



AUTO ROKU 2019

Jaká auta jsou v České republice nejlepší?

Grand **Auto**

ČASOPIS PRO ŠIROKOU MOTORISTICKOU VEŘEJNOST / ZDARMA



**CESTUJEME
ZA SNĚHEM**
TIP NA VÝLET



NEOBVYKLÉ UNIVERZÁLNÍ
SUBARU XV

JE MEZI FINALISTY AUTA ROKU 2019 V ČR



Vypravujeme vlaky pro soukromé akce.

To také znamená půl miliardy bublinek v lahvích sektu připravených pro přípitek na vaší oslavě nebo teambuildingu.



I to je naše práce

Zázemí a bohaté zkušenosti umožňují Českým drahám nabízet výjimečné vlakové soupravy, které mohou sloužit jako prostor pro firemní akce nebo soukromé oslavy. Vybrat si můžete třeba konferenční vůz, Stříbrný šíp z roku 1939, parní vlak z 19. století nebo vlak Regionova.

04 NOVINKY

Novinky ze světa automobilů.

06 PŘEDSTAVENÍ: DS 7 CROSSBACK

SUV tak trochu jinak. Crossback už lze označit za prémiový.

10 PŘEDSTAVENÍ: JAGUAR I-PACE

Tesla může mít problém. Při prvním seznámení se zdá, že elektrický jaguar je lepší než Tesla X.

12 PŘEDSTAVENÍ: TOYOTA CAMRY

Legenda se mezi velké sedany po 14 letech vrací. Reprezentativní camry je hybrid se 160 kW.

14 PŘEDSTAVENÍ: MAZDA 6

Je zajímavým způsobem modernizovaná. Je omlazená a stále unikátní.

16 TEST: SUBARU XV

Skvěle fungující crossover se dostal do finále ankety Auto roku 2019 v ČR.

20 AUTO ROKU 2019 V ČR

Po sečtení hlasů se mezi finalisty dostalo BMW X5, Ford Focus, KIA Ceed, Peugeot 508 a Subaru XV.

24 CESTOVÁNÍ ZA SNĚHEM

Nabízíme zajímavé tipy kam na lyže a mimořádné vánoční trhy.

f GRAND AUTO NA FACEBOOKU

Váš oblíbený magazín GRAND AUTO je i na facebooku! Staňte se našimi přáteli a dozvíte se vše podstatné! Najdete nás jako GRAND AUTO ČASOPIS.

**GRAND AUTO** číslo 2, ročník 18,
vyjde 5. 2. 2019
ON-LINE NA WWW.SPACE4U.CZ**space4you****VYDAVATEL** SPACE4U, s. r. o.,**JEDNATEL** David Mikula, d.mikula@space4u.cz,**MANAŽERKA TITULU** Dagmar Trávníčková, 606 631 091,
d.travnickova@space4u.cz, **REDAKCE** Michal Busta, Jiří Kaloč,
redakce@space4u.cz, **VÝROBA** dtp@space4u.cz,**ADRESA REDAKCE** Jankovcova 1345/61, 170 00 Praha 7-
Holešovice, 272 107 111, www.space4u.cz, IČ: 26122511,**GRAFICKÁ ÚPRAVA A DTP** SPACE4U, s. r. o.,dtp@space4u.cz, **DISTRIBUCE** Libor Rubek 777 612 479,l.rubek@space4u.cz, **EVIDENČNÍ ČÍSLO** MK ČR E 13743,ISSN 1804-400X (print), 1804-4018 (on-line). Vydání pro
Českou republiku. Redakce nezodpovídá za obsah zveřejněné
inzerce a reklamy.Webové stránky grandauto-moto.cz vytvořeny
a spravovány společností BusinessMC na systému**PUBLICMC****Jeep Wrangler propadl v nárazových testech!
JE SKUTEČNĚ TAK ŠPATNÝ?**

Není. Rozhodně špatný není, pokud si prozkoumáte detailněji výsledky testů. Je až s podivem, jak se EuroNCAP test odchýlil od reality. Bezpečnost už neovlivňují jen opravdové bezpečnostní prvky, ale i pseudoprvky. Je komické, když se do bezpečnosti promítají i takové detaily jako rychlost montáže univerzálních autosedaček či asistenční systémy, jako třeba udržování jízdy v pruhu. Michiel van Ratingen, generální tajemník EuroNCAP dokonce na adresu nového wrangleru řekl: „Je opravdovým zklamáním, že nové auto nedisponuje autonomním brzděním a asistencí pro jízdu v pruhu.“ Právě tento asistent považuji za více nebezpečný než bezpečný. V praxi totiž naopak odvádí řidiče od pozornosti. Stačí mít jen lehké položenou ruku v dolní části volantu a nerušeně psát SMS nebo e-mail. Na sociálních sítích se to různými „vychytávkami“ jen hemží. Dokonce se objevují i fotky visící igelitky na háčku na kraji volantu při jízdě po dálnici bez řidiče na tempomat. Tomu panečku říkám bezpečnost! Nový Jeep Wrangler je zkrátka auto do těžkého terénu, a tak logicky výrobce tyto systémy nestaví do popředí. Auto má sloužit především k jízdě, nikoli coby mobilní kancelář plná nejrůznějších asistentů a nesmyslných start/stopů. Zdravý rozum se zkrátka často vytrácí. Podobně je to i u emisí, respektive u nucené elektromobility. Zákazníci o elektromobily zájem nemají. Přesto jim budou vnucovány!

*Na závěr bych rád všem našim čtenářům jménem celé redakce
popřál pohodové Vánoce a úspěšnější příští rok.*

Michal Busta

šéfredaktor

**10****JAGUAR I-PACE**

Opravdový konkurent plně elektrické Tesly X přijíždí možná trochu překvapivě z Velké Británie. Automobilovým rebelům z fy Tesla Motors pomalu končí období hojnosti. Jaguar ukazuje, že umí elektrickou raketu postavit taky, a navíc není ani dražší. A hlavně báječně jezdí. Následovat ho budou další: Audi, Porsche, Mercedes...

**16****SUBARU XV**

Nová generace Subaru XV je mimořádně bezpečná a poradí si i s opravdovým terénem. Výjimečná univerzálnost a radost z řízení – to jsou hlavní důvody, proč se „XV“ probojovala až do samého finále Auto roku 2019 v ČR.

**20****AUTO ROKU 2019**

Známe finalisty Auto roku 2019 v České republice. Na rozdíl od let minulých je výběr velmi rozmanitý. Kromě německých značek se do nejlepší pětky probojovaly novinky z Japonska, Francie anebo Koreje. Těsně unikl postup také skvělému Jaguaru I-Pace.

SCALA, NÁSTUPCE ŠKODY RAPID JE TU

Nástupce modelu Rapid se oficiálně představuje. Sice trochu netradičně v izraelském Tel Avivu, ale škodovky zde mají dobré jméno. Kompaktní hatchback zaujme tvarem i použitou technikou.



Škoda Rapid má s novou scalou pramálo společného. Rozdíly jsou poměrně zásadní. Novinka totiž staví na nové platformě MQB A0, stejně jako například Volkswagen Polo, Audi A1 či Seat Ibiza. Platforma MQB ale umožňuje měnit rozměry – především rozvor a délku. Scala je tak ve srovnání s koncernovými sourozenci větší. Dokonce znatelně přerůstá i současný rapid. Celková délka se proti Rapidu Spaceback protáhla o 58 mm, rozvor narostl o 47 mm a o výrazných 87 mm je i širší. Použitá platforma pro scalu znamená použití výhradně vlečené zadní nápravy, pohon předních kol a v případě slabších verzí také bubnové zadní brzdy.

INTERIÉR SE ZMĚNIL K NEPOZNÁNÍ

Největší proměnou prošel interiér. Ten hraje na prémiovou notu. Vysoce kvalitní materiály jsou měkčené a se vzorem. Středovému panelu dominuje velký dotykový



displej. Na infotainmentu se skutečně výrazně zapracovalo. V závislosti na výbavě se displej infotainmentu liší úhlopříčkou – základní swing má rozměr 6,5 palce, podporuje připojení přes bluetooth a má čtyři reproduktory. Bolero prodlouží úhlopříčku na osm palců a vrchol představuje verze Amundsen s displejem s úhlopříčkou 9,2 palce.

Scala tak nabídne řadu vyspělých asistentů, které jsou použity v superbu anebo Kodiaqu.

Všechny scaly, které sjedou z výrobní linky, **dostanou zabudovanou eSIM kartu**, která je připojí do světa internetu rychlostí LTE. Díky tomu bude možné aktualizovat vzduchem jak sám infotainment, tak i mapové podklady, bez nutnosti návštěvy servisu.

MOTORY JEN S PŘEPLŇOVÁNÍM

Všechny motory pracují s přímým vstřikováním paliva a s turbodmychadlem. Základním motorem je tříválec 1.0 TSI/70 kW, který je spojen výhradně s manuální pětistupňovou převodovkou. Silnější tříválec (85 kW) už má šest rychlostních stupňů a na přání lze získat i dvouspojkovou sedmistupňovou převodovku DSG. Totéž platí pro motory 1.5 TSI/110 kW a 1.6 TDI/85 kW. Nabídku v průběhu roku 2019 doplní ještě provedení na stlačený zemní plyn s motorem 1.0 G-TEC o výkonu 66 kW.

Nejsilnější motor 1.5 TSI disponuje aktivním vypínáním dvou prostředních válců (ACT) při nízké zátěži. Benzinové motory jsou už standardně vybaveny filtrem pevných částic. ■



PŘEDNÍ SLOUPKY BUDOU PRŮHLEDNÉ

Continental vyvinul technologii eliminující slepý úhel vytvořený předními A-sloupky. Výsledkem je lepší přehled o situaci kolem vozu a zvýšená bezpečnost chodců i cyklistů.



Dnes jsou řidiči při jízdě zvyklí zlepšit si výhled šikmo vpřed nakloněním hlavy během řízení. Virtuální A-sloupek od společnosti Continental dokáže tyto pohyby sledovat s pomocí kamery umístěné v interiéru přímo nad volantem. Ve stejný okamžik kamera systému Continental SurroundView, zabudovaná zvnějšku na voze, přenáší živý obraz před vozem na OLED displeje vesta-

vené do předních sloupků. Sledováním pohybů hlavy řidiče a současným živým snímáním obrazu před vozem dokáže systém Virtuální A-sloupek vytvořit reálnou perspektivu, jako kdyby se řidič díval skrz spojené čelní a boční okno. Virtuální A-sloupek zajišťuje díky pokroku ve vývoji kamer a displejů plynulý výhled na levou i pravou stranu vozu. ■



OD LEDNA 2021 BUDE KOLÍNSKÁ AUTOMOBILKA PATŘIT TOYOTĚ

PSA bude pro Toyota ve Španělsku vyrábět novou dodávku. Obě společnosti začaly spolupracovat v kategorii užitkových automobilů již v roce 2012 dodávkami vozu Toyota Proace, vyráběnými v PSA továrnou Hordain ve Francii.

Japonská automobilka zároveň od ledna 2021 převezme vlastnictví společné továrny Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. (TPCA), v Kolíně, která je společným podnikem vyrábějícím kompaktní vozidla Toyota Aygo, Peugeot 108 a Citroën C1. TPCA, společný podnik skupiny PSA a Toyoty Motor Corporation, vznikl v roce 2002 a dohoda mezi oběma partnery obsahovala i revizní klauzuli, která dovoluje každému z partnerů přehodnotit svůj podíl v něm. TPCA se stane součástí TME, kde se připojí k dalším sedmi závodům, které již Toyota provozuje v Evropě. TPCA bude nadále vyrábět kompaktní vozy pro obě společnosti. Toyota plánuje pokračovat ve výrobě a udržet pracovní místa v kolínské továrně. ■

ŠARMANTNÍ I PRÉMIOVÉ

NOVÉ KOMPAKTNÍ SUV DS 7 CROSSBACK JE PRO ZÁKAZNÍKY I PRÉMIOVOU AUTOMOBILKU PŘELOMOVÉ. NA ROZDÍL OD PŘEDCHŮDCŮ DS 4 A DS 5 NABÍZÍ TECHNIKU I JÍZDNÍ VLASTNOSTI, KTERÉ ODPOVÍDAJÍ HODNOTÁM KAŽDÉ PRÉMIOVÉ ZNAČKY. PŘEDCHŮDCI BYLI AŽ PŘÍLIŠ KONSTRUKČNĚ SPJATÍ S MODELÝ PSA, A TAK AŽ NA DESIGN NENABÍZEJI PODSTATNĚJŠÍ ODLIŠNOSTI.

+
DS 7
CROSSBACK JE
VLAJKOVOU LODÍ
FRANCOUZSKÉ
PRÉMIOVÉ
ZNAČKY.

Prodeje modelů DS 4 a DS 5, které stavěly na podvozkové plošině Peugeotu 307 a výrazněji se od něj nelišily technicky ani jízdním projevem, pomalu končí. Kompaktní SUV DS 7 Crossback je ale už „zcela jiná káva“. Využívá modulární platformu EMP2 se zcela novou víceprvkovou zadní nápravou. A v praxi je to skutečně znát. Crossback je na cestách komfortní, ale bez protestů si nechá líbit i jízdu na hraně fyzikálních zákonů. Je povedený, líbivý, a tak není divu, že díky němu zaznamenává značka výrazný nárůst prodeje. V Evropě by to mohlo být na konci roku až 30 %. A zdá se, že bude ještě lépe, protože na jaře se má rozběhnout výroba

benzinového plug-in hybridu o výkonu 300 koní a s pohonem všech kol.

PRVNÍ MODEL NOVÉ ÉRY

DS 7 Crossback je tedy první model nové éry této prémiové značky. Je svěbytný. I když je technicky spřízněný s jinými modely koncernu PSA, se kterými sdílí například motory, převodovky anebo bezpečnostní systémy, není to ve výsledku vůbec patrné.

Design u automobilů nikdy nehodnotíme, protože je to čistě subjektivní věc. Co člověk, to názor. V případě DS ale hraje klíčovou roli a navíc kráčí jinou cestou než u ostatních značek. DS 7 Crossback je díky tomu snadno rozpoznatelný ve

dne i v noci, zepředu i zezadu. Smysl pro detail je patrný naprosto všude. Například optika ve světlometech se po odknutí otočí o 180 stupňů, což je na pohled opravdu poutavé představení. Zadní světlomety svým tvarem tvoří velmi zajímavý prostorový efekt. Podobných detailů je na autě celá řada. V interiéru jsou použity ty nejkvalitnější materiály, dílenské provedení je perfektní.

PROSTORNÝ, KOMFORTNÍ

DS 7 Crossback svou velikostí zapadá někam mezi Peugeot 3008 a 5008. Proti menšímu peugeotu je o více než 12 cm delší, a o pět centimetrů širší. Tomuto začlenění odpovídá také interiér. Vpředu

Grand Auto prosinec–leden 2018/2019

Design je šarmantní a naprosto originální. Smysl pro detail je cítit na každém kousku interiéru.



Sedadla nabízejí skvělou anatomii a výrazné boční vedení.

Vzhled vozu je nezaměnitelný ve dne i v noci.

Kompaktní SUV je nyní jedinečné. Velikost zapadá mezi Peugeot 3008 a 5008.



je nepatrně prostornější, vzadu pak odpovídá zmíněnému Peugeotu 3008. Velkou výhodou jsou o něco výše umístěné sedáky a polohovatelná zadní opěrky, což je významnou komfortní devízou. I když lze zadní prostor označit za průměrný, cestující zde rozhodně nebudou strádat ani při delších cestách. Interiér je také znamenitě odhlučněný, a to jak od motoru, tak od aerodynamického hluku a podvozku. Pro zavazadla nabízí crossback 555 litrů, což je nadprůměrná hodnota.

NOVÉ TECHNOLOGIE, VÍCE BEZPEČÍ

DS 7 Crossback je prošípikován elektronickými systémy, z nichž některé se v této

třídě objevují poprvé. Nechybí částečné autonomní řízení anebo noční vidění. Systém DS Night Vision pracuje s infračervenou kamerou umístěnou v masce chladiče, která objeví chodce či zvířata na silnici až do vzdálenosti 100 metrů. Řidič vidí scénu v infračerveném zobrazení na digitálním displeji, kde se zjištěná nebezpečí objeví nejprve žlutě a pak červeně orámovaná, podle stupně závažnosti a rizika. Ve voze dané kategorie se tento systém objevuje vůbec poprvé. Další zajímavou novinkou je systém, který za pomoci čelní kamery snímá nerovnosti vozovky ve vzdálenosti pět metrů před vozem a podle kvality silnice upravuje charakteristiku každého tlumiče zvlášť.

Zajímavý je také aktivní systém monitorování únavy řidiče. Infračervená kamera umístěná nad volantem a kamera v horní části čelního skla neustále hlídají oči řidiče. Zvýšená únava řidiče je signalizována jak na displeji, tak i akusticky.

NA PODZIM DORAZÍ VERZE 4 x 4

Pohonné jednotky jsou momentálně tři – dva vznětové čtyřválcové (1.5 BlueHDI/95 kW a 2.0 BlueHDI/130 kW) a jeden zážehový s objemem 1.6 litru. Podle stupně přepínání disponuje 133 nebo 165 kW. Všechny motory pohánějí přední kola a kromě slabšího turbodieselu, který může mít i šestistupňovou manuální převodovku, jsou

08 PŘEDSTAVENÍ DS 7

Základní objem zavazadlového prostoru je solidních 555 l. Po sklopení opěradel vznikne rovná plocha.



Podvozek je komfortní a díky nezávislému zavěšení zadních kol nabízí povedené jízdní vlastnosti.



Zadní svítilny působí svou grafikou prostorovým dojmem. Smysl pro detail je patrný i v interiéru.



+
NA PODZIM
DORAZÍ TAKÉ
PLUG-IN HYBRID.
VÝKON 300 KONÍ
BUDE ROZDĚLOVÁN
NA VŠECHNA
ČTYŘI KOLA.

všechny motorizace vybaveny osmi-stupňovou automatickou převodovkou. Není bez zajímavosti, že každý model DS bude nabízen také ve výkonné hybridní nebo elektrické verzi. První z této elektrifikované rodiny E-Tense bude DS 7 Crossback. Prodávat se začne na podzim 2019. Nabídne 300 koní, 450 Nm a pohon všech kol. Bude kombinovat benzinový čtyřválec 1.6 PureTech o výkonu 147 kW se dvěma elektromotory. Každý elektromotor bude mít výkon 80 kW a bude pohánět jednu nápravu. Crossback tak bude prvním modelem DS s pohonem všech kol.

Lithium-iontový akumulátor nabídne kapacitu 13 kWh, a tak bude možné na jedno nabití podle stylu jízdy ujet 50 až 60 km na čistě elektrický pohon. Dobití akumulátoru přes klasickou zásuvku s jističem 16 A bude trvat 4,5 hodiny. Pomocí nabíječky o výkonu 6,6 kW (32 A) se doba zkrátí přesně na polovinu.

DOPROVODNÉ SLUŽBY PRO MAJITELE DS

Nedílnou součástí filozofie značky DS je i jedinečná péče o zákazníky. V exkluzivním programu Only You nabízí řadu individuálních služeb, k nimž má zákazník přístup jak telefonicky, tak i přes aplikaci MyDS, jež se záhy stane každodenním partnerem všech majitelů vozů DS. Značka nabízí rovněž prémiovou asistenční službu na cestách DS Asistence či službu pick up DS VALET, která funguje jako vyzvednutí či doručení vozu DS na požá-

dovanou adresu, přičemž ji lze samozřejmě využít i v případě pravidelného servisu či údržby vozu DS. Majitelé modelu DS 7 Crossback budou moci v ČR kromě jedinečného souboru služeb na míru – Only You – využívat i nejvyšší úroveň servisní smlouvy, tzv. FREE DRIVE, která je již v ceně vozu. Ta kromě záruky na pět let nebo 100 000 km znamená také všechny předepsané servisní prohlídky a výměnu nejen dílů podléhajících záruce, ale i všech opotřebovaných dílů (např. brzdových destiček...), a zahrnuje také práci servisu. ■

DS 7 – CENY JEDNOTLIVÝCH MOTORIZACÍ A VÝBAV (v Kč)

Motor	Převodovka	Performance Line	So Chic	Grand Chic
1.5 BlueHdi/95 kW	6 MAN	895 000	–	–
1.5 BlueHdi/95 kW	8 AT	945 000	–	–
2.0 BlueHdi/130 kW	8 AT	1 015 000	1 015 000	1 190 000
1.6 PureTech/133 kW	8 AT	965 000	990 000	1 165 000
1.6 PureTech/165 kW	8 AT	1 015 000	1 040 000	1 215 000



ŘIDIČ, TEN TVRDEJ CHLEBA MÁ

SEDĚT DENNĚ I DVANÁCT HODIN ZA VOLANTEM NENÍ ŽÁDNÝ MED. SEDAVÉ ZAMĚŠTNÁNÍ SE PROJEVÍ NA ZHORŠENÉ FYZICKÉ KONDICI I NA ZDRAVOTNÍM STAVU.

Ze statistik vyplývá, že se zdravotní problémy začnou projevovat nejčastěji po deseti letech za volantem. Nejčastěji si řidiči stěžují na vysoký krevní tlak, obezitu, bolesti kloubů a zad.

Třicetiletého Tomáše, který jezdí dálkové trasy a domů se dostane jen o víkend, nejvíce trápí bolavá záda a operovaný kotník na levé noze. Bolavá noha trpí tím, že je několik hodin v nepřírozené poloze. Kvůli automatické převodovce ji Tomáš vlastně nepoužívá. Jak sám říká, snaží se protáhnout tak, že se na korbě auta zvedá na rukách. Jiné možnosti nemá. Procházka je pro něj



tabu. Od auta se nemůže vzdalovat. Kvůli drahému nákladu nesmí kamion spustit z očí. Co by mu na cestách pomohlo? Protahovací koutky na odpočívadlech. Ty jsou však na odpočívadlech bohužel minimálně. V České republice Tomáš neobjevil jediný, v Polsku jich napočítal osm.

Strnulá poloha těla a nedostatek pohybu nejsou jediným problémem, kterému řidiči čelí. Na svých cestách jsou každodenně vystavováni stresujícím situacím, kterým musí čelit. Dlouhodobý stres zvyšuje riziko celé řady chorobných stavů, mnohdy s fatálním selháním srdečních a cévních funkcí. Při stresu se organismus připravuje k boji anebo k útěku. Do krve je uvolňováno velké množství adrenalinu, který ve velké míře škodí.

Jak přežít na cestách ve zdraví a v dobré kondici? Základem je zdravá strava, dostatek spánku a přiměřený pohyb. Ověřeným způsobem je cvičení, při kterém se člověk zapotí i protáhne.

Každý pohyb je dobrý, ale lyžováním či bruslením se bolavým zádom neuleví. Pro řidiče je ideální cvičení ve fitnesscentrech. V kardiozónách se vyplaví přebytečný stresový hormon a v posilovně protáhnou všechny svaly.

Pokud jste z Prahy anebo z Brna, stavte se ve studiu FITINN. Ve „fitku“ jsou nejmodernější stroje na cvičení i efektivní funkční zóna. K dispozici jsou odborně vyškolení trenéři, kteří se vám v případě zájmu budou věnovat. ■

6.00–24.00 HODIN

MODERNÍ KARDIO
A POSILOVACÍ STROJE

PROSTOR PRO DÁMY

FUNKČNÍ ZÓNA

WI-FI ZDARMA

FITINN

3x V ČESKÉ REPUBLICCE

DBK – PRAHA BUDĚJOVICKÁ
BUDĚJOVICKÁ 1667/64,
140 00 PRAHA

ARGENTINSKÁ 38,
170 00 PRAHA 7-HOLEŠOVICE

OC LETMO – BRNO
NÁDRAŽNÍ 681/2A,
602 00 BRNO

WWW.FITINN.CZ

KONČÍ OBDOBÍ HOJNOSTI

OPRAVDOVÝ KONKURENT PLNĚ ELEKTRICKÉ TESLY X PŘIJÍŽDÍ MOŽNÁ TROCHU PŘEKVAPIVĚ Z VELKÉ BRITÁNIE. AUTOMOBILOVÝM REBELŮM Z FY TESLA MOTORS POMALU KONČÍ OBDOBÍ HOJNOSTI. JAGUAR UKAZUJE, ŽE UMÍ AUTO PODOBNÝCH KVALIT POSTAVIT TAKY. A NÁSLEDOVAT HO BUDOU DALŠÍ: AUDI, PORSCHE, MERCEDES...

Z 0 NA 100 km/h ZA 4,8 s

Jaguar letos dotáhl do finále vývoj svého výkonného elektromobilu, v květnu začal přijímat objednávky a nyní je plánovaná produkce už vyprodaná, a to bez toho, aniž si novinku mohli zákazníci vyzkoušet. Anglické značce zkrátka věří. Jaguar oslovuje mimo jiné i majitele tesel. Navrch má designem a jízdními vlastnostmi. Kdo chce vystoupit z davu a přitom vypadat elegantně, má nyní možnost. O zábavu se starají dva elektromotory, každý s výkonem 147 kW je společně s diferenciály umístěn přímo na nápravách. Permanentní čtyřkolka o celkovém výkonu 400 koní pokoří 100 km/h v čase pod čtyři sekundy. Ceny elektrického jaguaru začínají lehce nad dvěma miliony korun. To rozhodně není žádná láce, i-pace ale za to nabízí překvapivě hodně. Vedle vyspělé konstrukce, velkých baterií a silných elektromotorů je to i bohatá výbava. V ceně je navíc obsažena záruka a k ní bezplatný servis v rozsahu tří let anebo 100 000 km, záruka na baterie je pak rovnou osm let anebo 160 000 km.

500 km BEZ DOBÍJENÍ!

Kompletně celý prostor v podlaze vyplňuje 432 lithium-iontových článků o celkové kapacitě 90 kWh. Toto umístění je po všech stránkách nejvhodnější – snižuje těžiště, rovnoměrně rozděluje hmotnost mezi nápravy a napomáhá torzní tuhosti karoserie. Zároveň stojí za nezvyklými proporcemi s koly v rozích. Rozvor 2990 mm odpovídá autům vyšší střední třídy, ačkoli délka 4682 mm je srovnatelná s dnešními kompaktními kombi. V podmínkách zpřísněného měřicího cyklu WLTP obstarají dojezd 480 km, v praxi tak bude možné ujet při defenzivní jízdě přes 500 km, při běžné pak 450 km.

Akumulátory se dají s běžnou nabíječkou do plna nabít za necelých 13 hodin. Výkonná rychlonabíječka pak zajistí dobití z 0 na 80 % za 40 minut, prodloužení dojezdu o 100 km má být otázkou přijatelných 15 minut. Nová architektura má také vliv na podobu interiéru. Kvůli bateriím je podlaha vyšší, než bývá u konvenčních aut zvykem. Středový tunel však i-pace má, přestože ho nepotřebuje ani kvůli pohonu, ani kvůli vyztužení karoserie. Zůstává jen středová konzola mezi předními sedadly, která nese ovládací prvky, spousta odkládacích prostorů i mírný výstupek mezi zadními sedadly. Za nimi následuje zavazadelník o objemu solid-



Grand Auto prosinec-leden 2018/2019

Pod přední kapotou je úložný prostor.

Prémiovému interiéru dominuje velký dotykový displej a skvělá sportovní sedadla.



I-PACE nabízí na elektromobil neobvykle dobré jízdní vlastnosti.



+

**JAGUAR
I-PACE VELMI
VÝRAZNĚ ŠLAPE
NA PATY
AMERICKÉ
TESLE.**



ních 676 litrů. Menší prostor pro náklad je i pod přední kapotou – s objemem 27 litrů je to ale vlastně jen přihrádka na příslušenství k dobíjení baterií a další drobnosti.

EXCELENTNÍ JÍZDNÍ VLASTNOSTI

S ohledem na velikost i kapacitu akumulátorů lze považovat provozní hmotnost 2,2 tuny za průměrnou. Důležité ale je, že hmotnost díky nízkému umístění těžiště neovlivňuje jízdní projev. Extrémně dlouhý rozvor naopak přispívá k vysoké stabilitě, ale i komfortnímu chování podvozku. Na změnu směru reaguje jaguar velmi pohotově. Na celkové

jízdní vlastnosti a stabilitu má vliv také zvolená koncepce elektrického pohonu, která přináší jednak rovnoměrné rozložení hmotnosti mezi nápravy a jednak možnost aktivně korigovat směr jízdy. Elektromotory totiž nepracují tandemově, ale rozdílnou mírou akcelerace anebo naopak rekuperačního brzdění mohou usměrňovat pohyb auta bez nutnosti zásahů stabilizačního systému. Pochvalu zaslouží i schopnost příplatkového vzduchového podvozku tlumit nerovnosti.

Společný tah dvou elektromotorů nabízí působivou dynamiku s okamžitými reakcemi. Předjíždění v běžných rychlostech mnohem víc připomíná objíždění

stojících aut. Tato až absurdní schopnost nachází obdobu jen u konkurenční tesly. Stejně tak ale není problém si jen tak zvolna „plout krajinou“ a užívat si tichou jízdu dokreslovanou jen jemným bzukotem elektromotorů.

SLUŠNĚ VYBAVENÝ ELEKTROMOBIL

Jak jsme již uvedli, ceny elektrického jaguaru začínají lehce nad dvěma miliony korun a to není právě málo. Za to však nabízí překvapivě hodně technických vymožeností. Standardem je i bohatá výbava včetně navigace, 380W audia, LED světlomety, parkovací senzory, kamera a mnoho dalšího. ■

NÁVRAT LEGENDY

LEGENDA MEZI VELKÝMI SEDANY SE PO 14 LETECH VRACÍ. NOVOU GENERACI TOYOTY CAMRY BUDE POHÁNĚT VÝHRADNĚ HYBRIDNÍ POHONNÁ JEDNOTKA. KONKUROVAT CHCE PŘITOM ZAVEDENÝM DIESELOVÝM MODELŮM, PŘEDEVŠÍM PAK VW PASSAT A ŠKODĚ SUPERB.

Zbrusu nová camry je osmou generací vozu, který si od své premiéry v roce 1982 zasloužil bezpočet ocenění a uznání zejména za Atlantským oceánem. Tento model se prodává ve více než 100 zemích celého světa a jeho celkové historické prodeje již překročily 19 milionů exemplářů. Svého času to dokonce bylo nejprodávanější auto na americkém trhu a dodnes je s každoročními prodeji přes 700 tisíc vozů celosvětově (...bez evropského trhu) nejprodávanějším sedanem v kategorii D.

KOMFORTNÍ A NEOB- VYKLE PROSTORNÁ

Camry nahrazuje model Avensis. Stojí na nové modulární platformě TNGA, kterou využívá i sesterský Lexus ES. Ostatně Camry je v podstatě jeho derivátem s autonomním designem. Elegantní exteriér se sportovním charakterem upoutá kabinou s prodlouženou linií střechy ve prospěch pohodlí všech cestujících. Toyota chce náročné evropské motoristy lákat na vysokou úroveň komfortu a velký prostor. Naznačují to ostatně i rozměry. Ve srovnání s avensisem je o 17,5 cm delší (4885 mm) a o tři centimetry širší (1840 mm). Mezi předními a zadními koly (rozvor 2825 mm) je navíc 12,5 cm.

Interiér nabídne mnohem více místa než předchozí model Avensis. Premiové zpracování je znát všude. Toyota si dala záležet na výběru materiálů, a tak používá měkké plasty, kůži či dekorace ve vysokém lesku.

**MODEL
CAMRY JE
PO 14 LETECH
ZPĚT.**



Automobilka slibuje extrémně nízkou hladinu hluku a vysoký komfort pro cestující na zadních sedadlech, kteří si mohou sami nastavovat proudění a teplotu vzduchu. Zároveň se nechají rozmazlovat obrovským prostorem pro nohy a komfortními sedadly, která dostanete ve dvou verzích podle úrovně výbavy.

Camry nabízí i dostatečný zavazadlový prostor. Díky kompaktnějšímu niklovému akumulátoru s kapacitou 6,3 kWh naložíte stále solidních 528 litrů nákladů.

PRO EVROPU JEN JAKO HYBRID

Zatímco Evropa si vymýšlí jednu emisní normu za druhou s cílem donutit své ob-

**CAMRY JE NEOBYČEJNĚ
DOBŘE VYBAVENÁ. CENA
STARTUJE NA 920 000 KČ.**

Grand Auto
prosinec-leden
2018/2019



Palubní deska dominuje neobvykle řešený středový panel.



Camry nabízí mimořádně široký a odhlučněný interiér.

Zadní sedadla nabízejí prvotřídní pohodlí. Interiér ve střední třídě patří k suverénně největším.



čany, aby si od roku 2025 kupovali pouze elektromobily, v USA je řídičům hej. Mohou si koupit jakékoli auto s jakýmkoli motorem. Příkladem toho je i nová camry. Zatímco v USA se camry prodává i v čistě benzinových verzích se čtyřválcem 2.5 litru nebo šestiválcem 3.5 litru, do Evropy míří výhradně jako hybrid. Pohonné ústrojí je shodné s modelem Lexus ES a jde již o hybridní pohon čtvrté generace. Pod přední kapotou najdete napříč umístěný čtyřválec o zdvihovém objemu 2.5 litru, který pracuje v tzv. Atkinsonově cyklu s přímým vstřikováním D4-S a elektronickým časováním ventilů VVT-ie. Jeho tvůrci tvrdí, že nabízí rekordní tepelnou účinnost 41 %. Spojený je

s elektromotorem a planetovou převodovkou Shiftmatic umí v manuálním módu nasimulovat šest převodových stupňů. Ty pak může řidič „řadit“ voličem na středové konzole.

Na přední kola může toto pohonné ústrojí přenést točivý moment až 221 N.m a největší celkový výkon je 160 kW (218 k).

To by mělo zajistit akceleraci z klidu na 100 km/h za 8,3 s. Kombinovaná spotřeba se odhaduje podle staré normy NEDC na 4,2–4,3 litru na 100 km. Tyto údaje budou zpřesněny v prosinci, kdy bude dokončena evropská homologace. Podle prvních testů však camry dokáže i mimo město využívat hybridní soustavu naplno a v průměru tak dokáže jezdit za 5 až 5,5

litru benzínu na 100 km. Ostatně v čistě elektrickém režimu může automobil jet nejvyšší rychlostí až 125 km/h.

CENA STARTUJE VÝRAZNĚ POD MILIONEM

Za 920 000 Kč dostanete skvěle vybavené auto se všemi možnými asistenty. Tato základní verze Comfort nabídne maximální balík asistenčních systémů Toyota Safety Sense ve standardní výbavě. Zahrnuje autonomní brzdy s detekcí chodců, adaptivní tempomat, asistent udržování v jízdním pruhu, monitoring prostoru za vozidlem, automatické svícení LED světel i parkovací kameru. Samozřejmostí je také dvouzónová klimatizace. ■

OMLAZENÁ, UNIKÁTNÍ

MAZDA PATŘÍ K TĚM ZNAČKÁM, KTERÉ NEOPOUŠTĚJÍ STŘEDNÍ TŘÍDU A STÁLE NABÍZEJÍ MANAŽERSKÝ VŮZ KLASICKÉHO STŘIHU. MAZDA JE NYNÍ ZAJÍMAVÝM ZPŮSOBEM MODERNIZOVANÁ.

Nebyla by to ale Mazda, aby u modelu tradičně označeného číslovkou 6 nebylo hned několik věcí jinak, než bývá běžně zvykem. Zajímavostí je například fakt, že verze kombi se nabízí za stejné ceny jako sedan. Tříprostorová karoserie je ale zároveň větší – mazda má v tomto provedení o osm centimetrů delší rozvor než v praktičtějším provedení. Nabídka kombi je přitom ještě osvěžena možností pohonu všech kol pro naftové motory. To je na jedné straně u německých konkurentů i Škody zcela běžné, francouzské a korejské značky se ale takové možnosti doposud vyhýbají.

ŘIDIČ STÁLE V CENTRU POZORNOSTI

Facelift proměnil vzhled předních partií podle vzoru SUV CX-5. Už základní výbava zahrnuje LED světlomety s integrovanými mlhovkami. Mazda však rozšířila standard nejlevnější verze o celou řadu dalších položek: navigaci, head-up displej s projekcí na čelní sklo, sledování mrtvých úhlů a asistent udržování v jízdním pruhu nebo adaptivní tempomat. Důležité ale je, že Mazda 6 je stále zážitková. Ovladatelnost v zatáčkách vylepšuje systém nazvaný úderně G-Vectoring Control (GVC). Jde o výsledek mnohaletého vývoje, který je v zásadě pravým opakem dnes běžného přibrzdování vnitřního kola v zatáčkách.

PROTI PROUDU. MENŠÍ MOTORY NEHROZÍ!

Tou nejzásadnější odlišností od ostatních je nabídka motorů. Mazda hrdě ignoruje trend zmenšování pohonných jednotek. Ty benzinové se obejdou bez přeplňování, protože sázejí na velký objem 2.0 a 2.5 litru při výkonu 107 až 143 kW. Diesely mají naopak turbodmy-

**+
FACELIFT
PROMĚNIL
VZHLED PŘEDNÍCH
PARTIÍ PODLE
VZORU SUV
CX-5.**

chadla vždy dvě a na dnešní dobu opět nadstandardní objem. Z 2.2 litru dávají 110 anebo 135 kW.

I po přechodu na novou emisní normu si Mazda 6 zachovává pestrou paletu pěti pohonných jednotek. Ty benzinové jsou výhradně atmosférické čtyřválcové s přímým vstřikováním paliva a extrémně vysokým kompresním poměrem. Základní provedení má výkon 107 kW, silnější, dodávané ve vyšších stupních výbavy, pak 121 kW.

Hlavním tahákem Mazdy 6 je nicméně větší motor o objemu 2.5 litru. Ten již před poslední modernizací představoval 50 % prodeje, ačkoli byl dostupný jen ve dvou nejvyšších úrovních výbavy. Nyní

Mazda udělala všechno pro to, aby atraktivitu této pohonné jednotky ještě zvýšila – dvaapůllitr je dostupný ve všech provedeních kromě základní výbavy, je o pouhých 13 000 Kč dražší než dvoulitr s automatem, a navíc se dočkal celé řady konstrukčních úprav.

Vedle nepatrného zvýšení výkonu ze 141 na 143 kW dostal největší a nejsilnější motor v nabídce technologii odpojování dvou válců, která šetří palivo při jízdě ustálenou rychlostí. Má také zcela nové písty a o polovinu zvýšený maximální tlak vstřikování. Úpravy související se spalováním mají za cíl zvýšit účinnost a snížit tvorbu pevných částic – díky



Už základní výbava zahrnuje LED světlomety s integrovanými mlhovkami.



Interiér se chlubí prémiovými materiály.



Mazda rozšířila standard nejlevnější verze o navigaci, head-up displej, sledování mrtvých úhlů a asistované udržování v jízdním pruhu či adaptivní tempomat.



tomu se i tento motor obejde bez filtru pevných částic.

Japonci ale zapracovali i na svých naftových motorech, s nimiž to v Evropě rozhodně nevzdávají. Dvoustupňově

přepínaný čtyřválec 2.2 l si nadále zachovává i unikátní prvky zavedené v roce 2017, které výrazně eliminují vibrace. Motor je tišší, kultivovanější a má vyšší životnost. ■

MAZDA 6 – CENY JEDNOTLIVÝCH MOTORIZACÍ A VÝBAV

Motor	2.0 Sky-G	2.0 Sky-G	2.5 Sky-G	2.2 Sky-D	2.2 Sky-D AWD	2.2 Sky-D	2.2 Sky-D AWD
Objem (ccm)	1998	1998	2488	2191	2191	2191	2191
Výkon (kW)/otáčky	107/6000	121/6000	143/5700	110/4000	135/4400	110/4000	135/4400
Poháněná kola	přední	přední	všechna	všechna	přední	všechna	všechna
Převodovka	6M	6M (6A)	6A	6M (6A)	6M	6M (6A)	6A
Zrychlení z 0 na 100 km/h [s]	10,0	9,4 (10,6)	8,1	10,2 (10,8)	10,4	8,6 (9,2)	9,7
Nejvyšší rychlost (km/h)	206	214 (205)	223	210 (202)	201	225 (219)	212
Cena Challenge (Kč)	716 400	–	–	766 400	–	–	–
Cena Attraction (Kč)	746 400	796 400	809 400	796 400 (846 400)	851 400	–	–
Cena Revolution (Kč)	–	796 400	852 900	839 900	–	901 900	–
Cena Revolution Top (Kč)	–	844 900	900 900	–	–	889 900 (949 900)	1 004 900
Cena Takumi Plus (Kč)	–	885 900	941 900	–	–	940 900 (990 900)	1 045 900

POHÁDKOVĚ UNIVERZÁLNÍ

NOVÁ GENERACE SUBARU XV JE MIMOŘÁDNĚ BEZPEČNÁ A PORADÍ SI I S OPRAVDU NÁROČNÝM TERÉNEM. TO JSOU HLAVNÍ DŮVODY, PROČ SE PROBOJOVALA AŽ DO SAMÉHO FINÁLE AUTA ROKU 2019 V ČR.



ČÍM
HORŠÍ JSOU
JÍZDNÍ PODMÍNKY,
TÍM VÍCE OCENÍTE
SCHOPNOSTI
„XV“.

„XV“ jsme důkladně vyzkoušeli nejen na českých silnicích, ale také na vojenském polygonu v Lotyšsku, kde si sáhlo na dno svých možností a přesvědčilo o svých mimořádných terénních schopnostech. Přestože crossover XV vychází ze silniční impregny, jeho zaměření a řada podvozkových komponentů jsou výrazně odlišné. Díky tomu si podvozek poradí i s obtížnějším terénem. Výrazně delší je i zdvih pérování, jiné jsou tlumiče i pružiny. Světla výška podvozku nabyla o znatelných 70 mm! Hodnotu 220 mm mohou závidět i skutečná terénní auta. Mezi crossovery je to vůbec nejlepší hodnota a společně s neobvykle funkčním pohonem Symmet-

rical AWD je Subaru XV ve své kategorii jedním z nejschopnějších aut v terénu.

TLAČÍTKEM X-MODE LZE ZVÝŠIT TRAKCI O 15 %

Třída crossoverů z podstaty věci staví na kompromisech mezi osobními auty a třídou SUV. Podvozek nového Subaru XV se ale na terénním polygonu choval nekompromisně a svými schopnostmi tříde crossoverů jasně dominuje. Bývalý vojenský prostor poblíž Rigy byl pro Subaru XV v některých ohledech na hranicích limitů, většinou omezených předním nájezdovým úhlem. „XV“ ale ze všech zkoušek nakonec vyšla se ctí. Pohon všech kol neklamal ani

při výjezdu rampy se sklonem 35°, tedy 80%! I místní instruktoři si tento kousek se zájmem nahrávali na video. Účinnost režimu X-Mode jsme zase prověřili při sjíždění totálně rozbahněného kopce se sklonem 28°, tedy přes 60%! X-Mode je velice zajímavým doplňkem stálého pohonu všech kol. Pro jeho aktivaci stačí stisknout tlačítko vedle řadicí páky. Hned nato jsou terénní schopnosti zvýšeny o více než 15%. Systém ideálně kombinuje řízení motoru, symetrického pohonu všech kol, samočinné převodovky a stabilizačního systému. Jeho součástí je také pomocník pro sjíždění svahů, který se aktivuje automaticky. Udržuje a velmi efektivně stabilizuje vůz

➕ CO NÁS ZAUJALO

- EyeSight součástí základní výbavy.
- Jízdní vlastnosti na silnici, schopnosti v terénu.
- Radost z jízdy.
- Jízdní komfort.

➖ CO NÁS ZKLAMALO

- Omezený výběr motorizací a převodovek.
- Jen průměrná hmotnost brzděného přívěsu.
- Verzi 2.0i nelze koupit v základní výbavě Active.

TEXT: MICHAL BUSTA, FOTO: ARCHIV

Grand Auto prosinec–leden 2018/2019



2



3



4



5

1 Subaru XV je neobvykle univerzální auto. Skvěle zvládá silnici i terén. 2 Řidičovy druhé oči (EyeSight) jsou součástí každé „XV“. Kamery jsou vedle zpětného zrcátka. 3 Subaru se bez zaváhání rozjelo a vyjelo svah o sklonu 80 %. 4 Vzadu je nadprůměrný prostor. Úhel zadních opěradel lze měnit, což výrazně zvyšuje komfort sezení. 5 Přístrojová deska zůstává naštěstí věrná klasickým analogovým ukazatelům i kruhovým ovladačům. 6 Po zkušenostech v Lotyšsku lze novou „XV“ zařadit mezi nejlepší crossovery. Světlá výška 220 mm mezi crossovery dominuje.



6

při sjíždění svahu zásahy do stabilizačního systému tak, aby vyloučil přechod do nekontrolovaného bočního skluzu s rizikem převrácení. Při sjíždění svahu navíc X-Mode udržuje samočinně takovou rychlost, jaké jsme dosáhli při sundání nohy z plynového nebo brzdového pedálu. Většinu polygonu jsme absolvovali s aktivním systémem X-Mode a všechny těžší nástrahy zvládla „XV“ s rezervou. Nutno poznamenat, že některé úseky polygonu byly kvůli teplotě kolem nuly zasněžené, jiné výrazně rozblácené. Adhezní podmínky tak byly velmi nízké. Protože jsou všechny modely nyní standardně vybaveny samočinnou bezestup-

ňovou převodovkou Lineartronic, je nová „XV“ vybavena schopnější verzí stálého pohonu všech kol, který umí pracovat s daleko větším počtem vstupních informací elektronicky řízeného pohonu, než tomu bylo u verzí s mechanickými převodovkami.

MÉNĚ KROUCENÍ, VÍCE PŘESNOSTI V ZATÁČKÁCH

Při vývoji „patnáctky“ se výrazně zapracovalo na tuhosti celé karoserie. Torzní tuhost stoupla o 70 %, příčná tuhost je v ohybu dokonce o 90 % vyšší. Tuhost přední části v oblasti zavěšení poloos je pak vyšší o 70 %, tuhost zadního pomocného rámu je

dokonce dvojnásobně vyšší (100 %). Tak razantní nárůst pevnosti se výrazně projevuje nejen na bezpečnosti, ale i na jízdních vlastnostech vozu. Nejlépe je to poznat v rychlosti reakce na náhlou změnu směru jízdy. Pro tento účel byl na polygonu na mokřem asfaltovém povrchu připraven tzv. losí test a slalom mezi kužely. K dispozici jsme měli jak předchozí generaci „XV“, tak i novinku, a rozdíl byl skutečně výrazný. Zatímco nájezd do „losího testu“ simulující náhlý vyhybovací manévř s opětovným návratem do správného jízdního pruhu byl u starého modelu „XV“ 65 km/h zcela na hraně, při rychlosti 70 km/h už létaly kuželky. S novou „XV“ byla odezva



1

1 Při křížení náprav se zastavením a opětovným rozjetím v kopci si Subaru hravě poradilo.
2 Objem zavazadlového prostoru je průměrných 385 l. 3 Pod dnem je prostor pro povinnou výbavu, ještě níž pak odpočívá rezervní kolo.



2



3

na řízení ztelně rychlejší, se ztelně menším bočním náklonem, a nájezdovou rychlost bylo možné zvýšit o pět kilometrů v hodině. Dokonce i při rychlosti 75 km/h zůstaly kužely na svých místech. A podobný rozdíl byl patrný i při slalomu.

MIMOŘÁDNĚ BEZPEČNĚ

Ztelně tužší karoserie byla znát také při nárazových testech. Mezi extrémně přísně se řadí jak japonská JNCAP (kde mimochoodem model XV obstál se skóre 199,7 bodu, což se v historii těchto testů žádnému jinému zkoušenému vozu nepodařilo), tak i americká IIHS, která je specifická nárazem do překážky s jen 20% překrytím přídě, a i zde modely XV a Impreza zaznamenaly špičkové výsledky stejně jako v Evropě ve zkoušce Euro NCAP s pěti hvězdičkovým výsledkem. Vysoké bezpečnosti bylo dosaženo díky nižšímu těžišti, nové struktuře prstencového vysokopevnostního rámu lisovaného za-

tepla a většímu využití vysokopevnostních ocelí. Absorpce nárazové energie se tak podařilo proti předchozímu modelu zvýšit o ztelných 40 %.

Dalším aspektem, který pomáhá posádce chránit, je nová generace technologie EyeSight. Sdružuje celou řadu bezpečnostních a asistenčních systémů a je součástí standardní výbavy každého modelu. Automobil tak mimo jiné nabízí samočinné udržování v jízdním pruhu a v kombinaci s adaptivním tempomatem dokáže samočinně brzdit, zrychlovat i řídit.

VYPLATÍ SE INVESTOVAT DO VÝKONNĚJŠÍHO BOXERU

Subaru XV je i v náročnějším terénu překvapivě agilní a zvládá toho skutečně hodně. Protože se ale většina majitelů crossoverů do skutečného terénu nikdy nepodívá, zaměřili jsme se zejména na vlastnosti v běžném silničním provozu. I zde je „XV“ vynikající a náročné řidiče

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE



SUBARU XV 2.0i

MOTOR, PŘEVODOVKA:

Vpředu podélně uložený zážehový čtyřválec pohání všechna kola. Zdvihový objem 1995 ccm, výkon 115 kW při 6000 ot./min⁻¹, točivý moment 196 N.m při 4000 ot./min⁻¹. Bezestupňová převodovka CVT.

ROZMĚRY:

Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4465/1800/1615 mm, rozvor 2665 mm, světlá výška 220 mm. Zavazadlový prostor 0,385 m³.

HMOTNOSTI:

Provozní/užitečná hmotnost 1439/490 kg, hmotnost brzděného přívěsu 1500/480 kg.

VÝKONY:

Nejvyšší rychlost 194 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 10,4 s, kombinovaná spotřeba 6,9 l/100 km.

CENA s DPH: 710 000 Kč



nezklame. Proti impoze se o něco více v zatáčkách naklání, má také o 70 mm vyšší světlou podvozku, mezi crossovery patří ale v této disciplíně mezi nejlepší. Boční náklon nemá vliv na stabilitu jízdy, a dokonce ani nesnižuje schopnost jízdy vlastnosti předvídat. Velmi dobrá je i zpětná vazba do volantu, a tak i při jízdě v serpentínách na samé hraně fyzikálních zákonů nabídne „XV“ nezvyklou porci zábavy. Mimořádně povedenému podvozku nejlépe sekunduje atmosférický dvoulitrový „boxer“ s přímým vstřikováním benzínu (115 kW). Verze 1.6 je slabší o ztelných 31 kW a v praxi není ani o moc úspěšnější. Při vyslovené defenzivní jízdě lze se slabším čtyřválcem jezdit za 7,1 l/100 km a s dvoulitrem za 7,5 l/100 km. Při svižnějším jízdním stylu se ale rozdíly stírají. Dlouhodobá spotřeba se bude pohybovat kolem 8,3 l/100 km. U obou motorizací jsme také měřili proměňování palubních počítačů. Bylo shodné, ukazovaly o 0,3 l/100 km optimistickéjší hodnoty. Kvůli radosti z jízdy se vyplatí připlatit si za dvoulitrový „boxer“ 50 000 Kč. Nejlevnější verze 1.6i/84 kW stojí 590 000 Kč. ■

SVEZTE SE A POCHOPÍTE.

Permanentní pohon všech kol Symmetrical AWD v základu.
Jízda v Subaru je ideální kombinací pohodlí a bezpečnosti.
Nová pevnější platforma vám dovolí ještě ostřejší průjezdy zatáčkami.
Nepřekonatelná jistota bez ohledu na počasí a roční dobu – na okresce i na dálnici.



FORESTER AWD
opravdové SUV



LEVORG AWD
sportovní kombi



IMPREZA AWD
ikona



OUTBACK AWD
crossover s nadhledem



XV AWD
městský univerzál

Navštivte nás na

subaru.cz, zajijsubaru.cz a subaru-butik.cz!



subaru.cze



subarucz



subarucz



SUBARU

Confidence in Motion

PREMIANTI AUTA ROKU

ZNÁME FINALISTY AUTA ROKU 2019 V ČESKÉ REPUBLICE. NA ROZDÍL OD LET MINULÝCH JE VÝBĚR VELMI ROZMANITÝ. KROMĚ NĚMECKÝCH ZNAČEK SE DO NEJLEPŠÍ PĚTICE PROBOJOVALY NOVINKY Z JAPONSKA, FRANCIE ANEBY KOREJE. TĚSNĚ UNIKL POSTUP TAKÉ SKVĚLÉMU JAGUARU I-PACE.

Letošní anketa skutečně nabízí mimořádně nabitý seznam atraktivních novinek. I když letos chyběla značka Škoda, která si představení nových modelů nechává na příští rok, je první desítka velmi rozmanitá jak z pohledu značek, tak i kategorií. Mezi nejlepšími totiž nedominovaly automobily třídy SUV, jak se to řadu let děje v jiných národních anketách včetně evropského anebo světového auta roku.

Česká poroto složená ze 35 odborných motoristických novinářů vybírala z 23 kandidátů pěti finalistů. Po sečtení hlasů se mezi nejlepší dostalo BMW X5, Ford Focus, KIA Ceed, Peugeot 508 a Subaru XV. Vítěz ankety s titulem Auto roku 2019 v ČR bude vyhlášen dne 8. ledna 2019 na tiskové konferenci Svazu dovozců automobilů. Pojďme si teď v krátkosti finalisty představit, a to i s jejich slabiny.



SUBARU XV

NOVÁ GENERACE MODELU XV NA SEBE UPOUTALA POZORNOST HNED PŘI SVÉM PRVNÍM PŘEDSTAVENÍ V LOTYŠSKU. V BÝVALÉM VOJENSKÉM PROSTORU SI NOVINÁŘI MOHLI VYZKOUŠET TECHNICKÉ MOŽNOSTI NOVINKY.

Možná právě díky této neobvyklé možnosti otestovat auto na samé hranici technických možností posbíral model XV u novinářů tolik bodů, že se mezi pět nejlepších probojoval celkem hladce. Získal totiž třetí nejlepší hodnocení. Žádné auto není samozřejmě bez chyb. Technicky model XV funguje dokonale, v nižší střední třídě nabízí největší vnitřní prostor pro cestující, a to jak v oblasti kolen, tak i rozměrem interiéru, který je mimochodem ještě o 20 mm širší než u Škody Suberby. Omezená je ale nabídka „boxerů“. Díky extrémnímu zpřísnění emisních limitů už není k dispozici vznětový motor ani mechanická převodovka. Na první pohled vyšší cena (od 590 000 Kč) je kompenzována standardně dodávaným pohonem všech kol, bohatou výbavou a mimořádnou bezpečností. Model XV nasbíral v dané kategorii nejvíce

bodů jak v evropských, tak i v amerických nárazových testech (EURO NCAP, IIHS). V Japonsku se dokonce „XV“ stala nejbezpečnějším autem napříč všemi kategoriemi, když nasbírala historicky největší počet bodů (JNCAP). Bližší informace k neobvykle univerzálnímu crossoveru naleznete v podrobném testu tohoto čísla. ■





BMW X5

NESTÁVÁ SE ČASTO, ABY SE PRÉMIOVÁ ZNAČKA DOSTALA AŽ DO SAMÉHO FINÁLE ANKETY. BMW X5 SI TO ALE ZASLOUŽÍ SVÝMI MIMOŘÁDNÝMI JÍZDNÍMI VLASTNOSTMI, PEČLIVÝM ODLADĚNÍM VŠECH DETAILŮ I POVEDENÝMI ŠESTIVÁLCOVÝMI MOTORY. MIMOŘÁDNÁ OBLIBA BMW X5 NAVÍC VYNESLA TENTO MODEL MEZI NEJPRODÁVANĚJŠÍCH VOZY TÉTO ZNAČKY.

Většinu odborné poroty stále záleží na tom, jak auta jezdí.

Nejrůznější elektronické vychytávky jsou sice báječné, ale osobní auto stále není kancelář ani autonomní bezpá-

teřní samohyb. Je tu od toho, aby jezdilo a dělalo svému řidiči radost. Právě tento aspekt „X5“ dokonale plní.

Jezdit s novou „X5“ je skutečně pohlazením po duši. I když váží přes dvě tuny, není to při jízdě vůbec znát. Na všech površích se pohybuje s neobvyklou leh-

kostí a svými vlastnostmi připomíná spíš povedený sedan než velké SUV.

Chyby se sice u tohoto modelu hledají těžko, ale také existují. Na zadních sedadlech je v této kategorii jen průměrný prostor a dlouhodobější sezení kazí níže umístěný sedák. Nad podlahou je jen 32 cm, a tak cestující s výškou nad 170 cm budou sedět se skrčenými nohama. Ani nástup do vozu není vzhledem k vysoké podlaze zcela komfortní.

Zavazadlový prostor nabízí úctyhodných 650 litrů, potěší pravidelnými tvary, velkým prostorem pod dvojitou podlahou anebo dvoudílným víkem, kde spodní část nákladového prahu lze vyklopit směrem dozadu a znatelně prodloužit rovnou ložnou plochu, která může posloužit například k sezení.

BMW jde i s motory proti proudu. Zatímco konkurence stále častěji sází na čtyřválcové, anebo dokonce jen na tříválcové, nová „X5“ má k dispozici pouze „sametově“ běžící a uchu lahodící třilitrové přeplňované šestiválce. Dva jsou vznětové (M50d a xDrive30d s výkony 294, respektive 195 kW), jeden pak zážehový (xDrive40i/250 kW). ■

KIA CEED

TŘETÍ GENERACE ÚSPĚŠNÉHO MODELU NIŽŠÍ STŘEDNÍ TŘÍDY NECHÁVÁ ZAPOMENOUT NA APOSTROF A MALÉ PÍSMENO NA KONCI VE SVÉM NÁZVU. ROZHODLA SE ZÁROVEŇ POSUNOUT HRANICE SVÉ KATEGORIE.

Do nižší střední třídy přináší nový Ceed plejádu komfortních a bezpečnostních asistentů, z nichž je celá řada k dispozici už v základní výbavě. Podstatnou novinkou je také změna koncepce pohonu. Karoserie je nyní přizpůsobena i pro hybridní pohon, který se příští rok objeví jak v hatchbacku, tak i v kombi.

Proti svému předchůdci je novinka nepatrně nižší, s širší siluetou a delším zadním převisem. Celková délka hatchbacku se ale nezměnila. Přesto nabízí o 15 litrů větší zavazadlový prostor. V tomto směru je ještě pozoruhodnější kombi. Pro zavazad-



la nabízí mezigeneračně o 97 litrů více (625 l). Ceed SW tak překonává velkou většinu vozů své konkurence. Vše, co Ceed dělá, dělá velmi dobře. Ve své kategorii sice nekraluje, zároveň ale v žádných důležitých disciplínách není podprůměrný. Nabízí mimořádně komfortní svezení, na zadních sedadlech je překvapivě pohodlný díky povedenému anatomickému tvaru sedadel a příjemnému sklonu opěradla.

Ceed je dostupný se třemi zážehovými a dvěma vznětovými motory, které pokrývají výkonové spektrum od 73 do 103 kW. Kromě klasických motorů, které jsou až na základní čtrnáctistovku všechny přeplňované, se počítá také s mild hybridem a plug-in hybridem kombinujícím zážehový čtyřválec 1.6 GDI s elektromotorem o výkonu 32 kW a bateriemi s kapacitou 8,4 kWh. Kombinovaný výkon systému je 104 kW. ■

PEUGEOT 508

NOVÁ GENERACE MODELU 508 JE JEDNOU Z VŮBEC NEJZAJÍMAVĚJŠÍCH NOVINEK TOHOTO ROKU. FRANCOUZI U SVÉ NOVÉ VLAJKOVÉ LODI POPUSTILI UZDU FANTAZII A Z PŮVODNÍHO SEDANU SE STAL FASTBACK S BEZRÁMOVÝMI OKNY.

O pár měsíců později, po premiéře tohoto modelu, spatřila světlo světa i prodloužená varianta SW, která může rovnou aspirovat na nejhezčí kombi ve své třídě. Peugeot se u nové generace modelu 508 rozhodl jít cestou agresivního vzezření, když nenechal kámen na kameni, a zatímco většina konkurence své vozy mezigeneračně donekonečna nafukuje, Peugeot 508 jde opačným směrem. Proti svému předchůdci je o 60 mm nižší a o 80 mm kratší. Jeho silueta a výška pouhých 140 cm připomínají styl kupé. „Vlajková loď“ je prošívkována nejnovějšími asistenty. Velice zajímavý je například systém nočního vidění, který umí ve tmě

rozeznat osoby i zvířata před autem až do vzdálenosti 250 metrů.

V rámci testovacích jízd se nová „vlajková loď“ chová velmi přívětivě a řidiče rozmazluje komfortem i naprosto originálním interiérem i-Cockpit, který má navíc výbornou ergonomii. Kromě již zmíněného jízdního komfortu oceňujeme také jízdní vlastnosti. Prostor na zadních sedadlech je kvůli kratší karoserii stísněnější především v oblasti kolen.

Výrazně svažující se střecha u fastbacku

skýtá i méně prostoru nad hlavou. Komu by to snad vadilo, jistě sáhne po praktičtější verzi kombi. Neobvyklá koncepce „vlajkové lodi“ ale působí jako celek velmi podmanivě.

Peugeot 508 pohánějí motory nejnovější generace Pure Tech, splňující emisní normu Euro 6c. Při vstupu na trh jsou k dispozici dva benzinové a tři vznětové motory s výkony od 96 do 165 kW. Příští rok se navíc paleta pohonů rozšíří ještě o moderní plug-in hybrid. ■



FORD FOCUS

IKONA NIŽŠÍ STŘEDNÍ TŘÍDY PŘICHÁZÍ VE SVÉ NOVÉ GENERACI A OPĚT BY SE MOHLA POSUNOUT NA VRCHOL SVÉ KATEGORIE. SKVĚLE JEZDÍ, NABÍZÍ DOSTATEK UŽITNÉ HODNOTY, A NAVÍC NA TRH VSTUPUJE S VELMI ZAJÍMAVOU CENOU.

Pokud jde o rozměry, v zásadě se toho až tak moc nezměnilo. Mezigeneračně nejvíce narostl rozvor (+52 mm), hatchback je také o 18 mm delší a jen o chlup širší a vyšší (+2 mm).

V rámci testování nás nadchly jízdní vlastnosti. Podvozek je komfortní, přitom

velmi sebejistý i v extrémních situacích, a to i na výrazných nerovnostech. Zajímavostí je, že všechny čtyři generace focusu stavěl prakticky stejný tým lidí, který od počátku sází právě na zážitky z jízdy. Velmi dobré je také odhlučnění, vnitřní prostor je nadprůměrný. I když focus

nepatří v nižší střední třídě k největším vozům, díky perfektně obestavěnému interiéru nabízejí hatchback i kombi překvapivě hodně místa především v podélném směru. Škoda jen, že zadní sedáky jsou umístěny poměrně nízko nad podlahou, což zvyšuje prostorové nároky v oblasti kolen. Prostor nad hlavou je průměrný.

Nezasvěcené mohou zklamat zážehové motory, které jsou výhradně tříválcové. V praxi ale fungují velmi dobře a pyšní se řadou revolučních řešení. Jak litrový motor (74 nebo 92 kW), tak i patnáctistovka (110 nebo 134 kW) disponují jako první tříválce na světě technologií pro odpojování jednoho válce při jen částečné zátěži, kdy není potřeba plný pracovní výkon motoru, a to například při ustálené jízdě. Zkrátka co by se pro snížení emise neudělalo...

Konstrukčně ještě složitější jsou přeplňované vznětové jednotky Ford EcoBlue o objemu 1.5 (70 nebo 88 kW) a 2.0 litru (110 kW). I zde dává konstrukce přednost nízkým emisím a spotřebě. ■

Automyčka[®] Collection

Profesionální ruční mytí a čištění interiérů

Dárkové poukazy *se slevou* **20%**



*Děkujeme Vám za projevovou důvěru
a přejeme Vám mnoho úspěchů v novém roce 2019.*

eden
NAKUPNÍ CENTRUM

Objednávky:
+420 607 000 222

B
BB CENTRUM

Objednávky:
+420 607 000 333

Poukazy můžete zakoupit na jakékoli z našich poboček
nebo objednat přes

www.rucnimycka.cz

INZERCE

Motokáry No. 1

NEJ
FIREMNÍ
AKCE



Václav Pech
vícenásobný mistr ČR v Rally

- arena o rozloze **17 000 m²**
- **20 motokár** s objemem až **270 cm³**
- **každé tři měsíce nová trať** s průměrnou délkou 600 m, šířka tratě 8-9 m, elektronická časomíra
- **ceny** od 170 Kč/10 min.
- **restaurace** s kapacitou 160 lidí, zahrádka pro 160 lidí
- **pořádání firemních akcí**, seminářů a dalších promo eventů se závodním programem
- **dostupnost** dvě zastávky od metra Černý Most
- **Rezervace na:** 777 499 999

Arena
Praga

www.pragaarena.cz

LYŽAŘSKÉ TYROLSKO NOVĚ

TYROLSKÁ
STŘEDISKA
NABÍZEJÍ
MIMOŘÁDNOU
SEZONU S ŘADOU
NOVINEK.

TYROLSKO SE ŘADÍ K NEJOBLÍBENĚJŠÍM ALPSKÝM DESTINACÍM. LETOŠNÍ SEZONA JE ALE MIMOŘÁDNÁ. MÍSTNÍ STŘEDISKA TOTIŽ VÝRAZNĚ INVESTOVALA A NABÍZEJÍ ŘADU POZORUHODNÝCH NOVINEK. ZDE JSOU TY NEJZAJÍMAVĚJŠÍ:

Zimní středisko Ischgl investovalo do novinek 25 mil. eur. Lanovku Gampenbahn z roku 1988 nahradila nová, šestimístní sedačková lanovka s dolní stanicí ve výšce 1924 m n. m. a horní stanicí v nadmořské výšce 2848 m. Nový vlek přepraví 2800 pasažérů za hodinu. Výškový rozdíl přes 900 metrů představuje pro lanovku tohoto typu světový rekord. Kromě toho v areálu vznikají dvě nové restaurace.

V **Kitzbühelu** budou 8. prosince 2018 do provozu uvedeny dva nové vleky. Objem investic v rámci výstavby a zasněžování se pohybuje okolo 17 mil. eur. Lanovka pojmenovaná 6S Brunelle má speciální větrné stabilizátory, které na minimum redukuje větrné nárazy. Je vybavena vyhřívanými sedačkami, ochranným poklopem, koženými potahy a mechanickým nastavením bezpečnostních pásů.

Údolní stanice lanovky Comfortline SEUB Raintal je umístěna v nadmořské výšce 1460 metrů. Desetimístné kabiny nabídnou skvělý komfort a čas jízdy se zkrátil z 11,7 na 3,6 minuty. Jak údolní, tak i horní stanice budou díky šindlové, betonové a skleněné fasádě citlivě zasazeny do okolní krajiny.



Provoz nové, desetimístné lanovky bude zahájen ještě v tomto měsíci v **lyžařské oblasti Mayrhofen na vrcholu Penken**. Lanovka uzavře mezeru mezi Möslem a lanovkou Horbergbahn. Na lyžaře budou na ploše šesti hektarů čekat dva kilometry nových sjezdovek. Úsek se „ski movie“ v Mayrhofenu je rovněž nový. Lyžaři se mohou nechat natočit při sjezdu a své video si poté stáhnout z internetu. Od letošní zimy v **Pitztal**u platí jediná permanentka pro 76 sjezdovek, 121,5 kilometru sjezdovek a šest lyžařských středisek – Pitztaler Gletscher, Riff-

see, Hochzeiger Bergbahnen, Imster Bergbahnen, Fendels a Kaunertaler Gletscher.

V areálu Zillertal Arena se bude v prosinci 2018 otevírat nová šestimístní sedačková lanovka Larmach, která je vybavena poklopem a vytápěnými sedadly a přepraví 2800 osob za hodinu. **Údolní stanice Rosshütte lanovky Jochbahn v Seefeldu** se právě přestavuje. Nově by měla zahájit svůj provoz 23. 12. t. r. a její nová podoba bude odpovídat současným požadavkům na kvalitu a kapacitu provozu. ■



Společnost SPACE 4U s.r.o.

PŘIJME DO SVÉHO KOLEKTIVU ŘIDIČE NA ROZVOZ ZÁSILEK

POŽADUJEME:

ŘP skupiny B, praxe s rozvozem výhodou,
komunikativnost, zodpovědnost, časovou flexibilitu.

NABÍZÍME:

Zajímavé finanční ohodnocení
a přátelský mladý kolektiv.

**V případě zájmu volejte na tel.: 777 745 640
nebo pište na e-mail: j.mikulova@space4u.cz**

space4you



Zimní směs do ostříkovačů



Garance obsahu



Přesné dávkování



Ergonomické ucho

www.coyote.cz

INZERCE

VÁNOČNÍ DÁRKOVÝ POUKAZ

Překvapte své přátele a blízké dárkem, který využijí podle svých představ!

Poukaz na kredit k užívání sportoviště, trenéra a sportovní kempy nebo
na nákup sportovního vybavení a oblečení, masáže a fyzioterapii.



Poukazy jsou platné od 31. 3. 2019 ve všech areálech HAMR.

Hamr

VÁNOCE A ZIMA V SALCBURKU

SALCBURK JE JAKO STVOŘENÝ PRO POHÁDKOVOU ATMOSFÉRU NEJTAJEMNĚJŠÍHO OBDOBÍ V ROCE! ADVENTNÍ TRHY, POŘADY NA TÉMA LIDOVÉ OBYČEJE A ADVENTNÍ KONCERTY NADCHNOU A OKOUZLÍ KAŽDÉHO, KDO NAVŠTÍVÍ MOZARTOVO MĚSTO V TOMTO PŘEDVÁNOČNÍM ČASE.

+
V SALC-
BURKU LZE
NAVŠTÍVIT JEDEN
Z NEJKRÁSNEJŠÍCH
A NEJSTARŠÍCH
VÁNOČNÍCH TRHŮ
V EVROPĚ.

Světově proslulý Ježíškův trh Jeden z nejkrásnějších a nejstarších vánočních trhů v Evropě. Pořádá se v srdci Starého Města, světového kulturního dědictví, na náměstí před salcburským chrámem a na Rezi-denčním náměstí. Sborové zpěvy, vánoční koledy, pastýřské hry, vyprávění příběhů..., to vše se prolíná s veselým hemžením na trhu a vytváří tak neopakovatelnou atmosféru pohody a rozjímavé nálady.

Salcburský Ježíškův trh se v té podobě, jak ho známe dnes, koná od roku 1974. Od té doby se trh každoročně otvírá ve čtvrtek před první adventní nedělí a jeho brány se zavírají 26. prosince. Akt otvírání trhu je vždy provázen slavnostním ceremoniálem. Tisíce světél pak září svým teplým světlem do bílého zimního podvečera, z různých koutů zaznívají tóny vánočních koled, vzduchem se šíří neodolatelná vůně pečených kaštanů a jablek, punče a svařeného vína, vanilky a skořice.



+
PERCHTY JSOU DOBŘÍ DUCHOVÉ, KTEŘÍ MAJÍ ZA ÚKOL SVÝM OHYZDNÝM ZJEVEM ZASTRAŠIT ZIMU A PŘIVOLAT JARO.

ČERTI, PERCHTY, KRAMPUSOVÉ

Náhle se v uličkách Salcburku strhne velký pokřik. Není však třeba propadat hned panice.

To se jen kolem prohnala chvílemi dupající, chvílemi tančící smečka percht, hrůzostrašně vypadajících chlupatých bytostí se strašlivými tvářemi, obrovskými rohy, kravskými zvonci upevněnými kolem pasu a mohutnými biči, které svírají ve svých drápech. Nepleťte si je však s našimi čerty. Perchty jsou v podstatě dobří duchové, kteří mají za úkol svým ohyzdným zjevem zastrážit zimu a přivolat jaro. Tento prastarý zvyk má svůj původ v pohanských dobách. Svůj divoký rej provozují tyto bytosti zejména

na počátku adventu. Patří stejně neoddělitelně k Salcburku jako Ježíškův trh a Salcburské adventní zpěvy.

SNOW SPACE SALZBURG SKI SHUTTLE

Pohodlně spojte přednosti poznávací dovolené s dovolenou na lyžích. Snow Space Salzburg Ski Shuttle nabízí kombinaci kulturní dovolené se zimními sporty, výhodné ubytování v městských hotelech mimo sezonu a bezplatné autobusové transfery z centra města přímo do lyžařského areálu a zpět. Tento areál nabízí více než 120 kilometrů výborně připravených sjezdovek, nejmodernější vleky a lanovky, zasněžovací zařízení a útulné horské chaty. V Salcburku na vás zase čekají rozmanité volnočasové aktivity, gastronomické a nákupní možnosti. ■

Do Tater ve stylu Gustava Anděla z filmu Anděl na horách!

21.–24. března 2019

- » pojedete speciálním vlakem **RetroTatran**
- » ubytování je zajištěno v **hotelu Morava**
- » můžete se těšit na pestrý **doprovodný program**



České dráhy
Národní dopravce



DS AUTOMOBILES

DS 7 CROSSBACK

Odvaha být výjimečný



DS doporučuje **TOTAL**

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ modelu DS 7 CROSSBACK je: 3,9–5,9 l/100 km, 101–135 g/km. Vyobrazení vozu je pouze ilustrativní. Více na www.DSautomobiles.cz

DSautomobiles.cz