MOTOR trend

04/2011

www.autoweek.cz

Automobilový magazín ZDARMA

Autosalon Brno

České premiéry

Bosch:

spalovací motor je stále nejdůležitější

Range Rover Evoque

na testovacím okruhu

McLaren MP4-12C

nejlepší supersport

PŘEKLADY Z ANGLIČTINY A DO ANGLIČTINY se zaměřením na technická témata především z oblasti automobilového průmyslu.

Za mnoho let překládání textů s odbornou automobilovou tematikou máme vlastní rozsáhlou databázi technických výrazů.
Texty s automobilovou tématikou spojujeme s odborným lektorováním.
Nabízíme i rešerše internetových stránek na zadaná témata.

Reference překladů:
- Knihy - historické práce pro vydavatelství ELKA PRESS (Žije Elvis?, Ponorkové eso), pro vydavatelství REBO knihy pro děti (Náklaďáky a traktory, Rychlá auta, Závodní motorka, Letadla, Pirátská loď, Atlas světa) i dospělé (Stromy, Reflexní terapie, Krajinomalba), pro vydavatelství Mladá fronta encyklopedická kniha Adama Hay-Nichollse Formule 1.
- Scénáře dokumentů České televize věnovaných motoristickému sportu (Zákulisí formule 1, Super racers, Monako - Závod králů, Ayrton Senna - Poslední dny idolu, Jak se jezdí Dakar, Jak funguje tým formule 1, Jak pracuje tým v Le Mans) a automobilové technice (Automobil budoucnosti).
- Překlad knihy The Evolution Theory pro dovozce vozů Mitsubishi M Motors.
- Překlady textů pro www.autoweek.cz, ekonomicky zaměřené články z Automotive News pro časopis Auto Data & News, články zaměřené na technická témata a problematiku bezpečnosti silničního provozu pro časopis ÚAMK Autostyl, technicky a ekonomicky zaměřené články pro časopis FORMULE, v letech 2000 - 2002 pro českou verzi anglického časopisu F1 RACING.

vrybecky@autoweek.cz
rybecka@volny.cz
tel. 737846184

OBSAH

1 AUTOnews — České Top 10, Škoda Handy, Roadster Škoda Fabia RS 2000
2 AUTOnews — Autosalon Brno: Superb Laurin, Kia Rio, Kaipan VoltAge
3 AUTOnews — Volkswagen Amarok
4 AUTOnews — Citroen DS4
5 AUTOnews — Kia Picanto
6 AUTOnews — Hyundai i40 combi
7 AUTOnews — Mercedes-Benz C Coupe
8 - 13 AUTOsalon — Toyota Corolla Sedan
14 - 15 AUTOsafety — Rizika předjíždění
16 - 21 AUTOexclusive — Mercedes-Benz SLK
22 - 23 AUTOeco — Robert Bosch - perspektivy pohonných jednotek 2020
24 - 37 AUTOextreme — McLaren MP4-12
28 - 29 AUTOsport — 24 hodin Le Mans
30 - 33 AUTOadventure — Range Rover Evoque testován v Gaydonu
34 AUTOfun — Young Creative Chevrolet, smart ed pro sixt, Ford SYNC

České bestsellery - květen 2011

1.	Škoda Octavia	1964
2.	Škoda Fabia	1383
3.	Volkswagen Golf	494
4.	Ford Focus	432
5.	Ford Fusin	390
6.	Škoda Superb	366
7.	Škoda Yeti	318
8.	Opel Astra	308
9.	Kia cee´d	296
10.	Hyundai i30	285

DVA PROJEKTY ŠKODA

Poprvé se na Autosalonu v Brně představil projekt Škoda Handy (psali jsme o něm už před rokem). V rámci svého programu podpory obnovení mobility hendikepovaných spoluobčanů nabízí společnost Car Club i vozy Škoda s ručním řízením. Poradenské služby programu poskytují Obchodní centra Škoda Handy, která jsou umístěná u vybrané dealerské sítě Škoda v Praze, Brně, Ostravě, Plzni, Českých Budějovicích, Děčíně, Zlíně a Chlumci nad Cidlinou.

Speciálně pro jubilejní setkání GTI u Wörthersee byla vytvořena designová studie Škoda Fabia RS 2000. Originální roadster vznikl ze soutěžní Fabie Super 2000.

AUTOSALON BRNO 2011

Škoda Superb Laurin & Klement

Světovou premiéru měla Škoda Superb Combi se sadou doplňků Laurin & Klement. Sada je určena pro liftback i Combi. Superb Laurin & Klement může pohánět přeplňovaný čtyřválec 2,0 TSI/147 kW, V6 3,6 FSI/191 kW nebo turbodiesel 2,0 TDI CR DPF/125 kW. V nabídce je i verze s pohonem všech kol.

Nová Kia Rio

Kia představila novou generaci malého modelu Rio. Nová Kia Rio se začne prodávat v srpnu s pětidveřovou karoserií, která má zcela nový design. Třídveřová verze přijde později. Nové Rio má prodloužený rozvor a větší vnitřní prostor. Objem zavazadlového prostoru vzrostl na 292 l.

Kaipan VoltAge

Prototyp elektromobilu Kaipan VoltAge je součástí společného projektu dobíjecích stanic VoltAge Station společností Isotra, ZTC Energy a Kaipan s Vysokou školou báňskou - Technickou univerzitou Ostrava v Ostravě Porubě. Kaipan pohání duální pohon s asynchronními motory s výkonem 42 kW napájenými akumulátory YLiFePO s kapacitou 100 Ah umožňujícími dojezd okolo 250 km.

VOLKSWAGEN AMAROK:

pracant i reprezentuje

Volkswagen je po technické stránce jedním z nejvyspělejších pick-upů. Na českém trhu se nabízí v pětimístné verzi DoubleCab se dvěma přeplňovanými vznětovými čtyřválci (2,0 TDI/90 kW a 2,0 BiTDI/120 kW) a třemi variantami pohonu - stálým pohonem zadních kol, stálým pohonem všech kol 4MOTION a přiřaditelným pohonem všech kol 4MOTION. Verze se stálým pohonem všech kol jako jediný automobil této kategorie používá mezinápravový samosvorný diferenciál Torsen. Všechny varianty jsou vybaveny elektronickou uzávěrkou diferenciálu 4x EDS. Kromě toho na přání nabízí mechanickou uzávěrku zadního diferenciálu. Řidič má k dispozici funkci Off-Road pro bezpečnější a pohodlnější jízdu v terénu. Volkswagen Amarok DoubleCab může být nejen luxusním stylovým terénním autem, ale také jako první pick-up střední třídy umožňuje naložit europalety napříč.

Volkswagen Amarok - základní ceny vč. DPH

Double Cab	výkon/převodovka	pohon	Trendline	Comfortline	Highline
2,0 TDI	90 kW/6M	4x2	619 646	731 443	761 536
2,0 TDI 4Motion	90 kW/6M	4x4	669 422	780 891	810 983
2,0 BiTDI	120 kW/6M	4x2	675 602	787 070	817 163
2,0 BiTDI 4Motion	120 kW/6M	4x4	725 049	836 518	866 610

CITROËN DS4: exkluzivita v kompaktním balení

Citroën doplňuje svou exkluzivní řadu o kompaktní DS4. Vůz dlouhý 4270 mm zaujme vyšší světlou výškou, chromovanými lištami, velkými koly (až 19") a panoramatickým čelním sklem. V interiéru jsou anatomicky tvarovaná sedadla a chromované ozdoby. Na výběr je pět kombinací kůže včetně dvoubarevná verze. Verze s robotizovanou převodovkou mají ve středové konzoli odkládací přihrádky vč. chlazení a možnostmi připojení (jack, USB a zásuvka 12 V). Prvky luxusní výbavy v rámci Kreativní technologie zahrnují např. audiosystém se softwarem DAW a přední sedadla s masážní funkcí. Pro individualizaci jsou připraveny čtyři kategorie polyfonních zvuků pro zvukový doprovod zapnutí blikačů, tři úrovně intenzity klimatizace či možnost výběru barvy sdruženého přístroje.

Citroën DS4 může být vybaven funkcí Citroën eTouch spouštějící nouzové a asistenční volání. V nabídce jsou i mlhové světlomety s nasvícením zatáček, systém sledování mrtvého úhlu nebo programovatelný omezovač rychlosti, který umožňuje nastavit několik rychlostí.

Mezi pohonnými jednotkami je i mikrohybridní technologii e-HDi.

Citroen DS4 - základní ceny vč. DPH

	výkon/převodovka	Design	Style	Sport
1,6 VTi 120	88 kW/5M	459 900	519 900	-
1,6 THP 155	115 kW/6R	-	576 900	-
1,6 THP 200	147 kW/6M	-	-	654 900
1,6 HDi 110	82 kW/6M	509 900	569 900	-
1,6 e-HDi 110 Airdream	82 kW/6R	532 900	592 900	-
2,0 HDi 160	120 kW/6M	-	629 900	669 900

Kia Picanto: chce být jedničkou

Nové Picanto se na první pohled zásadně liší od svého předchůdce. Působí moderněji i originálně. Nové Picanto je i větší s rozvorem prodlouženým na 2835 mm, takže poskytne více prostoru. Zavazadlový prostor má objem 200/870 l. Kombinace pokrokových technologií (mj. variabilní časování sacích a výfukových ventilů Dual CVVT) přinesla snížení kombinované spotřeby v rozmezí 4,2 až 5,9 l/100 km. K dostání bude také technologií Eco-Dynamics zahrnující mj. stop/start systém ISG. V této podobě se spotřeba paliva snižuje do rozmezí 4,1 až 5,6 l/100 km. Verze LPG je vybavena i nádrží na 10 l benzinu.

Bezpečností výbava zahrnuje až sedm airbagů, elektronickou kontrolou stability ESC (není u základní verze), asistent pro rozjezd do kopce HAC, aktivní hlavové opěrky předních sedadel a systém ESS (Emergency Stop Signal). LED světlomety pro denní svícení jsou standardně v nejvyšší výbavě, u druhé nejvyšší za příplatek. Novými prvky výbavy, které jsou standardně v nejvyšší výbavě Sport nebo na přání, jsou bezklíčkové odemykání a startování tlačítkem, rozhraní AUX a USB pro připojení iPodu, rádio s RDS a CD/MP3, Bluetooth s hlasovým ovládáním, vyhřívaná přední sedadla, vyhřívaný volant, zadní parkovací senzory či asistent pro rozjezd do kopce.

Pro první zájemce o skladové vozy je připravena cenově zvýhodněná limitovaná edice 200 kusů Edition 1. Ta odpovídá variantě Comfort. Edition 1 a má mj. centrální zamykání, rádio s CD/MP3, elektrické ovládání předních oken a výškově stavitelný volant.

Třídveřová verze přijde na český trh v listopadu.

Kia Picanto - akční ceny vč. DPH

	výkon/převodovka	Active	Comfort	Edition 1	Exclusive	Sport
1,0 CVVT	51 kW/5M	184 980	219 980	199 980	249 980	-
1,25 CVVT	63 kW/5M	-	239 980	219 980	269 980	349 980
1,25 CVVT	63 kW/4A	-	259 980	239 980	289 980	369 980
1,0 CVVT LPG	59 kW/5M	229 980	249 980	229 980	279 980	-

Hyundai i40:
s velkými ambicemi

Novým modelem i40, který přichází nejprve jako originální, sportovně laděné kombi, chce Hyundai zaútočit na takové bestsellery, jakými jsou Passat, Mondeo nebo Superb Combi. S dlouhým rozvorem 2770 mm je kombi i40 dlouhé 4770 mm. Zavazadlový prostor má objem 553/1719 l.

Nový čtyřválec 2,0 l GDI má přímém vstřikování benzinu a se šestirychlostní přímo řazenou převodovkou má v kombinovaném režimu spotřebu 6,7 l/100 km. Největší zájem se předpokládá o turbodiesel 1,7 l/100 kW. Hyundai i40 bude vybaven technologiemi programu Blue Drive včetně systému Stop & Go ISG.

Vůz je vybaven devíti airbagy a mj. i regulací stability vozidla VSM (Vehicle Stability Management). Součástí standardní výbavy jsou také xenonové světlomety včetně LED pro denní svícení a přístrojový panel SuperVision s displejem LCD. Mezi technické inovace patří parkovací asistenční systémy, systém sledování jízdy v jízdním pruhu, připojení Bluetooth s hlasovým ovládáním a navigace s kamerou na zádi.

Hyundai jako důkaz kvality svých výrobků poskytuje pětiletou komplexní záruku bez omezení počtu ujetých kilometrů. Její součástí je 5 let asistenčních služeb zdarma v případě nepojízdnosti vozidla z důvodu výrobní vady, platných na celém území EU, a kondiční prohlídky zdarma.

Hyundai i40 kombi - základní ceny vč. DPH

	výkon/převodovka	Classic	Comfort	Style	Premium
1,6 GDI	99 kW/6M	549 990	-	-	-
2,0 GDI	130 kW/6M	-	-	669 990	719 990
1,7 CRDi	85 kW/6M	579 990	629 990	-	-
1,7 CRDi 100 kW	100 kW/6M	-	649 990	699 990	749 990

Mercedes-Benz C kupé:
elegance a styl

Dvoudveřové kupé odvozené od sedanu třídy C přináší dynamický, sportovně laděný design, špičkovou techniku a tradičně bohatou standardní a příplatkovou výbavu. Je o 41 mm nižší než sedan a mezi jeho charakteristické znaky patří krátký přední převis, dlouhá kapota motoru, silně skloněné čelní okno a elegantně se svažující střecha s výrazně skloněným zadním oknem ústícím plynule v krátkou záď. Sportovně laděný je rovněž čtyřmístný interiér s novou generací tříramenných volantů zavedených u třídy CLS. Zadní dvě sedadla jsou plnohodnotná a nabízejí vysokou úroveň komfortu. Na přání mohou být opěradla zadních sedadel sklopná. Nová generace telematického systému představená v modernizovaných sedanech a kombi třídy C nabízí přístup na internet v kombinaci s multimediálním systémem COMAND Online. Z pěti nabízených motorů s přímým vstřikováním jsou tři jednotky uzpůsobeny pro spalování benzinu a dvě vyžadují ke svému provozu naftu. Ve všech případech se standardně dodává funkce ECO Start-Stop. Od července nabídku rozšíří verze C 63 AMG, která se může pochlubit zrychlením z 0 na 100 km/h za 4,5 s.

Mercedes-Benz C kupé - základní ceny vč. DPH

	výkon/převodovka	C kupé
C 180 BE	115 kW/6M	854 400
C 250 BE	150 kW/7A	1 039 200
C 350 BE	225 kW/7A	1 190 400
C 63 AMG	336 kW/7A	1 833 600
C 220 CDI BE	125 kW/6M	957 600
C 250 CDI BE	150 kW/6M	1 051 200

Pozn.: BE = BlueEFFICIENCY

Toyota Corolla SDN

LEGENDÁRNÍ MODEL STÁLE ATRAKTIVNÍ

Již 10. generace Toyoty Corolla si nadále udržuje kvality, které této modelové řadě, vyráběné už 45 let, pomohly stát se historicky nejprodávanější. Všechny motory se nyní nabízejí s technologií Toyota Optimal Drive.

Pro západoevropské trhy se hlavní zbraní Toyoty mezi kompaktními vozy stal hatchback Auris. Populární Corolla se ale i nadále nabízí s karoserií sedan. Corolla je stále nejprodávanějším sedanem nižší střední třídy. Zůstává jedním ze základních modelů značky ve východní Evropě, kde si udržuje postavení nejprodávanějšího vozu v celém regionu. Ve většině zemí tohoto regionu je totiž stále větší zájem o sedany.

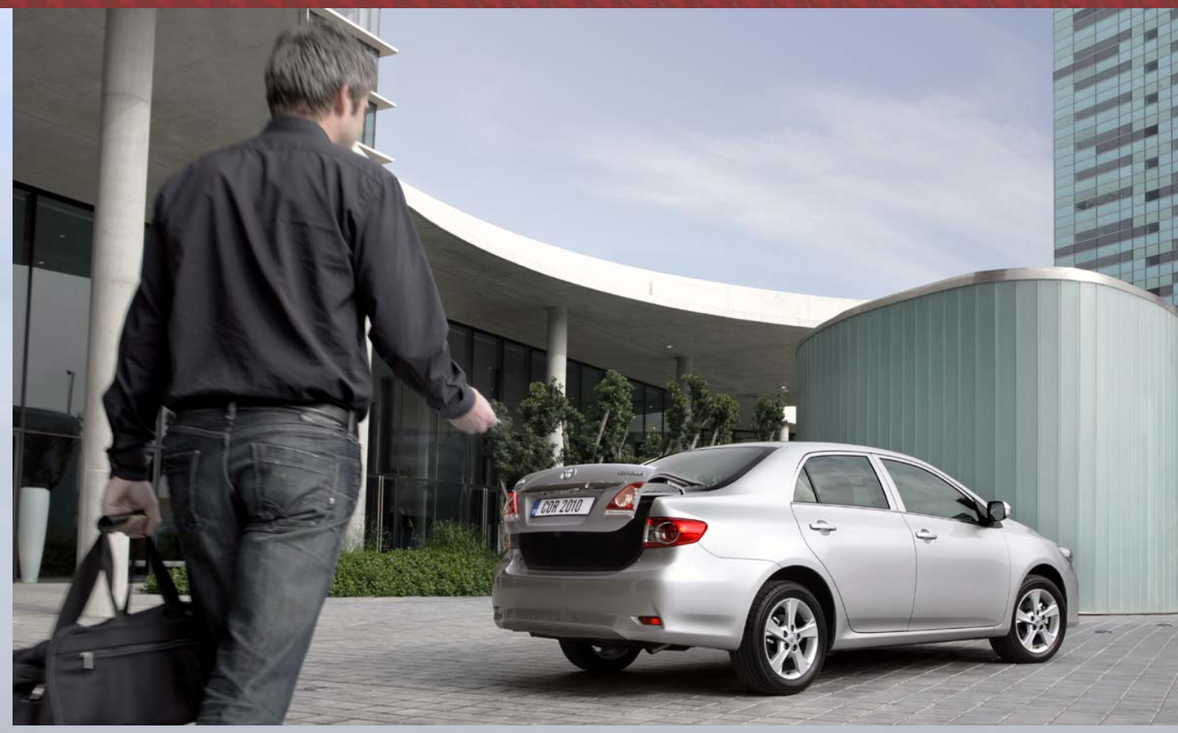
Desátá generace Corolly se představila v roce 2006 a od roku 2010 se prodává její modernizované podoba. Pro evropské trhy se vyrábí v tureckém Adapazanu. Základem vozu je platforma označovaná jako MC (Midsize Car), kterou používá řada dalších modelů značek Toyota a Lexus, jako např. Auris, Prius nebo Avensis.

Ve své nejnovější podobě nabízí kultivovanější tvary karoserie i zdokonalený a kvalitnější design interiéru. Charakteristický evoluční design modelu Corolla je symbolem základních hodnot značky Toyota, kterými jsou prvotřídní kvalita, styl, potěšení z jízdy a důraz na inovace. Exteriér Corolly byl přepracován s cílem zajistit pokrokovější a dynamičtější vzhled. Přední partie vozu zaujmou přepracovaným nárazníkem a maskou chladiče. Cílem stylistů bylo zdůraznit nízké těžiště vozu a jízdní stabilitu. Na zádi zaujmou přepracované sdružené svítilny a nárazník i přemístění odrazek do nižší polohy, což vůz při pohledu zezadu opticky rozšiřuje.

Vylepšení doznal i na poměry nižší střední třídy velmi prostorný interiér s kvalitním zpracováním. Nový volant je ve spodní části zploštělý a nabízí i silnější profil umožňující řidiči pohodlnější držení. U vyšších stupňů výbavy je volant obšitý kůží.

U sdruženého ukazatele se změnila barva podsvícení z jantarové na bílou. Na přístrojovém panelu a rukojetích dveří je povrchová úprava ve stříbřitém lesku. Stejná kvalitní úprava povrchu je i v prostoru středové konzoly a kolem dveřních spínačů. Doplněna byla funkce dálkového otevírání zavazadlového prostoru, který tak lze dálkově odemykat pomocí tlačítka na klíčku vozu.

V nabídce pohonných jednotek jsou zážehové motory 1,33 l Dual VVT-i a 1,6 l Valvematic, resp. turbodiesely 1,4 a 2,0 l D-4D. Všechny využívají technologie Toyota Optimal Drive, přispívající ke zvýšení výkonu při nižší spotřebě paliva, a splňují požadavky emisní normy Euro 5. Účelem použití této technologie je dosažení optimální rovnováhy mezi výkonem a minimální spotřebou paliva resp. emisí.



Corolla vykazuje optimální rovnováhu mezi výkonem a emisemi a celková spotřeba paliva i emise CO2 řadí tento vůz mezi nejlepší v kompaktní třídě. Corolla s motorem 1,4 D-4D má emise CO2 125 g/km, zatímco verze 1,33 Dual VVT-i s funkcí Stop & Start dosahuje emisí pouze 133 g/km.

Corolla SDN se nabízí ve třech úrovních výbavy. Základní Terra Cool má čtyři airbagy, klimatizaci, rádio s CD/MP3, elektricky ovládaná přední okna, palubní počítač a vyhřívání předních sedadel. Střední Luna přidává hlavové airbagy, tempomat, ovládání rádia na volantu a všechna elektricky ovládaná okna. Vrcholná Sol má navíc systém Smart Entry, systém VSC s TRC.

Audio soustava AM/FM/CD s možností volby mezi čtveřicí nebo šesticí reproduktorů nabízí připojení mobilního telefonu prostřednictvím Bluetooth. Je vybavena i zdířkami USB a AUX k připojení osobních přehrávačů hudby. Zdířka USB se nachází přímo ve schránce středové konzoly, kde lze takto bezpečně ukládat přehrávač MP3 během jízdy.

Ve výbavě Corolly je i moderní zpětné zrcátko Gentex s automatickou ochranou před oslněním a zabudovaným monitorem 3,3" zobrazujícím situaci za vozem snímanou zadní kamerou po zařazení zpětného chodu.

HLAVNÍ ROZMĚRY

délka (mm)	4545
šířka (mm)	1760
výška (mm)	1470
rozvor (mm)	2600
rozchod (mm)	1525/1520
průměr zatáčení (m)	neuv.
zavazadlový prostor (l)	450
nádrž paliva (l)	55
pohotovostní hmotnost (kg)	1280-1435
užitečná hmotnost (kg)	450-470

TECHNICKÉ ÚDAJE

motory	1,33 Dual VVT-i	1,6 Valvematic	1,4 D-4D 90 DPF	2,0 D-4D 125 DPF
palivo	B	B	N	N
výkon (kW)	73	97	66	93
točivý moment (N.m)	128	160	205	310
převodovka	6M	6M/6A	6M	6M
rychlost (km/h)	180	200	175	200
zrychlení 0-100 km/h (s)	13,1	10,0/12,0	11,9	10,1
spotřeba (l/100 km)	5,9	6,5/6,2	4,7	5,2

ZÁKLADNÍ A ZAVÁDĚCÍ CENY

Toyota Corolla SDN	výkon/převodovka	Terra Cool	Luna	Sol
1,33 Dual VVT-i	73 kW/6M	349 900	449 900	-
1,6 Valvematic	97 kW/6M	-	419 900	504 900
1,6 Valvematic 6MM	97 kW/6A	-	492 900	-
1,4 D-4D 90 DPF	66 kW/6M	479 900	-	-
2,0 D-4D 125 DPF	93 kW/6M	-	589 900	-

VELKÉ RIZIKO PRO PÁR SEKUND

Jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod se smrtelnými následky jsou nezvládnuté předjížděcí manévry. Přitom test německého autoklubu ADAC ukazuje, že předjížděním se získá mnohem méně času, než si lidé myslí.

Na stejnou trať byli opakovaně vysíláni dva řidiči - jeden s úkolem co nejvíce předjíždět a druhý chovající se defenzivně. Oba přitom za všech okolností dodržovali dopravní předpisy. Na konci 20 km dlouhého úseku byl předjíždějící řidič v průměru o 1,5 minuty dříve. Jen zcela výjimečně se předjíždějícímu řidiči podařilo získat více než dvě minuty. Naopak velmi často se přes veškerou snahu nepodařilo předjet dost vozů, takže oba řidiči dojeli ve stejném čase.

Podle ADAC nelze za normálních okolností v běžném silničním provozu předjížděním získat více, než 10 % celkové délky jízdy. Je to ale za cenu mnohem větší stresu a jen pokud se opakovaně překračuje povolená rychlost. Samozřejmě tím značně roste riziko nehody. Statistiky hovoří jasně - na běžných silnicích dochází jen ke 20 % dopravních nehod, ale počet mrtvých při nich je 59 %.

Při předjíždění vznikají časté nebezpečné situace, protože řidiči jen obtížně odhadují skutečnou rychlost protijedoucích vozidel. Bezpečné předjetí nákladního auta vyžaduje volný výhled na 500 až 600 m a dokonce i pro předjetí pomalu se pohybujícího traktoru je potřeba výhled na 300 m. Na úzkých silnicích předjíždějící řidič snadno ztrácí kontrolu nad svým vozem pohybujícím se vyšší rychlostí než je bezpečné.

Mercedes-Benz SLK - *razance a styl*

Třetí generace sportovního roadsteru třídy SLK překvapí svým "drsnějším" vzhledem a především znamenitě odladěným podvozkem, který tomuto vozu otevírá cestu k ještě náročnější klientele.

Nové "es-el-káčko" samozřejmě navazuje na své prodejně velice úspěšné předchůdce (první generace měla premiéru v roce 1996), ovšem již na první pohled je jasné, že tentokrát vsadili designéři stuttgartské automobilky na "mužnější" design, který v sobě spojuje klasické tvary mercedesů z 50. let minulého století a nejnovějších sportovních modelů CLS a SLS AMG.

Klasické proporce dvoumístného roadsteru s dlouhou kapotou a krátkou zádí podtrhuje především výrazná, sebevědomá maska chladiče s nepřehlédnutelným logem firmy a zřetelně stylizované světlomety, jež zasahující až do boku aerodynamicky skvěle zpracované karoserie - součinitel čelního odporu vzduchu činí pouhých 0,30.

Interiér nového modelu SLK je rovněž velmi zdařilý a stylově čistý. To platí zejména o přístrojové desce s klasickými kruhovými přístroji a anatomicky tvarovaných sedadlech s modernizovaným systémem AIRSCARF, který umožňuje jízdu se staženou střechou i v chladném počasí. Nutno podotknout, že pro model SLK připravil výrobce tři varianty skládací střechy Variodach: v barvě vozu, panoramatickou s tmavě tónovaným sklem a konečně světovou novinku-panoramatickou střechu s funkcí MAGIC SKY CONTROL, která po stisknutí ovladače mění světlé, průhledné provedení v tmavé a naopak. V tmavém provedení vytváří střecha příjemný stín a při intenzivním slunečním záření zabraňuje vyhřívání vnitřního prostoru.

Vítanou novinku představují průhledné otočné plastové desky uchycené na zadní straně bezpečnostního rámu. Řidič nebo spolujezdec je mohou jednoduše otočit směrem do středu vozu, a zabránit tak nepříjemným turbulencím vzduchu. Toto řešení částečně nahrazuje větrnou zástěnu se zasouvacím rámem, která ovšem i nadále zůstává ve výbavě vozidla.

Nový Mercedes-Benz SLK se začíná prodávat ve třech verzích, výhradně se zážehovými motory s přímým vstřikováním paliva a funkcí ECO-Start-Stop. Modely SLK 200 BlueEFFICIENCY a SLK 250 BlueEFFICIENCY mají pod kapotou přeplňovaný čtyřválec 1,8 l/184 a 204 k, model SLK 350 BlueEFFICIENCY pak nově vyvinutý vidlicový šestiválec 3,5 l /306 k, s nímž dosahuje rychlost 250 km/h a zrychluje za úctyhodných 5,6 sekundy. Modely SLK 250 a 350 jsou vybaveny sedmistupňovou automatickou převodovkou 7G-TRONIC PLUS, model SLK 200 se standardně dodává se šestistupňovou manuální převodovkou, která od 4. čtvrtletí 2011 bude k dispozici i pro model SLK 250.

Podobně jako ostatní modely značky Mercedes-Benz nabízí i roadster SLK doslova strhující příplatkovou výbavu, v níž se zákazník pravděpodobně orientuje jen "hlubokým" studiem v rozsáhlém ceníku. Vybrat si kožené čalounění z Designo programu může být docela dobrodružstvím, totéž ostatně platí i o kolech z lehké slitiny. Docela zajímavá je příplatková sada (s výjimkou verze Edition 1) pro dynamickou jízdu, která zahrnuje adaptivní systém odpružení, přímé řízení a funkci Torque Vectoring Brake, která v zatáčkách pomáhá stabilizovat vůz a zlepšovat jeho trakci.

Kouzlo nového modelu SLK ovšem spočívá i v tom, že základní verzi tohoto atraktivního sportovního vozu koupíte pod milion korun.

HLAVNÍ ROZMĚRY

délka (mm)	4134
šířka (mm)	1810
výška (mm)	1301
rozvor (mm)	2430
rozchod (mm)	1559/1565
průměr zatáčení (m)	10,5
zavazadlový prostor (l)	225-335
nádrž paliva (l)	60
pohotovostní hmotnost (kg)	1435-1540
užitečná hmotnost (kg)	315

TECHNICKÁ DATA

motory	SLK 200 BE	SLK 250 BE	SLK 350 BE
palivo	B	B	B
výkon (kW)	135	150	225
točivý moment (N.m)	270	310	370
převodovka	6M	7A	7A
rychlost (km/h)	240	243	250
zrychlení 0-100 km/h (s)	7,3	6,6	5,6
spotřeba (l/100 km)	6,4	6,2	7,1
pozn.	-	od 4. Q 6M	-

ZÁKLADNÍ CENY VČ. DPH

	výkon/převodovka	C kupé
SLK 200 BlueEFFICIENCY	135 kW/6M	982 800
SLK 250 BlueEFFICIENCY	150 kW/7A	1 058 400
SLK 350 BlueEFFICIENCY	225 kW/7A	1 336 800

BOSCH MÁ JASNO:

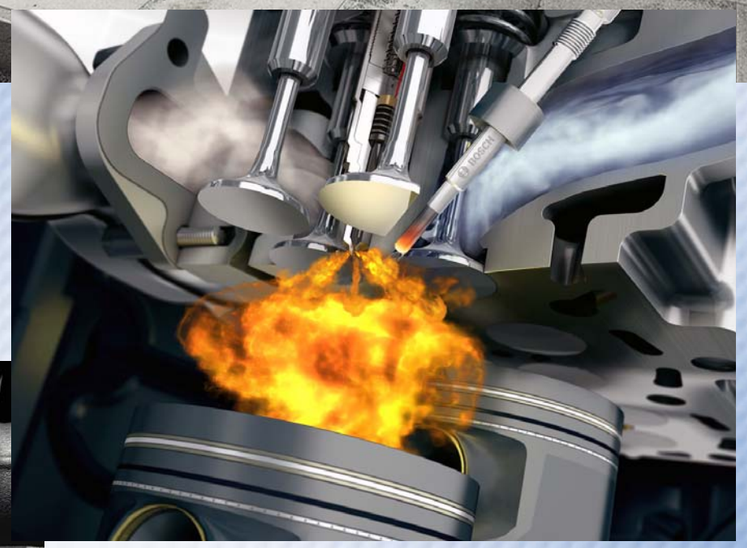
spalovací motor bude i nadále dominovat

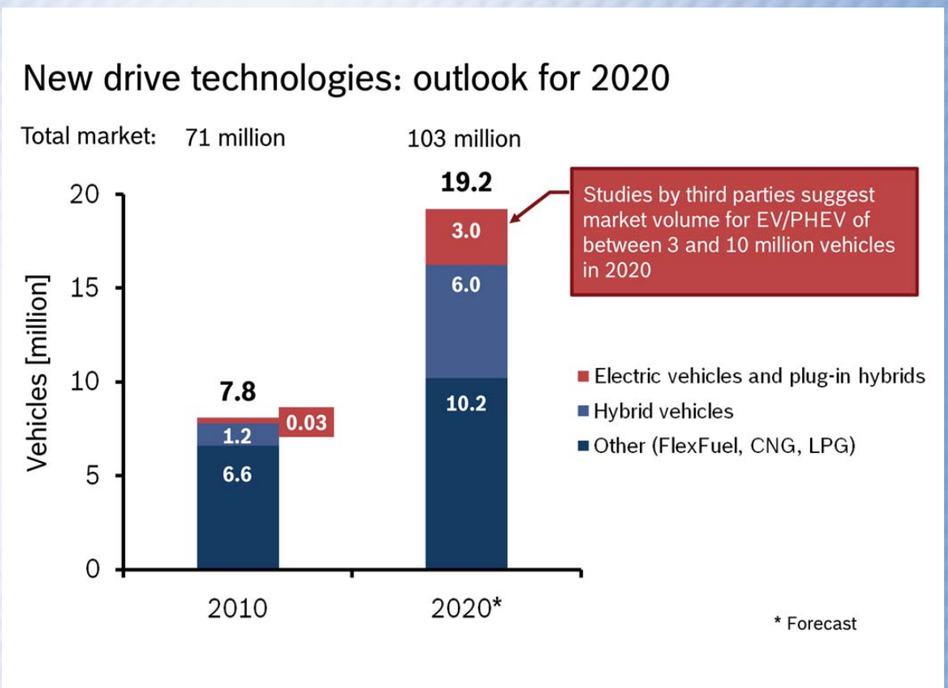
Na tradičním setkání s novináři společnost Bosch naznačila, že spalovací motor bude hrát rozhodující roli při zajišťování individuální mobility i v budoucnosti. Prognózy společnosti Bosch ukazují, že v roce 2020 dosáhne světový trh ročního objemu 104 milionů osobních a lehkých užitkových vozidel. Z toho budou jen tři miliony vozidel vybaveny čistě elektrickým nebo hybridním pohonem s vnějším dobíjením a šest milionů vozidel bude mít hybridní pohon. To znamená, že v roce 2020 přijde na trh 100 milionů nových vozidel se spalovacími motory.

Přínos elektromobilů a hybridů s vnějším dobíjením ke snížení emisí CO_2 bude odpovídat jejich předpokládanému 3% tržnímu podílu. Rozhodující bude příspěvek 97 % nových vozidel poháněných spalovacím motorem.

Pokud se podrobněji podíváme na spotřeby nových vozidel na evropském trhu, tak uvidíme, že již dnes jsou dokonce i ve střední třídě vozidla s emisemi CO2 pod hranicí stanovenou jako cíl pro rok 2015. Normovaná spotřeba hybridních vozů se zážehovým motorem je velmi podobná srovnatelným vozidlům se vznětovým motorem a oba druhy pohonu jsou již dnes schopny dosáhnout cílové hodnoty pro rok 2020. Přitom většina dnes sériově vyráběných motorů nabízí ještě dostatek prostoru pro technická řešení snižující spotřebu paliva.

V roce 2020 bude elektromobil přibližně o 45 % dražší než srovnatelné vozidlo se spalovacím motorem. Teprve od roku 2025 dosáhnou elektrifikované pohony tak širokého uplatnění, že lze počítat s citelným poklesem podílu vozidel poháněných výhradně spalovacím motorem. Až pak začne éra elektromobility.





McLaren MP4-12C

PROSTĚ NEJLEPŠÍ

Co se týče akcelerace a největší rychlosti najde majitel McLarenu soupeře jen u Bugatti Veyron, jenže ten se BigMacu zdaleka nevyrovná v zatáčkách. McLaren MP4-12C logicky těží z poznatků, které firma získala v závodech formule 1.

Bruce McLaren svou firmu založil v roce 1963 aby vyráběl závodní auta. V roce 1969 začal připravovat i sportovní auto pro normální provoz. Jenže na jaře 1970 zahynul při testování. Jeho firma se postupem času dostala pod kontrolu Rona Dennise a Mansoura Ojjeha. V roce 1993 vyrobili malou sérii superauta McLaren F1. Roku 2003 McLaren připravil a pro Mercedes-Benz vyráběl další superauto SLR.

Nyní se rivalita s Ferrari přenáší ze závodů F1 i na silnice. McLaren MP4-12C je zcela mimořádné auto. Používá revoluční koncepci nosné struktury tvořené poprvé jedinou skořepinou z uhlíkových kompozitů - Carbon MonoCell. To je prvek, který jako první zavedl do formule 1 právě McLaren v roce 1981.

Pohonnou jednotkou je vlastní motor V8 3,8 l twin-turbo s výkonem 440 kW (600 k) a největším točivým momentem 600 N.m. Rovněž převodovka je vlastní konstrukce - sedmirychlostní dvojspojková s plynulým řazením SSG.

Unikátní je i aktivní podvozek vybavený systémem ProActive Chassis Control nahrazujícím mechanické stabilizátory elektronikou minimalizující naklánění vozu ve všech směrech. Tlumení se přestavuje podle změny jízdních podmínek nebo podle pokynů řidiče. Pérování má tři režimy měnící současně i charakteristiku chování pohonné jednotky - Normal, Sport a High performance.

Také další zajímavost byla původně vyvíjena pro formuli 1. Elektronický systém Brake Steer brzdí vnitřní zadní kolo v zatáčce jinou intenzitou než to vnější a tím usnadňující ovládání vozu. McLaren MP4-12C má i další elektronické systémy, jako ABS, ESP, ASR, EBD atd.

Brzdy jsou standardně s litinovými kotouči a čelistmi z hliníkové slitiny doplněné o aerodynamickou brzdu, což je změna polohy zadního křídla. K technické úrovni vozu se ale mnohem více hodí rovněž nabízené keramické brzdy Brembo.

MP4-12C je poněkud menší než srovnatelné supersporty (délka je 4507 mm), ale současně má delší rozvor 2670 mm. Lehká nosná struktura (pohotovostní hmotnost je jen 1336 kg) znamená nižší těžiště než je obvyklé.

Po pravé straně sedadla Recaro jsou dva hlavní ovladače pro nastavení podvozku (tento je označen H jako Handling) a pohonné jednotky (P jako Powertrain) s extrémy Manual a Active.

Zajímavý je i design vozu. Namísto dramatických tvarů stylista Frank Stephenson vsadil na jednoduchost a nadčasovou eleganci. Ta se nevytratila ani při zapracování veškerých nezbytných aerodynamických prvků.

Motor s turbodmychadlem nevysílá z dvojice výfukových rour zdaleka takový řev jako Ferrari či Lambo. Elektronika podvozku ale je neuvěřitelně účinná. Toto auto umožňuje přenos mnohem větších odstředivých sil a vůz se vůbec nenaklání ani při intenzivním brzdění či akceleraci. K tomu samozřejmě nemalou měrou přispívají i pneumatiky Pirelli PZero Corsa.

McLaren dosahuje 330 km/h a zrychluje z 0 na 100 km/h za 3,3 s a na 200 km/h za 9,1 s. Kombinovaná spotřeba je 11,7 l/100 km. Vyrábí se v supermoderním Technickém středisku McLarenu ve Wokingu, jehož úžasnou architekturu navrhl Sir Norman Foster.

24 hodiny Le Mans

Navzdory dvěma vážným haváriím svých vozů Audi dosáhlo další, už desáté vítězství v Le Mans. Pokud hodnotu vítězství určuje síla soupeřů, pak letošní kvality Peugeotu činí toto prvenství i tím nejhodnotnějším.

Poprvé od roku 1969 a legendárního souboje Ickxe (Ford) s Herrmannem (Porsche) vozy v posledním kole neprojížděly špalírem traťových komisařů s vlajkami. O vítězství se totiž bojovalo až do posledních metrů. Rozdíl mezi prvními dvěma vozy v cíli byl sice letos větší, ale dosud nikdy se neodehrál souboj dvou týmů trvající celých 24 hodin, během nichž rozdíl mezi vedoucími vozy nikdy nepřekročil několik sekund.

Peugeot i Audi pro letošní rok připravily zcela nové vozy. Audi má poprvé kupé R18 TDI s turbodieselem V6 3,7 l, zatímco Peugeot pro 908 zvolil turbodiesel V8 3,7 l. Ač oba vozy byly úpravou předpisů nuceny tankovat častěji, mezi soupeři se zážehovými motory nebyl nikdo, kdo by je mohl ohrozit.

Peugeoty s menším aerodynamickým odporem získávaly na rovinkách, ale Audi s větším přítlakem byly lepší v zatáčkovitých sekcích a dosahovaly i lepších časů na celé kolo. Jenže za to platilo dvěma tankováními navíc.

Audi ztratilo dva vozy divokými haváriemi, které naštěstí skončily bez zranění. V obou případech musely na trať na delší dobu vyjet Safety cary. To se paradoxně nakonec ukázalo jako výhoda pro Audi, které tím částečně eliminovalo potřebu více tankování. U Peugeotu nedokázali najít způsob, jak několikasekundový náskok jediného Audi eliminovat. Audi tak nakonec bylo po 24 hodinách první o 14 sekund!

V kategorii GTE byly nejrychlejší vozy BMW M3 GT, ale v souboji s Ferrari a Porsche nakonec oslavy sto let od založení Chevroletu korunovalo vítězství vozu Corvette.

kategorie GTE

1.	Beretta/Milner/Garcia	Corvette Racing	Chevrolet Corvette C6 ZR1	314
2.	Fisichella/Bruni/Vilander	AF Corse	Ferrari 458 Italia	314
3.	Priaulx/Muller/Hand	BMW Motorsport	BMW M3 GT	313
4.	Lieb/Lietz/Henzler	Felbermayr-Proton	Porsche 997 RSR	312
5.	Narac/Pilet/Armindo	IMSA Performance Matmut	Porsche 997 RSR	311
6.	Bergmeister/Long/Luhr	Flying Lizard Motorsport	Porsche 997 RSR	310

kategorie LMP

1.	Fassler/Lotterer/Treluyer	Audi Sport Team Joest	Audi R18 TDI	355
2.	Bourdais/Pagenaud/Lamy	Team Peugeot Total	Peugeot 908	355
3.	Sarrazin/Montagny/Minassian	Peugeot Sport Total	Peugeot 908	353
4.	Davidson/Gene/Wurz	Peugeot Sport Total	Peugeot 908	351
5.	Lapierre/Duval/Panis	Team Oreca Matmut	Peugeot 908 HDI	339
6.	Prost/Jani/Bleekemolen	Rebellion Racing	Lola-Toyota B10/60	338
7.	Ickxová/Martin/Leinders	Kronos Racing	Lola-Aston Martin B10/60	328
8.	Ojjeh/Kimber-Smith/Lombard	Greaves Motorsport	Zytek-Nissan 07S (LMP2)	326

EVOQUE
na zkušební trati

Současně s prezentací cílů automobilky Land Rover pro nejbližší období jsme se ve vývojovém středisku v Gaydonu mohli detailně seznámit s Range Roverem Evoque.

Kromě prezentace jeho technických vymožeností i nabídky výbav, umožňující dosud nevídanou individualizaci pro každého zákazníka, se nám dostalo i příležitosti vyzkoušet si Range Rover Evoque na zkušebním okruhu.

Evoque má pohon všech kol s elektronicky řízenou spojkou Haldex u zadní nápravy. Je vybaven řadou elektronických systémů usnadňujících jeho ovládání v extrémních podmínkách. Jako první vůz značky má například elektrický posilovač řízení EPAS (Electric Power Assisted Steering System) komunikující s ostatními elektronickými systémy.

Evoque je také prvním Range Roverem, pro který lze získat parkovací asistent. Ten pro samočinné zaparkování do řady vozů vyžaduje jen 435 mm volného prostoru na každé straně. Tento systém jsme si mohli vyzkoušet v praxi. Po změření rozměrů mezery do ní vůz samočinně zajede. Proti jiným systémům ale elektronika ovládá jen řízení. Na řidiči zůstává, aby pedály určoval rychlost pohybu a včas zabrzdil.

Evoque především může být jako první off road vybaven systémem elektronicky řízeného pérování MagneRide 3. generace s proměnlivou charakteristikou tlumení v závislosti na způsobu jízdy a vnějších podmínkách.

Systém pracuje bez ventilů s pístem doplněným dvojicí solenoidů a využívá ocelové částice v syntetickém oleji. Magnetické cívky v tlumičích generují proměnlivé magnetické pole, které podle potřeby částice seřadí do řad nebo je rozptýlí. Tím se mění vlastnosti média procházejícího otvory v pístu a v důsledku toho se mění i charakteristika tlumení podle toho, jak je vůz za jízdy zatěžován. Systém se dvěma cívkami reaguje dvakrát rychleji než systémy dosud používané ve sportovních autech. Poprvé také dokáže současně korigovat pohyby karoserie i kol.

Systém MagneRide Gen3 jsme si v Gaydonu vyzkoušeli na testovacím okruhu. Ten zahrnoval jak nerovnou dlažbu, tak perfektně hladkou vozovku, dlouhé rovinky, rychlé i ostré zatáčky včetně jejich sérií a jízdu na kruhové dráze.

Nejpůsobivější bylo chování vozu na rozbité cestě. Při jízdě rychlostí asi 80 km/h po úzké cestě kolem lesa jsem měl plné ruce práce, ale vůz nerovnosti s přehledem zvládal. Po zrychlení na 110 km/h se auto se chovalo překvapivě sebejistě. K mému překvapení jsem jej měl ve větší rychlosti mnohem více pod kontrolou a jízda působila bezpečněji.

Systém MagneRide Gen3 jsme si v Gaydonu vyzkoušeli na testovacím okruhu. Ten zahrnoval jak nerovnou dlažbu, tak perfektně hladkou vozovku, dlouhé rovinky, rychlé i ostré zatáčky včetně jejich sérií a jízdu na kruhové dráze.

Nejpůsobivější bylo chování vozu na rozbité cestě. Při jízdě rychlostí asi 80 km/h po úzké cestě kolem lesa jsem měl plné ruce práce, ale vůz nerovnosti s přehledem zvládal. Po zrychlení na 110 km/h se auto se chovalo překvapivě sebejistě. K mému překvapení jsem jej měl ve větší rychlosti mnohem více pod kontrolou a jízda působila bezpečněji.

Young Creative Chevrolet

Už 5. ročník celoevropské soutěže studentů uměleckých škol Young Creative Chevrolet zná své vítěze v České republice a na Slovensku. Všech pět zadání - opět v kategoriích Móda, Fotografie, Vizuální umění, Video a Hudba - se tentokrát týkalo 100. výročí založení značky Chevrolet.

V České republice a na Slovensku bylo ve čtyřech kategoriích odevzdáno celkem 34 prací. O pořadí v jednotlivých kategoriích rozhodovaly odborné poroty. Kromě finanční odměny pro první tři práce v každé kategorii je součástí ceny pro vítěze postup do celoevropského kola. Nejlepší z nejlepších pak kromě jiného získají možnost stáže ve špičkové firmě konkrétního oboru.

V kategorii Fotografie získala 1. místo Juliana Křížová s Jakubem Vlčkem z Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně.

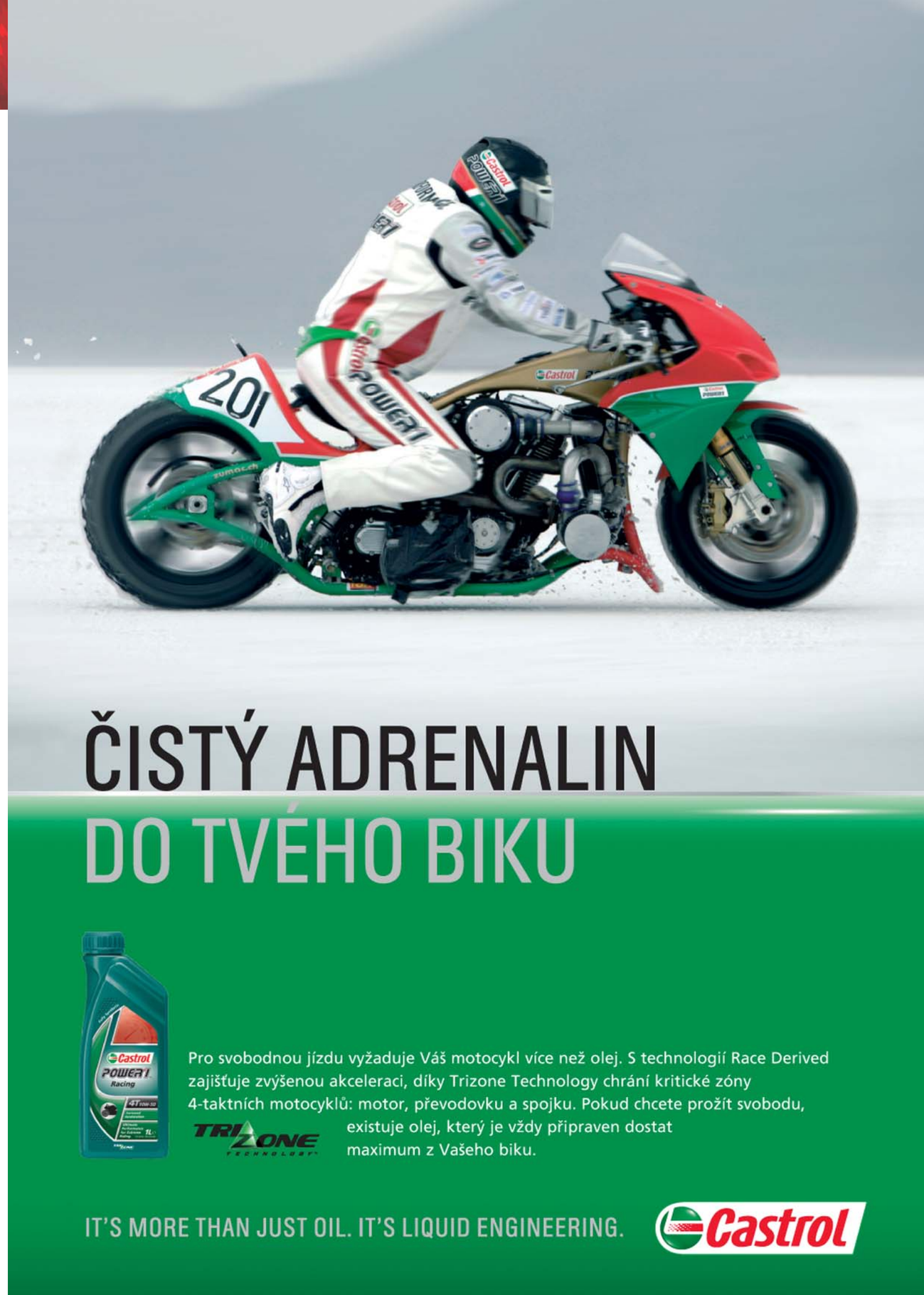
ELEKTROMOBILY V PŮJČOVNĚ

Sixt se stal první autopůjčovnou nabízející v České republice pronájem elektromobilů smart ED. Vzhledem k nízkým nákladům spojených s provozem elektromobilu se očekává zájem nejen ze strany fanoušků nových technologií, ale také studentů a běžných občanů. Cena pronájmu vozidla je 499 Kč vč. DPH na den, přičemž tato částka není nijak vázána na ujetý počet kilometrů. Ve spolupráci s E.ON jsou připravena nabíjecí místa, jedno na pobočce Sixtu na pražském letišti a druhé místo s dvojitou dobíjecí stanicí před budovou pražského hotelu Hilton. Na obou je možné vůz dobít zdarma. Náklady spojené s jedním nabitím v domácnosti se pohybují do 100 Kč. Zákazník dostane vozidlo vždy plně dobité. Sixt má připravenu i asistenční službu pro případ, že by řidič nedbal informací přístrojů a skončil s vybitými akumulátory. Pro domácí dobíjení je ve vozidle kabel se třemi typy koncovek. Smart ED se dobíjí výhradně z běžné sítě 230 V, přičemž vyžaduje jištění nejméně na 16 A. Smart ED, jehož dovozcem je společnost Mercedes-Benz, je dvoumístné vozidlo s dojezdem až 135 km. Elektromobily zapůjčila do zkušebního provozu společnost E.ON.

WI-FI DO FOCUSU

Nový Ford Focus (představili jsme jej detailně v minulém čísle) dostane už v příštím roce díky systému Ford SYNC s technologií MyFord Touch integrované připojení Wi-Fi. Později se tyto technologie dostanou i do dalších modelů Fordu.

Nové technologie budou kompatibilní jak s jakýmkoli USB modemem, tak i s telefony typu smartphone, což znamená, že nebude potřeba žádných dalších smluv nebo výdajů. Cestující s jakýmkoli typem přístroje s Wi-Fi připojením se tak velmi snadno připojí k internetu. Jednoduše a snadno bude navíc možné spárovat až pět zařízení najednou. Jednou z největších výhod systémů SYNC MyFord Touch je možnost využít různé přístroje s USB, takže není potřeba investovat do kompatibilního vybavení.

V případě Wi-Fi systému SYNC v modelu Focus půjde o technologii montovanou v továrně přímo do hardware vozu, zatímco některé konkurenční automobilky volí cestu zvláštního přijímače a vysílače. Zákazník Fordu proto nebude muset podepisovat žádné další smlouvy.

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)
Petr Hanke (hanke@me.com)
Grafické zpracování: Jaroslav Ticháček (marabu@senior.cz)
Fotografie: tiskové materiály příslušných automobilek
(pokud není uvedeno jinak)