

PROFI**AUTO**

MOTORISMUS • TECHNOLOGIE • LIFESTYLE • SPORT

Č. 2/2022

SPORTOVNÍ LUXUS ▶ 16



PŘEHLED NEJLEVNĚJŠÍCH COMBI ▶ 10-15



Lexus LFA

▶ 23



Testujeme Cupru

▶ 24



TOP 10 v Paříži

▶ 44



Nastal čas vyjít nad rámec obvyklosti

Unikátní technologická řešení pro elektromobily.

Sada Brembo Beyond EV Kit zahrnuje speciálně potažený brzdový kotouč s vyhrazenou, bezměděnou brzdovou destičkou, které spolu harmonicky spolupracují a tím snižují emise a chrání proti korozi.

Bezkonkurenční specifikace Brembo OE, která vám dává jistotu, že vaše brzdy jsou účinné a odolné proti korozi bez ohledu na podmínky a počet ujetých kilometrů.

Byly navrženy speciálně pro přední světové výrobce automobilů a řidiče, kteří vždy hodlají dosahovat nad rámec obvyklosti.



Speciálně pro elektromobily

Dokonalá odolnost

Kvalita Brembo OE

Protikorozní zabezpečení



bremboparts.com

PROFIAUTO



Profiauto

DÁMY A PÁNOVÉ

Dovolenková sezóna je tady, ale v magazínu Profiauto rozhodně nezpomalujeme. Naopak, hned ze startu máme pořádný odpich! Naše posádky zápolí v Automobilovém mistrovství Polska v rallye a Automobilovém mistrovství Polska v závodech do vrchu. Vše se dozvíte v našich reportážích a upozorněních na blížící se události.

Na dalších stránkách najdete přehled zajímavých modelů combi za atraktivní ceny. Pokud oceňujete funkčnost a převozní kapacitu – určitě si vyberete. Pro milovníky modelů snů jsme připravili až šest lákadel, které vám nepochybně zvednou adrenalin. Nejstarším z nich je první Porsche s „kachním křídlem“, nejnovější zase futuristický prototyp Mercedesu Vision AMG. V kategorii „móda a pohoda“ představujeme vůz Cupra Formentor.

Toto španělské SUV nabízí výjimečně sportovní styl a má obrovský potenciál uříznout si pořádný kus tržního dortu. Pokud je to pro vás až příliš extravagantní varianta, podívejte se na přijatelnější možnost v podobě nejnovější Škody Karoq.

Nezapomínáme samozřejmě ani na naše dílny a autoservisy. Naši automechanici rádi řidičům, které kapaliny a spotřební materiál je dobré vyměnit bez ohledu na počet najetých kilometrů a proč se výběr „podle ceny“ ne vždy vyplatí.

A na závěr zajímavá sada cvičení na svěžím vzduchu, pořádná nálož informací o grilování, a taky tip na neopakovatelný výlet do Paříže.

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

Sezóna nabírá na obrátkách

Už po prvních kolech Automobilového mistrovství Polska v rallye i Automobilového mistrovství Polska v závodech do vrchu bylo vidět, že v této sezóně budou velké emoce panovat nejen mezi jezdci, ale především mezi fanoušky hladovými po sportovních zážitcích.

50. Svídnické rallye – KRAUSE 2022:

Jezdci Automobilového mistrovství Polska v rallye 2022 začali se soupeřením 23. dubna jubilejní 50. Svídnickou rallye – KRAUSE, což představovalo návrat k tradici

zahajování sezóny na trasách Dolního Slezska. Na speciální etapy u úpatí Sovích hor vyrazilo 57 dvojic. V prvním kole, i přes absenci přední trojky Automobilového mistrovství Polska v rallye 2021, čekala

na fanoušky krásná sportovní podívaná. Po vítězství v deseti speciálních etapách sáhlo hned pět různých posádek. Souboj o nejvyšší příčku stupňů vítězů svedli posádky ve Škodách Fabia Rally2 evo – Kacper



Mercedes

PROFIUDÁLOSTI

5 SEZÓNA NABÍRÁ NA OBRÁTKÁCH

8 SPOLEČNĚ DOKÁŽEME MNOHEM VÍC

PROFIZPRÁVY

10 PŘEHLED NEJLEVNĚJŠÍCH COMBI

16 SPORTOVNÍ LUXUS

18 KACHNÍ KŘÍDLO MÁ 50 LET

19 ALPINA SE PŘIDALA K BMW GROUP

20 JUBILEJNÍ BMW M

5

21 NOVÁ PODOBA ŠKODY KAROQ

22 PŘEDVÁDĚCÍ AUTOMOBIL VISION AMG

PROFIJEJTONY

23 LEXUS LFA

PROFITEST

24 ŠPANĚLSKÁ FANTAZIE

PROFISERVIS

30 NIKOLI POČET NAJETÝCH KILOMETRŮ, ALE STÁŘÍ

32 MECHANICI VARUJÍ: TYTO ÚSPORY SE NEVYPLATÍ

34 NAŠI ODBORNÍCI ODPOVÍDAJÍ

PROFIZIVOTNÍ STYL

36 CVIČENÍ V PŘÍRODĚ

40 NASTAL ČAS GRILOVÁNÍ

44 TOP 10 V PAŘÍŽI

PROFIAUTOSERVICE

49 OD DAKARU AŽ K VLASTNÍMU PODNIKÁNÍ

PROFIPARTNEŘI

50 RODINNÁ TRADICE JE PRO NÁS ZÁSADNÍ

51 SEZNAM NAŠICH PARTNERŮ

36

49

50





Wróblewski/Jakub Wróbel a Grzegorz Grzyb/Adrian Sadowski (rozdíl 3,6 sekundy na trase téměř 120 km). Nejlepší trojici doplnili hosté ze Švédska a debutanti Automobilového mistrovství Polska v rallye – Tom Kristensson/Andreas Johansson (Hyundai i20 R5), se ztrátou 36 sekund.

Mezi automobily s pohonem na jednu nápravu s velkou převahou zvítězila posádka Sobczak/Włoch v Porsche 997 GT3 Cup, které rychleji rozbušilo srdce všech fanoušků. Stupně vítězů doplnili Adam Sroka/Patryk Kielar – Peugeot 208 Rally4 (+1:25,2 m.) a Marek Nowak/Adam Grzelka – Opel Corsa Rally4 (+3:21,5 m.).

V prvním kole nechyběli ani smolaři, mezi něž patřili i reprezentanti barev ProfiAuto Racing. Posádka Michał Tochowicz/Piotr Białowas fanouškům předvedla novou rallye zbraň ze stále EvoTech – Citroena C3 Rally2. Šlo pro ně tedy o důležitý debut. Bohužel, během sedmé etapy poškodili zavěšení a byli nuceni ze soutěže odstoupit.

41. Podleské rallye 2022:

Přesně o měsíc později došlo k další důležité inauguraci v cyklu Automobilového mistrovství Polska v rallye. Tentokrát se polská špička setkala v Białymstoku, aby bojovala v prvním ze tří kamenitých kol mistrovství Polska. V Podleském rallye, které se do kalendáře Automobilového mistrovství Polska v rallye vrátilo po 55 letech přestávky. Rallye zároveň představovalo první kolo mistrovství Litvy, takže mezi 88 posádkami nebyla nouze o silné mezinárodní obsazení. Právě zahraniční jezdci diktovali tempo. Na náročných kamenech Podlesí neměli konkurenci Švédové – Kristensson a Johansson (Hyundai i20 R5 – Kowax 2Brally Racing), vítězové 8 z 9 etap. Druzí byli v cíli Litevci – Butvilas/Vaitkevičius (Škoda Fabia R5) a Jurkevičius/Paliukėnas (Škoda Fabia Rally2 evo). V klasifikaci mistrovství Polska Kristensson o 50,6 s porazil Wróblewského, a o 1:48,8 minuty Macieje Lubiaka (Škoda Fabia Rally2 evo).

Mezi vozy s pohonem na jednu nápravu získali body Gracjan Predko/Sebastian Sadowski (Peugeot 208 Rally4). Mladý a talentovaný jezdec o téměř 3 minuty vyhrál nad Grzegorzem Bonderem a Kamilem Hellerem (Renault Clio Rally4), a o 4:30,2 minuty s Jackem Sobczakem a Mateuszem Pawłowským (tentokrát v BMW 325i E46). Náročné rallye dokončilo jen 48 posádek.

19. Horský závod Prządki 2022:

Na stejný víkend čekali fanoušci horských závodů, které poprvé od roku 2012 opět slavnostně zahájilo kolo v Korczynu. Závod samotný prošel několika důležitými změnami, protože byl zkrácen na 3820 metrů a upravená trasa získala homologaci povolující start formulí. Podobně jako v Automobilovém mistrovství Polska v rallye i zde chyběla přední trojice sezóny 2021, ale mezinárodní obsazení kompenzovalo sportovní kvalitu představení.



V rámci FIA IHC (Mezinárodní pohár FIA v závodech do vrchu), FIA CEZ (Mistrovství FIA zóny střední Evropy), MMSR (Mezinárodní mistrovství Slovenska) a GSMP se zde k soupeření postavilo 77 závodníků z Polska, České republiky, Slovenska a Francie. Třetí květnový víkend si připravil proměnlivé počasí, část sobotních jízd do vrchu probíhala na mokřem povrchu.

V tréninkových jízdách do vrchu nejlepších výsledků dosáhli Jakub Ulanowski (Mitsubishi Lancer EVO IX RS) a Karol Krupa (Škoda Fabia CT), ale v boji o body už neměl konkurenci Dubai (Mitsubishi Lancer Bergmonster), který vytyčil rekord nové trasy a vyhrál první kolo mistrovství Polska s převahou 7,8 sekundy nad Karolem Krupou a Sébastienem Petit ve formuli Nova NP 01-2.



Francouzský jezdec nejen vyhrál druhé kolo Automobilového mistrovství Polska v závodech do vrchu v obecné klasifikaci, ale především triumfoval v kole FIA IHC. Mezi Poláky všechny nedělní jízdy do vrchu v kategorii automobilů „se střechou“ vyhrál Dubai, před Krupou a Sebastianem Stecem (Ford Fiesta). Tentokrát rozdíl v cíli představoval 2,491 sekundy. Na závěrečném ceremoniálu v Korczynu bylo klasifikováno 58 jezdců.

Obecná klasifikace Automobilového mistrovství Polska v rallye		
1	Kacper Wróblewski / Jakub Wróbel (Škoda Fabia Rally 2 Evo)	62 bodů
2	Tom Kristensson / Andreas Johansson (Hyundai i20 R5)	59 bodů
3	Grzegorz Grzyb / – – – (Škoda Fabia Rally 2 Evo)	45 bodů
4	Maciej Lubiak / Grzegorz Dachowski (Škoda Fabia Rally 2 Evo)	38 bodů
5	Zbigniew Gabryś / Daniel Dymurski (Škoda Fabia Rally 2 Evo)	32 bodů

Obecná klasifikace Automobilového mistrovství Polska v závodech do vrchu 2022 (kategorie 1)		
1	Dubai (Mitsubishi Lancer Bergmonster)	50 bodů
2	Karol Krupa (Škoda Fabia CT)	36 bodů
3	Szymon Piękoś (Mitsubishi Lancer)	27 bodů
4	Sebastian Stec (Ford Fiesta)	27 bodů
5	Jędrzej Szcześniak (Lamborghini Huracan)	18 bodů



SPOLEČNĚ DOKÁŽEME MNOHEM VÍC

Když táhneme za jeden provaz, podaří se nám dosáhnout lepších výsledků! ProfiAuto Service je nejrychleji se rozvíjející sítí autoservisů v České republice a na Slovensku. Její úspěch vychází z partnerství a vzájemného sdílení výhod.

Každá autodílna, která se stane součástí ProfiAuto Service, jednoznačně přispívá k rozvoji celé sítě. Rozšíření týmu o další odborníky, jejich talent, zkušenosti a vášně pro automobilismus jsou ziskem pro všechny.

Jak jsme již zmínili, výhody plynou pro obě strany. Z členství v síti ProfiAuto Service těží především autoservisy. ProfiAuto Service poskytuje intenzivní obchodní, technologickou, IT a propagační podporu. Zároveň znamená možnosti školení a neustálé zlepšování kvalifikace.

Začlenění do sítě ProfiAuto Service přispívá k rozvoji každé přidružené dílny, a tím zajišťuje její budoucnost na stále náročnějším trhu.

Školení ProfiAuto Service – záruka do budoucna

Nelze si nevšimnout, jak překotně se v současnosti automobilový průmysl rozvíjí. O to víc je to patrné dnes, kdy jsme svědky proměny způsobu využívání energií. Nové generace automobilů již nejsou jen zdokonalenými verzemi svých známých předchůdců, často se

jedná o zcela nové konstrukce vybavené hybridním nebo elektrickým pohonem. Dramaticky se zvyšuje i popularita automatických převodovek (v praxi jde hlavně o tři skupiny: duální spojky, poloautomatické a CVT).

Dílna může jen těžko fungovat a udržet si klientelu bez školení a přístupu k profesionálním a také neustále aktualizovaným znalostem. Síť ProfiAuto Service nabízí technická a obchodní školení. Pro přidružené autoservisy se konají za preferovaných podmínek a jejich součástí jsou i praktické kurzy.



ProfiAuto Service – nejlepší díly vždy po ruce

Členství v síti ProfiAuto Service přináší stálý přístup k široké škále náhradních dílů od renomovaných výrobců (8,5 milionu dílů v katalogu). V praxi to znamená možnost čerpat z přesných online elektronických katalogů, programů zadávání objednávek a také systému dodávek realizovaných i několikrát denně v rámci pravidelných nebo mimořádných tras.

Zde je dobré připomenout, že ProfiAuto nabízí také vlastní značku náhradních dílů ProfiPower, která kombinuje nejvyšší kvalitu s atraktivními cenami na základě objemu objednávek u předních výrobců.

Autoservisy patřící do sítě ProfiAuto Service mohou využívat speciální slevové balíčky a účastnit se mnoha věrnostních (bodových) programů pořádaných ProfiAuto nebo dodavateli. Dostupné díly pro dílny zastřešené ProfiAuto Service umožňují nabízet velmi výhodné marže!

ProfiAuto Service – vybavení od A po Z

Bez řádného vybavení nejde provozovat žádnou autodílnu. V síti ProfiAuto Service to není žádný problém. Síť je nejenom vstupnou bránou ke speciálním, slevovým ceníkům pro vybavení autoservisu, ale umožňuje získat vybrané nářadí i bez zhotovitelnosti v rámci bodových programů. Příslušný počet nasbíraných bodů může částečně nebo dokonce zcela pokrýt hodnotu splátky za dílenská zařízení.

Tam, kde to není možné nebo v případě velkých investic, jsou k dispozici výhodné formy financování vybavení provozovny.

Co se týče diagnostické a servisní elektroniky, dílny kromě vybavení získávají i nezbytnou technickou podporu – prostřednictvím konzultantů nebo v online formě.



ProfiAuto Service – společný, efektivní marketing

Mnoho autoservisů velmi efektivně buduje vlastní renomé a důvěru u místních zákazníků. Členství v ProfiAuto Service umožňuje postoupit o krok dále, protože přináší možnost podílet se na centrálně organizovaných propagačních akcích. To každoročně hraje stále zásadnější roli, jelikož ProfiAuto je jednou z nejznámějších automobilových a dílenských značek v několika evropských zemích. Dokonce ani velké autoservisy si nemohou z finančních důvodů dovolit takové projekty, ty se však dají bez problémů organizovat na úrovni skupiny.

U rozvinutých vícegeneračních autodílen mohou podobné aktivity efektivně posílit postavení na trhu, protože budou působit jako další logická vývojová fáze růstu firmy.

Členové ProfiAuto Service navíc získávají plnou podporu při přípravě reklam-

ních materiálů (letáky, vizitky), vytváření vlastních webových stránek a jejich provozu, jakož i prostor pro propagaci na sociálních médiích.

Dynamicky se rozvíjí i oddělení reklamních předmětů dostupných ze základní nabídky (propisky, kalendáře, podložky pod SPZ, klíčenky atd.) nebo objednaných individuálně (vlastní nápady jsou vítány).

ProfiAuto Service – výhody pro řidiče

ProfiAuto Service znamená výhody i pro majitele vozů. Logo ProfiAuto je spojeno s vysokou úrovní služeb a díky charakteristické vizualizaci zastřešené dílny snadno odlišit od konkurence. ProfiAuto Service se postupně stává nejlepší volbou pro všechny uživatele vozidel, kteří dosud nemají svého osvědčeného automechanika a hledají nejlepší, ale cenově dostupnou dílnu v okolí svého bydliště.

PŘEHLED NEJLEVNĚJŠÍCH

COMBI



Všichni si dnes kupují crossovery a SUV, protože je to v módě. Ovšem co se praktičnosti týče, combi nic nenahradí. Tento druh karosérie zaručuje hodně místa v druhé řadě a další zavazadlový prostor. Pro rodinu

s hromádkou dětí představuje neoptimálnější a nepohodlnější možnost přepravy. Milovníci aktivního života pak ocení další centimetry a objem zavazadlového prostoru, když je třeba převést lyže, kolo nebo jiné sportovní vybavení.

Ikdyž combi jsou na ústupu a z trhu už zmizely modely jako Clio Grand-tourer nebo Fabie Combi, je na trhu nadále z čeho vybírat. Bohužel, pandemie a z ní plynoucí výrobní a logistické problémy a k tomu splašená inflace způsobily, že ceny vozidel s funkční karosérií vystoupaly nahoru. V současnosti je tak nutné se připravit na velký výdaj už v případě základních verzí výbavy a základních motorů.

Toto je 6 návrhů nových nízkorozpočtových combi plus jeden bonus, který combi tak úplně není

Dacia Jogger

Zavazadlový prostor – 708 l
Rozměry: 4547 mm na délku, 1784 mm na šířku, 1632 mm na výšku. Rozteč náprav: 2897 mm

Jogger je zvýšené combi, které Dacia propaguje jako kombinaci SUV a minivanu. Ne bez důvodu, protože auto je dostupné v 7místné konfiguraci. Terénní styl a poměrně značná světlá výška dosahující 20 cm jsou poctou složenou vozidlům z kategorie Sport Utility Vehicle.

Nejlevnější Dacia Jogger ve verzi Essentials má 5místnou konfiguraci a je dostupná s benzinovým motorem s turbopřepínáním 1.0 Tce a instalací LPG. Jednotka Tce 110 vyžaduje malý příplatek. Oba mo-



tory jsou spojeny se 6stupňovou manuální převodovkou.

Největší předností Jaggeru je samozřejmě objemný zavazadlový prostor – má 708 l. Po složení zadního neděleného sedadla získáme až 1819 l. Dacia má také četné úložné prostory, které celkově nabízejí objem 24 l.

V případě této varianty je nutné ale počítat s velice chudou výbavou: vzadu okna na kliku, nemožnost nastavení volantu a klimatizace za příplatek. Naštěstí nechybí LED světlomety, elektrická přední okna, multimediální systém Media Control a dělené zadní sedadlo.

Za příplatek získáme k balíčku Komfort systém zadního parkovacího asistenta, nastavitelný volant a regulátor a omezovač

rychlosti. Další umožní užívat si manuální klimatizaci.

Fiat Tipo combi

Zavazadlový prostor – 550 l
Rozměry: 4571 mm na délku, 1792 mm na šířku, 1514 mm na výšku. Rozteč náprav: 2638 mm

Fiat Tipo ve verzi combi je zajímavá ekonomická volba pro všechny, kdo očekávají jednoduchost, funkčnost a nízkou poruchovost. Ocení ho také rodiny s dětmi – interiér je dosti prostorný a zavazadlový prostor pojme 550 l.

Model prošel v roce 2020 malou aktualizací a je poprvé v dějinách dostupný jako mild hybrid. Základní verze Fiatu Tipo



combi skrývá pod kapotou benzinovou jednotku 1.0 T3 Turbo s výkonem 100 koní, s níž je spojená 5stupňová manuální převodovka.

Ve standardní výbavě najdeme airbagy a základní bezpečnostní systémy, LED světla pro denní svícení, elektrická okna vepředu a vzadu a také elektricky ovládaná, vyhřívaná zrcátka. Není třeba připlácet za automatickou klimatizaci a tempomat.

Zvenčí poznáme Fiat Tipo combi podle základního červeného laku a ocelových disků s poklicemi – hliníkové vyžadují příplatek na verzi City Life.

Hyundai i30 Wagon

Zavazadlový prostor – 602 l
Rozměry: 4585 mm na délku, 1795 mm na šířku, 1465 mm na výšku. Rozteč náprav: 2650 mm

Hyundai i30 ve funkční variantě je jedno z nejlevnějších combi na trhu. Úspěšně ho lze využívat jako rodinné vozidlo. Výrobci se podařilo získat velmi velký zavazadlový prostor a ergonomickou kabinu s mnoha úložnými prostory a zároveň zajistit cestujícím odpovídající úroveň pohodlí.

Za zmínku stojí i motor. Pod kapotou se nachází atmosférická 4válcová benzinová jednotka 1.5 DPI s výkonem 110 koní v kombinaci s 6stupňovou manuální převodovkou. Verze s turbopřepínaným motorem 1.0 T-GDI s výkonem 120 koní je trochu dražší.

Na seznamu vybavení verze Modern už najdeme manuální klimatizaci, tempomat, zadní parkovací senzory nebo couvací kameru. Nechybí LED světla pro denní svícení a elektricky ovládaná a sklápěcí boční zpětná zrcátka.



Kia Ceed combi

Zavazadlový prostor – 625 l
Rozměry: 4600 mm na délku,
1800 mm na šířku, 1465 mm na výšku.
Rozteč náprav: 2650 mm

Kia Ceed 3. generace šla do prodeje v roce 2018 a v loňském roce se dočkala jemného liftingu. Přeprojektováním prošla přední část auta včetně charakteristického tygrího nosu a nad mřížku bylo umístěno nové logo. Vzadu Ceed dostal nové nárazníky a světlá.

Kia Ceed ve verzi combi se těší velmi dobrému hodnocení a můžeme se s ní na silnici potkat dosti často. Zákazníci oceňují funkčnost auta, prostorný interiér a zavazadlový prostor, který má více než 600 l.

Pod kapotou korejského modelu pracuje benzinová jednotka 1.5 T-GDI s výkonem 160 koní, která je dostupná s 6stupňovou manuální převodovkou.

V rámci výbavy verze s dostaneme např. manuální klimatizaci, elektrická okna vpředu a vzadu nebo barevný LCD displej. Můžete také počítat se spoustou bezpečnostních systémů, např. asisten-

tem jízdy v pruhu, tempomatem s omezovačem rychlosti nebo funkcí automatického brzdění se systémem detekce vozidel a chodců.

Škoda Octavie Combi

Zavazadlový prostor – 640 l
Rozměry: 4689 mm na délku,
1829 mm na šířku a 1468 mm na výšku.
Rozteč náprav: 2686 mm

Škoda Octavie je nesmírně oblíbené auto také v novém, 4. vydání, které mělo premiéru na konci roku 2019. Škoda upustila od dělených předních světlometů a vsadila na novou mřížku, nárazníky a tenčí zadní světlá, čímž auto získalo na eleganci.

Varianta combi byla vždy proslulá praktičností a platforma MQB Volkswagenu, na níž je založena, jí zajišťuje ještě více.

Nová generace vůči předchůdci vyrostla o 22 mm. Zavazadlový prostor se zvětšil o 30 l a má teď 640 l. Maximálně ho lze zvětšit na 1700 l. Tradičně mají cestující sedící vzadu spoustu místa na nohy a určitě si nebudou stěžovat na nedostatek pohodlí.

Pod kapotou základní verze Active pracuje benzinová jednotka 1.0 TSI s výkonem sotva 110 koní, s níž je spojena 6stupňová manuální převodovka. Na seznamu standardní výbavy najdeme hlavní LED světlomety SmartLink nebo bezklíčkové startování. Nechybí ani četné bezpečnostní systémy.

Opel Astra Sports Tourer

Zavazadlový prostor – 608 l
Rozměry: 4642 mm na délku,
1860 mm na šířku, 1480 mm na výšku.
Rozteč náprav: 2732 mm

Nejlevnější combi od Oplu, tedy Astra Sport Tourer ve verzi Astra, je na trhu novinkou – premiéru mělo před půl rokem. Pod kapotou skrývá 110 koňů, 3válcové 1.2 Turbo spojené se 6stupňovou manuální převodovkou.

Sports Tourer je o šest centimetrů kratší než končící generace, přesto se díky nové platformě podařilo získat prostornější interiér a větší zavazadlový prostor. Čísla mluví sama za sebe. Předchůdce měl zavazadlový prostor s objemem 540 l, nová Astra má o 68 l více. Maximální velikost



zavazadlového prostoru po složení sedadel představuje 1634 l.

Základní verze výbavy nabízí např. jednozónovou automatickou klimatizaci, multimediální systém s displejem o velikosti 10 palců, Bluetooth, DAB, CarPlay a Android Auto. Řidič má k dispozici fotochromatické zrcátko, automaticky ovlá-

dané světlomety nebo elektrická okna vpředu a vzadu.

Volba základní verze ovšem omezuje barvu karosérie na bílou. Nemůžeme se také rozhodnout pro hliníkové disky, to vyžaduje přechod na vyšší verzi výbavy Edition.

Extra návrh: Škoda Scala

Zavazadlový prostor – 467 l
Rozměry: 4362 mm na délku, 1793 mm na šířku, 1471 mm na výšku.
Rozteč náprav: 2649 mm

V tomto textu měla dostat prostor Škoda Fabie s praktickou karosérií, ale byla stažena z výroby. Škoda Scala je takové natahované combi. Stylisté se dokonce nemohli rozhodnout, jak má vypadat, a spojili karosérii hatchbacku s combi. Vozidlo se na trhu objevilo v roce 2018, když nahradilo model Rapid.

Základní verze skrývá pod kapotou motor 1.0 TSI (95 koní) a má 5stupňovou manuální převodovku. Příplatek za silnější motor 1.0 TSI s výkonem 110 koní a 6stupňovou převodovkou představuje 750 €.

Scala nabízí funkční interiér a bohatou výbavu z oblasti bezpečnosti, čímž cílí na zákazníky Volkswagenu Golf. Mezi jejími přednostmi musíme zmínit prostornost a zajímavý styl, obzvláště u vyšších verzí výbavy. Zavazadlový prostor má objem téměř 500 l a maximálně ho lze zvětšit na 1410 l.

Základní verze Active s bílým nátěrem a 16palcovými ocelovými ráfky na ulici žádný zvláštní dojem neudělá. Ovšem její interiér z hlediska prostoru ocení jak řidič, tak i cestující na zadních sedadlech.



Sportovní **luxus**

Tohle není vůz pro řidiče, spíše pro pilota. Lamborghini předvedlo model Huracán Tecnica, který dosahuje zrychlení 0–100 km/h za 3,2 sekundy a maximální rychlosti 325 km/h.

V modelu Tecnica byly zavedeny jak vnější změny, tak změny pod kapotou. Nový vzhled podtrhuje vylepšená aerodynamika zajišťující vyšší výkonost, stabilitu a snadnost používání.

Starý motor, nové možnosti

Huracán Tecnica využívá už známou 5,2litrovou pohonnou jednotku V10, která generuje výkon 640 koní, když vytváří 565 Nm točivého momentu při 6500 ot./min.

Při hmotnosti 1379 kg Tecnica zajišťuje poměr hmotnosti k výkonu představující 2,15 kg na 1 koně. Zvýšený výkon doprovází vylepšený, ostřejší zvuk motoru při vyšších otáčkách, zatímco uvnitř Tecnica zajišťuje lepší akustický komfort.

Tento model Huracána má ve svém srdci nově kalibrovaný systém LDVI (Lamborghi-

ni Dinamica Veicolo Integrata), který kontroluje každý aspekt dynamického chování automobilu, když integruje systémy vozidla a konfiguraci, aby zajistil vzrušující, ale pohodlnou každodenní jízdu.

V závislosti na zvoleném jízdním režimu (STRADA, SPORT nebo CORSA) je každý dynamický systém příslušně ovládán, aby zajistil odpovídající reakci na situaci na silnici.

V režimu STRADA je zaručena stabilita a maximální agilita vozidla. Režim umožňuje využívat vektorování točivého momentu a systém kontroly trakce Performance Traction Control System (P-TCS). Jak motor, tak převodovka jsou taktovány z hlediska komfortní každodenní jízdy za jakýchkoliv podmínek.

Po výběru režimu SPORT vychází maximální radost z jízdy ze zvýšené přetáčivosti zadního systému řízení a vylepšeného prokluzu P-TCS, zároveň vektorování to-

čivého momentu zajišťuje agilitu a rychlé reakce na jednání řidiče. Velice responzivní hnací systém jiskří po sešlápnutí plynového pedálu a sedmistupňová převodovka zajišťuje vzrušující řazení.

V režimu CORSA se probouzí závodní duch automobilu. Tecnica reaguje na každý signál pilota s nesmírnou precizností a řev atmosférického motoru Lamborghini smyslně připomíná možnosti tohoto automobilu na dráze.

Mimořádné výsledky zajišťuje nové řešení chlazení brzd inspirované zkušenostmi Lamborghini na okruhu. V uhlíkovo-keramických brzdách Tecnica byly použity speciálně navržené chladicí deflektory a brzdové hadičky, řídící tok vzduchu na kotouče, aby se maximalizovalo rozptýlení tepla a snížila teplota brzdové kapaliny. Poskytuje to lepší účinnost brzdění jak na silnici, tak na okruhu.



Aerodynamický design

Změněný design dodává Tecnice silnější, dravý vzhled. Silná přední část se svalnatými rameny se spojuje s lehkou kapotou z uhlíkového vlákna. Nový nárazník s černým vzorem Ypsilon Terzo Millennio poprvé v Huracánu obsahuje airbag. Černá přední části se táhne podél auta k bočním přívodům vzduchu, čímž podtrhuje dynamiku. Profil ji odlišuje od rodiny Huracán: je o 6,1 cm delší než Huracán EVO. I když má stejnou výšku a šířku, zdá se nižší a širší.

Nově navržená zadní část má nový nárazník s optimalizovaným přívodem vzduchu. Pevné zadní křídlo doplňuje unikátní linii Tecnicy, a jeho aerodynamická konstrukce se podílí na 35% zlepšení zadního přítlaku ve srovnání s Huracán EVO RWD a snížení odporu o 20%, čímž se zlepšila aerodynamická rovnováha a podpořila stabilita během brzdění a zatáčení.

Nové zopalcové diamantové ráfky Damiso, inspirované Lamborghini Vision GT, mají šestiúhelníkový tvar a jsou vybaveny pneumatikami Bridgestone Potenza Sport.

Vytvořen pro řidiče

Uvnitř se nacházejí sportovní sedačky s nastavením výšky, které pilota ponorí do kokpitu. Palubní deska řidiče zdůrazňuje přehlednost ve velkém, novém

„oblouku“. Displej středové konzole zpřístupňuje prvky zajišťující potěšení z jízdy, včetně funkce LDVI zobrazované v reálném čase, a také všechny funkce konektivity včetně Apple CarPlay, Android Auto a Amazon Alexa.

Standardní a volitelné barevné verze a povrchové úpravy se hodí jak pro luxusní, tak více sportovní specifikace. Spolu

s osmi standardními vnějšími barvami je v programu Ad Personam dostupných více než 200 dalších možností nátěru a také nová úprava interiéru z Alcantary, a další exkluzivní volby. Oddělení Ad Personam Lamborghini nabízí zákazníkům možnost přizpůsobit Huracán Tecnica prakticky neomezeným barevným možnostem a volbám povrchové úpravy.



Kachní křídlo má 50 let

„Kachní křídlo“, „RS“ nebo „2.7“. Porsche 911 Carrera RS 2.7 je dodnes známo pod mnoha přezdívkami. A má neměnný mimořádný význam. Ve své době to bylo nejrychlejší německé, sériově vyráběné auto, a byl to také první výrobní model s předním a zadním spoilerem. Ten poslední získal přídomek „kachní křídlo“. Tak Porsche v roce 1972 zahájilo trend montování zadních spoilerů na sériově vyráběných automobilech.



Porsche začalo na 911 Carrera RS 2.7 pracovat asi před 50 lety. Přestože varianta modelu vycházela z 911, stal se z něj nakonec nový základní vůz pro závody a rallye, vybavený spoustou technických inovací. Tak vznikla nejsilnější varianta první generace 911 – jako první byla pokřtěna jménem „Carrera“ a korunovala produktovou řadu Porsche. Španělské slovo se překládá jako „závod“ a „RS“ na zadním spoileru znamenalo „Rennsport“ – tedy závodění, motorsport.

Porsche zpočátku plánovalo postavit 500 exemplářů 911 Carrera RS 2.7 pro získání homologace pro automobily skupiny 4. Special GT. Nová varianta se stala vozidlem schváleným pro silniční provoz, určeným

pro zákazníky, kteří se chtěli také účastnit závodů. Představila se během autosalonu v Paříži, v Porte de Versailles, 5. října 1972.

Do konce listopadu se prodalo všech 500 kusů. Porsche, překvapené úspěchem vozu, do července 1973 dokázalo ztrojnásobit prodejní výsledky. Celkem vzniklo 1580 exemplářů, a po vyrobení tisíceho 911 Carrera RS 2.7 tento model získal homologaci pro skupinu 3 a skupinu 4. Vedle 1308 aut v turistické verzi („Touring“, M472) vzniklo 55 aut v závodním provedení, 17 základních vozidel a 200 variant „Sport“ vybavených volitelným balíčkem vybavení M471.

Šestiválcový motor typu boxer s objemem 2,7 litru vytvářel výkon 210 koní při 6300 ot./min a 225 Nm při 5100 ot./min.

Díky tomu verze Sport zrychlovala z 0 na 100 km/h za 5,8 sekundy, čímž učinila z 911 Carrera RS 2.7 první sériově vyráběný automobil, který „prorazil“ 6sekundovou bariéru vytyčenou německým odborným časopisem „auto, motor und sport“. Maximální rychlost představovala více než 245 km/h (Touring: 6,3 sekundy, 240 km/h).

RS 2.7 se tak stalo dokonalou syntézou vlastní hmotnosti, výkonu, aerodynamiky a řízení.

Automobil byl ohodnocen na 34 000 německých marek. Balíček Sport (M471) stál 700 německých marek, balíček Touring (M472) – 2500 německých marek. Volba balíčku tedy určovala příslušnou verzi 911 Carrera RS 2.

ALPINA se přidala k BMW Group

BMW Group získává práva k značce ALPINA, čímž vytváří ještě větší motoristickou různorodost ve svém segmentu luxusních vozidel.

Už déle než půl století BMW a výrobce malých sérií z Buchloe nedaleko Mnichova úzce a důvěrně spolupracují na nejvyšší úrovni. Nyní začíná v důsledku transformace nová kapitola automobilového průmyslu. Realizace transakce nadále závisí na splnění různých podmínek, především na souhlasu příslušných antimonopolních úřadů.

Dlouholetá smlouva o spolupráci, která byla naposledy o dalších pět let prodloužena na konci roku 2020, vyprší 31. prosince 2025. Do konce roku 2025 bude rodinná firma Bovensiepen s využitím svých inženýrských znalostí pokračovat ve vývoji, výrobě a prodeji vozidel BMW ALPINA v rámci stávající spolupráce.

Jako základ sloužící automobily BMW budou ALPINOV zásadně upraveny. To se

týká motoru a převodovky, jízdního systému, aerodynamiky a vybavení interiéru. Automobily BMW ALPINA budou prefabrikovány na montážních linkách BMW, a jejich konečná montáž proběhne v závodě v Buchloe. Tam se také budou vyrábět interiéry individualizované v souladu s přáními zákazníků.

Servis, náhradní díly a příslušenství k stávajícímu a historickému sortimentu vozidel BMW ALPINA budou dlouhodobě zaručeny v závodě v Buchloe. Spolupráce v oblasti poprodejšího servisu bude pokračovat beze změn. Kromě toho se v rámci strategické spolupráce mezi oběma firmami rozšíří v Buchloe zavedená činnost v oblasti vývojových služeb pro BMW. Vinařský podnik, který je součástí rodinné firmy, bude nadále působit v nezměněné podobě.

ALPINA Burkard Bovensiepen GmbH + Co. KG je německý výrobce automobilů se sídlem v Buchloe. Oficiálně se založení firmy datuje k 1. lednu 1965. Firma ALPINA se věnovala tuningu a působila v motorsportu BMW od 60. let minulého století, v roce 1978 se stala výrobcem osobních automobilů založených na produktech BMW AG. Od roku 1983 je firma se sídlem v Buchloe v okrese Ostallgäu registrována jako oficiální výrobce automobilů u Federálního úřadu pro automobilovou dopravu ve Flensburgu. Firma zaměstnává asi 300 lidí. V roce 2021 se v Buchloe vyrobilo asi 2000 vozidel. Kromě Německa a Evropy jsou pro ALPINU důležitými trhy Japonsko, USA a Blízký východ. Druhý pilíř rodinného podnikání tvoří obchod s víny ALPINA.



Jubilejní BMW M

Při příležitosti 50 let existence BMW M se představil speciální model založený na závodních vozech zaznamenávajících úspěchy v prémiovém segmentu střední třídy. Nové BMW M4 CSL spojuje tradiční závodní vášeň s inovativními technickými řešeními.

Jeho charakter definují dva hlavní rysy: výkon navýšený o 30 kW (40 koní) na 405 kW (550 koní) a zároveň hmotnost snižená o 100 kg ve srovnání s BMW M4 Competition Coupé. Díky výjimečnému výkonu, inteligentní lehké konstrukci, dvoučlenné konfiguraci, speciálně taktovanému jízdnímu systému a individuálnímu vybavení je nové BMW M4 CSL důsledně vytvořené pro jízdu na závodní dráze.

Společné vlastnosti BMW M4 GT3 a jeho protějška v motosportu se odrážejí také v jeho výkonu. Během testovacích

jízd na severním okruhu dráhy Nürburgring BMW M4 CSL dosáhlo nejlepšího času na kolo v historii sériových automobilů BMW Group.

Karosérie BMW M4 CSL je standardně lakována v exkluzivní mrazivé šedé (metalizované) barvě. Společně s viditelnými karbonovými plochami a červenými akcenty tato barva vytváří výrazný, puristický, sportovní vzhled. Alternativně se nabízejí barvy nemetalizovaná alpská bílá a metalizovaná safírově černá.

Motor BMW M4 CSL je založen na stejném vysokootáčkovém, 6válcovém řado-

vém motoru M TwinPower Turbo, jako pohonná jednotka používaná v závodním modelu BMW M4 GT3. Jeho velký potenciál umožnil výrazné zvýšení výkonu při zachování úplné odolnosti a dlouhé životnosti. Bylo toho dosaženo zvýšením maximálního tlaku přeplňování ve dvou turbodmychadlech mono-scroll z 1,7 na 2,1 baru a speciálně přizpůsobeným řízením motoru. Motor BMW M4 CSL dosahuje maximálního točivého momentu 650 Nm v rozsahu od 2750 do 5950 ot./min. Maximálního výkonu 405 kW (550 koní) je dosaženo při 6250 ot./min.



Nová podoba Škody Karoq

Dynamický design. Bohatě vybavený interiér. Prostor. Moderní technologie. Právě taková je nová Škoda Karoq.

Čtyři roky po své premiéře se Karoq představil v nové podobě. Značka osvěžila své kompaktní SUV, které díky tomu má ještě rafinovanější design a v jeho interiéru najdeme vybavení zhotovené z recyklovatelných materiálů a také inovativní technologická řešení. Pod kapotou na zákazníky čekají výkonné motory z generace EVO.

Karoq – „mladší“ bratr modelu Kodiaq – byl druhým celosvětově nejčastěji dodávaným modelem Škody v roce 2020 a v roce 2021 v této klasifikaci obsadil třetí místo.

Automobil může být vybaven až deseti airbagy, včetně airbagu pro řidiče a spo-

lujezdce na předním sedadle, stropního airbagu a předních bočních airbagů. Boční airbagy u druhé řady sedadel společně s funkcí Crew Protect Assist reagují v případě rizika kolize, aby snížily citelnost dopadů nehody.

Model také nabízí četné systémy podpory řidiče, včetně Travel Assist, zahrnující např. aktivní tempomat Predictive Cruise Control, adaptabilního asistenta jízdy v jízdním pruhu Adaptive Lane Assist a vylepšenou verzi rozeznávání dopravních značek. Zbývající funkce jsou např. Park Assist, Trailer Assist a Area View.

Navíc v nabídce najdete variantu Sportline – snadno ji rozeznáte podle černé-

ho akcentu na karosérii. Mřížka s lesklým černým lemem a matnými černými lištami kontrastuje s předním nárazníkem v barvě karosérie a s centrálním přívodem vzduchu a černými detaily, což je pro tento model charakteristické. Kryty bočních zrcátek jsou také lesklé, černé, podobně jako rámování oken, střešní relinky a zadní difuzor. Prahové lišty mají barvu karosérie, podobně jako zadní nárazník s efektními, zabudovanými koncovkami výfukového systému s efektem chromu. Zadní boční skla a zadní sklo jsou tónované, přední blatníky zdobí emblém Sportline.



Předváděcí automobil Vision AMG

Fantastické proporce definované dlouhou roztečí náprav a zdůrazněné krátkými převisy, svalnatými blatníky, velkými koly, charakteristickým zadním spoilerem a světelným podpisem ve tvaru hvězdy – Vision AMG vyzařuje emoce ze všech perspektiv.

Při prezentaci nové studie teď můžeme poprvé přiblížit, jak bude vypadat transfer DNA AMG do zcela elektrické budoucnosti – vše začne v roce 2025. Jedinečný design této studie, dílo Gordena Wagenera a jeho týmu, ukazuje náš směr z vizuální stránky. Vše zpracováváme od základů, od speciální platformy AMG.EA po revoluční technologii hnací jednotky, díky čemuž se sportovní elektromobilita povznese na naprostou novou úroveň, řekl Philipp Schiemer, generální ředitel Mercedes-AMG GmbH.

Jako monolitická socha

Koncepční vozidlo se vyznačuje efektní rovinou se spoji redukovánými na minimum. Zadní a boční skla pokrývá stejná stříbrná barva Alubeam jako karosérii vozidla, čímž je posílen dojem „monolitické“ sochy. Sportovní proporce jsou obzvláště viditelné na boku a jsou diktovány technickými aspekty. Celek formuje dlouhá rozteč náprav, silně nakloněný přední sloupek vysunutý daleko dopředu a krátký přední převis a o něco delší, aerodynamicky optimalizovaný zadní převis. Navíc tento model exponuje pro sportovní modely charakteristické vlastnosti, jako jsou rozšířené podběhy a zadní blatníky. Přední pás se vyznačuje pro AMG charakteristickým

krytem s vertikálními lištami navzdory skutečnosti, že plně elektrická pohonná jednotka nevyžaduje klasický, vpředu umístěný chladič.

Dechberoucí technologie

Všechny komponenty pohonné jednotky byly vyvinuty zcela od základů: nejen samotná platforma AMG.EA, ale i speciální vysoce výkonná trakční baterie a revoluční technika pohonu. Silné srdce Vision AMG představuje inovativní motor s axiálním proudem, vyvinutý dceřinou společností Mercedes-Benz – YASA. Díky své kompaktní a lehké konstrukci generuje výrazně vyšší výkon než konvenční elektrické jednotky.



Lexus LFA



Když máte téměř neomezený rozpočet, náklonnost k řízení a vlastní závodní dráhu k dispozici, a k tomu nemusíte spěchat, sny se plní. Tak lze v kostce shrnout vznik superauta, jako je Lexus LFA – skutečný úkaz japonské technologie. Ale začneme od začátku, který vůbec nebyl tak slibný.

V roce 2000 v malém baru na ostrově Hokkaido skupina japonských inženýrů u skleniček saké vytvořila první náčrt Lexusu LFA. Jak říká legenda – na barových ubrouscích.

Mělo jít o přelomový model v historii značky a něco, co ještě motoristický svět neviděl. Přesvědčit představenstvo firmy o nápadu na superauto proto nebylo snadné. Účetním se v hlavě okamžitě rozsvítila červená kontrolka. Koneckonců, takový projekt se pojal s nutností položit na stůl stovky milionů dolarů bez záruky dosažení zisku.

A kdyby se do projektu nezapojil samotný Akio Toyoda, současný generální ředitel koncernu, který uvěřil v myšlenku LFA a dokázal přesvědčit nerozhodné, nikdy by nespátral světlo světa.

Už na začátku se to neobešlo bez přešlapů. Na konstrukci karosérie inženýři použili hliník, jehož technologický proces dobře znali. V roce 2003 vznikl první prototyp a v roce 2005 proběhla prezentace konceptu. V roce 2007 ovšem téměř hotová výrobní verze auta putovala do koše. Důvod? Bylo shledáno, že je Lexus LFA na okruhu příliš těžký a pomalý. Ve výsledku byla celá karosérie navržena znova s využitím uhlíkového vlákna.

Premiéra proběhla v roce 2010, ovšem už o rok dříve Lexus prozradil specifikaci vozidla. Za pohon odpovídal motor V10 – absolutní mistrovské dílo inženýrů Yamahy. Byl poskládán podle staré tradice japonské školy: bez jakéhokoliv přeplňování, kompresor měl objem 4,8 l a generoval 560 koní. Klíčové byly jeho rozměry, lehkost a rychlost otáček. Japonci vsadili na titanové ventily a ojnice, kované hliníkové písty, hlavy ze slitin hořčíku a výfukový systém také vyrobený z titanu.

Úhel rozevření válců byl netypický, představoval 72 stupňů, což se promítalo na lepší vyvážení a výjimečnou kulturu práce. Motor se otáčel na 9500 ot./min a červené pole začínalo na úrovni 9000. Zrychle-

ní na stovku zabralo 3,6 s, maximální rychlost dosahovala 326 km/h.

Na představitost působil také zvuk V10, bez elektronických posilovačů, vyladěný specialisty Yamaha, kteří v tomto případě vystoupali do výšin návrhářského umění. Dodnes je Lexus LFA považován za jedno z nejlépe znějících aut v historii motorismu.

Všechno to ovšem přišlo vniveč, protože Lexus LFA nezaznamenal velký úspěch. Vyráběl se pouhé dva roky a po vypuštění na trh v limitovaném počtu 500 exemplářů nezískal takovou oblibu, jakou si zasloužil. Bohatí zákazníci nevzali značkové salony útokem, i když teoreticky měli. Zavinil to marketing, ale také rychle stárnoucí technologie – vozidlo bylo vyvíjeno a vylepšováno tak dlouho, že v okamžiku premiéry zaostávalo za některou konkurencí, např. levnějším a o něco rychlejším Nissanem GTR. Získal jméno legendy a uznání, ale jen mezi nejvěrnějšími fanoušky.

MARCIN SZOSTAK

fejetonista ProfiAuto

ŠPANĚLSKÁ FANTAZIE

Pokračuje úspěšná série modelu Cupra Formentor. Španělský crossover obdržel ocenění v jedné z nejprestižnějších designérských soutěží Red Dot Award 2021. Dříve se ocitl v užším finále ankety Car of The Year, kde obsadil třetí příčku.





Cena Red Dot Award v kategorii Product Design se uděluje nejlepšímu výrobku představenému v daném roce. Porota soutěže je tvořena 50 mezinárodními odborníky, kteří individuálně testují, popisují a hodnotí každou přihlášku. Každý z porotců je vybaven vlastním dotazníkem, který vyplňuje v souladu se svými specifickými, odbornými vědomostmi. Hodnotí se záležitosti jako

stupeň inovativnosti, funkčnost, ergonomie, symboly, emocionální aspekt a ekologičnost výrobku. U modelu Formentor komise ocenila např. spojení sportovního charakteru a dynamiky hatchbacku s praktičností, komfortem a prostorností SUV.

Hříčka pro sběratele

V rámci oslav třetího výročí vzniku španělská značka představila na 7 tis.

exemplářů limitované verze svého autorského CUV. Pětiválcová Cupra Formentor VZ5 dostala 2,5litrový motor TSI s výkonem 390 koní a maximálním točivým momentem 480 Nm, nejmodernější podpurné systémy a vzrušující design zdůrazňující sportovní charakter. Díky spojení se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou DSG se automobil rozjede z 0 na 100 km/h během 4,2 sekundy. Cena představuje cca 67 tis eur, ale jde

o skutečnou perličku pro sběratele unikátních modelů.

My jsme jezdili s modelem o stupeň nižším – Cupra Formentor 2.0 TSI 310 KM DSG, také s pohonem 4Drive. Dojem z jízdy tímto automobilem se nezapomíná. Sportovní charakter kombinuje s vysokým cestovatelským komfortem, umožňuje pohodlné, každodenní používání. Formentor VZ (zkratka ze španělského slova „Veloz“ – rychlý) zajišťuje výjimeč-

né dojmy z jízdy i těm nejnáročnějším řidičům.

Sportovní design

Nové vozidlo spojuje výsledky sportovního automobilu s přednostmi SUV a objevuje se v době, kdy segment CUV zaznamenává mimořádný růst. Formentor je auto plné charakteru, jehož vnější vzhled má přitahovat pozornost. Linie karosérie je

vedena tak, aby vyvolávala emoce a zdůraznila výjimečnost vozidla. Snížené zavěšení navazuje na sportovní rodokmen značky a jasně zdůrazněná zadní část a protáhlá kapota mu dodávají dynamické proporce.

Na rozdíl od drsného a silného vzhledu tradičních SUV je konstrukce modelu Formentor subtilnější, což zdůrazňuje jeho kvalitu provedení. Největšími přednostmi stylu modelu Formentor jsou do-





konalé proporce, silně zdůrazněné linie, propracované detaily a rafinovaná barevná koncepce.

Dojem vysoké kvality posiluje také integrované zadní světlo, které je vestavěno po celé šířce pátých dveří a zdůrazňuje unikátní tvar této části karosérie.

Rafinovaný interiér

Expresivní styl modelu Formentor zvenčí koresponduje s vysokou kvalitou

interiéru. Kabina vozidla je moderní a netají sportovní rodokmen značky. O vysoké úrovni vozidla rozhodují také podsvícené dveře, volant s logem Cupra a kožené sportovní sedačky. Palubní deska působí dojmem, jakoby se vznášela ve vzduchu. Tvoří jednu vodorovnou linii ode dveří řidiče po dveře spolujezdce, díky čemuž je interiér auta velice výrazný. s využitím uhlíkového vlákna vytvořené textilně-kožené sportovní sedačky zajišťují pocit lehkosti a jejich nízká poloha

umožňuje naplno pocítit dojmy z dynamické a bezpečné jízdy.

Digitální kokpit zajišťuje řidiči přístup ke všem nezbytným informacím a je integrován s 12palcovým dotykovým displejem. Je intuitivní, velice snadno se s ním naviguje a obsahuje nejdůležitější funkce řízení.

Ovšem tajemství Formentoru spočívá v malém knoflíčku s ikonou značky umístěném nalevo od volantu. Zajišťuje totiž pět jízdních režimů – Comfort, Sport, CUPRA, Individual, Offroad a Drift. Každé nastave-



ní ovlivní specifické chování škrtkící klapky, převodovky, volantu, podvozku, systému rozložení točivého momentu, elektronického systému stabilizace jízdní dráhy a dokonce náladové osvětlení kabiny. Během sekundy se z automobilu důstojně pohybujícího se městem stane bestie na rychlostní silnici.

Pět hvězdiček

Značka myslela i na bezpečnost. Formentor jako první model značky CUPRA získal 5 hvězdiček v testech Euro NCAP. Model získal 93% v kategorii bezpečnosti dospělých pasažérů, 88% v oddíle bezpečnosti přepravovaných dětí, 68% z hlediska bezpečnosti chodců při srážce s autem a 80 % z hlediska hodnocení aktivních a pasivních bezpečnostních systémů.

Cupra Formentor byla vybavena sedmi airbagy, včetně nového, centrálního airbagu instalovaného mezi předními sedačkami. Zabráňuje případnému kontaktu hlav řidiče a spolujezdce za situace bočního nárazu. Bezpečnost osob cestujících automobilem zvyšuje také např. systém Front Assist detekující jiná vozidla, pěši a cyklisty. V případě nutnosti náhlého manévru asistent společně se systémem Emergency Steering Assist dokáže určit nejvhodnější trajektorii vyhnout se překážce a pomoci řidiči s ovládáním volantu a pedálů. Formentor nabízí také funkci Emergency e-Call, která automaticky vyrozumí záchranné složky o dopravní nehodě s účastí automobilu. Mimo jiné právě tyto prvky činí z modelu jedno z nejbezpečnějších vozidel na trhu.



CUPRA Formentor 2.0 TSI 310 KM DSG 4Drive	
Motor	2.0 TSI 310 KM
Převodovka	7stupňová DSG
Maximální rychlost	250 km/h
Z 0 na 100 km/h	4,9 sekund
Spotřeba	8,5–8,7 l/100 km
Emise CO ₂ (g/km)	192–197

Nikoli počet najetých kilometrů, ale stáří

Léto je čas na pořádnou revizi auta a jeho kontrolu z technického hlediska. Je to také správný okamžik na výměnu klíčových kapalin a dílů. Vyplatí se přitom vědět, že se některé z nich více opotřebovávají s postupujícím stářím, a ne narůstajícími najetými kilometry. Po uplynutí několika let je lze, nebo se přímo musí, vyměnit bez ohledu na najeté kilometry a technický stav. Některé dokonce už po roce – doporučují experti ProfiAuto Service.

Ridiči si ne vždy uvědomují, že některé díly a provozní kapaliny se vyplatí, a dokonce je nutné, s plynoucím časem vyměnit, vysvětluje Adam Lehnort, expert ProfiAuto. „Někdo jezdí jen sporadicky, takže se mu zdá, že auto nevyžaduje servis. Bohužel, část dílů s postupujícím věkem přichází o své vlastnosti, takže i když je auto téměř nepoužívané, na některé výměny stále nesmíme zapomínat,” dodává expert.

Olej jednou ročně nebo každé dva roky

Servisní doporučení týkající se výměny oleje často mluví nejen o najetých kilometrech, ale i o období, např.: „výměna oleje každých 30 tis. km nebo jednou ročně”. Někdy servisní pokyny ohledně plynutí času uvádějí dva roky. Prakticky se nestává, že by výrobce doporučoval výměnu méně často. Důvodem je skutečnost, že olej má omezenou použitelnost a s postupem času ztrácí své chemické vlastnosti. Nelze to ovšem hodnotit jen na základě data na obalu, protože správně uchovávaný olej v neprodyšně uzavřeném obalu si může své vlastnosti zachovat po 5 (minerální) nebo dokonce 10 let (syntetický).

Mechanici doporučují výměnu oleje jednou ročně, nezávisle na najetých kilometrech. Dokonce i tehdy, když auto převáž-

ně stojí v garáži nebo jezdí jen sporadicky. Je to opodstatněné, protože se v něm, především na krátkých vzdálenostech, často hromadí kondenzovaná voda a smícháním s olejem tvoří hnědou „kašičku” na mnoha místech, kde se usazuje. Takovýto olej se vyplatí tím spíše osvěžit. Léto je na to dobrý čas.

AdBlue jen na rok aneb problém současných dieselů

Kapalina používaná v současných dieselových motorech se systémem SRC

(redukce oxidů dusíku) je nezbytná pro jejich chod. Její absence může mít horší dopady než prázdná palivová nádrž, kterou lze jednoduše doplnit. V případě nedostatku AdBlue může být dokonce nezbytná návštěva servisu, aby se auto vůbec rozjelo. To může být obzvláště obtěžující např. během delších cest na dálnicích nebo v řídcích obydlých oblastech, kde se žádný servis v nejbližším okolí nenachází.

Vyplatí se ovšem vědět, že AdBlue (tedy vodní roztok močoviny) je organická kapalina, takže má omezenou použitelnost (přesně rok). Podstatné je, že doba se ne-

počítá od okamžiku nalití do auta, ale od data výroby. Kapalina musí být navíc uchovávána v uzavřeném, vzduchotěsném obalu a za správné teploty.

I když se neuvádí konkrétní doba, během níž se má AdBlue nalít do auta spotřebovat, určité je to méně než jeden rok. Dokonce i za situace, kdy řidič se svým dieselem nenajede vzdálenost několik tisíc kilometrů ročně, protože více méně na tolik vystačí plná nádrž AdBlue.

„AdBlue se vyplatí přilévat pravidelně, protože kapalina stárne a ztrácí vlastnosti, což může vést k nesprávné činnosti systému SCR a v důsledku k rozsvícení výstražné kontrolky nebo dokonce k havarii. Proto je dobré ji obnovovat přílitím odpovídající dávky. Pokud toho řidiči příliš nenajezdí, je lepší nenalévat větší množství najednou, ale více méně tolik, kolik je zapotřebí. To ovšem vyžaduje pozorování auta a jisté zkušenosti,” zdůrazňuje expert ProfiAuto.

Brzdová kapalina každé dva roky

Jednou z vlastností hydraulické kapaliny v brzdovém systému, a často také v systému ovládání spojky, je přirozeně probíhající hygroskopický proces, tedy schopnost shromažďovat vodu. Voda v brzdovém systému vede ke snížení bodu varu kapaliny, což v extrémních situacích může vést ke snížení účinnosti brzdění.

S ohledem na tuto skutečnost se doporučuje výměna brzdové kapaliny jednou za dva roky, i když to není přikázáno. Proto se také vyplatí tuto záležitost během návštěvy v servisu nejdříve zkontrolovat s mechanikem.

Rozvodový řemen každých pět let

Rozvodový řemen se zpravidla vyměňuje každých 100–150 tisíc kilometrů. Ovšem ne každý si uvědomuje skutečnost, že se proces stárnutí gumového řemene pojí s vysokým rizikem drahé poruchy a že bezpečné servisní doporučení také představuje dobu pěti let. Znamená to, že část řidičů přetáhne termín výměny, protože si nejsou vědomi, že po pěti letech riziko prasknutí nebo přeskocení řemenu roste.

„V mnoha autech s jednoduchými motory není výměna rozvodného řemene nijak

zvlášť nákladná. Řemen samotný představuje výdaj v řádu několik eur. On sám především stárne, proto i v případě, že auto ještě nenajelo tolik kilometrů odpovídajících výměně rozvodu, ale uplynulo několik let, můžeme zkusit výměnu samotného řemene. Existují také motory s řemenem pracujícím v olejové lázni, což výrazně prodlužuje jeho životnost. Někdy až na 8 let nebo ujetých cca 200 tis. kilometrů,” podotýká expert ProfiAuto.

Řemeny příslušenství – také vyměňujeme jednou za pět let

Řemen pohánějící součásti motoru (např. alternátor nebo kompresor klimatizace) se podobá ozubenému rozvodovému řemeni, i když riziko jeho přetržení (a tím i způsobení škod) je mnohem menší. Vícedrážkový řemen nemůže přeskočit, protože nemá zuby. Může ovšem sklouznout a tím zničit válečky. Proto se doporučuje výměna samotného řemene (nebo několika) společně s výměnou rozvodu. Pokud je pohon rozvodu řetězový, stojí za to provést to jednou za pět let.

Chladicí kapalina každých 5–6 let

Sami výrobci chladicích kapalin doporučují vyměnit je jednou za pět nebo šest let. Do doby stanovené výrobcem kapalina vykazuje antikorozivní vlastnosti. Nadále bude chladit, a udržovat teplotu, čímž bude naplňovat svou základní funkci, ovšem v důsledku jejího dlouhodobého používání se budou součásti systému chlazení rychleji opotřebovávat.

Pneumatiky jednou za 10 let, ale zimní rychleji

Mnozí řidiči jezdí natolik klidně, že hraniční hloubky drážek dezénu (1,6 mm) nedosáhnou dokonce ani po 15 letech. Je tu řeč o letním obutí, protože vzorek zimní pneumatiky by měl mít minimálně 4–5 mm. Nesmíme ovšem zapomínat na klíčovou záležitost. Pneumatiky představují klíčový prvek aktivní bezpečnosti a na nich závisí, jak rychle zabrzdíme nebo jestli se nám podaří provést prudký manévry. Proto se je

po 10 letech, nezávisle na stupni opotřebení, vyplatí vyměnit.

Věc ovšem není tak samozřejmá, jak by se mohlo zdát. Můžeme totiž zkontrolovat datum výroby pneumatik, to se ale nemusí shodovat s datem nasazení pneumatiky na auto, tedy zahájením provozu. Pokud v roce 2022 řidič koupí pneumatiku s datem výroby 2020, stále je to nová pneumatika. Ovšem co se výměny týče, základ nepředstavuje datum obutí, ale datum výroby.

Letní pneumatiky se tedy vyplatí vyměnit nejpozději po 10 letech od data výroby. Zimní a celoroční pneumatiky se pak doporučuje vyměňovat nezávisle na stupni opotřebení každých pět let s ohledem na ztrátu pružnosti gumy, jejíž vlastnosti jsou klíčové pro bezpečnost za nízkých teplot.

Tohle se nedělá, a mělo by se

Uživatelé vozidel nevyměňují ještě další provozní prvky, i když jak výrobce, tak zkušenosti ze servisů radí, že by měli.

„Dobrym příkladem může být kapalina do systému posilovače, která se zpravidla vyměňuje během oprav, nebo brzdové hadičky jak ohebné, tak i pevné,” říká expert ProfiAuto. „Podle soudu mechaniků by se ohebné měly vyměňovat jednou za 5–7 let, protože guma se otírá. Tuhé vydrží déle, ovšem často jsou po 15–20 letech vhodné k výměně, čehož si mechanik nebo diagnostik během STK snadno všimne,” zdůrazňuje Adam Lehnort.

I když to prakticky nikdo nedělá (s ohledem na náklady), dokonce i ariabagy vyžadují každých 10 let výměnu. Výměna sady za originální může být ovšem dražší než auto samotné, a použití používaných je zakázáno zákonem. Jde ovšem o ojedinělý případ. Jak uvádějí mechanici, o jiné věci je třeba se starat a řídit se přitom prostě zdravým rozumem. Aby se zdánlivé úspory neproměnily v nepředvídané náklady nebo snížení naší bezpečnosti na cestě.

ADAM LEHNORT

expert ProfiAuto



Tyto díly a kapaliny vyměňujte bez ohledu na stav tachometru:



MECHANICI VARUJÍ: tyto úspory se nevyplatí

„Šlo by to levněji?” – v autoservisech je to jedna z nejčastěji pokládáných otázek. Přestože majitelé aut vždy hledají úspory, některé opravy vyžadují komplexní přístup. Při výběru možnosti „podle nákladů” viní později řidiči z další závady nebo předčasného opotřebení dílů výrobce vozidla nebo mechaniky. O tom, na jaké úspory se nevyplatí nechat zlákat, mluví zástupce největší sítě servisů v České republice, na Slovensku a v Polsku – ProfiAuto Service.

Vždy se dají ušetřit nějaké peníze, pokud bude oprava provedena pouze v rozsahu závady. Ovšem některé součásti vyžadují komplexní přístup, aby se odložila další návštěva servisu. Řidiči, kteří hledají úspory na každém kroku, viní výrobce aut – říkají, že jsou nekvalitní, nebo výrobce dílů, když poukazují například na to, že je to „čínský šmejd”.

„Zákazníci servisů mechaniky často nutí, aby opravy omezili jen na nezbytné minimum,” říká Adam Lehnort, expert ProfiAuto Service. „Řidiči obvykle počítají jen cenu dílu a čas věnovaný na jeho výměnu, a to je chyba. Často se vyplatí, a dokonce je nutné provést několik doplňujících úkonů. Pokud ne, proběhne další návštěva servisu mnohem dříve, než se plánovalo, a zákazník bude platit dvakrát,” dodává expert.

Systém vstřikování – drahé, protože levné opravy

Dokonalý příklad představují opravy vstřikovacího systému současných diesellových motorů. Jde o systém propojených nádob, součástek a mechanismů, které vzájemně spolupracují. Téměř každým z nich protéká palivo, a to je dokonalý nosič závad.

Předpokládejme, že se porouchal vstřikovač. Nejlevnější oprava spočívá v jeho

výměně, často za používaný kus. Kdo hledá příčinu? Jen profesionální servisy, které k opravám jinak nepřistupují. Příčinou může být tření palivové pumpy a piliny z ní, které zničily vstřikovač. Při pohledu na celý systém víme, že se piliny dostaly do každé součásti systému vstřikování. Když se dostaly do vstřikovače, a jsou tedy usazené v nádrži, jsou i v Common Rail. Dříve nebo později budou nevyhnutelně podobné závady, proto samotná výměna poškozeného vstřikovače v tomto případě nestačí.

„Už 20 let máme zkušenosti s diesely typu Common Rail a tyto systémy vstřikování nelze levně opravit. Leda by šlo o krátkodobou opravu,” říká Adam Lehnort z ProfiAuto Service. „Obvykle opakující se závady, kterým často dokonce říkáme vady, plynou z té samé příčiny, která nebyla odstraněna hned při první návštěvě v servisu. Drahé opravy dieselů jsou obvykle následkem právě levných oprav, kdy chtěl zákazník ušetřit, místo toho, aby se to udělalo jednou a pořádně,” dodává expert.

Při opravách systému vstřikování se (v souladu s pravidly řemesla) doporučuje minimálně pořádné propláchnutí celého systému a také výměna některých dílů. Palivovou nádrž se, pokud už má několik let, vyplatí vyměnit dokonce i v případě, že nejví závadu, protože nashromážděné nečistoty mohou zničit vstřikovač nebo palivovou pumpu. To samé se týká railu, který

by se společně s hadičkami měl vyměnit za nový, pokud se v systému např. objeví piliny z opotřebeného čerpadla.

Podobné to je s přeplňováním turbodmychadlem

„Jinak tomu není u systému přeplňování,” pokračuje v tématu expert ProfiAuto Service. „Ani tady nemá bez nalezení příčiny oprava turbodmychadla smysl. Vyměnit se musí nejen turbodmychadlo, ale také mezichladič, který prakticky nelze vyčistit. Nová hadice mezichladiče už je malý, ale podstatný výdaj, pokud to srovnáme s náklady na opětovnou výměnu turbíny. V rámci opravy je také dobré vyměnit olejové potrubí vedoucí do turbodmychadla,” dodává Adam Lehnort.

Některé firmy věnující se prodeji nových turbodmychadel nebo regeneraci použitých nezohledňují záruku na díl, pokud není zdokumentovaná výměna některých dalších částí. Komplexní oprava turba spolu s nalezením příčiny, jejím odstraněním a výměnou spolupracujících částí může být až dvakrát dražší než samotná výměna opotřebované nebo poškozené turbíny. Jde sice o velké pole pro úspory, ovšem také o velmi krátkozraký postup.

Lepší je udělat to jednou, než dvakrát – spojky, řemeny, zavěšení a brzdy

Příkladem opravy, kterou lze udělat jednou (i když si někteří vybírají možnost dvojíých nákladů), je výměna spojky. V mnoha autech je ovládána hydraulicky, centrálním vysouvačem. Abychom se do něho dostali, musíme provést téměř ty samé úkony jako při výměně spojky.

Argument ceny bývá pro mnohé dostatečný. Například spojka stojí 130 €, a vysouvač 90 €. Na dílech se tak dá hodně „ušetřit”. Práce samotná stojí cca 150–250 €. Problém ovšem spočívá v tom, že při výměně spojky je výměna vysouvače za nový činností „v rámci příležitosti”. Pokud ponecháme starý vysouvač a po namontování spojky se pokazí, bude muset majitel vozidla utratit další značnou částku za práci, čemuž jsme se mohli vyhnout. To ale není všechno. Když už máme vytaženou převodovku, měl by mechanik navrhnout výměnu těsnění skříně, klikové hřídele, kontrolu krytů a těsnění kloubů.

„Zbývá ještě otázka dvouhmotového setrvačnicku (u automobilů, ve kterých se vyskytuje). Spojka a dvouhmotový setrvačnick se nepokazí ze dne na den. Řidič vidí jisté symptomy a má trochu času, aby se

připravil na větší výdaje,” doplňuje Adam Lehnort.

Majitel auta, ve kterém stávkuje spojka, by měl s předstihem navštívit servis, aby mechanik stanovil, které díly by se měly v nejbližší době vyměnit a s jakými náklady bychom měli počítat. Mohou být výrazně vyšší, než se zdá.

„Podobně je tomu s prací na motoru samotném. Pokud například výměna řazení vyžaduje vytažení motoru, bylo by velkým opomenutím nezkontrolovat všechna těsnění, která při výměně také vyžadují vytažení motoru. Na těsněních lze ušetřit několik desítek euro, ale proč platit více než 250 eur za práci dvakrát?” pokládá řečnickou otázku expert ProfiAuto Service.

Příkladem nevydařených úspor je také teoreticky jednoduchá výměna brzdových destiček a kotoučů. Co se destiček týče, lze je vyměnit během hodiny nebo i rychleji. Kontrola třmenů (u starších aut mohou vyžadovat opravu) znamená další čas a peníze. Ovšem vynechání prohlídky těchto součástek představuje jen zdánlivou úsporu. „Stojící” třmeny způsobují, že celý brzdový systém nebude v pořádku, což v důsledku může dokonce blokovat kola a ovlivňovat nejen opotřebení dílů, ale i spotřebu paliva.

Podobné to je u oprav zavěšení, které by ve většině případů měly skončit kontrolou

geometrie. Bez toho se rychleji opotřebovávají pneumatiky a každá z nich je zpravidla dražší než regulace zavěšení.

Další nesprávnou úsporou je ignorování řemenů součástek motoru. Existují jednotky, u nichž přetržení takového řemene může způsobit pořádnou „revoluci” pod kapotou, a dokonce se může zachytit o rozvodný řemen a zničit motor. Samotný řemen stojí pár eur a může vygenerovat náklady počítané na stovky. Podobně to vypadá s válečky rozvodového řemene a vodním čerpadlem, které je často poháněno tímto řemenem.

„Pohon rozvodu se musí vyměnit celý. Proto vyměňujeme všechny prvky, které lze vyměnit, protože následky poruchy kteréhokoliv z nich jsou velice nákladné,” vysvětluje expert ProfiAuto. „Nehraje roli, jestli mluvíme o řemenu nebo řetězu. Velkou chybou by bylo také zanedbat úniky oleje na místech viditelných při výměně,” poznamenává Adam Lehnort.

„Nebudte chytřejší než mechanik” – to je jedna z nejlepších rad, kterou můžeme dát majitelům vozidel, kteří sami mechanici nejsou. Pokud profesionální mechanik navrhuje širší výměnu, než předpokládal řidič, nevyplatí se k tomu přistupovat jako ke zbytečnému výdaji, ale jako k ochraně před vyššími výdaji v budoucnu.

Řidiči – na kontrole a na výměně těchto dílů raději nešetřete



Vstřikovací systém Common Rail

Běžně při poruše nestačí vyměnit jen vstřikovače. Je důležité zjistit příčinu poruchy a propláchnout celý systém včetně:

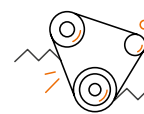
- vysokotlaké potrubí, zásobník Common Rail
- palivová nádrž



Turbo:

Nestačí vyměnit jen turbo jako takové. Abyste se v budoucnu vyhnuli velkým dodatečným nákladům, vyměňte také:

- Intercooler zároveň s převodov
- olejové převody turba



Klínový, žebrováný a rozvodový řemen:

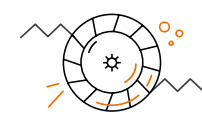
Stojí několik set korun, ale při poruše či poškození, může stát oprava i několik desítek tisíc. Nešetřete na pravidelném servise a výměně!



Brzdy

Mít správně funkční brzdový systém, při výměně destiček a kotoučů pamatujte na:

- vyčištění nebo výměnu brzdových třmenů
- pravidelnou výměnu brzdové kapaliny



Spojka

Při výměně spojky je nutné také zkontrolovat/vyměnit:

- spojkové ložisko
- těsnění převodovky a zároveň klikové hřídele
- manžety a utěsnění kloubů převodovky

NAŠI ODBORNÍCI ODPOVÍDAJÍ



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

Regenerace světlometů nepřináší jen vizuální výsledek!

Není nutné nikoho přesvědčovat, že kvalita osvětlení přímo ovlivňuje bezpečnost. Bohužel, majitelé starších aut problém kvality světelných zdrojů často bagatelizují. Vyplyvá to z postupného stárnutí světlometů, kterého si při každodenní jízdě nevšímáme. Bezpečnostní plexi vrstva podléhá postupem času zkáze a pod vlivem působení UV paprsků světla začínají žloutnout, čímž se omezuje jas.

Samozřejmě v takovém případě lze světlomety vyměnit za nové. Ovšem lepší a levnější řešení bude jejich regenerace. V úmyslu ušetřit většina řidičů nahradí světlomety neoriginálními – a jejich kvalita je silně pochybná. V nejlepším případě za chvíli zmatní.

Na trhu je dostupných mnoho produktů, které světlům dodávají původní lesk. Ale mají společného jmenovatele, který řidiče neuspokojuje. Po nějaké době lakované sklo z polykarbonátu znovu žlutne a nabírá mat. Výsledek leštění pastami je uspokojivý, ale krátkodobý.

Pokud chceme výsledek naší práce zachovat po léta, musíme světla trvale chrá-

nit před působením UV paprsků. Dokonale se přitom osvědčí bezbarvý lak s tvrdí-
dlem. Dříve se vyplatí věnovat trochu času přípravě světel na lakování. S prací začněte od vyleštění svrchního povrchu s pomocí vodního brusného papíru se zrnitostí 1500–2000. Sklo by mělo začít být méně žluté. Následně ho brousíme papírem se zrnitostí 2500–3000 až do okamžiku, kdy světlomet začne být poměrně průhledný. Vše odmastíte a naneste 2–3 vrstvy bezbarvého laku. Koncový výsledek by měl být uspokojivý a přetrvat celá léta.

Řetězový rozvod – není nutná výměna!

Nadále platí přesvědčení, že ano. Tohoto přesvědčení rádi využívají obchodníci, kteří zdůrazňují bezobslužnost rozvodového mechanismu založeného na řetězu. Ve starých atmosférických jednotkách dokázal vydržet až 0,5 mil. km, ale to už je minulost. Při koupi automobilu s řetězovým rozvodem musíme být připraveni na jeho pravidelnou výměnu. Neměli bychom v této věci důvěřovat obchodníkům, kteří zdůrazňují při prodeji, že se zařízení nemusí vyměňovat. To je lež, leda bychom si koupili automobil vyšší třídy z 80. let.

V souvislosti s optimalizací nákladů a čím dál náročnějšími emisními normami začali výrobci rádi používat rozvodové řetězy nahrazující řemeny. Takovýto mechanismus generuje menší odpor. Nejsou to ovšem dvouřadé řetězy, jako u Mercedesu W124, pouze jednořadé. Začínají se poměrně rychle roztahovat a první poruchy se vyskytují dokonce už po ujetí 30 tis. km, a o to výrobcům nešlo. Proto se v současnosti výrobci čím dál častěji vrací k rozvodovým řemenům. Takového řešení je levnější, chod mechanismu je tišší, způsobuje méně problémů, generuje nižší náklady na obsluhu a vydrží podobný počet kilometrů jako levné řešení založené na řetězu.

Jak se připravit na prohlídku?

Nejlepší je průběžně pečovat o svůj automobil, provádět pravidelné opravy nebo výměny provozních kapalin. V okamžiku, kdy si všimneme jakékoliv změny v chování auta nebo za situace objevení se zvuků, které jsme dříve neslyšeli, bychom si měli objednat návštěvu servisu pro ověření situace. Doporučuje se kontrolní návštěva servisu před tím, než se vypravíme na STK. Během prohlídky servisu se často objeví závady, které bychom nečekali. Vyhneme

se tak situaci, kdy naše vozidlo technickou kontrolou neprojde. Pokud jsme ovšem technický stav vozidla zanedbávali, máme dvě možnosti:

1) Vypravit se na diagnostickou stanici, kde specialista zkontroluje technický stav vozidla. Pokud objeví podstatnou nebo nebezpečí představující závadu, obdržíme speciální osvědčení, které nás zavazuje závadu nechat odstranit během dvou týdnů. Pokud to majitel auta během této doby neudělá, musí projít kontrolou znovu.

2) Před prohlídkou automobilu se vypravit do servisu, provést prověření a v případě nutnosti i nezbytné opravy. Závady se často skrývají do samotného konce a objevují se, když už je pozdě.

Pokud se o vozidlo staráte průběžně, určitě ušetříte na nákladech spojených s opravou daného systému, protože závada obvykle následuje závadu.

Nezapomínejte, že lepší než léčba je prevence!

Jak ušetřit a snížit výdaje za pohonné hmoty?

VĚNUJTE POZORNOST TĚMTO FAKTORŮM:

1. **Zahájení jízdy** – v současných automobilech není nutné auto na parko-

višti zahřát a sešlápnout plynový pedál při startování. Okamžitě se rozjedte a prvních několik kilometrů jeďte klidně. Nechte motor, aby se zahřál. Po cestě je osvědčenou praxí zaparkovat vozidlo tak, aby jízda začínala pohybem dopředu, bez zbytečného manévrování se studeným motorem, kdy má auto největší spotřebu.

2. **Styl jízdy** je jedním z nejdůležitějších prvků ovlivňujících množství spotřebovaných pohonných hmot.

3. **Klimatizace** – používat, nepoužívat, omezovat? Při jízdě v zácpách nebo pohybu v zastavěném území s nízkou rychlostí je dobré ochladit se otevřením oken. Při vysoké rychlosti ovšem otevřená okna způsobují odpor a výrazně vyšší spotřebu paliva než při zapnuté klimatizaci. Nezapomínejte, že čím nižší teplotu nastavíte, tím vyšší bude spotřeba paliva.

4. **Příliš nízký tlak** v pneumatikách – každých 0,5 baru zvyšuje spotřebu pohonných hmot o 5 %.

5. **Provozní díly** – vyjetý olej, staré svíčky, špinavý vzduchový filtr, to je dalších několik korun za palivo navíc.

6. **Ne zrovna nejlepší technický stav** – nesprávně pracující brzdové třmeny, nesprávná sbíhavost nebo svítící kontrolka signalizující závadu motoru, to je o několik % větší polykání paliva.

7. **Zbytečné předměty**, které zatěžují auto – nepoužívaný zavazadlový prostor nebo střešní box, zbytečný náklad v zavazadlovém prostoru, to je další odpor pro chod motoru.

8. **Elektronika** – proud v automobilu vytváří alternátor, který pracuje díky motoru. Čím více pokročilé elektroniky, tím větší práci musí motor vykonat a spotřebovat přitom poměrově více paliva. Vysohou spotřebu energie mají: rozsáhlý audio systém, vyhřívání skel, zrcátek, sedaček.

Při nákupu ojetého auta se neřídte emocemi, jen matematikou a udělejte si test 4letého dítěte.

Podle stavu tachometru je při prvních diagnostických prohlídkách průměrný počet najetých kilometrů čtyřletého vozidla 60–100 tis. To dává 15–25 tis. km najetých za rok. Majitelé mladých automobilů ještě nepřemýšlí o prodeji, proto nepřetáčejí tachometry a počty ujetých vzdáleností lze považovat za autentické. Výše uvedenou částku vynásobte věkem a vyjde vám orientační počet najetých kilometrů automobilu.

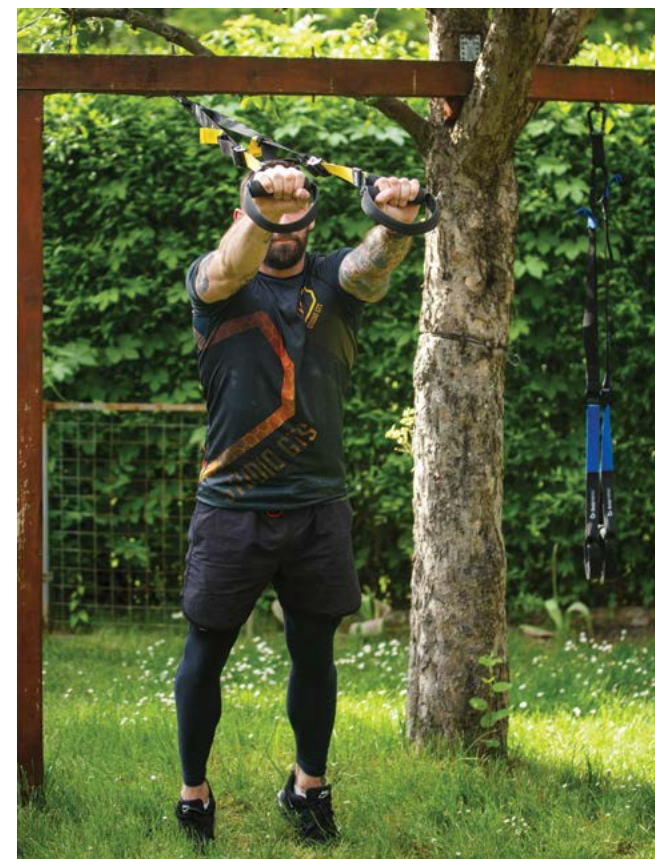
CVIČENÍ V PŘÍRODĚ



Pokud nám počasí přeje, můžeme cvičit v parku, na zahradě nebo také v lese. Jedním z nejlepších způsobů, při kterém si nemusíme brát s sebou celé fitness vybavení, je cvičení v závěsu na speciálních popruzích. Lze je připevnit k jakémukoliv bezpečnému upevnění, které v přírodě najdeme – k větvi, plotu nebo pouliční lampě. Podstatou takového cvičení je využití váhy vlastního těla. Série cviků zapojuje svaly celého těla. Obří výhodou představuje také stimulace stabilizačního svalstva a také nízká hmotnost popruhů, díky čemuž si je můžeme vzít takřka kamkoliv.



1. Při provádění cviku udržujte tělo při plném pohybu v přímé linii. Myslete také na to, aby byly popruhy po celou dobu napnuté. Proveďte tři série cviků po 12 opakováních.



2. Hmotnost těla přeneste na prsty na chodidlech a snažte se udržovat co nejmenší vzdálenost mezi lokty. Čím více se přiblížíte k připevnění popruhů, tím větší tíhu budete muset zvednout.





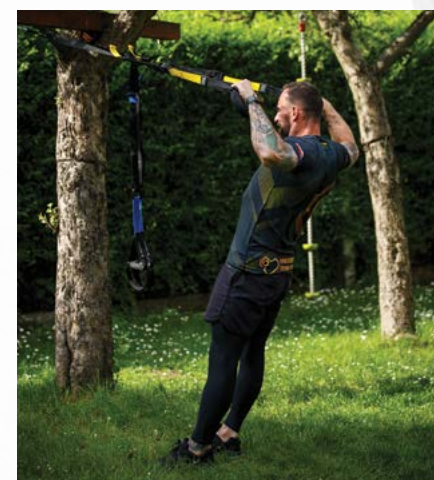
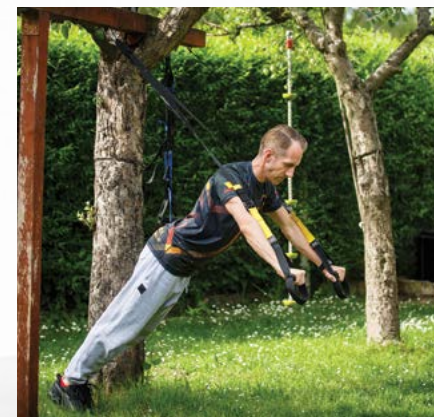
3. U tohoto cviku také věnujte obzvláštní pozornost loktům. Měly by se nacházet před obrysem těla a být blízko sebe. Provedte tři série cviků po 14 opakováních.

4. Postavte se bokem k upevnění pásky a postarejte se o rovnou linii siluety. Během provádění cviku odtahujte loket za záda. Provedte tři série po 10 opakováních na každou stranu.



5. Pásky by měly být napnuté, v zákroku v obou kolenních kloubech udržujte přímý úhel. Během narovnávání se nadechněte, tři série po 12 opakováních pro každou nohu.

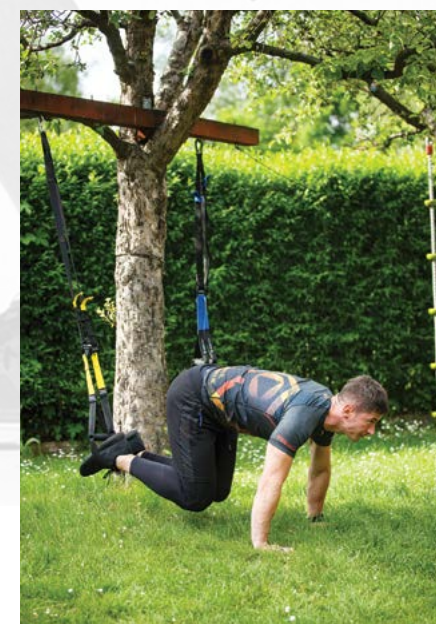
6. Čím blíže k upevnění nastavíte chodidla, tím je to těžší. Během kliků dávejte pozor, aby se popruhy neopíraly o vaše paže.



7. Jde o modifikaci prvního cviku. V závěrečné fázi pohybu zvedněte vysoko loket a stáhněte lopatky na zádech.



8. Z výchozí pozice můžete provést dva cviky – kliky a přitahování kolen k břichu. Provádějte cvik střídavě po 10 opakováních v sérii.



Nastal čas GRILOVÁNÍ

Z grilování se stala velice oblíbená aktivita nejen během víkendů nebo dovolené. Výběr vybavení je obrovský a během nákupu je těžké se rozhodnout. Pomoci může žebříček vypracovaný jedním z portálů na základě oblíbenosti výrobků v jejich vyhledávači.

Zde je několik návrhů:

Lund gril s pracovním stolem

Nevšední gril na uhlí imitující kultovní model autobusu, na nějž narazíme na amerických silnicích. Pozinkovaná, žáruvzdorná deska na uhlí zajišťuje dlouhé používání. Skládací nožky usnadňují skladování a převážení grilu. Po přišroubování nožek může víko sloužit i jako pracovní stůl.



Landmann 31 378

Lze ho postavit na určené místo nebo umístit na stůl, jakákoliv konstrukce udrží tento pouhé tři kilogramy vážící kulovitý gril. Smaltovaná poklice a žároviště se snadno čistí a jsou odolné proti vysoké teplotě. Ventilační clona v poklici pro jednoduché ovládání teploty, ergonomické držadlo pro bezpečné držení v ruce, gumové spony poklice zaručují pohodlnou přepravu grilu.



LUND Udírna LUND 99 633

Uhlíková přenosná udírna vybavená dvěma moduly s mísou a chromovaným roštem. Umožňuje samostatnou přípravu tradičních výrobků: uzenin, klobás, uzených ryb a sýrů dvěma metodami – za tepla a za studena. Grilování: Výrobek může být použit jako gril, pak je nutné demontovat horní část komory grilu a víko umístit přímo na dolní komoru.

Landmann COMFORT BASIC+ s komínem a potahem – 11 528

Gril je vybaven modulárním litinovým roštem a navíc ještě menším chromovaným roštem pro ohřívání. Na rozdíl od většiny jiných grilů není intenzita grilování regulována polohou roštu, ale otáčením kličky. Na boku grilu se nachází ventilační otvor, s jehož pomocí se reguluje průtok vzduchu.



LotusGrill(R)

Revoluční gril na dřevěné uhlí. Lze jej používat venku i v dobře větraných místnostech. Tajemství zařízení spočívá v konstrukci ohniště (nádoby na uhlí/ brikety), které je chráněno před kontaktem s odkapávajícím tukem. Díky tomuto řešení pracuje LotusGrill(R) bez zápachu, kouře a škodlivých látek.



TOP 10

V PAŘÍŽI

V dobách před covidem Paříž ročně navštěvovalo 18 mil. turistů, byla třetím nejnavštěvovanějším městem světa po Bangkoku a Londýnu. Situace se pomalu vrací do normálu a hlavní město Francie se opět stává cílem výletů.

Co určitě musíte vidět? Vybere si každý. Milovníci sportu půjdou na Parc des Princes – největší stadion v Paříži nebo kurty Rolanda Garrose, na nichž se odehrává French Open. Milovníci umění navštíví Louvre, Musée d'Orsay nebo Centre Georges Pompidou – muzeum současného umění. A na nákupy se můžeme vypravit do butiků u Avenue Montaigne v 8. obvodu nebo na Champs-Élysées, které zosobňují podstatu pařížského stylu.

Toto je náš subjektivní výběr největších atrakcí Paříže.

Eiffelova věž

Samozřejmě je to největší atrakce města a těžko ji lze v centru přehlédnout. Měří 324 m a nachází se na ní tři vyhlídkové terasy. Impozantně vypadá večer, když je nasvícená a mihotá se tisíce světýlek.

Louvre

Být v Paříži a nevidět nejslavnější obraz světa, Monu Lisu? Vyloučeno. Stojí za to si vyhradit minimálně půl dne na prohlídku, protože sbírka je impozantní, od Venuše Mělské nebo Níké Samothrácké až po italské malířství.

Champs-Élysées

Jde o nejslavnější pařížskou ulici. Konají se tu slavnostní přehlídky, manifestace a ceremonie. Sídli na ní mnoho prestižních obchodů.

Kopec Montmarte s bazilikou Sacre-Coeur

Děj většiny romantických filmů se odehrává právě na tomto kopci. Otevírá se z něj úžasný výhled na celé město. Na konci 19. stol. byla čtvrť centrem umělecké bohémy, tvořili zde mimo jiné Pablo Picasso, Salvador Dalí, Vincent van Gogh. Na vrcholu stojí bazilika v eklektickém stylu inspirovaná byzantskou a románskou architekturou.



Montparnasse

Jde o jednu ze čtvrtí s největší atmosférou. V meziválečném období byla centrem umělecké bohémy, mimo jiné tu žili Marc Chagall, Amedeo Modigliani, Ernest Hemingway nebo Francis Scott Fitzgerald. Dnes tu najdeme spoustu typických pařížských kavárniček.

Invalidovna

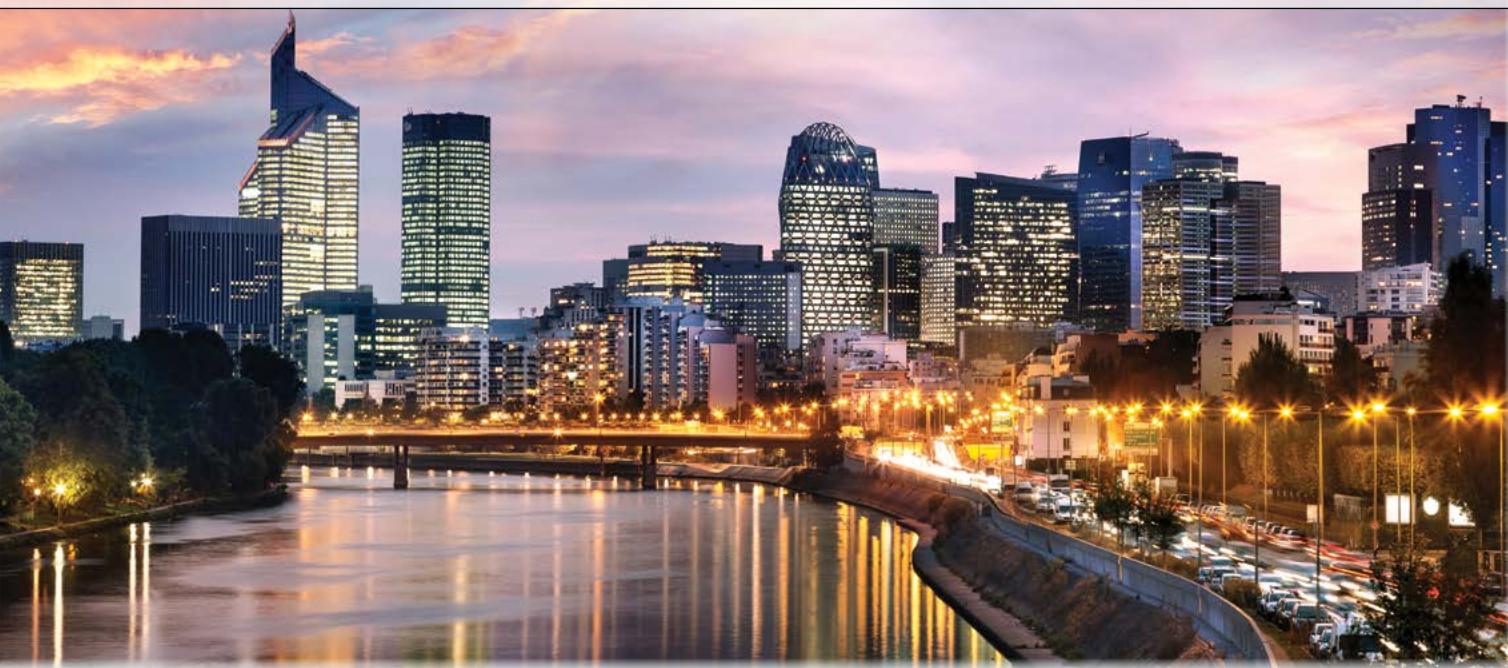
Monumentální objekt, v němž se nachází muzeum a mauzoleum francouzských vojáků. Je to také místo posledního odpočinku Napoleona.

Panteon

Kdysi kostel, od roku 1885 mauzoleum předních Francouzů. V kryptě Panteonu se nacházejí hrobky např.: Voltaira, Jeana-Jacquesa Rousseau, Alexandra Dumase, Victora Huga, Émila Zoly, Louise Brailly, Pierra Curie a Marie Skłodowské-Curie.

Vítězný oblouk

Tohle je srdce Paříže. Klasicistní pomník postavený po vzoru římských vítězných oblouků, který připomíná bojující a padlé za Francii v době francouzské revoluce a napoleonských válek.



La Défense

Z Vítězného oblouku vidíme jiný oblouk – v obchodně-komerčně-obytné čtvrti plné moderních výškových budov.

Versailles

Administrativně to už není Paříž, ale obec se nachází natolik blízko metropole, že se vyplatí tam zavítat, abyste si prohlédli rezidenci francouzských králů.



Od Dakaru až k vlastnímu podnikání

Profesní dráha mechanika může vypadat třeba takto: začne v lokálním českém podniku a časem se vypracuje až na pozici člena závodního týmu. Jeden ze zakladatelů servisu ProfiAuto Vsetín to ale vzal z opačného konce. Člověk, který pečoval o auta před soutěžími, si následně otevřel dílnu na Valašsku.

Jiří Sívek není v oblasti servisování automobilů žádným začátečníkem, právě naopak. Málokterý mechanik může říct, že své zkušenosti získával v rallye týmu a dokonce připravoval vozy na nejprestižnější šampionát svého druhu na světě. „Roky jsem připravoval auta na Dakar, dodneška se tomu věnuji. Už ze začátku jsem si přičichl k našlapaným autům a už mě to nepustilo,“ říká Sívek.

Rallye Dakar je jak pro závodníky, tak servisní týmy vrcholem, avšak zároveň se jedná o velmi náročnou práci, což Sívka přimělo ke změně. „Už se mi nechtělo tolik cestovat, chtěl jsem pracovat o něco klidněji, tak jsem se rozhodl, že si založím dílnu tady v Česku,“ vysvětluje Sívek, který otevřel podnik ProfiAuto Vsetín ještě s dalším kolegou. Tým se postupně rozrůstá, celkově teď v servisu pracuje pět lidí. Závodní rodokmen je ve firmě stále znát, častými „pacienty“ jsou vozy značky Subaru, Sívek se pak externě zabývá servisem legendárních modelů Mitsubishi Lancer.

Rozjezd ale nebyl až tak hladký, dílna vznikla na jaře roku 2020, což bylo náročné období pro všechny podnikatele. „Nejdříve jsme měli všehovšudy jednu tašku s nářadím. Postupně jsme ale rostli, teď už máme čtyři velké zvedáky, spoustu speciálních přípravků, věnujeme se už i klimatizacím.“ Se začátky v oboru jim pomohla také síť ProfiAuto, od které se odvíjí i název firmy. „S ProfiAuto jsme si od začátku sedli, hlavně po lidské stránce. Oslovili nás a pomohli s vybavením, pneuservisem, dali nám první zvedák nebo reklamní materiály,“ vzpomíná Sívek.

V současnosti se zabývají i čištěním filtrů pevných částic, což podniku poskytuje konkurenční výhodu, v blízkém okolí jde

totiž víceméně o unikát. „Je to drahá věc, takže si to u nás nechávají dělat i další servisy vzdálené třeba až do 20 kilometrů. Tato spolupráce je výhodná pro všechny,“ popisuje Sívek. Důležité je podle něj také využívání sociálních sítí a poctivá práce na marketingu. „Od začátku jsem chtěl být vidět, nechal jsem tak udělat reklamu a rozpoznatelné designy. Všichni zaměstnanci třeba mají jednotné uniformy se svým jménem. Někomu to může připadat vtipné, ale podle mě to dodává profesionální vzhled,“ říká Sívek.

Práce na autech spolumajitele baví, do budoucna by se jí tak chtěl věnovat ještě více, spoustu času totiž stále tráví ad-

ministrativními činnostmi. „Někdy si připadám spíš jako účetní. Momentálně jsem v montérkách maximálně dva dny v týdnu, to bych rád změnil,“ uzavírá Sívek. Zásadní pro rozvoj jsou také různá školení, kterých se členové týmu pravidelně účastní. V nadcházejících letech by Sívek chtěl i nadále prohlubovat spolupráci s okolními servisy a navazovat další profesní vztahy.

Kontakt:

ProfiAuto Vsetín
Jasenická 528, 75 501 Vsetín
telefon: +420 737 756 976
e-mail: profiautovsetin@gmail.com



RODINNÁ TRADICE je pro nás zásadní

Ve východní části Středočeského kraje leží firma, která je více než 30 let spojená s příjmením Novotný. Zakladatel nepotřeboval externí investice, založil společnost a začal prodávat autodíly. A tento odkaz od té doby v Kolíně úspěšně následují i jeho potomci. Od začátků se toho hodně změnilo, kvalita však zůstává stejná.

Není mnoho rodin, které by měly ve středních Čechách větší tradici v oblasti servisování a péče o automobily. Podnik Autodíly Novotný si ce začal fungovat v roce 1990, ale začátky v dílně přišly ještě podstatně dříve. „Už náš děda pracoval v Mototechně, autům jsme se tedy v rodině věnovali odjakživa. Hned po revoluci, tedy na začátku 90. let založil otec obchod s autodíly a od té doby je prodáváme,“ říká Martin Novotný, jeden ze současných provozovatelů firmy, která už 20 let sídlí na stejné adrese. Zde se osm stálých zaměstnanců stará o to, aby měli čeští řidiči své vozy ve špičkovém stavu.

Společnost zásobuje zákazníky nejen na domovském Kolínsku, ale po celých středních Čechách. Kromě toho mají Autodíly Novotný svůj vlastní e-shop, díky kterému

má firma celorepublikové pokrytí. „Spolehlivost by měla být samozřejmá pro každý obchod s náhradními díly. Kombinace kamenné provozovny a internetového obchodu nám však umožňuje mít kratší čas doručení než konkurence, takže zákazníci nemusí na díly dlouho čekat. Ne každý má tak propracovaný systém logistiky a distribuce, myslím, že naši klienti to oceňují“ vysvětluje Novotný. Kromě rychlosti a spolehlivosti si v rodinné firmě zakládají i na cenové dostupnosti a šíři sortimentu, díky čemuž si se k nim zákazníci vracejí opakovaně.

Takto široká nabídka dílů je podle Novotného také důležitá. „Máme kompletní aftermarket s náhradními díly jak pro osobní, tak pro užitkové vozy. Postarat se zvládneme taky o v podstatě jakoukoli karoserii. A pokud si někdo není jistý výběrem, žádný problém, poskytujeme také kompletní odborné

poradenství,“ vypočítává. S naplněním potřeb zákazníků společnosti pomáhá také síť ProfiAuto, která kolínské provozovně pomáhá v růstu například v podobě marketingové podpory.

I když se firmě daří, nelze usnout na vavřínech. Středočeská firma tak samozřejmě hledí i do budoucnosti a plánuje se rozvíjet. „Určitě chceme v dalších letech zkoušet nové věci. Víme, co nám funguje, a tak chceme i nadále rozšiřovat počet služeb a sortimentu pro naše zákazníky. V neposlední řadě bychom chtěli rovněž zvětšit naše skladovací prostory, které jsou pro naše podnikání zásadní,“ uzavírá Novotný.

Kontakt:

Autodíly Novotný
Mikoláše Alše 264, 28 002 Kolín II
telefon: +420 607 558 994
e-mail: autodily@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
Frydek-Místek, RALL FRÝDEK-MÍSTEK Příborská 605, +420 552 303 001, +420 558 431 284, frydek@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
Ostrava, MROAUTO AUTODÍLY S.R.O. Jugoslávská 3038, +420 774 451 758, info@mroauto.cz, www.mroauto.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, abp@bucovice@seznam.cz
Kyjev, PARTNER RALL - AUTODÍLY ABP Svatoborská 671, +420 518 611 539, +420 603 228 871, abpkyjev@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

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, AUTODÍLOS 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

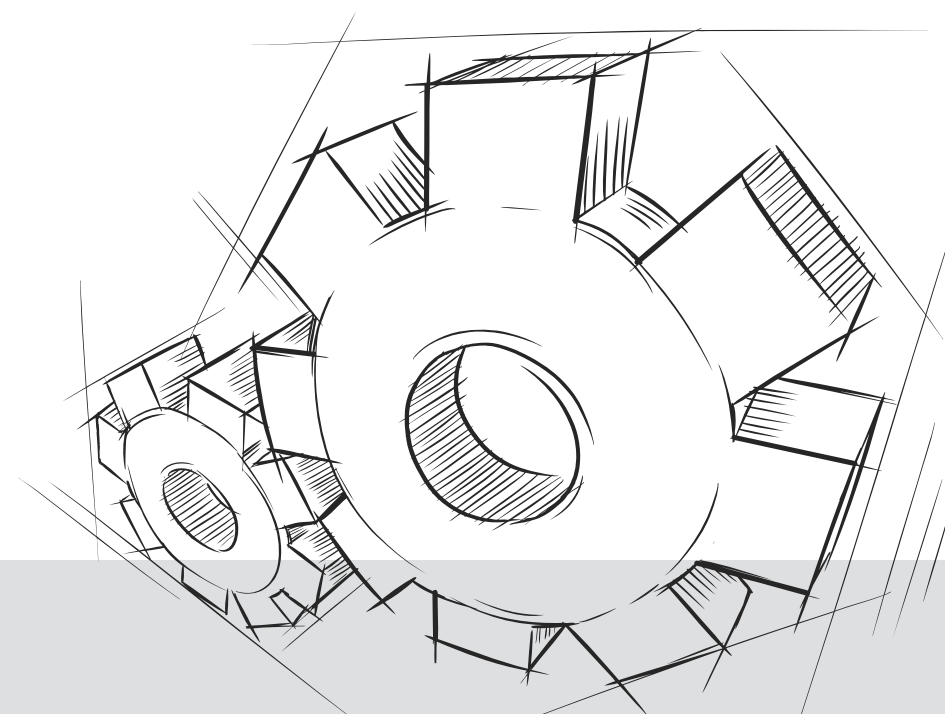
Martin, AUPELA SLOVAKIA SPOL. S.R.O. Na Bystrické 14, 0908 946 333, +421 434 301 871-2, predajna.mt@auto-pela.sk
Varín, AZ CAR Varín 1052, +421 412 812 222, www.azcar.sk, azcar@azcar.sk

OLOMOUCKÝ KRAJ

Olomouc, PARTNER RALL-AUTODÍLY OLMOUC 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@primaauto.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