

PROFIAUTO

MOTORISMUS • TECHNOLOGIE • LIFESTYLE • SPORT

Č. 1/2022

NOVINKY
V SHOWROOMECH ▶ 20



ELEKTRICKÁ VLAJKOVÁ LOĎ BMW ▶ 26-32



Crossover do města

▶ 12



Koupíme ojetý vůz

▶ 18



Srí Lanka vás zve

▶ 44



Svět objevů začíná tady

Výjimečný výkon pouze pro vozidla Jaguar a Land Rover.

Snadné rozhodnutí. Z originální sestavy Brembo přímo v našem prémiovém balení, dodáte svým kolům kvalitu, na kterou jsou zvyklá.

Brembo zajišťuje stejnou kvalitu náhradních dílů díky 100% spolehlivé vlastní výrobě jako u originálních dílů. Ať už tedy vyměňujete jakýkoli díl, vyměňte jej za originální. Nic lepšího neexistuje.

Pro řidiče vozů Jaguar Land Rover, kteří se nikdy nespokojí s obyčejným. Špičkové náhradní díly pro vozidla, která byla vyrobena, aby došla dál.



Zůstaňte věrní kvalitě originálních dílů

Exkluzivní řešení Brembo

Snížení hmotnosti

Nižší spotřeba a emise

Dobrodružství začínají tady.
bremboparts.com

PROFIAUTO



Profiauto

DÁMY A PÁNOVÉ

Začalo to jako v Hitchcockovi. Před dvěma lety uzavřela pandemie koronaviru výrobní linky automobilů po celém světě. Když už se zdálo, že se všechno vrátí k normálu, vypukla válka na Ukrajině a motoristické odvětví má opět problémy s dodávkami.

Výsledek? Na nová auta se čeká měsíce, některé značky prodávají auta bez doplňkové výbavy, slibujíc, že ji namontují, jakmile bude dostupná. No, a ceny šly nahoru.

To mělo samozřejmě dopad na trh s náhradními díly, kde má roční auto stejnou hodnotu jako v době koupě. To u mnoha lidí ovlivnilo rozhodnutí o koupi. Někteří hledají nejlepší ojetý vůz za dobrou cenu – pro tyto čtenáře máme zajímavý text, jak na-

kupovat a na co si dát pozor. Další si to rozmyslí a rozhodnou se ponechat si stávající auto.

V tomto čísle si přečtete také o novém elektrickém BMW iX, se kterým jsme měli příležitost jezdit. Píšeme o tom, co nového se objevilo v autosalonech. Naši mechanici radí, zda se vyplatí tankovat prémiová paliva, a jako vždy zodpoví vaše dotazy.

A v lifestyle části vás zveme na výlet na vzdálenou a exotickou Srí Lanku, poradíme vám, jakou elektrokoloběžku si pořídit, ukážeme, jak shodit nadbytečné kilogramy s naším osobním trenérem.

Příjemné počtení!

ČASOPIS PROFIAUTO

KONTAKT: Moto-Profil Sp. z o.o., ul. Niedźwiedziniec 10,
41-506 Chorzów, tel. 32 604 10 00, e-mail: info@profiauto.eu

PRODUKCE: Imago Public Relations

Redakce nenese odpovědnost za obsah jednotlivých příspěvků.

JINDŘICH KREJČÍ

ŘEDITEL PROJEKTU PROFIAUTO CZ A SK



Profiauto

PROFIUDÁLOSTI

5 ROK NA PLNOU RYCHLOST!

8 RUKOVĚŤ FANOUŠKA MOTORSPORTU

10 KALENDAŘ PROFIAUTO VÍTEŽÍ NA SLOVENSKU

PROFIJEJTONY

11 P JAKO PONTIAC AZTEK

PROFIZPRÁVY

12 CROSSOVER DO MĚSTA

18 JAK KOUPIŤ OJETINU V DOBRÉM STAVU

20 DALŠÍ ELEKTROMOBIL ŠKODA

5

22 PORSCHE NA TESTECH

23 NEJSILNĚJŠÍ HYBRID OD MERCEDESU

24 PREMIÉRY TOYOTA GAZOO RACING

PROFITEST

26 ELEKTRICKÁ VLAJKOVÁ LOŽ BMW

PROFISERVIS

33 PRÉMIOVÉ PALIVO NENÍ VHDNÉ PRO VŠECHNY MOTORY

34 NAŠI ODBORNÍCI ODPOVÍDAJÍ

26

33

PROFIŽIVOTNÍ STYL

36 CVIČENÍ S POSILOVACÍMI GUMAMI

40 KOLOBĚŽKA POD PROUDEM

44 SLZA Z TVÁŘE INDIE

PROFIAUTOSERVICE

50 V RODINĚ SE AUTŮM VĚNOVAL UŽ MŮJ PRADĚDA

PROFIPARTNEŘI

51 SEZNAM NAŠICH PARTNERŮ

36

50

51

ROK na plnou rychlost!

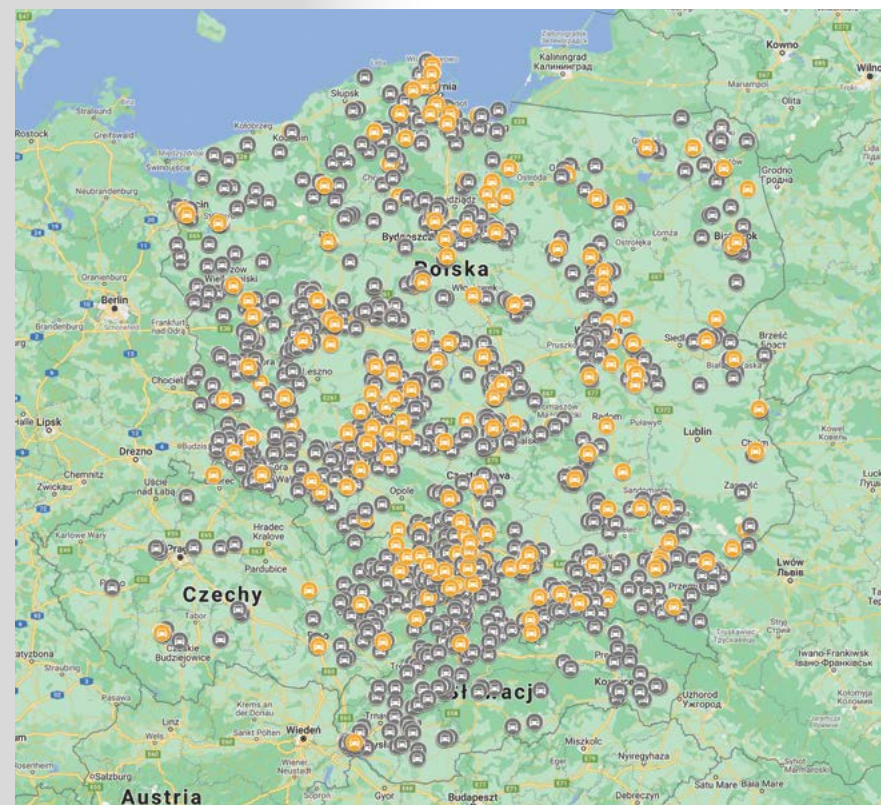
Loňský rok byl pro ProfiAuto výjimečně intenzivním časem. Zvýšil se počet partnerů, vzrostly zisky, rozvinuly se také projekty s využitím moderních, průkopnických technologií.

Poměrně rychle jsme naše podnikání přizpůsobili pandemickým podmínkám v roce 2020. Díky tomu jsme v roce 2021 mohli pokračovat ve směru zavádění rozvojových projektů pro Moto-Profil a síť ProfiAuto. Více a více investujeme do nových technologií, jako je software ProfiBiznes pro efektivní správu motoristického obchodu nebo velkoobchodu a ProfiAuto Virtuální servis. Tato řešení jsou budoucností nejen naší firmy, ale i oboru. Zároveň profesionalizujeme síť servisů, když je podporujeme školeními, marketingově a s pomocí čím dál obsáhlejšího a z hlediska dodavatelů různorodého katalogu dílů obsahujícího více než 350 tisíc položek. Tato diverzifikace a měřítko našeho podnikání se ukázaly být klíčové za situace, kdy

měl celý svět problémy s výrobou a odesláním komponentů s ohledem na pandemii. Budou také důležité pro každý obchod, velkoobchod nebo servis v novém roce," předvídá Michał Tochowicz, předseda představenstva firmy Moto-Profil, která vlastní značku ProfiAuto.

Sít' ProfiAuto nadále roste

Situace na trhu během posledních dvou let nahrává nezávislým distributorům motoristických dílů. Potvrzením toho, a zároveň síly značky ProfiAuto, bylo navýšení počtu nových partnerů o další čtyři motoristické obchody a velkoobchody. Celkově už síť čítá 260 obchodů a velkoobchodů a více než 2200 servisů v Česku, na Slovensku a v Polsku.



Moderní technologie pro následný trh a řidiče

Rok 2021 byl dalším krokem v rozvoji průkopnických řešení pro firmu a odvětví distributorů dílů. Týkalo se to např. **ProfiAuto Virtuálního servisu** – softwaru na bázi virtuální reality, která pomáhá s revolucí v systému vzdělávání mechaniků v Polsku. Toto řešení chceme v nejbližší době poskytnout také školám v Česku a na Slovensku.

V říjnu 2021 zástupci ProfiAuto a Kato-vické speciální ekonomické zóny uspořádali „I. Vojvodský turnaj mladých mechaniků VR“ a během doprovodné konference „Škola budoucnosti“ představili od prosince 2021 realizovaný program jeho zavádění do škol.

„I když se vždy soustředíme na aktuální potřeby trhu a našich partnerů, myslíme výhledově v souladu s potřebami 21. století. Pozorně sledujeme nejen měnící se národní a evropské předpisy, ale také nové generace zákazníků a mechaniků. Vidíme, že postupující digitalizace služeb a elektrifikace motoristického odvětví s sebou přinesly nutnost zavádět řešení, která se za několik let stanou standardem. Jako moderní firma vědomá si své pozice chceme být lídrem těchto změn a zajistit zákazníkům nástroje, díky nimž stanou před konkurencí a nebudou ji v budoucnu dohánět," říká Adam Kapek, místopředseda Moto-Profil.

Setkání a události: ProfiAuto Racing Cup a ProfiPower Tour

Po covidové přestávce se v roce 2021 vrátila akce ze seriálu **ProfiAuto Racing Cup**. Proběhly v několika městech v České republice, na Slovensku a v Polsku. Zúčastnilo se jich 468 mechaniků, kteří se nejdříve školili „Jak vést a rozvíjet renomovaný servis?“ a následně soupeřili na motokárové dráze.



Po několika měsících nepřítomnosti zástupci ProfiAuto opět uspořádali **ProfiPower Tour**, které v roce 2021 proběhlo hned 72krát. Společně s partnery ProfiAuto jsme navštívili 576 servisů. Události doprovázela akce, v rámci které zástupci servisů získávali ocenění za nákup dílů ProfiPower.

Nové marketingové projekty a rozvoj značky ProfiPower

V roce 2021 značka ProfiAuto nadále vedla široce pojímané propagační aktivity. Ty

se týkaly jak sítě, tak i v roce 2020 spuštěné značky vlastních dílů a motoristického příslušenství – ProfiPower. V souvislosti s její oblibou se nabídka ProfiPower rozšířila během posledních 12 měsíců o **nový sortiment**. Kromě akumulátorů, filtrů a částí brzdového systému jde nově



také např. o autokosmetiku nebo součásti zavěšení.

Sportovní profil značky podtrhlo to, že se stala titulárním sponzorem Automobilového mistrovství Polska v rallye („**ProfiAuto RSMP**“) v předchozí sezóně. Marketingové strategie tedy opíráme jak o aktuální trendy, tak i podmínky, v nichž svět v současnosti funguje. Důležité pro nás je to, že to děláme efektivně a zároveň i nadále vytýčujeme nové propagační standardy v oboru,” říká Łukasz Kopiec, člen představenstva Moto-Profil.

Díky reklamám a jiným marketingovým aktivitám se v roce 2021 v médiích objevilo celkem **4500 výstupů o ProfiAuto** (včetně článků v tisku). Díky tomu značka pronikla k **více než 32 milionům příjemců**.

Nevyhnutelná elektrifikace a příprava na změny v příštích letech

Zástupci značky velice důkladně monitorují směr elektromobility a už nyní se připravují na Evropskou unii předvídané změny. To se týká také kyberbezpečnosti a přístupu k datům, které mohou mít klíčový vliv na rozvoj a udržení dobré kondice nezávislého motoristického trhu.

Usnadňuje to mimo jiné přítomnost zástupce firmy v dozorčí radě TEMOT International – mezinárodního sdružení distributorů dílů, které spolupracuje s organizacemi lobujícími ve prospěch odvětví následného trhu, jako je např. FIGIEFA. V aktuálních aktivitách značky se to v roce 2021 projevilo např. v intenzivních školeních oprav hybridních au-

tomobilů nebo vozů vybavených systémy podpory řidiče – ADAS.

„V tomto a příštích letech bude“ pružnost „v odvětví následného trhu klíčovým slovem. V kontextu pandemie, legislativních změn nebo logistických výzev musí distributoři dílů přizpůsobovat své postupy, systémy a obchodní procesy prudkým změnám na trhu. Tak, jak to děláme v ProfiAuto. Vyžaduje to sešlapaný tým, perspektivní pohled a dobrou spolupráci s obchodními partnery. Základem a poznávacím znamením našich aktivit od začátku činnosti firmy byly – a vždy budou – otevřené a transparentní vztahy se zákazníky. Spojení takového přístupu s pohledem do budoucna a využitím moderních technologií je podle nás recept na úspěch v roce 2022 a příštích letech,” dodává Michał Tochowicz.



RUKOVĚŤ fanouška motorsportu

Fanoušci mohou letos očekávat rozšířený kalendář startů, který má zahrnovat celkem 9 zastávek Automobilového mistrovství Polska v rallye (RSMP) a až 8 závodů v rámci Automobilového mistrovství Polska v závodech do vrchu (GSMP). Prozkoumejme, které víkendy 2022 bude dobré věnovat sledování automobilových rallye a závodů do vrchu.

RSMP

Podle první verze kalendáře mělo zahajovací kolo Automobilového mistrovství Polska v rallye odstartovat na Puławách. Tato role ale připadne 50. ročníku Svídnické rallye KRAUSE. Důležitou změnou, kterou sezóna přinese, je větší důraz na soupeření na nepevném povrchu. Do RSMP

2022 začleněné 41. Podlaské rallye bude prvním ze tří šterkových závodů. O tři týdny později do Polska zavítá FIA ERC mistrovství Evropy – odehrávající se paralelně s RSMP na trasách Polské rallye. Podobně jako v loňském roce zaboují polští závodníci také na litevské Rallye Žemaitija.

Začátek srpna v kalendáři tradičně patří Řešovské rallye, ale nejvíce emotivní bu-

de pro fanoušky ze Slezska září. S rozestupem pouhých tří týdnů proběhnou v regionu dvě důležité akce – 6. Slezská rallye se základnou v Chořově a legendární Viselská rallye. Ve finále zápolení o titul mistr Polska se závodníci postaví na startovní čáru ve slovenských Košicích. Zatím ještě není potvrzeno nové datum konání Povislanské rallye.



Agneszka Wolkowicz

GSMP

„Vrcháři“ začnou soupeřit ve čtvrtém květném týdnu. Půjde o jedinečné zahájení, jaké tu po léta nebylo. U příležitosti otevření sezóny závodníci poměří síly s trasou závodu Prządki. Naposledy k takové situaci došlo v sezóně 2012.

Bohužel bude chybět kolo v Załużu, ale kalendář je i tak plný závodní klasiky – v Gorlicích, v Limanowé, v Banowcích nebo v Sopotech. Už tradičně se na trase sedla pod Ostrou, v rámci FIA EHC, objeví nejlepší piloti starého kontinentu. V Polsku bude možné bojovat i o body v mistrovství Slovenska (závod Magura Małastowska nebo AUTOPOLA Jankov Vršok).

Podobně jako v RSMP se v kalendáři počítá se zahraničními koly, v jejichž rámci bude debutovat slovenský závod v Kremnici.

Definitivní harmonogram RSMP a GSMP se může změnit, ale vypadá to, že se můžeme těšit na jednu z nejzajímavějších sezón pro závodníky i fanoušky.

Kalendář Automobilového mistrovství Polska v rallye 2022

1	49. Svídnická rallye KRAUSE (Svídnice)	22.–24. dubna
2	41. Podlaská rallye (Białystok)	21.–22. května
3	78. Polská rallye (Mikołajki)	10.–12. června
4	Rallye Žemaitija (Kelmė, Litva)	8.–10. července
5	31. Řešovská rallye (Řešov)	4.–6. srpna
6	Slezská rallye (Chorzów)	9.–10. září
7	67. Viselská rallye (Wisła)	30. září – 1. října
8	47. Rallye Košice (Košice, Slovensko)	21.–23. října
9	Povislanská rallye (Puławy)	Čeká na potvrzení

Kalendář Automobilového mistrovství Polska v závodech do vrchu 2022

1	Závod do vrchu Prządki (Korczyzna)	20.–22. května
2	Závod do vrchu Czarna Góra (Stronie Śląskie)	3.–5. června
3	9. Závod do vrchu Magura Małastowska (Małastów)	17.–19. června
4	Závod do vrchu Jankov Vršok (Banowce, Slovensko)	15.–17. července
5	13. Závod do vrchu Limanowa – sedlo pod Ostrou	29.–31. července
6	25. Grand Prix Sopoty Gdyně (Sopoty)	12.–14. srpna
7	Závod do vrchu Kremnica (Kremnica, Slovensko)	26.–28. srpna
8	Místo konání čeká na potvrzení	Termín čeká na potvrzení



KALENDÁŘ

ProfiAuto vítězí na Slovensku

Umělecký kalendář ProfiAuto pro rok 2022 získal nejvíce hlasů v anketě slovenského motoristického portálu MotoFocus.sk. Snímky s kultovním Fordem Mustangem ve světle fantastických neonů porazily 12 konkurentů a obsadily první místo.

Soutěž o nejlepší motoristický kalendář na Slovensku se mezi uživateli internetu těší čím dál větší oblibě. O její úrovni vypovídá např. skutečnost, že rok za rokem roste počet přihlášek a spolu s nimi umělecká úroveň projektů. Tentokrát získal kalendář sítě ProfiAuto dokonce jednu čtvrtinu všech hlasů.

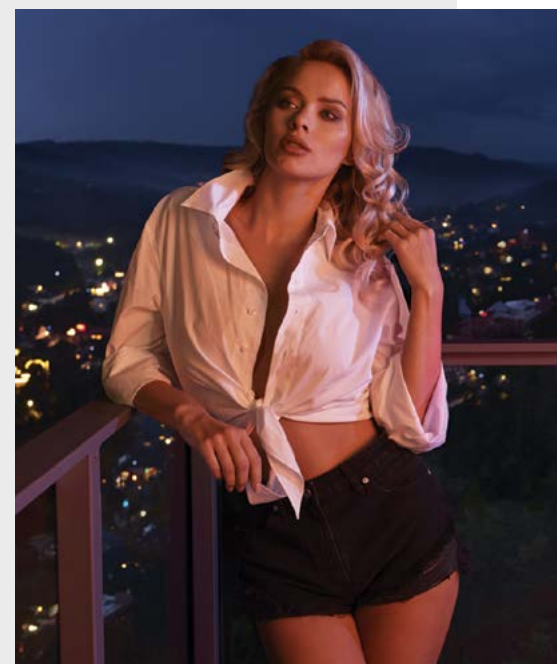
Hlavním hrdinou nové varianty publikace je legendární Ford Mustang z roku 1965 s vidlicovou osmičkou pod kapotou. Inspirací ke vzniku letošního vydání se staly neony, které opět získávají popularitu v městském prostoru a soukromých sbírkách, tvoří pozadí každé z fotografií.

Autory jsou známý fotograf Artur Nyk a stylistka Tatiana Szczęch. Kalendář byl vytištěn v nákladu téměř 9500 kusů.

Partnery ročníku 2022 jsou: Mann-Filter, Monroe, Philips a VARTA.



Odkaz na focení v kalendáři je dostupný na: https://youtu.be/x_rk4ltT-Gs.



P jako Pontiac Aztek

Pontiac Aztek je příkladem toho, co se děje, když je vize talentovaného projektanta (Tom Peters) semleta korporátním mlýnkem na maso, následně okořeněna a snědena účastníky fokusové skupiny. Ti poslední zpochybnili smysl výrobní verze Azteku, přesto dalo General Motors (GM) projektu zelenou.

Auto známé ze seriálu „Breaking Bad“ mělo premiéru v roce 2000 na veletrhu v Detroitu s připnutým reklamním heslem: „Pravděpodobně nejvšestrannější vozidlo na světě“. Nešlo o vydařený debut, i když mu nebylo možné upřít spektakulárnost.

Don Butler, hlavní marketér koncernu, dělal, co mohl, aby o premiéře všichni slyšeli. Dokonce skočil do davu najatých statistiků a chvíli surfoval na jejich rukou jako rocková hvězda. Problém spočíval v tom, že Pontiac Aztek měl být hvězda.

Šance na to nebyly příliš velké a v GM si to uvědomili příliš pozdě. Pontiac Aztek vypadal jako nevyhnutelná katastrofa. Podívejte se sami: dvojité světlomety, netypické proporce, dvoudílná kapota a strmě klesající záď s obřím sklem. To se nemohlo povést.

Vedení GM muselo hodně přivírat oči, aby v tomto designu viděli spojení Chevroletu Camaro s Chevroletem Blazer. Dnes můžeme říci, že projekt se ukázal být inovativním pouze z hlediska vnitřních cílů koncernu. Jedním z nich byla určitě kontroverznost.

Kromě designu to ovšem nevypadalo až tak tragicky. Aztek ukrýval pod kapotou 3,4litrovou jednotku V6 a nabízel pohon na přední nápravu nebo na všechna

kola. Motor měl 185 koní a umožňoval rozjet se na stovku za dobrých 9,5 s.

Jeho interiér, s četnými úložnými prostory, vyplňovaly tvrdé plasty. Sedadla byla pohodlná a výbava poměrně bohatá. První exempláře měly přední a boční airbagy, které byly v pozdějších letech za příplatek.

Pravděpodobně největší předností Azteku byla kempingová sestava s ledničkou, stanem a nafukovacími matracemi. Výrobce se tak chtěl zalíbit mladším kupujícím, kteří v něm měli příjemně trávit čas stranou od lidí. Možná právě na takovém místě, mimo lidské pohledy, měl Pontiac Aztek zaparkovat navždy.

Předpokládané prodeje Azteku na úrovni 75 000 kusů ročně nakonec skončily fiaskem. Bleskově provedený lifting, pouhých pět měsíců po premiéře, nebyl schopný nic změnit. Během pěti let výroby se ho prodalo 115 000 exemplářů.

V roce 2005 vstoupil Pontiac Aztek do historie jako jedno z nejošklivějších aut na světě. Nejzajímavější je to, že z přestavěné výrobní linky po Azteku začal sjíždět Chevrolet HHR. A to byl teprve šereda.

MARCIN SZOSTAK

fejetonista ProfiAuto



CROSSOVER DO MĚSTA



Auta se zvýšenou karosérií získávají na oblibě, což se odráží v našich ulicích. Je jich čím dál více, odlišují se stylem

a barvami. Kromě toho jsou praktická, nemají špatnou výbavu, dobře jezdí a umí být úsporná. Co více chtít po crossoveru?

Toto je přehled nejzajímavějších crossoverů na našem trhu

Volkswagen Taigo

Přednosti: módní karosérie, široký výběr designových balíčků

Volkswagen Taigo je blízký příbuzný Volkswagenu T-Cross. Vznikl na stejné moderní platformě MQB Ao a sdílí s ním mnoho prvků. Tím, co ho odlišuje, jsou o něco větší rozměry a především vzhled. Taigo má klesající linii střechy a je to crossover coupé. Tato vlastnost byla doposud rezervována pro auta z výrazně vyšší cenové relace.



Už v základní verzi Life Volkswagen Taigo nabízí poměrně bohatou výbavu. Na palubě jsou LED, manuální klimatizace, digitální sestava ukazatelů nebo sedadla s nastavením bederního úseku. V bohatší verzi Style můžete počítat s pokročilými jízdními asistenty (balíček IQ Drive) a celou řadou řešení z oblasti konektivity (např. Apple CarPlay, Android Auto).

Volkswagen Taigo skrývá pod kapotou benzinovou jednotku 1.0 s výkonem 95 nebo 110 koní. První je dostupná s 5stupňovou manuální převodovkou, druhá může být spojena s 6stupňovou manuální převodovkou nebo 7stupňovou DSG. Nabídku

ku uzavírá top varianta Taigo s motorem 1.5 TSI se 150 koní.

Ford Puma

Přednosti: nevšední design, precizní systém řízení, nízká spotřeba (6,5 l / 100 km)

První Puma byla nevelké coupé, které se vyrábělo v letech 1997–2002. Novou Pumu se starou spojuje jen název. Jde o plnohodnotný crossover, který se vyznačuje svalnatými liniemi karosérie a poměrně značnou světlou výškou a funkčním zavazadlovým

prostorem – pozornost si zaslouží originální úložný prostor pod podlahou.

Už se neprodává základní verze Trend s 95 koní. Ceník otevírá varianta Titanium dostupná s 3válcovým motorem 1.0 Ecoboost Hybrid 125 koní, s nímž je spojena 6stupňová manuální převodovka nebo 7stupňová převodovka DCT. Systém mild hybrid s instalací 48 V pomáhá motoru přidavným točivým momentem (od 20 do 50 Nm) a zlepšuje dynamiku.

Na seznamu výbavy najdeme masážní sedadlo řidiče a nastavení opory bederní páteře, náladové interiérové osvětlení



nebo bezdrátovou nabíječku. Stylově se Puma odlišuje 17palcovými koly a korpusy zrcátek v barvě karosérie.

Výše v nabídce stojí varianta se stejným motorem ale 155 koní. Na samotném vrcholu kraluje Puma ST. V tomto případě se 3válcová jednotka vyznačuje objemem 1,5 litru a výkonem 200 koní.

Nissan Juke

Přednosti: výrazný design, velké možnosti personalizace, nový prostorný interiér

Nového Nissana Juke od předchůdce odlišuje téměř vše, ale jedno zůstává beze změn – charakteristická silueta. Při pohledu na něj okamžitě víme že je to Juke. Sice větší, praktičtější a z každé strany hezčí, ale s genetickou výbavou první generace.



Základní verze crossoveru (Visia) je vybavena např. LED světly, elektricky ovládanými vnějšími zrcátky se zabudovanými ukazateli změny směru a základními bezpečnostními systémy. Nemá ovšem automatickou klimatizaci, a to ani jako volitelné vybavení. Zvenčí ho poznáme podle 16palcových ocelových disků.

S takovouto variantou ve městě mnoho parády neuděláme, proto je přirozenou volbou přinejmenším verze Acenta, která má ve standardu už 17palcové hliníkové disky, couvací kameru, Apple CarPlay/Android Auto nebo tempomat.

Spektrum motorů je omezeno jen na benzinovou jednotku 1.0 s výkonem 117 koní, kterou můžete mít se 6stupňovou manuální převodovkou nebo 7stupňovým, dvouspojčkovým automatem.

Renault Captur

Přednosti: návrh interiéru, efektní styl, široký výběr vybavení

Nový Captur je technickým dvojčetem Nissanu Juke a podobně jako on je založen na platformě CMF-B. Nelze mu upřít zajímavý design, který bije do očí. Podobně jako Nissana Juke si lze i Captur vybrat v zajímavé barevné kombinaci.

Juke je ovšem dostupný pouze s jedním motorem, v případě Capturu je spektrum možností širší. Pod kapotou může pracovat

1.0 TCe (90 koní) nebo 1.3 TCe (140 koní). V loňském roce nabídku doplnila verze TCe 100 LPG, která je z výroby poháněna plynem, a varianta E-Tech plug-in (tedy hybrid) nabíjená ze zásuvky se systémovým výkonem 160 koní. Captur je dostupný se 6stupňovou manuální převodovkou, 7stupňovým dvouspojčkovým automatem EDC nebo automatickou převodovkou Multi-Mode v případě hybridu.

Verze Zem má ve standardu např. 17palcová ocelová kola, manuální klimatizaci, Easy Link se 7palcovým dotykovým



displejem bez navigace, přední LED světla. Ve verzi Intense dostaneme dvoubarevnou karosérii, automatickou klimatizaci, hliníkové disky a propracovaná multimédia.

Toyota Yaris Cross

Přednosti: dostupná hybridní verze, pohon 4x4, jednoduchá obsluha a jízdní komfort

Toyota Yaris Cross je technicky založena na hatchbacku, ale převyšuje ho rozměry. Má 17centimetrovou světlou výšku a jako jediný crossover segmentu B-SUV nabízí pohon na 4 kola (AWD-i).

Podobně jako v případě konkurentů je při výběru základní verze nutné počítat s omezenou výbavou a ocelovými disky. Ve verzi Active ale najdeme LED světla a základní systémy podporující činnost systému řízení. Řidič má také k dispozici několik systémů podporujících bezpečnou jízdu, jako je systém zabraňování kolizím na křižovatkách, adaptační tempomat nebo systém včasné reakce v případě rizika srážky společně se systémem detekce chodců a cyklistů.

Paleta dostupných jednotek zahrnuje benzinový motor 1.5 Dynamic Force (125 koní) a hybridní verzi založenou na stejném 3válcovém benziňáku 1.5 (116 koní). Optimální volbou se ale jeví být hybridní verze s pohonem na přední nápravu a bezstupňovou převodovkou e-CVT.



Škoda Kamiq

Přednosti: prostorná kabina, objemný zavazadlový prostor (400 l), bohatá výbava ve vyšších verzích

Nejmenší crossover v portfoliu Škody se na trhu objevil v roce 2019. Vyznačuje se konzistentním designem a vysokou pozicí za volantem, kterou mají mnozí řidiči ve městě tolik rádi. Navíc jeho rozměry nejsou velké, díky čemu se s ním budeme snadno pohybovat v úzkých uličkách a manévrovat na parkovišti.

Interiér byl prakticky přenesen z modelu Scala. Obě auta využívají stejnou platformu MQB A a vyznačují se stejnou roz-

tečí náprav. To zase znamená, že je Kamiq prostorný a funkční vůz.

Škoda nabízí následující benzinové hnačí jednotky: 1.0 TSI s výkonem 95 a 110 koní a 1.5 TSI s výkonem 150 koní. Jednotky mohou spolupracovat s manuální 6stupňovou převodovkou nebo 7stupňovým DSG. Výjimku představuje základní verze Active spárovaná s 5stupňovou manuální převodovkou.

Výbava Kamiq u ve standardu zahrnuje např. manuální klimatizaci, asistenta jízdy v jízdním pruhu, světlomety LED Basic vpředu nebo systém nouzového brzdění. Rozumnou volbou je verze Ambition, která už má couvací kameru, parkovací senzory vzadu a hliníkové disky.



Seat Arona

Přednosti: úsporné motory, prostornost, dobré jízdní vlastnosti

Crossover Seatu se vyrábí od roku 2017 a v loňském roce prošel malým liftingem. Jeho vzhled je rozhodně střídmejší než u Juku a Captura, což ale neznamená, že by mu chyběla originalita. Ne nadarmo získal hlavní cenu za nejlepší design v soutěži Red Dot Design v roce 2018. Konstruktivně je propojen s modelem Ibiza.

V souladu s nejnovějšími trendy může být Arona dostupná ve dvoubarevném provedení, se 7 vzory čalounění a šesti vzory disků ve velikosti od 16 do 18 palců.

Pod kapotou pracují motory 1.0 TSI (95 a 110 koní) a 1.5 TSI (150 koní). Lze je kombinovat s 5 a 6stupňovou manuální převodovkou nebo 7stupňovým automatem DSG. Na vybraných trzích bude také dostupná úsporná jednotka TGI s 90 koni napájená zemním plynem.

Výběrem, který má ve městě smysl, je verze 1.0 TSI 110 koní se 7stupňovým DSG a s LED světly pro denní jízdu, tempomatem, multifunkčním volantem a hliníkovými koly.

Kia Stonic

Přednosti: atraktivní vzhled, velké konfigurační možnosti, záruka 7 let

Kia Stonic je typ crossoveru, který může být reálnou alternativou k městským autům. Vypadá stylově, je pohodlná a z hlediska výbavy ji nic nechybí.



Od uvedení na trh v roce 2017 se Stonic prodal v počtu více než 220 000 exemplářů. Lifting v roce 2020 rozšířil paletu laků o nové odstíny a zvětšil výběr disků o nové vzory, aktualizoval také multimédia a zavedl do motorové řady mild hybrid – 1.0 T-GDI 48V (120 koní).

Crossover je dostupný také s benzinovou jednotkou zbavenou systému mild hybrid. Na výběr zůstává 1.2 DPI (84 koní)

s 5stupňovou manuální převodovkou a 1.0 T-GDI (100 koní) se 6stupňovou manuální převodovkou nebo dvojspojkovou převodovkou DCT. Ten první motor má čtyři válce, druhý je 3válcový.

Do města se hodí varianta s motorem 1.0 T-GDI (100 koní) se 7stupňovou automatickou převodovkou DCT, která má ve verzi BL téměř kompletní, Kiou nabízenou výbavu.



JAK KOUPIT ojetinu v dobrém stavu

Stereotypy a všeobecné mínění o autech a jejich poruchách nám často zkreslují úplný obrázek o tom, zda jsou skutečně dobrá, nebo ne. Při výběru ojetého vozu nebo jeho motorové verze se vyplatí prozkoumat téma a podívat se na problém šířeji. Je dobré opřít se také o znalosti z praxe, nejen o internetové teoretiky. Jak koupit dobrou ojetinu řeknou mechanici ProfiAuto Service.

Drobné a vážné poruchy – které jsou levné a které drahé?

Poruchy vnímáme a hodnotíme z hlediska jejich závažnosti a ceny opravy. Například, když motor bere olej, může se zdát, že to bude drahé. Ne vždy je ale potřeba to opravit. Oblíbené motory Fiatu 1.416V, Volkswagenu 1.68V nebo Fordu 2.016V mají problémy s nadměrnou spotřebou oleje, ale nevyžadují nejvyšší kvalitu oleje. Pokud si takový motor bere 0,5 l/1000 km, znamená to 5 l/10 000 km.

Je to jako udělat ročně o výměnu více, ale bez filtru a práce, i když by to nemělo být považováno za totéž. Olej v takovém motoru však lze měnit méně často. Ukazuje se, že když se na to díváme takto, nejde o až tak drahou záadu, jak jsme si mysleli, když jsme přemýšleli o její opravě. Tím spíše, že uvedené motory jsou odolné a kvalitní konstrukce.

Zcela jinak tomu je s některými drobnými poruchami, které mohou být drahé, např. lambda sonda. Někdy se ukáže, že náhrada, kterou jsme si pořídili, nechce ani za nic spolupracovat s počítačem a hodí se pouze originál. A peně-

ženka to dost pocítí. Pokud problém se sondou není způsoben odstraněným katalyzátorem.

„Při koupi ojetiny se závadou, anebo odhalení závady při prohlídce před koupí, je nutné zjistit nejen cenu, ale i dostupnost daného dílu. Někdy je vážně vyhlížející porucha levná na opravu, ale může to být zcela naopak. Pokud značka není rozšířená, ne vše se dá sehnat hned, a některé díly jsou dostupné pouze v autorizovaných servisech, což s sebou nese vysoké náklady. Ještě horší to je v případě, kdy kupujeme sportovní nebo terénní verzi na trhu populárního modelu.“ Zlatého bludištěka „tomu, kdo najde tlumiče pro Alfu Romeo Crosswagon nebo se smíří s jejich cenou pro téměř 20letý Subaru Forester se samonivelací,“ říká Adam Lehnort, expert ProfiAuto.

Známé vady a typické poruchy

Tato dvě hesla často odhánějí zájemce o daný model auta, když si přečtou manuály všeho druhu. Měli bychom se na to ovšem podívat úplně jinak. Pokud auto trpělo dětskými nemocemi, mohou být po letech zcela vyřešeny. Když ne samotným výrobcem, tak mechaniky. Občas nás finančně bude méně bolet tzv. vada, o které víme, a na níž existuje řešení, než dobré auto s jednou náhodnou závadou.

Jednoduchý příklad představují vadné pánvičky v motoru 1.5 dCi. Když víme, že

jde o klasický problém, můžeme si to po nákupu ověřit, a dokonce je bez vysokých nákladů vyměnit s ohledem na dostupnost levných dílů. Pro srovnání v mnoha moderních dieselech může jeden vstřikovač stát stejně, jako sada dílů pro výměnu pánviček „vadného“ 1.5 dCi.

Mechanici typické problémy, kterým se hovorově říká „vady“, řeší velmi rychle. Pokud předáme auto do dobrého servisu, můžeme využít tyto vědomosti, a dokonce se přímo zeptat, jestli je po nákupu třeba dělat něco více než běžný servis, a pak si užívat jízdu bez poruch,“ doporučuje Adam Lehnort.

To samé se týká tzv. typických závad. Můžeme se nechat vyděsit, např. „kolabujícími cívkami“ v autech značky Renault. Jenže sada svíček nepředstavuje příliš vysoký výdaj. A ještě to „děsivé“ řazení s nastavovačem vačkového hřídele, který také nestojí o mnoho více. Na druhé straně jsou motory Volvo s dlouhou životností, u kterých se jen málokdy něco pokazí. Po nákupu je stejně nutné řazení vyměnit. V tomto případě už jen nastavovač vačkového hřídele představuje značný výdaj.

„Výrobci neradi přiznávají, že něco může být konstrukční vadou. Příkladem je třeba“ slavný „nastavovač vačkového hřídele v motorech Renault, který byl na úplném začátku dostupný jen v autorizovaných servisech, a to na objednávku. Teprve, když už mechanici neměli pochybnosti o tom, že viníkem neudržení otáček při nastartování je nastavovač, začala tato součást systematicky zlevňovat, až dosáhla dnešní ceny. V současnosti se doporučuje jeho výměna při každé výměně řazení. Tak se z velkého nedostatku motoru časem stala jeho drobná potíž,“ říká expert ProfiAuto.

Japonská auta jsou nejspolehlivější. Ty na „F“ nekupujte

Známé spoustu stereotypů spojených se značkami. Každý přece ví, že nejspolehlivější jsou Japonci, nejporuchovější ty na „F“ (Ford, Fiat a Francouzi) a nejdražší na opravy jsou prémiové značky. Obecně s tím nelze nesouhlasit, ale když koupíte poruchového Fiata, může se ukázat, že během 2–3 let utratíte za čtyři drobné opravy méně než jednorázově za zavěšení u japonského vozu, jehož druhé jméno je koroze.

„Rez není jen estetický problém. Koroze také negativně ovlivňuje konstrukční prvky karosérie. Mechanikům to silně komplikuje výměnu některých dílů zavěšení a zátěž neplánovaných úkonů při opravě musí vzít na svá bedra majitel auta. Telefonát zákazníkovi ze servisu, že něco nešlo, jak mělo, a je navíc nutné vyměnit pevné brzdové potrubí, když jste přijeli jen na výměnu pružných brzdových hadic, není v případě modelů ze skupiny ohrožené nadměrným rezavěním žádnou vzácností. Nemluvě o tom, že u rozhodně ne nejstarších exemplářů Mazdy to prahy vzdávají, když auto najede na zvedák, a nevinná výměna ramene se může proměnit v klempiřskou opravu,“ uvádí expert ProfiAuto.

Naproti tomu, velká skupina italských a francouzských aut zvládá korozi mnohem lépe než ta japonská. Navíc Fiaty a Fordy jsou tak oblíbená auta, že dokonce i vysoce kvalitní díly lze koupit za rozumnou cenu.

Stereotyp o BMW – budete mít výdaje. Pravdou zůstává, že díly pro prémiová auta nepatří k nejlevnějším a opravy bývají komplikované. Ovšem je mnohem snadnější vybrat a najít díly a mechanika specializující se na tuto značku, než na Mitsubishi nebo Nissana. Dále tu máme Audi, také považované za prémiovou značku, které ale má mnoho náhradních dílů společných se stejně oblíbeným (a levnějším) Volkswagenem nebo dokonce Škodou. Pro žádná jiná auta nepřipravuje trh náhražky tak rychle, jako pro vozy koncernu VW.

Hodně spotřebuje, ale motor je držák a nekazí se

Na první pohled ideální, ale když si to dobře spočítáme, nemusí se to nutně vyplatit. Porovnejme si dva motory – jeden spotřebuje 10 l/100 km, druhý 8 l/100 km. Opravdu se ten „horší“, ale úspornější, motor ročně pokazí tak, že to bude stát částku, kterou můžeme ušetřit na nižší spotřebě paliva? A naopak, když se po tři roky nic nekazí, zůstane nám v kapse hodně peněz?

„V současnosti je už na trhu hodně pracovaných benzinových motorů s přímým vstřikováním, které mají výrazně nižší spotřebu než jejich předchůdci s větším obsahem, a dokonce s nižším výkonem. Vůbec to nemusí být špatná volba, pokud po několika letech ušetříme na pohonných hmotách. Některé japonské jednotky si opravdu zaslouží doporučení. Dokonce

i nechvalně proslulý 2.0 TFSI není tak špatný, když zohledníme jeho výkon a spalování,“ dodává Adam Lehnort.

No a konečně cena

Francouzská nebo italská auta jsou výrazně levnější než ta nejoblíbenější, nejvyhledávanější, obzvláště Volkswageny a Japonci. Rozdíly mohou představovat až několik tisíc euro, jestliže srovnáváme auta v podobném stavu a ze stejného ročníku. Opravdu jsou o těch několik tisíc lepší? Pokaž se Francouz tak, že to pokryje rozdíl v ceně ve srovnání s Japoncem za celé období, co ho budeme používat?

To samé se může týkat stáří auta. Platíme za ročník nebo najeté kilometry. Každý mechanik zatím moc dobře ví, že kvalita provedení a životnost mechaniky jsou v novějších modelech výrazně horší. K tomu jsou automobily z generace na generaci komplikovanější a dražší na opravy. Často při drobných servisních opravách vyžadují připojení k počítači.

„Mechanici ProfiAuto Service si často všimají, že zákazníci za každou cenu kupují mladší auta a často si pak nemůžou dovolit jejich opravy. Pokud rozpočet na nákup auta leží na pomezí generací, vyplatí se hledat o něco starší exemplář dřívější generace s více najetými kilometry než koupit ten nejlevnější vůz z novější generace. Najeté kilometry nejsou vždy spojencem, protože v autě, které více stálo, než jezdilo, se některé závažnější závady mohou teprve projevit a udržovaný exemplář s více najetými kilometry už má dětské nemoci za sebou,“ komentuje expert ProfiAuto.

Při pragmatickém výběru ojetého auta se musíme na oblíbená hesla podívat šířeji a nenechat se unést stereotypy. Počítá se nejen samotná poruchovost, ale také náklady na odstranění závady – tedy ne na to, co se kazí, ale za kolik. Ne to, jak často se něco musí vyměnit, ale to, jestli je to dostupné a kolik musíme zaplatit za výměnu. Pokud se na věc podíváme tímto způsobem a vycházíme z vědomostí lidí z praxe, mohou řidiči koupit dobrá auta, s nimiž budou spokojeni a budou si je moci dovolit (což je nejdůležitější).

ADAM LEHNORT
ekspert ProfiAuto



Další elektromobil Škoda

Škoda přidá verzi coupé do rodiny elektrického modelu ENYAQ iV. Vyznačuje se spojením sportovní, atletické siluety s velmi prostorným interiérem a objemným zavazadlovým prostorem. Dozadu jemně klesající linie ztmavené, panoramatické střechy a výrazná zád' dodávají elektrickému modelu dynamický charakter. Elektrické SUV ve variantě coupé má premiéru rovnou i ve sportovnější verzi RS.

Podobně jako ENYAQ iV je i nová Škoda ENYAQ coupé iV založená na modulové platformě pro elektromobily MEB Grupy Volkswagen. Coupé má délku 4653 mm s šířkou 1879 mm. Jeho výška představuje 1622 mm a rozteč náprav 2765 mm. Sportovní linie zajišťují skvělou aerodynamiku a součinitel odporu vzduchu (cd) představuje 0,234. Na evropských trzích bude dostupné se dvěma kapacitami akumulátorů dle výběru a také s pohonem na zadní nápravu nebo na všechna čtyři kola. Dostupné varianty budou generovat výkon od 132 kW do 220 kW (varianta RS). V závislosti na specifikaci elektrický model nabídne dojezd až 545 km v cyklu WLTP. Atletický vzhled automobilu zdůrazňuje velké obrysy kol z lehkých slitin s rozměry od 19 do 21 palců. Premiéra coupé

také přináší dvě nové barevné možnosti přidáné do škály ENYAQ iV: efektní metalizovaná Oranžová Phoenix a metalizovaná Šedá Graphite, která nahrazuje Šedou Quartz ŠKODY. Lak Zelená mamba je rezervován výhradně pro verzi RS. Podobně jako v případě modelu ENYAQ iV nahrazuje nová koncepce interiéru s možnostmi Design Selections ve variantě coupé klasické verze vybavení.

Panoramatická skleněná střecha v standardu

Nová Škoda bude kromě verze SPORTLINE dostupná také jako sportovní top ENYAQ COUPÉ RS iV. Model má ve výbavě diskretní sportovní nárazník, přední a boční prahy v barvě karosérie a hliníkové disky kol

s rozměry 19 až 21 palců. Od B-sloupku se linie střechy mírně svažuje dozadu a navazuje na ostrou zadní hranu. Linie vozidla navíc ještě zdůrazňuje v nabídce Škody největší, ztmavená panoramatická skleněná střecha, která je standardní součástí verze coupé.

Panoramatická skleněná střecha se plynule spojuje se zadním sklem a vpouští do interiéru více denního světla, čímž dodává autu prostornější charakter a jeho vrstva pomáhá zajistit v kabině příjemnou atmosféru. Podobně jako v případě modelu ENYAQ iV je verze coupé dostupná s volitelnou přední částí Crystal Face, na které jsou svislá žebra efektní mřížky ŠKODY osvětlené pomocí 131 LED diod a vodorovný světelný pás doplňuje impozantní vzhled automobilu. ENYAQ COUPÉ RS iV je standardně vybaven Crystal Face.



Dvě velikosti akumulátorů a čtyři varianty výkonu

Nové coupé bude dostupné na evropském trhu ve čtyřech úrovních výkonnosti. Výkon začíná na 132 kW v modelu ENYAQ COUPÉ iV 60 se zadním pohonem, který je vybaven akumulátorem 62 kWh (netto: 58 kWh). ENYAQ COUPÉ iV 80 má také pohon na zadní nápravu a generuje výkon 150 kW z akumulátoru 82 kWh (netto: 77 kWh). Modely ENYAQ COUPÉ iV 80x a ENYAQ COUPÉ RS iV jsou vybaveny druhým motorem na přední nápravě, díky čemuž mají pohon na čtyři kola. ENYAQ COUPÉ iV 80x má systémový výkon 195 kW, zatímco top ENYAQ COUPÉ RS iV poskytuje až 220 kW s maximálním točivým momentem 460 Nm. Jde o historicky první zcela elektrickou Škodu RS. Mezi její charakteristické vlastnosti patří výjimečně dynamický výkon, černé stylové doplňky a plnohodnotný červený reflexní pruh na zádi, typický pro modely RS značky. ENYAQ COUPÉ RS iV zrychluje z 0 na 100 km/h za pouhých 6,5 sekundy a dosahuje maximální rychlosti 180 km/h. To je o 20 km/h více než jakákoliv jiná varianta nového coupé. Varianta RS může být objednána v barvě Zelená mamba, která je unikátní pro modely RS značky.

Zvýšená výkonnost a dojezd díky dokonalé aerodynamice

Úplně nové, zcela elektrické coupé Škody se vyznačuje součinitelem odporu

vzduchu (cd) 0,234, což zlepšuje skvělé výsledky modelu ENYAQ iV. Výjimečná aerodynamika se podílí na vysoké úrovni efektivity automobilu. Nízký odpor má značný vliv na maximální dojezd vozidla, který u modelu ENYAQ COUPÉ iV 80 představuje až 545 km v cyklu WLTP. Díky možnosti rychlého nabíjení se nové coupé skvěle hodí ke zdolávání dlouhých vzdáleností. ENYAQ COUPÉ iV volitelně vybavený tažným zařízením může táhnout přívěsy s hmotností do 1400 kg na 8% sklonu.

Podobně jako v případě modelu ENYAQ iV byly v interiéru coupé použity holistické koordinované možnosti interiérového vybavení založené na moderních životních prostorách, s využitím přírodních, udržitelně zpracovávaných a recyklovaných materiálů. Přehledná struktura dostupných možností, včetně chytře připravených te-

matických balíčků, plus individuální možnosti výrazně usnadňují konfiguraci auta. Standardní možnosti zahrnují 13palcový středový displej infotainment a 5,3palcový digitální kokpit.

ŠKODA ENYAQ COUPÉ iV může být vybavena displejem head-up s rozšířenou realitou a světlomety Full LED Matrix. Vysokou úroveň bezpečí zajistí dokonce hned devět airbagů. Při řízení vozidla pomůže Travel Assist 2.5, zatímco jiné pokročilé systémy podpory varují před případnou srážkou nebo usnadňují parkování. Displej Head-Up Display poskytuje řidiči ještě podrobnější informace, díky čemuž nemusí odtrhovat zrak od silnice. Světlomety Full LED Matrix zajišťují větší bezpečnost, když je špatná viditelnost, protože řidiči umožňují ponechat dálková světla zapnutá po celou dobu.



PORSCHE NA TESTECH

Počínaje sezónou 2023 bude o vítězství v nejdůležitějších vytrvalostních soutěžích na světě (např. v Le Mans a na okruzích Daytona a Sebring) bojovat nový prototyp LMDh firmy Porsche.

Vozidlo odstartuje ve Vytrvalostním mistrovství světa FIA WEC a severoamerické sérii IMSA WeatherTech SportsCar Championship v barvách Porsche Penske Motorsport. Právě začal intenzivní program testů, který má za úkol připravit prototyp na závodní debut. Premiéra automobilu proběhne v lednu 2023, během tradičního inauguračního kola IMSA – 24hodinového závodu na okruhu Daytona.

Při výběru spalovacího motoru pro standardní, v předpisech stanovené komponenty hybridního pohonu, se Porsche

rozhodlo pro jednotku V8 biturbo s velkým objemem. Silný motor byl navržen a přizpůsoben pro práci s obnovitelnými palivy, což přináší možnost výrazné redukce emisí CO₂. Během závodů bude systémový výkon hybridní sestavy dosahovat asi 500 kW (680 koní).

Předpisy ohledně motorů pro vozidla třídy LMDh poskytují velkou volnost ve věci výběru konstrukce, skokového objemu a počtu válců. Maximální otáčky nemohou překročit 10 000 ot./min a hladina hluku během průjezdu je omezena na 110 decibelů. Jednotka musí vážit minimálně

180 kg, včetně přívodných a výfukových systémů a součástí systému chlazení.

Pokud se na palubě nachází systém turbopřepíňování, tento limit zahrnuje také turbodmychadlo (nebo turbodmychadla) a chlazení plnicího vzduchu. V souladu s předpisy se maximální výkon pohybuje od 480 do 520 kW (od 653 do 707 koní). Standardní komponenty k rekuperaci, skladování a dodávání elektrické energie jsou poskytovány firmami Williams Advanced Engineering (akumulátor), Bosch (jednotka motor-generátor a řídicí elektronika) a Xtrac (převodovka).



NEJSILNĚJŠÍ HYBRID OD MERCEDESU

Mercedes-AMG GT 63 S E PERFORMANCE stanoví nový milník v historii firmy – disponuje systémovým výkonem 620 kW (843 koní) a maximálním systémovým točivým momentem přesahujícím 1400 Nm.

Čtyřveřové coupé je první hybrid s vysokými výkony, a zároveň doposud nejsilnější sériový model z Affalterbachu. Spojení 4litrového motoru V8 biturbo s elektrickou jednotkou mu zajišťuje dokonalé výsledky a výjimečnou jízdní dynamiku za zachování impozantní efektivnosti. Při příležitosti premiéry se do nabídky dostala speciální řada AMG Special Edition s lakem AMG green hell magno a četnými speciálními akcenty v exteriéru i interiéru. První exempláře se v evropských autosalonech objevují od dubna 2022.

Mercedes-AMG využívá technická řešení z Formule 1. Tato koncepce zahrnuje nezávislou hnací soustavu s elektrickou

jednotkou a akumulátorem u zadní nápravy. V případě AMG GT 63 S E PERFORMANCE se systém skládá ze 4litrového motoru V8 biturbo se synchronním elektromotorem s permanentními magnety, vysoce efektivního akumulátoru vyvinutého AMG a plně variabilního pohonu na čtyři kola AMG Performance 4MATIC+.

Systémový výkon 620 kW (843 koní) a maximální systémový točivý moment nad 1400 Nm umožňují zrychlení z 0 na 100 km/h za pouhých 2,9 s. Po méně než 10 sekundách už rychlost přesahuje 200 km/h. Zrychlení končí teprve na 316 km/h. Zavěšení AMG RIDE CONTROL+ díky plynule nastavitelným přetlakovým bezpečnostním ventílům přizpůsobí sílu tlumení každého kola aktuální situaci během pár milisekund.

K výběru základních nastavení slouží jízdní programy AMG DYNAMIC SELECT – od režimu Sport+ sloužícího především k dynamické jízdě po nastavení Comfort zajišťující jemné tlumení. Kromě toho lze ladění podvozku měnit samostatně, nezávisle na zvoleném jízdním režimu, pomocí přepínače. Na výběr jsou tři konfigurace.

Integrovaný systém kontroly dynamiky jízdy AMG DYNAMICS ovlivňuje např. strategii činnosti elektronického systému kontroly stability ESP®, pohonu na všechna kola a elektronicky ovládaného zadního samosvorného diferenciálu. Výsledkem je větší agilita bez negativních dopadů na stabilitu.



PREMIÉRY

TOYOTA GAZOO RACING



GRMN Yaris

Nový GRMN Yaris byl vyvinut speciálně pro japonský trh. Inženýři snížili jeho hmotnost o 20 kg, rozšířili karoserii o 10 mm, aby vylepšili aerodynamiku, a snížili výšku o 10 mm pro dosažení nižšího těžiště. Auto bude vyrobeno v limitované sérii 500 kusů dostupných pouze v rezervační loterii pro zákazníky v Japonsku.

Během letošního Tokyo Auto Salon předvedla Toyota tři modely připravené inženýry Toyota Gazoo Racing: GR GT3 Concept, GRMN Yaris a elektrický bZ4X ve sportovní verzi GR Sport Concept.

GR GT3 Concept

Pro jezdce soutěžící v kategorii GT3 – na nejvyšší úrovni soutěže pro soukromé týmy – vyvinulo TGR model GR GT3 Concept. Vznikl komercializací technologie vysoce výkonných automobilů, nikoli přizpůsobením sériových vozidel pro použití v motoristickém sportu.



bZ4X GR Sport Concept

Nová Toyota bZ4X je elektrické SUV na baterie, které se v Evropě začne prodávat letos. Na jeho základě Toyota vyvinula bZ4X GR Sport Concept, který je ještě šetrnější k životnímu prostředí a zároveň nabízí ještě větší potěšení z jízdy. Pneumatiky s velkým průměrem, sportovní sedadla a matně černé panely karoserie jsou některé z vrcholů konceptu.



ELEKTRICKÁ VLAJKOVÁ LOĎ BMW

Co dostaneme, když spojíme vnější délku a šířku BMW X5, výšku BMW X6 a k tomu přidáme kola ve velikosti BMW X7? BMW iX, novou elektrickou vlajkovou loď BMW. Na trhu je od konce loňského roku.





BMW iX je první vozidlo typu Sports Activity Vehicle navržené od základů s myšlenkou na výhradně elektrickou mobilitu. Musíme přiznat, že časy nešikovných elektromobilů se už staly minulostí. Tento model nabízí průkopnický přístup k designu, radost z jízdy bez emisí, ze všestrannosti a z luxusu.

Pro začátek se v prodeji ocitly dvě modelové varianty: BMW iX xDrive50 s výkonem 385 kW/523 koní a dojezdem až

630 km (WLTP) a BMW iX xDrive40 s výkonem 240 kW/326 koní a dojezdem až 425 km. Později se objevilo BMW iX M60 – výkon 619 koní/455 kW a dojezd až 561 km.

Uzavřené ledviny

Inovativní charakter BMW iX je jasně patrný v jeho vnějším vzhledu. Karosérie se silnými proporcemi SAV a precizně navržené detaily signalizují moderní luxus. Jednou

z nejdůležitějších součástí karosérie je atrapa chladiče. Výrazné, vertikální a téměř uzavřené ledviny BMW sloužící jako „inteligentní“ plocha se zabudovanou kamerou a radarem.

Výjimečně ploché reflektory a zadní světlomety v LED technologii, elektrické kliky skryté v rovině dveří, couvací kamera s ostříkovačem integrovaná s emblémem BMW na zadním poklopu. Je vidět, že se designéři důsledně snažili optimalizovat aerodynamické vlastnosti – sou-



činitel Cx představuje 0,25. Volitelně jsou dostupná kola Air Performance ve velikostech 21 a 22 palců.

Kromě akustického systému varování chodců je BMW iX vybaveno charakteristickými zvuky jízdy, které prostřednictvím autentických zvukových reakcí na zrychlení a rychlost zajišťují emocionální zážitky z jízdy. Za zmínku stojí, že na vzniku systému BMW IconicSounds Electric spolupracoval známý skladatel filmové hudby Hans Zimmer.

Kosmická kabina

Opravdový šok ovšem zažijeme, když nastoupíme dovnitř. To už je kosmická technologie. Je tu spousta prostoru, sedačky s integrovanými opěrkami hlavy vytvářejí luxusní atmosféru. Odstranění středového tunelu vytvořilo více prostoru na nohy a také místo pro úložné prostory. Středová konzole byla navržena ve stylu nábytku vysoké úrovně. Nesmírně moderní akcenty udává panel obsluhy s dotykovým

displejem a přepínačem rychlostí. Kromě zakřiveného displeje jedinečné dojmy z jízdy zajišťuje šestiúhelníkový volant, poprvé použit v sériově vyráběném modelu BMW, a bezrámově integrovaný projektor displeje Head-Up (volitelný).

V modelu byla poprvé použita nová generace systému obsluhy BMW iDrive. Jasný důraz byl kladen na dotykovou funkci nového zakřiveného displeje BMW a přirozenou hlasovou komunikaci s modernizovaným inteligentním osobním asistentem





BMW. Plně digitální sada displejů zahrnuje displej ukazatelů s úhlopříčkou 12,3 palce a centrální displej s úhlopříčkou 14,9 palce.

Automatická klimatizace v BMW iX disponuje inovativním systémem ovládání s pomocí dotykové obrazovky a filtrem pevných částic z nanovláknů pro čištění vzduchu. Ventilace a vyhřívání povrchů, sedaček a volantu jsou propojené, což poskytuje velké pohodlí.

Navigace BMW Maps je založena na cloudu a video Augmented Reality na centrálním displeji. Plánování tras zohledňuje zastávky na dobíjení přes Connected Char-

ging. Combined Charging Unit umožňuje používání stanice rychlého nabíjení stejnosměrným proudem s výkonem až 200 kW (BMW iX xDrive50) nebo 150 kW (BMW iX xDrive40).

Pro milovníky zvuku vysoké kvality bude důležitý systém ozvučení surround značky Harman Kardon s reproduktory neviditelně vestavěnými do opěrek hlavy. Dále systém Diamond Surround značky Bowers & Wilkins s doplňkovou funkcí Audio 4D, s nízkotónovými shakery v sedačkách řidiče a spolujezdce zajišťuje vjemy jako v koncertním sálu.

BMW nabízí výběr ze tří variant úpravy interiéru: standardní vybavení Atelier s povrchy Sensatec; variantu Loft s vysoce kvalitními látkami a mikrovlnky a palubní deskou s gradientním barevným potiskem a vybavení Suite s povrchy z pravé kůže.

Výkonné motory

Řidič zvyklý na auto s automatickou převodovkou nepocítí, že jede elektromobilem. No, možná s výjimkou nesmírné plynulosti jízdy a vysokého zrychlení. iX má dokonale

vyvážené jízdní vlastnosti díky elektrickému pohonu na všechna kola, pneumatickému zavěšení obou náprav, elektronicky ovládaným tlumičům nebo integrovanému aktivnímu systému řízení.

Hnací systém generuje maximální točivý moment představující 765 Nm u BMW iX xDrive50 a 630 Nm u BMW iX xDrive40. Zrychlení z 0 na 100 km/h: 4,6 s (BMW iX xDrive50), 6,1 s (BMW iX xDrive40).

Vysokonapěťový akumulátor má kapacitu brutto 111,5 kWh v BMW iX xDrive50 a 76,6 kWh v BMW iX xDrive40. Na výběr dostupná adaptivní nebo individuálně nastavovaná rekuperace energie brzdění zvyšuje výkonnost a umožňuje jízdu „na jednom pedálu“, a také využívání funkce svobodného odvalování v závislosti na potřebě a situaci na silnici.

Prošpikováno senzory a kamerami

Nové BMW iX samozřejmě ještě není autonomní vozidlo, ale mnoho mu k tomu nechybí. Koneckonců inženýři neskrývali, že v něm použitý nový technologický modul BMW iX má výjimečný potenciál k dalšímu rozvoji funkcí automatické jízdy a parkování. Umožňuje to nová generace senzorů, nový software a silná výpočetní platforma. Pět kamer, pět radarů a dvanáct ultrazvukových senzorů pro monitorování okolí vozidla odvádějí kus práce.

V tomto modelu byl použit nejširší rozsah standardních podpůrných systémů řidiče, jaký byl kdy v modelech BMW instalován. Poprvé byl použit systém varování před čelní srážkou, který odhaluje přijíždějící vozidla během zatáčení doleva, cyklisty a chodce během zatáčení doprava. Nechybí ani varování před křižovatkou s městskou funkcí brzdění či asistent řízení a udržování v jízdním pruhu s mnohem širšími funkcemi. Aktivní regulátor rychlosti je vybaven automatickým systémem omezení rychlosti.

Když to shrneme. Pokud má někdo zájem o zakoupení zcela elektrického vozidla, má rád luxus a odpovídající prostředky na účtu – určitě mu lze doporučit BMW iX. To, co mnohé od nákupu elektromobilu odstraňuje (dojezd) není v tomto případě problém, protože u verze xDrive50 představuje dokonce 630 km.





xDrive40	
Automatická převodovka	
DRUH PALIVA	Elektrická energie
SYSTÉMOVÝ VÝKON	240 kW (326 koní)
DRUH POHONU	Pohon na všechna čtyři kola
ZRYCHLENÍ (0–100 KM/H)	6,1 s
SPOTŘEBA ENERGIE	(kombinovaný cyklus) 19,4 kWh / 100 km
ELEKTRICKÝ DOJEZD	(kombinovaný cyklus) 425–394 km

xDrive50	
Automatická převodovka	
DRUH PALIVA	Elektrická energie
SYSTÉMOVÝ VÝKON	385 kW (523 koní)
DRUH POHONU	Pohon na všechna čtyři kola
ZRYCHLENÍ (0–100 KM/H)	4,6 s
SPOTŘEBA ENERGIE	(kombinovaný cyklus) 21,4–19,8 kWh / 100 km
ELEKTRICKÝ DOJEZD	(kombinovaný cyklus) 630–590 km

M60	
Automatická převodovka	
DRUH PALIVA	Elektrická energie
SYSTÉMOVÝ VÝKON	455 kW (619 koní)
DRUH POHONU	Pohon na všechna čtyři kola
ZRYCHLENÍ (0–100 KM/H)	3,8 s
SPOTŘEBA ENERGIE	(kombinovaný cyklus) 24,5–21,8 kWh / 100 km
ELEKTRICKÝ DOJEZD	(kombinovaný cyklus) 563–503 km

PRÉMIOVÉ palivo není vhodné pro všechny motory

I když ceny pohonných hmot lámou rekordy, koncerny na čerpacích stanicích dále lákají na oktany navíc. Mají zvýšit výkon, snížit spalování a postarat se o delší životnost motoru. Jak je tomu doopravdy a jestli se zušlechtěná paliva hodí do každého modelu automobilu, vyprávějí mechanici z českých a slovenských autoservisů.

Téměř všechny významné palivové koncerny nabízejí prémiová paliva a přesvědčují o jejich převaze nad standardními verzemi. Jenže mezitím nejen řidiči, ale také mechanici nejsou přesvědčeni o poměru jejich ceny k dosahovaným přínosům. Jak uvádějí ti druzí, při optimistickém scénáři se spalování při používání zušlechtěné verze může odhadem snížit o 1 až 5%, což potvrzují laboratorní testy nezávislých testovacích institutů, jako je ADAC.

Takovýto rozdíl ovšem nijak nekompensuje nákupní cenu. Podobně je tomu v případě zlepšení výkonnosti – odhadovaný několikaprocentní růst výkonu je při běžné jízdě téměř nezaznamatelný. Situace ovšem vypadá úplně jinak, pokud se bavíme o životnosti motoru. Podle mechaniků mohou být prémiová paliva zajímavou alternativou, která stojí za zvážení, ale pouze v případě, že je tankujeme pravidelně, po delší dobu. Ovšem majitelé starších aut, které toho mají hodně na jeto, by měli k zušlechtěným palivům přistupovat s vysokou opatrností.

Zušlechtěná paliva jsou zvlášť nebezpečná pro zasloužilé jednotky

Podle výrobců prémiové palivo kromě zlepšení výkonu čistí vnitřek motoru, zvyšuje účinnost dovírání ventilů a odstraňuje problémy se samovznícením a uhlíkovými usazeninami.

„To, co má údajně pomoci, může přímo uskodit autům, která toho mají hodně na

jeto. Zušlechtující a čistící přísady přítomné v prémiových pohonných hmotách mohou vyplavovat v motoru nashromážděné nečistoty, které se míchají s olejem v olejové vaně. Mohlo by se zdát, že to je dobře, protože máme čistý motor a olej přece průběžně vyměňujeme. Ovšem takto vyplavené uhlíkové usazeniny snižují těsnost pístu ve válci. Tím se snižuje míra napětí, což povede ke snížení výkonu motoru, a ne jeho zvýšení,“ uvádí Adam Lehnort, expert síťe ProfiAuto Service a dodává: „Navíc detergenty používané v prémiových palivech mohou vyplavovat v palivovém systému obsažené nečistoty, které jsou pak schopny poškodit vstřikovače.“

Pozor na prémiové palivo v motorech bez snímače klepání!

Mechanici přesvědčují, že zušlechtěná paliva by neměli tankovat především řidiči jezdící auty vybavenými jednotkami bez tzv. snímače klepání. Řeč je o naprostě většině modelů vyráběných do konce 90. let.

„Za nárůstem oktanů prémiových směsí se skrývají tzv. příměsi proti klepání, které mají zabránit spalení pístů a ventilů, a dokonce poškození hlavy motoru. Projevem detonačního spalování během jízdy je charakteristické kovové klepání během zrychlování. Pokud daný motor není vybaven tímto snímačem, může palivo se zvýšeným počtem oktanů zpomalit proces spalování do té míry, že motor nejen nezíská, ale přímo ztratí svůj původní výkon. Naštěstí se tento problém nevyskytuje u většiny automobilů vyráběných od začátku 21. sto-

letí, vybavených příslušnými snímači,“ dodává expert ProfiAuto Service.

Profesionální chemie do motorů je alternativou pro prémiová paliva a jejich cenu

V povědomí odborníků ze servisů si lépe vedou profesionální aditiva do paliv. Řeč je o chemii, kterou naléváme například každý pět tisíc kilometrů do nádrže auta. Byla vyvinuta s ohledem na benzinové a vznětové motory, získala si uznání a podle mechaniků představují zajímavější alternativu prémiových paliv. Jde především o produkty molekulárního inženýrství s nano a mikrotechnologií (např. grafenu), jejichž výsledky jsou potvrzeny v silničních podmínkách, v testech na dlouhou vzdálenost, při brzdění a závodním sportu. Obecně je to také šetrnější varianta pro peněženku, když jejich ceny porovnáme s běžným tankováním obohacených pohonných hmot.

„Prémiové produkty určitě zlepšují rozpoložení řidičů. Koncerny totiž dokazují, že zušlechtěné směsi neovlivňují jen stav motoru, ale jsou také ekologičtější, když redukuje emise toxických látek. Jejich systematické používání v případě novějších jednotek nedovolí vznik nečistot a uhlíkových usazenin, což se v důsledku podílí na prodloužení životnosti motoru. Díky tomu si budeme jeho práci užívat déle bez poruchy. To, že se nám zdá, že má auto lepší výkon a méně spaluje, je spíše placebo efekt. Během vysokých cen paliv se výběr základních možností jeví jako rozumnější chování řidičů,“ zakončuje Adam Lehnort ze síťe ProfiAuto Service.

NAŠI ODBORNÍCI ODPOVÍDAJÍ



◀◀◀ **Lukáš Czauderna**
Poradce pro rozvoj servisů ProfiAuto

Zima mohla ovlivnit stav zavěšení

Málo se o tom mluví, a ještě méně často se to dělá. V zimě, když jsou podmínky na silnicích výrazně komplikovanější, se naše zavěšení a systém řízení mohou rozladit. Proto je dobrým postupem kontrola geometrie při přezouvání a povinně, pokud jsme si při výměně pneumatik všimli, že se ty zimní opotřebovaly nerovnoměrně. Dříve ovšem zkontrolujte stav zavěšení a systému řízení – u nesprávného zavěšení nemá úprava geometrie prázdňový význam. Nejdříve odstraňte závady. Geometrii nastavujeme také v případě, že pneumatiky v zatáčkách pískají nebo provádíme opravy zavěšení.

Spustili jste klimatizaci a necítili jste příjemný chlad?

Pravděpodobně došlo k poruše. Často se ale můžeme nepříjemným překvapením vyhnout, pokud pravidelně provádíme servis klimatizace. Bohužel, mnoho řidičů na to zapomíná a vystavuje se nákladům spojeným s eventuální opravou.

Prvním krokem, který můžeme sami udělat pro dobro naší peněženky, je poměrně časté používání klimatizace, dokonce i v případě, že si to teplota nevynucuje. V systému kromě chladiva obíhá také olej, který maže systém a má konzervační a těsnící vlastnosti. Nepoužívání klimatizace v zimním období se může podílet na poškození kompresoru – olej nebude rovnoměrně rozváděn po celém systému.

V zimních podmínkách se vyskytuje spousta vlhkých dnů, během nichž se v autě zaparují skla. Zapnutí klimatizace skvěle vysuší interiér a zamlžení skel bleskově zmizí. To je jeden z důvodů, proč se vyplatí používat klimatizaci v zimě. Neměli bychom na to zapomínat, protože když přijde opravdu velký mráz, klimatizace se určitě nespustí – tentokrát z technologických příčin. Připravujeme se tak o příležitost ji promazat.

Bohužel, dokonce i správné používání klimatizace uživatele nezabavuje nutnosti ji pravidelně udržovat. Minimálně jednou ročně ji nechte prohlédnout. Pro prohlídku se požaduje speciální vybavení a vědomosti, takže sami to nezvládneme. Mechanici zkontrolují kompresor,

stav řemene, který ho pohání, vysuší systém a naplní správné množství média pomocí speciálních zařízení, tzv. stanice klimatizace.

Jednou z nejčastějších poruch je netěsný systém. Mechanici pak zkontrolují těsnost, odstraní příčinu úniku a naplní systém klimatizace. Nezapomínejte, že když se vydáme do servisu, měli bychom zdůraznit neúčinnost „klimy“. Mechanici začnou hledáním úniku a nebudou zbytečně plnit poškozený systém. Ušetříme si tak další náklady. Při té příležitosti je také dobré celý systém vyčistit a vyměnit kabinový filtr. Zvyšuje se tím účinnost proudění vzduchu. Nezapomínejme, že bychom měli používat kabinový filtr s aktivním uhlím.

Má údržba podvozku smysl?

V současnosti je každé auto vyjíždějící z autosalonu chráněno proti korozi. Někdy lépe, jindy hůře, ale je! Naštěstí už v časech dávno minulý šťastný řidič po obdržení dlouho očekávaného auta okamžitě vyrazil do servisu, aby svá čtyři kola důkladně ochránil před rzí. Dnes už tomu tak není, ale, bohužel, nic netr-

vá věčně. Po několika letech provozu přestává být ochrana z výroby dostatečná. Když jste si tedy koupili nové auto a hodláte ho používat dlouho, měli byste po několika letech znovu myslet na ochranu proti korozi.

Podobné to je při nákupu ojetého vozu. Zde by ovšem rozhodnutí o úmyslu ochrany před rzí mělo být podmíněno klempířskou a lakýrnickou prohlídkou, většinou záruční dobou na perforaci, prohlídkami v autorizovaném servisu a značkou. Dle názoru odborníků jsou před korozi nejhůře chráněna japonská auta. Nejde ovšem o pravidlo. Zlomyslní lidé se domnívají, že výrobci opomíjením zajištění plechu kompenzují spolehlivou mechaniku. Musíme také zohlednit, že potenciálně dlouhá záruka na perforaci karosérie je podmíněna pravidelnými prohlídkami v autorizovaných servisech. V případě jejich zlehčování auto ztratí ochranu plynoucí ze záruky.

Pokud už klec spadla, může se ukázat být největším problémem najít specializovaný servis, který by se našemu vozu profesionálně věnoval. V současnosti není konkurence velká a servisů specializujících se na tuto oblast není mnoho.

Proto bychom při výběru servisu měli požadovat důkladné umytí a vysušení auta a precizní odkrytí před vystavením působení ochranných prostředků. Navíc je třeba zadat provedení zajištění uzavřených profilů a očištění a prvotní ochranu ohnišť rzi. Zdá se to samozřejmě, ale o diletanty není nouze. I my, jako zákazníci, si při přebírání auta nevšímáme, jestli nebyl zkorodovaný podvozek přímo pokryt živichou vrstvou.

Výměna pneumatik za nové

Víte, kdy má cenu zamyslet se nad nákupem nových pneumatik? Podle průzkumu asi 80 procent dotázaných prohláovalo, že by o výměně pneumatik za nové měl rozhodovat špatný stav dezénu. Tak vysoké procento ukazuje, že vědomosti o tomto tématu jsou přinejmenším neúplné.

Nízký vzorek je jen jedním z důvodů poukazujících na nutnost nákupu nového obutí. Předpisy říkají, že minimální hloubka dezénu je 1,6 mm. Ovšem dle názoru specialistů to je pro bezpečné cestování rozhodně málo, především na mokřem povrchu, protože vzorek musí

rychle odvádět několik desítek litrů vody za sekundu. Například zimní pneumatiky už při výšce dezénu 4 mm zcela ztrácejí své vlastnosti. Všeobecně se přijímá, že pro letní obutí je minimální výška dezénu asi 3 mm.

Jiným, neméně podstatným, faktorem je stáří pneumatiky. Na novou se zpravidla vztahuje záruka pět let a celkové období používání by nemělo překračovat 10 let ode dne výroby. Po tomto období je nutné pneumatiky vyměnit za jiné, i když výška běhounu ještě nedosáhla minimální hodnoty.

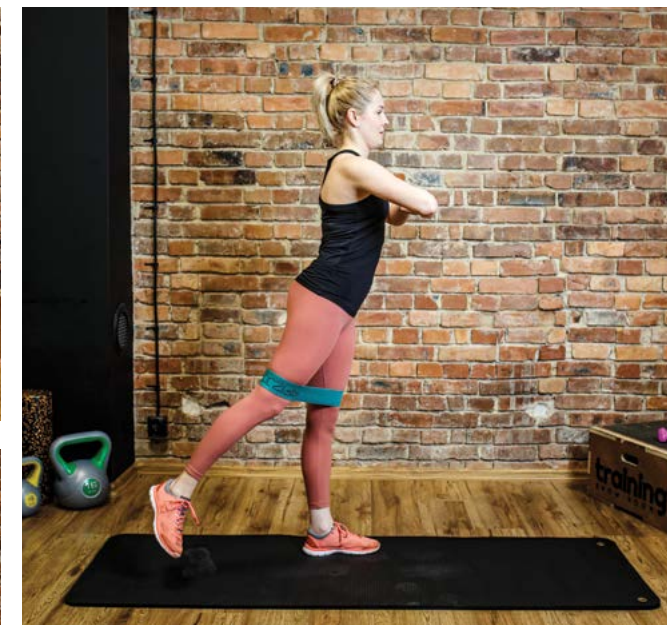
Třetím faktorem signalizujícím nebezpečnou cestu na našich kolech jsou veškeré deformace a poškození obutí. Pokud si něčeho takového všimneme, měli bychom se bez zbytečné prodlevy vypravit do servisu za účelem prověření faktického stavu. Podstatné je tedy v rámci možností pravidelně kontrolovat tlak v pneumatikách, přestože jsou kola vybavena příslušnými čidly. Kromě sezónní výměny pneumatik si právě při měření tlaku nejčastěji všimneme poškození gumy.

CVIČENÍ S POSILOVACÍMI GUMAMI



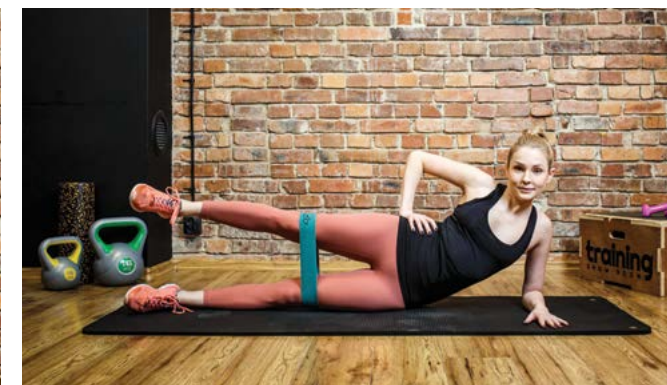
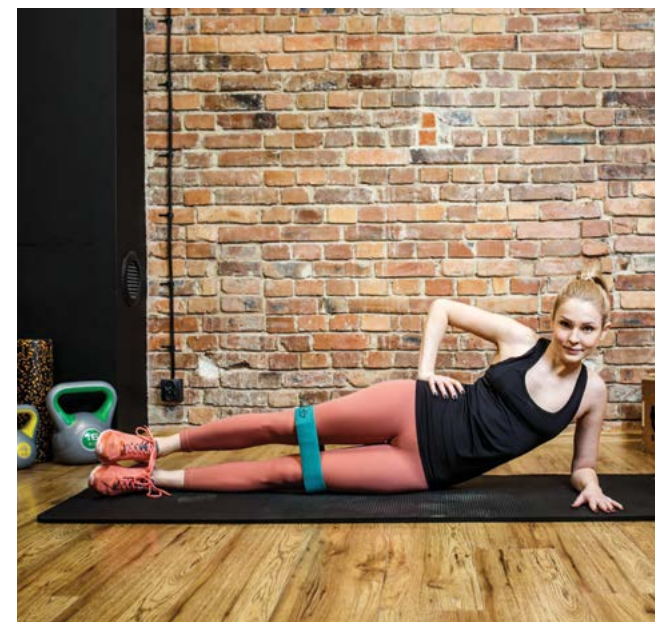
Cvičení s posilovacími gumami umožňuje zeštíhlit postavu, vystavět svalovou hmotu, aktivovat hluboké svalstvo a zlepšit pružnost těla. A to vše, aniž byste vyšli z domu. Dochází u něj k méně častým zraněním než při cvičení v posilovně.

Gumy se mezi sebou liší materiálem, ze kterého jsou vyrobeny, délkou nebo šířkou. Zpravidla platí, že čím je guma širší, tím větší klade odpor. Připravenou sestavu cviků provádějte třikrát týdně. Každý ze cviků se provádí ve čtyřech sériích po 20 opakováních. Výsledky jsou zaručeny.



1. Dřepy s úhybem nohy stranou nebo dozadu.

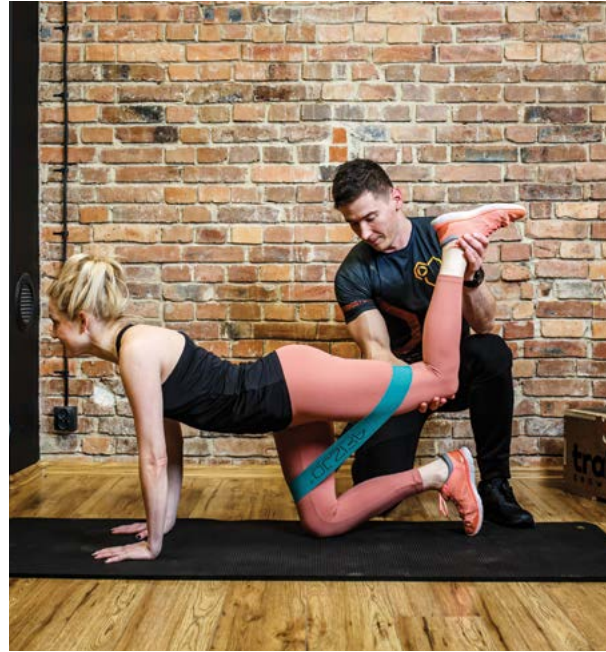
Zapojené svaly: čtyřhlavý stehenní, střední a velký hýžďový sval, napínač stehenní povázky.



2. Zvedání nohy vleže na boku

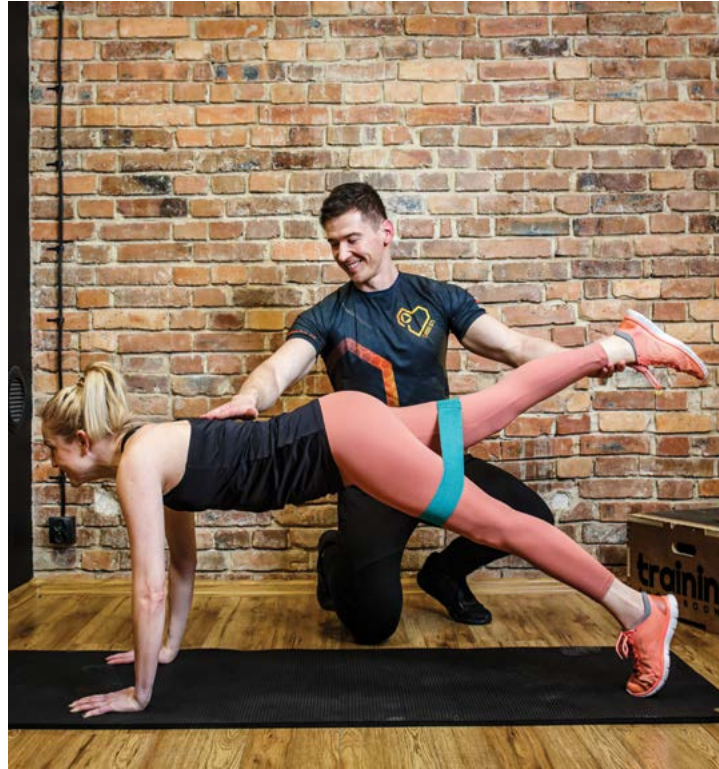
Zapojené svaly: střední a velký hýžďový sval, napínač stehenní povázky. Pro ztížení provádějte cvik v boční opoře.





3. Výpady nohou v podepřeném kleku

Zapojené svaly: čtyřhlavý a dvouhlavý stehenní, velký hýžďový sval.



Aby bylo cvičení efektivnější, provádějte je s přední oporou.

4. Odtážení kolena vleže na boku

Zapojené svaly: střední a velký hýžďový sval, napínač stehenní povázky.

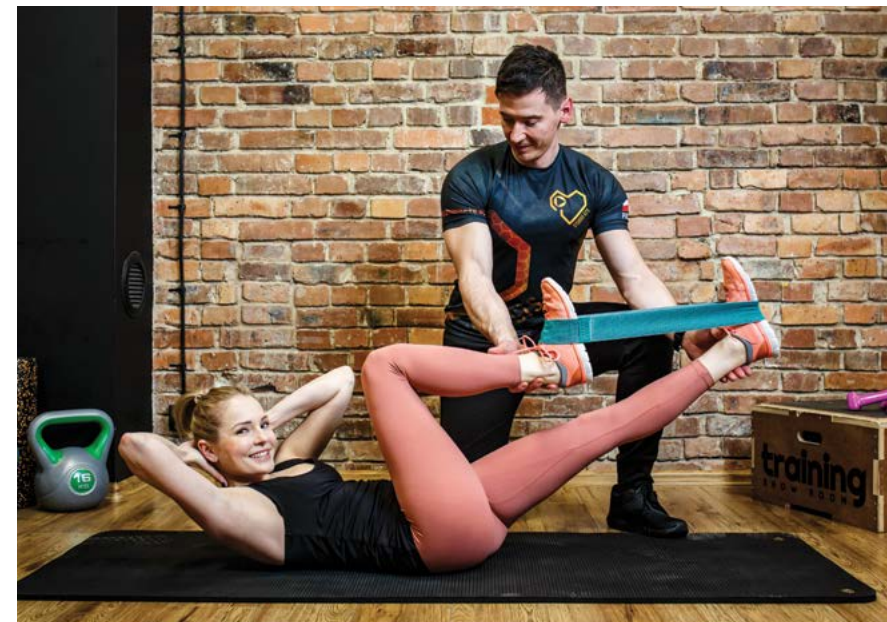


5. Zvedání kyčlí nahoru s napnutou nohou vleže na zádech

Zapojené svaly: čtyřhlavý a dvouhlavý stehenní, velký hýžďový, přímý břišní, vzpřimovače trupu.

6. Přitažení kolena v přímém podepřeném sedu

Zapojené svaly: čtyřhlavý stehenní, přímý břišní.



7. Šikmé sklapovačky

Zapojené svaly: přímé, příčné a šikmé břišní.

KOLO- BĚŽKA

pod proudem



Elektrické koloběžky začaly být velice oblíbené, především mezi dospívajícími. Na trhu je dostupná spousta modelů za různé ceny. Na co si dát pozor během nákupu?

V každém velkém městě existují půjčovny elektrokoloběžek nebo jejich sdílený systém. Vyplatí se však zamyslet se nad zakoupením tohoto zařízení, protože při častém používání se může ukázat, že to vyjde levněji než půjčování. Tím spíše, že je na trhu velký výběr.

Elektrické koloběžky jezdí rychlostí až 85 km/h! Jsou lehké, agilní, nezaberou příliš místa. Lze je tedy naložit do kufru auta, auto nechat na parkovišti a zbytek cesty urazit na koloběžce. Nejdůležitější parametry jsou: maximální dojezd, hmotnost a doba nabíjení.

Tady je několik návrhů:

Motus Scooty 10

Podle žebříčku Benchmark to je nejlepší elektrická koloběžka pro většinu z nás.

- Dojezd: **65 km**
- Výkon: **350 W**
- Doba nabíjení: **cca 8 h**
- Hmotnost: **17,8 kg**



Xiaomi Mi Electric Scooter Pro 2 Black

Jde o velice oblíbenou koloběžku, která patří mezi nejoblíbenější na portálu Heureka.

- Dojezd: **45 km**
- Výkon: **600 W**
- Doba nabíjení: **do 9 h**
- Hmotnost: **14,2 kg**



BMW E-Scooter

Má čtyři režimy. Během nabíjení se stav nabíjení zobrazuje na ovládacím panelu.

- Dojezd: **12 km**
- Výkon: **150 W**
- Doba nabíjení: **cca 2,5 h**
- Hmotnost: **9,9 kg**

Fiat 500 F85K 350

Displej ukazuje rychlost, počet najetých kilometrů za den a celkově, úroveň vybití baterie, signalizaci rozsvícení osvětlení, signalizaci brzdění.

- Dojezd: **20 km**
- Výkon: **350 W**
- Doba nabíjení: **cca 2,5 h**
- Hmotnost: **13,8 kg**



SLZA Z TVÁŘE INDIE

Srí Lanka, které se také říká požehnaná země nebo slza z tváře Indie, tvoří bohatství barev, chutí a cestovatelských zážitků. Ne bez důvodu se po několika letech přestávky způsobené pandemií stala jedním z turistů nejčastěji volených směrů.

Asijská exotika

Srí Lanka – to je opravdová asijská exotika. Stát ležící u pobřeží jižní Indie proslul především pestrou krajinou s několika mikroklimatickými pásmy. Velkou část země tvoří hustá džungle. Srí Lanka se rovněž může pochlubit nesmírně různorodou faunou, jejíž nejvýznamnější reprezentanti jsou sloni.



Cejlonský čaj

Hlavním odvětvím ekonomiky Srí Lanky a vedoucím zdrojem obživy tamějších obyvatel je zemědělství. Cca 40% z nich tvoří zemědělci věnující se především produkci čaje, která je proslulá po celém světě. Vrátit se z dovolené bez zásoby čaje by byl přímo hřích!



Pálí

Srí Lanka je kulinární ráj pro milovníky pálivého jídla a kari. Směle můžeme tvrdit, že srílanská kuchyně stojí na kari – především ve spojení s rýží. Masa tu najdeme poměrně málo (protože je prostě drahé). S ohledem na zeměpisnou polohu volba padne nejčastěji na chutné plody moře.

Tuk-tuk? Ano, ano!

Povinným bodem návštěvy na Srí Lance je projížďka tuk-tukem. Chtělo by se říci, že na vlastní zodpovědnost. V každém případě je tady tuk-tuků mnohem více než aut. Jde o nejoblíbenější dopravní prostředek, který zajišťuje mobilitu s nízkými náklady. Tuk-tuky jezdí všichni, včetně místní policie.

Na Srí Lance byste marně hledali předpisy a pravidla silničního provozu. Můžete jezdit, jak chcete a předjíždět dokonce „na čtyřku“. Zvuk klaksonu je určitě jedním z těch, které Srílančané slyší nejčastěji. Na samotném konci silniční společenské hierarchie stojí chodci. Nemají prakticky žádná privilegia a přes ulici přebíhají tak, aby nepřekáželi blížícím se vozidlům – vědí, že šance, že by se kterýkoliv z nich zastavil, se blíží nule.



Náročný čas COVID-19

Během pandemie zůstala většina hotelů zavřená, což výrazně ovlivnilo toto odvětví ekonomiky. Nyní se postupně otevírají, i když je vidět, že je kvůli nepoužívání poškodil zub času a že s jejich udržováním v dobrém stavu nepomohla blízkost vody. Pětihvězdičkovému standardu můžeme tedy bez obav říkat tříhvězdičkový. Srí Lance však stojí za to dát šanci s ohledem na jiné cestovatelské přednosti. Alternativně můžete zvážit pronájem domku/pokoje přímo od Srílančanů. Cestovní náklady pak výrazně klesnou a zážitky z cesty tím jistě neutrpí!



V rodině se autům věnoval už můj praděda

Kdo chce na Vysočině v okolí Humpolce opravit auto nebo vyměnit pneumatiky, má jasno. Rod Kotenů se motorovým vozidlům totiž věnuje už čtvrtou generaci. Nyní servis vede Michal Koten, který byl k této práci víceméně předurčený.

Autoservis a pneuservis provozuje Michal Koten v Krasoňově u Humpolce už třetím rokem. V jeho rodokmenu však rozhodně není jediným ani prvním, kdo se na automobily zaměřuje. Už jeho praděda i děda byli autokarosáři a v současnosti mu v podniku pomáhá i jeho otec. „Pradědeček se tomu věnoval jako první, začínal mechanickými pracemi. Na místě, které založil jeho syn, fungujeme dodnes. Já jsem mechanik a s tátou jsme v servisu jediná dva zaměstnanci,” říká Koten.

Práce provozovatele servisu baví, ale jak sám říká, o jiné kariéře ani uvažovat nemohl. „Na automechaniku jsem už studoval, ale byl jsem k tomu vždycky vedený i doma. Po škole jsem pracoval v autorizovaných servisech firem Hyundai nebo Škoda.” Načerpané zkušenosti z velkých

společností následně použil i při vlastním podnikání. „Automobilů těchto značek zákazníci vozí hodně, takže to, že jsem se s nimi roky setkával, se hodí,” vysvětluje Koten. „Zkušenosti, které jsou nezbytné, jsem měl a prostě jsem si jednoho dne řekl, že to buď vyjde, nebo ne. A ono to vyšlo.”

Většinu Kotenových zákazníků tvoří vračející se řidiči. „Zakládáme si na dlouhodobých, přátelských vztazích. Lidé chodí opakovaně, v obci jsem navíc jediný, který tohle dělá.” Servis nabízí širokou škálu prací, jako je výměna a oprava pneumatik, opravy motorů, provozovna se zaměřuje také na brzdy nebo běžné diagnostiky.

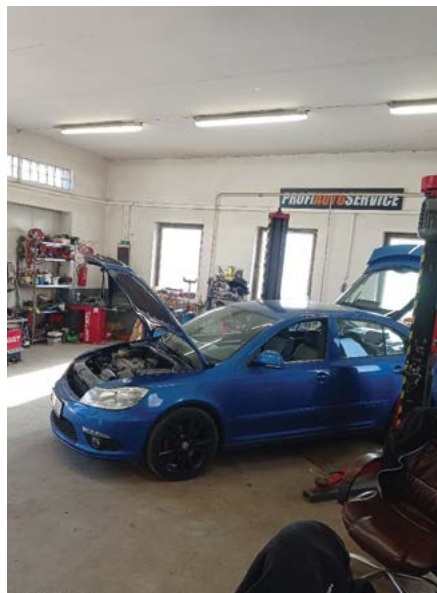
Přínosná je pro servis v jihovýchodních Čechách také spolupráce se sítí ProfiAuto. „Líbí se mi především příjemné ceny nabízených produktů, jako jsou olejové filtry, autobaterie, brzdové systémy ne-

bo díly zavěšení. Velmi důležitý je taky lidský aspekt, vždy se mi se zástupci sítě dobře komunikovalo. Partnerským servisem jsme druhý rok a doufám, že to tak bude i nadále,” popisuje Koten.

I když jsou v podniku s otcem momentálně sami dva, do budoucna se nevyhýbají ani rozšíření kolektivu. Jakýkoli potenciální zaměstnanec by však musel mít i dobré komunikační schopnosti. „Vždy se tu budeme snažit udržet příjemnou rodinnou atmosféru, ta je pro nás zásadní,” uzavírá Koten. Kromě toho by někdy chtěl zakoupit také plničku na klimatizaci a rozšířit služby o čištění automobilů.

Kontakt:

Autoservis Michal Koten
Krasoňov 60, 39 601 Humpolec
telefon: +420 723 704 302
e-mail: michal.koten@seznam.cz



MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Ostrava, RALL OSTRAVA Rybářská 1222, +420 596 621 642, +420 596 621 643, +420 596 621 642, info@rall.cz, ostrava@rall.cz
Frýdek-Místek, RALL FRÝDEK-MÍSTEK Příborská 605, +420 552 303 001, +420 558 431 284, frydekmistek@rall.cz
Opava, RALL OPAVA Jaselská 31, +420 552 303 002, +420 553 794 910, opava@rall.cz
Bohumín, MROAUTO AUTODÍLY S.R.O. Čs. armády 360, Pudlov, +420 773 568 023, www.mroauto.cz, info@mroauto.cz
Bystřice nad Olší, POP - ART S.R.O. Bystřice nad Olší 1384, +420 558 551 253, www.pop-art.cz, mirek.kotas@pop-art.cz

JIHOMORAVSKÝ KRAJ

Brno, AP AUTODÍLY S.R.O. Jandáskova 1979/24a, info@apautodily.cz, +420 777 211 705
Brno, RALL BRNO Železná 713/1a, +420 541 214 388, brno@rall.cz
Bučovice, PARTNER RALL - AUTODÍLY ABP Čs. armády 264, +420 517 381 888, +420 605 248 167, abpbcovice@seznam.cz
Kyjev, PARTNER RALL - AUTODÍLY ABP Svatoborská 671, +420 518 611 539, +420 603 228 871, abpkijev@seznam.cz

ZLÍNSKÝ KRAJ

Kroměříž, RALL KROMĚŘÍŽ Stoličkova 2464/43, +420 739 513 706, kromeriz@rall.cz
Vsetín, RALL VSETÍN Ohrada 2051, +420 571 110 307, vsetin@rall.cz
Zlín, RALL ZLÍN Třída Tomáše Bati 283, +420 577 104 016 +420 577 105 270, zlin@rall.cz
Rožnov, RALL ROŽNOV POD RADHOŠTĚM Nezdařilova 1907, +420 571 655 580, roznov@rall.cz

NITRIANSKY KRAJ

Lužianky, MM PARTS S.R.O. Rastislavova 2, +421 905 304 232, +421 911 121 217, www.mmparts.sk, mmpartsplus@mmparts.sk

TREŇČIANSKY KRAJ

Bánovce nad Bebravou, PARTNER RALL - BANEX AUTODIELY S.R.O.
Trenčianska cesta 887/52, +421 0908 745 066
Prievidza, AUPELA SLOVAKIA SPOL. S.R.O. Skladová 7,
+421 917 696 638, +421 465 411 964, predajna.pd@auto-pela.sk

PREŠOVSKÝ KRAJ

Prešov, PROFI AUTO SK Karpatská 81/2, +421 907 866 679, office@profiauto.sk

KOŠICKÝ KRAJ

Košice, PROFI AUTO SK KOŠICE Južná trieda 48/B, +421 918 727 746, office@profiauto.sk

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

Chvalkovice, AUTODÍLY TROJAN Chvalkovice 38, autodilycs@seznam.cz, +420 604 382 927

PARDUBICKÝ KRAJ

Svitavy, REAL AUTO S. R. O. Větrná 935 / 2a, +420 461 531 814, www.real-auto.cz, info@real-auto.cz

STŘEDOČESKÝ KRAJ

Kladno, APL AUTOMOTIVE S.R.O. Unhošťská 346 Křečehlavy, +420 312 662 211, +420 608 770 944, www.apl-automotive.cz, prodej@apl-automotive.cz
Kolín, AUTODÍLOŠ M. Alše 264, +420 321 726 001, autodily@seznam.cz

VYSOČINA

Humpolec, MARTIN KUBÍČEK Rozkos 90, +420 775 649 837, akautodily@gmail.com

BRATISLAVSKÝ KRAJ

Bratislava, SZEKOP S.R.O. Galvaniho 16, +421 948 281 242, szekop@szekop.sk, www.szekop.sk

ŽILINSKÝ KRAJ

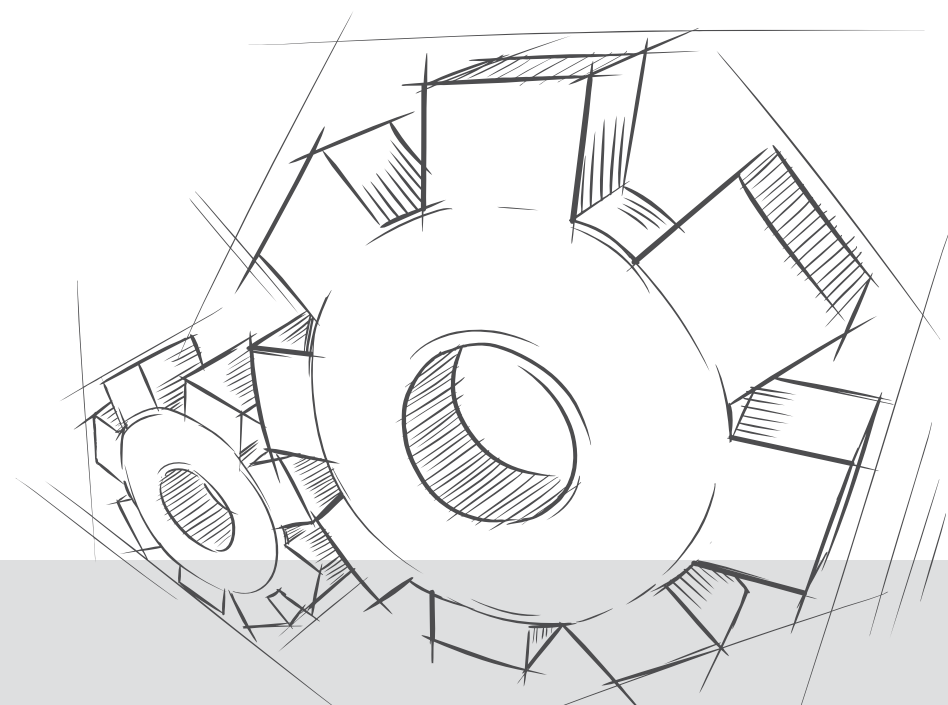
Martin, AUPELA SLOVAKIA SPOL. S.R.O. Na Bystrické 14, 0908 946 333 +421 434 301 871-2, predajna.mt@auto-pela.sk
Varín, AZ CAR Varín 1052, +421 412 812 222, www.azcar.sk, azcar@azcar.sk
Čadca, DARMA SLOVENSKO Horelica 13, +421 414 333 133, www.darmaslovensko.sk, darmaslovensko@darmaslovensko.sk

OLOMOUCKÝ KRAJ

Olomouc, PARTNER RALL-AUTODÍLY OLOMOUC Pavelkova 10B, +420 775 085 273, info@autodily.olomouc.cz, www.autodilyolomouc.cz

BANSKOBYSTRICKÝ KRAJ

Banská Bystrica, AUPELA SLOVAKIA SPOL. S R.O. Zvolenská cesta 37, +421 918 995 669, fabik@primauto.sk
Rimavská Sobota, MS AUTO SLOVAKIA S.R.O. Košícká cesta 2014, +421 908 936 765, +421 911 264 775, obchod@msauto.sro.sk
Lučenec, MS AUTO SLOVAKIA S.R.O. Lučenec Kolonáda 9, +421 918 275 797, obchodlc@msauto.sro.sk



PEČUJ O ZDRAVÍ SVÉHO AUTA



PROFI***AUTO***

síť nejlepších velkoobchodů, obchodů a automobilových servisů

www.profiauto.eu