–195 g/km. Nabídka platí na vybrané skladové vozy do vyčerpání zásob a obsahuje bonus Objevte Hyundai. Vyobrazení vozu je pouze ilustrativní.

PYRAMIDA Průhonice s.r.o. U Pyramidy 721, Průhonice
Tel.: +420 267 751 009, www.pyramidapruhonice.cz

test Subaru Forester 2.0i



Subaru Forester prošel po třech letech decentním faceliftem. Modelový rok 2011 byl pozměněn více méně v detailech. Největší změnou je nový, znatelně úspornější zážehový čtyřválec.

Poklidný suverén



Mohutný automobil překvapí příjemně nízkou spotřebou benzínu.

Porovnáte-li obě auta vedle sebe, budete hledat rozdíl jen stěží. Pokud změny zmíníme ve zkratce, jedná se především o nově tvarovanou masku chladiče, lépe funkční dvouzónovou klimatizaci, novou přístrojovou desku včetně středového panelu, kvalitnější materiály (horní část přístrojové desky je z měkkého materiálu) a nové barvy interiéru.

Na přístrojové desce je největší změnou nová sada analogových přístrojů. Optitronové podsvícení,

které je standardně dodávané pro vyšší výbavu XS, je znatelně lépe čitelné a přehledné. Sedmnáctipalcová kola dostala pozměněný design a vnější zpětná zrcátka mají integrované ukazatele směru jízdy a nový aerodynamicky čistší tvar.

Prostorný a variabilní interiér

Pochvalu zaslouží prostorný a dobře odhlučněný interiér. Zadní sedadla disponují dobrou variabilitou, mají měnitelný sklon

opěradel. Po sklopení vznikne rovná ložná plocha délky 155 cm. Sedadla jsou komfortní, příjemně vysoko umístěná nad podlahou. Dostatek prostoru je jak v podélném, tak příčném směru. Interiér je jinak dobře odhlučněný a nabízí dostatek komfortu jak na dlouhých cestách, tak i při jízdě v terénu.

Určité připomínky máme k omezeným funkcím palubního počítače, který znázorňuje jen ujetou vzdálenost a okamžitou a průměrnou spotřebu paliva.

Postrádali jsme především dojezd, ale i dobu jízdy.

Jízdní vlastnosti

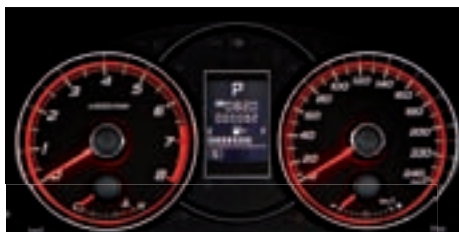
Podvozek zaslouží velkou pochvalu. Na rozdíl od předchozí generace má tužší pérování a mohutnější zkrutné stabilizátory, které znatelně snižují boční náklony v zatáčkách. I přes vyšší karoserii má podvozek velmi dobré vedení jízdní stopy v zatáčkách. Podvozek pomáhá také překvapivě nízká pohotovostní hmotnost, která je ve srovnání s konkurencí nejméně

co nás zaujalo

▪ Prostorový interiér ▪ Jízdní vlastnosti ▪ Kultivovaný motor ▪ Redukční převodovka, pohon všech kol ▪ Bohatá bezpečnostní i komfortní výbava

co nás zklamalo

▪ Palubní počítač nezobrazuje dojezd a dobu jízdy ▪ U zážehového motoru pouze pětistupňová převodovka



Ovládání palubního počítače je tak trochu z ruky. Tlačítka jsou umístěna na přístrojové desce.



Benzinové verze mají u řadicí páky další páku redukční převodovky, která pomáhá například při pomalé jízdě nebo parkování s těžkými přívěsy.



Po sklopení opěradel vznikne rovná ložná plocha délky 155 cm.



Nad rádiem je displej palubního počítače. Bohužel chybí informace o dojezdu a době jízdy.

o 200 kg nižší (1485 kg). Dobrým jízdním vlastnostem sekunduje také přesné strmé řízení. Posilovač řízení přenáší zpětné vazby od kol do volantu jen průměrně. Odpružení podvozku velmi dobře filtruje všechny nerovnosti.

Subaru versus boxer

Motor s protiběžnými písty neodmyslitelně patří ke značce Subaru. První čtyřválec tohoto typu se objevil v roce 1966 v sedanu Subaru 1000. Automobilka dala této konfiguraci přednost a drží se jí dodnes

i u vznětového motoru. V průběhu let se zvětšil objem z 1,0 až na 1,8 litru, motor přešel z rozvodu ventilů OHV na SOHC Celkem se vrobilo 4,6 milionu kusů. Druhá generace debutovala v roce 1989 s příchodem prvního Legacy. Nový agregát existoval v objemech 2,0 a 2,5 litru, s rozvody SOHC i DOHC a v atmosférické nebo přeplňované verzi. Stal se také základem sportovních úspěchů automobilky v rallye. Za 21 let bylo vyrobeno 7,6 milionu pohonných jednotek.



Pod dnem zavazadlového prostoru je kromě plnohodnotné rezervy také prostor pro drobnosti.



Světlá výška 215 mm zaručuje velmi dobrou průchodnost terénem.

Delší zdvih, méně tření i benzinu

Po řadě evolučních vylepšení Subaru přichází opět se zcela novým čtyřválcem. První instalace se dočkal v modernizovaném foresteru, postupně se dostal také do legacy a nakonec i do imprezy, která jej dostane s příchodem nové generace v roce 2012.

Nový čtyřválec přináší zásadní změny. Vůbec poprvé u Subaru byl vyroben nadčtvercový čtyřválec; vrtání je teď 84 mm a zdvih 90 mm. Předchozí dvoulitr byl

naopak výrazně podčtvercový; 92 x 75 mm a tím i lačnější po otáčkách, ale i spotřebě. Menší vrtání znamená menší dotykovou plochu mezi pístními kroužky a stěnami válců, což snižuje třecí ztráty. Společně s vylepšenými vložkami válců a zcela novými asymetrickými ojnicemi (jsou lehčí a mají nové uchycení na klikový hřídel) tak došlo k významnému snížení vnitřních ztrát a zároveň se zlepšila reakce na sešlápnutí plynového pedálu. Další no-

vinkou je chlazení recirkulace výfukových plynů (EGR). K tomu motor přidává účinnější modul variabilního časování ventilů AVCS a menší olejové čerpadlo. Výsledné snížení vnitřních ztrát je o 28 %, emise CO₂ a spotřeba se snížily o 11 %. Nový, „nadčtvercový“ motor sice disponuje stejným výkonem i točivým momentem, v praxi je ale v nízkých otáčkách znatelně živější. Naopak, ve vyšších otáčkách chybí výkonová špička. V praxi v této třídě mohutnějších



Základní technické údaje

Subaru Forester 2.0i

MOTOR, PŘEVODOVKA:

Vpředu podélně uložený zážehový čtyřválec pohání všechna čtyři kola. Zdvihový objem 1995 cm³, výkon 110 kW při 6000 1/min, točivý moment 198 N.m při 4200 1/min. Pětistupňová převodovka.

ROZMĚRY:

Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4560/1780/1700 mm, rozvor 2615 mm. Zavazadlový prostor 1,610-1,660 m³.

HMOTNOSTI:

Pohotovostní/užitečná hmotnost 1485/550 kg.

VÝKONY:

Největší rychlost 185 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 10,7 s, spotřeba paliva město/mimo město/kombinace 9,4/6,4/7,5 l/100 km.

CENA s DPH: 589 000 Kč.



SUV s trvalým pohonem všech kol spotřeba motoru příjemně překvapí. Dlouhodobý průměr lze bez problémů udržet do 9 l/100 km, což je vynikající výsledek. Při jízdě po okresních silnicích jsme naměřili 7,2 l/100 km, při jízdě v městském provozu pak 9,5 l/100 km

inzerce

DieselTECH

PRÉMIOVÉ PALIVO A VYŠŠÍ VÝKON ZA STEJNOU CENU

- Stále čisté vstřikovače motoru
- Nižší náklady na údržbu
- Plynulejší chod motoru
- Méně emisí
- Nižší spotřeba

www.agip.cz



NEPARKUJTE NA DÁLNICI ZBYTEČNĚ...





D1 INFO  **1220**
NONSTOP AKTUÁLNÍ DOPRAVNÍ INFORMACE O DÁLNICI D1

> **DOPRAVNÍ
ZPRAVODAJSTVÍ**
aktuální dopravní
informace z celé ČR

> **LETECKÝ DOPRAVNÍ
MONITORING**
letecké monitorování
dopravní situace

> **INFORMAČNÍ TELEFONNÍ
LINKA "D1 INFO 1220"**
nonstop aktuální dopravní
informace o situaci na dálnici D1

 **1220**  **www.1220.cz**  **1220**

2012 ROK



HYBRIDŮ

Udělejte si jasno v pojmech

Jestliže se o loňském roce dalo v České republice hovořit jako o roce nástupu elektromobilů, tak o tomto, s letopočtem 2012, lze mluvit jako o roce velkého rozšíření hybridních aut. Jaké typy hybridů ale vůbec existují a které technologie mají velkou budoucnost?

Hybridní trendy

Až dosud si označení hybrid většina populace spojovala především s Toyotou Prius, která je nejprodávanějším a nejznámějším autem tohoto typu na světě a jen poměrně málo zasvěcenců vědělo, že dva typy motorů v útrokách (to je totiž ten netypičtější znak hybridního vozu) mají i Toyota Auris, Honda Insight, Honda CR-Z, Honda Jazz a dále pak také luxusní auta jako je Porsche Cayenne, několik Lexusů a Infiniti či ještě také ta největší auta BMW a Mercedes-Benz. Letos se těm, kteří se o případnou koupi hybridu zajímají, podstatně rozvine paleta možností. Hybridní technologie se rozšíří do dalších typů karoserií a vozů dalších značek.

Nastupují nové možnosti

Velké iniciativy se ovšem opět chopí dosavadní lídr na poli hybridů – japonská Toyota. Podstatně rozšíří nabídku svých priusů. Kromě toho klasického s přísně aerodynamickými tvary nabídne ještě zvětšenou sedmimístnou verzi s označením Prius+ a naopak zkrácenou s jednoduchým názvem Prius C. K tomu se přidá nejmenší hybridní vůz v nabídce této dříve největší automobilky světa – hybridní Yaris a konečně Prius Plug in hybrid, tedy vůz schopný po nabití baterií ze zásuvky ujet čistě na elektřinu zhruba dvacet kilometrů. To je právě další ze znaků letošního roku – nástup nových možností, které hybridní auta nabídnou svým majitelům. Možná je nyní třeba vysvětlit, jaké typy hybridů vlastně v současné době existují a jaké jsou jejich výhody a nevýhody.

Mikrohybrid – ani o něm nevíte

I když marketingově zní tento název velice zajímavě, v podstatě nejde o nic více a nic méně než propracovanější systém stop&start. V současné době ho využívají

Toyota se už tradičně na vývoj nových technologií. Hybridní priusy teď navíc budou k dostání ve více verzích.

hlavně modely francouzského koncernu PSA, tedy Peugeot a Citroën. Pokud na víku kufru uvidíte označení e-HDI, jste doma. Hlavní součástí celého systému je reverzibilní alternátor. Ten spolupracuje s řídicí jednotkou, a proto se chová při dobíjení baterie velmi inteligentně. Například po sundání nohy z plynu při dojíždění k červené na křižovatce nebo při klesání dobije akumulátor na maximum, a naopak při snaze o maximální zrychlení (po sešlápnutí plynu na podlahu) se odpojí, aby nesnižoval výkon motoru. Kromě toho se elektrická energie neukládá pouze do baterie, ale i do pětivoltového kondenzátoru (kapacita 630 F).

Jak se šetří palivo i baterie

A jak to celé funguje v praxi? První nastartování vozu má, jako v kterémkoli jiném autě, na starosti startér. Pokud pak jedete dostatečně dlouho, aby se zahřál motor a baterie dobila na patřičnou úroveň, rozhodne počítač ve voze o tom, že při zastavení na křižovatce může aktivovat systém start&stop. Navíc rozpozná, že zastavujete, a třeba už při dvacíte vypne motor. Tím se určitě ušetří oproti konkurenci o pár kapek paliva více. Navíc při následném rozjezdu nespustí motor startér, nýbrž zmiňovaný alternátor, který si nebere energii z baterie, ale z kondenzátoru. Toto je nejen rychlejší a pro cestující ve voze komfortnější, ale navíc i šetřnější pro autobaterii.

Mild hybrid – jen pomocník

Dalším typem hybridu, který stále ještě není klasickým hybridem, i když zmiňovaný předpokládá, tedy přítomnost elektromotoru společně se spalovacím ve voze již splňuje, je takzvaný mild hybrid. Je tak označován typ vozu, jehož kola téměř nepřetržitě (s výjimkou zcela ojedinělých situací, jako je na-

příklad jízda ustálenou rychlostí z mírného kopce) pohání klasický spalovací motor. Kinetická energie pocházející z elektromotoru, slouží pouze jako asistence při rozjezdu nebo při zrychlování. Elektromotor má obvykle poměrně malý výkon.

Paralelní hybrid – už klasika

Jde o neznámější typ hybridního pohonného systému. Právě tento typ využívá Prius, nej-

rozšířenější hybridní automobil na světě. Mají jak spalovací motor, tak i elektromotor. Navzájem jsou propojeny převodovkou. Elektromotor i spalovací motor jsou zapojeny »vedle« sebe, tedy paralelně, a k pohonu automobilu lze využít buďto jeden z nich nebo oba najednou. Protože ale baterie má poměrně malou kapacitu, lze na elektřinu jet obvykle jen velmi krátkou vzdálenost (maximálně několik kilometrů) a omezenou rychlostí.

Ani velké automobily, jejichž majitelé v minulosti tradičně na nějaký ten peníz za benzín či naftu nekoukali, nemohou stát stranou. Platí to i pro luxusní koráby BMW.





Kia, Volkswagen, Toyota nebo Ford už jsou k dostání v hybridní verzi.



Netradiční čtyřkolka Peugeot 3008 Hybrid4

Hybridní technologie nabízí řadu dosud netušených možností. Jedním ze zajímavých příkladů je nový Peugeot 3008 Hybrid4. Číslovka v názvu znamená pohon všech kol. To není v dnešní době nic výjimečného, ale v tomto případě jde o to, že přední kola pohání výhradně spalovací motor a zadní jen a pouze elektrický. Ten elektrický navíc není pod přední kapotou jako u jiných hybridů, ale přímo tam, kde slouží – tedy u zadní nápravy. Protože elektromotor má výkon pouze 37 koní, nestačí na to, aby automobil měl vlastnosti klasické čtyřkolky a všechna čtyři kola se budou točit pouze v malých rychlostech. Jenže, na druhé straně díky tomuto řešení odpadá nutnost použití kardanu a dalších dílů, které jinak v útrobach každé čtyřkolky najdete. Auto je zajímavé i tím, že namísto zážehového motoru je v tomto hybridu použit dieselový motor.

Plug-in – když tankujete i ze zásuvky

Plug-in hybridy jsou poměrně mladou záležitostí. Jejich tvůrci vyšli ze statistik, které prozrazují, že většina lidí během jediného dne ujede maximálně několik desítek kilometrů. Plug-in hybrid je tedy klasický hybrid, který má zvětšené a kvalitnější baterie. Ty zvládnou dodat energii pro jízdu čistě elektrickým pohonem například ráno do práce a večer z práce domů. Ideální volbou je pro ty, kteří ještě navíc mohou auto v práci nechat dobít. Toyota Plug-in hybrid, kterou si od letošního roku budete moci koupit i v Česku, zvládne na jedno dobíjení akumulátorů ujet přibližně dvacet kilometrů. Klasická nádrž a spalovací motor zůstaly zachovány, takže po vybití baterií můžete bez obav pokračovat v jízdě.

Žádné emise

Lithium-iontové akumulátory v tomto voze mají kapacitu 4,4 kWh, maximální výkon 27 kW a jejich hmotnost je 80 kilogramů. Točivý moment z obou motorů se na kola dostává prostřednictvím převodovky E-CVT. Řidič má k dispozici tři režimy. První HV je klasický hybridní, kdy rozhodování o tom, zda se spustí zážehový motor, je na řídící jednotce. Druhý pak je označen EV a je jasné, že jde o čistě elektrický pohon. Ale i v tomto módu, pokud sešlápne řidič zprudka plynový pedál, připojí se benzinový motor. Akonečně EV-City je režim určený do města a v něm se po-

hybujete naprosto bezemisně, tedy čistě na elektrickou energii. Baterie se na plnou kapacitu zvládnou dobít z klasické zásuvky za půldruhé hodiny.

Sériový hybrid – benzin pouze dobíjí

V tomto případě jsou elektromotor a spalovací motor zapojeny za sebou. Výrobci těchto typů aut, například General Motors, který už prodává dvojčata Chevrolet Volt/Opel Ampera se označení hybrid brání a nazývají své řešení jako elektromobil s prodlouženým dojezdem. Faktem je, že tento vůz má skutečně blíže k elektromobilu než k hybridu v klasickém pojetí. Spalovací motor zde slouží pouze jako generátor energie pro baterie, případně samotný elektromotor. Pokud je zapotřebí vysokého výkonu, proudí do elektromotoru jak uskladená energie z baterií, tak i ta čerstvě vyrobená z generátoru. Protože spalovací motor není napojen na kola, může být využit efektivněji, než v klasickém autě. Zatímco tam je jen zhruba 20 %, tady lze teoreticky dosáhnout až 37 %. S tímto typem hybridu, pardon elektromobilu s prodlouženým dojezdem,

se už letos začneme setkávat na našich silnicích, protože jak Chevrolet, tak i Opel ho na jaře uvedou na český trh.





Ferrari 458 Spider



Grand
Auto



auto-plus se mění na Das WeltAuto

Program prodeje kvalitních ojetých vozů přestupuje do světové ligy a jeho zákazníci čekají nové standardy a bezkonkurenční nabídka zákaznických služeb.

Značku auto-plus čeká v letošním roce zásadní krok. Celá síť prodejců auto-plus přechází pod celosvětový program Das WeltAuto, který je součástí ambiciózní rozvojové strategie koncernu Volkswagen. Cílem tohoto programu je zvednout kvalitu prodeje ojetých vozů na úroveň obchodu s novými automobily. V rámci této změny postupně dojde v průběhu letošního roku k převzetí názvu Das WeltAuto u celé sítě prodejců ojetých vozů, kteří doposud vystupovali pod známou značkou auto-plus.

„Das WeltAuto. Kvalitní ojeté vozy. Garantováno.“ – S tímto příslibem se budou setkávat zákazníci u všech dosavadních prodejců auto-plus. Přerod ze značky auto-plus na Das WeltAuto plynule probíhá od začátku letošního roku. Středem pozornosti musí být hlavně zákazník, který se díky speciálně kvalifikovanému personálu může těšit na služby nejvyšší kvality. Koncernová značka pro prodej ojetých vozů s celosvětovou působností zavádí propracovanější standardy prodeje ojetých vozů, které nemají na českém trhu obdoby. Mezi novinky patří standardně poskytovaná roční záruka na ojetý vůz, záruka mobility pro odpovídající vozy a možnost výměny vozu v případě nespokojenosti při splnění stanovených podmínek.

V závěru loňského roku proběhlo propojení databází programů auto-plus a ŠkodaPlus a došlo tak k významnému navýšení počtu vozů. Zákazníci si mohli na webových stránkách www.auto-plus.cz vybírat mezi bezmála třemi tisícovkami kvalitních vozů, přičemž z toho téměř polovina splňovala nejvyšší nároky na kvalitu auto-plus. To znamená,

že se jednalo o vozy mladší 5 let s maximálně 150 000 ujetými kilometry a prokazatelnou servisní historií. V případě vozů značek Volkswagen osobní vozy, Audi a SEAT a Volkswagen užitkové vozy bylo pečetí kvality auto-plus označeno přes 70 % nabízených vozů. Nová značka Das WeltAuto k tomu nyní přidává komplexní nabídku zákaznických služeb, která zahrnuje garanci uváděného stavu kilometrů a původu vozu, záruku na 12/24 měsíců (standardně 12 měsíců u vozů do 5 let/150 000 km s ověřeným technickým stavem), garanci technického stavu vozidla, transparentní oceňování a výkup ojetých vozů, výhodné financování (od společnosti ŠkoFIN) a širokou nabídku pojištění, předváděcí jízdu, technickou přípravu vozu před prodejem srovnatelnou s předprodejním servisem u nových vozů, záruku mobility na koncernové vozy dodržující předepsané servisní intervaly výrobcem, výměnu vozu (do 3 dnů při max. ujetí 500 km) a individuální úpravy vozu a autorizovaný servis s dodáním vhodného příslušenství a originálních dílů podle přání zákazníka.

Das WeltAuto.

Kvalitní ojeté vozy. Garantováno.





auto-plus®

ověřená kvalita ojetých vozů



VY ZNÁTE JEHO BUDOUCNOST, MY JEHO MINULOST.

Ojeté vozy od auto-plus – jistota dobrého rozhodnutí

- + Nejrozsáhlejší obchodní síť v ČR s ojetými vozy značek Volkswagen, Audi, SEAT, Volkswagen – užitkové vozy a ŠKODA
- + Stálá nabídka více než 2 000 referentských, předváděcích a zánovních vozů
- + Špičkové služby nejen v oblasti prodeje, ale i výkupu, servisu, financování a pojištění ojetých vozů
- + Stejně seriózní i v případě výkupu vozů – prodejte svůj vůz za nejlepších podmínek

Záruka auto-plus – spolehlivá ochrana před neplánovanými výdaji na opravy vozu po celý 1 rok

Výhodné financování od ŠkoFINu

www.auto-plus.cz

auto-plus se stane Das WeltAuto

Das WeltAuto.

Kvalitní ojeté vozy. Garantováno.

Program autorizovaných prodejců



Užitkové
vozy

ŠKODA



Partner financování

ŠkoFIN
OJETÉ VOZY

test Suzuki SX4 1.6 VVT 4x4



Suzuki SX4 ve třídě malých crossoverů řadu let vede statistiky prodejů a oblíbenosti. Je také ideálním automobilem pro tahání menších obytných přívěsů. Nyní je v prodeji omlazený model. Změny se dotkly celé řady detailů včetně motorů.

Omlazený úspěch



Suzuki SX4 prošlo loni decentní omlazovací kúrou.

Bez ohledu na skutečnost, zda jsou poháněna jen přední, nebo všechna čtyři kola, může Suzuki tahat brzděné přívěsy vážící až 1200 kg. Do této kategorie patří menší přívěsy se třemi až čtyřmi lůžky. Tato hmotnostní třída přívěsů je vůbec nejrozšířenější – s ohledem na ještě přijatelnou délku lze se soupravou snadno manévrovat a couvat i v městském provozu. Díky krátké karoserii modelu SX4 (4150 mm) nepřesáhne celková délka soupravy 10,5 metru. Důležitým bezpečnostním

prvkem při tahání obytných přívěsů je stabilizační systém. Zvláště nárazový boční vítr nebo vyjeté koleje mohou přívěs rozhybat a tím snížit stabilitu soupravy. Suzuki SX4 má již od výbavy GLX stabilizační systém v základní výbavě. U verze GLX 4x4 je nutné doplatit 15 000 Kč. Tento doplatek je ve srovnání s konkurencí nízký a lze ho snadno akceptovat.

Decentní omlazení

Suzuki SX4 je na trhu od roku 2006 a po celou dobu patří mezi

nejprodávanější automobily s pohonem všech kol. Hlavním důvodem prodejních úspěchů je líbivý design, prostorný interiér a kvalitní technika ve spojení s velmi rozumnou cenovou politikou dovozce a bohatou základní výbavou.

Modernizace, kterou Suzuki SX4 prošlo loni, se na vzhledu exteriéru projevuje velmi nenápadně. Nový je přední nárazník a design kol z lehké slitiny o rozměru 16 palců. Decentním omlazením prošel také interiér, především pak

přístrojová deska i výplně dveří. Škoda jen, že volant lze i nadále seřizovat pouze výškově.

Malý, ale prostorný

Navzdory malým vnějším rozměrům (délka jen 4,1 m) Suzuki překvapí prostorem pro cestující. Jako byste seděli v automobilu o třídu větším. Objem zavazadlového prostoru však lze označit za průměrný. V základním uspořádání je k dispozici 270 litrů. Sklopním sedadel lze objem zvětšit na téměř čtyřnásobek (1045 l). »»

Automyčka Collection

ruční mytí

profesionální péče o automobil



Vodafone Centrum
Vinohradská 167, Praha 10
Tel.: +420 776 111 119



Garage-Parking MEDOS
Vinohradská 155, Praha 3
Tel.: +420 603 355 345



Národní Technická Knihovna
Technická 6, Praha 6
Tel.: +420 603 303 404



OC Forum
Bílinská 3490/6, Ústí nad Labem
Tel.: +420 776 111 119

www.automycka-collection.cz

www.rucnimyti.com

Značkové ruční mytí vozů

**NOVĚ
OTEVŘENO**
forum
ústí nad labem

OC Forum
Bílinská 3490/6, Ústí nad Labem
Tel.: +420 776 111 119



inzerce

TERS spol. s r. o. | autosalon, který žije SUZUKI



Way of Life!



SUZUKI SX4

- pohon 4x4 a robustní konstrukce pro bezpečnou jízdu
- nadstandardní světlá výška pro lepší průchodnost terénem a pohodlnější nastupování
- výkonné a úsporné motorové jednotky

OD **229.900 Kč**



SUZUKI ASSISTANCE

SUZUKI FINANCE



Sada zimních pneumatik
a rok havarijního pojištění ZDARMA

SX4 1.6: emise CO₂ 141 g/km, kombinovaná spotřeba 6,2 l/100 km. Cena platí při využití SUZUKI FINANCE. Fotografie jsou pouze ilustrativní.

Váš autorizovaný prodejce SUZUKI s nejdelší tradicí v Praze
Českokobrodská 521, 190 12 Praha 9 - Dolní Počernice

tel.: 281 932 360 | fax: 281 930 311
e-mail: info@suzuki-ters.cz | www.suzuki-ters.cz

co nás zaujalo

Úsporný a dynamický zážehový motor ▪ Odhlučnění, komfort jízdy
▪ Jízdní vlastnosti ▪ Vlastnosti pohonu 4x4 ▪ Prostorný interiér

co nás zklamalo

Pouze výškově stavitelný volant ▪ Větší množství plastů v interiéru



Také interiér prošel decentními úpravami. Pozměněný je středový panel.



Základní objem zavazadlového prostoru je 270 l.
Po sklopení vzroste na 1045 l.



Zadní sedadla nabízejí zajímavou variabilitu.
Lze měnit i sklon opěradel.

Nákladová hrana je poměrně vysoko nad vozovkou (730 mm), což je daň za vestavěný pohon všech kol. Nicméně přístup do zavazadlového prostoru je velmi dobrý, o nic hůře na tom ani není využitelnost zavazadlového prostoru. Příjemné je sklápění celých sedadel (nejprve opěradlo, přes něj pak i sedák). Vzniká tak téměř rovná podlaha.

Pohon všech kol lze manuálně ovládat

Za pohon všech kol zákazník připlácí 35 000 Kč. Ve srovnání s konkurencí je doplatek nízký a vyplatí se. Suzuki má s pohonem všech kol bohaté zkušenosti. Vše

funguje bezchybně a rychle. Tlačítkem na středovém tunelu lze přepínat mezi stálým pohonem dvou nebo čtyř kol, nebo zvolit automatický režim, který podle míry prokluzu předních kol přenáší výkon na zadní kola prostřednictvím elektronicky ovládané více-lamelové spojky ECCD umístěné u zadního diferenciálu. V tomto režimu pracuje systém pohonu překvapivě rychle, bez cukání. Při rychlosti nad 60 km/h se pohon všech kol připojuje automaticky.

Znatelně úspornější

K redakčnímu testu jsme měli verzi GLX 4x4 se zážehovým motorem 1.6. Motor je nyní

výkonnější (+9 kW) a úspornější. Čtyřválec je dobře odhlučněn a má kultivovaný chod. Poměrně lehkému automobilu propůjčuje dobré dynamické vlastnosti. Zajímavým zjištěním byl pokles spotřeby paliva. V rámci testu na okruhu Praha – Hradec Králové – Praha s využitím 50 % dálnice jsme naměřili spotřebu 7,7 l/100 km, což je o znatelných 0,6 l/100 km méně než u předešlé verze 1.6/79 kW. U obou měření jsme dosáhli průměrné rychlosti 89, respektive 88 km/h.

Příjemně vybavený

Z motorové nabídky lze vybírat ze dvou zážehových a jednoho



Nové čalounění sedadel.



Základní technické údaje

Suzuki SX4 1.6 VVT GL/AC 4x4

MOTOR, PŘEVODOVKA:

Vpředu napříč uložený zážehový čtyřválec pohání přední nebo všechna čtyři kola. Zdvihový objem 1586 cm³, největší výkon 88 kW při 6000 1/min, největší točivý moment 156 N.m při 4400 1/min. Pětistupňová, ručně řazená převodovka.

ROZMĚRY:

Vnější rozměry (délka/šířka/ /výška) 4150/1755/1605 mm. Zavazadlový prostor 0,270/1,045 m³ prostor 0,340 m³.

HMOTNOSTI:

Pohotovostní/užitečná hmotnost 1255/485 kg, hmotnost brzděného přívěsu 1200 kg.

VÝKONY:

Největší rychlost 175 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 11,5 s, spotřeba paliva 8,2/5,5/6,5 l/100 km.

ZVÝHODNĚNÁ CENA:

394 900 Kč.



vznětového motoru. Nejlevnější model je se zážehovým čtyřválcem 1.5/82 kW a stojí 289 900 Kč. Nejlevnější verze s pohonem všech kol je s motorem 1.6/88 kW a stojí 394 900 Kč. K dispozici je také vznětová verze, ta je bohužel k máni až v nejvyšší výbavě a s pohonem všech kol, čemuž také odpovídá cena 499 900 Kč.

Z výbav nejvíce zaujme cenově velmi přívětivá druhá nejlevnější výbava GL/AC (od 324 900 Kč), jejíž součástí je kromě klimatizace také například centrální zamykání s dálkovým ovladačem, elektricky ovládaná okna, rádio s CD/MP3 a 8 reproduktorů.

50% vozů **ZLEVNĚNO**

o 20.000 - 60.000 Kč

**299 000 Kč****Hyundai Santa Fe** 2,2 CRDi/110 kW 4x4139 193 km, v provozu od 2007
Koupeno v ČR, první majitel
servisní knížka**239 000 Kč****Honda Civic** 1,8i/103 kW80 304 km, v provozu od 2007
Koupeno v ČR, první majitel
servisní knížka**432 000 Kč****BMW 320 D** xDrive/130 kW 4x4122 617 km, v provozu od 2008
Koupeno v ČR, první majitel
servisní knížka**282 500 Kč****Škoda Octavia III** 1,9 TDI/77 kW 4x4112 290 km, v provozu od 2009
Koupeno v ČR, první majitel
servisní knížkaMAMA CAR Kunratice
Kunratická spojka 1169/1, Praha 4MAMA CAR Dolní Měcholupy
Kutnohorská ulice, Praha 10www.mamacar.czVOLEJTE
ZDARMA**800 50 00 50**

inzerce



Neplatíte složenký!

Merkur Casino je bude celý rok platit za Vás!

Více informací na
www.merkur-casino.cz*Víc než jen hra.*

Enzo Ferrari

Pohnutý osud legendy

Přestože Ferrari nikdy nebyla ani nebude tou nejvýznamnější automobilkou na světě, už dlouho její jméno fascinuje všechny, kteří mají rádi auta. Ať už pro úspěchy dosažené v závodech formule jedna a dalších okruhových podnicích nebo pro krásné a vesměs skvěle fungující silniční sportovní vozy.



Řekli byste nenápadný stařík. Ve skutečnosti ale tomuto muži koloval benzín snad i v žilách.

Pro milovníky aut i architektury

Není proto divu, že na zakladatele této ceněné značky Enza Anselma Ferrariho je dodnes, i téměř po čtvrtstoletí, které uplynulo od jeho smrti, s úctou vzpomínáno. V březnu v jeho rodné Modeně otevrou nové muzeum Ferrari. Pro Čechy je obzvláště zajímavé, že budovu muzea, jehož žlutá střecha připomíná kapotu některého ze sportovních vozů Ferrari s typickými průduchy, projektovalo studio Future Systems ještě pod vedením architekta Jana Kaplického. Muzeum se začalo stavět před třemi lety, tedy až poté, co Kaplický v lednu 2009 náhle zemřel. Muzeum bude mít dvě části. První tvoří zrekonstruovaný dům, kde se Ferrari v roce 1898 narodil, druhou pak je nové křídlo, jehož stavba stála za 600 milionů korun; zde budou vystaveny vozy Ferrari.

Vše začalo ve Vespě

Přesné datum narození muže, který si později získal přezdívku Il Commendatore, je 18. února 1898. Byl synem kovodělníka, který z něho chtěl mít inženýra. Sám Enzo Ferrari snil o kariéře operního pěvce, případně novináře či automobilového závodníka. Když

ho otec v jeho deseti letech vzal na automobilové závody, bylo jasno: bude z něho závodník! V první světové válce zahynul jeho bratr a otec a on byl propuštěn po prodělaném těžkém onemocnění. Aby se mohl postarat o svou matku, sháněl rychle zaměstnání. Jeho první volbou byl Fiat, ale tam neuspěl. Získal však práci

“ To, co mu přineslo na počátku 50. let skutečnou proslulost, byl dvanáctiválcový motor, který údajně během jediného dne vymyslel konstruktér Aurelio Lampredi. Sám Enzo mu prý nosil sendviče, jen aby se nezvedl od rýsovacího prkna. ”

u výrobce motocyklů Vespa jako testovací jezdec. Na těchto motorkách pak také začala jeho závodní kariéra.

Workoholik své doby

Zlomem byl rok 1920, kdy ho angažovala Alfa

Romeo. Pro tuto značku pracoval skoro dvacet let a získal pro ni za volantem závodních strojů řadu vítězství. Jeho jméno začalo být známé po celé Itálii. Jeho ambice však byly vyšší. Čím dál více se začínal projevovat i jako konstruktér. Navíc byl velmi pracovitý; v dnešní době by byl určitě označován za workoholika. V roce 1929 si Enzo Ferrari prosadil vytvoření stáje Scuderia. Ta byla i nadále součástí automobilky Alfa Romeo, ale šlo vlastně o tovární tým, který mohl libovolně upravovat sériové vozy, závodit s nimi a technické poznatky předávat zpět konstruktérům značky. Velmi brzy se alfy dostaly na úroveň tehdy nejlepších aut Bugatti, Maserati a především německých Auto Union.

Závodník? Jen příslušenství vozu!

Navíc skvělý organizátor a manipulátor dokázal do svého týmu dostat taková jezdecká jména jako byli Caracciola, Farina, Ascari a Nuvolari. Sám Enzo v té době už nezávodil. Po narození syna Enza v roce 1932 pověřil závodnickou kuklu na hřebík. Přestože Alfa Romeo mohla být na Ferrariho hrdá, stále



Ferrari Enzo, dosud nepřekonaný fenomén.



Muzeum Ferrari v Modeně. V tomto případě ještě jako model.

sílící rozepře nakonec v roce 1939 znamenaly rozchod. Během druhé světové války Ferrari pracoval takzvaně do šuplíku, a proto byl v roce 1946 schopen představit své první auto. Současně obnovil závodní tým Scuderia Ferrari. Ještě předtím se musel vypořádat s tím, že spojenci před koncem druhé světové války vybombardovali jeho továrnu. Vždy byl tvrdý nejen na sebe, ale i na své spolupracovníky. Traduje se, že o závodnících, kteří pilotovali jeho vozy, tvrdil, že jsou jen příslušenství a že v životě plakal jen jednou – když vyplňoval daňové přiznání na finančním úřadě.

Zrodila se legenda

I když vozy Ferrari byly vždy navrhovány a konstruovány velmi komplexně, to, co mu přineslo na počátku 50. let skutečnou proslulost, byl dvanáctiválcový motor, který údajně během jediného dne vymyslel konstruktér Aurelio Lampredi. Sám Enzo mu prý nosil sendviče, jen aby se nezvedl od rýsovacího prkna. V roce 1952 se na závodní tratě vydalo Ferrari 500 – vůz, se kterým získal Alberto Ascari svůj první světový titul. Vyhrál s ním všechny ze sedmi závodů seriálu. V sezóně 1953 na něm nebylo nutné cokoli měnit a přišlo dalších sedm vítězství z osmi zúčast-

ných závodů. Velká část odborníků dodnes tvrdí, že lepší závodní auto od té doby nikdo nevymyslel.

Když zasáhla smrt

O auta navržená geniálním mužem začal být zájem nejen mezi závodníky, a tak přišel první typ pro běžné zákazníky s označením 166 (číslovka ve jméně Ferrari hlavně v počátcích

„I později, když už nebyl hlavním šéfem, si udržel obrovský vliv a autoritu. Dokonce i papež Jan Pavel II. nepřijal velkého konstruktéra ve Vatikánu, jak bývá obvyklé, ale sám zajel k němu domů.“

produkce obvykle označovala zdvihový objem jednoho z válců v motoru) a následovala dlouhá řada dalších. Enzo Ferrari však musel během svého dlouhého života snést i řadu proher a nepřízní osudu. Například mu v roce 1956, ve věku pouhých 24 let kvůli vrozené nemoci, zemřel prvorozený syn Dino. V roce 1957 během závodu Mille Miglia vůz Ferrari vyjel ze silnice a zabil devět diváků. Viděl také smrt

mnoha svých závodních jezdců – Ascariho, Bandiniho, Villeneuva a málem uhořelého Nikiho Laudy.

Uznával ho i papež

A musel snést i to, jak Fiat postupně získává majoritu v jeho firmě, když se zejména v 60. letech Ferrari příliš nedařilo. Ferrari se proto stalo akciovou společností, Fiat nejprve získal malý podíl, později poloviční a nyní je v jeho vlastnictví 90 procent akcií. Zbývající desetiprocentní podíl je v rukou syna Enza Ferrariho z druhého manželství – Piera. Mimochodem, Ferrari nejprve údajně vedl rozhovory o spojení s automobilkou Ford, ale nakonec jednání neskončila úspěchem a Ford si vyvinul vlastní sportovní auto GT40. I když už pak nebyl hlavním šéfem, vždy si udržel obrovský vliv a autoritu. Dokonce i papež Jan Pavel II. nepřijal velkého konstruktéra ve Vatikánu, jak bývá obvyklé, ale sám zajel k němu domů.

Statisticy spočítali, že auta, která navrhl Enzo Ferrari, vyhrála více než stovku Velkých cen a kolem pěti tisíc dalších závodů. Touto bilancí se těžko kdokoli další bude moci pochlubit. Také po něm bylo pojmenováno jedno z nejkultovnějších aut světa – supersport Ferrari Enzo. Enzo Ferrari zemřel ve věku 90 let 14. srpna 1988.

PO ČEM ŽENY TOUŽÍ?



PEUGEOT 3008 v Limitované edici od firmy KOPECKÝ

SOUTĚŽ – inspirujte nás a vyhrajte auto na prázdniny

Pro model 3008: Kombinovaná spotřeba (l/100 km), 6,9 - 9,4; CO₂ emise (g/km) 159 - 219. Foto je pouze ilustrativní.

Peugeot 3008 je moderním crossoverem s intuitivní variabilitou a příkladně dynamickými jízdními vlastnostmi. Kompaktní vůz s velkorysým interiérem, jeho prvotřídním uspořádáním a zvýšenou pozicí řidiče je ideální volbou nejen pro aktivní ženy. Oceníte např. systém dvojdílného otevírání zadních dveří, třípolohová podlaha zavazadlového prostoru, ergonomické a pohodlné místo řidiče, panoramatická střecha, asistent rozjezdu do kopce, kontrola příčné stability karoserie.

Základní cena 415.000 Kč vč. DPH obsahuje ESP, ASR, Hill-Assist, 6x airbag, A/C, radio s CD/MP3 atd.

Vyhrajte Peugeot 3008 na prázdniny. Více na www.auto-kopecky.cz/soutez nebo na tel. 604 607 607.



PEUGEOT
MOTION & EMOTION

KOPECKÝ

KOPECKÝ s.r.o.
KONCESIONÁŘ PEUGEOT
Novostrašnická 46, 100 00, Praha 10 - Strašnice
tel.: 604 607 607, prodej@auto-kopecky.cz

Pozor, zamrzá!

Největším zimním nepřítelem vašeho auta není ani námraza, ani sníh. Všichni jezdí opatrně a když se náhodou něco nepovede, tak pomůže pojišťovna. Auto sežrané od soli vám ale nikdo nezaplatí!

To nejhorší není vidět

Zima je pro auto skutečnou zátěžovou zkouškou a pokud máte svého čtyřkolého miláčka rádi, měli byste mu trápení ulehčit alespoň tím, že jej budete umývat častěji, než jste zvyklí. Ochráníte tak nejen karoserii, ale hlavně podvozek a nosné části auta. Prosolené silnice jsou totiž největším strašákem všech aut, bez ohledu na to, zda se bavíme o vozidle za čtvrt milionu, nebo za pět tisíc. Sůl se prostě dostane všude, voda se vypaří a slaný povlak tiše rozežírání karoserii, zavěšení, brzdy, silentbloky a vůbec všechny drahocenné součásti auta. Určitě jste si už někdy po dlouhé zimní jízdě všimli, jak máte zaschlou sůl na autě. Věřte, že to je jen ta malá část, kterou vidíte; na podvozku a dalších schovaných částech auta je to většinou daleko horší! „Není to vlastně sůl, co žere auto zevnitř, ale rez,“ vysvětluje Tomáš Adámek ze servisu Ford a dodává: „Na choullostivých místech, jako jsou třeba podběhy, podvozek, ale i blatníky, ve spojích či pod plastovými lemy, vzniká elektrolytická reakce – koroze. Pravidelným mytím auta určitě můžete životnost vašeho vozu výrazně ovlivnit.“



10 RAD jak udržet auto v kondici i v zimě

1. Umyjte auto po každé delší jízdě, pokud ho pak odstavíte do garáže

To je ta nejlepší rada, kterou vám můžeme dát, protože pokud to neuděláte, pak má sůl největší šanci začít poctivě a nerušeně pracovat.

2. Nešetřete na mycím programu

V zimě rozhodně berte ten, který umývá i podvozek. Jedině tak ochráníte nosné části auta, zavěšení a nápravy. Ideálně zvolte i ochranu laku horkým voskem a podmínkou je předmytí, aby se lak nepoškrábal. Pokud chcete ušetřit, pak po dvou obyčejných mytích zvolte jedno drahé. Jestli můžete, jezděte do myčky s textilními pásy místo běžných kartáčů. Ceny se pochybují od 60 Kč za obyčejné mytí až po 200 Kč za ty nejdražší programy.

3. Vybírejte pumpy, kde mají obsluhu s vapkou

Vysokotlaké mytí, tedy vapka, je ten nejspolehlivější způsob, jak auto opravdu pořádně očistit. Navíc obsluha přesně ví, kam kartáče a trysky myčky nedosáhnou – třeba takové podběhy, mřížky nebo prostory pod



Nové důvody, proč tankovat u čerpacích stanic EuroOil



Platební karta EuroOil

Magnetická platební karta, opravňující k nákupu definovatelného sortimentu na čerpacích stanicích EuroOil se spoustou výhod.



Jednorázové poukázky EuroOil na odběr PHL

Určené pro jednorázový odběr výhradně jednoho druhu pohonných látek, prodávaných v síti EuroOil a to v libovolných nominálních hodnotách.

OPTIMAL 95

Nový typ automobilového benzínu má vlivem nového multifunkčního aditivu vylepšené vybrané parametry a užité vlastnosti.



více informací na www.ceproas.cz



AUTOSKLO HOLEŠOVICE

Výměny skel na pojistnou událost.



BONUS
dálniční známka
zdarma nebo
až 1200 Kč na
pohonné
hmoty

■ AUTOSKLO HOLEŠOVICE, Bubenská 43, Praha 7

■ tel.: 602 476 192, 777 587 179

■ e-mail: info@autoskloholesovice.cz

www.autoskloholesovice.cz

inzerce

zrcátkem žádná myčka neumyje. Je to nejlépe utracených deset nebo dvacet korun z celého dne!

4. Umyjte si auto ručně

Nebo si ho nechte umýt, na tom nezáleží, ale je to ten nejlepší způsob, jak mít opravdu dobře umyté auto a kvalitně ošetřený lak. Napřed vapkou a menším proudem vody odstraňte prvotní nečistoty, pak vezměte do ruky molitanovou houbu a několik kbelíků vlažné vody se šampnem. Karoserii vysušte a dejte si alespoň před zimou tu práci a ošetřete ji voskem. Ceny za ruční mytí auta se pohybují od 200 Kč do 1800 Kč, ale to už zahrnuje i kompletní čištění interiéru.

5. Respektujte návod k obsluze

Před vjezdem do myčky si opravdu prostudujte návod. Nejednou se stane, že do myčky vjede někdo s ochranným rámem nebo se střešním boxem, senzory myčky ho nezaregistrují a dojde ke kolizi. A že někdo nesundá anténu? „Kartáče ji většinou nezlomí, tedy pokud není vysouvací,“ říká Tomáš Adámek. „Ale viděl jsem už několik aut, jimž kartáč anténu vyškubl, ta se na něj namotala a pak v jednom pruhu omlátla lak na celém voze.“

6. Vosk chrání

Myčky nanášejí tekutý vosk, který na autě vytvoří film, ale ještě lepší je ruční voskování za studena. Speciální přípravky vytvoří na autě tenký a odolný film, který zabrání poškození karoserie, navíc se z něj špína lépe smývá. „Nabízíme přípravky, kterému říkáme skleněný lak,“ říká Romana Šmejkalová z firmy Sonax a dodává: „Je to nejspolehlivější ochrana karoserie na trhu, umí zabránit i poškození od drobných kamínků.“

7. Vyzkoušejte samostěrače

Asi už jste viděli ty zázračné prostředky, po jejichž aplikaci voda stéká sama i bez stěračů. Kupodivu většina z nich funguje. Šetříte tak gumičky stěračů. „Tyto přípravky obsahují teflon a další speciální látky, takže vytvoří absolutně celistvý a vodu odpuzující film,“ vysvětluje Tomáš Adámek.

8. Schovejte auto pod fólii

Tohle je ten nejlepší způsob, jak ochránit lak auta. Schovejte ho do fólie. Prodejci dnes nabízejí spoustu kvalitních materiálů s životností až sedm let, můžete si vybrat z různých ba-

rev, tlouštěk a designů, nebo zvolit jen čirou fólii, takzvaný carshield. „Nejdůležitější je, aby byla správně položená,“ říká Pavel Maňas z firmy Trieste, která patří mezi ty vyhlášené a dodává: „Zdaleka nejde jen o vzduchové bublinky, fólie také může na exponovaných místech pracovat a pak je důležité vědět, jak ji správně aplikovat. Také se musí dodržovat přesahy, teploty a auto musí být perfektně čisté. Doma v garáži to nezvládnete.“ A ceny? Za kvalitní fólii i práci zaplatíte zhruba od deseti tisíc výše, hodně záleží i na velikosti a složitosti auta.

9. Ošetřete gumové těsnění

Alespoň před zimou byste měli těsnění oken, dveří a kufru ošetřit přípravky s glycerinem, který dobře ochrání gumu před zimou a puchřením.

10. Nemyjte auto, když mrzne

Některé zimní slunečné dny vysloveně lákají k tomu, abyste auto umyli, ale když je na termometru méně než -3 °C, tak byste na to měli zapomenout. Voda se dostane všude, potom zamrzne a roztáhne se. A asi si umíte představit, co všechno se pak se může stát!

7 lyžařských areálů v Rakousku

Kde je největší snowpark a kam s rodinou?

Jestli ještě netušíte, kde strávíte s dětmi jarní prázdniny, náš přehled pro vás bude určitě inspirací. Vyberte si podle toho, co máte nejraději!

1. Největší ski aréna Zillertal

Největší v tomto případě znamená asi i nejlepší. Dlouhé údolí ukrývá jeden z největších lyžařských areálů nejen v Evropě, ale i na světě. 262 sjezdovek o délce 662 km a pochopitelně všech úrovní. Kromě toho také výborné volné lyžování. Zillertal je rozdělen do tří částí, ale lyžuje se všude s jedním skipasem. Nejznámější a možná i nejlepší je oblast Zillertal 3000/Hintertux – jsou to propojené skiareály Eggalm, Rastkogel a Penken, doplněné o Hintertux, nejoblíbenější rakouský ledovec. Fajnšmekři se zde mohou těšit na nejprudší sjezdovku v Rakousku s příznačným názvem Harakiri. Jestli chcete poznat celou oblast, počítejte minimálně s pěti dny lyžování.

FAKTA: Nadmořská výška 550 až 3250 m, 662 km sjezdovek, 171 vleků a lanovek

CENA: 42,5 Euro za den, 205 Euro za 6 dní

JAK JE DALEKO: z Prahy 533 km, z Brna 596 km



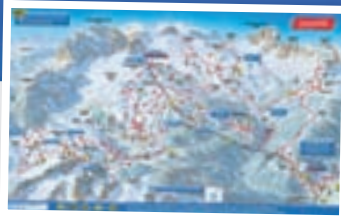
www.zillertal.at

NÁŠ TIP

Střešní box
Neumann 2999 Kč

Široká nabídka užitečných doplňků na cesty na WWW.AUTOKELLY.CZ

2. Nejvíce sluníčka Nassfeld Hermagor



Jedno z nejmodernějších lyžařských středisek Rakouska, které zaručuje nejvíce sluníčka. Je to vědecky dokázáno! Díky poloze na rozhraní mezi Jaderským mořem a Alpami tu v zimě svítí slunce 850 hodin, což je zhruba o 100 hodin déle, než v severnějších částech Alp. Nassfeld se přitom nachází v nadmořské výšce od 1600 m, takže sníh je zaručen – běžně se tady lyžuje už od listopadu. Kromě počasí se těšte i na Millennium Express, nejdelší kabinovou lanovku Alp – za 17 minut vás svezí z Tröpolachu v Gailském údolí do nadmořské výšky 2000 m. A novinkou je nejdelší osvětlená sjezdovka v Evropě, která má 2,2 km.

FAKTA: Nadmořská výška 610 až 2020 m, 110 km sjezdovek, 30 vleků a lanovek

CENA: 38 Euro za den, 199 Euro za 6 dní

JAK JE DALEKO: z Prahy 484 km, z Brna 531 km

TEXT: Richard Cvrček FOTO: archiv

5. Nejlepší snowpark Zell am See Kaprun



Oblíbený ledovec a jednoznačně nejlepší nejen snowpark, ale vlastně zde jsou nejlepší i celkové podmínky pro mladé snowboardisty a milovníky extrémního lyžování. Ve skutečnosti je na Kitzsteinhornu snowparků hned několik – DC Central Park, Roxy Park a Easy Cross (70 metrů dlouhá a 5 metrů vysoká U-rampa). Dohromady je to 88 různých překážek, skoků, ramp a dalších freestyleových vychytávek. Kaprun nabízí spíše lehčí a střední tratě, je tedy vhodný pro rodiny s dětmi. Sjezdy pro zdatné lyžaře a snowboardisty najdete hlavně v Zell am See, kde je pětadvacet kilometrů černých sjezdovek.

FAKTA: Nadmořská výška 900 až 3029 m, 138 km sjezdovek, 50 vleků a lanovek

CENA: 43 Euro za den, 209 Euro za 6 dní

JAK JE DALEKO: z Prahy 484 km, z Brna 513 km

3. Nejlepší ubytování Kühtai



Nejvýše položená obec v Rakousku (2020 m n.m.) má jen 12 stálých obyvatel a je přímo uprostřed lyžařské arény. Sjezdovky vedou až ke dveřím hotelu, všude kolem jsou zasněžené pláně bez lesů. Kapacita vleků je přitom desetkrát větší než kapacita ubytování, takže vám zaručujeme, že tady se fronty rozhodně netvoří. Jedná se o komorní středisko, ale o to lepší je tady lyžování. Díky vysoké nadmořské výšce se tady běžně lyžuje od listopadu až do začátku května. Středisko si také zapamatujete podle nádherné a zatraceně dlouhé horské silnice.

FAKTA: Nadmořská výška 1950 až 2520 m, 40 km sjezdovek, 13 vleků a lanovek

CENA: 32 Euro za den, 143 Euro za 5 dní

JAK JE DALEKO: z Prahy 587 km, z Brna 647 km

6. Nejlepší středisko pro rodiny Serfaus Fiss Ladis



Tyrolské top středisko sestávající ze tří letovisek Fiss, Ladis a Serfaus na slunečné terase nad údolím Innu je hodně velké, hodně moderní a velmi malebné. Rodinné ale neznamená nudné. Kromě 185 km sjezdovek všech obtížností můžete vyzkoušet sněžné skútry, snowtubing, skiboby či sněžnice. Pro milovníky adrenalinu zde mají speciální rogalo na ocelovém laně, na kterém se můžete prolétnout 47 metrů nad údolím v rychlosti přes 80 km. Lyžování tady je velmi rozmanité, od dětských sjezdovek až po freeride. Bohužel za tohle všechno se platí a toto středisko patří k těm finančně náročnějším.

FAKTA: Nadmořská výška 1200 až 2750 m, 185 km sjezdovek, 30 vleků a lanovek

CENA: 44 Euro za den, 218 Euro za 6 dní

JAK JE DALEKO: z Prahy 565 km, z Brna 698 km

4. Nejlepší freeride Ski Arlberg



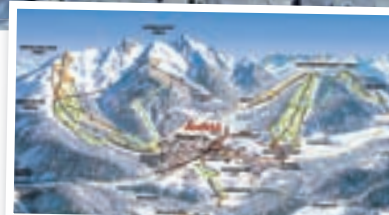
Oblast nápadně připomíná francouzská střediska a není to jen charakterem krajiny, ale hlavně množstvím sněhu. A přestože je tu 235 km sjezdovek, tak zajímavějších je 184 km freerideových svahů. Jestliže jste o tomto středisku slyšeli známé mluvit jen v superlativech, pak nepřeháněli. Nejvíc prašanu najdete na západních svazích – Albonagrat, označovaný jako sněhová kapsa, Rūfikopf nebo Zugger Hochlicht jsou prostě úžasné. A pozor, také je to jediné středisko v Rakousku, kde je povolené vrtulníkové lyžování! Takže si připravte peněženky...

FAKTA: Nadmořská výška 1304 až 2811 m, 235 km sjezdovek, 68 vleků a lanovek

CENA: 42,5 Euro za den, 204 Euro za 6 dní

JAK JE DALEKO: z Prahy 575 km, z Brna 708 km

7. Nejlepší běžkování Olympijský region Seefeld



Už dvakrát se tu konala zimní olympiáda a jednou mistrovství světa. Přestože Seefeld nabízí i sjezdové lyžování, tak sem drtivá většina lidí míří na běžky. Náhorní plošina mezi Seefeldem, Scharnitzem a obcí Leutasch tradičně vyhrává všechny ankety v kategorii nejlepší běžkařský areál v Alpách a i naši se vyplatí sem zajet. Je zde 14 modrých, 11 červených a 10 černých okruhů jak na klasiku, tak na bruslení, dohromady 266 kilometrů perfektně udržovaných tras. Stopa!

FAKTA: Nadmořská výška 800 až 1410 m, 266 km běžeckých tras

CENA: 4 Euro za den

JAK JE DALEKO: z Prahy 510 km, z Brna 634 km

3nej

DESTINACE

českých lyžařů

Na co si dát pozor za volantem?

S Italy se možná domluvíte, ale Rakušané na vás klidně zavolají policii, když je omezíte. Francouzi jezdí spořádaně a nedarují vám už ani drobnější přestupek. Na co si dát pozor při cestě za zimními radovánkami a které zvláštnosti by vás mohly překvapit?



Francie

nic vám už neodpustí



Posledních pět let jsou francouzští policisté opravdu důslední, a tak se z Francie stává země, kde všichni jedou stejně rychle a stejně spořádaně. Pokuty jsou vysoké a měří se na dálnicích i okreskách, policie číhá i na mytínicích a hlídá průměrnou rychlost. Francouzi všeobecně nejsou moc dobrými řidiči, k autům nemají zvláštní vztah, takže oděrký z parkování jsou na denním pořádku. Silnice jsou ve Francii rozděleny na dvě kategorie. Národní (28 500 km) jsou označeny písmenem N (Nationale) a jsou obdobou našich hlavních silnic. Silnice místní (420 000 km) jsou pak označeny písmenem D (Département) a jsou obdobou našich okresních silnic. Dálnice jsou značené písmenem A (Autoroute) a na většině z nich se platí mýtné.

LIMITY (dálnice/ostatní silnice/město):

130 km/h, 90 km/h, 50 km/h

Za špatného počasí na dálnici 110 km/h

Za mlhy, kdy je viditelnost menší než 50 m, je

maximální rychlost omezena na 50 km/h na všech silnicích včetně dálnic.

ALKOHOL: 0,5 promile

POKUTY: Francouzští policisté jsou oprávněni udělit blokovou pokutu na místě až do výše 375 EUR. Postihy jsou vysoké a policie vyžaduje zaplacení na místě. Jakákoliv snaha o snížení pokuty je bezpředmětná. Používání antiradaru je ve Francii zakázáno a trestáno vysokou pokutou – až 1500 EUR!

ZVLÁŠTNOSTI: Řidiči, kteří mají řidičský průkaz méně než dva roky, musí dodržovat následující limity: 80 km/h na silnicích, 100 km/h na dálničních obchvatech měst, 110 km/h na dálnicích. Pozor, platí to i pro cizince!



Pragosport, a.s.

Na Ořechovce 579/6, 162 00 Praha 6, Česká republika
office@pragosport.cz, polytan@pragosport.cz

www.pragosport.cz



Itálie

milovníci aut a dobří řidiči



V Itálii se jezdí většinou velmi dobře, místní řidiči mají výborné sociální citění a na silnici spolupracují s ostatními. Poznáte to v zácpě ve městě i při jízdě po dálnici, kde bez problémů fungují takové věci jako zipování. Pokud svezpě dbáte pravidel a tím vytváříte možné konfliktní situace, umějí se ozvat a dát to najevo. Běžně se jezdí o deset procent rychleji a nikdo si s tím neláme hlavu. Policie je přísná, ale spousta věcí se dá vyřešit domluvou, hlavně moc neodmlouvejte a nechovejte se arogantně. Italové mají auta rádi a jsou vesměs dobrými řidiči, nevdají jim vás pustit, když pospícháte, ale to samé vyžadují i od ostatních. Na horách si určitě nedovolte silnici zablokovat třeba kvůli tomu, že jedete bez řetězů nebo dokonce zimních pneumatik.

LIMITY (dálnice/ostatní silnice/město):
130 km/h, 90 km/h, 50 km/h

Za špatného počasí na dálnici 110 km/h

ALKOHOL: 0,49 promile

POKUTY: Policie může vymáhat na místě od řidiče vozidla, registrovaného v za-

hraničí, čtvrtinu maximální výše pokuty. Když odmítnete zaplatit zálohu, mohou vám odebrat řidičský průkaz nebo zabavit auto. Výše pokut se pohybuje od 38 Euro až po 6527 Euro (alkohol u profesionálního řidiče).

ZVLÁŠTNOSTI: Italská policie často zabavuje auta – když nemáte na pokutu, jedete bez řidičáku nebo mají podezření na kradené auto. Mají tady i bodový systém (10 bodů), a při prohrěšku zanesou do registru i zahraniční řidiče.



Rakousko

pozor i na malé přestupky!

Rakousko je náš nejbližší soused a ne-pochybně už jste tam řídili. Víte tedy, že se zde jezdí v první řadě plynule a podle předpisů. Na dálnici musíte mít dálniční známku, na některých silnicích budete ještě platit mýtné. Řidiči jsou zde většinou nekonfliktní, o to přísnější umí být policie, která se nezdráhá pokutovat i drobné přestupky. Dejte si pozor na předjíždění na nebezpečných místech nebo na otáčení v křižovatkách – zrovna tyto dva přestupky jsou trestány obzvláště tvrdě! Je zde běžné, že řidiči auta, kterého jste svým chováním nějak ohrozili, situaci oznámí na policii a pak vás sebere nejbližší hlídka.

LIMITY (dálnice/ostatní silnice/město):

130 km/h, 100 km/h, 50 km/h

Maximální rychlost pro vozidla se sněhovými řetězy je 40 km/h

ALKOHOL: 0,49 promile

POKUTY: Rakouští policisté mohou vybírat pokuty do 36 Euro, v případě vyšší pokuty může policista požádat o zaplacení zálohy až do výše 1308 Euro, zbývající částka pokuty je splatná v průběhu následujících dvou týdnů. Výše pokut se pohybuje od 20 do 5900 Euro, přičemž nejvyšší částka je za alkohol.

ZVLÁŠTNOSTI: Pozor, Rakousko má jednu zásadní novinku. Od 1. ledna je na rakouských dálnicích a rychlostních silnicích nařízeno v případě tvořících se kolon vytvářet uličku pro volný průjezd vozidel policie, záchranky nebo hasičů. Vozidla v levém pruhu musí zajet co nejvíce vlevo, vozidla v ostatních pruzích co nejvíce vpravo. Využívá se přitom i odstavný pruh. Porušení tohoto nařízení se trestá pokutou až 2180 euro!

THULE
SWEDEN



HAMAX

PRODEJ - PŮJČOVNA



AUTOBOXY



STŘEŠNÍ NOSIČE



BOBY PRO MIMINA



SANĚ



NOSIČE LYŽÍ



SNĚHOVÉ ŘETĚZY



SPECIÁLNÍ BOBY A SKLUZÁKY



KLASICKÉ BOBY

ThuleStore.cz

NÁCHODSKÁ 232,
190 00 PRAHA 9 – HORNÍ POČERNICE

info@thulestore.cz Tel: 727 915 297
www.th-store.cz Mob: 777 976 553

Věrnostní systém na PŮJČOVNU!!!

Autoboxy
Střešní nosiče
Nosiče kol
Nosiče lyží
Sněhové řetězy
THULE Professional
Saně, Boby a Doplnky
Náhradní díly THULE/HAMAX
Autorizovaný servis THULE
Použitá nosiče
Výkup nosičů

THULESTORE.CZ

Dobijte si kredit svého mobilu



...T...Mobile...



vodafone

**Ve všech pobočkách sázkové
kanceláře Tipsport**

a v prodejních místech loterie Tip6ka

www.tipsport.cz

Službu poskytuje
Global Payments Europe



10 MÝTŮ o pojištění aut

**Manuál, který vás
ušetří problémů!**

Kolik toho víme o pojištění automobilů? Podle průzkumů mezi českými motoristy zoufale málo. O povinném ručení velmi často opravdu jen to, že ho zkrátka mít musíme ze zákona, o havarijním pojištění a asistenčních službách pak už skoro nic. Není divu, že mezi řidiči stále koluje řada mýtů a polopравd. Tady je desítka těch nejčastějších.

1) Když někoho nabourám, škodu na mém vozidle kryje povinné ručení.

Chyba! Vaše povinné ručení kryje jen škody, které jste způsobili vy někomu jinému. To, že jste například kvůli nedobrzdní zcela zdemolovali »čumák« vaší fabie, je tedy jen váš problém, který řeší havarijní pojištění, pokud ho máte sjednané. Nemáte-li ho sjednané, máte smůlu, opravu svého vozidla zaplatíte ze svého.

2) V případě nehody mezi rodinnými příslušníky není škoda hrazena.

To je pravda jen napůl. Škoda na majetku opravdu hrazena není, škodu na zdraví ale pojišťovny zaplatí.

3) Havarijní pojištění se na starší auta nevyplicí.

Omyl! Ani starším vozům se nehody nevycházejí a ani sebelepší řidič nemůže předvídat kupříkladu to, že mu do cesty vběhne divočák. Náklady, které pak budete muset z vlastního zaplatit, budou určitě několikanásobně vyšší než pojistné.

4) Když auto prodám, povinné ručení se zruší.

Nezruší! Pojišťovně musíte zpravidla písemně oznámit, že jste vůz prodali. Pojišťovny to velmi často chtějí doložit předložením velkého technického průkazu (stačí kopie), kde už je změna majitele vyznačena. Teprve pak pojistná smlouva zaniká. Pokud tedy smlouvu tímto způsobem neukončíte, jste povinni pojistné dál platit, dlužné pojistné po vás pak pojišťovna může vymáhat.

5) Když se stane nehoda, je úplně jedno, jaké asistenční služby využiji.

Není to jedno. Je sice pravdou, že na místě nehody se velmi často objeví ještě před příjezdem policie vozidlo asistenční služby, ale vy byste neměli sednout na lep prvnímu autu s obřím nápisem NEHODY, které u vás zastaví. Tato asistenční služba totiž nemusí mít s vaší pojišťovnou smluvní vztah a vy pak s likvidací škodní události můžete mít problémy. Lepší je tedy ihned zavolat svou asistenční službu a pomoc »náhodně« okolo jedoucí služby odmítnout.

6) Když nabourám, z havarijní pojistky stejně nezaplatím všechno.

Pojišťovny zpravidla říkají, že pojistka hradí veškeré účelně vynaložené náklady na opravy v cenách náhradních dílů – bez ohledu na stáří vozidla a to, kdo havárii způsobil. Může hradit i odtah vozu do servisu a náklady na náhradní vozidlo. Odečítá se pochopitelně sjednaná spoluúčast. Co samozřejmě zaplacené není, je fakt, že bourané vozidlo při následném prodeji ztrácí na ceně.

7) Pokud s autem jezdím jen párkrát ročně, nemusím ho pojišťovat.

To, že autem nejezdíte v zimě, nebo ho z garáže vyvezete jen na Vánoce a na Dušičky neznamena, že ho nemusíte mít pojištěné. Každé vozidlo zapsané v registru motorových vozidel musí mít ze zákona sjednané povinné ručení. Pokud ho mít nebudete, můžete dostat pokutu až 40 tisíc korun. Za

každý den, kdy vozidlo nebylo pojištěno, zaplatí navíc majitel či provozovatel vozidla příspěvek do garančního fondu České kanceláře pojistitelů. Jeho denní sazba se pohybuje podle druhu vozidla od 20 do 300 Kč. Pokud tedy víte, že auto používat nebudete, dočasně jej odhlaste z registru a dejte SPZ do depozitu – pak platit povinné ručení nemusíte, autem ale pochopitelně jezdit nesmíte.

8) Když nebudu platit povinné ručení, smlouva zanikne.

Nezanikne. Docílíte jen toho, že vám pojišťovna pošle upomínku o zaplacení. Pokud ani na tuto upomínku nebudete reagovat, pak teprve dojde (po měsíční lhůtě) k zániku pojištění. Dlužné pojistné až do ukončení pojištění ale přesto zaplatit musíte.

9) Povinné ručení kryje jen škody na automobilech. Pokud způsobím někomu újmy na zdraví, zaplatím náklady na léčbu ze svého.

Povinné ručení se vztahuje i na škody na zdraví. Pokud tedy budete povinni platit bolestné zraněným, nebo třeba ušlý zisk, zaplatí to vaše pojišťovna.

10) Když nabourám, stačí si s protistranou vyměnit telefony, vše ostatní lze »doladit« později

Omyl! Pokud není k nehodě přivolána policie, ukládá vám zákon povinnost sepsat s protistranou společný záznam o nehodě. Ten pak co nejdříve předáte pojistiteli.

Víte, že...

- V České republice je evidováno zhruba sedm milionů motorových vozidel?
- Jen necelých 19 % vozidel je pojištěno havarijně?
- Denně je v České republice ukradeno 65 aut?
- Při nedání přednosti v jízdě je průměrná škoda na vozidle 47 tisíc Kč?
- Pro více než 70 % řidičů je při sjednávání havarijní pojistky nejdůležitější cena?

Jablka přímo pod stromem

Po roce opět přivítal pražský Palác Žofín hosty, které spíše než ve společenském obleku jsme zvyklí vídat v závodnických kombinézách. Konal se zde Zlatý večer motoristického sportu, v jehož rámci byly vyhlášeny výsledky anket Zlatý volant a Zlatá řídítka a fotografické soutěže Zlaté oko za rok 2011.

Často se stává, že syn najde zalíbení v otcově profesi a rozhodne se jí věnovat. Motorismus není v tomto ohledu výjimkou. Jako důkaz může ostatně posloužit i anketa Zlatý volant, která již pětadvacet let hledá nejlepší české automobilové závodníky za uplynulý kalendářní rok, v současnosti v pěti hlavních a pěti zvláštních kategoriích. V jejím aktuálním ročníku se prosadili hned tři potomci dřívějších laureátů této trofeje.

V případě Tomáše Engeho (mnozí fanouškové stále vzpomínají na skvělé výkony jeho tatínka Břetislava, mistra Evropy v kláních cestovních vozů) to zase tak velké překvapení nebylo. Mezi okruhovými závodníky je stálíci už hodně dlouho a zlatých volantů z dílny turnovského šperkaře Jiřího Urbana má ve své kolekci plný tučet. Tentokrát však neměl dopředu nic jistého, protože Josef Král na sebe výrazně upozornil svými výkony ve formulové sérii GP2, považované za předstíh formule 1. Nakonec mu však na libereckého matadora chybělo dvacet bodů. Odnesl si alespoň Cenu rychlosti (Speed Award) za nejvyšší průměr na jedno závodní kolo (221,496 km/h v Monze 10. září 2011). Třetí skončil bronzový z ME trucků Adam Lacko. Na domácích autodromech se dařilo Gabriele Jílkové, již jen o vlásek unikl mistrovský titul v divizi 3. Na Žofíně převzala Cenu Elišky Junkové pro nejlepší ženu-závodnici.

Také Jan Kopecký navazuje na otcovskou tradici.

Jenže zatímco Josefa Kopeckého jsme znali jako vynikajícího okruhového pilota a zejména vrchaře, Honza se našel v rallye. V minulém roce opět sahal po prvenství v seriálu Intercontinental Rally Challenge, přičemž zvítězil ve dvou jeho podnicích. Jeho navigátor Petr Starý se zase může pyšnit tím, že jej odborní motorističtí novináři, kteří v anketě hlasují, označili za Spolujezdce roku. Za Kopeckým se umístili Martin Prokop a Aleš Loprais, kteří se bohužel slavnostního vyhlášení nemohli zúčastnit. Prvně jmenovaný v té době zápolil s nástrahami rychlostních zkoušek na Rallye Monte Carlo, druhý se zotavoval ze zranění, utrpeného při Rallye Dakar, a nechal se zastoupit svým legendárním strýcem Karlem.

A třetí jablko, které zůstalo ležet hned vedle kmene. Také Petr Vojáček se mohl radovat, že k jeho dvěma zlatým volantům přidal syn Lukáš třetí. Byť ani jemu se nepodařilo zlomit rodinné „prokletí“ věčných druhých míst v evropském šampionátu v závodech do vrchu. Tak snad to vyjde letos... Na stylizovaných stupních vítězů mu dělali společnost nestárnoucí Otakar Krámský a Dan Michl.

Ve společné off-road kategorii (autokros a rallyekros), jejímž mediálním partnerem byl časopis Grand Auto, přerušil Václav Fejfar dlouhodobou dominanci čistokrevných bugin. Úřadující vice-mistr starého kontinentu v divizi „plechových“ automobilů TouringAutocross, kterému na žofínském pódiu poblahopřál také generální ředi-

tel vydavatelství GRAND PRINC MEDIA David Mikula, nechal za sebou klasiky českého terénu Petra Bartoše a Petra Turka. Za zmínku určitě stojí, že na sedmé příčce konečného pořadí najdeme šestašedesátiletého(!) Jaroslava Hoška. To patnáctiletý Jakub Kubiček je teprve na začátku své sportovní kariéry. Rozjetou ji má nicméně parádně: v premiérovém ročníku autokrosového juniorského mistrovství Evropy nenašel rovnocenného protivníka. Povedenou sezonu završil ziskem Ceny Jiřího Sedláře, určené nejlepšímu závodníkovi do 23 let věku.

V motokárovém světovém šampionátu třídy KF1 skončili Zdeněk Gróman a Libor Toman těsně za sebou. Stejná situace se opakovala i ve Zlatém volantu, třetí největší počet bodů posbíral Jiří Forman.

Do Síně slávy našeho automobilového sportu, kterou tvoří držitelé Ceny Zdeňka Vojtěcha, byl uveden Milan Maděryč. S jeho jménem jsou spojeny jak vznik jednoho z nejúspěšnějších českých okruhových seriálů, Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cupu, tak i rozsáhlé aktivity v oblasti podpory mladých talentovaných jezdců.

Anketa Zlatá řídítka, zaměřená na motocyklové disciplíny, je oproti Zlatému volantu výrazně mladší, konala se teprve pošesté. Přesto si již dokázala získat patřičný respekt. S jedinou výjimkou se symbolická plastika motorkáře, vytvořená výtvarníkem Milanem Vinšem, zatím vždy stala kořistí některého silničáře. Nejinak

inzerce

ZLATÝ VOLANT® 2011

35. ročník ankety

o nejlepší automobilové závodníky České republiky



Pořadatel ankety



Držitelé hlavních cen: zleva Tomáš Enge, Karel Abraham, Václav Fejfar, Lukáš Vojaček, Zdeněk Gróman a Jan Kopecký



TEXT: redakce
FOTO: Sport-Press

Autokrosař Václav Fejfar převzal cenu od Jana Rumla, generálního ředitele společnosti Sherlog.

tomu bylo i tentokrát. Ostatně těžko si na nejvyšším stupínku představit někoho jiného než Karla Abrahama, který se jako první reprezentant České republiky prosadil v MS silničních motocyklů do elitní kategorie MotoGP a nakonec v ní vybojoval 14. místo. Ještě o dvě příčky lépe dopadl ve třídě do 125 cm³ v anketě stříbrný Jakub Kornfeil. Po dlouhých desetiletích konečně zaznamenal pořádný výsledek také motokros. Bronz v mistrovství světa třídy MX3 pomohl Martinu Michkovi ke stejnému umístění i ve Zlatých řídítkách.

Cena Františka Štastného za zásluhy o motocyklový sport byla udělena Miloslavovi Součkově, členu vítězného československého týmu v Šestidenní v roce 1956. O čtyři roky později mu patřilo třetí místo v motokrosovém mistrovství světa ve třídě do 250 cm³.

Do sedmého ročníku fotografické soutěže Zlaté oko se přihlásilo se svými díly celkem 37 autorů. Porotě se nejvíce líbil snímek s názvem Hlavičkový souboj, který pořídil Petr Makušev během slavného pardubického plochodrážního závodu Zlatá přilba.

Večerem provázeli Iva Kubelková a ředitel pořadatelské agentury Sport-Press Petr Dufek. K příjemné atmosféře přispěly módní přehlídka modelů z produkce společnosti Veba, textilní závody, stejně jako vystoupení zpěvaček Debi a Kamily Hübsch a rovněž mistry světa ve sportovním aerobiku.

Výsledky 35. ročníku ankety Zlatý volant

Závody na okruzích (partner Česká pojišťovna)

1.	Tomáš Enge	237
2.	Josef Král	217
3.	Adam Lacko	142
4.	Tomáš Kostka	54
5.	Petr Fulín	49
6.	Jan Charouz	46

Automobilové soutěže a maratony (partner CP Direct)

1.	Jan Kopecký	288
2.	Martin Prokop	195
3.	Aleš Loprais	116
4.	Roman Kresta	113
5.	Martin Semerád	72
6.	Václav Pech	60

Závody do vrchu (partner Veba, textilní závody)

1.	Lukáš Vojaček	143
2.	Otakar Krámský	115
3.	Dan Michl	97
4.	Miloš Beneš	58
5.	Josef Michl	51
6.	Jaroslav Krajčí	49

Autokros a rallyekros (partner Secar Bohemia)

1.	Václav Fejfar	144
2.	Petr Bartoš	137
3.	Petr Turek	106
4.	Roman Častoral	90
5.	Jakub Kubíček	86
6.	Ondřej Musil	72

Motokáry (partner DEKRA Automobil)

1.	Zdeněk Gróman	131
2.	Libor Toman	84
3.	Jiří Forman	56
4.	Jan Midrle	47
5.	Adam Kout	41
6.	Tereza Grómanová	23

Zvláštní ceny ankety Zlatý volant

Cena Elišky Junkové (partner NKL Žofín)
Gabriela Jílková

Cena Jiřího Sedláře (partner Tipsport)
Jakub Kubíček

Cena Zdeňka Vojtěcha (partner Sport-Press)
Milan Maděryč

Spolujezdec roku (partner Rückl Crystal)
Petr Starý

Speed Award (partner Alcar Bohemia)
Josef Král

Výsledky 6. ročníku ankety Zlatá řídítka

(partneři ICOM transport, Castrol Lubricants, Auto Jarov)

1.	Karel Abraham	184
2.	Jakub Kornfeil	131
3.	Martin Michek	72
4.	Jakub Smrž	67
5.	Aleš Dryml	62
6.	Petr Bartoš	35

Zvláštní cena ankety Zlatá řídítka

Cena Františka Štastného (partner Auto Jarov)
Miloslav Souček (motokros a enduro)

Výsledky 7. ročníku soutěže Zlaté oko

(partner Centrum FotoŠkoda)

Petr Makušev (Hlavičkový souboj)

inzerce



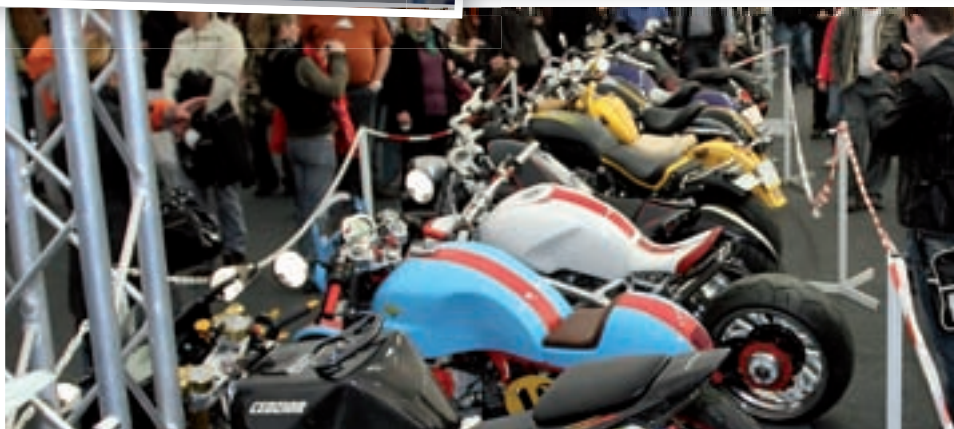
ZLATÁ ŘÍDÍTKA® 2011

6. ročník ankety

o nejlepší motocyklové závodníky České republiky

Pořadatel ankety

Mediální partneři



Na motorky do Prahy!

Výstaviště v Praze Holešovicích bude na začátku března znovu patřit milovníkům jedné stopy. Od čtvrtek 8. března do neděle 11. března zde proběhne již 16. ročník tradiční výstavy motocyklů, čtyřkolek a příslušenství MOTOCYKL 2012. Incheba Praha připravila opět velkou přehlídku, která zcela určitě nadchne všechny fanoušky motocyklů.

Letošní výstavu okoření hned několik novinek na českém trhu. Na svém stánku představí novinky pro letošní rok Ducati – Ducati Panigale, Husqvarna – Husqvarna Nuda. Největším překvapením je firma Meteorsport, která se rozhodla rozvířít český rybník a zaměřit se na zastupování méně známých značek, které se zabývají malosériovou výrobou exkluzivních motocyklů. Kromě značky Derby proto na jejich stánku uvidíte motocykly značky Voxan. Ojedinělým perlám na dvou kolech bude kralovat lamborghini mezi motorkami – značka Bimota.

Již tradičně je součástí výstavy Motocykl v pražských Holešovicích soutěžní výstava motocyklových přestaveb BOHEMIAN CUSTOM BIKE, na které návštěvníci uvidí to nejlepší z dílen domácích i zahraničních stavitelů motorek. Nutno podotknout, že hodnota těchto unikátů se mnohdy pohybuje v sedmiferných částkách a na výsta-

vě jich uvidíte hned několik desítek. Souhrnná cena těchto strojů sice dohromady přesahuje třicetimilionovou cifru, strojírenská a umělecká hodnota je ale nevyčísitelná. Tím lépe, že je možné si tyto unikáty i s jejich technickými řešeními prohlédnout pečlivě, zblízka a na vlastní oči. Akce je součástí projektu V4 a vítěz postupuje do zahraničních soutěží. Atmosféru dokreslí módní přehlídky, besedy se staviteli motocyklů, koncerty a fotografování modelek v profesionálním fotografickém studiu před zraky návštěvníků. Opět proběhne také pře-



hlídka mistrů americké retuše Airbrush Art Festival, v rámci kterého se bude malovat nejen na stroje, ale i na ženská těla. Své diváky si jistě najdou i nové modely sériově vyráběných strojů značek Kawasaki, Harley Davidson, Journeyman, Suzuki a dalších. Na většinu z nich se bude možné posadit a každý tak bude moci posoudit, jak se mu v sedle nového stroje líbí.

Samozřejmostí je i prodejní výstava oblečení jak top kvality, materiálů a technologií, tak na druhé straně cenově dostupných značek. Vystavovatelé s příslušenstvím a potřebami pro motorkáře, které se budou na výstavě prezentovat, mají pro návštěvníky přichystány atraktivní ceny.

Doprovodný program také nenechává nic náhodě. Ve spolupráci s Promotýmem Praha připravujeme autogramiády a besedy s účastníky nového terénního závodu Intercontinental Rally, který prochází dvěma kontinenty a je zaměřen na závodníky a dobrodruhy. Novinkou bude prezentace a ukázka rozvíjející se motocyklové disciplíny Flattrack – americké ploché dráhy. Ta bude doplněna o tradiční výstavu dragsterového sportu a amerických hotrodů. Dragstery a hotrody hrají nezastupitelnou historickou roli při vývoji strojů na americké pevnině, a svým sepětím s hudbou stylu rockabilly tato subkultura bují, přerůstá motoristické hranice a promítá se do stylu, módy i designu. Před Průmyslovým palácem budou pro návštěvníky připraveni přední čeští kaskadéři – Marek Černý, legendární motocyklový novinář Přemysl Vaněk, Lukáš Petráček, Jaroslav Janovský, Tomáš Vorel. Stuntridery nově doplní atraktivní podívaná na stěně smrti – retrospektivní disciplína provozovaná v prkenném kotli, pěkně postaru. Návštěvníci si budou také moci vyzkoušet jízdu na čtyřkolkách na jednoduchém polygonu a v neposlední řadě se předvede sympatický šoumen a sportovec Míra Lisý se svým projektem Bezpečně na motorce. V Průmyslovém paláci se na stánku DMA racing navíc objeví mistr ČR Michal Drobný a návštěvníci budou moci soutěžit o tandemovou jízdu s tímto jezdcem. Chybět nebudou ani soutěže o jízdu v luxusních automobilech. Perličkou je také účast výrobce luxusního českého šestivalce FGR Midalu.

Na letošním Motocyklu se představí FGR český tým se strojem české výroby, který se zúčastní mistrovství světa silničních motocyklů v nově vypsané kategorii Moto3. Je to už čtyři desetiletí od poslední účasti českého stroje v závodech Grand Prix.

Závěrem nezbývá než dodat, že pro všechny návštěvníky veletrhu budou probíhat soutěže o hodnotné ceny. Tou největší a nejlepší je soutěž o motocykl značky Suzuki GSR 750 v hodnotě více než 209 000 Kč. Stačí jen přijít na výstavu Motocykl 2012 a zúčastnit se!!! Sledujte web a facebook veletrhu www.motocykl-praha.cz.

Těšíme se na Vás!

RED HOT CHILI PEPPERS



27.8.2012 PRAHA

SYNOT TIP ARENA

VSTUPENKY V SÍTI TICKETPRO, WWW.TICKETPRO.CZ A WWW.SYNOTTIPARENA.CZ

REDHOTCHILIPEPPERS.COM | LIVENATION.CZ

LIVE NATION



BRUCE SPRINGSTEEN
& THE E STREET BAND

11.7.2012 PRAHA

SYNOT TIP ARENA

TICKETPRO

VSTUPENKY V SÍTI TICKETPRO, WWW.TICKETPRO.CZ A WWW.SYNOTTIPARENA.CZ

AMERICAN EXPRESS

centrum

Answer

SYT JEN

LIVE NATION

LIVENATION.CZ

Průběh koncertu, koncert

CIRQUE DU SOLEIL



ALEGRIA

DIRECTED BY FRANCO DRAGONI

25. - 27. 5. 2012 PRAHA O₂ arena

VSTUPENKY V PRODEJI VE SBĚRNÁCH SAZKA, A.S., WWW.SAZKATICKET.CZ

CIRQUEDUSOLEIL.COM | LIVENATION.CZ

PRODÁVATEL

OFFICIAL SPONSORS



O₂ arena uvádí

LIVENATION BY ARRANGEMENT WITH X-RAY PRESENT



NOVÉ ALBUM



PRÁVĚ V PRODEJI

COLDPLAY

16.9.2012 PRAHA

SYNOT TIP ARENA

TICKETPRO

Vstúpenky v TICKETPRO, www.ticketpro.cz a www.synottiparena.cz

WWW.COLDPLAY.COM

LIVE NATION

WWW.LIVENATION.COM

LIVENATION.cz



Pozor ZVĚŘ!

**Jak zabránit
střetu s ní?**

Víte, proč v zimě stoupá počet srážek se zvěří až o polovinu? Posypová sůl láká divočáky a vysokou zvěř k silnicím. Jak můžete zabránit srážce a jak se zachovat, když už k ní má nevyhnutelně dojít?



I velká auta mohou srážku se zvířetem pořádně odskákat.

Druhý největší viník

Posypová sůl je ten nejosvědčenější způsob, jak proměnit zledovatělou silnici ve sjízdnou a jak rozpustit vrstvu sněhu. Mnohdy ale sypače ošetřují silnice preventivně a zvěři tak servírují sůl jako na zlatém podnose. Navíc se sůl dostává do rostlin u silnic. Zvířata minerály nutně potřebují ke svému životu a ruku v ruce se všemi těmito fakty jdou i dlouhé noce, proto v zimě počet nehod dramaticky stoupá. Věděli jste, že zvířata jsou po řidičích druhou nejčastější příčinou dopravních nehod? Zavíní víc kolizí, než chodci a cyklisté dohromady; třeba jen Česká pojišťovna ročně eviduje 3,5 tisíce takových nehod. Nepochybně za to může i fakt, že naše lesy se postupně znovu zaplňují zvěří. Skutečnost, že se loni uskutečnilo o třetinu víc nehod se zvěří než před dvěma roky, je neoddiskutovatelná, a zdá se, že letošní zima je ještě drsnější.

Brzděte, nevyhýbejte se!

Je paradoxní, že ty nejtěžší dopravní nehody se stávají ne při přímé srážce se zvěří, ale tehdy, když se jim řidiči pokouší zabránit. Pokus o prudký vyhýbací manévry ve vyšší rychlosti s největší pravděpodobností skončí smykem a nárazem do stromu, nárazem do protijedoucího auta, nebo sjetím ze silnice. „Když už vám do cesty vběhne srna nebo divočák, tak je tím nejlepším řešením prudce brzdit a vyšlápnout přitom spojku,“ radí Jiří Patera, uznávaný odborník na bezpečnou jízdu a dodává: „Pokud máte ještě čas, vypněte dálková světla a začněte troubit. Ale opravdu se nesnažte uhýbat, ve vyšších rychlostech a při prudkém manévru mnohdy nepomůže ani stabilizační systém nebo ABS. Auta jsou konstruována tak, aby náraz zepředu byl co nejbezpečnější pro posádku, srážku se zvěří nevyjímaje. Crash testy německého autoklubu navíc dokázaly, že při čelním střetu se zvěří většinou posádce vozu žádné větší nebezpečí nehrozí ani v osmdesátikilometrové rychlosti. A v Německu vědí, o čem mluví – jejich pojišťovny ročně evidují téměř tři sta tisíc takových nehod.“

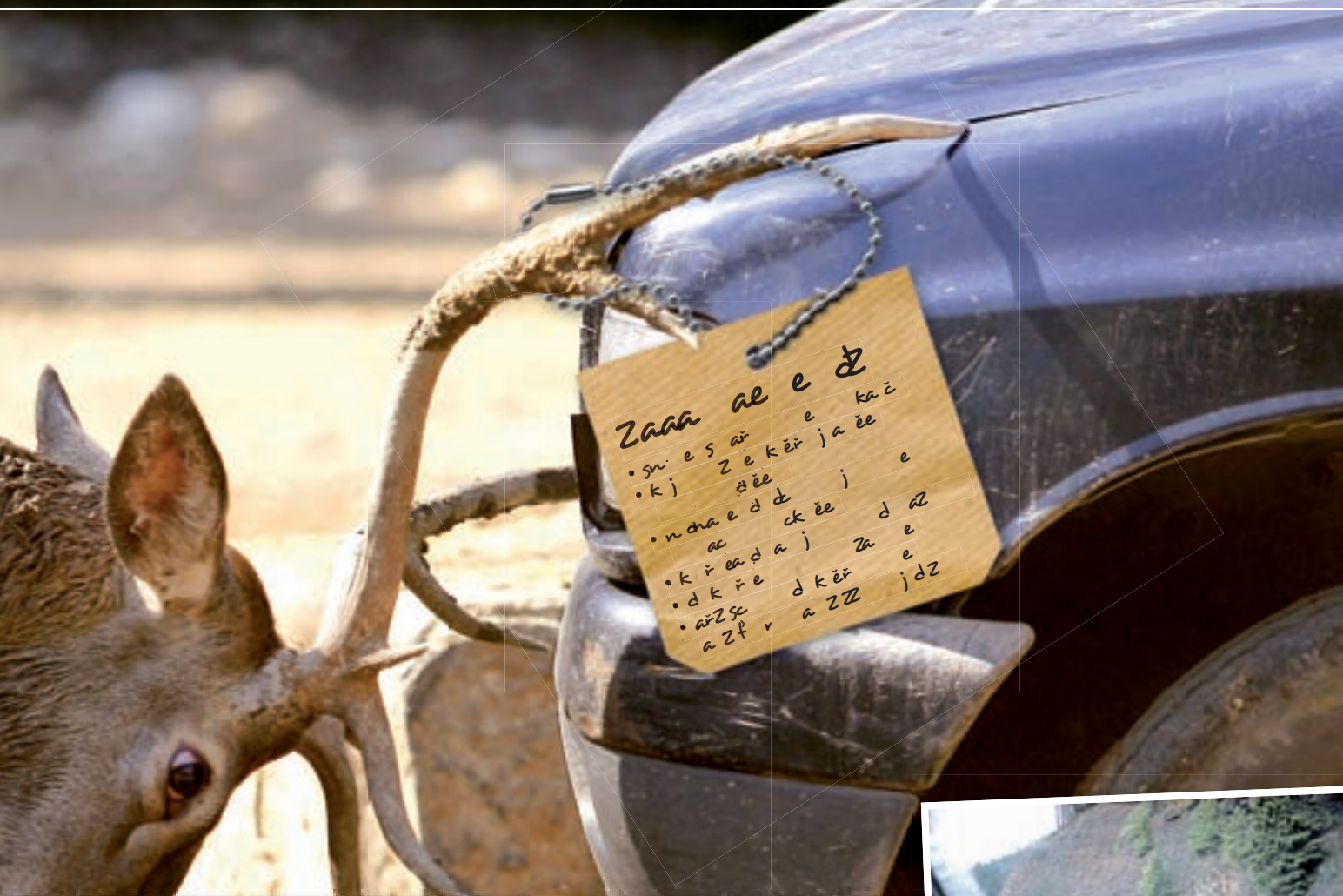
Zvíře snadno zpanikaří

Při jízdě více aut v místech, kde může zvěř vy-

běhnout na silnici, je tak víc než rozumné dodržovat v noci větší vzdálenost, než za dne. Zapamatujte si také, že zvěř se většinou pohybuje ve skupinách, takže když přes silnici přeběhne první zvíře, s největší pravděpodobností se za ním objeví další. A ještě jedno riziko zde existuje: „Jel jsem za kama-rádem a viděl, jak mu přes cestu přeběhla srna a jak se jí chtěl vyhnout,“ vzpomíná pracovník jednoho pražského autoservisu Tomáš Formánek. „Povedlo se mu to, ale zvíře zpanikařilo, otočilo se a chtělo se vrátit zpátky. A já už to neubrzdlil. Myslivec mi pak říkal, že je to poměrně obvyklé chování.“ Dalším častým případem je pak situace, kdy jedno auto zvíře srazí, a to pak náraz odhodí na další auto.

Na okreskách pozor!

Největší riziko srážky se zvěří vzniká pocho-pitelně v lesních úsecích nebo na rozhraní mezi lesem a poli. Zatímco na dálnici potkáte zpravidla díky zábránám maximálně klokana (nebo se o tom alespoň dočtete v novinách), tak na okreskách je srna, liška nebo divoké prase celkem častý jev. Policie i lesníci mají dokonce vytipované úseky, na nichž se nehody se zvěří stávají nejčastěji, takže varující značky u silnice byste měli brát vážně. „Na silnici mezi



Lány a Křivoklátem jsme měli pět srážek se zvěří za jeden večer,“ vzpomíná lesník Jaroslav Suchánek.

Kde zpozornět?

„Dvě nehody se přitom staly současně, to se řidiči zrovna trefili do malého stáda. Nepřežily to srny a obávám se, že ani ta auta. A takové nehody se tady u nás stávají běžně dvakrát týdně. Často pak dohledáme mrtvou zvěř někde poblíž silnice. Není to hezký pohled.“ Nejčastější dobou srážek je pak soumrak a zhruba dvě hodiny po něm, a pak pochopitelně svítání. Rizikem jsou kromě lesů také nevysekané příkopy, tam navíc zvěř, hlavně tu drobnou, neuvidíte. Zkušený lesáči vám také řeknou, že zejména drobnější zvířata vyhledá-

vají tmavý asfalt, který je vyhrátý z odpoledního sluníčka, jež už má na konci zimy překvapivě velkou sílu.

Rychlá pomoc při nehodě

Když už dojde k nehodě, zachovejte hlavně klid. Nechte auto svítit, použijte varovné blinky, vezměte si reflexní vestu a pokud možno označte nehodu trojúhelníkem. Podívejte se, jestli vám nepraskl chladič, pak by se mohl puštěný motor snadno přehřát. Při větším poškození vozidla (nad sto tisíc korun) zavolejte k nehodě policii; hodí se to i tehdy, když si nejste výší škody jisti a máte auto havarijně pojištěné – ideální je informovat se na asistenční lince. Policie uvědomí i myslivce, kteří se postarají o odvoz zraněného zvířete. Když je nehoda menší a váš vůz je schopen pokračovat v cestě, tak místnímu myslivci zavolejte vy – určitě vám s tím poradí na infolince vašeho telefonního operátora. V žádném případě se nesnažte se zvířetem nějak manipulovat – kromě vztekliny vám hrozí i poranění! Může se totiž stát, že náraz zvířete jen omráčil. A i když je vážně zraněné, tak se snaží bránit.

Zapomeňte na guláš

Také zapomeňte na to, že byste mrtvé zvíře



naložili do auta s vidinou mysliveckých hodů u vás doma. Nejde jen o to, že zvěřinu musí před konzumací prohlédnout veterinář, ale hlavně byste se tak dopustili pytláctví a mohli byste skončit i ve vězení. Takový pěkný jelen má cenu pětadvaceti tisíc korun a policie (hlavně však myslivci) bývají v takových případech nesmlouvaví. Zapamatujte si také, že i malé zvíře, třeba zajíc, může napáchat velkou škodu. „Zrovna nedávno jsme tu měli zákazníka s Fordem Mondeo, který ve stokilometrové rychlosti srazil zajíce,“ vzpomíná Tomáš Formánek. „Byla to škoda asi za 140 tisíc korun. Kromě nárazníku, mlhovky a nějakých drobných plastů, to odnesl i filtr s aktivním uhlím, vzduchový filtr a celé sání a musely se měnit i kabelové svazky. Chlupy a krev byly úplně všude.“ Pochopitelně srážka se statným divočkem také může znamenat auto na odpis, ale to bychom vám opravdu nepřáli.



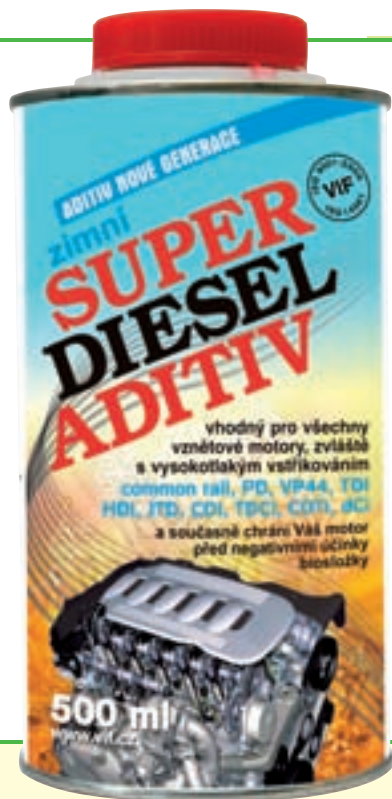
Super Diesel Aditiv



Vyzkoušená a schválená aditiva nejnovější generace
fickým pro letní i zimní období.

JEN TOTO JE ORIGINÁL!

Pozor! Na českém trhu se objevila aditiva, která od pohledu SDA výrazně připomínají. Jsou ve stejné plechovce a mírně jiný název doplň nálepkou ORIGINÁL. Rozhodně však nejde o stejný výrobek.



Upravené pro zvýšený obsah biosložek v naftě

Zimní aditiv

Udržuje čistotu vstřikovacích trysek.

Chrání palivový systém před korozí.

Zvyšuje mazací schopnost paliva, a tím prodlužuje životnost vstřikovacích zařízení a trysek.

Zvyšuje cetanové číslo až o 5 jednotek, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost motoru, zvyšuje výkon a šetří palivo.

Zlepšuje studený start motoru.

Potlačuje pění paliva v nádrži a v celém palivovém systému.

Stabilizuje naftu a prodlužuje její skladovací dobu.

Zlepšuje tekutost a filtrovatelnost nafty v zimním období.

Letní aditiv

Udržuje čistotu vstřikovacích trysek.

Chrání palivový systém před korozí.

Zvyšuje mazací schopnost paliva a tím prodlužuje životnost vstřikovacích zařízení a trysek.

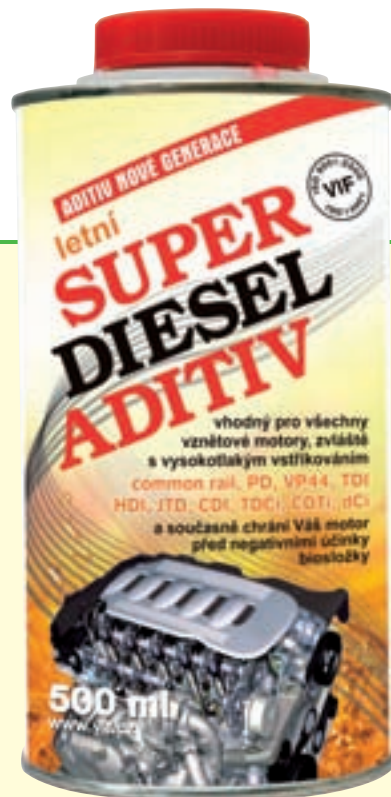
Zvyšuje cetanové číslo až o 5 jednotek, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost motoru, zvyšuje výkon a šetří palivo.

Zlepšuje studený start motoru.

Potlačuje pění paliva v nádrži a v celém palivovém systému.

Stabilizuje naftu a prodlužuje její skladovací dobu.

Snižuje spotřeba paliva až o 5%.



VIF, s.r.o., Volutová 2523, 158 00 Praha 5

Telefon: 235 520 133, e-mail: vif@telecom.cz, www.vif.cz

izi Go Isofix



- váhová kategorie: **0-13 kg** • skupina: **0+**
- umístění: **proti směru jízdy** • schváleno dle **ECE R44/04**
- instalace: **tříbodový pás / ISOfix s bází**

izi Sleep Isofix



- váhová kategorie: **0-13 kg** • skupina: **0+**
- umístění: **proti směru jízdy** • schváleno dle **ECE R44/04**
- instalace: **tříbodový pás / ISOfix s bází**



izi Combi X3 Isofix



- váhová kategorie: **0-18 kg** • skupina: **0/1**
- umístění: **proti směru jízdy 0-18 kg / po směru jízdy 9-18 kg**
- schváleno dle **ECE R44/04**
- instalace: **tříbodový pás / ISOfix**

izi Comfort X3 Isofix



- váhová kategorie: **9-18 kg** • skupina: **1**
- umístění: **po směru jízdy** • schváleno dle **ECE R44/04**
- instalace: **tříbodový pás / ISOfix**



izi Kid X3 Isofix



- váhová kategorie: **0-18 kg** • skupina: **0/1**
- umístění: **proti směru jízdy** • schváleno dle **ECE R44/04**
- instalace: **tříbodový pás / ISOfix**



izi Up X3 fix



- váhová kategorie: **15-36 kg** • skupina: **2/3**
- umístění: **po směru jízdy** • schváleno dle **ECE R44/04**
- instalace: **tříbodový pás / ISOfix**



Qashqai od
379 900
Kč

Juke od
339 000
Kč



NISSAN QASHQAI
Originální Crossover

NISSAN JUKE
Nabíjí město energií

Crossovery Nissan za jedinečnou cenu, která vás nabije energií - nyní u vašeho prodejce Nissan.

Zobrazení jsou pouze informativní. Data a údaje uvedené v této reklamě jsou určeny výlučně k informačním účelům a nemohou být považovány za návrh smlouvy. Nabídka je platná do odvolání, nebo do vyprodání zásob. Kombinovaná spotřeba: Qashqai: 5,2 - 8,2 l/100 km, Juke: 5,1 - 7,6 l/100 km, kombinované emise CO₂: Qashqai: 129 - 194 g/km, Juke: 134 - 175 g/km.

AutoPalace
Spořilov

Auto Palace Spořilov s.r.o.

Na Chodovci 2457/1, 141 00 Praha 4
Tel.: +420 296 574 381-382
www.autopalace-sporilov.cz

AutoPalace
Vysočany

Auto Palace Vysočany s.r.o.

Kolbenova 15, 190 00 Praha 9 - Vysočany
tel.: +420 283 019 205-7
www.autopalace-vysocany.cz