



Kia Niro - povedený hybrid

K vyzkoušení se nám dostává plně hybridní Kia Niro, která je z našeho pohledu nejlepší a navíc nejlevnější volbou z tří nabízených variant pohonu. Vedle 100% elektrické verze (EV) je v nabídce také námi zkoušená hybridní (HEV) a plug-in hybridní (PHEV) varianta. Samozřejmě pokud se pohybuje převážně po městě, jsou i ostatní dvě varianty ke zvážení. S plně hybridní variantou se však budete cítit svobodněji a nemusíte spoléhat na zásuvku. Přitom se k přírodě chováte oproti klasickým variantám pohonu zodpovědně a navíc šetříte za drahocenné palivo.

Kia Niro odstartovala svou kariéru v roce 2016 s hybridním pohonem a časem pak nabídku doplnily plug-in hybrid a čistě elektrické e-Niro. Omlazovací kúrou pak Niro prošlo v roce 2019. Za svou kariéru si model Niro našel své místo na trhu o čemž svědčí i různá ocenění, jen namátkou zmiňme třeba Světové ženské auto „Nejlepší městský model“, Zlatý volant v kategorii „kompaktní SUV“ nebo

první místo mezi mainstreamovými vozy soutěže J. D. Power 2022 zaměřené na zákaznické zkušenosti. Ve své nové druhé generaci uvedené koncem loňského roku je novinka, již od začátku k dispozici se zmiňovanými třemi pohonnými jednotkami. Zcela nové Niro je postaveno na třetí generaci podvozkové platformy „K“ a oproti svému předchůdci je vůz větší a prostornější. S délkou 4 420 mm, šířkou 1 825 mm a výškou až

1 570 mm atakuje segment středně velkých SUV. Vzhledem k rozvoru 2 720 mm

že oproti svému předchůdci posílila, utáhne jen 750 kg. Oceňujeme především vyšší



a vylepšenými proporcemi kabiny disponuje model prostorným a vzdušným interiérem na vrcholu třídy, velkorysá je také kapacita zavazadlového prostoru. U námi testované verze Hybrid se kufr zvětšil na 451 litrů (předchůdce: 436 litrů). Co se týká tažné síly, utáhnou verze hybrid a plug-in hybrid brzděný přívěs do hmotnosti 1 300 kg zatímco čistě elektrická varianta, přesto

stavbu karoserie, která je v dnešní době žádaná, a také přehledný, stylový a hlavně prostorný interiér. Kia Niro nabídne oproti konkurenci jen dva jízdní režimy Eco a Sport. Režim Sport je znatelně živější, ale protože se vám po každém nastartování vůz přepne do režimu Eco budete režim Sport využívat jen když ho budete opravdu potřebovat. Každopádně i v režimu Eco vám dynamika

chybět nebude a pro běžnou jízdu je dostačující. Co nás trochu zklamalo, byly brzdy, které na nás působily tak nějak gumově, což jsme vyřešili zvýšením rekuperace pomocí pádel pod volantem. Naše Niro mělo navíc jednu zajímavou vychytávku v podobě dálkově ovládaného parkovacího asistenta RSPA (Remote Smart Parking Assist), díky kterému pomocí chytrého klíče ovládáte vůz, i když nejste uvnitř kabiny. Snadno tak vůz nastartujete a vyparkujete nebo zaparkujete, například když vám nějaký bezohledný motorista zablokuje vstup do vozu. Kia Niro s plně hybridním pohonem je z našeho pohledu SUV, které má určitě co nabídnout. Pokud se tedy poohlížíte po novém voze, nezapomeňte Kia Niro do vašeho srovnání zahrnout. Co se týká spotřeby, tak ta se v našem týdenním testu ustálila na rozumných 5,7 litru. Ceny modelu Niro v plně hybridním provedení začínají na 764 980 Kč, plug-in hybrid pořídíte od 1 054 980 Kč a čistě elektrické Niro EV startuje na 1 169 980 Kč.

Text: Martin Štěřba
Foto: Archiv

Seat Ateca – FR Black Edition

Seat Ateca byla uvedena na trh v roce 2016 a od té doby se těší velké oblibě jak u soukromých, tak i firemních zákazníků, a stala se tak dalším z nosných pilířů značky. Oblíbené kompaktní SUV bylo vyvinuto ve španělské Barceloně a vyrábí se v českých Kvasínách, kde sjíždí z linky společně se škodou Karoq, se kterou sdílí stejnou modulární platformu MQB. Model Ateca staví na tradičních přednostech značky a přináší tak oproti svému dvojčeti dynamičtější a sportovnější vzhled.

Seat neustále pokračuje v rozšiřování své produktové nabídky, aby zákazníkům poskytl ještě rozmanitější výběr a splnil jejich očekávání, proto své modely neustále doplňuje o novější technická a designová řešení. Jednou z posledních novinek je rozšíření o vrcholnou a nepřehlédnutelnou výbavu FR Black Edition, která zaujme ještě výraznějším sportovním designem a nadstandartní výbavou.

Stupeň výbavy FR Black Edition přichází se svěžím, sportovně laděným designem, který zaujme svými tmavými doplňky. Vzhled zvýrazňují například 19" černá kola z lehkých slitin Exclusive IV, černé čalounění Dinamica s červeným prošitím, černé čalounění stropu a černá zrcátka. Pochvalu si zaslouží skvělá sportovní sedadla, která tělo umí pevně obejmout, líbily se

nám také Full Led světlomety s typickým světelným podpisem. Při celkovém pohledu je verze FR Black Edition pastvou pro oko, která vyzdvihuje



„obyčejné“ kompaktní SUV o latku výše. Srdcem testované varianty byl v našem

případně čtyřválcový motor 1.5 TSI s výkonem 110 kW

než bychom čekali (jednalo se však o vůz v záběhu, který



(150 k). Ten jsme vyzkoušeli jak ve městě, tak i na okreskách a dál-



neměl najeto ani 1000 km). Na okreskách a dálnici nás naopak svou spotřebou potěšil. Město si v kombinaci se 7stupňovým automatem DSG vyžádalo spotřebu okolo 9 litrů, dálniční 130km rychlost pak něco mezi 6 až 6,5 l, avšak s vyšší rychlostí spotřeba úměrně narůstala. Nejlépe se této jednotce dařilo na okreskách, kde nebyl pro-

blém s lehkou nohou jezdit za 5 litrů, v reálu však počítejte se 6 litry na 100 km. Týdenní průměr se ustálil na 6,7 litru. Motor si s automatem skvěle rozuměl, pro svižnější jízdu byly k dispozici pádla pod volantem. Uvnitř vozu jsme si nemohli na nic stěžovat, interiér působí uspořádaně a vše je na dosah. Velký dotykový displej umí bezdrátově přenášet Android Auto i Apple Car Play, a tak jsme mohli náš oblíbený Waze přenášet na velký displej infotainmentu, v nabídce nechybí ani internetové rádio. Digitální přístrojový štít Plus o velikosti 10,25" můžete nastavovat dle vašich nálad a vybírat můžete z různých přednastavených vzhledů, při nastavení cíle v navigaci se přístrojový štít automaticky přepne do režimu Navi. V našem voze nechyběly ani praktické věci jako například parkovací asistent, bezklíčový přístup Kessy nebo bezdotykové elektrické ovládání 5. dveří, u kterého stačí s klíčky v kapse a plynou rukama nákupu mávnout nohou pod zadní částí vozu a zadní dveře se automaticky otevřou, praktické jsou také kapsy ve dveřích řidiče a spolujezdce, které bez problémů pojmu 1,5litrovou láhev. Ceny modelu Ateca začínají na 694 900 Kč.

Text: Martin Štěřba
Foto: Archiv

Honda ST 125 DAX (model 2023)

DAX je zpět a doplňuje řadu minimotocyklů značky (Monkey/Grom). Originál vznikl již v roce 1969. Jméno si získal díky ikonickému rámu v protáhlém tvaru připomínajícím jezevčika. Testovaný kus je evolucí legendárního stroje s retro prvky i technickými vychytávkami moderních strojů pro radost z každodenního použití.

Seznámení: Okamžitě vyvolává úsměv na tváři, jak řidiče, tak okolí. Jednoduchý, pohledný stroj s nadstandardně zpracovanými detaily. Podsvícený digitální display v kulatém mini panelu. Pohodlné sedlo. Veškeré osvětlení je tvořeno LED diodami.

Jízda: Ač měřím 191 cm, je posaz pohodlný (výška sedla 775 mm). Subtilní rozměry stroje vás dostanou v městské džungli opravdu všude. Kombinace širokých pneumatik, odpružení a kvalitního sedla je velice povedená. Místa je dost, svězt můžete pohodlně



i dospělého spolujezdce. Váha 107 kg. Nádrž o objemu 3,8 l.

Motor: Pochází z nového Super Cub. Spolehlivý, robustní, úsporný, jednoduchý, tichý, vzduchem chlazený

dvouventilový SOHC. 6,9 kW při 7000 ot./min. a 10,8 Nm při 5000 ot./min., vstříkování PGM-FI. 4 stupňová převodovka s odstředivou spojkou (stroj je bez levé páčky). Max.

rychlost v testu 96 km/h. Cestovní ideál 80-90 km/h.

Podvozek: Obě široká 12 palcová kola 120 a 130/70, jsou stabilní na nerovnostech. Pohodlí zajišťuje i přední teleskopická vidlice (100 mm) a dva zadní tlumiče. Příjemné brzdové vlastnosti zprostředkuje přední kotouč (220 mm) s ABS napojený na IMU (systém omezuje zvedání zádi při brzdění) a zadní kotouč (190 mm).

Jízda s DAXem je čistá zábava, na kterou se budete těšit :-)

Výrobce uvádí spotřebu 1,6l/100 km. Spotřeba v testu 1,75 l.

Nového „Jezevčika“ pořídíte za 101 900 Kč.

Citroën C4 X novinka, která se bude líbit

O oblíbenosti Citroënu C4 svědčí nespočet karosářských verzí, kterými si za svoji dlouhou životní etapu prošel. A když už to vypadalo, že se vývojáři spokojí s úspěšným crossoverem, přichází nový model Citroën C4 X.

Model spojující oblíbené SUV s tolik chybějícím sedánem. Nový model C4 X samozřejmě přichází v elektrické variantě e-C4 X s elektromotorem o výkonu 100 kW



a dojezdem 360 km a hned ve všech 4 úrovních výbavy. Což není dnes nic překvapujícího. Velkým překvapením pro nás bylo, že kromě dvou benzínových motorů 1,2 PureTech 75 a 96 kW je v nabídce i diesel 1,5 BlueHDi 96 kW. A právě tím to úsporným motorem byl vybaven i náš testovaný vůz. A není to tak dlouho, kdy jsem tento motor měl ve voze Opel Mokka ze stejného concernu Stellantis. Oproti Opelu Mokka, kde je tento motor spojen výhradně s manuálem, tak zde si skvěle rozumí s osmistupňovým automatem a svižně reaguje na povel řídiče. Celkově svým projevem musí potěšit každého, kdo má rád poctivý diesellový motor. Příjemným bo-

nusem, je nízká spotřeba pod 5 litrů a s ním spojený dlouhý dojezd. Jediným připomenutím moderního dieselu, tak bylo jen včasné upozornění na dolítí AdBlue.

Samotný vůz, který působí velice nadčasově vypadá skvěle ze všech stran. V předu upoutá vysoká kapota s elegantními prolisy, které dominují chromované lišty jejichž součástí je logo značky a oddělující dvojúrovňové úzké světlomety s technologií LED Vision. Nová zadní LED světla, která mají znázorňovat šípy směřující do středu vozu, podtrhují dynamiku vozu. Nový čtyřdveřový sedan však nejlépe vypadá z boku. Tady vynikne jeho elegancie se zvednutou záďí a úctyhodná délka 4,6 metru. Což je o pouhých 20 cm méně než C4 hatchback. Délka vozu a vysoká záď se samozřejmě promítala do zavazadlového prostoru, který nabídne 510 litrů a 1360 litrů po sklopení zadních sedadel.

Interiér vozu se nese v duchu programu Citroën Advanced Comfort, kterému nejde nikdy nic vytknout. Tady je vždy pohodlí pro posádku na prvním místě, sedadla v nové C4 X navíc získala, pro větší

komfort o 15 mm vyšší pěnu. Vůz disponuje intuitivním rozhraním MyCitroën Drive Plus, ovládaným, přes na 10" tablet, který má společný s větším C5 X. Novinkou v konektivité s tímto systémem je bezdrátové propojení mobilního telefonu, včetně bezdrátového nabíjení. Pokud přece jen potřebuje propojit nějaké zařízení přes kabel je k dispozici jak běžné USB, tak i moderní USB-C. O bezpečnou jízdu se stará 20 moderních asistenčních systémů, které fungují zcela automaticky. Nejsem úplně zastáncem



všech nejmodernějších technologií, které dnešní vozy nabízejí, ale fungují a jsou nápomocny, i když si to možná při řízení neuvědomujeme. Každý řidič si vždy najde ten svůj, na který nedá dopustit. Já osobně mám rád kameru,



technických vychytávek zapomněl i na praktičnost v podobě důvtipných úložných prostor. I zde najdete 16 větších či menších schránek, včetně výsuvné u spolujezdce s úchytem pro tablet.

Cena nového vozu začíná na akční ceně 494 900 Kč, za kterou pořídíte slabší ze dvou benzínových motorů, který je jako jediný k dispozici s šestistupňovým manuálem. Pokud si zvolíte diesellový motor, je cena vyšší o 150 000 Kč. V ceně vozu je i prodloužená značková záruka Essential-Drive na 5 let nebo 60 000 km a s možností úvěru s 0% navýšením od Citroën Financial Services. Pokud zvolíte 100% elektromobil e-C4 X v základní výbavě Feel, cena začíná na 889 900 Kč.

Text: RŠ
Foto: Archiv



AutoPalace zacílil na sběratele

Automobilová dealerská skupina AutoPalace, která zastupuje na současném trhu téměř dvě desítky automobilových značek, rozšířila své portfolio o další věhlasné automobilové značky. Unikátní projekt vznikl na základě průzkumu společnosti Mattel a cílí na zcela novou skupinu svých zákazníků – sběratele automobilových modelů. Zmíněný průzkum potvrdil, že v České republice je až

400 tisíc aktivních sběratelů v kategorii automotive, kterých každým rokem přibývá. Právě pro ně otevřela skupina AutoPalace první showroom modelů Hot Wheels v reálném automotive prostředí na pražském Spořilově, kde jsou k dispozici také limitované edice a exkluzivní modely například z nové kolekce „Spettacolare“.

Maš

V Praze jezdí vodíkový autobus v pravidelném provozu

Dopravní podnik hl. m. Prahy ve spolupráci s hl. m. Prahou a společnostmi Škoda Group a ORLEN Unipetrol zahájil pilotní provoz vodíkového autobusu Škoda H'CITY. Praha se tak stala prvním městem v ČR, ve kterém jezdí vodíkový autobus v pravidelném provozu MHD s cestujícími. DPP jej do konce července bude nasazovat na lince č. 170 zatím jen v pracovní dny na ranní a odpolední špičku jako pořadí 11, od srpna pak denně na celodenní provoz. Na základě uzavřeného memoranda bude pilotní provoz probíhat dva roky s možností prodloužení o další dva roky.

„Vodík v následujících letech určitě doplní bateriovou elektromobilitu a bude hrát stále vý-

znamnější roli nejen v osobní, ale především v hromadné dopravě a přepravních službách na silnici i železnici. Ročně v našich rafinériích vyprodukuje až 90 tisíc tun vodíku, což představuje pohon pro zhruba 30 tisíc automobilů,“ uzavírá Tomáš Herink, člen představenstva skupiny ORLEN Unipetrol. Maš

větrné či geotermální. Do roku 2030 chceme za pomoci elektrické energie z obnovitelných zdrojů vyrábět 4,5 tisíce tun obnovitelného vodíku ročně, což představuje pohon pro zhruba 30 tisíc automobilů,“ uzavírá Tomáš Herink, člen představenstva skupiny ORLEN Unipetrol. Maš



Suzuki GSX-8S – Svěží vichr

Letošní novinka od Suzuki GSX-8S je motocykl pro radost! Zábavný, lehký, ovladatelný a hravý. Připravte se na to... bude vás to svádět.

GSX-8S je stroj výrazný a pěkně zpracovaný. Futuristický „kukuč“ mu, podle mého, sluší. Každým dalším dnem testu se mi líbil víc a víc. I přes subtilní stavbu má (i pro vyšší jezdce) příjemný posez a padnoucí ovládání. Razení přesné, jako když střelí. Jednoduchý, funkcionalistický „kokpit“ s barevným 6,5palcovým displejem. Řadový dvouválec dává výkonu opravdu dostatek, podvozek sportovní, skvěle vyladěný, krátký rozvor láká k náklonům, brzdy nezávadné a funkční. Jízdy, zatáček a dokonce i husté dopravy po městě jsem si užíval. Co se elektronických systémů týká, odpovídá tento motocykl svému zjevu. Moderní a svěží. Elektronický plyn, tempomat, tři výkonové režimy motoru, kontrola trakce (STCS), obousměrný systém rychlořazení, ABS, systém zvýšeného volnoběhu a jednoduchého nastartování. Hledáte-li stroj na lehkonohe cestování. Ať už na prosvícení pravidelných cest.

Nebo se o víkendů chcete na dvě hodiny odměnit kardiem v rytmu techna na pěkných okreskách. Máte adepta! Spotřeba při testu 4,5 l/100 km
Cena: 199 900 Kč
Podrobné technické specifikace naleznete na: <https://bikes.suzuki.cz/motocykly/gsx-8s-m3>

Text/Foto RAK

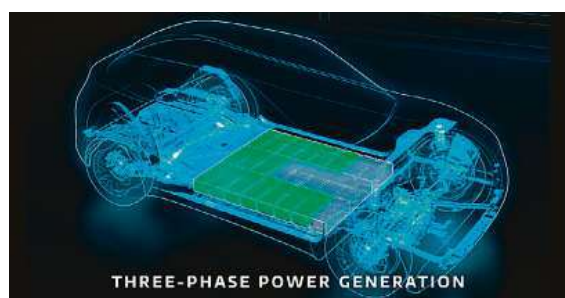


Stellantis a Saft představily účinnější „chytrou baterii“ IBIS

Po čtyřech letech navrhování, modelování a simulací tým pětadvaceti inženýrů a výzkumníků z CNRS (Francouzského národního centra pro vědecký výzkum), skupiny Stellantis a společnosti Saft představil inovativní prototyp baterie pro ukládání energie, která v sobě spojuje funkce měniče a nabíječky. Díky tomuto spojení vznikla baterie, která je účinnější, což zvyšuje dojezd elektromobilů poháněných bateriemi, a je rovněž spolehlivější a levnější. Uvolňuje také místo ve vozidle. V systému IBIS jsou elektronické konverzní kar-

ty, které plní funkci měniče a nabíječky, namontovány co nejbližší lithium-iontovým článkům. Důmyslný řídicí systém umožňuje vyrábět střídavý proud pro elektromotor přímo z baterie. Partneři projektu IBIS se nyní soustředí na výrobu plně funkčního prototypu vozidla, který bude testován ve vývojových pracovištích Stellantis a zkušebních tratích i na otevřených silnicích. Tým projektu IBIS očekává, že tato technologie bude k dispozici ve vozidlech značek skupiny Stellantis do konce tohoto desetiletí.

Maš



Značení paliv v tuzemsku a zahraničí

Chystáte se na zahraniční dovolenou? Pojďme se podívat na to, jak se na cestách po tuzemsku a v zahraničí nespést a zvolit vždy to správné palivo.

Rozlišení výdejních pistolí se jeví jako základní motoristická dovednost, ale bohužel tomu tak není. Od roku 2018 je v zemích EU (dále Island, Norsko, Lichtenštejnsko, Švýcarsko, Makedonie, Srbsko a Turecko) zavedeno jednotné značení paliv, a to nejen na výdejních stojanech a pistolích, ale také třeba v manuálech nebo na víčkách kryjících hrdlo palivové nádrže novějších vozidel. Děje se tak z důvodu, aby uživatel mohl jednoznačně vizuálně identifikovat na čerpací stanici palivo pro své auto a nemusel nad ničím spekulovat. Stačí si ohlídat, že se štítek na autě shoduje se štítkem na výdejní pistolí příslušného paliva.

Nyní k samotnému značení. Benziny se značí písmenem E v kruhu a obvykle číslovkou 5 či 10 (0–5, respektive 0–10 obj. % etanolu). Značení odráží také obsah kyslíku: E5 obsahuje do 2,7 hm. % kyslíku a E10 do 3,7. Nafty se značí písmenem B ve čtverečku a ve valné většině číslovkou 7 (0–7 obj. % biosložky FAME). Alternativní paliva (LPG, CNG, H2 atd.) mají příslušnou zkratku uvnitř kosočtverce.

Zeptali jsme se...



Ladislava Červeného, experta na kvalitu paliv ORLEN Benzina

U prémiového benzinu Verva 100 uvádíte, že neobsahuje žádný etanol (biolh), přesto ho však označujete symbolem E10. Jak to tedy je?

Prodejce musí označit benzin symbolem E10, i když

splní jen jednu z uvedených podmínek, tedy buď obsah biosložky, nebo obsah kyslíku. Prémiový benzin Verva 100 skutečně žádný přidaný biolh neobsahuje, ale je založený pouze na bázi ETBE (etyl terc-butyleter). ETBE

je kyslíkatou sloučeninou a jeho aditivací do Vervy 100 se zvýšil podíl kyslíku nad 2,7 hm. %, zároveň však nepřesahuje 3,7 hm. %. Proto se Verva 100 musí označovat symbolem E10, i když neobsahuje žádný přidaný biolh.

Upozorňuji, že standardní 95oktanové benziny s označením E10 na okolních trzích (slovenský, německý a nově i rakouský) obsahují standardně přidávaný biolh, a to až 10 obj. %. U prémiových benzínů v zahraničí, které mají do 2,7 hm. % kyslíku, však označení E5 stále najdete.

Na normotvorném štítku u 100oktanových benzínů je napsáno „BA 98 Super Plus“. Platí 100, nebo 98 oktanů?

Norma ČSN EN 228 rozděluje benziny podle oktanového čísla. Ty spadající do kategorie BA 98 Super Plus musejí dosahovat oktanového čísla výzkumnou metodou aspoň 98 jednotek. Žádný vyšší legislativní požadavek na oktanové číslo však neexistuje, a proto do zmíněné kategorie spadají i 100oktanové benziny. Pro zákazníky je toto matoucí, z toho důvodu na normotvorném štítku u Vervy 100 uvádíme data „Oktanové číslo 100“.

A na co ještě by si měl řidič při tankování dát pozor?

Určitě si musí ohlídat barvu výdejních pistolí. Někteří lidé mají tendenci se podle nich řídit (zelená pro benzin, černá pro naftu), nicméně žádná norma barvy pistolí neurčuje, a proto na ně nelze spoléhat. Obchodní název paliva si může zvolit výrobce sám. Například označení „Natural“ je ryze české specifikum, na které v zahraničí prakticky nenarazíte. Vždy je proto nejlepší se řídit příslušnými symboly.

Více na www.ornbenzina.cz



**ZNÁTE VÝZNAMY
PALIVOVÝCH ŠTÍTKŮ?**