

# VW Multivan Startline

## Emocionální záležitost



NOVÝ

### V kostce

Motor	2.5 TDI Euro 4
Typ	přepíňovaný vznětový
Počet válců/ventilů	5/20
Zdvihový objem	2460 cm <sup>3</sup>
Rozvod ventilů	DOHC
Chlazení	kapalinou
Vstřík paliva	Common Rail
Největší výkon	128 kW/3500 min <sup>-1</sup>
Točivý moment	400 N.m/2000-2300 min <sup>-1</sup>
Převodovka	šestistupňová
Znak náprav	4x4 (4Motion)
Brzdy	kotoučové s ABS, ESP, ASR a EBV
Provozní hmotnost	2374 kg
Celková hmotnost	3000 kg
Rozvor náprav	3000 mm
Vnější rozměry	4890 x 2242 x 1949 mm
Objem nákl. prostoru	4,52 m <sup>3</sup>
Pneu	Continental 215/65 R 16 C
Karoserie	sedmimístné kombi
Objem nádrže paliva	80 l
Spotřeba paliva	8,3 l/100 km
Z 0 na 100 km/h	12,5 s
Maximální rychlost	190 km/h
Cena základní	887 641 Kč bez DPH

Ondřej Horský

Designéři modelu Startline sáhli po klasické karoserii s dvou-sedadlovou úpravou dvouvéřové kabiny a variabilním interiérem za ní s 1+1+3 sedadly, posuvnými dveřmi vpravo a výklopnými v zádi. To vše na podvozku se znakem náprav 4x4 a šestistupňovou převodovkou s přímým řazením. Základním motorem pro Startline je vznětový čtyřválec 1.9/62 kW. K dispozici jsou i dvě verze vznětového pětiválce 2.5 TDI o výkonech 96 a 128 kW a zážehový čtyřválec 2.0/85 kW. Svěžitý a elegancí nepřehlédnutelný startline je navýsost praktický, široce přízpůsobivý, provozně ekonomický, kon-

strukčně robustní, a proto je zaměřen zejména na mladé rodiny, které jsou ve volném čase aktivní a potřebují „proměnlivé“, moderní a prostorné vozidlo, které však lze uplatnit i jako užitkové vozidlo kategorie N1.

Posuvnou třímístnou lavicovou třetí řadu sedadel lze snadno složit, aby uvolnila prostor pro zavazadla či náklad, nebo je možné ji naopak rozložit na lůžko, případně zcela vyjmout. Sklopný stolek, který se ukotvuje do kolejnice na levé stěně (a může být použit i vně vozidla), je za jízdy uloženo v obložení posuvných dveří. Za příplatek lze mít přídatná sedadla, díky nimž může cestovat až sedm osob.

### Zesílená podlaha

Koncepce se zesílenou podlahovou plošinou a samonosnou karoserií, do které jsou zakotveny podvozkové prvky, hnací řetězec a součásti výbavy, je jednoduchá, stavba skříně čtyřdvéřová, zadní dveře jsou výklopné vzhůru. Posuvné na pravém boku zpřístupňují prostor pro cestující v míře více než dostatečně. Zadní sice poskytují po otevření solidní dvoumetrovou průchozí výšku, jejich úhel by však mohl být o několik stupňů větší.

Systém pohonu 4x4 je moder-

ním technickým řešením a výrobce jej uplatňuje také u osobních typů Golf, Passat, Sharan, Phaeton a dalších. Klíčovým prvkem je inteligentní spojka Haldex na zadní nápravě. Konstrukce postavená na vícelamelové spojce v olejové lázni a řízené elektronicky vyniká rychlostí a přesností reakce na fakt, že některé z kol začíná prokluzovat, rozdíl mezi otáčkami kol přední a zadní nápravy začíná překračovat nastavený limit.

Elektronická řídicí jednotka užívá data ze snímačů dalších systémů (brzdového ABS, protiprokluzového TCS, elektronicky řízeného diferenciálu EDL a stabilizačního ASP) a aktivuje pístky kapalinového systému Haldex tak, že ty vytvoří tlak spínající spojku a připojující plynule záběr kol zadní nápravy. Životnost spojky se neliší od životnosti ostatních částí hnacího

řetězce, funguje bez údržby či seřizování.

### Svižně i za mokra

Systém 4Motion nečiní vozidlo terénním (má standardní světlou výšku, postrádá sestupný převod), poskytuje však možnost svižné jízdy i za zhoršených adhezčních podmínek, přináší podstatně lepší ovladatelnost rychlého a dynamického vozidla a významně větší bezpečnost.

Potěšující detaily: množství madel nad okny (u každého vnějšího sedadla a dokonce i u řidiče), osvětlení zavazadlového prostoru, spousta vtipně umístěných (či jen vtipně využitých) odkládacích schránek s jednoduchým spolehlivým zavíráním, míra možnosti posuvu sedadel a jejich otáčení, velikost a elektrická nastavitelnost vnějších zpětných zrcátek, výkon osvětlovací soustavy, účinn-

ost topení a možnost aktivace nezávislého topení dálkovým ovládním i na vzdálenost z bytu na ulici, parkovací senzory, vyhřívaný trysk ostříkovače předního skla, tempomat, hillholder, halogenové světlomety, mlhové světlomety, obložení volantu kůží, víceúrovňový alarm se senzorem náklonu vozidla...

### Pohoda ve městě

Jízda ve městě je pohodou, když zásluhou zmíněné kvality odhlučnění posádka není obtěžována okolním hlukem, motor a převodovka dovolují řidiči učinit multivan štikou provozu s raketovou akcelerací a výtečnou účinností brzd. I manévrování ve stísněných prostorech je snadné – rejď předních kol je větší, než by se dalo předpokládat, protože jsou poháněna.

(Autor je šéfredaktor Auto Profi)



# Citroën Berlingo 2.0 HDI: 100% praktický

Ondřej Horský

Oblíbený francouzský malý užitkový automobil Citroën Berlingo působí na českém na trhu už nějaký ten pátek, ale na jeho kondici to rozhodně není znát.

Velmi příjemně působí již interiér. Jednoduchá přístrojová deska s logicky rozmístěnými ovladači řidiče rozhodně nerozptyluje a všechny potřebné informace mu poskytuje ve srozumitelné podobě, což dnes (kdy se rozšiřují nejrůznější více či méně vstřícné systémy s multifunkčními ovladači) není úplně samozřejmé.

V této kategorii vůbec nevádí, že cestující jsou kompletně obklopeni tvrdšími plasty, které podstatně usnadňují údržbu. Jednoznačně potěší dostatek odkládacích prostorů.

Ocenit nutno třemi vykřičníky zejména rozměrnou polici nad čelním sklem. Volant byl v našem případě seřizitelný pouze výškově, v dostatečném rozsahu nastavitelné sedadlo ři-

diče tento malý nedostatek kompenzuje.

### Snadný nástup a výstup

Dvojice posuvných dveří na obou bocích karoserie velmi výrazně usnadňuje nástup/výstup části posádky směřující na zadní sedadla. Cestující berlingo žijí také nabídkou prostoru. Zejména nad hlavami cestujících je jej až nadbytek.

Variabilitu pochopitelně omezuje přepážka za zadními sedadly, která řadí vozidlo do kategorie N1 a umožňuje odpočet DPH. Náplastí ale je objem nákladového prostoru, který činí 0,624 m<sup>3</sup> při naložení až po střechu. Užitočnou hodnotu vozu zvyšuje tradiční skládací box na kolečkách. Pokud je fixován v zavazadlovém prostoru, brání pohybu menších předmětů, po vyjmutí z vozu a vysunutí rukojeti stává se provizorním nákupním vozíkem. Velké a poněkud těžší páté dveře vykládací vzhůru za nejšťastnější ře-



šení nepovažujeme. Vhodnější by určitě byla svisle dělená křídlová „vrata“.

### Plynulý tah z nižších otáček

Pravděpodobně největší devízou testovaného vozu byl hnací agregát. Přepíňovaný vznětový čtyřválec poskytuje při zdvihovém objemu 1997 cm<sup>3</sup> největší výkon 66 kW/4000 min<sup>-1</sup>. Podstatnější však je hodnota točivého momentu 205 N.m/1900 min<sup>-1</sup>, umožňující plynulý „tah“ z malých otáček. Dynamika berlinga je solidní. Sprint z 0 na 100 km/h zvládne za 13,4 s, což je na prakticky zaměřený vůz určitě slušný výsledek. Důležitější je však již zmíněný točivý moment. Lhostejno, jaký převodový stupeň je právě zařazen, berlingo poctivě zrychluje. Pro vznětové motory typický úbytek sil nastává až za tradiční hranici 4000/min<sup>-1</sup>.

Silnou stránkou motoru je také spotřeba paliva. Mimo město není problém stlačit jeho žízeň pod pět litrů na sto kilometrů. Tento typ vozidel se však bude pohybovat nejčastěji v městském provozu, kde spotřeba osmilitrovou hranici přesáhne jen výjimečně. Výrobce udává hodnota kombinované spotřeby činí 5,8 l na 100 km. Ačkoliv si motor berlinga

v našem hodnocení vysloužil v podstatě jen superlativy, nutno vzít na vědomí, že konkurence dosahuje podobných parametrů u srovnatelných motorů, ale při jejich citelně menším zdvihovém objemu.

Renault má v modelu Kangoo patnáctistovku dCi o výkonu 48 kW, nebo dokonce 60 kW. Novým motorovým přírůstkem v řadě Combo se chlubí Opel, který dokázal 51 kW získat dokonce ze zdvihového objemu 1248 cm<sup>3</sup>! Dvoulitr pro berlingo však menší soupeře překonává velikostí točivého momentu, ale i plynulostí jeho křivky. Spotřebou paliva se však trpaslíkům rovnat nemůže. Škoda, že pro berlingo není zatím k dispozici zajímavý motor 1.6 HDI, který si dokáže poradit i s rozměrnějším modelem C4.

### Mouchy

Jízdní vlastnosti jsou s ohledem na již přece jen starší základ konstrukce berlinga pouze průměrné. V zatáčkách je cítit vyšší stavba karoserie, jízdu po zvláště dlažbě provázejí různé zvuky z prostoru postranních posuvných dveří. Na druhou stranu ale samozřejmě nelze od automobilu s jasně definovaným užitkovým charakterem požadovat sprint sérii zatáček ve

Motor	přepíňovaný vznětový čtyřválec
Zdvihový objem	1997 cm <sup>3</sup>
Největší výkon	66 kW/4000 min <sup>-1</sup>
Točivý moment	205 N.m/1900 min <sup>-1</sup>
Chlazení	kapalinou
Převodovka	pětistupňová
Rozvor náprav	2693 mm
Rozchod kol P/Z	1420/1436 mm
Provozní hmotnost	1311 kg
Celková hmotnost	1920 kg
Vnější rozměry	4137 x 1724 x 1819 mm
Objem nádrže paliva	60 l
Největší rychlost	160 km/h
Spotřeba paliva	5,8 l/100 km



**MODLETICE • 17.4. 2008 8.00-17.00h**  
**• 18.4. 2008 8.00-15.00h**  
**Veletřní slevy • dárky • občerstvení • soutěž**

**Velký výprodej:** skladové, předváděcí a použité vysokozdvizné vozíky

[www.jungheinrich.cz](http://www.jungheinrich.cz)

**JUNGHEINRICH**  
Pomůžeme Vám nahoru.

**/ na velké cíle s velkou bankou /**  
**COMMERZBANK – STRATEGICKÝ PARTNER PRO VELKÉ A STŘEDNÍ FIRMY. SVÝM MEZINÁRODNÍM ZAMĚŘENÍM, HLUBOKOU ODVĚTVOVOU A ŠIROKOU TRŽNÍ A PRODUKTOVOU KOMPETENCÍ JSME SCHOPNI PŘINÁŠET VÁM LEPŠÍ, INOVATIVNÍ A V NEPOSLEDNÍ ŘADĚ I RYCHLÁ ŘEŠENÍ.**

**COMMERZBANK**

[/ www.commerzbank.cz /](http://www.commerzbank.cz/)

# Honda CR-V 2.0i

## Elegance a životnost



OJETINA

Patří mezi nejoblíbenější SUV českého trhu, zejména pak mezi použitými vozidly. Příznivci Hondy CR-V oceňují pro nevelké vnější rozměry, ale velmi dobrý vnitřní prostor, univerzalitu interiéru, dobrou cenovou úroveň i charakter jízdních vlastností a v neposlední řadě pro spolehlivost a životnost. Připomeňme, že CR-V je stálíci výrobního programu automobilky již od roku 1995, kdy vyjela do světa první generace. Někdy jí bývá vyčítáno umístění náhradního kola vně vozidla na pátých dveřích, ale to je právě jeden z detailů, který se podílí na využitelnosti vnitřního prostoru za cenu zanedbatelné „oběti“.

### Oslovuje ženy

Design působí sympatickým dojmem. Honda se svým vzhledem blíží klasickému kombi – samozřejmě s výjimkou zmíněného náhradního kola na pátých dveřích. Na nedostatek vzhledové přitažlivosti si rozhodně nemůže stěžovat, díky přece jen uhlazenějšímu vzezření asi více osloví ženy. Interiér hony vypadá hodnotně a zpracovaně. Je to dáno nejen složitějšími

tvary její přístrojové desky i výplní dveří, ale také použitím hodnotnějších plastů. Přístrojový štít CR-V představuje klasiku mírně sportovního nádechu (ve druhé generaci pak ještě zvýrazněného) s hluboko zapuštěnými a dobře stíněnými přístroji, jimž dominuje optimisticky číslovaný rychloměr. S tím konvenuje i čtyřramenný volant s při-



jemně tlustým věncem a pouze výškovým seřizováním. Řidič a spolujezdec se v hondě cítí volně a pohodlně, vřadu jsou na tom podobně – mají doslova nadbytek místa pro nohy (neutiskuje je ani žádný středový tunel) a také ve svislém směru budou určitě spokojeni. Na šířku je vpředu i vřadu honda nad průměrem kategorie.

Potěší také kvalitou sedadel. V případě těch předních bude o něco štedřejší délkou opěradel, jejich větší tuhosti a zdařilým tvarováním. Pro terénní provoz je vyhovující i schopnost sedadel podřet tělo vůči příčným silám.

### Zavazadlový prostor

V parametrech zavazadlového prostoru je honda zdařilá, když již v základní konfiguraci nabízí využitelný objem 0,527 m<sup>3</sup>. Po sklopení děleného zadního sedadla dokonce až 1,568 m<sup>3</sup>.

Ve srovnání s nejbližší konkurencí je zavazadelník CR-V mnohem hlubší, zadní podběhy jej méně omezují, a navíc se pod jeho podlahou nachází další nemalý prostor, který uvolnilo náhradní kolo umístěné na zadních dveřích.

V případě potřeby lze úložný prostor ještě zvětšit buď pouhým sklopením opěradla, nebo kompletním odklopením sedadla vpřed (včetně sedáku). K dispozici je pak rovná plocha. Testovaný kus byl vybaven standardní přepážkou za zadními sedadly, která jej formálně činila vozidlem kategorie N1, což je vy-

## Zajímavost pro milovníky rarit

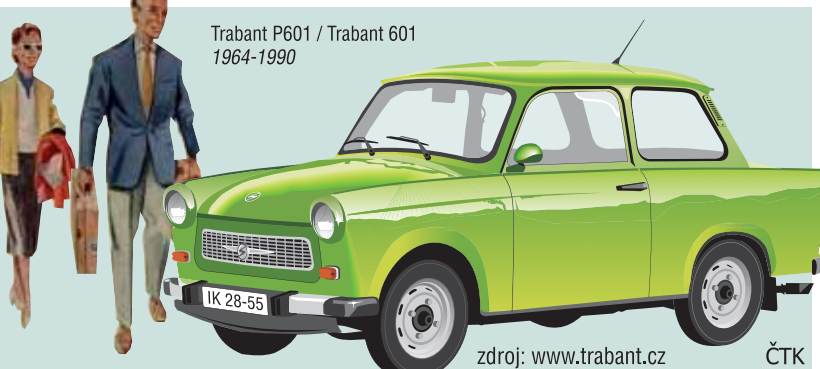
### TRABANT

Měsíc poté, co Sovětský svaz vypustil v říjnu 1957 první družici, se vydala na své cesty i jiná technická legenda. Na rozdíl od vesmírného tělesa jí ale byla souzena „jen“ kariéra na pozemských silnicích, se Sputnikem ale poji nový automobil aspoň název. Německý výraz Trabant, stejně jako ruské slovo sputnik, totiž označuje družici. První „družice z pryskyřice“ vyjela z továrny ve východoněmeckém Cvikově před 50 lety, v den 40. výročí říjnové revoluce, 7. listopadu 1957.



Trabant P50 / Trabant 500 1957-1962  
Trabant P60 / Trabant 600 1962-1964/1965  
Trabant 1.1 1989-1991

<ul style="list-style-type: none"> <li>motor: dvoudobý zážehový dvouválec</li> <li>uložený vpředu napříč</li> <li>objem: 499 ccm (P50) 594,5 ccm (600 a 601)</li> <li>max. rychlost: 90 km/h (P50) 100 km/h (601)</li> <li>spotřeba: 6,8 l/100 km</li> <li>vnější panely karoserie z duroplastu</li> </ul>	<p>Limousine (Trabant 601) 3,555 m</p>	<p>Universal (Trabant 601) 3,560 m</p>
--	--	--



Trabant P601 / Trabant 601 1964-1990

zdroj: www.trabant.cz ČTK

hledávaný prvek umožňující odpočet DPH.

Zavazadelník hony je přístupný po otevření na levé straně zavěšených pátých dveří. Bohužel se však otevírají „po japonsku“, v kontinentální Evropě tedy neprakticky směrem k chodníku, a jsou těžké.

Nákladová hrana leží 660 mm nad zemí. Pozitivem uspořádání této partie vozidla je také samostatně výklopné zadní sklo, které se dobře uplatní při nakládání menších předmětů.

Při běžné jízdě po silnicích a dálnicích nás honda jízdními vlastnostmi rozhodně uspokojila a docela příjemně překvapila.

Na rozdíl od některých konkurenčních vozidel jsme si připadali téměř jako v běžném osobním automobilu, tento dojem ještě umocňuje nižší poloha řidiče a citlivé řízení. Honda překonávala časté nerovnosti a vřtlinky českých vozovek s naprostým přehledem, na sněhu a náledí byla vzorně nezáludná. Jediné, čím nás nepříjemně překvapila, bylo zpoždění, se kterým se k trvale poháněným předním kolům připojoval pohon těch zadních. Každý, byť jen trochu ostřejší rozjezd byl totiž provázen prokluzem a zakvičením předních pneumatik. V zimních podmínkách to bylo místy i nepříjemné. (HOR)

## ŘEDITELKA PRO STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ EVROPU DIRECT POJIŠŤOVNY ZOFIA DZIK PRO FIRMU Pojištění: rozhoduje cena a komunikační pohodlí

■ Jak pojišťovny reagují na vzrůstající počet nehod a stále vyšší škody?

Každá pojišťovna musí stále analyzovat a poznávat své portfolio, aby udržela zisk, tedy přizpůsobit se novým okolnostem, které ovlivňují nastavení tarifů.

Kromě externích vlivů musí být pojišťovny maximálně efektivní také při řízení svých provozních nákladů. Používáme pokročilý cenový model, který nám umožňuje rizikovitě lépe řídit a přizpůsobit pojistné každému



zákazníkovi. Navíc prodáváme pouze přes telefon a internet, což nám umožňuje být dlouhodobě nákladově efektivní.

■ V boji s konkurencí ale rozhoduje cena, takže zdražení se nemusí vždy vyplatit...

U některých produktů, jako je povinné ručení, hraje cena dominantní roli. Cena ale není jediným faktorem, který zákazníci vnímají. Kromě výhodných cen musíte nabídnout také kvalitní a jednoduše dostupné služby. Je zapotřebí poskytnout klientům co nejjednodušší komunikaci, a umožnit jim vybrat si pro tuto komunikaci konkrétní čas

a kanál, což právě přímý model prodeje dovoluje.

■ Průměrné stáří vozů na českých silnicích je 14 let. Jak jsou na tom Poláci?

V Polsku je situace o něco lepší. Průměrné stáří polských automobilů je kolem 11 až 12 let. Před 3 až 5 lety byl v Polsku výrazný pokles prodeje nových vozů. Tento trend se však obrací a v posledních dvou letech je již patrné značné zvýšení prodeje nových automobilů.

■ Na český trh jste vstoupili

minulý rok. Zopakujete úspěch své polské sestry?

Ano. Využijeme svých mezinárodních zkušeností v oblasti přímého prodeje pojištění, a to nejen z Polska, ale i z dalších zahraničních trhů. Třeba z Velké Británie, kde naši akcionáři provozují společnost MoreThan (Morethan). Má více než milion zákazníků a je jednou ze tří největších přímých pojišťoven na britském trhu. Model přímého pojištění se rozvine velmi rychle. Nejlépe totiž odpovídá potřebám klientů a je-

jich mobilnímu životnímu stylu.

■ Jak se podle vás mění chování spotřebitelů?

Mají stále větší potřebu mobility, tedy života v pohybu. Lidé chtějí mít k dispozici jednoduché a snadno ovladatelné produkty. V příštích letech budou zákazníci ve velké míře používat internet a telefon jako hlavní kanály pro nákup a správu veškerých finančních produktů, a to včetně pojištění. Ve Velké Británii je více než polovina osobního pojištění uzavřena přes internet. (mig)

**Dokonale využitá síla**

www.jungheinrich.cz

**JUNGHEINRICH**  
Pomůžeme Vám nahoru.

**MODLETICE • 17.4. 2008 8.00-17.00h**  
**• 18.4. 2008 8.00-15.00h**

**Veletržní slevy • dárky • občerstvení • soutěž**

**Každý den losujeme ze všech účastníků výherce paletizačního vozíku!**

**Velký výprodej:** skladové, předváděcí a použité vysokozdvizné vozíky

www.jungheinrich.cz

**JUNGHEINRICH**  
Pomůžeme Vám nahoru.

*Servis na nejvyšší úrovni.*

www.jungheinrich.cz

**JUNGHEINRICH**  
Pomůžeme Vám nahoru.