

metro

# MOTOR

komerční příloha pátek 31. května 2019

Adam Rezek  
PHOTOGRAPHY



## HYUNDAI i30 FASTBACK N

### ŠKODA SLAVÍ VÝROBNÍ JUBILEUM

Společnost Škoda Auto dnes ve svém hlavním výrobním závodě v Mladé Boleslavi vyrobila 2 500 000. mo-



tor řady EA211. Automobilka tyto motory vyrábí od konce roku 2012 jak pro vozy značky Škoda, tak i pro další vozy značek koncernu Volkswagen. Tradice výroby motorů v hlavním výrobním závodě Škoda Auto začala v roce 1899, kdy zakladatelé podniku Václav Klement a Václav Laurin vyrobili svůj první motocyklový motor. Maš

◀ Škoda Auto vyrábí ve svém hlavním výrobním závodě v Mladé Boleslavi čtyři typy motorů řady EA211 o zdvihovém objemu od 1,0 do 1,6 litru. Aktuálně tu 900 zaměstnanců vyrábí 2400 motorů denně.

### 5 HVĚZD PRO RENAULT CLIO

Pátá generace ikonického Clia, která bude brzy uvedena na trh, je jedním z nejbezpečnějších aut testovaných organizací Euro NCAP. Jde už o 22. vůz Skupiny Renault, který dosáhl na maximální počet pěti hvězdiček. Bestseller Skupiny Renault byl testován podle nových přísnějších pravidel pro rok 2018. Nové Clio stojí na zcela nové platformě Aliance CMF-B, těží tak z optimalizované konstrukce karoserie, přepracovaných sedadel a zámků bezpečnostních pásů navržených pro optimální podporu všech cestujících, nezávisle na tělesné výšce

nebo umístění v autě s pyrotechnickými předpínači a omezovači tahu. Renault poskytuje technologii Fix4sure pro zabránění podjetí pod bezpečnostním pásem. Maš



## ZBYTEČNÉ SEKUNDÁRNÍ DOPRAVNÍ NEHODY

Jedním z nejčastějších důvodů nehod na silnicích je nepozornost řidičů, která stojí za téměř pětinou všech havárií. Část z nich přitom tvoří právě takzvané sekundární autonehody. Tímto pojmem se odborně označují situace, kdy jedna havárie nastane v důsledku jiné nehody v jejím bezprostředním okolí. Typicky jde o srážku s odstaveným nebo poškozeným vozidlem, ale také hromadné bouračky. Jejich příčinou jsou většinou zbytečné chyby řidičů, kteří se nevěnují řízení nebo neznají správný postup při řešení problémových situací u vlastního vozu. Časté jsou například nehody, které způsobí řidiči sledující nehodu v protijedoucím pruhu. Ročně při nich zahyne v průměru 23 osob a dalších 80 je

těžce zraněno. Nejčastěji je na vině nedostatečná znalost bezpečnostních postupů u účastníků silničního provozu. Do definice sekundární nehody, ke kterým dojde na dálnici a silnicích 1. třídy, spadá více než 1000 nehod za rok. Za posledních 7 let to bylo 7400 havárií. Z toho bylo 4300 bez zranění, přibližně 2350 s lehkým zraněním, 560 s těžkým zraněním a bezmála 170 nehod s úmrtím. Pokud bychom připočítali i nehody, které neřeší PČR, odhaduje se počet těchto nehod až na trojnásobek. Česká kancelář pojistitelů proto spustila novou komunikační kampaň, kterou chce upozornit na problematiku sekundárních nehod a zopakovat ty nejdůležitější kroky při nehodě nebo poruše. **Maš**

## CITROËN SLAVÍ 100 LET



## OPEL PŘEDSTAVIL 4. GENERACI OBLÍBENÉHO MPV OPEL ZAFIRA



Zafira Life, jak se tato verze jmenuje, je úplně jiná než doposud a pro mnohé příznivce tohoto vozu bude velkým překvapením. Vůz byl totiž kompletně přepracován a Zafira se tak více podobá většímu Opel Vivaru. Nechybí tu tedy posuvné elektrické dveře, komfortní kožená otočná sedadla pro rodinné či business posezení a spousta prostoru. Německá automobilka bude Zafiru Life nabízet ve třech délkách: „Small“ o dél-

ce 4,60 m, „Medium“ o délce 4,95 m a „Large“ o délce 5,30 m. Přičemž kratší verze „S“ je dokonce o 10 cm kratší než současná Zafira. Všechny verze budou mít plně variabilní interiér s možností až devět sedadel. Opel Zafira Life, který by se měl začít prodávat v ČR na sklonku léta, zahrnuje nejmodernější turbodiesely o objemu 1,5 l a 2,0 l, vyhovující emisní normě Euro 6d. Cena vozu zatím není známa. **RŠ**

Letos je tomu neuvěřitelných 100 let, kdy André Citroën vyrobil první automobil Citroën Type A-10 a do 10 let se jeho společnost stala evropským lídrem. Na této vítězné vlně jede Citroën i letos a v Evropě dosáhl největšího růstu a posunul se v prodeji na 7. místo. I v České republice má Citroën za sebou úspěšný start a za 4 měsíce francouzská značka prodala celkem 2729 osobních a lehkých užitkových automobilů, což ji navzdory poklesu trhu mezinárodně posunulo na 10. místo. Skvěle se daří jak segmentu minivozů Citroën C1, tak v prodeji oblíbeného Berlinga.

Jak se v letošním roce bude Citroënu dařit i po zbytek roku, nevíme, ale určitě víme, že celý rok bude slavit své sté výročí. Největší oslavy se samozřejmě plánují ve Francii, kde proběhne několik akcí nejen pro příznivce značky. Mimo jiné noční vyklizení jedné z pařížských ulic a ranní přistavení 100 veteránů chronologicky seřazených. Vyvrcholením oslav bude „Rassemblement du Siècle“ (Setkání století), iniciované sběrateli značky, od 19. do 21. července testovacím okruhu Ferté-Vidame. Zde se očekává účast 5000 veteránských vozů a 60 000 návštěvníků.

Stejně jako v prodeji tak i zde české zastoupení nezáůstává pozadu a u prodejců v ČR již jsou k vidění veteránské vozy připomínající historii značky. Pro zájemce o nové vozy je připravena limitovaná edice vozů Origins, která se odlišuje bronzovými prvky v exteriéru a interiéru a logem Origins na kapotě. Jedná se pouze o 100 vozů složených z vozů C3, C3 Aircross a C4 Cactus. Na vrchol oslav, jehož malá ochutnávka byla k vidění na výstavě Legendy 2019, si musíme počkat do 7. září 2019. Právě tento den odstartuje Citroën velkolepou narozeninovou oslavu na Výstavišti v pražských Letňanech. Zde chce Citroën ukázat návštěvníkům

krásné historické vozy a představit celou historii značky Citroën. Akce je jak pro širokou veřejnost, tak i fanoušky značky a obchodní partnery, concessionáře a jejich VIP zákazníky. Připraven bude atraktivní program pokrývající historii, současnost a budoucnost značky. Citroën počítá, že oslav se účastní až 15 000 osob. Pro sběratele připravila značka sběratelské edice dárkových předmětů a knižních publikací, které lze objednat na [www.stoleticitroen.cz](http://www.stoleticitroen.cz) **Text: RŠ**



## PRAŽANÉ MOHOU SDÍLET STOVKU AUT

Italská společnost Anytime car-sharing začala nabízet sdílení aut v Praze. Pražané mohou využívat 100 hybridních vozů Toyota Yaris s automatickou převodovkou. Počet nabízených vozů však dle společnosti ještě poroste. Díky jednoduché mobilní aplikaci z Apple Store nebo Google Play se lze rychle a jednoduše zaregistrovat. Ceny za minutu použití vozidla se pohybují v rozmezí od 1,99 Kč až po 5,99 Kč. Minutová sazba již zahrnuje volné kilometry, stejně jako benzin, mytí, dálniční známku nebo pojištění



vozu. Součástí je také bezplatné parkování v modrých a fialových zónách v Praze. Platba se uskuteční automaticky po ukončení pronájmu z připojené platební karty. Kromě ceny za minutu uživatel nic dalšího neplatí. Česty pak můžete podnikat po celé ČR a auto nakonec nechat kdekoli v Praze. Anytime je jedním z největších poskytovatelů sdílení vozidel na světě a prvním nadnárodním hráčem, který přichází do Česka. V České republice plánuje v příštích letech investovat až 30 milionů eur. **Maš**

# HYUNDAI i30 FASTBACK N

Zkratka „N“ u vozů Hyundai je vždy symbolem silných emocí a je příslibem nevsedních zážitků za volantem. Vozy s tímto označením získávají v dílnách sportovní divize N, výzkumného a vývojového centra Hyundai Motor v Namyangu, do vínku oproti standardním vozům vždy něco navíc. Rozsáhlý testovací program a ladění následně probíhají na německém okruhu Nürburgring, v jehož těsné blízkosti má sportovní divize Hyundai své vlastní vývojové a testovací centrum. Výroba všech modelů Hyundai N a Hyundai N Line probíhá v České republice, v továrně v Nošovicích. V každém voze označeném přívláskem „N“ se tak snoubí vaše pro motoristický sport a zkušenosti z nejnáročnějšího závodního prostředí.

V minulém Metro motoru jsme vás seznámili s famózními zážitky s modelem i30 Fastback N na okruhu v Sosnové, kde novinka jasně dokázala své sportovní ambice a DNA motorsportu. Nyní se nám tato novinka dostala i k týdennímu testování. Tentokrát se však zaměříme spíše na jeho praktičnost. Vždyť navzdory svým sportovním ambicím

bude v reálném životě sloužit většímu času jako běžné auto. Předchůdce fastbacku N v podobě klasického hatchbacku s označením „N“ vstoupil na trh se sloganem „Mimořádné potěšení z jízdy pro každého“. S tímto heslem vstoupil do historie první vysokovýkonný model od Hyundai na český trh. A jeho úkolem bylo maximální potěšení z jízdy

v každodenním provozu na silnicích i na závodním okruhu.

A stejně jako Fastback N vznikl v Namyangu, v globálním výzkumu a vývoji a vývojovém středisku v Koreji, a byl testován na Nürburgringu, jedním z nejnáročnějších závodních okruhů na světě. Oba modely mají společný výkonný přeplňovaný motor 2,0 T-GDI, který poskytuje nejvyšší výkon až 275 k, který je nabízen ve dvou výkonových variantách: standardní verze poskytuje výkon 250 k, zatímco testovaná verze Performance je vyladěna na 275 k. Jeho hnací síla je přenášena na přední kola prostřednictvím šestistupňové mechanické převodovky. Hyundai i30 N absolvoval v rámci testů odolnosti a spolehlivosti 10 000 km na známé Severní smyčce Nürburgringu. Model i30 N a Fastback N jsou odpovědí společnosti Hyundai Motor na rostoucí poptávku zákazníků po sportovních modelech. Nutno podotknout, že oba modely vznikly pod taktovkou Alberta Biermanna, bývalého šéfa sportovní divize M u BMW, který vdechl divizi N to nejlepší z motorsportu, což je na obou modelech zřetelné. A již první model sportovní řady N získával jedno ocenění za druhým.

Na první pohled se sportovně laděný fastback od klasického modelu nijak zásadně neliší. Sportovní ambice prozrazují spíše detaily v podobě přední lišty se specifickou mřížkou chladiče s výraznými vzduchovými kanály pro lepší chlazení, doplněnou o logo N. Sportovní charakter také zvýrazňuje nenápadná červená lišta na spodní straně nárazníku. Při pohledu zezadu je však sportovní duch naprosto jasný a prozrazují ho

dvě chromované koncovky výfuků a výrazný zadní spoiler s integrovaným difuzorem. Celkový sportovní vzhled umocňují 19“ kola s nízkým profilem pneumatik. Interiérové detaily jako boční prahy, koberečky, sportovní sedadla, volant a řadič páka jsou zdůrazněny motivem N.

Standardní verze disponuje systémem rozdělování točivého momentu mezi jednotlivá přední kola pomocí brzdových zásahů, zatímco verze Performance o výkonu 275 k disponuje elektronicky řízeným mechanickým samosvorným diferenciálem e-LSD, většími kotoučovými brzdami s aktivní variabilní výfukovou soustavou. Pokud zrovna netoužíte po sportovní jízdě, má řidič na výběr z pěti jízdních režimů Eco, Normal, Sport, N a N Custom. Právě v nastavení těchto režimů je kouzlo všestrannosti a praktičnosti. Prostě když vezete děti do školy, jen přepnete na režim Normal a systém upraví charakteristiku vozu z nespoutaného ďábla na zcela civilní osobní vůz. Motor přestane bublat a buráčet, tlumiče znatelně změknou a zmizí i řízení a vyrovnávání otáček. O tom, že sedíte ve sportovním voze, vás informuje snad jen tachometr kalibrovaný na 300 km/h. Svou praktičnost model Fastback dokazuje také velkým zavazadlovým prostorem. Ten v základním provedení nabízí nejméně 450 l a se sklopenými sedadly pak 1351 l, v případě verze Performance se sportovní výztuhou pak 436 l a 1337 l. Novinku můžete mít již za 779 990 Kč, určitě však doporučujeme připlatit si pouhých 20 000 Kč za silnější a výrazně sportovníjší verzi Performance.

Text: Martin Štěrba  
Foto: Adam Rezek



# AUTO DO ZÁSUVKY?

## POKUD JI MÁTE, TAK KLIDNĚ!

Často se mi stává, že se dostanu do diskuse na téma elektrický pohon versus klasika diesel či benzín. Ač jsem velkým zastáncem téměř vymírajících prostorných vozů MPV s diesellovým motorem, jsem vždy velkým oponentem a tvrdím, že elektrika má budoucnost. Skoro každá automobilka již dnes má nebo připravuje svůj elektromobil. My jsme si však půjčili nejprodávanější elektromobil na světě Nissan Leaf. Vůz s nejdelší tradicí, nesoucí ocenění Světové ekologické auto roku 2018, které následně získal vůz i v České republice. My máme k dispozici již druhou generaci Nissan Leaf, které se po loňském uvedení na trh jen v Evropě prodalo více než 37 000 ks.

Pokud první generaci byl vyčítán zbytečně extravagantní vzhled, druhé generaci není po této stránce co vytýknout. Právě naopak, nový Leaf se povedl a může se plnohodnotně řadit mezi moderní vozy nejen po stránce pohonu. V našem případě byl skvělý design vozu podtržen bílou perleťovou barvou v kombinaci s černými sloupky a černou střechou. Na jízdu s novým Leafem jsem se vyloženě tě-



šil a to až tak, že jsem zmatkoval při startování vozu. Prostě přesešnutí z klasiky do elektromobilu je něco jiného, a tak jsem několikrát bezradně tiskl start, než mi došlo, že motor prostě neuslyším. Když jsem tedy po-

chopil, že chyba není ve voze, ale mezi sedadlem a volantem, mohl jsem konečně vyrazit. Nová generace vozu má k dispozici již silnější 40 kWh akumulátor, slibující dojezd až 270 km (model 2019 Nissan Leaf e+ má akumulátor 60 kWh, a tedy dojezd až 385 km). Přesto jelikož jezdím hodně, bál jsem

se, jestli mi to bude vycházet a zda se týdně testování nestane honičkou po nabíjecích stanicích. Tato neblaha myšlenka vzala za své ihned první den, když jsem dorazil večer domů s dojezdem 60 km a v klidu v garáži připojil vůz na svých 220 V.

Ráno jsem sice byl trochu nervózní, ale vůz byl plně dobit a já tak věděl, že si další dny mohu jízdu doslova užívat plnými doušky. Elektromobil se samozřejmě řídí stejným způsobem jako každý jiný vůz s automatickou převodovkou, rozdíl je však v tom, že zde vůz po volení pedálu plynu okamžitě brzdí. Jak intenzivně bude vůz brzdit, tedy rekuperovat energii, záleží na tom, jaký stupeň zařadíte. Rádící kuželkou lze zvolit D, tedy klasický Drive, který moc odporu neklade, nebo polohu B, tedy Brake, kde je brzdění, a tedy i dobíjení znatelné. V obou těchto případech samozřejmě musíte používat i brzdový pedál. Nová generace Nissanu Leaf nabízí ještě tlačítko e-Pedal, po zapnutí této funkce je brzdění při uvolnění plynu tak silné, že brzdový pedál již není třeba používat a vůz ovládáte pouze jedním pedálem. Tato technologie, díky které vůz dobíjí, nám byla nej-

víc při jízdě zpočátku až nepříjemná. Koncem týdne jsem ale používal technologii e-Pedal stále. Je to jen o zvyku a naučení se tuto funkci používat. O tom vlastně elektromobil je, pokud se naučíte vůz používat, nemusíte se téměř vůbec omezovat.

Jediné, co se vlastně u elektromobilu stále řeší, je dojezd a s tím spojené nabíjení. Určitě to není o tom, že nesmíte ve voze topit a používat klimatizaci, jak často slyšíváme. Zrovna u těchto funkcí je rozdíl nepatrný a vidíte ho na displeji, kde je vše přehledně zobrazeno. Nejvíce je potřeba znát, pokud vyrazíte na dálnici a přidáte plyn, ale tak je to vždy u všech vozů.

Pokud budete jezdit po městě, což je pro vůz naprosto ideální, tak i když si budete užívat skvělé akcelerace a budete králem rozjezdů, bude spotřeba okolo 16 kWh. Po týdenním testování mohu říct, že pokud bydlíte ve městě nebo v okolí města, máte možnost vlastního dobíjení v garáži nebo na zahradě, je pro vás Nissan Leaf ideálem, s kterým budete jezdit téměř zadarmo a ještě s nulovými emisemi. Celkový dojezd 250 km je plně dostačující a jediné, co se musíte naučit, je plánovat. Pokud večer vůz nenabijete a ráno se nečekaně rozhodnete pro delší trasu, máte problém. Počet rychlonabíječek, kde vůz dobijete z 20 % na 80 % do hodiny, sice rychle roste, ale někde prostě nejsou. Tento problém se určitě časem vyřeší sám, bohužel druhý problém je stále vysoká cena startující na 950 000 Kč.

Text a foto: RŠ

## KIA asistenční karta, nové výhody a sleva na pohonné hmoty

Nová asistenční karta KIA s magnetickým pruhem, funguje i jako platební karta v síti více než 2 000 čerpacích stanic s terminály CCS. Zákazníci nově registrovaných vozů tak při platbě s touto kartou získají slevu 0,40 Kč na každý litr paliva. Karta je součástí služby KIA ASISTENCE 7, která je k dispozici zdarma až 7 let (omezení na 300 tisíc km) s pod-

mínkou pravidelných návštěv autorizovaného servisu KIA. Asistenční služba navíc umožňuje zákazníkům v případě poruchy nebo nehody po dobu až 4 dnů zapůjčení náhradního vozidla, příp. ubytování v hotelu. KIA ASISTENCE 7 myslí i na pomoc na cestách (vybitá baterie, zabouchnuté klíče,...) pro modely se spalovacím i elektrickým pohonem.



# VOLKSWAGEN T-CROSS - VSTRČÍC MLÁDÍ

Vyzkoušeli jsme praktický městský crossover Volkswagen T-Cross. Tento nejmladší člen rodiny Volkswagen byl nedávno oceněn pěti hvězdami v renomovaných testech bezpečnosti Euro NCAP, čímž tento inovativní crossover potvrdil, že splňuje nejprísnější požadavky v oblasti bezpečnosti. Nezávislá organizace udělila novému SUV v segmentu malých vozů nejlepší hodnocení ve všech kategoriích.

Novinka technicky vychází z modelu Polo, se kterým sdílí stejný rozvor i platformu MQB-AO stejně jako s koncernovými konkurenty – Seat Arona nebo Škoda Kamiq. Přifouknuté Polo s chůdami je však se svou délkou 4,11 m a výškou 1,56 m o 54 mm delší a o 138 mm vyšší než model Polo. Vůz na první pohled zapadá do rodiny Volkswagen a navzdory německé usedlosti se snaží působit mladistvým a robustnějším dojmem. Ze všech stran z něho přímo sálá energie. T-Cross chce přilákat zejména mladší generaci, a tak jsou jeho hlavními trumfy výrazné barvy a zajímavé možnosti individualizace. Snadné nastupování však určitě ocení i dříve narození. Dalším velkým trumfem je dobré využití dlouhého rozvoru (2,56 m), čímž vznikl velkorysý pětimístný interiér s velmi variabilním uspořádáním. Zadní sedadla jsou podélně posuvná v rozsahu 14 cm. Díky tomu lze měnit základní objem zavazadlového prostoru od 385 do 455 l. Sklopením zadních opěradel tak vznikne zcela rovná ložná plocha o objemu až 1281 l. Posuvná sedadla jsou však spíše jen marketingovým tahem, protože v přední poloze se na nich pohodlně neusadíte, a tak zavazadlový prostor plně využijete jen bez spolujezdců na zadních sedadlech. Naopak pokud je lavice v zadní poloze, je místa v druhé řadě dostatek. Sedadla jsou pohodlná,



líbilo se nám nejen jejich kvalitní zpracování a použitý materiál, ale i jejich vzhled, stejně jako velmi dobré boční vedení.

Tři designové pakety „Black“, „Energetic“ a „Garden“ dávají prostor vaší fantazii a nabídnou možnost odlišit se. To určitě ocení lidé žijící aktivním životem, kteří chtějí být stejně jako jejich vůz nezaměnitelnými. Model T-Cross je předurčen převážně jízdě do města, a tak si musí vystačit pouze s předním pohonem, což je v da-



ném segmentu standardem.

K dispozici jsme měli silnější zážehový motor 1.0 TSI o výkonu 85 kW, tedy 115 koní, spojený s 6stupňovou manuální převodovkou a vyšším stupněm výbavy Style.

Tento výkonnější motor je možné kombinovat i se 7stupňovým automatem DSG, a to jak ve výbavě Life, tak i ve výbavě Style, což ocení zejména ženy. Časem nabídku rozšíří vrcholný motor 1.5 TSI/110 kW a turbodiesel 1.6 TDI o výkonu 70 kW. Co se týká jízdy, neměli jsme k novince téměř žádné výhrady, motor jede pěkně a je i úsporný. Po okreskách není problém jezdit za 5,5 l / 100 km a týdenní průměr jsme měli 6,8 l / 100 km, po městě jsme se pohybovali mezi 7 až 8 l / 100 km. Líbily se nám i velmi přesné dráhy řazení.

Podvozek je typicky koncernový a vzhledem k tomu, že se u T-Crossu nepředpokládá nijak sportovní styl jízdy, je naladěný více na komfortní notu. Nejvíce nás rozčulovalo, že systémy Stop/Start a Line Assist se po každém nastartování znovu aktivovaly. Naopak jsme ocenili ostatní systémy jako hlídání mrtvého úhlu, adaptivní tempomat, systém nouzového brzdění Front Assist nebo asistent vyparkování, který nás hlídá při nepřehledném couvání z příčné řady. Velmi příjemné bylo indukční bezkabelové nabíjení, příplatkové ozvučení od renomované americké značky Beats s osmikanálovým zesilovačem o výkonu 300 W a samostatným subwooferem v zavazadlovém prostoru. Líbilo se nám také umístění dvou USB portů jak pro přední, tak i pro zadní řadu, stejně jako velká a přehledná zrcátka nebo velké kapsy v bočních dveřích, které pojmu i 1,5 l lahev. Design interiéru skvěle doplňoval plně digitální Active Info Display. Model T-Cross můžete mít v základní verzi Life za 437 900 Kč.

Text: Martin Štěrbá  
Foto: Adam Rezek



## Volkswagen T-Cross. Pro všechno, čím jste.

Volkswagen T-Cross je pro každého, kdo potřebuje víc, než jedno auto. Nabízí kompaktní design, dynamické jízdní vlastnosti a k tomu flexibilní vnitřní prostor. Díky posuvné zadní řadě sedadel a sklopnému sedadlu spolujezdce zvládnete naložit vše, co potřebujete k práci i na své koníčky.

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> modelu T-Cross: 4,9–5,1 l/100 km, 111–115 g/km. Vyobrazený model může obsahovat prvky příplatkové výbavy.



Volkswagen

Autorizovaný prodejce Volkswagen  
NH Car, s.r.o.

Chodecká 2341/2,  
169 00 Praha 6,  
tel.: 224 395 123,  
www.nhcar.cz,  
e-mail: vw@nhcar.cz

# SEAT MINIMÓ

– BUDOUCNOST MĚSTSKÉ MOBILITY

Seat učinil obrovský krok v realizaci své strategie v oblasti mikromobility představením koncepčního vozu Seat Minimó na letošním veletrhu Mobile World Congress. Vozidlo Seat Minimó bylo vyvinuto jako platforma ztělesňující vizi společnosti Seat pro městskou mobilitu zítřka. Seat Minimó kombinuje to nejlepší ze dvou světů: bezpečnost a komfort osobního automobilu



s agilitou a snadným parkováním motocyklu. Koncepční elektromobil nabízí komfort dvěma osobám. Systém výměnných akumulátorů umožňuje nabíjet vozidlo během několika minut a poskytuje dojezd více než 100 kilometrů. Vzhledem k tomu, že tyto vozy nemusejí stát u nabíjecích stojanů, umožňuje tento inovativní systém snížení provozních nákladů na sdílení vozidel o 50%. Vůz s vnější délkou 2,5 metru a vnější šířkou 1,2 metru zabírá plochu pouhých 3,1 m<sup>2</sup>. Tím se výrazně sníží ekologická zátěž ve městech. Na základě spolupráce společnosti Seat a Android Auto vzniklo řešení pro naprosto plynulou, intuitivní konektivitu. Uživatel může snadno vyřizovat telefonní hovory, číst textové zprávy a odpovídat na ně a používat podporované aplikace pro navigaci, multimediální funkce a komunikaci na displeji vozidla. Seat byl po uvedení elektrické koloběžky eXS powered by Segway a světové premiéry koncepčního vozu Seat Minimó vybrán v rámci koncernu Volkswagen jako vedoucí značka, která definuje strategii a nabízí produkty zaměřené na městskou mikromobilitu. Seat oznámil, že vybuduje vlastní softwarovou společnost, která posílí úspěšnou síť softwarových vývojových center oddělení IT koncernu Volkswagen. Maš

# NETŘEBA SE LITRU BÁT



## MÍSTO NAFTY DŘEVNÍ ŠTĚPKA

Biopalivo druhé generace z dřevní štěpky představili vědci z Litvínova. Společnost Unipetrol výzkumně vzdělávací centrum, a.s., (UniCRE) představila biopalivo druhé generace z odpadní biomasy a provedla testovací jízdy vozidel poháněných tímto biopalivem. Právě biopaliva z dřevní štěpky, ale také třeba z pilin, slámy nebo řas mohou být jako biosložka druhé generace v blízké budoucnosti přimíchávána do pohonných hmot za účelem plnění stále přísnějších emisních norem stanovených Evropskou unií. Prezentované finální biopalivo vzniká v laboratořích UniCRE v Chemparku Záluží u Litvínova v rámci inovačního projektu COMSYN v mezinárodním unijním programu pro výzkum a inovace – HORIZON 2020. Po skončení dvouleté testovací fáze dnes zástupci UniCRE a dalších spolupracujících organizací předvedli, že vyrobené biopalivo z dřevní štěpky nemusí sloužit jen k přimíchávání, ale vozidlo se vznětovým motorem může jezdit čistě na toto nové biopalivo. Na rozdíl od současného metylesteru řepkového oleje navíc nehrozí poškozování motoru vozidla. Na výrobu jedné nádrže biopaliva druhé generace (40l) je potřeba 1 m<sup>3</sup> dřevní štěpky, ta je přitom odpadem při zpracování dřeva. Maš



Na konci loňského roku jsme vyzkoušeli omlazené Suzuki Vitara v nadupané verzi Premium s pohonem všech kol, systémem AllGrip a čtyřválcovým motorem 1,4 BoosterJet (140 k), nyní máme k dispozici druhou stranu mince, tedy Vitaru v dvoukolovém provedení s litrovým tříválcem 1.0 BoosterJet (110 k).

Modernizovaná Vitara loni na podzim osvěžila svůj vzhled a přinesla modernější bezpečnostní technologie a asistenční systémy. V rámci nových emisních limitů v nabídce skončila atmosférická šestnáctistovka a nově se Vitara začala nabízet výhradně s přeplňovanými zážehovými motory. Omlazená Vitara nově zahrnuje systém rozpoznání dopravních značek, sledování mrtvého úhlu nebo sledování pohybu za vozem. Nechybí ani nový barevný informační displej s přehlednější grafikou a větším množstvím zobrazovaných údajů a systém nouzového brzdění DSBS je od základu přepracovaný. Zážehový motor 1.0 BoosterJet je vybaven stejně jako silnější 1.4 BoosterJet přímým vstřikováním paliva a turbodmychadlem. Díky tomu dosahuje vysokého výkonu a točivého momentu 170 (Nm/ot.) při nízkých otáčkách 2000–3500. Výkonově je však tento nízkoobjemový motor na úrovni atmosférického motoru o objemu 1,8 litru. Systém přímého vstřikování benzínu navíc snižuje teplotu ve válcích, což vede k účin-

nějšímu spalování a nižší spotřebě paliva. Tento motor nás doslova nadchl již u modelu swift, do kterého nám skvěle pasoval. Popravdě ani ve Vitare nás nijak nezklamal, naopak nás utvrdil v našem názoru, že je to aktuálně nejlepší litrový tříválec na trhu a nejen se swiftem, ale i s Vitrou jede parádně. Samozřejmě silnější motor 1.4 BoosterJet má kultivovanější chod, výraznější akceleraci a oproti tříválcu absolutně tichý chod, litrový BoosterJet má však o něco nižší spotřebu a tím pádem i o něco vyšší dojezd a je levnější, přesné dráhy řazení mají obě motorizace. Porovnáme-li obě motorizace ve stejné výbavě Premium s pohonem 4x2, je rozdíl rovných 26 000 Kč, v případě základní výbavy 1.0 Comfort versus 1.4 Premium je rozdíl znatelnější 63 000 Kč. Silnější motorizace má však výhodu v šestistupňové manuální převodovce, zatímco litr je vždy spojen s pětistupňovým manuálem. Suzuki Vitara jako jediné kompaktní SUV nabízí možnost volby pohonu všech kol nebo automatické převodovky ve spojení s libovolnou pohonnou jednotkou, a tak není problém zvolit automat nebo pohon 4x4 i s motorem 1.0 BoosterJet. Ze všech stran slyším, že litrové tříválce nekupovat, nikdo mi však až na chraplavý zvuk ještě nevyšvětlil proč. Suverénně nejžádanější model automobilky Suzuki můžete mít již za 393 900 Kč.

Text: Martin Štěrba  
Foto: Metro archiv