

metro

MOTOR

komerční příloha středa 27. července 2016

ŠKODA OCTAVIA RS

FOTO: ADAM REZEK



Peklo na kolech

Mercedes-AMG ještě nikdy nevložil do sériově vyráběného vozidla tolik techniky z motoristického sportu jako v případě nového modelu AMG GT R. Základem je motor V8 přeplňovaný dvěma turbodmychadly o výkonu 430 kW/585 k. Ten je díky konceptu „transaxle“ uložen vpředu a převodovka je uložena před zadní nápravou. Novinka má odlehčenou konstrukci, širší blatníky vpředu a vzadu, pneumatiky kategorie Cup nebo aktivní řízení zadních kol. Nechybí ani protipokluzový systém s devíti režimy a seřiditelný podvozek s regulací světlé výšky a charakteristiky pružin a tlumičů. Připlatit si můžete i za keramické brzdy. Mimořádné postavení modelu AMG GT R potvrzuje také maska chladiče



AMG Panamericana, kterou můžete znát ze závodního vozu Mercedes-AMG GT3. Model AMG GT R poznáte podle speciální barvy „AMG green hell magno“, ta prozrazuje původ sportovního vozu, který strávil velkou část vývoje v „Zeleném pekle“, jak je Severní smyčce Nürburgringu přezdíváno. Z 0 na 100 km/h zrychlí novinka za 3,6 sekundy, nejvyšší rychlost je 318 km/h.

Ekologický Ford

Z výrobních závodů společnosti Ford v Evropě se již nevyváží vůbec žádný odpad. Ještě za rok 2011 ho firma odvezla na skládky 6000 tun. Tento objem přibližně odpovídá roční produkci města s 12 500 obyvateli. Každý rok přitom Ford vyrobí v Evropě 1,2 milionu automobilů. K inovativním metodám snižování množství odpadu patří například „briketování“ směsi kovových třísek a chladicí emulze v motorárně v britském Dagenhamu. Emulzi, jež se při briketování oddělí od třísek, lze opětovně použít při obrábění. Ve Valencii získává Ford alternativní palivo z materiálů, které již nemohou být recyklovány. Ford Motor Company nyní také spojuje síly se společností Jose Cuervo®. Oba partneři budou spolupracovat na vývoji nového bioplastu vhodného k výrobě automobilových součástí. Vstupní surovinou je přítom vláknina z rostliny agáve, která zůstane poté, co se dužina rostliny využila pro výrobu tequily.



HYUNDAI H350

možnosti nástaveb



Úložný prostor se skrývá i pod sedadly spolujezdců na předních sedadlech.



Stupačka v nárazníku usnadňuje očistu čelního skla, zadní pomocný schůdek H350 umožňuje snadnější přístup při nakládce či vykládce.



8" dotykový displej je propojen s couvací kamerou s panoramatickým obrazem s úhlem záběru 135°.

Automobilka Hyundai uvedla loni v létě novou řadu dodávek s označením H350, díky ní vstoupila do nabitého segmentu užitkových vozů s celkovou hmotností do 3,5 t. Doposud si automobilka musela vystačit pouze s dodávkou H1, která daný segment velkých dodávek neumí pokrýt. Model H350 byl vyvinutý speciálně pro Evropu, proto velmi dobře doplňuje modelovou řadu značky Hyundai a rozšiřuje tak svůj potenciál u fleetových zákazníků.

S modelem H350 jsme vás již seznámili loni, a to hned dvakrát - jednou s krátkým testováním na Polygonu v Mostě, kde jsme otestovali hlavně funkčnost bezpečnostních systémů v různých simulovaných situacích, a podruhé v týdenním redakčním testu nejžádanějšího provedení VAN ve vrcholném provedení Premium v kratší variantě s délkou 5,5 m. Nyní bychom vás chtěli seznámit s možnostmi nástaveb tohoto víceúčelového lehkého užitkového vozidla (LCV), které se vyrábí v závodě Karsan Automotiv v tureckém městě Bursa.

ho provedení VAN ve vrcholném provedení Premium v kratší variantě s délkou 5,5 m. Nyní bychom vás chtěli seznámit s možnostmi nástaveb tohoto víceúčelového lehkého užitkového vozidla (LCV), které se vyrábí v závodě Karsan Automotiv v tureckém městě Bursa.

U modelu H350 jsou poháněna vždy zadní kola, ty roztáčí vylepšený vznětový čtyřválec 2.5 CRDi z modelu H1 ve dvou výkonových variantách 110 kW/150 k a 372 Nm a 125 kW/170 k a 421 Nm, který je vždy propojen výhradně s šestistupňovou manuální převodovkou. H350 se také může pochlubit skvělým součinitelem aerodynamického odporu vzduchu pouhých 0,369 Cx, což má samozřejmě vliv nejen na jízdní vlastnosti, ale také na spotřebu. Model se nabízí jako klasická skříňová dodávka Van ve dvou délkách 5,5 a 6,2 m, což jí umožní nabídnout nákladní kapacitu až 12,9 m³ a přepravit najednou až pět europalet (verze L3). Dále je k dispozici podvozek pro nástavby v délkách 5,7 nebo

6,1 m. Nechybí ani varianta Bus s celkovou hmotností 4 tuny, která nabídne 14 míst (13 míst pro cestující). Modely Van a podvozek mají v přední řadě dvě nebo tři sedadla. O pohodlí řidiče se stará vyhřívaná odpružená sedačka s nastavitelnou tuhostí dle váhy řidiče. Nově je v nabídce za příplatek také šestimístný Van s pevnou přepážkou a bočním oknem ve druhé řadě sedadel. Případně zajímavější varianta, šestimístný Combi Van, ten navíc nabídne loketní opěrky, 2 boční posuvná okna ve 2. řadě a hlavně možnost zcela vyjmout sedadla a posuvnou přepážku bez nutnosti nářadí. Přepážka je chytré řešená a nijak neomezuje nákladový prostor, případně ji lze posunout na původní pozici. Nákla-

dový prostor však nabízí dostatek místa i s přepážkou v zadní pozici. Přepážka nijak zvlášť nerezonuje, což u některých přestaveb není pravidlem. Upravit lze obě nabízené verze L2 i L3 (5,5 i 6,2 metru). Samozřejmě je možné zohlednit i jiné individuální požadavky zákazníka. Kabina je skvěle promyšlená a je uzpůsobená na delší cestování. Interiér je chytré uspořádán tak, aby měl řidič vše po ruce, což dokazuje 25 odkládacích schránek po celém interiéru a tři elektrické zásuvky již ve standardní výbavě. Na dodávku nabízí Hyundai záruku 3 roky, a jak je u této automobilky zvykem, není záruka omezena nájezdem km.

Text: Martin Šterba
Foto: Archiv



Hyundai H350

Všestranná posila vašeho podnikání

AutoPalace
Butovice

Bucharova 16, 155 00 Praha 5
tel.: 251 025 251, 251 025 120-4
po - pá 8:00-19:00, so 9:00-15:00
www.butovice.hyundai.cz

HYUNDAI | NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.



Hyundai H350 - kombinovaná spotřeba:
8,1-8,6 l/100 km, emise CO₂: 212-226 g/km.
Fotografie je pouze ilustrativní.

PRO RODINU I ZÁBAVU



Automobilka Škoda a vůbec koncernová a evropská auta mě vždy překvapovala svou širokou nabídkou různých výbav, příplatkových balíčků, velkým výběrem motorů a množstvím různých kombinací při výběru vozu.

Zatímco japonští výrobci si často vystačí se třemi čtyřmi modifikacemi, u některých modelů dokonce i pouze s jednou specifikací. Nechci soudit, co je lepší, a porovnávat přirozenou skromnost Japonců s rozmazleným a zhýčkaným Evropanem, leckdy mi však přijde, že málo je někdy více a příliš velký výběr může zákazníka často odradit nebo přinejmenším otrávit, když se v cenících přestává orientovat. Navíc salámová metoda příplatků, kde si v konfigurátoru zákazník navolí vše, co chce, a pak zjistí, že se cena přehoupla do nesmyslných čísel a naopak místo, aby si vybíral, zase z nabídky ubírá. Proto, když se mi k testování dostává model Octavia s označením RS (Rally Sport) s naftovým motorem, nejsem nijak překvapen, prostě kde je poptávka, tam musí být i nabídka, navíc v Čechách, kde naftu milujeme. Hlavou mi bleskla myšlenka, jak by se asi tvářil Honza Kopecký z týmu Škoda Motorsport na svou Fabii R5 s dieselem.

Uchvátí designem

Musíme uznat, že vzhled modelu RS se povedl, jeho sportovní geny z něj vyzrajují na první pohled, vzhled přídě s charakteristickým žebrovaním masky chladiče doplněný o logo VRS a přední nárazník s bi-xenonovými světlomety a LED denním svícením, které jsou součástí standardní výbavy, působí opravdu moc pěkně. I zezadu je design modelu RS stylový a působí dynamicky. Výrazný difuzor je zdůrazněn širokým pásem odrazky nad ním. O výjimečnosti vozu vypovídají také dvě ploché chromované koncovky výfuku a spoiler 5. dveří. Samozřejmě nemůžeme chybět LED světla ve tvaru písmene C, která jsou typickým světelným pod-

pisem pro vozy Škoda. Sportovního ducha dodávají také červené třmeny brzd a 18" kola.

Ani uvnitř model RS nijak nestrádá, loga VRS jsou vryta do opěrek skvělých kožených sedaček v RS designu s bílým prošíváním, která výborně drží tělo v zatáčkách. Logo zvyrazňuje také tříramenný sportovní volant potažený perforovanou kůží, řadicí páku a stříbrné prahové lišty. Kůží je rovněž potažená ruční brzda. Líbí se nám sportovní pedály z nerezové oceli a tachometr končící na hodnotě 280. To vše skvěle doplňuje šachovnicový dekor ve stříbrné barvě s karbonovou texturou obložení předních a zadních dveří a kolem řadicí páky. V naší výbavě nechyběl ani parkovací asistent s podélným a kolmým parkováním nebo balík systému Traveller Assist s rozpoznáváním dopravních značek a dalšími jízdními pomocníky, jako jsou Auto Light Assist, Lane Assist nebo dobře přehledný 8" infotainment Columbus s navigací.

Jízda

Nadšení jsme sportovním podvozkem, který je u modelu RS již v základu, což je jeho velká devíza oproti modelu Scout. Naše RS je navíc vybaveno příplatkovým adaptivním podvozkem (DCC) s možností volby jízdního režimu, který model Scout také musí oželet. Líbí se nám i dobře sladěné tlumiče s pružinami a víceprvková zadní náprava, která je také ve standardu. Oproti nejsilnějšímu benzinovému RSKu s 230 koňmi tomu našemu chybí samosvor, tedy v řeči Škoda se nejedná o klasický mechanický samosvorný diferenciál, ale o chytrější elektricky řízený diferenciál s omezenou svorností VAQ. Ten umí přenést až 100% výko-

nu na vnější kolo, bohužel si za něj nelze ani připlatit. VAQ je totiž dodáván výhradně s benzinovou variantou 230k. O nedotáčivost našeho RSKa v zatáčkách se tedy starala elektronická uzávěrka diferenciálu XDS+.

Co se týká jízdy, musíme říci, že motor je dobře zpřevodován a jel pěkně.

U ostatních řidičů budil respekt a i při dálniční 130km rychlosti ostatní řidiči z rychlého pruhu raději uhybali. Strach však naše Octavia naháněla spíše svým designem než výkonem, což se potvrdilo při vyšších dálničních rychlostech, kde místy začínala naše Octavia ztrácet dech. Dle nás lze naftovou Octavii RS hodnotit dvěma pohledy, pokud bychom se měli řídit výhradně označením RS, jehož historie se u vozů Škoda začíná psát v roce 1974, kdy vznikly závodní speciály ŠKODA 180 RS a ŠKODA 200 RS, tak jí do adrenalinového sportovního auta přece jen něco chybí. Pokud na ni však budeme hledět jako na skvěle sladěný vůz s dobře strážným sportovním oblečkem, který svému majiteli umí dopřát dostatek komfortu i něco sportovní jízdy, jedná se o velmi podařené auto, s neuvěřitelně velkým vnitřním prostorem, kterému není co vytknout. Proto se také dle nás bude naftové RS velmi dobře prodávat.

Text: Martin Štěrba
Foto: Adam Rezek

SIMPLY CLEVER ŠKODA



NABÍDKA, CO MÁ ŠTÁVU

ŠKODA Rapid Spaceback Fresh



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂: vozů Rapid Spaceback Fresh: 4,7-4,9 l/100 km, 107-111 g/km

ŠKODA Rapid Spaceback Fresh. Vůz s jedinečným stylem.

Zaujme Vás jeho atraktivní vzhled s 15" koly z lehké slitiny Matone, klimatizace, rádio Swing s barevným dotykovým displejem, zadní parkovací senzory a mnohé další. Při financování se ŠKODA Financial Services již od 299 900 Kč, včetně 5leté záruky v rámci balíčku Mobilita Plus, navíc na přání se službou Předplacený servis na 5 let. Objevte akční nabídku Fresh i u vozů Citigo, Rapid, Octavia a Yeti a objednejte se na testovací jízdu přímo u nás.

skodafresh.cz ŠKODA Financial Services
Uvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Váš autorizovaný prodejce vozů ŠKODA:

NH Car, Praha 6 - Strahov a Praha 9 - Černý Most
E-mail: skoda@nhcar.cz, www.nhcar.cz



LEGENDÁRNÍ MUSTANG OSLAVIL SVÉ PADESÁTINY STYLOVĚ!

Nevzpomínám si, kdy naposled jsem testoval vůz, který budí takovou pozornost jako nový **FORD MUSTANG**. 6. generace Fordu Mustang svým designem totiž odkazuje na vůbec první generaci jednoho z nejvíce obdivovaných aut automobilové historie, které zde poznáváme v detailech, jako jsou výrazné prolisy na kapotě, žebrování v předních světlometech nebo ostrá hrana táhnoucí se po celém boku vozu.

Zkrátka se jedná o krásné, stylové a sportovní auto, které navíc představuje cenově nejdostupnější V8 na trhu. My jsme měli k dispozici variantu Ford Mustang GT 5.0 Convertible s 6stupňovou manuální převodovkou, s pětilitrovým motorem V8 o výkonu 421 koní, s kroutákem 524 Nm, elektrickým servem EPAS, hliníkovou víceprvkovou nápravou, samosvorným diferenciálem, s koženými vyhřívanými sedáčkami, s osmipalcovou obrazovkou s navigací a hlasovým ovládním, s couvací kamerou, vstupem a startováním bez klíčku. Nový Mustang Convertible je koncipovaný jako 2+2. Mohu vás ubezpečit,

že 2 děti se na zadních sedáčkách usadí bez problémů, v případě dospělých to bude spíše nouzové řešení. Střecha je plátěná, na manipulaci je potřeba nějakých devět sekund. Střecha se jednoduše složí za sedadla, nikoliv do kufru, což má výhodu v tom, že nepřijedete o žádnou část zavazadlového prostoru, který má 332 litrů.

My jsme při testu v autě najeli skoro 2,5 tisíce km po českých i německých silnicích. Ford Mustang minulých generací s pevnou zadní nápravou vždy vyžadoval od řidiče na českých cestách určitou dávku rozvážnosti, jelikož z pohledu jízdnic



vlastností se jednalo vždy o retro auto. Pro 6. generaci Fordu Mustang ovšem žádná omezení neplatí, zcela nový podvozek je totiž opravdová pecka. Auto, co vypadá jako stará dobrá amerika, jezdí jako nový evropský sportovní kupé, z čehož plyne, že se dá jet opravdová hrana a případně závodníky s BMW nebo AUDI můžete hezky potrápít. Řízení je naprosto přesné a mustang posíláme

do zatáček, jako kdybychom ho řídili roky. Když proslápneme plynový pedál, ozve se zvuk, který všichni znají například z filmu Bullittův případ, je to zvuk bouře, a jakmile tento zvuk poprvé uslyšíte, tak chcete, aby tato extáze nikdy neskončila. Tak vzniká závislost a láska na první poslech. S každým přerazením je zvuk silnější a silnější. Ten zvuk se vážně povedl, není třeba ladit vý-

fuk, jelikož už sériová podoba se vyvedla moc pěkně.

Ford Mustang 6. generace je opravdu povedené auto, retro dovedené k dokonalosti a to i pro denní ježdění po českých traktorových okráskách. Navíc je to první americké auto, které si koupíte u českého zastoupení Fordu s plnou a opravdovou tovární garancí a servisní podporou. Auto, které zná každý malý kluk, hvězda filmů Bullittův případ, 60 sekund, Need for Speed, je nám nyní blíž, než kdy byla. Za cenu 1 290 000 Kč se jedná totiž o dokonalé auto, protože za tyto peníze žádné podobné GTčko získat nemůžete. Takže pokud trpíte krizí středního věku, utíkejte si ho ihned koupit, jelikož díky podobným institucím, jako je EU a dalším, které chtějí nařizovat, jak máte žít, jíst, mluvit apod., se pravděpodobně na podobná auta budeme za pár let chodit dívat pouze do Zoo.

Text a foto: MiM

Hledání auta vás bude bavit!

Vybírejte ze široké nabídky
nejlepších prodejců na

AUTOMODUL.CZ



Mini ONE 1.2

vyrobeno 2015
najeto 1 080 km
výkon 55 kW / 74 koní
benzin

379 000 Kč



Kawasaki VN900 Vulcan Classic SE

vyrobeno 2015
nový motocykl
motor 35 kW / 47 koní / 900 ccm
benzin

214 000 Kč



Lancia Ypsilon 1,2i

vyrobeno 2013
najeto 17 148 km
výkon 51 kW / 68 koní
benzin

170 000 Kč

O tom, že **Peugeot 308 je vydařeným autem**, jsme již psali několikrát a vždy jsme chválili jeho povedený podvozek dimenzovaný i pro silnější motory. Nyní se nám k testování dostává varianta v podobě vrcholné verze 308 GTi vytvořené pod taktovkou dílen Peugeot Sport s 270koňovým motorem, který jsme již měli možnost vyzkoušet u modelu RCZ-R na okruhu v Mostě.

Již první kilometry jasně naznačují, že v dílnách Peugeot Sport si na modelu 308 GTi dali opravdu záležet a podvozek mění z povedeného na dokonalý. V Peugeot Sport moc dobře vědí, že když se nějakého automobilového závodníka zeptáte, co nejvíce dělá jeho vůz závodním, odpoví skoro vždy, že „špéra“ - přeloženo z motoristického slangu samosvorný diferencíál. Jeho výhodou je schopnost sevření v momentě, kdy je to opravdu potřeba. Průjezd zatáčkou je tak mnohem rychlejší a na výjezdu ze zatáčky vám dovolí přišlápnout plynový pedál razantněji a stále máte jistotu, že si vnitřní kolo zachová dobrou trakci. Proto v Peugeotu vkládají mechanický samosvorný diferencíál Torsen do základní výbavy. Vlastně pohledem do ceníku zjistí-

te, že u modelu 308 GTi již není moc za co připlácet, snad jen za barvu a pár zbytečností v podobě prosklené střechy nebo vyhřívání sedadel. Navíc jeho sportovně poladěný podvozek snižuje o znatelných 11mm a pro jistější jízdu přidávají také vzduchem chlazené brzdy se čtyřmi písty a kotouči o průměru 380mm se stylovými červenými třmeny s označením Peugeot Sport, vzadu mají brzdy průměr 268mm a výsledkem jsou výkonné brzdy, které se jen tak neunaví. V základu nechybí ani 19" kola GTi CARBONE obutá do dle nás nejlepších pneumatik Michelin Super Sport (235/35/19). Speciální pochvalu si zaslouží skvělá skořepinová sportovní sedadla v kombinaci kůže/Alcantara s červeným prošíváním, která vás v zatáčkách sevrnou a skvěle drží. Je až



neuvěřitelné, jak z „obyčejné“ šestnáctistovky dokážou v Peugeotu dostat 270 koní, navíc s neuvěřitelně

dobře naladěnou křivkou s lineárním nárůstem síly a velkým rozsahem efektivních otáček. Velkým překva-

pením je také fakt, že motor je relativně úsporný, pokud zvolíte tempo a jedete klidnou jízdu, umí jet i za 6 l/100km, samozřejmě při sportovnější jízdě počítejte spíše s 11–12 l/100km ale i tak jsme byli s týdenním průměrem 8l nadmíru spokojeni.

Text: Martin Štěrba
Foto: Adam Rezek

CarTec Praha

Průběžná 80

Praha 10

CarTec Praha

www.cartecpraha.cz



Radost z jízdy

BMW za 6.999,-

MĚSÍČNĚ BEZ DPH VČ. VÝBAVY ZA 95.000,- ZDARMA

0% akontace, nabídka obsahuje kompletní pojištění.

Nabídka platí do 31. 8. 2016.