MOTOR trend

06/2010

Automobilový magazín ZDARMA

Opel Zafira 1,6 CNG ecoFLEX Turbo

Zemní plyn bojuje s nevědomostí zákazníků

Bentley Continental Supersports Convertible

Chlapské nahoře bez

České Top 10 v květnu 2010

1.	Škoda Octavia	2690
2.	Škoda Fabia	1546
3.	Kia ceeʼd	602
4.	Škoda Superb	435
5.	Škoda Yeti	382
6.	Ford Fusion	330
7.	Volkswagen Polo	318
8.	Volkswagen Golf	292
9.	Ford Fiesta	263
10.	Volkswagen Passat	255

GREENLINE II. GENERACE

Krátce po zahájení prodeje modernizované podoby modelů Fabia Combi a Roomser Škoda Auto opět doplnila nabídku i o úsporné verze GreenLine. Jejich nejvýznamnější novinkou je nový tříválcový turbodiesel 1,2 TDI CR DPF/55 kW s vysokotlakým přímým vstřikováním nafty Common rail, systémem Start-Stop, rekuperací brzdné energie a doporučením zařazení rychlostního stupně na displeji Maxi DOT. Systémy Start-Stop i rekuperace energie při brzdění se u vozů Škoda zde objevují poprvé. K dalším opatřením pro zvýšení hospodárnosti patří snížení a aerodynamické zakrytí podvozku a použití pneumatik s nízkým valivým odporem.
Fabia Combi GreenLine II se chlubí spotřebou 3,4 l/100 km, zatímco Roomster GreenLine II 4,2 l/100 km. Základní cena Fabie Combi GreenLine II s motorem 1,2 TDI CR DPF/55 kW a pětirychlostní převodovkou je 366 900 Kč, Roomsteru GreenLine II. generace se stejným motorem činí 390 900 Kč. Výbava verze GreenLine zahrnuje mj. přední mlhové světlomety s funkcí denního svícení, ESP vč. ABS, tempomat a centrální zamykání s dálkovým ovládáním.

TAK TENHLE PRCEK STOJÍ ZA POZORNOST

Studií minivozítek pro městský provoz se neustále objevuje nepřeberné množství. V tomto případě ale jde o projekt, který stojí za pozornost. Stojí za ním totiž Gordon Murray. Tento Jihoafričan kdysi proslul jako největší inovátor ve formuli 1. Jím navržené vozy Brabham a McLaren sbíraly vítězství a tituly. Pak postavil supersport McLaren F1, svého času nejrychlejší auto světa nabízené volně v prodeji. Po několika dalších projektech si Murray založil vlastní konstrukční kancelář aby využil své zkušenosti s extrémně lehkými konstrukcemi při stavbě malých aut pro běžný provoz.
Po třech letech vývoje a náznaků nyní předvedl prototyp T25 City Car. Třímístné vozítko s řidičem sedícím uprostřed je dlouhé 2400 mm a široké 1300 mm. Pro usnadnění paralelního parkování má jediné dveře na přídi jako kdysi BMW Isetta. Pohonnou jednotkou je tříválec o výkonu 37,5 kW, na jehož vývoji se podílí firma Prodrive.
Na voze je neméně pozoruhodný i Murrayem navržený postup výroby nazvaný iStream, jenž umožňuje radikální zmenšení potřebného prostoru na výrobu i celkových investic. Gordon Murray sám o svém projektu tvrdí, že v automobilovém průmyslu vyvolá největší revoluci za poledních 100 let.

Volkswagen Touareg - luxus i do terénu

Druhá generace Volkswagenu Touaregu vychází vstříc volání po větší hospodárnosti velkých SUV a přijíždí s motory se spotřebou sníženou až o 25 %. Poprvé je v nabídce i hybridní verze kombinující motor V6 TSI s elektromotorem. V režimu souběžné činnosti spalovacího motoru V6 TSI a elektromotoru dosahuje až 279 kW a 580 N.m při spotřebě 8,2 l/100 km. Nejhospodárnější variantou je V6 3,0 TDI/176 kW se sadou BlueMotion Technology a spotřebou 7,4 l/100 km. Touareg je prvním SUV vybaveným osmirychlostní samočinnou převodovkou Tiptronic.

Nový Touareg je dlouhý 4795 mm a má o 208 kg nižší pohotovostní hmotnost při větší tuhostí v krutu. Také se podařilo významně zlepšit aerodynamiku.

základní cena vč. DPH	výkon/převodovka	
V6 FSI BMT	206 kW/8A	1 237 600
V6 TDI BMT	176 kW/8A	1 227 900
8 TDI	250 kW/8A	1 843 900
Hybrid	245 kW(279 kW)/8A	1 887 200

Zajímavostí je možnost volby ze dvou verzí pohonu všech kol. Kromě základní 4Motion se samosvorným mezinápravovým diferenciálem Torsen lze objednat sadu Terrain Tech (cena je 43 800 Kč) se systémem 4XMotion s rozdělovací převodovkou včetně redukce a možností volby z několika režimů.

Touareg přináší nové asistenční systémy - kamerový Area View, sledující prostřednictvím čtyř kamer okolí, Lane Assist, varující při vybočení, Side Assist, upozorňující na vozy v mrtvém úhlu, adaptivní tempomat ACC a Front Assist, brzdící v případě potřeby až do úplného zastavení. Novinkou jsou bi-xenonové světlomety s asistenční funkcí Dynamic Light Assist samočinně přizpůsobující osvětlení situaci před vozem.

V základní výbavě je šest airbagů, dvouzónová klimatizace, rádio s CD/MP3/MP4/AUX, tempomat či palubní počítač.

Renault Wind

Renault Wind je jedním z nejzajímavějších designérských nápadů posledních let. Jde o malý dvoumístný sportovní automobil přinášející zábavu, ale současně i praktický při každodenním používání především v městském provozu.

Zajímavostí tohoto coupé/roadsteru je nový princip rychlého vysouvání pevné střechy. Stejný princip otočné střechy využívá jen Ferrari Superamerica. U Windu její vysunutí trvá jen 12 s. Díky tomuto systému Wind nabízí v této kategorii neobvykle velký objem zavazadlového prostoru 270 l, který nezávisí na poloze střechy.

Výrazě sportovně laděný podvozek byl vyvinut v oddělení Renault Sport Technologies na bázi platformy modelu Clio. Stejnou používá i Twingo. Proto se pouhých 3833 mm dlouhý Wind někdy označuje jako sportovní či otevřená verze Twinga, čemuž nahrává i to, že se spolu s Twingem vyrábí ve slovinském Novom Meste.

Motory jsou zážehové čtyřválce 1,6 16V/98 kW a přeplňovaný 1,2 TCe/74 kW převzatý z Twinga RS.

Interiér je navržen ve stylu kokpitu závodního auta se sportovními sedadly s integrovanými opěrkami hlavy a zvýšeným bočním vedením. Přístroje jsou umístěny v atraktivních pochromovaných tubusech.

Renault Wind je vybaven 17" hliníkovými koly. O bezpečnost se stará zabudovaný ochranný oblouk a vyvýšené boky karoserie v kombinaci se čtyřmi airbagy a ESP. Standardně se dodává s klimatizací a autorádiem s CD/MP3 a ovládáním pod volantem.

základní cena vč. DPH	výkon/převodovka	Dynamique	Exception	LS Collection
1,2 TCe	74 kW/5M	399 900	-	-
1,6 16V	98 kW/5M	-	449 900	479 900

Seat Ibiza ST - praktičnost i atraktivita

Kombi ST je třetí karosářskou verzí čtvrté generace malého modelu Ibiza. Spojuje v sobě atraktivní design s praktickým zavazadlovým prostorem. Jedná se o přitažlivé víceúčelové auto určené především pro mladé klienty, kteří ocení všestranný útok na jejich emoce.

Ibiza ST je s délkou 423 cm o 18 cm delší než pětidveřový hatchback. Přitom rozvor náprav 246 cm byl zachován, takže se jen protáhl zadní převis. Designérům se podařilo velmi citlivě spojit výrazně sportovní styl nových hatchbacků Ibiza se zavazadlovým prostorem. Jeho předností je více než objem 430 l nízká nákladová hrana a rozšířené zadní víko, což obojí usnadňuje nakládání a vykládání.

Vůz byl vytvořen na koncernové modulové platformě A0 (PQ25). Nosná struktura je díky rozsáhlému využití vysokopevnostních ocelí velmi tuhá a současně lehká, takže pohotovostní hmotnost základní verze je jen 1110 kg.

Na přání se pro všechny verze dodává ESP, které je u motorů s výkonem nad 74 kW doplněno funkcí elektronické náhrady uzávěrky diferenciálu XDS.

Standardní výbavou jsou čtyři airbagy. Autorádio s CD/MP3/AUX a centrální zamykání jsou základní výbavou od úrovně Reference, klimatizace, palubní počítač nebo tempomat se dodávají od úrovně Style

Stejně jako ostatní varianty Ibizy se i Ibiza ST vyrábí ve španělském Martorellu. U českých prodejců mohou zákazníci vůz objednávat od začátku června až do konce srpna za velmi přitažlivé zaváděcí ceny doplněné o dárek a poukaz na servisní služby.

základní cena vč. DPH	výkon/převodovka	Basis	Reference	Style	Sport
1,2 12V	51 kW/5M	244 900	248 900	-	-
1,4 16V	63 kW/5M	-	262 900	299 900	-
1,2 TSI	77 kW/5M	-	-	315 900	336 900
1,2 TSI DSG	77 kW/7DSG	-	-	355 900	376 900
1,6 TDI CR	66 kW/5M	-	-	339 900	-
1,6 TDI CR	77 kW/5M	-	-	353 900	374 900

Hyundai Santa Fe - s novým vzhledem i motory

Hyundai Santa Fe přichází v modernizované podobě s upraveným designem, novým turbodieselem a modernizovaným zážehovým motorem, novou šestirychlostní samočinnou převodovkou a úpravami podvozku zlepšujícími ovladatelnosti i komfort.

Hyundai reagoval na měnící se situaci na trhu a orientaci na úspornější menší vozy. Proto jeho velké SUV (délka je 4660 mm) poněkud změnilo charakter - působí lehčím a elegantnějším dojmem. Změnila se maska chladiče, nové jsou přední i zadní nárazníky, stejně jako světlomety. Nová jsou standardně dodávaná litá pětipaprsková kola.

Současně s úpravami vzhledu přichází s hospodárnějšími pohonnými jednotkami. Pro evropské trhy je určen zcela nový vznětový čtyřválec 2,2 l s výkonem 145 kW. Zážehový čtyřválec 2,4 l prošel zásadní přestavbou a nabízí nyní výkon 128 kW. Všechny převodovky jsou šestirychlostní s upraveným zpřevodováním v zájmu snížení spotřeby (turbodiesel s pohonem předních kol vykazuje jen 6,8 l/100 km). S novými pohonnými jednotkami a dalšími úpravami, včetně vylepšené aerodynamiky, se podařilo snížit spotřebu paliva.

Na přání je k dispozici i sedmimístná verze.

Kromě stálého pohonu všech kol je v nabídce i základní verze s pohonem předních kol.

Standardně se dodává s klimatizací, rádiem s CD/MP3/USB a ovládáním na volantu, ESP/TCS, šesti airbagy a aktivními opěrkami hlavy. Pro nejvyšší úroveň výbavy je nově připravena kamera v zadním výklopném víku sledující dění za vozem při zpětného chodu se zobrazením na LCD displeji integrovaném do vnitřního zpětného zrcátka.

základní cena vč. DPH	výkon/převodovka	pohon	Comfort	Style	Premium
2,4	128 kW/6M	4x2	599 900	-	-
2,4	128 kW/6M	4x4	649 900	699 900	769 900
2,4	128 kW/6A	4x4	-	739 900	809 900
2,2 CRDi VGT	145 kW/6M	4x2	649 900	-	-
2,2 CRDi VGT	145 kW/6M	4x4	699 900	749 900	819 900
2,2 CRDi VGT	145 kW/6A	4x4	-	789 900	859 900

Peugeot RCZ - chuťovka pro náročné

Vzrušující kupé 2+2 Peugeot RCZ se zrodilo jako atraktivní koncept, který se proměnil ve skutečnost. Přináší novou stylizaci značky a současně i výrazně vybočuje z toho, co jsme dosud od Peugeotu mohli očekávat.

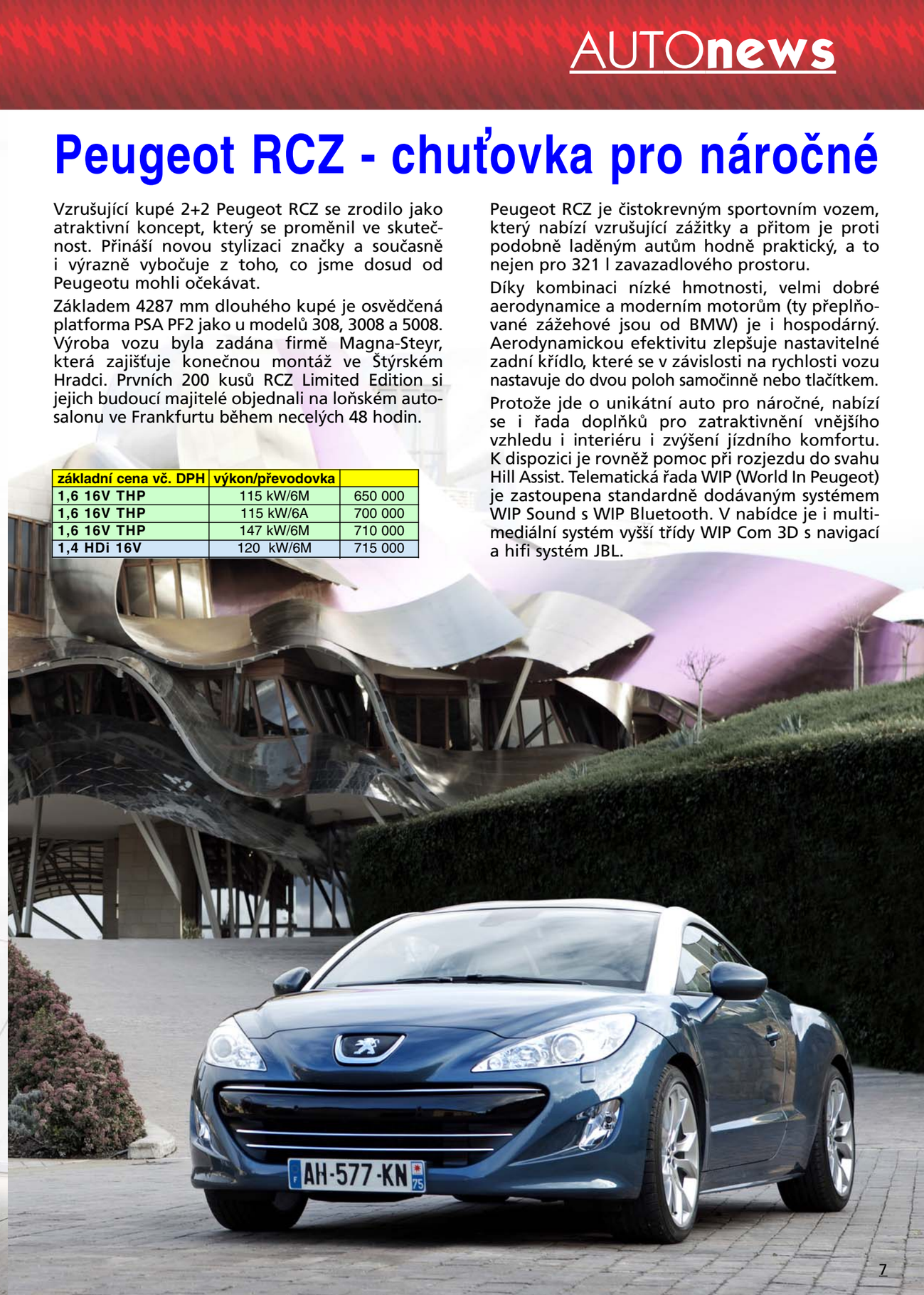
Základem 4287 mm dlouhého kupé je osvědčená platforma PSA PF2 jako u modelů 308, 3008 a 5008. Výroba vozu byla zadána firmě Magna-Steyr, která zajišťuje konečnou montáž ve Štýrském Hradci. Prvních 200 kusů RCZ Limited Edition si jejich budoucí majitelé objednali na loňském autosalonu ve Frankfurtu během necelých 48 hodin.

základní cena vč. DPH	výkon/převodovka	
1,6 16V THP	115 kW/6M	650 000
1,6 16V THP	115 kW/6A	700 000
1,6 16V THP	147 kW/6M	710 000
1,4 HDi 16V	120 kW/6M	715 000

Peugeot RCZ je čistokrevným sportovním vozem, který nabízí vzrušující zážitky a přitom je proti podobně laděným autům hodně praktický, a to nejen pro 321 l zavazadlového prostoru.

Díky kombinaci nízké hmotnosti, velmi dobré aerodynamice a moderním motorům (ty přeplňované zážehové jsou od BMW) je i hospodárný. Aerodynamickou efektivitu zlepšuje nastavitelné zadní křídlo, které se v závislosti na rychlosti vozu nastavuje do dvou poloh samočinně nebo tlačítkem.

Protože jde o unikátní auto pro náročné, nabízí se i řada doplňků pro zatraktivnění vnějšího vzhledu i interiéru i zvýšení jízdního komfortu. K dispozici je rovněž pomoc při rozjezdu do svahu Hill Assist. Telematická řada WIP (World In Peugeot) je zastoupena standardně dodávaným systémem WIP Sound s WIP Bluetooth. V nabídce je i multimediální systém vyšší třídy WIP Com 3D s navigací a hifi systém JBL.



Volkswagen Golf Comfort

MĚŘÍTKO KVALITY

Od roku 1974 je symbolem nižší střední třídy Volkswagen Golf. Giorgetto Giugiaro tehdy navrhl koncept vozu, který přetrvává dodnes a dodnes jej všichni napodobují. Šestá generace evropského bestselleru přišla se zcela novým stylem.

Základní koncept šesté generace Volkswagenu Golf je logickým pokračováním toho, co se plně osvědčuje už řadu let. Více než revoluční změny přinesl novou strategii přístupu k zákazníkům s důrazem na hodnotu značky a osvědčené kvality modelu.

Stejně jako pátá generace vznikl i Golf VI na bázi osvědčené modulové platformy Volkswagen A5 (PQ35) používané celou řadou dalších koncernových vozů. Stejně tak byla převzata víceprvková zadní náprava, posouvající jízdní vlastnosti vozu nad ostatní konkurenci.

Tým designérů vedený Klausem Bischoffem vtiskl Golfu VI novou tvář, vycházející ze změněného stylu značky zaváděného Walterem de Silvou. Nejedná se o žádnou revoluci, ale o citlivé využití detailů k proměně dosud především účelového celku v elegantní automobil. Přitom je na první pohled jasné, že se jedná o Volkswagen Golf - vůz, který se nepotřebuje přizpůsobovat ostatním, ale který sám určuje směr vývoje.

Stejně navenek je tomu tak i v interiéru. Opět pomocí měkčených plastů v kombinaci s hliníkovými a chromovanými dekory kolem ovládacích prvků je vytvořeno mnohem přívětivější prostředí pro cestující než dosud. Přitom nedošlo k žádným radikálním změnám v uspořádání celku, i když se zde objevuje mnoho komponent převzatých z jiných modelů.

Nový Golf přinesl i zjednodušení výběru variant. K dispozici jsou dvě základní úrovně výbavy - základní Trendline a maximální Highline. Součástí základní výbavy je sedm airbagů (čelní, boční, hlavové a kolenní řidiče), ESP, asistent rozjezdu do kopce, klimatizace, autorádio s CD/MP3, palubní počítač či centrální zamykání.

Pro úroveň Trendline jsou navíc připraveny dvě základní doplňkové sady. Základní nabídka je pro třídveřovou karoserii. Sada Comfort zahrnuje pět dveří a kožené potahy volantu a hlavice řadicí páky. Tato sada je za 5000 Kč a je zahrnuta v cenách uváděných v našich tabulkách. Sada All In přidává mj. samočinnou klimatizaci s dvouzónovou regulací teploty, tempomat a kola z lehkých slitin. Kromě toho je pro Trendline připravena ještě sada Sport.

Speciální nízkoemisní výbava Bluemotion Technology má navíc systém Start-Stop, multifunkční ukazatel s doporučením postupu řazení, pneumatiky s nízkým valivým odporem a změněné odstupňování rychlostních stupňů.

Ve výbavě Highline je mj. také multifunkční volant, autorádio 4x20 W se šesti reproduktory, vyšší úroveň palubního počítače, kola z lehkých slitin a řadu doplňků pro zatraktivnění vnějšího v zhledu i interiéru i zvýšení jízdního komfortu.

Volkswagen Golf je opět možné získat i ve verzi s pohonem všech kol 4Motion s elektronicky řízenou spojkou Haldex, která se kombinuje s motorem 2,0 TDI a šestirychlostní přímo řazenou převodovkou.

ZÁKLADNÍ ROZMĚRY A HMOTNOSTI

délka (mm)	4907
šířka (mm)	1860
výška (mm)	1462
rozvor (mm)	2968
rozchod (mm)	1600/1626
průměr zatáčení (m)	11,95
zavazadlový prostor (l)	560/1670
nádrž paliva (l)	70
pohotovostní hmotnost (kg)	1710
užitečná hmotnost (kg)	650

Pro sportovní nadšence jsou připraveny výkonnější verze GTI resp. GTD. Ty se dodávají jen se třídvěřovou karoserií, mají jinak nastavený podvozek a jsou pro ně připraveny nejvýkonnější motory 2,0 TSI/155 kW (GTI) resp. 2,0 TDI/125 kW (GTD). Tak jako z předchozí generace byla od Golfu odvozena i verze se zvýšenou střechou Golf Plus.

Z nabídky nadstandardní výbavy stojí za zmínku automatický parkovací asistent Park assist, umožňující zaparkování bez zásahu řidiče, a adaptivní regulace podvozku DCC, samočinně měnící charakteristiku tlumení i posilovače řízení podle povrchu vozovky a stylu jízdy.

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

zážehové motory	1,4	1,2 TSI	1,2 TSI	1,2 TSI BMT	1,4 TSI	1,4 TSI
palivo	B	B	B	B	B	B
výkon (kW/k)	59 (80)	63 (85)	77 (105)	77 (105)	90 (122)	118 (160)
točivý moment (N.m)	132	160	175	175	200	240
převodovka	5M	5M/7DSG	6M/7DSG	6M	6M/7DSG	6M/7DSG
rychlost (km/h)	172	178	190	190	200	220
zrychlení 0-100 km/h (s)	13,9	12,3	10,6	10,5	9,5	8
spotřeba (l/100 km)	6,4	5,5/5,8	7,1/7,3	6,5	6,2/6,0	6,3/6,0

vznětové motory	1,6 TDI	1,6 TDI	1,6 TDI BMT	2,0 TDI	2,0 TDI 4Motion
palivo	N	N	N	N	N
výkon (kW/k)	66 (90)	77 (105)	77 (105)	103 (140)	103 (140)
točivý moment (N.m)	230	250	250	320	320
převodovka	5M	5M/7DSG	5M	6M/6DSG	6M
rychlost (km/h)	178	189	190	209/207	206
zrychlení 0-100 km/h (s)	12,9	11,3/11,2	11,3	9,3	9,4
spotřeba (l/100 km)	4,5	4,5/4,7	4,1	4,8/5,3	5,5

ZÁKLADNÍ CENY VČ. DPH

základní cena vč. DPH	výkon	Trendline	Trendline	Highline	Highline
zážehové motory	převodovka	5M/6M	DSG	5M/6M	DSG
1,4	59	373 400	-	-	-
1,2 TSI	63	383 000	437 500	-	-
1,2 TSI	77	427 600	480 000	489 500	541 900
1,2 TSI BMT	77	441 300	-	-	-
1,4 TSI	90	465 100	519 600	526 900	581 400
1,4 TSI	118	-	-	583 200	637 700

základní cena vč. DPH	výkon	Trendline	Trendline	Highline	Highline
vznětové motory	převodovka	5M/6M	DSG	5M/6M	DSG
1,6 TDI	66	454 800	-	-	-
1,6 TDI	77	481 300	535 800	543 200	597 700
1,6 TDI BMT	77	494 200	-	-	-
2,0 TDI	103	538 100	592 600	600 000	654 500
2,0 TDI 4Motion	103	580 300	-	642 200	-

Opel Zafira 1,6 CNG ecoFLEX Turbo

Probouzení

Česká republika se jen pomalu připojuje k zemím využívajícím k pohonu automobilů zemní plyn. Čerpacích stanic je poměrně málo a údaje o prvních registracích potvrzují přežívající nedůvěru zákazníků k CNG. Přitom jízda na CNG má mnoho výhod.

Pouhých 103 nově registrovaných osobních aut a 75 lehkých užitkových v roce 2009 a dalších 36 resp. devět, které se k nim přidaly v letošním roce, činí z této pohonné hmoty zatím exotickou záležitost. Nedůvěru zákazníků se nedaří prolomit, protože se nedaří jim vysvětlit přednosti CNG.

Jízda na CNG, tedy stlačený zemní plyn, přináší dvě zásadní výhody - o 24 % menší emise CO2 a v porovnání s jízdou na benzin přibližně poloviční náklady na pohonné hmoty!

Opel Zafira 1,6 CNG ecoFLEX Turbo se může pochlubit moderní pohonnou jednotkou kombinující pohon na CNG s přeplňováním turbodmychadlem.

Je ukázkou toho, že auto s tímto systémem pohonu může být i vysoce praktické. Tlakové láhve jsou totiž pod podlahou, takže je k dispozici rozměrný zavazadlový prostor o objemu 645/1820 l nebo dvě sedadla Flex7 ve třetí řadě jako u normální zafiry.

Výkon motoru 110 kW (150 k) a točivý moment 210 N.m v kombinaci se šestirychlostní převodovkou dodává vozu potřebné parametry pro pohodlné cestování. Lze s ní jezdit velmi úsporně i při plném zatížení. Větší pohotovostní hmotnost 1735 kg se projevuje jen ztrátou dynamiky ve stoupání.

Plnění CNG je velmi jednoduché - po překonání prvotní nejistoty jej snadno zvládne každý na základě podrobného návodu, který je u každé čerpací stanice. Vše jde velmi rychle - doplnění trvá jen o málo déle než dotankování benzinu.

Na CNG Zafira Turbo ujede na jedno natankování podle způsobu jízdy 350 až 400 km. Navíc je vybavena nádrží na 14 l benzinu umožňující bezpečné dojetí v případě, že po ruce není možnost čerpání CNG. Vlastně to jediné, co lze tomuto vozu vytknout, je absence počítače, který by přesněji informoval o dojezdu, protože to je vzhledem k malému počtu čerpacích stanic zcela zásadní informace. V České republice je zatím čerpacích stanic na CNG jen 24 a ne všechny jsou otevřeny nepřetržitě.

Range Rover
Terénní ikona

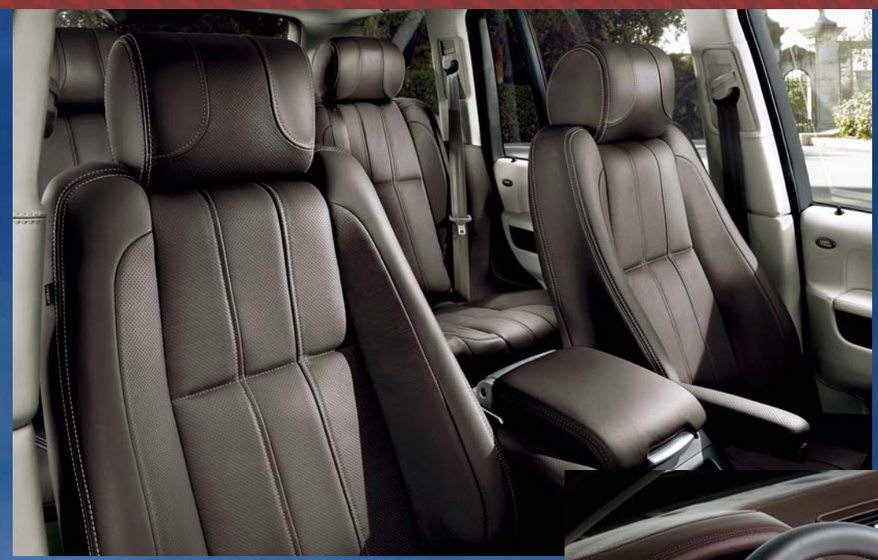
První modely Range Rover se začaly vyrábět před 40 lety a dodnes si tyto luxusní off-roady, či možná lépe řečeno SUV, udržují vynikající renomé a špičkovou kvalitu.

Možno říci, že Range Rover byl odjakživa něčím výjimečným. Mohl se vždy pochlubit vysoce reprezentativním, zcela nezaměnitelným designem a především vynikajícími technickými parametry, které jej pasovaly na krále terénu i silnice. Ostatně zcela výjimečná je i klientela těchto automobilů, jež se formuje z bohaté aristokracie či velmi úspěšných byznysmenů.

Do nového modelového roku 2010 vstoupil Range Rover s mnoha stylistickými a konstrukčními novinkami. Výrazně byla například modernizována příď vozu, jíž nyní vévodí větší mřížka chladiče a nově uspořádané světlomety s integrovanými LED směrovými světly v podobě tenkého decentního proužku. Nový horizont představuje i interiér vozu, v němž se snoubí neskonalý komfort s nejmodernější elektronikou. Příkladem může být přístrojová deska, vybavená TFT-LCT technikou s vysokým rozlišením, dotyková obrazovka Dual-View, adaptivní tempomat či kamerový systém poskytující řidiči pět různých pohledů na okolí vozidla a pokrývající úhel takřka 360°. Samozřejmostí je čalounění z nejjemnější, vysoce kvalitní kůže a hi-fi audiosystém s vyspělou navigací.

Exklusivní pozici modelů Range Rover v daném segmentu podtrhují i pohonné jednotky, kombinované výhradně se šestistupňovými samočinnými převodovkami ZF. Na českém trhu jsou k dispozici dva vidlicové osmiválce - turbodiesel

3,6 l TDV8 o výkonu 272 koní a přeplňovaný zážehový pětilitr o výkonu 510 koní (maximální točivý moment 625 N.m!) vyvinutý ve spolupráci s automobilkou Jaguar. Klasický stálý pohon 4x4 pochopitelně zůstal nezměněn, zdokonaleny byly pouze osvědčené podvozkové stabilizační a trakční elektronické systémy. Nový je naopak systém adaptivního odpružení, který zajišťuje komfortní a bezpečnou jízdu v různých provozních podmínkách. Za zmínku jistě stojí i brzdová soustava u verze 5,0 l V8 Supercharged, která využívá vpředu odvětrávané kotouče o průměru 380 mm a šestipístkové třmeny. Range Rover se u nás prodává ve čtyřech verzích a jak je patrno z přiložené tabulky, pod dva miliony korun jej rozhodně nekoupíte.



Základní rozměry	Range Rover
délka (mm)	4972
šířka (mm)	2034
výška (mm)	1837/1877
světlá výška	231/281
rozvor (mm)	2880
rozchod (mm)	1629-1625
prům. zatáčení (m)	12,0
brodivost (mm)	700
nájezdové úhly - přední	29°/34°
- zadní	24,2°/26,6°
- přejezdový	24,4°/30°
zavazadlový prostor (l)	994/2099
Pozn.:	standardní/off road

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

motor	TDV8	V8 Supercharged
palivo	N	B
válců/ventilů	V8/32	V8/32
objem (l)	3,6	5,0
výkon (kW/k)	200 (271)	375 (510)
točivý moment (N.m)	640	625
převodovka	6A/red.	6A/red.
rychlost (km/h)	200	225
zrychlení 0-100 km/h (s)	9,2	6,2
spotřeba (l/100 km)	11,1	14,9
HMOTNOST - pohotovostní (kg)	2744	2710
- užitečná (kg)	456	490
- brzděný přívěs (kg)	3500	3500

Základní ceny vč. DPH

verze	HSE	Vogue	S/C	Autobiography
3,6 TDV8	2 198 655	2 442 495	-	2 950 683
5,0 V8 SC	-	-	2 940 200	3 348 118

Jen zdánlivě malá nehoda

Kolize dvou aut s malým přesahem na první pohled vypadá jako maličkost ve srovnání s čelním střetem. Jenže následky takovéto nehody mohou být mnohem horší. Dokládá to crash-test uskutečněný německým autoklubem ADAC.

Technici ADAC ve svém zkušebním areálu navedli ke střetu dvě zcela identická auta pohybující se relativně malou rychlostí 56 km/h. K nárazu došlo s přesahem jenom 25 % čelní plochy.

Při tomto typu nehody není energie nárazu absorbována deformačními strukturami vozu jako v případě čelního střetu. Největší riziko představuje přední kolo, které může být vraženo do prostoru nohou řidiče a způsobit mu velmi těžká zranění dolních končetin.

Prostor pro přežití cestujících je přitom vystaven většímu zatížení, než při nehodě, do jejíhož utlumení se zapojí většina deformačních struktur vozu. Dokonce nemusí ani dojít k iniciování nafouknutí kolenního airbagu. Řidič je proto vystaven většímu nebezpečí zranění i u aut, která jinak vykazují velmi dobrou úroveň ochrany cestujících a chlubí se pěti hvězdičkami při standardizovaných testů EuroNCAP. Jenže testy EuroNCAP simulují střet s přesahem 40 % čelní plochy, při němž se už do zachycení energie nárazu zapojí většina podélných tlumicích prvků deformační struktury a vražení kola do prostoru pedálů obvykle nehrozí.

Průzkum ADAC současně prokázal, že by bylo možné popisovaným následkům nehod předejít poměrně jednoduchou konstrukční úpravou přední části aut. Následky by pak byly redukovány na třetinu. Jenže volání ADAC po změně zatím nenašlo odezvu. Přitom tento typ nehody představuje okolo 20 % ze všech čelních střetů dvou aut. Jenom v Německu při 10 000 čelních srážkách s malým přesahem ročně umírá okolo 75 lidí a 1500 jich je těžce zraněno.

EuroNCAP: rychlost 65 km/h, přesah 40 %

ADAC: rychlost 56 km/h, přesah 25 %

Bentley Continental Supersports Convertible

CHLAPSKÝ KABRIOLET

Noblesní anglická značka v majetku Volkswagenu připravila novou podobu svého Supersportu. Ke Coupé přidala otevřenou verzi. Je to pořádný kus auta s parametry, které dávají jasně najevo - tohle auto není pro slečinky, ale pro opravdové chlapy.

Nový Supersport se hlásí ke stejnojmennému vozu z roku 1925, odvozenému ze závodního 3-Litre. Ve své době to byl nejrychlejší automobil na trhu - jako první překonával rychlost 100 mph, tedy 160 km/h. Také nový Supersports je nejvýkonnějším vozem značky. Jeho parametry jsou opravdu pozoruhodné. K ohromujícím parametrům přidává i přitažlivý vzhled. Přitom zůstává autem pro nejnáročnější řidiče použitelným ke každodennímu provozu.

Šestilitrový motor W12 FlexFuel přeplňovaný dvěma turbodmychadly nabízí výkon 463 kW (630 k) a točivý moment 800 N.m. Jak název naznačuje, může jezdit nejen na benzin, ale i na palivo E85, tj. směs 85 % biolihu s benzinem. Řídicí jednotka motoru je vybavena čidlem kvality paliva, takže nastavení motoru je schopné okamžitě reagovat na případné změny. V kombinaci s novou šestirychlostní převodovkou ZF Quickshift to umožňuje udělovat vozu zrychlení z 0 na 100 km/h za 4,2 s a pokud to okolnosti dovolí, tak také dosahovat rychlost 325 km/h.

Pohon všech kol směřuje až 40 % točivého momentu k předním kolům a jeho charakteristika je navržena tak, aby eliminoval tendenci k nedotáčivosti při ostrém nájezdu do zatáčky a zkušenému řidiči umožnit vychutnávat si průjezdy zatáčkami s kontrolou pedálem plynu.

Extrémním parametrům motoru samozřejmě odpovídá i podvozek, spojující v sobě maximální komfort i schopnosti sportovní jízdy. Je to umožněno elektronickým systémem plynulé změny charakteristiky tlumení CDC (Continuous Damping Control). Standardně se dodávají keramické kotouče brzd a osmipístkové čelisti. Speciální desetipaprsková litá 20" kola nesou vysocevýkonné pneumatiky Pirelli.

Skládací třívrstvá střecha se ovládá elektricky. Vyniká skvělou akustickou izolací aby byl zaručen maximální komfort jízdy. Na výběr je připravena v osmi barvách. Interiér je kombinací uhlíkových vláken se saténovým povrchem s alkantarou a měkkou kůží.

24 hodin Le Mans

Le Mans je velmi tvrdým závodem. Vůči Peugeotu byl letos až příliš tvrdý. Při závodech se vždycky musí počítat s porážkou, ale to, co se Francouzům letos přihodilo byla skutečně katastrofa.

Audi v Le Mans oslavilo až nečekaně velký triumf, když jeho tři vozy obsadily první tři místa v cíli. Přitom tyto vozy ani na chvíli neukázaly schopnost ohrozit vedoucí postavení Peugeotu. Oproti posledním ročníkům nebylo letošní Le Mans ve znamení strategické hry se zastávkami v boxech či snahy pomocí jednoho rychle jedoucího vozu znervóznit soupeře. Na to byl rozdíl ve výkonnosti Peugeotu a Audi příliš velký.

Jenže rychlostní převaha Peugeotu trvala jen necelých 22 hodin. U Audi udělali to jediné, co se dalo - nasadili optimální tempo, vyvarovali se chyb a doufali, že soupeř bude mít potíže. V Le Mans totiž nerozhoduje jen rychlost - především je potřeba dojet do cíle. A to nakonec nedokázal ani jediný z vozů Peugeot.

Vzhledem k předchozímu úsilí všech zaměstnanců a jezdců Peugeotu Sport v přípravě byl konečný debakl nepochybně nezasloužený. Leckoho muselo napadnout, zda Peugeotem nasazené tempo zbytečně vysoké. Vedení týmu tvrdí, že vozy nebyly ani zdaleka zatěžovány tolik, jako při testech, při nichž se neobjevily žádné problémy. Ve Vélizy nyní musejí nechat vyprchat emoce a zjistit kde se stala chyba. Už dnes je ale všem jasné: za rok se Peugeot vrátí a bude ještě silnější.

Popáté v řadě vyhrál vůz poháněný vznětovým motorem. Vítězové ujeli vzdálenost 5410,71 km průměrnou rychlostí 225,228 km/h, což je novým traťovým rekordem. Vítězné Audi R15 TDI zastavilo 33krát v boxech a celkem v nich strávilo necelých 20 minut. Neplánovaně muselo být vyměněno pouze pravé vnější zpětné zrcátko, což znamenalo jedinou ztrátu 20 sekund. Pozvolná ztráta tlaku v pneumatice si navíc krátce před koncem vyžádala ještě jednu výměnu pneumatik navíc. Včetně této sady navíc vítězové použili jen 11 sad pneumatik Michelin, takže s jednou sadou průměrně ujeli 491,9 km. Vítězný vůz spotřeboval v průměru 43,43 l nafty na 100 km.

78. 24 hodin Le Mans

1. Rockenfeller/Bernhard/Dumas	Audi R15 TDI+	397 kol
2. Lotterer/Fässler/Treluyer	Audi R15 TDI+	-1 kolo
3. Kristensen/McNish/Capello	Audi R15 TDI+	-3 kola
4. Ayari/Andre/Meyrick	ORECA-AIM 01	-28 kol
5. Leventis/Watts/Kane	HPD ARX.01c	-30 kol
6. Primat/Mücke/Fernandez	Lola-Aston Martin B09/60	-32 kol

SUV nejen pro mladé

Nová Dacia Duster patří mezi nejzajímavější SUV na českém trhu. Kromě vynikajícího poměru pořizovací ceny a užitných vlastností nabízí i osvědčený pohon 4x4.

Možno říci, že nový model Duster je určen pro zákazníky, kteří upřednostňují cenově dostupný automobil pro každodenní provoz na silnici i mimo ni, přičemž verze s pohonem všech kol je schopna zdolávat i těžší nástrahy terénu. O tom jsme se ostatně přesvědčili na motokrosové trati nedaleko Prahy, kde jsme si verzi 4x4 s turbodieselem 1,5 dCi mohli vyzkoušet při jízdě v hlubokých kolejích, v bahně, na toboganech a takzvaných lavicích. Novinka značky Dacia se v terénu chová nesmírně obratně, k tomu přispívá zejména konstrukce podvozku s víceprvkovou zadní nápravou (světlá výška činí 210 mm), nízká hmotnost vozu 1250 kg a krátké převisy karoserie, díky nimž může Duster zdolávat i prudší výjezdy či sjezdy. Pohon 4x4 nabízí klasické tři režimy: AUTO, kdy se točivý moment rozděluje automaticky prostřednictvím elektromagnetické spojky mezi přední a zadní nápravu v závislosti na trakčních podmínkách, LOCK s permanentním pohonem všech kol (pro obzvlášť členitý a obtížně sjízdný terén) a 4x2 s trvale poháněnými předními koly. Ovladatelnost a jistotu v terénu zvyšuje i šestistupňová manuální převodovka s extrémně krátkým prvním rychlostním stupněm a příznivý průběh točivého momentu motoru v oblasti nízkých a středních otáček (maximum 240 N.m při 1750 1/min).

Na silnici Dacia Duster svého majitele rovněž nezklame, pakliže ji ovšem nebude porovnávat s luxusními SUV či off-roady renomovaných značek. Automobil se sice v zatáčkách více naklání, na směrovou stabilitu a vedení stopy to však výraznější vliv nemá. Při délce 4,3 m nabízí Duster poměrně prostorný interiér, v němž může pohodlně cestovat pět dospělých osob. Základní objem zavazadlového prostoru o objemu 475 l je v tomto segmentu vozidel velmi nadprůměrný, navíc jej lze zvětšit postupnou úpravou zadních sedadel až na úctyhodných 1636 l. S kombinovanou spotřebou 5,6 l/100 km/h a základní pořizovací cenou 374 900 Kč je model Dacia Duster 1,5 dCi opravdu zajímavým automobilem. Pro mladé i starší motoristy.

20 000 Wattů!

Firma Magnat Audio Produkte z německého Pulheimu se rozhodla pořádně ozvučit auto. Protože chtěla použít skutečně výkonnou aparaturu, musela si za základ zvolit opravdu velké auto - Ford F150. Ten upravila po stránce vzhledu (například nádhernými koly Rockstar 22", a nezanedbala ani interiér, kam umístila sedadla Recaro Cross Sportster CS. To skutečně důležité je ale hi-fi aparatura. Její výkon 20 000 W budí obavy o celistvost karoserie. Pro skutečné audiofily do vozu nainstalovala 17 reproduktorů a 10 zesilovačů. Pro takové monstrum je potřeba mít i patřičné pojistky - na obrázku je pojistková skříň vpředu, přičemž každá pojistka je na 80 A!

ÚSPORNÝ ŠKORPION

Společnost Pirelli připravila pneumatiku s nízkým součinitelem valivého odporu i pro vozy SUV. Označuje se Scorpion Verde a doplňuje "zelenou" řadu pneumatik Pirelli Cinturato, zaměřených na hospodárnější provoz. Dosud se v této kategorii představily pneumatiky Cinturato P4 a P6 pro auta nižší střední a střední třídy a Cinturato P7 pro vozy střední a vyšší střední třídy. Navzdory úspornému provozu nabízejí tyto pneumatiky i kratší brzdnou dráhu.

KREATIVNÍ CHEVROLETY

Chevrolet v rámci podpory mladých studentů umění vyhlašuje soutěž Young Creative Chevrolet. Studenti soutěží v pěti uměleckých odvětvích (fotografie, video, hudba, vizuální umění a oděvní tvorba) vždy na téma některého z nových vozů Chevrolet. Letos byl tématem jejich děl Spark. V České republice se soutěžilo v kategoriích fotografie a vizuální umění. Vítězové se utkají v celoevropském kole, přičemž ti nejúspěšnější získají kromě finančního ocenění i možnost stáží a studijních pobytů u profesionálů ve svém oboru.

Letos byl v rámci České republiky mezi fotografy nejúspěšnější Petr Bača (23) z Fakulty umění a designu Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí n. L. Kategorii vizuální umění vyhrál Pavel Kučera (26) z Akademie výtvarných umění v Praze. Každý z nich získal 1200 eur.

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)