MOTOR trend

02/2010

Automobilový magazín ZDARMA

Ferrari 458 Italia - Kouzlo z Maranella

Range Rover - Když sníh přináší radost

AutoBest v Moskvě

Organizace AutoBest, oceňující přínos pro automobilový průmysl v regionu střední a východní Evropy předala svá ocenění na slavnostním večeru, který se odehrál v ruské metropoli Moskvě.

Cenu ManBest 2009 pro osobnost roku dostal předseda a nejvyšší výkonný představitel společnosti Ford of Europe John Fleming (uprostřed).

Cenu TechnoBest 2009 za technické inovace obdržel Fiat za technologii Multi Air. Pro ocenění si přišel vicepresident s odpovědností za vývoj motorů Paolo Martinelli (vpravo).

Cenu EcoBest za přínos k ochraně životního prostředí získala za uvádění elektromobilu i-MiEV společnost Mitsubishi Motor. Převzal ji její ředitel Hiroši Harunari (uprostřed).

Cenu SafetyBest 2009 za přínos pro bezpečnost pro automobilku Volvo a její systém City Safe převzal ředitel pro bezpečnostní systémy Hakan Andersson (vlevo).

Cenu Company Best 2009 pro nejúspěšnější společnost roku pro společnost Hyundai Motor převzal ředitel zastoupení pro země CIS (Společenství nezávislých států) Denis Petrunin (vlevo).

Hlavní cenu AutoBest 2010 pro automobil oceněný jako nejlepší koupi pro běžné zákazníky v tomto regionu získal Chevrolet Cruze. Cenu převzal ředitel Chevrolet Europe Waynne Brannon (vlevo).

Kia Sorento - všestranně s lehkostí

Stejně jako rok 2009 skončil, tak rok 2010 začal - představením významného nového modelu značky Kia.

Pěti- nebo sedmimístné velké SUV Kia Sorento je dlouhé 4685 mm a má rozvor 2700 mm. Nová generace má namísto rámové konstrukce samonosnou karoserii. Díky tomu je o 215 kg lehčí. Může mít pohon předních (u předchozí generace byla poháněna zadní kola) nebo všech kol prostřednictvím vícelamelové spojky. Za příplatek 50 000 Kč lze namísto přímo řazené šestirychlostní převodovky získat šestirychlostní samočinnou.

Základní verze Active se standardně dodává se šesti airbagy, aktivními opěrkami vpředu, ESP, DBC (Downhill Brake Control), HAC (Hill-strat Assist Control), klimatizací, palubním počítačem, elektricky ovládanými okny, autorádiem s přehrávačem CD/MP3 a možností připojení USB i iPod. Verze Comfort má mj. ovládání audia na volantu, tempomat, elektricky ovládané sedadlo řidiče a parkovací asistent. Exclusive navíc přináší kožené potahy, kameru pro sledování dění za vozem a lépe vybavené audio. Tak jako u všech ostatních modelů také pro Sorento Kia poskytuje sedmiletou záruku.

Kia Sorento	Active	Comfort	Exclusive
2,4 CVVT 4x2 128 kW	649 980	749 980	-
2,4 CRDi 4x2 145 kW	709 980	809 980	-
2,4 CVVT 4x2 128 kW	699 980	799 980	889 980
2,4 CRDi 4x2 145 kW	759 980	859 980	949 980

Ceny vč. DPH

Renault Sport Mégane Coupé RS – pro náročné

Renault vstoupil do letošního roku uvedením extrémní sportovní verze odvozené z nové generace kupé Mégane. Nový Sport Mégane RS vyvinulo oddělení Renault Sport Technologies.

Dvoulitrový čtyřválec přeplňovaný turbodmychadlem typu twin-scroll disponuje výkonem 184 kW. Parametrům motoru byly uzpůsobeny podvozek i karoserie. Atraktivitu vozu zvyšuje použití kol na ráfcích 18" nebo 19", jimiž prosvítají rudé čelisti brzd. Interiér se závodními sedadly má přehlednější analogové přístroje. Vůz dosahuje rychlostí 245 km/h, zrychluje z 0 na 100 km/h za 6,1 s a má kombinovanou spotřebu 8,4 l/100 km.

V nabídce jsou dvě verze - Luxe a Chassis Cup, obě za stejnou cenu. První nabízí bohatší výbavu, zatímco druhá je nekompromisně sportovní s dalšími úpravami podvozku.

Současně s Mégane RS se v nabídce Renaultu objevily i dvě speciální varianty základní podoby modelu Mégane. Mégane Génération nabízí jedinečný poměr výbavy (šest airbagů, klimatizace aj.) a ceny (u pětidveřového hatchbacku s motorem 1,6 l/81 kW začíná na 269 900 Kč). Limitovaná série Mégane Carminat TomTom má jako součást základní výbavy integrovanou navigaci Carminat TomTom. Cena u pětidveřového hatchbacku v rámci stávající akce začíná na 320 900 Kč (verze s motorem 1,6 l/74 kW).

Renault Sport Mégane Coupé RS	RS Luxe	RS Chassis Cup
2,0 16V turbo	749 900	749 900

Ceny vč. DPH

Citroen C3 Visiodrive – vizionář

Prvním modelem Citroenu s novým image a výrazným třírozměrným logem na přídi je nová generace C3. Ta reprezentuje kreativitu techniků a tradiční největší hodnoty značky.

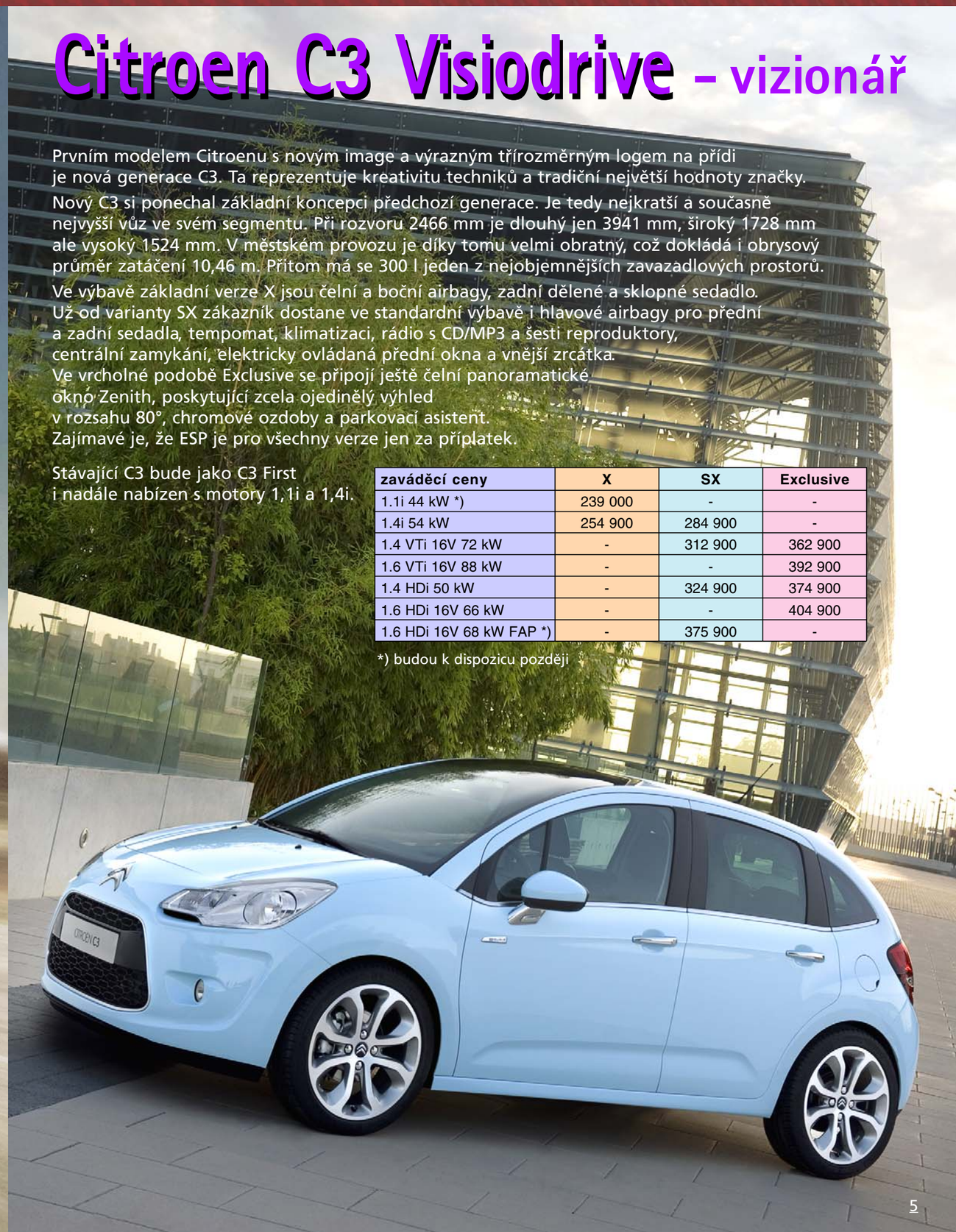
Nový C3 si ponechal základní koncepci předchozí generace. Je tedy nejkratší a současně nejvyšší vůz ve svém segmentu. Při rozvoru 2466 mm je dlouhý jen 3941 mm, široký 1728 mm ale vysoký 1524 mm. V městském provozu je díky tomu velmi obratný, což dokládá i obrysový průměr zatáčení 10,46 m. Přitom má se 300 l jeden z nejobjemnějších zavazadlových prostorů.

Ve výbavě základní verze X jsou čelní a boční airbagy, zadní dělené a sklopné sedadlo. Už od varianty SX zákazník dostane ve standardní výbavě i hlavové airbagy pro přední a zadní sedadla, tempomat, klimatizaci, rádio s CD/MP3 a šesti reproduktory, centrální zamykání, elektricky ovládaná přední okna a vnější zrcátka. Ve vrcholné podobě Exclusive se připojí ještě čelní panoramatické okno Zenith, poskytující zcela ojedinělý výhled v rozsahu 80°, chromové ozdoby a parkovací asistent. Zajímavé je, že ESP je pro všechny verze jen za příplatek.

Stávající C3 bude jako C3 First i nadále nabízen s motory 1,1i a 1,4i.

zaváděcí ceny	X	SX	Exclusive
1.1i 44 kW *)	239 000	-	-
1.4i 54 kW	254 900	284 900	-
1.4 VTi 16V 72 kW	-	312 900	362 900
1.6 VTi 16V 88 kW	-	-	392 900
1.4 HDi 50 kW	-	324 900	374 900
1.6 HDi 16V 66 kW	-	-	404 900
1.6 HDi 16V 68 kW FAP *)	-	375 900	-

*) budou k dispozici později



Hyundai i20

Zacíleno na mladé

Automobilka Hyundai má za sebou velmi úspěšný rok. Více než jiné dokázala těžit z nejrůznějších prémií. Důležitou roli v tom hrál malý model i20, který přišel na trh skutečně v ideální době.

Nový model i20 dostal do vínku těžký úkol - navázat na šest let trvající skvělý prodej malého modelu Getz a stát se nejprodávanějším modelem značky v Evropě. Je k tomu výborně vybaven. Především se prodloužením rozvoru a rozšířením do stran se zvětšil vnitřní prostor a nový styl designu je mnohem dynamičtější.

Hyundai i20 byl vyvinut cíleně pro evropské trhy. Proto vývoj vozu pod kódovým označením PB dostalo na starost Výzkumné a vývojové středisko Hyundaie v německém Rüsselsheimu. Středisko v Rüsselsheimu ale na vývoji těsně spolupracovalo s novým střediskem v Namyangu. Novinka vznikla na zcela nové platformě rovněž označené PB.

Také design je dílem evropského týmu stylistů vedeného Thomasem Buerklem. Oproti poměrně konzervativní podobě modelu Getz, sázejícímu především na praktičnost, působí i20 mnohem mladistvěji a dynamičtěji, ale především vyvolává více vzrušující dojmem.

Hyundai i20 se pro Evropu vyrábí v Indii v závodě Chennai, ale během jara 2010 se produkce pětimístné verze přesune do Turecka do Izmitu, odkud je lepší dostupnost evropských trhů a i20 je tam už nyní nejprodávanějším vozem.

Cílem konstruktérů a designérů vůbec nebylo vytvořit levné auto, ale snaha udržet vysokou zůstatkovou hodnotu při opětovném prodeji. Snažili se zejména zaujmout mladší skupinu zákazníků ve věku 25 až 35 let aby si jej kupovali jako své první nové auto do rodiny. Průzkumy totiž ukazují, že převažující skupinou kupujících malá auta vůbec nejsou mladí lidé, jak se obvykle tvrdí, ale především starší páry které už nemají doma děti. Proto je průměrný věk kupujících aut tohoto segmentu 49 let. Getz tento průměr dokonce ještě výrazně převyšoval hodnotou 52 let. U Hyundaie se proto rozhodli snížit tuto úroveň k hranici 45 let. Přitom bylo snahou udržet si přednost Getze, kterou je silné postavení v roli druhého vozu v rodině, který využívají především ženy.

Uvedenému odpovídá i proměna interiéru, který je nyní nejen vzhledově působivější, ale především praktičtější. Přitom ač na délku proti modelu Getz je i20 o plných 115 mm delší, je stále jedním z nejkratších vozů v tomto segmentu, což samozřejmě přináší výhodu v hustém městském provozu.

Z nabídky motorů je bestsellerem nový zážehový čtyřválec Kappa 1,2 l DOHC o výkonu 57 kW, což je jeden z nejlehčích motorů této velikosti. Další zážehové motory v nabídce jsou z řady Gamma vybavené proměnlivým časováním rozvodu CVVT, a to 1,4 l/73 kW a 1,6 l/92 kW. Oba se alternativně nabízejí též se čtyřrychlostní samočinnou převodovkou.

Vznětové motory se vyvíjejí v Rüsselsheimu, protože jinde než v Evropě o ně není zájem. Odtud tedy vyšel i malý turbodiesel řady UII o objemu 1,4 l přenášející celou řadu vyspělých technologií z velkých motorů do menších. Tento motor CRDi 1,4 vyniká nejen hospodárností, ale také mnohem tišším chodem než srovnatelné konkurenční motory a přitom je nejvýkonnější. Je k dispozici ve výkonové verzi 55 kW, kterou od října doplnila výkonnější se 66 kW. Kromě toho se dodává i zcela nový vznětový motor řady UII CRDi 1,6 l vybavený proměnlivou geometrií turba VGT a systémem ISG (Idle Start&Go). Ten je s 94 kW nejvýkonnější s touto velikostí a přitom i20 s ním má kombinovanou spotřebu jen 4,3 l/100 km.

Základní výbava bezpečnostních prvků je na tuto kategorii a český trh nevídaně bohatá, protože zahrnuje airbag řidiče a spolujezdce, boční airbagy vpředu, okenní airbagy vpředu a vzadu a k tomu ještě aktivní přední opěrky. Navíc zde standardně dostaneme klimatizaci vč. chlazení schránky před spolujezdcem, autorádio s CD přehrávačem a MP3 i připojením konektorem AUX, od úrovně Comfort též s možností připojení USB. Dalšími prvky skutečně mimořádně bohaté základní výbavy je centrální zamykání, které je od úrovně Classic Plus doplněno dálkovým ovládáním, elektricky ovládanými předními okny a počítačem.

Naopak ESP s TCS a kotoučovými brzdami vpředu se dodává až od úrovně Comfort nebo za 15 000 Kč. Za příplatek je k dispozici například tempomat pro zážehové motory, parkovací asistent se dvěma nebo čtyřmi čidly, elektricky ovládané střešní okno či vyhřívání předních sedadel.

Od května se spolu s přesunem výroby do Turecka bude nabízet také Bluetooth a tempomat pro turbodiesely.

Hlavní rozměry

Délka x šířka x výška: 3940 x 1710 x 1490 mm
Rozvor náprav: 2525 mm
Rozchod kol: 1505/1503 mm
Průměr zatáčení: 10,0 m
Objem nádrže:
Objem zavazadlového prostoru: 295/1060 l
Pohotovostní hmotnost: 1055-1222 kg
Užitečná hmotnost: 433-460 kg

Základní technické údaje

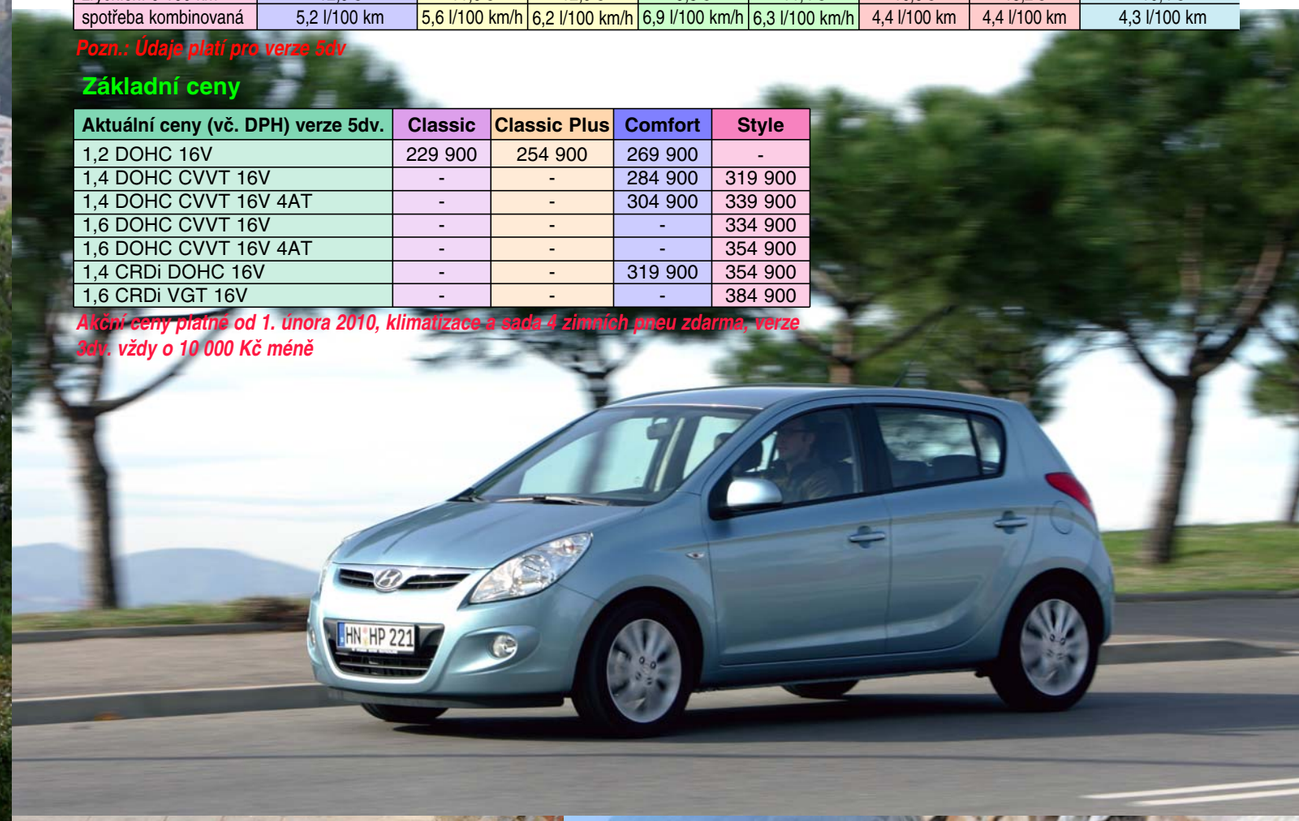
motor	1,2 DOHC 16V	1,4 DOHC CVVT 16V		1,6 DOHC CVVT 16V		1,4 CRDi DOHC 16V		1,6 CRDi VGT 16V
palivo	B	B		B		N		N
největší výkon	57 kW (78 k)	73 kW (100 k)		92 kW (126 k)		55 kW (75 k)	66 kW (90 k)	94 kW (128 k)
točivý moment	118 N.m	137 N.m		157 N.m		220 N.m	220 N.m	260 N.m
převodovka	5	5	4A	5	4A	5	5	5
největší rychlost	165 km/h	180 km/h	172 km/h	190 km/h	180 km/h	161 km/h	171 km/h	190 km/h
zrychlení 0-100 km	12,9 s	11,6 s	12,9 s	9,5 s	11,4 s	16,6 s	13,2 s	10,4 s
spotřeba kombinovaná	5,2 l/100 km	5,6 l/100 km/h	6,2 l/100 km/h	6,9 l/100 km/h	6,3 l/100 km/h	4,4 l/100 km	4,4 l/100 km	4,3 l/100 km

Pozn.: Údaje platí pro verze 5dv

Základní ceny

Aktuální ceny (vč. DPH) verze 5dv.	Classic	Classic Plus	Comfort	Style
1,2 DOHC 16V	229 900	254 900	269 900	-
1,4 DOHC CVVT 16V	-	-	284 900	319 900
1,4 DOHC CVVT 16V 4AT	-	-	304 900	339 900
1,6 DOHC CVVT 16V	-	-	-	334 900
1,6 DOHC CVVT 16V 4AT	-	-	-	354 900
1,4 CRDi DOHC 16V	-	-	319 900	354 900
1,6 CRDi VGT 16V	-	-	-	384 900

Akční ceny platné od 1. února 2010, klimatizace a sada 4 zimních pneu zdarma, verze 5dv. vždy o 10 000 Kč méně



NEBEZPEČNÉ STROMY

Na silnicích nejčastěji umírají osoby ve věku 15 až 20 let a lidé starší 65 let. Věková kategorie 15 až 20 let s převahou dominuje i v počtu vážně zraněných. Syndrom tragických sobotních nočních návratů ze zábav a diskoték je stejný všude v Evropě. Ve všech zemích mladí lidé umírají po desítkách či stovkách. Tisíce dalších si ze svých návratů z diskoték odnáší následky na celý zbytek života.

Kampaně orientované na výchovu mladých řidičů se míjejí účinkem, protože chybí výchova mládeže po obdržení řidičského průkazu. Nechceme ji nahrazovat poučováním. Chceme ale ukázat, jak může nezodpovědné chování za volantem končit.

Jízda nadměrnou rychlostí po běžné silnici může skončit sjetím z cesty. To se ale může snadno změnit v tragédii, pokud se v cestě havarujícímu vozu vyskytne strom. Střet se stromem představuje mimořádné riziko, protože jeho kmen při nárazu proniká do interiéru i navzdory deformačním zónám. Žádné auto není schopno absorbovat energii tohoto střetu, ale starší auta z těchto kolizí vycházejí mnohem hůř.

Společnosti DEKRA a AXE Winterthur společně ve švýcarském Wildhausu pořádají simulace nejčastějších typů dopravních nehod. Při crash-testech byla simulována také situace, kdy malý osobní automobil sjede ze silnice, převrátí se a narazí do stromu. Převrácení vozu jen minimálně zpomalí rychlost pohybu vozu před nárazem. Pokud vůz narazí do stromu bokem nebo střechou, jsou cestující uvnitř vystaveni přímému působení velké energie nárazu, protože zde není dostatečná deformační zóna pro její absorbování. Především střecha je nejméně stabilní zónou celého vozu a ani dveře na tom nejsou o mnoho lépe. V takovém případě je prostor pro cestující značně zdeformován a šance cestujících na přežití je minimální.

Při nárazu přídí vozu deformační zóny nepomohou tolik, jako při střetu s autem, protože strom pronikne do motorového prostoru, v němž musejí být některé komponenty velmi tuhé. Energie nárazu proto posune motor směrem do prostoru pro cestující, kde ohrozí jejich nohy.

Novinky pro rok 2010

Japonská automobilka Lexus vstoupila do letošního modelového roku s celou řadou novinek. Největší "bombu" však představí až za měsíc v Ženevě. Kompaktní, plně hybridní hatchback CT 200h se zážehovým motorem o objemu 1,8 litru.

Technické, konstrukční a stylistické novinky 2010 se týkají především modelových řad IS, GS a LS. Nejmenší Lexus IS se nyní může pochlubit velmi atraktivním Paketem F-Sport, který stylisticky vychází ze sportovního osmiválcového supersportovního sedanu IS F (ten disponuje výkonem 423 koní a je letos nabízen s novým samosvorným diferenciálem Torsen). Součástí paketu je sportovní maska chladiče, zadní spoiler a elegantní exkluzivní 18" kola z lehké slitiny. Interiér verzí F-Sport již na první pohled zaujme anatomicky tvarovanými sedadly, sportovním volantem a černě čalouněným stropem.

Modely řady GS pro rok 2010 jsou vybaveny modernějším audiosystémem s navigací a zdokonaleným přednárazovým bezpečnostním systémem PCS. Hybridní verze s označením GS 450 h a vidlicovým šestiválcem kombinovaným s vysoce výkonným elektromotorem (největší výkon soustavy 354 koní) dostala letos do vínku novou masku chladiče s horizontálními lištami a modifikované zadní svítilny v modrém "hybridním" odstínu.

Špičková modelová řada LS přináší nejvíce novinek u hybridních verzí LS 600h, které lze nyní snadno identifikovat podle nové přídě se čtyřmi ozdobnými příčkami, upraveným přívodem vzduchu do motorového prostoru a inovovanými mlhovými světly. V interiéru byla největší pozornost konstruktérů soustředěna na nový přístrojový štít s plně barevným TFT LCD displejem. Uprostřed rychloměru je konfigurovatelný monitor zobrazující informace o vozidle, postupné instrukce navigačního systému a stav hybridního systému Lexus Hybrid Drive. Novinkou je rovněž jízdní režim ECO, automatický systém dálkových světlometů a uspořádání hybridního akumulátoru, díky jemuž se zvětšil zavazadlový prostor až na 420 litrů.

Audi A5 Sportback

Audi ke sportovním verzím nové modelové řady A5 Coupé a Cabrio přidalo zcela novou verzi vytvářející prostor pro cestující na zadních sedadlech i jejich zavazadla.

Společnosti IVG se na českém trhu navzdory krizi daří. Je to dáno jak usilovnou prací všech jejích pracovníků a obchodních partnerů, tak samozřejmě i kvalitou produktů které nabízí. S takovými auty, jakým je například Audi A5 Sportback, je činnost prodejců samozřejmě mnohem jednodušší.

Tato verze, odvozená z elegantního kupé A5, se jako koncept představila počátkem roku 2009 na autosalonu v Detroitu. Pod dohledem šéfa designu značky Wolfganga Eggera nevznikl běžný sedan, ale elegantní automobil s profilem kupé, jenže se čtyřmi dveřmi. Oproti sedanu A4 je A5 Sportback o 36 mm nižší, mj. i díky použití bezrámové konstrukce dveří s nízkými skly. Vzhled Sportbacku samozřejmě evokuje Mercedes-Benz CLS. Ač Sportback vypadá menší, je jen o 12 mm kratší než CLS. To je dáno nízkou stavbou kombinovanou s velkou šířkou.

Sportback sice má stejnou designovou linii jako Coupé a Cabrio, ale odlišuje se od nich poněkud prodlouženým rozvorem. Tím byl vytvořen větší prostor pro cestující na zadních sedadlech. A protože jsme u Audi, nejde jen o prostor, ale také o komfort, pro nějž je využit.

Pro dlouhé cestování navíc přidává také rozměrný zavazadlový prostor. Jeho objem 480 l se vyrovná kombi A4 Avant. Zadní sedadla jsou navíc dělená a dají se sklopit, takže pro dva cestující lze pro zavazadla získat až 980 l.

Zážehové motory s přímým vstřikováním benzinu 2.0 TFSI a 3.2 V6 FSI používají systém proměnlivého zdvihu ventilů Audi valvelift, který pomáhá zvyšovat výkon a snižovat spotřebu benzinu. Motory 2.0 TDI a 2.0 TFSI jsou vybaveny systémem start-stop, který zvyšuje hospodárnost provozu ve městě.

Všechny modely jsou navíc vybaveny systémem rekuperace kinetické energie během brzdění a zpomalování, tj. jízdě bez sešlápnutého pedálu plynu. Ta se ve formě elektrické energie ukládá do akumulátoru pro opětovné využití při rozjezdu a akceleraci.

Převodovky jsou k dispozici přímo řazená šestirychlostní, samočinná multitronic s plynulou změnou převodového poměru a robotizovaná sedmirychlostní dvojspojková S tronic. U Audi kromě pohonu předních kol pochopitelně nemohou v nabídce chybět ani varianty s pohonem všech kol quattro s mechanickým mezinápravovým diferenciálem. Varianty s předním pohonem jsou vybaveny novým stabilizačním systémem ESP s novou funkci elektronické uzávěry předního diferenciálu.

Zajímavé je, že praktičtější pětidveřová verze A5 je o 21 000 Kč levnější než třídveřové kupé.

Základní výbava bezpečnostních systémů zahrnuje ABS a ESP, čelní airbagy pro přední sedadla, velkoobjemové hlavové airbagy Sideguard a dvojici bočních airbagů vpředu. Je možné je doplnit ještě o bočními airbag pro zadní sedadla.

O komfort cestování se starají standardně dodávaná samočinná klimatizace (za příplatek může být i třízónová), radiopřijímač Concert s osmi reproduktory. Na přání lze volit z pěti dalších možností zahrnujících i špičkový soundsystému Bang&Olufsen s desetikanálovým zesilovačem 500 W a 14 reproduktory.

Do sériové výbavy tohoto vozu patří také informační systém s monochromatickým 6,5" displejem. Pohodu v interiéru dále zvyšují zeleně tónovaná determální skla.

Z mnoha nabízených prvků nadstandardní výbavy vyzdvihněme navigaci Plus s ovládáním pomocí MMI 3G a 7" barevným displejem, adaptivní světlomety, parkovací asistent Audi parking, případně Audi parking advanced vybavený kamerou či systém kontroly vybočení z jízdního pruhu Audi side assist vybavený radarem. Objednat se dá i nezávislé topení a ventilaci. V nabídce nalezneme také čtyři verze multifunkčních volantů.

Systém jízdní dynamiky Audi drive select, jehož součástí může být adaptivní regulace tlumičů, dynamické řízení a sportovní diferenciál, řidiči umožňuje měnit charakteristiku odezvy motoru na pohyby pedálu plynu, řazení sedmistupňové převodovky S tronic a účinek posilovače řízení servotronic. V rámci nadstandardní nabídky se dá vybrat jedna ze tří variant sportovního podvozku.

Pro nejnáročnější jsou připraveny speciální sady výbav Audi exclusive line a sportovní S line pro úpravy podvozku, mj. jej snižující o 10 mm, a interiéru, případně i vnějšího vzhledu vozu.

Dodávky Audi A5 Sportback z výrobního závodu v Ingolstadtu na český trh začaly vloni v září a do konce roku bylo registrováno 52 vozů, ke kterým letos už přibylo dalších 22.

ZÁŽEHOVÉ MOTORY	2.0 TFSI		2.0 TFSI			V6 3.2 FSI
				quattro	quattro	quattro
palivo	B		B			B
největší výkon	132 kW (180 k)		155 kW (211 k)			195 kW (265 k)
točivý moment	320 N.m		350 N.m			330 N.m
převodovka	6	multitronic	6	6	S tronic	S tronic
největší rychlost	233 km/h	222 km/h	neuv.	neuv.	241 km/h	250 km/h
zrychlení 0-100 km	8,1 s	8,6 s	neuv.	neuv.	6,6 s	6,6 s
spotřeba kombinovaná	6,5 l/100 km	7,2 l/100 km	neuv.	neuv.	7,4 l/100 km	9,3 l/100 km
základní cena vč. DPH	931 200	988 300	979 200	1 046 200	1 109 800	1 216 700

VZNĚTOVÉ MOTORY	2.0 TDI	2.0 TDI		V6 2.7 TDI		V6 3.0 TDI	
			quattro			quattro	quattro
palivo	N	N		N		N	
největší výkon	105 kW (143 k)	125 kW (170 k)		140 kW (190 k)		176 kW (240 k)	
točivý moment	320 N.m	350 N.m		400 N.m		500 N.m	
převodovka	multitronic	6		6	multitronic	6	S tronic
největší rychlost	205 km/h	228 km/h	223 km/h	235 km/h	neuv.	250 km/h	250 km/h
zrychlení 0-100 km	8,7 s	8,7 s	8,6 s	8,2 s	neuv.	6,1 s	6,3 s
spotřeba kombinovaná	5,8 l/100 km	5,2 l/100 km	5,8 l/100 km	6,0 l/100 km	neuv.	6,6 l/100 km	6,7 l/100 km
základní cena vč. DPH	969 100	945 600	1 016 500	1 037 100	1 094 200	1 210 600	1 270 100

Hlavní rozměry

Délka x šířka x výška: 4711 x 1854 x 1391 mm
Rozvor náprav: 2810 mm
Rozchod kol: 1590/1575 mm
Objem nádrže: 64 l
Objem zavazadlového prostoru: 480/980 l
Pohotovostní hmotnost: 1555-1650 kg
Užitečná hmotnost: 530 kg

IRC

Monte Carlo na vlastní kůži

Splněný sen. Těmito dvěma slovy bez nadsázky popisuji každému svůj premiérový start na nejslavnější automobilové soutěži světa. Ve svých pětatřiceti letech jsem totiž dokázal s nezbytnou finanční pomocí svých partnerů nejen do 78. ročníku této rallye odstartovat, ale také dojet na její cílovou rampu u knížecího paláce v Monaku.

Start na této soutěži je ve srovnání se starty v mezinárodním mistrovství ČR jako offroadová čtyřiadvacetihodinovka v Dobřanech a Rallye Dakar. Zkrátka porovnávání hrušek s jablky. Od seznamovacích jízd, kdy z cíle jedné rychlostní zkoušky jedete na další 270 kilometrů - při tréninkových jízdách jsme se spolujezdkyní Marcelou Dolečkovou najezdili po klikatých alpských silnicích 2000 kilometrů během tří dnů - přes dvě hodiny trvající důkladnou technickou přejímku auta až po logisticky velmi náročné zajištění servisu, přezouvacích zón a tankování.

Největším zážitkem je i pro zkušeného jezdce (závodím od roku 1995) samotný průběh soutěže. Zřejmě při žádném jiném závodě nezáleží celkový výsledek na tolika proměnných. Od výběru pneumatik, kdy se na rozhodování podílí kromě posádky ještě její "ledoví" špioni a někdy i pohled k servisnímu místu konkurence, až po nevyzpytatelně zrádné rychlostní zkoušky, mnohdy zdolávající převýšení až 1000 výškových metrů, díky čemuž posádka musí přizpůsobit své tempo někdy namrzlému asfaltu, jindy zcela suchému až po čistý sníh. My s Marcelou jsme pojali svůj start se závodnickou pokorou a musím přiznat, že nám tentokrát přálo i to pověstné štěstí. I když to několikrát vypadalo na defekt, pneumatika nikdy neušla, i převodovka, ze které začaly vycházet nepříjemné pazvuky vydržela až do servisu, kde naši mechanici stihli výměnu bez penalizace. Každopádně potřebné štěstí a naše solidní rychlost na jednotlivých zkouškách bez přehnaného rizika nás vynesly až na čtrnácté místo celkově a hlavně na stříbrnou pozici mezi vozy produkční kategorie. Před námi byl o pouhých sedmnáct sekund zde potřinácté startující Švýcar Olivier Burri. Výsledek opravdu z říše snů a musím závěrem říct, že bych na Rallye Monte Carlo ještě jednou rád startoval, abych letos nabyté zkušenosti zúročil. Být na Monte zelenáčem je totiž to nejkrásnější, ale i nejobtížnější. A my jsme uspěli.

Ferrari 458 Italia

Duch F1

Ferrari 458 Italia je technologicky nejvyspělejším vozem dneška. To by ale samo o sobě nebylo nijak důležité, když by toto osmiválcové kupé s motorem uprostřed nedokázalo nabídnout mimořádnou dávku jízdních emocí. Buďte si však jisti, že vám při jízdě nabídne jinde nepoznané jízdní zážitky.

Osmiválcové Ferrari s motorem uprostřed se ve výrobním programu své značky drží již 35 let a zdá se, že právě jeho nejnovější provedení s názvem 458 Italia je v mnoha směrech přelomové. To je ostatně zřejmé na první pohled podle nekonvenčně pojatého vzhledu, který nebyl navržen na efekt, ale jeho tvary nadiktovaly aerodynamické zkušenosti získané ve formuli 1. Netradiční je proto nejen relativně malý otvor pro chladící vzduch v přídi, ale také pohyblivá křidélka v jeho krajích, stejně tak jako celkové řešení zadní části.

Osmiválec o objemu 4,5 litru samozřejmě nemá přeplňování a extrémně vysokého výkonu 570 koní bylo dosaženo zásluhou jeho vysokootáčkové koncepce. Motor je zcela nový a používá mnoho novátorských řešení, které společně umožňují, aby jej bylo možné vytočit až do devíti tisíc otáček. Právě mezi osmi a devíti tisíci otáček je projev tohoto osmiválce ostrý jako břitva. Jeho vibrace a zvuk jsou spolu s úchvatnou gradací výkonu zcela jedinečné a nelze je v současnosti v podobném spojení zažít nikde jinde.

Pro jízdu v novém Ferrari 458 Italia, a to jak na okruhu, tak na okresních silničkách, je nesmírně důležité, že potenciál jeho motoru, se neskutečně poutavě přenáší do pohybu vpřed. Ovladatelnost, vyváženost a ochota k zatáčení jsou nejen příkladné, ale také účinné. Při řízení máte pocit, že přední část se jakoby zakusuje do silnice. Citlivé řízení s poměrně malým převodem nabízí dostatek citlivosti, která je potřeba k nalezení optimální nájezdové rychlosti do zatáček.

Sílu motoru je ale možné využívat snadněji, než tomu bylo dříve. K tomu slouží nejen dvouspojková sedmistupňová převodovka, ale zejména také integrovaná elektronika podvozku. Ferrari 458 Italia totiž ovládá odpružení, řazení, motor, ale také stabilizační systém a samosvorný diferenciál jedinou řídicí jednotkou, takže vše působí jako jeden celek. Právě to je další dimenzí jízdního projevu tohoto vozu, protože jeho součinnost vytváří dojem, že se s trochou nadsázky jedná o homogenní automobil, který působí jako dokonale padnoucí na míru ušitý oblek.

V ZIMNÍM KRÁLOVSTVÍ

Smýkající vozy a sníh odletující vysoko od všech čtyř poháněných kol. Během pár hodin akce nazvané Land Rover Snow & Fun Wintertraining jsme byli doslova zahlceni senzačními řidičskými zážitky.

Zastoupení značek Jaguar a Land Rover na českém trhu převzala nová organizace - rakouský dovozce společnost Jaguar Land Rover Austria. Ta nám současně s představením modernizovaných vozů umožnila seznámit se s novinkami v rámci zimního dobrodružství na úpatí rakouských Alp v údolí říčky Ypps.

Tato akce byla ukázkou toho, čemu v Rakousku říkají šestý produkt Land Roveru - výcvikových programů Land Rover Experience a kurzu Land Rover Winter Training. Tyto programy budou brzy nabídnuty i českým zákazníkům a majitelům vozů značky Land Rover.

S novým motorem pětilitrovým motorem V8 přeplňovaným dvojicí turbodmychadel dostaly Range Rover a Range Rover Sport do vínku medvědí sílu. K jejímu zvládání napomáhají vylepšené elektronické systémy aktivní pomoci. Zvláštní pochvalu zaslouží ovládací prvky systému 4x4, které jsou prakticky masivní a přehledně uspořádané na středovém tunelu.

Na uježděném sněhu skrývajícím led jsme kličkovali serpentinami uzoučké kluzké silnice nad říčkou Ypps. Na sněhové ploše v Lackenhofu jsme plni klukovského nadšení mohutná auta protahovali slalomovou dráhou v hlubokém sněhu. Přitom jsme mohli vyzkoušet i rozdíl v ovládání vozu po vypnutí veškerých elektronických systémů. Příjemně izolováni od vnější nepohody a hustého sněžení jsme se za husté chumelenice vydali po lesní cestě se skálou na jedné a srázem na druhé straně vzhůru k horské chatě ve výšce 1200 m n. m.. Byl to zajímavý kontrast ve způsobu řízení - po potřebě rychlých reakcí ve slalomu přišla potřeba nezbytného zklidnění jen minimální pohyby volantem s velkou předvídavostí.

Plni dojmů jsme nakonec mohli vyzkoušet další kouzlo těchto vozů - v hustém sněžení na dálnici vychutnávat luxus a kvality hifi-aparatury. Generální ředitel JLR Austria Georg Staudinger nám na úvod říkal: "Land Rover je více než auto, je to dobrodružný životní styl." Po dvou dnech jsme mu museli dát za pravdu.

PORSCHE jako umělecké dílo

Karoserie historického kupé Porsche Type 64 byla vystavena v Muzeu umění v Atlantě v americkém státě Georgia. V rámci výstavy Kouzlo automobilů je vystaveno 18 vzácných automobilů a karoserií. Automobily se už sice i v minulosti objevily jako exponáty v uměleckých muzeích jako ukázky designu své doby, ale toto je poprvé, kdy v USA umělecké muzeum uspořádalo výstavu automobilů.

INSPIRACE Z PLACHETNIC

Výrobce litých kol AEZ přináší na trh nový pětipaprskový design Yacht. Vypadá jako spodní strana lodní kotvy, čímž připomíná závodní tým AEZ RC44 startující v série závodů 44 stop dlouhých jachet RC44. Až k okraji vytažené paprsky jsou lakované v titanovém lesku.

Odolný lak chrání kola AEZ Yacht před solí, takže se dají bezpečně používat po celý rok. Jsou určeny jak pro masově rozšířené vozy Opel Astra nebo VW Golf VI, stejně jako pro exkluzivní auta jako jsou Audi A4, BMW Z4 či Mercedes C-třídy ale i pro automobily s lodí naloženou na vleku.

NAVIGACE V MOBILECH

Nokia hodlá pro uživatele některých typů mobilních telefonů bez dodatečných poplatků uvolnit novou navigace pro chodce i řidiče Ovi Maps. Chce tím takřka zdvojnásobit počet uživatelů mobilních navigací. Nokia už delší dobu jako jediný výrobce mobilních telefonů nabízí jejich uživatelům možnost instalace celosvětově fungující navigace. Jenže ohlas zatím neodpovídal prvotním představám finské firmy. Podle výzkumu společnosti Canalys využívalo na konci roku 2009 GPS navigaci v mobilu přibližně 27 milionů lidí. Svou nabídkou chce Nokia tuto zákaznickou základnu rozšířit na 50 milionů a tím zcela změnit rozložení sil v obchodu s navigacemi.

MOTORtrend
Elektronický automobilový magazín zdarma.
Vydává redakce Autoweek.cz.

Kontaktní adresa:
Přípotoční 10C, 101 00 Praha 10
Tel.: 602 222 886

Redakce: Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz),
Ing. Vladimír Rybecký (vrybecky@autoweek.cz),
RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz).
Grafické zpracování: Jaroslav Ticháček
(marabu@senior.cz).
Fotografie: tiskové materiály příslušných automobilek
(pokud není uvedeno jinak).