

metro

MOTOR

komerční příloha pátek 14. prosince 2018

PEUGEOT
508

Foto: Adam Rezek



LVÍ ELEGANCI
MÁ V GENECH

Adam Rezek
PHOTOGRAPHY

OPEL V ROCE 2019 OSLAVÍ 120. VÝROČÍ

Rok 2019 bude pro Opel významným momentem: Německá automobilka v tomto roce oslaví 120 let od výroby prvního automobilu. Rok 2019 akceleroje i elektrifikaci svého modelového portfolia. Už v prvním pololetí roku 2019 nabídne Opel plně elektrickou Corsu nové generace a kompaktního SUV modelu Grandland X s plug-in hybridním pohonem. Opel Corsa bude vůbec velkým impulzem budoucího roku. Tento bestseller třídy malých vozů, který se poprvé představil v roce 1982, vyjde v příštím roce ve své

úplně nové generační podobě a nabídka bude obsahovat i již zmiňovanou ryze elektrickou verzi. Plug-in hybrid Grandland X, který bude Opel vyrábět ve svém závodě v německém Eisenachu, je určený zákazníkům, kteří hledají prostor a SUV charakter. Hybridní pohon vozu bude disponovat výkonem až 221 kW / 300 k a bude propojený se systémem přenosu výkonu na všechna kola e-All Wheel Drive. Na své si přijdou také příznivci užitkových vozů. Model Vivaro se v příštím roce objeví v nové generač-



ní podobě, a v roce 2020 nabídne Opel dokonce i jeho elektrickou verzi. Stranou elektrifikace nezůstane ani subkompaktní SUV Mokka X, která se začne vyrábět v roce 2020. Opel samozřejmě oslaví výročí 120 let výroby automobilů společně se svými zákazníky, a proto uvede speciální modelovou edici „120 let“, ta se zanedlouho objeví ve většině modelových řad a jejich charakteristickým rysem budou bohatá výbava, vyspělé technologie a atraktivní styling za velmi zajímavé ceny. Maš

ELEKTRIZUJÍCÍ BUDOUCNOST OD MERCEDESU

Mercedes-Benz zintenzivňuje proces elektrifikace automobilů. Do roku 2022 bude elektrifikováno kompletní portfolio divize Mercedes-Benz Cars. To znamená, že v každém segmentu budou nabízeny různé elektrifikované alternativy – od smartu až po velké SUV. Plánováno je více než 130 elektrifikovaných variant vozidel, od modelů s 48V elektrickou sítí přes široký výběr hybridních verzí s možností vnějšího nabíjení až po vozidla s čistě elektrickým pohonem. Elektrickou ofenzivu u osobních automobilů zastřešuje nová technologická a produktová značka EQ. EQ znamená „Electric Intelligence“ a čerpá sílu z obou ústředních hodnot značky Mercedes-Benz: emoce a inteligence. Pod označením EQ Power jsou už nyní zákazníkům předá-

vány první vozy s novými externě nabíjitelnými hybridními pohony třetí generace a další nové modely budou následovat v nadcházejících měsících. Mercedes-Benz sází přitom nejprve na třídy C, E a S. Akumulátory s kapacitou 13,5 kWh jsou u hybridních vozidel propojeny buď se zážehovými motory, nebo poprvé také se vznětovými motory. Světovou premiérou Mercedesu je kombinace techniky externího nabíjení s palivovými články v novém vodíkovém modelu Mercedes-Benz GLC F-CELL. Maš



NÁVRAT LEGENDY

Legendární Toyota Camry se po 14 letech vrací na evropský trh. Předprodej nové generace legendárního modelu s hybridním motorem odstartoval v Česku začátkem prosince. Vlajkový sedan Toyoty si svoji evropskou premiéru sice odbyl už na podzim na pařížském autosalonu, nicméně oficiálně na trh dorazí na jaře roku 2019. Toyota Camry s hybridním motorem 2,5l o výkonu 218 koní bude v základní verzi k dostání

za 920 000 Kč. Kromě snížených emisí slibuje spotřebu 4,2l na 100km. Camry se vyrábí už od roku 1982. Prodává se ve více než sto zemích světa a celkové prodeje už překročily 19 milionů kusů. Celosvětově je Camry nejprodávanějším sedanem v segmentu střední a vyšší střední třídy. Její nejnovější osmá generace je postavena na platformě vycházející z architektury TNGA, která jí dodává nízké těžiště, vyšší tuhost a elegantní styl. Hybridní pohon čtvrté generace umožní jet na elektřinu dokonce v rychlosti až 125 km/h. Zákazníci budou mít na výběr z osmi odstínů karoserie. Nová Camry se začne vyrábět v únoru příštího roku, první vozy k novým majitelům dorazí v druhém čtvrtletí roku 2019. Maš



ŠKODA SCALA PŘEDSTAVENA

Nový kompaktní vůz Škoda Scala se oficiálně představila na světové premiéře v Tel Avivu. Nástupce Škody Rapid pod názvem Scala definuje novým charakterem, novou technologií a novým jménem zcela nově kompaktní třídu vozů značky Škoda. Proto se název Scala, který pochází z latiny a v překladu znamená schody nebo žebřík, k novince skvěle hodí. Vůz s karoserií hatchback kombinuje emocionální design, vysokou funkčnost a nejmodernější možnosti konektivity a přenáší do sériově vyráběného vozu poprvé emocionální designový jazyk

studie Vision RS. V nabídce je pět motorů s výkony od 66 kW (90 k) do 110 kW (150 k). Škoda Scala nabízí také vysokou úroveň aktivní a pasivní bezpečnosti, Bi-LED přední

světla, dostatek místa pro zavazadla i cestující a mnoho prvků Simply Clever. Model vstoupí na trh v první polovině roku 2019. Maš



PĚT HVĚZD PRO AUDI Q3

Nové kompaktní SUV Audi Q3 obdrželo v testech Euro NCAP nejvyšší pětihvězdičkové hodnocení. Pro dosažení nejlepšího výsledku v testech Euro NCAP, vyjádřeného pěti hvězdami, musí vůz bodovat ve všech důležitých kritériích. Novému modelu Audi Q3 se to podařilo dokonale – jak z hlediska ochrany dospělých cestujících, tak i v oblastech bezpečnosti dětí, ochrany chodců i cyklistů a asistenčních systémů. K celkovému hodnocení Euro NCAP přispívají

40 procenty výsledky v kategorii ochrany dospělých cestujících, 20 procenty vý-

sledky testů ochrany chodců a cyklistů a 20 procenty zkoušky účinnosti bezpečnostních systémů, které aktivně podporují řidiče – mezi ně patří například systémy automatického nouzového brzdění v městském provozu a na dálnici. Sériová výbava nové Audi Q3 zahrnuje bezpečnostní systémy Audi pre sense basic a Audi pre sense front. Součástí sériové výbavy je také Audi side assist, který poukazuje na nebezpečí při změně jízdního pruhu. Maš



VOLKSWAGEN T-CROSS JIŽ V PRODEJI

Volkswagen zahájil předprodej nového modelu T-Cross na českém trhu. Cena modelu T-Cross v základní verzi

Life začíná na 437 900 Kč. Model T-Cross je po modelu T-Roc dalším silným hráčem Volkswagenu v rostoucím segmentu A0-SUV. T-Cross nabídne zákazníkům rozmanité možnosti individualizace a variabilní interiér. Zpočátku bude možné zvolit zážehový motor 1.0 TSI ve dvou výkonových variantách 70 kW (95 k) a 85 kW (105 k). Základní

verze nabídne 5stupňovou přímo řazenou převodovku a stupněm výbavy Life. Výkonnější verze s šestistupňovou převodovkou stojí 457 900 Kč. V nabídce nechybí ani 7stupňová automatická dvouspojková převodovka DSG, která právě slaví své 15leté výročí od uvedení na trh. První vozy budou prodejci předány v dubnu 2019. Maš



VÝPRODEJ SKLADU

nejvýhodnější ceny skladových vozů TOYOTA do vyprodání zásob



Toyota Louwman
Sárská 2664/3
155 21 Praha 13 – Zličín

Plánujete nákup auta? Kdy jindy než právě teď! Kde jinde než u Toyota Louwman!

www.toyota-louwman.cz

TOYOTA LOUWMAN
Expert na hybridní vozy

SUZUKI VITARA – PROŠLA OMLAZENÍM

Vyzkoušeli jsme modernizovanou podobu modelu Vitara od Suzuki. Tento oblíbený model značky letos na jaře oslavil své již 30. narozeniny. Terénní model Vitara se poprvé představil v květnu 1988 jako průkopník kompaktních SUV a za své působení se stal pro nejednoho motoristu praktickým pomocníkem na cestách i necestách. Cílem se modelu Vitara prodalo na celém světě více než 3,65 milionu vozů. Aktuální čtvrtá generace vstoupila na český trh v roce 2015 a již od zahájení prodeje se těší mimořádné oblibě.

Nová Vitara je suverénně nejžádanějším modelem automobilky. Praktická, úsporná a atraktivní Vitara čtvrté generace však slaví úspěchy po celém světě, například v Maďarsku, kde se vyrábí, je absolutně nejprodávanějším automobilem. Letos na podzim se Vitara dočkala modernizace, která osvěžila její vzhled a přinesla nejmodernější bezpečnostní technologie. K vyzkoušení se nám dostává nadupaná verze Premium s motorem 1.4 BoosterJet o výkonu 103 kW (140 k), šestistupňovým manuálem a pohonem všech kol se systémem AllGrip. Mimochodem, Vitaru s pohonem všech kol volí 65% zákazníků. A dělají dobře, pohon všech kol u tohoto SUV funguje perfektně a možná v daném segmentu i nejlépe. Navíc se většina konkurentů v dané kate-

gorii pohonem všech kol nemůže pochlubit. Promyšlený a technicky vydařený systém AllGrip se ovládá velmi jednoduše a dává řidi-



diči vybrat ze čtyř jízdních režimů (Auto, Sport, Snow, Lock), pomocí jednoduchého ovladače na středové konzoli. Modernizované přední části dominuje nová pětidílná chromovaná maska podobně, jako měla dříve sportovně střížená Vitara S (již není v nabídce), ta měla také jako jediná výhradní právo na testovaný čtyřválcový motor 1.4 BoosterJet. Novinku navíc doplňují chromované a ozdobné segmenty ve spodní části nárazníku. Zadní světla jsou nyní

vybavena technologií LED. Nový je také ochranný kryt zadního nárazníku. Zajímavější vzhled dodávají Vitare 17palcová litá kola. Líbí se nám vkusné semišové čalounění s embosovaným vzorem. Přístroje jsou nyní čitelnější a celkově působí design interiéru hodnotnějším dojmem. Například vrchní díl palubní desky je nyní vyrobený z měkčených materiálů. Moderní vzhled přidává také barevný 4,2palcový LCD informační displej, uprostřed přístrojové-

ho štítu, který povedenou grafikou znázorňuje zvolený režim systému AllGrip. Největší změny však nová Vitara nabízí ve výrazně bohatší paletě bezpečnostních a asistenčních systémů. Nově Vitara nabídne systém rozpoznání dopravních značek (TSR), který dokáže najednou zobrazit až tři různé dopravní značky. Dalšími novinkami jsou sledování mrtvého úhlu (BSM), adaptivní tempomat s funkcí Stop & Go nebo sledování pohybu za vozem (RCTA). Systém nouzového brzdění DSBS je od základu přepracovaný a nově využívá jen radarového senzoru, ale kombinace kamery a laserového radaru. Pomocí této kombinace DSBS sleduje nejen ostatní vozidla, ale i chodce nacházející se v prostoru před vozem. V případě hrozící srážky tak systém řidiče varuje zvukovým a vizuálním signálem, připraví brzdovou soustavu na plný brzdový účinek a v krajním případě začne i automaticky za řídiče brzdit. Suzuki Vitara začíná na ceně 393 900 Kč. Aktuálně ke všem vozům S-Cross a Vitara přidává Suzuki zdarma sadu originálních zimních kol s pneumatikami Yokohama.

Text: Martin Štěrba
Foto: Metro archiv

O výsledku rozhoduje i servis

Česká posádka

Jan Kopecký/Pavel Dresler

vybojovala s vozem ŠKODA

Fabia R5 světový titul v rallyovém šampionátu WRC2.

Nesporné mistrovství jezdců

i navigátora by však málo

znamenal, kdyby za ním nestál sehraný tým v zázemí.

Rallye je pro auta nesmírně náročná. Řídit se plným tempem po rozbitých šotolinových cestách, driftovat v lesích, skákat desítky metrů přes horizonty nebo uhánět po klikatě asfaltce se spoustou otoček přes ruční brzdu – to všechno se odehrává na plný plyn. Auto dostává pevně zabrat a je zřejmé, že něco takového nemůže vydržet několik stovek kilometrů, aniž by dostávalo patřičnou péči. A právě servisní zóna je tím místem, kde dostane vše, co potřebuje. Pojdme se podrobněji podívat, co se v ní děje.

Času není nikdy dost

První důležitou věcí je uvědomění, že jakmile auta přijedou do servisní zóny, není na týmu, co a kdy se bude dít. Člověk by si mohl představovat, že když se na autě v odpoledních rychlostních zkouškách něco rozbije, mají mechanici na jeho opravu celou noc. Ve skutečnosti je času mnohem méně, než byste si moh-

li myslet. Jak málo? Co třeba 15 minut ráno, 30 minut přes oběd a 45 minut na konci dne? To jsou samozřejmě jen typická čísla. Někdy se mohou měnit, ale v zásadě platí, že čas je vždy omezený. Proto musejí být mechanici perfektně trénovaní a skvěle synchronizovaní. Minuty utíkají a na práci je toho hodně...

Mimo servisní zónu bez pomoci

Auto se rozbilo cestou na rychlostní zkoušku? Měli jste defekt přímo na ní? Poškodili jste podvozek na skoku? Stačí zavolat týmové mechaniky, nechat je problém opravit a pokračovat. Co může být snazší? Ne tak rychle. Na rallye nesmí posádka přijmout jakoukoliv technickou pomoc zvenčí – diváci vám mohou pomoci vytlačit auto z příkopu, ale výměna kola nebo hledání způsobu, jak provizorně opravit poškození, už je na jezdcích a navigátorovi. Proto také rallye na rozdíl od jiných disciplín motorsportu vyžadují, aby byl jezdec i slušným mechanikem. Utrhl jsi kolo? Buď chytrý a vymysli způsob, jak to spravit. Jinak končíš...

Na vše jsou limity

Na rallye všechno podléhá přísným pravidlům. Komisaři FIA jsou přítomní v servisních stanech a na všechno pečlivě dohlížejí. Rozhodují o tom, co je a není možné opravit – například strukturální poškození karoserie znamená konec v soutěži, nějaké nouzové svařování není možné. A omezeno je také množství zásob. Například pneumatik si nemůžete dovézt, kolik

chcete, na každou rallye jich dostanete předem daný počet – obvykle kolem 20 kusů na auto.

Čistota: základ úspěchu

Patříte mezi lidi, kteří považují mytí auta za zbytečnost? Že správný soutěžní speciál má být špinavý a otlučený? To byste se do rallyového týmu nehodili. Mytí auta je ve skutečnosti velmi důležité a dělá se při každém servisu. Ne proto, že by tým chtěl, aby jejich auto vypadalo hezky na obrázcích. Důvodem je především pragmatická logika: na špinavém autě se snadno přehlédne poškození.

Volně přístupné

Co je na servisu nejlepší z pohledu diváka? Může se přijít podívat – většinou zadarmo. Samozřejmě ho nepustí do týmového zázemí, ale zvenčí uvidí všechno podstatné jako na dlani. A že koncert mechaniků je skvělou podívanou, o tom netřeba pochybovat...



LVÍ ELEGANCI MÁ V GENECH



Příznám se, že pro francouzské vozy jsem měl vždy slabost, hlavně pro jejich přirozený šarm, nevtíravou eleganci, důraz na pohodlí posádky a pro špičkové naftové jednotky. Zejména Peugeot si vždy krácel svou cestou a právě jeho lví odvaha dle nás dělá Peugeota Peugeotem. Stačí se jen podívat na odvážný a přítom povedený interiér Peugeotů i-Cockpit nebo nedávné modely Peugeot 5008 a 3008 (evropské auto roku 2017) a je jasné, že pokud si pořídíte vůz Peugeot, nesplynete s davem.

Novinka v podobě radikálního fastbacku 508 se drží odvážného, stylového designu a ztělesňuje příslib intenzivních zážitků z řízení a současně vyjadřuje ambice značky. O čemž svědčí i nedávné ocenění Eurostar Design, které se svým designérským týmem získal designér vozu Pierre-Paul Mattei. Tuto cenu každoročně uděluje týdeník Auto-

motive News Europe osobnostem jako ocenění jejich obzvlášť inovativní práce v automobilovém odvětví. Porotu okouzila odvážná volba designu, který mění principy segmentu D. Kromě proporcí ohodnotila porota také design interiéru, zdůrazňující originalitu celého vozu.

Nás ohromil nepřehlédnutelný vzhled denního svícení a použití technologie bezrámových dveří, díky které se konstruktérům podařilo zajímavě snížit karoserii, což dodalo modelu 508 specifický vzhled fastbacku. Svým vzhledem vzdává Peugeot 508 hold svým slavným předchůdcům, vozům Peugeot 504 a 504 kupé. Nový Peugeot 508 je vybaven nejnovější verzí systému Peugeot i-Cockpit, zahrnující kompaktní volant, velký desetipalcový kapacitní dotykový HD displej a plně přizpůsobitelný digitální head-up displej s vysokým

rozlišením; kvalita materiálů a prvotřídní zpracování posouvají vlajkovou loď značky směrem k luxusnějším vozům a tím i k prémiovým značkám, jako jsou Mercedes (CLA) nebo Audi (A5), typickými konkurenty jsou pak Volkswagen Arteon, Škoda Superb nebo Kia Stinger. Zavazadlový prostor nabídne objem 487 litrů, po sklopení zadní sedačky pak nabídne objem 1537 litrů (pokud však využijete objem až po střechu), nechybí přepravní otvor na lyže nebo hands-free otevírání. Dalším designovým „majstrštykem“ je sedm prepínačů ve tvaru klavírních kláves, které jsou vkusně začleněné do palubní desky a umožňují přímý přístup k hlavním ovládacím funkcím (rádia, klimatizace, navigace, nastavení parametrů vozu, telefonu, mobilní aplikace). V rámci novinářského dne jsme měli možnost vyzkoušet všechny motori-

zace a verze modelu včetně obou motorů řady GT. Nejvíce nám vyhovoval naftový dvoulitrový BlueHDi 180 spojený s osmistupňovým automatem EAT8. Nicméně pochvalu si zaslouží i nejslabší jednotka 1.5 BlueHDi 130 s šestistupňovým manuálem, kterou jsme měli k týdennímu testování. Motor se choval velmi kultivovaně a jeho největšími přednostmi je velmi úsporná jízda, která se ustálila na pětilitrovém týdenním průměru, po okresech nebyl problém jet za čtyři litry. Výkonem vás však tato motorizace nijak neuchvátí, i přesto nám dává v nabídce smysl, jen bychom ji doporučili spíše vyznavačům klidnější jízdy. Místo manuálu bychom ale raději sáhli po automatu, který se s danou motorizací také nabízí, a navíc by měl být ještě úspornější. Díky použití platformy EMP2 se hmotnost modelu snížila ▶

DOMANSKÝ.cz

Autosalony, kde je Peugeot DOMA

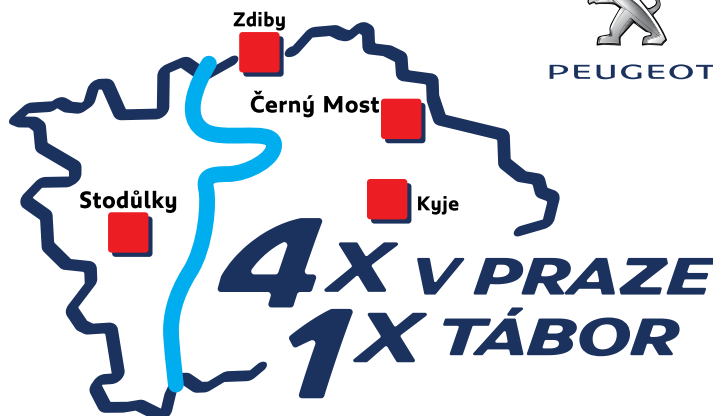
OTEVŘENO 7 DNÍ V TÝDNU

NEJLEPŠÍ
CENY | VÝBĚR | SLUŽBY

www.domansky.cz



PEUGEOT



OPEL INSIGNIA GSI VSTŘÍC ZÁŽITKŮM

Každá automobilka má svoji vlajkovou loď a u značky Opel je to model Insignia, který se nabízí v několika modelových řadách. V případě Insignie má Opel ještě nadstavbu v podobě přídatku GSi. Tato sportovní verze nahrazuje dříve používané označení OPC a my jsme ji konečně mohli vyzkoušet. A je to přesně ten vůz, co mi plně vyhovuje, nabízí komfort i rychlost a nemusím za to platit daň v podobě bolesti zad v tvrdém nízkém sportáku. Prostě vůz, který na první pohled nevypadá jako nadupaná kára, ale při bližším pohledu z něho přímo sálá energie a chuť vyrazit. Sportovní nárazníky vpředu i vzadu s výrazným chromováním nasávacích otvorů, 20palcová kola, ze kterých vykukují červené brzdy Brembo, je jen pár prvků, podle kterých bezpečně poznáte, že tohle není obyčejná Insignia. V našem případě vše ještě podtrhovala příplatková ostře červená barva vozu. Naše testovaná Insignia Grand Sport GSi 2.0 CDTI BiTurbo měla k dispozici slušných 210 k. Jelikož jsme si vůz vyrazili vyzkoušet na německé dálnici, trochu nás zamrzelo, že nemáme k dispozici silnější benzinovou verzi vozu 260 k, která již bohužel není v nabídce. Přesto svým výkonem na silnici překvapovala leckterý nadupaný manažerský vůz, který sílu Insignie GSi podcenil. Opel Insignia GSi není jen o emocích z jízdy, ale uspokojí všechny, kteří potřebují reprezentativní vůz a chtějí využít veškerého jízdního komfortu. Díky skvěle vyladěnému podvozku FlexRide, pohonu 4x4 s aktivním dvouspojčkovým diferenciálem a automatickou 8stupňovou převodovkou, kterou lze ovládat i pádly pod volantem, je řízení Insignie GSi zábavou. In-



teriér vozu je, jak se dá u této kategorie vozu předpokládat, propracován do posledních detailů a v našem případě je ještě doplněn kovovými pedály a sportovními sedadly. Sedadla, která se dokonale přizpůsobí řidiči, mají několik možností nastavení, které si řidič i spolujezdec mají možnost uložit do paměti. Všechna sedadla, a to i ve druhé řadě, nabízejí komfortní vyhřívání, přičemž přední sedadla mají dokonce možnost chlazení. V tomto mrazivém počasí jsme po ránu ocenili vyhřívání

volant, ale hlavně komfortní rozmrazování předního skla. Aby vše bylo dokonalé ať už po stránce jízdních vlastností a komfortu, nechybí u Insignie GSi mnoho podpůrných elektronických asistentů. Musíme určitě zmínit skvěle spolupracující adaptivní tempomat, který se dokonale přizpůsobil městským zácpám a rádi jsme mu přenechali popojíždění v kolonách. Skvělým doplněním adaptivního tempomatu je asistent jízdních pruhů, který dokáže vůz udržet ve svém pruhu a včas varovat při naší

nepozornosti. Při délce vozu skoro 5 metrů byl skvělým pomocníkem 8palcový displej s parkovací kamerou, která zobrazovala pohled jak za vozem, tak i před vozem, případně i pohled z ptáčích perspektiv. Tento nově přepracovaný dotykový displej nabídl plnou konektivitu, ať již využíváte systém Car play, nebo Android auto, který sice nemá v ČR podporu přes Google play, ale jde pohodlně zdarma nainstalovat a používat ze stránek výrobce aplikace. Vůz Opel Insignia GSi je

v nabídce jak ve verzi Grand Sport, tedy sedan za cenu startující těsně nad 1 milionem Kč, tak i ve verzi Sports Tourer, což je verze kombi, která je přesně o 25 000 dražší. Obě verze se dodávají s již zmínovaným motorem 2.0 CDTI BiTurbo 154 kW / 210 k, který není na diesel zrovna úsporný. Předpokládám však, že ten, kdo si pořizuje sportovní Opel Insignia GSi, nebude řešit průměrnou spotřebu 9,2 litru, ale zážitky z jízdy.

Text: RŠ
Foto: Archiv

LVÍ ELEGANCI MÁ V GENECH

► v průměru o 70 kg. Potěšilo nás také, že sedadlo řidiče se může pochlubit zdravotním certifikátem AGR. Což jsme doposud znali jen z vozů Opel. Sedadla lze za příplatek vybavit pneumatickým osmibodovým masážním systémem s pěti programy masáže. Nový Peugeot 508 nabízí širokou škálu nejmodernějších prvků řízení, které jsou odpovědí na stále náročnější kritéria EuroNCAP. V nabídce nechybí například systém nočního vidění – Night Vision (který je i v tomto segmentu dosud nevidaný), systém automatického nouzového brzdění – Active Safety Brake (rozpo-

znávající chodce a cyklisty, ve dne i v noci, do rychlosti 140 km/hod), aktivní varování před neúmyslným opuštěním jízdního pruhu, automatické přepínání dálkových světlometů nebo aktivní systém sledování mrtvého úhlu. Za nás si velkou pochvalu zaslouží nejen unikátní design a použití nejnovějších technologií, ale také perfektně vyvážené nastavení podvozku, které dobře odfiltrává nerovnosti vozovky. Nový Peugeot 508 byl ve světové premiéře představen na letošním ženevském autosalonu. Novinka se vyrábí v továrně v Mulhouse

a francouzské továrny v Trémery a Douvrinu jí dodávají motory. Proto model získal označení „Origine France Garantie“, které potvrzuje, že byl vyroben ve Francii. V příštím roce uvede na trh Peugeot také verzi SW, tedy radikální kombi. V nabídce by časem neměla chybět ani verze Plug-in Hybrid. Závěrem čistě za sebe mohu konstatovat, že by mě vůbec nepřekvapilo, kdyby se Peugeot 508 stal evropským nebo českým autem roku, podle mě má možná i na oba tituly, našlápnuto velmi dobře. Cena modelu 508 začíná na 730 000 Kč.

Text: Martin Štěrba
Foto: Adam Rezek



SUBARU XV – RODINA V BEZPEČÍ

Model XV od Subaru je jedním z pěti finalistů České ankety Auto roku 2019. My jsme se pokusili zjistit, jak jezdí a jaké jsou jeho největší přednosti oproti těm autům, která se do finále nedostala.

V modelech Subaru jsme už dlouhou nejezdili, a tak nás hned po nastoupení velmi mile překvapuje zpracování interiéru, které je nyní již na evropské úrovni, kvalitní materiály jsou do interiéru precizně zapracovány. Moc se nám líbilo vkusné použití chromovaných doplňků a podařené prošíání oranžovou nití, které elegantně zdobilo celý interiér vozu od prošitých sedadel až po spoje palubní desky, vše decentně doladuje stejně barevná nit koženého volantu a řadič páky. Z pozice řidiče není interiéru vozu co vytknout, ergonomie a uspořádání jsou příkladné.

Dalším milým překvapením je komunikace v češtině, se kterou jsme u značky, jako je Subaru, kde téměř dvě třetiny výroby míří na severoamerický trh a pro kterou je Evropa po Japonsku a Austrálii až čtvrtým, nejvýznamnějšími teritorii, opravdu nepočítali.

Model XV představený na loňském ženevském autosalonu je společně s Imprezou prvním Subaru postaveným na nové platformě Subaru Global Platform, která se postupně objeví i u dalších modelů. Nová globální platforma Subaru je opravdu velký posun kupředu. Klíčové oblasti, na které se konstruktéři zaměřili, jsou ovladatelnost, stabilita, potlačení hluku a vibrací a konečně jízdní komfort. Základem všech těchto vylepšení je především zásadně zesílená tuhost karoserie, procentuální nárůst je od 70



do 100%. Například torzní tuhost (kroucení karoserie v podélné ose) je o 90% lepší, čili karoserie je skoro jednou tak odolná proti krutu. Tuhost přední části narostla o 70%, zadní pak dokonce o rovných 100%. Extra tuhá konstrukce výrazně prospívá nejen jízdním vlastnostem (lepší vyhýbací manévry, značně menší boční náklon) a aktivní bezpečnosti, ale ve srovnání s předchozími modely je o 40% účinnější také v pohlcování nárazu. Znatelně lepší ochranu posádky dokazují také výsledky v oblasti bezpečnosti. Po nejvyšším bodovém zisku v historii nárazových testů v Japonsku a špičkových výsledcích v USA získaly modely Impreza a XV plný počet hvězd také v Evropě. Oba modely výrazně zabodovaly ve všech zásadních disciplínách, kterými jsou ochrana dospělých pasažérů (94%), ochrana dětí (89%), ochrana

chodců (84%) a bezpečnostní asistenční systémy (68%). Na těchto skvělých výsledcích měly velký podíl také prvky aktivní bezpečnosti jako systém hlídání mrtvých úhlů (SRVD) a již ve standardu zahrnutý unikátní systém EyeSight, ten chrání i ostatní účastníky silničního provozu, a dokonce i chodce a cyklisty. Bohužel také stojí za absencí manuální převodovky v nabídce, se kterou by systém neuměl spolupracovat. Systém pomocí dvojjice kamer neustále vyhodnocuje situaci před vozem a vedle funkcí adaptivního tempomatu či hlídání jízdních pruhů je schopen také automatického nouzového brzdění až do úplného zastavení. Zároveň řidiči pomáhá zvládnout případný vyhýbací manévry nebo nedostatečné brzdění. Vynikající jízdní stabilitu umocňují také nízko položené těžiště a rovnoměrné rozložení hmotnosti

mezi přední a zadní nápravou a stálý pohon všech kol s optimálním rozložením točivého momentu mezi všemi čtyřmi koly (Symmetrical AWD), který zajišťuje sebejisté jízdní vlastnosti i za nepříznivých podmínek. Motoru typu Boxer o objemu 1,6l a výkonu 84 kW není co vytknout, Subaru XV by si však určitě zasloužilo výrazně silnější motorizaci. Navíc dle nás jeho výkon trochu omezovala bezstupňová převodovka CVT, kterou Subaru nazývá Lineartronic, na tu jsme si museli trochu zvykat. Ve městě jsme s ní problém neměli, ale na dálnici nebo při potřebě rychlého zrychlení nás její reakce nepřesvědčila. Závěrem můžeme říci jen jedno. Je opravdu velká škoda, že takto podvozkově naddimenzované a povedené auto, které se na silnici chová fantasticky, je omezeno přísnou emisní legis-

laticí, která mu aktuálně dovolí nabízet pouze výše zmiňovanou motorizaci. Návratu benzinového dvoulitru se pravděpodobně dočkáme až v podobě plug-in hybridu. Ten byl před pár dny představen na autosalonu v Los Angeles právě v modifikovaném modelu XV. Základem plug-in hybridní verze bude známý dvoulitrový motor kombinovaný s dvěma elektromotory – z nichž jeden bude sloužit jako startér-generator 89 kW (121 koní) a točivým momentem 202 Nm bude pracovat na pohonu auta a rekuperaci energie. Baterie s kapacitou 8,8 kWh v plně elektrickém režimu zvládne ujet až 27 kilometrů. Kombinovanou spotřebu slibuje výrobce pouhých 3,1l/100km. Naše spotřeba při týdenním testu se ustálila na 8,5 litru benzínu na 100km.

Text: Martin Štěrba
Foto: Adam Rezek

> osobní auta
 > užitkové vozy
 > nákladní vozy
 > motocykly
 > obytné vozy
 > stavební stroje
 a další...

Vyberte si z více než 30 000 nabídek na **AUTOMODUL.CZ**