



CITROËN

MAGAZÍN

Ročník XVI. | Léto 2016

CITROËN C3 ▶ Malé auto, které si prostě zamilujete.

ALSASKO ▶ Hrady, víno a pohodlný Citroën C5.

POČÍTAČOVÉ HRY ▶ Závodní speciály u vás doma.



Chcete být středem pozornosti? VOLBA JE JASNÁ!

FINANCOVÁNÍ S 0% NAVÝŠENÍM



Využijte exkluzivní financování s 0% navýšením až na 3 roky s Citroën Financial Services. Stačí si zvolit počáteční akontaci ve výši 50–80% a délku splácení 2 nebo 3 roky. Poplatek za uzavření smlouvy představuje 2,5% z kupní ceny vozu. Nedílnou součástí splátek je výhodné havarijní pojištění s volbou spoluúčasti.

EDITORIAL

CITROËN MAGAZÍN 1/2016



FRANTIŠEK NEUMAN
ředitel značky Citroën

Vážení čtenáři,

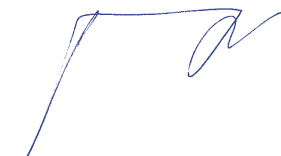
obvykle vám děkuji na konci, tentokrát to musím udělat na začátku svého úvodníku. Citroënu se totiž (a hlavně díky vám) nebývale daří. Rostoucí prodeje však nejsou jedinou naší dobrou vizitkou, po zavedení portálu Citroën Advisor (www.citroen-advisor.cz) jsme nadšeni vašimi pozitivními reakcemi. Na web můžete přidávat vlastní zkušenosti s našimi prodejci i se servisem. Ve chvíli, kdy píšu tyto řádky, je jich na něm 440 a průměrná známka je 4,8 z maximálně možných pěti. Za nás i všechny naše partnery bych vám tudíž rád opravdu srdečně poděkoval. Vážíme si vaší důvěry a budeme dál pracovat na tom, abychom vás neklamali.

Pro tento rok jsme pro vás přichystali řadu novinek. Na trh míří modernizované C4 Picasso a Grand C4 Picasso, prodáváme nový Citroënu Jumpy, který je posledním dílkem v naší nabídce užitkových vozů. A na podzim dorazí také Citroën Spacetourer, tedy vůz upravený tak, aby vyhověl i té nejnáročnější rodině. Nejžhavější novinkou je ale třetí generace Citroënu C3, který jsme oficiálně představili koncem června. Vy si ho budete moci poprvé prohlédnout v říjnu na autosalonu v Paříži. Nabídne technologie, na něž jste dosud byli zvyklí jen u vozů vyšších tříd.

Nový C3 bude také základem našeho rallyového speciálu, který nasadíme příští rok v šampionátu WRC. První testy vypadají velice slibně a všichni doufáme, že se vrátíme na vítězné vlně. Pravidla pro rok 2017 slibují hlavně rychlejší drsněji vyhlížející auta. Bude se na co těšit.

To vše je blízká budoucnost. Citroën se ale dívá dále. Pracujeme na nových technologiích, které zvýší komfort a bezpečnost jízdy. Ve Francii jsme již otestovali autonomní vozy a ve spolupráci s neziskovou organizací Transport & Environment se připravujeme na měření spotřeby v reálném provozu. Jsme první automobilka, která na něco podobného přistoupila. Chceme totiž, abyste se na technické údaje našich vozů mohli spolehnout, aby byly naprosto transparentní. Chápeme i to, že vztah lidí k automobilům už není jako dřív, že někteří lidé už nechtějí auto vlastnit, ale sdílet s dalšími, a i pro ně připravujeme řešení.

V žádném případě tedy nezahálíme. Svět se neustále mění a my chceme být připraveni. Abyste s našimi auty i službami byli nadále spokojeni. Abyste si mohli v klidu sednout a přečíst si náš časopis.



OBSAH

CITROËN MAGAZÍN 1/2016

6 AIRBUMPS CHAIR

Italský designér Mario Bellini chce využít panely Airbump na výrobu židlí.

8 CITROËN C3

Třetí generace nejprodávějšího Citroënu na světě je hravá a praktická.

12 CITROËN C4 PICASSO

Úspěšné MPV prošlo modernizací. Bude ještě komfortnější než dříve.

16 CITROËN SPACETOURER A JUMPY

Dvě novinky doplňují nabídku užitkových Citroënů. Vrcholné verze Spacetoureru jsou jako dělané pro velkou rodinu.

20 20 LET CITROËNU BERLINGO

Na letošní rok připadla u Citroënu pěkná řádka narozenin. Těmi nejdůležitějšími je 20 let oblíbeného modelu Berlingo.

25 CITROËN ROADSHOW

V průběhu září a října budete mít úžasnou příležitost vyzkoušet si všechny vozy Citroën na jednom místě.

26 TEORIE TYGRA

Jiří Bartoška, Eliška Balzerová a Tárja Vilhelmová ve filmu jezdí Citroëny. Vyzpovídali jsme je.



12



26



42

42 FILTRY PEVNÝCH ČÁSTÍ

Vysvětlíme, jak fungují, k čemu jsou dobré a proč se jich dnes nemusíte bát.

44 DKNV

Jedna z největších půjčoven nářadí v Česku sází na Citroën Jumper. Neuvěříte, co všechno se vejde do největšího užitkového Citroënu.

46 BUDOUCNOST WRC

Představíme vám ještě maskovaný prototyp závodního speciálu Citroën C3 WRC. Nasazen bude příští rok.

48 POČÍTAČOVÉ SIMULÁTORY

Chcete si užít rychlost v klidu a bezpečí domova? Poradíme, jaký hardware a jaké hry byste si měli pořídit.

52 FENOMÉN FOODTRUCK

Jídlo z dodávky? Trend posledního let, který není na ústupu. Byli jsme na pražském setkání foodtrucků.

32 PRŮVODCE POJIŠTĚNÍM

Víte, co všechno by mělo obsahovat povinné ručení a havarijní pojištění? Přinášíme podrobný návod.

34 CITROËN C5 V ALSASKU

Vydáme se do malebného francouzsko-německého pohraničí a poradíme vám, jaké si pořídit víno.

40 REÁLNÁ SPOTŘEBA

Citroën je první automobilkou, která kývla na oficiální měření spotřeby v reálném provozu.

41 CITROËN ADVANCED COMFORT

Představíme vám technický program, který do nových Citroënů přinese maximální možný komfort.



52



48



40



34



Vydavatel: CITROËN ČESKÁ REPUBLIKA, s.r.o., Hvězdova 1716/2b, Praha 4, 140 78, tel.: + 420 244 118 800, fax: + 420 224 835 655, www.citroen.cz, e-mail: info@citroen.cz
Pro Citroën ČR vyrobilo: Motormedia Bohemia s. r. o., U Krčského nádraží 36, 140 00 Praha 4, tel.: +420 241 093 410, fax: +420 241 721 905, www.imotormedia.cz, e-mail: info@imotormedia.cz
Foto: PSA PEUGEOT CITROËN, Citroën Communication, V. Novák a archiv.
 Registrace MK ČR E 21594

ŽIDLE Z KAKTUSU

➤ NE, NENÍ VYROBENA Z PICHĽAVÉ ROSTLINY, AĽE ZE STEJNÉHO MATERIÁLU JAKO PANELY AIRBUMP NA DVEŘÍCH CITROËNU C4 CACTUS. SEZNAMTE SE S AIRBUMPS CHAIR.

Každoroční veletrh Milan Design Week je místem, kde se i ty nejbáznivější sny bytového designu stávají skutečností.

Židle Airbumps Chair však není žádným zhmotnělým nesmyslem. Sami ji možná budete chtít domů.

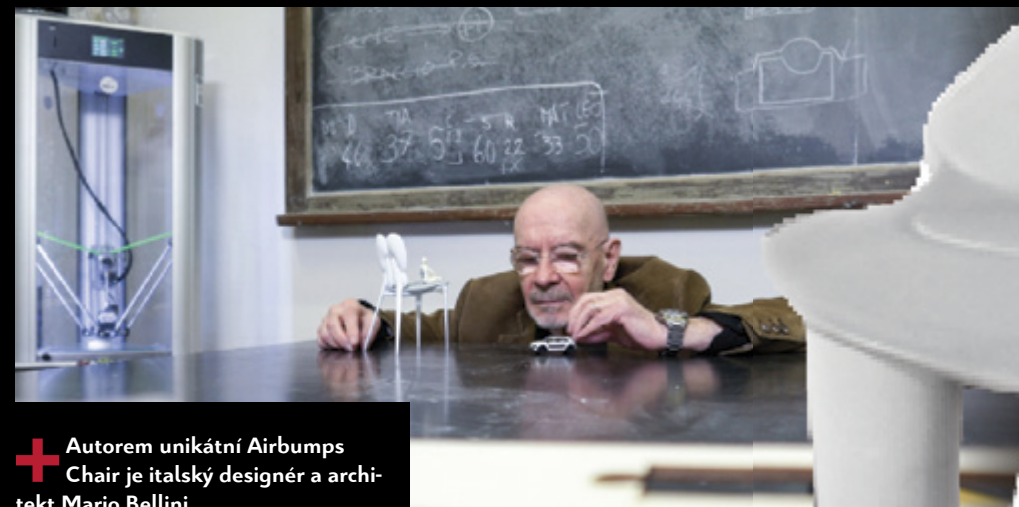
Její autorem je Mario Bellini. „Když mi lidé z italského Citroënu poprvé ukázali model C4 Cactus a já se dotknul jeho plastových panelů Airbump, hned jsem začal přemýšlet o tom, jestli by ze stejného materiálu nešla udělat židle. Byla by lehká jako plastová a komfortní jako těžká, klasická čalouněná,“ vysvětluje italský designér.

Bílá a neortodoxně tvarovaná židle je tedy vyrobená z termoplastického polyuretanu, který byl původně navržen pro

použití v automobilech. Plast vytváří kapsy, které jsou plné vzduchu, a auto chrání proti drobným škrábancům a nárazům. Podobně jako bublinková fólie, jež se používá při přepravě elektroniky.

Na Belliniho díle nahrazují měkké vzduchové kapsy čalounění. Pojmenoval ji Airbumps Chair, těžko vyslovitelný název má prý dokumentovat designérovu snahu skloubit protichůdné požadavky na krásu a použitelnost nábytku.

Mariova židle na každý pád skvěle podtrhuje snahu Citroënu dělat věci sice jinak, ale účelně. Nejenže je zajímavá na pohled, ale i promyšlená, lehká a ne-tradičním způsobem využívá materiály a nápady, které původně vznikly kvůli něčemu úplně jinému. Dokonale kopíruje základní ideje samotného C4 Cactus. ■



➤ Autorem unikátní Airbumps Chair je italský designér a architekt Mario Bellini.



➤ Na milánském nábytkářském veletrhu tzv. Airbumps Chair doplnil bílý C4 Citroën Cactus White Edition.



➤ Na karoserii C4 Cactus mají panely Airbump ochranný účel. Zabrání mj. drobným oděrkám.



➤ Airbumps Chair má skloubit nízkou váhu plastové židle s komfortem těžkého čalouněného nábytku.

OPTIMISTICKÝ, LIDSKÝ A CHYTRÝ

➤ TŘETÍ GENERACE CITROËNU C3 PŘINÁŠÍ NEOPAKOVATELNÝ DESIGN, ŠIROKÉ MOŽNOSTI PERSONALIZACE A CHYTRÉ TECHNOLOGIE, KTERÉ NAJDOU UPLATNĚNÍ KAŽDÝ DEN.

Až se nový C3 začne v Česku prodávat, ve městech už nikdy nebude nuda. Vůz, který na délku nemá ani čtyři metry, převzal designové prvky C4 Cactus a rozvíjí je vlastním, velice svěžím způsobem. Může být hravý, může být elegantní. Vždycky se za ním ale budete chtít otočit. Devět různých barev (od jasných pastelových odstínů až po elegantnější tlumené laky) a čtyři různá provedení střechy dávají dohromady 36 různých C3. V nabídce budou ale ještě samolepky, barevně budete moci sládit zrcátka nebo orámování mlhovek. Interiér dostupný ve čtyřech různých provedeních lze rozjasnit pomocí velkého střešního okna. Dva stejné C3 jen tak nepotkáte.

Stejně jako C4 Cactus má i novinka ochranné prvky Airbump. Jsou ale jiné, v jejím bočním profilu nejsou tak dominantní. Jsou totiž umístěny ve spodní části dveří, která v městském provozu často dojde k újmě. Vyrobeny jsou ze speciálního polyuretanu, který odolává vodě, slunečnímu svitu, nejsou na něm vidět škrábance a je barevně stálý.

Výrazným prvkem jsou na nové C3 kola (ano, kola totiž „dělají auto“). Mohou mít až 17" a celkový průměr (včetně pneumatiky) je 640 mm, což je nejvíc v celé třídě malých aut. S výraznými černými plastovými lemy C3 dodávají tak trochu charisma malého crossoveru. Auto působí dynamicky, ale ne agresivně. Výrazu vozu pomáhá i zajímavý grafický podpis přídě, i ty nejdostupnější varianty dostanou LED pro denní svícení. »



+ Jedním z asistenčních systémů v Citroënu C3 je i varování před vozy v mrtvém úhlu.

+ Okruží na vzduchových kapsách prvků Airbump si můžete barevně sládit s dalšími doplňky na autě.



Alexandre Malval
šéfdesignér Citroënu

PRVKY AIRBUMP
SI JEDNOU UMÍM
PŘEDSTAVIT I NA
SUV NEBO MPV.



+ Barevných kombinací nové C3 je 36. Zde jsou čtyři na ukázkou.



Motory pro Citroën C3

- Puretech 68 (zážehový, 1,0 litru, 50 kW, 95 Nm)
- Puretech 82 (zážehový, 1,2 litru, 60 kW, 118 Nm)
- Puretech 110 (přepřlňovaný zážehový, 1,2 litru, 81 kW, 205 Nm)
- BlueHDI 75 (přepřlňovaný vznětový, 1,6 litru, 55 kW, 230 Nm)
- BlueHDI 100 (přepřlňovaný vznětový, 1,6 litru, 74 kW, 254 Nm)



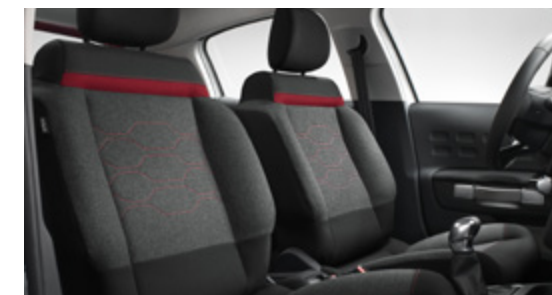


+ Provedení interiéru se jmenují Hype Colorado (nahore), Urban Red (vpravo) a Metropolitan Grey (dole).



+ Originální palubní deska dominuje velký dotykový displej.

+ Bílé výplně schránek ve dveřích pomohou s hledáním drobností.



+ Sedadla nejenže vypadají pohodlně, jsou skutečně komfortní.



Linda Jackson
CEO Citroënu

**DO KONCE
ROKU VÁM
V CELÉ KRÁSE
PŘEDSTAVÍME
ZÁVODNÍ SPECIÁL
C3 WRC.**



+ Kromě tří odlišných barev střechy je v nabídce i velké střešní okno.



**DÍKY MOŽNOSTEM
PERSONALIZACE SE DVA
STEJNÉ CITROËNY C3 JEN
TAK NEPOTKAJÍ.**



Světová novinka: Citroën Connected Cam

Nový Citroën C3 je prvním autem na světě, které dostane kameru, s níž můžete sdílet svoje zážitky z řízení. Na povel tlačítka pořizuje fotografie, když ho podržíte, natočí až dvacetivteřinové video, které po zastavení odešlete pomocí připojeného chytrého telefonu na sociální síť. Samotnou kameru najdete za vnitřním zpětným zrcátkem, kde pod úhlem 120° sleduje prostor před vozem. Čip má Full HD rozlišení, vestavěná paměť je 16 GB. Novinka poslouží i vaší bezpečnosti. Třicet vteřin před nárazem a minutu po něm totiž začne nahrávat, a vytvoří tak záznam o dopravní nehodě, který následně můžete použít třeba při jednání s policií nebo pojišťovnou.



+ Černé plasty lemuji nárazníky, prahy i blatníky a dodávají C3 nádech městského crossoveru.



+ Do zavazadlového prostoru se vejde 300 litrů nákladu, to je mezi městskými auty velice nadprůměrná hodnota.

Navzdory svým kompaktním rozměrům je C3 uvnitř vzdušný a prostorný, nejprostornější ve své kategorii. Chytré tvarování předních opěradel přidává zadním cestujícím místo pro kolena. Sedadla samotná jsou navržena podle nového přístupu Citroën Advanced Comfort. Kombinují tedy pěny různých tuhostí tak, že dobře podírají tělo a přitom se v nich krásně sedí. Do zavazadlového prostoru se vejde pořádných 300 litrů nákladu a schránka před spolujezdcem je největší v celé třídě. Na palubní desce zároveň najdete řadu šikovných odkládacích prostor. Ty ve dveřích jsou uvnitř bílé: to abyste v nich nezapomněli nic důležitého.

Nový je i infotainment. Dotykový displej využívá kapacitní technologii, dá se ovládat hlasem. Navigace zobrazuje budovy jako 3D modely, na LCD můžete zobrazit i displej svého chytrého mobilního telefonu. Nechybí totiž Apple Car Play a Android Auto. Parkování pak usnadní zpětná kamera. Další kamera Citroën Connected Cam pod zpětným zrcátkem slouží k zachycení momentek během řízení a my jí věnujeme speciální článek, protože se jedná o světovou novinku.

Pro bezpečnou jízdu pak C3 přidává pár velice užitečných vychytávek: pomocníka pro rozjezd do kopce, varování před neúmyslným opuštěním jízdního pruhu, monitorování mrtvého úhlu a sledování únavy řidiče. Technikou tedy jako v každém Citroënu nebudete zavaleni, ale dostanete ji přesně tolik, kolik potřebujete ke každodennímu fungování, a tak by to mělo být.

C3 se na vybraných evropských trzích začne prodávat již letos, do Česka dorazí první vozy do Vánoc 2016. Zahájení prodeje v České republice je ale naplánováno až na začátek roku 2017. ■

VÍCE POHODY, VÍCE KOMFORTU

➤ **RODINNÉ BESTSELLERY CITROËN C4 PICASSO A GRAND C4 PICASSO DORAZILY V ČERVNU V MODERNIZOVANÉM PROVEDENÍ. VÝVOJÁŘI SE ZAMĚŘILI HLAVNĚ NA TO, ABY SE S NIMI ŽILO JEŠTĚ LÉPE NEŽ DOSUD.**



+ Panoramatické čelní sklo prosvětluje s velkým střešním oknem interiér, novinkou jsou stříbrné střešní nosiče.



+ Modernizovaný (Grand) C4 Picasso se dá poznat např. podle chromovaných akcentů okolo předních mlhovek.

Nový C4 Picasso a její větší příbuzný Grand C4 Picasso mají být vozy, v nichž nebudete cestovat plni stresu, ale užijete si pohodu na palubě, a dokonce si dobijete vlastní baterky. U obou vozů totiž inženýři poprvé uplatnili čtyři zásady programu Citroën Advanced Comfort®. V prvé řadě se jedná o to, že auto vytvoří okolo vás a vaší rodiny schránku, která dokonale odfiltruje všechny vnější ruchy od hluku až po vibrace. Za tímto účelem byl upraven podvozek, sedadla a akustické utlumení kabiny. Za druhé vám cestu zpříjemní obrovský vnitřní prostor nebo chytrá řešení, třeba šikovné rozmístění odkládacích přihrádek i ovladačů na

palubní desce. Třetím pilířem je propojení s vozem, ať už se jedná o intuitivní asistenční systémy nebo bezproblémovou konektivitu s mobilním telefonem. Čtvrtou zásadou je pak řízení bez velkého vypětí, vozy Citroën budou řidiče zahrnovat jen těmi opravdu důležitými informacemi a použité materiály navodí pocit pohody na palubě.

V novém C4 Picasso si tedy budete moci vybrat ze tří různých provedení interiéru. Nejedná se přitom jen o různá barevná schémata čalounění. Pokud tedy zvolíte modrý interiér „Wild Blue“, dostanete mimo specifického barevného provedení, které kombinuje šedou a modrou barvu také přední sedadla s masážní funkcí »

+ Páté dveře lze nově otevřít pouhým kopnutím pod nárazník.



**C4 PICASSO OKOLO VÁS
VYTVOŘÍ SCHRÁNKU,
KTERÁ ODFILTRUJE
VŠECHNY RUCHY Z OKOLÍ.**



+ Designové změny zahrnují mimo jiné černé logo Citroënu se stříbrným orámováním a zadní svítilny s 3D efektem.

a sklopitelné opěradlo spolujezdce, které se hodí pro převážení dlouhých předmětů. Na výběr je ještě béžový „Dune Beige“ s elektricky ovládaným relaxačním sedadlem spolujezdce a šedý „Hype Grey“ se standardními roletkami v zadních oknech a lampičkami nad výklopnými stolečky pro zadní cestující. Nakládání věcí do rozměrného zavazadlového prostoru vám usnadní elektricky ovládané páté dveře, které otevřete pouhým kopnutím pod nárazník, stačí mít klíč v kapse.

Navigace a rádia dostala nové možnosti konektivity. Dokáží teď „zrcadlit“ displej iPhoneu nebo chytrého telefonu s operačním systémem Android. Jejich dotykové displeje mají navíc kapacitní technologii, umí tedy rozeznat více dotyků najednou, např. mapu teď tak přiblížíte pomocí dvou prstů, jak jste zvyklí ze svého mobilu nebo tabletu. Svou roli hrají i nové asistenční systémy, jež zahrnují třeba rozpoznávání únavy řidiče,

čtení dopravních značek, inteligentní tempomat, který sám auto zastaví (jen pro 2.0 BlueHDI s automatickou převodovkou), nouzové brzdění Active Safety Brake (k dispozici od listopadu), hlídání slepého úhlu nebo aktivního pomocníka, který vás sám zásahy do řízení udrží v jízdním pruhu.

Další z technických novinek je silný přeplňovaný benzinový motor 1.6 THP 165, který se bude kombinovat s plynule řadicí samočinnou převodovkou EAT6. V nabídce nadále zůstávají rovněž populární a úsporné vznětové motory s objemem 1,6 nebo 2,0 litru a výkonem od 74 do 110 kW.

Ergo, Citroën C4 Picasso a Grand C4 Picasso po modernizaci ještě lépe splňují heslo značky „Be different, feel good.“ Jsou opět o něco pohodlnější, úspornější a atraktivnější. Prostě rodinní partáci k nezaplacení. ■



+ Upravený infotainment umí nově zobrazit displej vašeho iPhoneu (na obrázku) i chytrého telefonu s Androidem.



+ Varování před vozem schovaným v mrtvém úhlu patří k nejužitečnějším jízdním asistentům.



+ Mezi novinky v nabídce patří i modrý odstín Lazuli Blue (zde na C4 Picasso) je plný energie a vitality.

Rodinný umělec v praxi



Ještě před modernizací jsme jeden Citroën Grand C4 Picasso zapůjčili rodině se dvěma malými dětmi a nemůžeme vás teď ochudit o jejich dojmy. „Perfektní auto na dlouhé cesty, v tomhle by se jelo na dovolenou do Chorvatska nebo Itálie,“ komentoval táta Pavel komfort světle modrého MPV. Líbily se mu sedačky vybavené masážní funkcí i utlumení a spotřeba motoru. Jeho žena Eva ocenila snadnost s jakou se do auta upevňují dětské sedačky a vnitřní prostor. Ten se hodil i druhákoví Filipovi. Velký kufr Grand C4 Picasso s objemem až 725 litrů spolknul jeho hokejovou výstroj jako malinu. Byl ale nadšený ze vzdušnosti interiéru. „Víš, co by bylo perfektní? Koukat přes to velké sklo na letadla,“ užíval si panoramatické střešní okno. Jeho malá sestřička



Nízká spotřeba, tichý chod a dostatek výkon. Dvoulitrové BlueHDI je skvělé.



Čtecí lampičky nad výklopnými stolečky jsou šikovné: děti se zabaví i v noci.



Manipulace se sedadly v třetí řadě je snadná, pokud tápete najdete na nich návod.



U rodiny Grand C4 Picasso zabodoval především svým skvělým komfortem..

CESTOVNÍ PROSTOR

➤ JUMPY MULTISPACE JE MRTEV, AŽ ŽIJE SPACETOURER! NOVÉ JMÉNO ZDŮRAŽŇUJE, JAK VÝRAZNÝ SKOK PŘEDVEDL CITROËN S NOVOU GENERACÍ SVÉHO NEJVĚTŠÍHO MPV.



Spacetourer je nové jméno pro nový velkoprostorový Citroën. Proti předchozímu modelu přináší výrazný posun v kvalitě použitých materiálů, odhlučnění interiéru i nabídce luxusní výbavy. Díky svému širokému záběru dokáže Spacetourer oslovit rodiny i podnikatele, kteří se zabývají přepravou osob. Využijí ho proto nejen ti, kdo potřebují velké auto na své volnočasové aktivity, ale třeba i vás brzy Spacetourer poveze z hotelu na letiště či naopak. A pro náročné pracovní nasazení je tu stále Jumpy, přicházející samozřejmě také v nové generaci.

Nabídka nejrůznějších verzí téměř nezná limity. Můžete mít libovolně bohatou

výbavu a libovolný počet míst v interiéru – od pěti až do devíti. Tři řady po třech sedadlech lze přitom objednat už do nejkratší, kompaktní verze s celkovou délkou jen 4,60 metru.

Pro rodinné využití jsou určeny verze Feel a Shine. Standardně mají dvě sedadla v první a další tři ve druhé řadě. Na přání ale vůz dostane i třetí řadu, v provedení Shine může mít dokonce volitelně uspořádání 2+2+3. Pro dosažení co nejlepší variability jsou sedadla posuvná. Varianta Business nabízí uspořádání sedadel 2+3 nebo 3+3, s volitelnou třímístnou třetí řadou. Od Feel a Shine se ale tato specifikace liší pevným ukotvením sedadel.



➤ Řidiče může rozmazlovat vestavěná navigace, stejně jako head-up displej.



SAMOSTATNĚ
OTEVÍRATELNÉ
OKNO JE
INSPIROVÁNO
BERLINGEM.

Pomyslným vrcholem je VIP model Business Lounge. Luxusní konfigurace 2+2+2 je doplněna o možnost otáčet sedadla ve druhé a dokonce i třetí řadě. Variabilitu interiéru a možnosti jeho využití ještě podpoří skládací stolek.

Verze Shine a Business Lounge jsou standardně vybaveny koženým čalouněním, třízónovou klimatizací, xenonovými světlomety, head-up displejem, masážními sedadly vpředu nebo například hands-free otevíráním bočních posuvných dveří. To se spouští jednoduchým mávnutím nohy pod zadním nárazníkem na příslušné straně. Shine se navíc pyšní dvoudílným panoramatickým střešním



oknem. V nabídce příplatkových prvků najdete mimo jiné plně adaptivní tempomat, vestavěnou navigaci, rozhraní Mirror Screen, panoramatickou parkovací kameru nebo asistent pro jízdu v pružích AFIL.

Do bezpečnostní výbavy Spacetoureru lze také zařadit sledování mrtvých úhlů, čtení dopravních značek, asistent rozpoznání únavy řidiče, varování před hroící srážkou doplněné, o Active Safety Brake, nebo automatické přepínání dálkových světel. Díky rozsáhlé bezpečnostní výbavě a především vyspělé konstrukci získal Citroën Spacetourer pět hvězdiček v nárazových testech Euro NCAP, přičemž za ochranu cestujících obdržel hodnocení 87 % a za ochranu dětí dokonce 91 %.

Tajemstvím úspěchu je modulární platforma EMP2, která je již základem modelů C4 Picasso a Grand C4 Picasso. Díky vyspělé konstrukci může Spacetourer nabídnout i extrémní rozvor 3,27 metru (verze L a XL), zároveň je o 100 až 300 kg lehčí než konkurenční modely ze stejného segmentu. Konstrukce obou náprav byla ve srovnání s C4 Picasso a Grand C4 Picasso



➤ Klasické sedadlo spolujezdce lze na přání vyměnit za dvoumístné.

upravena tak, aby mohl Spacetourer převážet až 1400 kg nákladu.

Nabídku motorů tvoří moderní naftové čtyřválce BlueHDi. Slabším verzím o objemu 1,6 l (výkon 70 nebo 85 kW) i silnějším 2,0litrovým (110 nebo 130 kW) je společné použití kombinace oxidacího a SCR katalyzátoru. První z nich eliminuje nespálené uhlovodíky a oxid uhelnatý, druhý pomocí reakce s čínidlem AdBlue přemění 90 % oxidů dusíku na vodní páru a čistý dusík. Součástí ➤

Citroën Spacetourer: přehled karosářských verzí

Karoserie	Celková délka	Rozvor	Zadní převis	Maximální objem zavazadlového prostoru
XS	4,60 m	2,92 m	0,80 m	1978 l
L	4,95 m	3,27 m	0,80 m	2381 l
XL	5,30 m	3,27 m	1,15 m	2932 l



+ Přístup do třetí řady sedadel je u Spacetoureru přímo ukázkový.



+ Zavazadlový prostor je dobře přístupný i dostatečně velký.

tohoto modulu je také filtr pevných částic FAP. Ten PSA uvedlo jako první již v roce 2000, současný typ zachytí 99,9 % pevných částic produkovaných motorem. Výhodou tohoto unikátního systému je vedle jeho kompaktních rozměrů také vysoká účinnost, vedle likvidace podstatné části oxidů dusíku totiž tento systém také o 4 % snižuje spotřebu paliva. Všechny

motory pohání přední kola, chystá se ale i uvedení varianty s pohonem 4x4 od specializované firmy Dangel. Spacetourer se společně s novou generací Jumpy od letošního června vyrábí v továrně ve Valenciennes na severu Francie. Závod známý jako Sevel Nord vyrábí užitkové vozy a MPV koncernu PSA nepřetržitě již od roku 1993. ■

Jen se vznětovými motory

- 1.6 BlueHDi 95 MAN 70 kW/210 Nm, 5,5 l/100 km
- 1.6 BlueHDi 115 S&S MAN6 85 kW/300 Nm, 5,1 l/100 km
- 2.0 BlueHDi 150 S&S MAN6 110 kW/370 Nm, 5,3 l/100 km
- 2.0 BlueHDi 180 S&S EAT6 130 kW/400 Nm, 5,8 l/100 km

Jumpy: stejný komfort i pro profesionály

Vedle zcela nového Spacetoureru přichází také nová, v pořadí již třetí generace užitkového modelu Jumpy. Ten těží ze všech inovací představených u Spacetoureru – zákazníci mohou vybírat ze stejné palety motorů i škály karosářských variant, stejný je také rozsah nabízené příplatkové výbavy. Hands-free otevírání bočních posuvných dveří? Parkovací kamera? Head-up displej, asistent pro jízdu v pruzích AFIL nebo adaptivní tempomat? Nic z toho není pro Jumpy problém. Užitkový Citroën může mít dokonce třeba i xenonové světlomety nebo rozhraní Mirror Screen pro spojení s chytrým telefonem.



+ Moduwork umožňuje zvětšit objem nákladového prostoru o 0,5 m3.



+ Palubní deska se od Spacetoureru liší hlavně použitými materiály. Výbava může být téměř stejná.

Specialitou nového modelu je variabilní koncept Moduwork. Jedná se o největší průvlak v dané kategorii užitkových vozů, který zvětšuje přepravní kapacitu o 0,5 m3. U nejdelší karosářské verze umožňuje přepravovat předměty dlouhé až 4 metry. Další předností nového modelu je užitečné

zatížení až 1400 kg. Objem nákladového prostoru dosahuje až 6,6 m3. Vedle ryze užitkové verze Furgon existuje také Kombi s pěti-, šesti-, osmi- či devítimístným interiérem, které představuje spojovací článek mezi světem užitkových aut a novým Spacetourerem.



Spacetourer Hyphen: vstříc dobrodružstvím

Při světové premiéře nového Citroënu Spacetourer se letos v březnu na autosalonu v Ženevě rovnou předvedl také koncept Spacetourer Hyphen, který si vypůjčil od francouzské pop-rockové skupiny Hyphen Hyphen. Křiklavá kombinace oranžových a modrých odstínů zdůrazňuje dobrodružný charakter tohoto speciálně upraveného vozu. Nelakované ochranné lemy, zdobené

výraznými doplňky, vzhledově posouvají toto čistokrevné MPV blíž ke kategorii SUV. Ne samoúčelně, Spacetourer Hyphen je totiž vybaven pohonem všech kol, který do vozu zabudovala společnost Dangel. Tradiční partner Citroënu, sídlící v Alsasku, se zabývá přestavbami osobních i užitkových modelů již od roku 1980. V současné době jsou v nabídce Berlingo 4x4 a Jumper 4x4.

”

**POHON VŠECH KOL
PRO SPACETOURER
HYPHEN PŘIPRAVIL
SPECIALISTA DANGEL.**



ZAKLADATEL SEGMENTU

➤ **PŘED DVACETI LETY TO BYL PRÁVĚ CITROËN, KDO MODELEM BERLINGO ZALOŽIL ZCELA NOVOU KATEGORII LUDOSPACE. TA SE RYCHLE STALA ZÁKLADEM NABÍDKY UŽITKOVÝCH VOZŮ.**

Berlingo nebylo zdaleka prvním kompaktním užitkovým vozem od Citroënu. Populární model navázal na malou dodávku Fourgonnette (1951 až 1978) a její nástupce – Acadiane a i z našich silnic dobře známou C15. Od těchto vozů i jejich konkurentů se ale Berlingo odlišuje jednou podstatnou vlastností: nevzniklo přestavbou z konvenčního hatchbacku. Na půdorysu, který odpovídá vozům nižší střední třídy, konstruktéři vytvořili vůz od základu

navržený s ohledem na co největší přepravní kapacitu. Výsledkem je vysoká dvoupstorová karoserie. Ve skutečnosti je celková výška u první i druhé generace dokonce nepatrně větší než šířka.

Nový přístup v podání Citroënu byl zákazníky velmi žádaný, a tak všichni konkurenti během následujících let napodobili recept použitý u Berlinga. A to včetně bohatě vybavené verze Berlingo Multispace (v prodeji od roku 1997), která se komfortem vyrovná vozům MPV, a variabilitou a prostorem



**BERLINGO JE V EVROPĚ
NEJPRODÁVANĚJŠÍM VOZEM
SEGMENTU UŽITKOVÝCH VOZŮ F1.**

Skromný, ale šikovný

Kolik uveze nákladní vůz, pokud má pod kapotou vzduchem chlazený dvouválec 0,375 l o výkonu devět koní, tedy 6,6 kW? Inu, mnoho ne. V případě Citroënu 2CV Fourgonnette z roku 1951 (typ AU) konkrétně jen 250 kg. Ve skromných poválečných časech to ale pro zásobování francouzským podnikatelům stačilo. Modernizovaná verze AZU přesto už po třech letech přinesla motor zvětšený na 0,425 l. Ten původně přinesl posílení na 9 kW, na konci šedesátých let měl dokonce 15 kW. Souběžně nabízená verze AK pak od roku 1963 nabízela karoserii prodlouženou z 3,6 na 3,8 metru, motor 0,6 l o výkonu 22 kW a užitečné zatížení 350 kg. Tato verze „nákladní kachny“ se dokázala rozjet až na 90 km/h.



+ Vlnitý plech před 65 lety usnadnil výrobu, dnes Fourgonnette dodává nádech dávných časů.

je dokonce překonává. A nejde o žádný symbolický vrchol modelové řady, osobní verze už od začátku představuje zhruba polovinu produkce.

V průběhu let se Berlingo dočkalo celé řady vylepšení. V roce 2000 se poprvé objevuje turbodiesel s přímým vstřikováním 2.0 HDi, na podzim 2002, šest let po oficiálním představení, pak přichází facelift. Při něm se výrazně změnil vzhled předních partií i interiér vozu. O dva roky později se poprvé objevuje outdoorové Berlingo XTR – speciální verze se zvýšeným podvozkem, ochrannými plasty a uzávěrou předního diferenciálu.

Rok 2008 přináší zbrusu novou generaci Berlinga. Celková délka se natáhla o 20 cm na 4,38 m, zlepšila se komfortní výbava i variabilita interiéru. Volant je u druhé generace nastavitelný ve dvou osách, sedadlo

řidiče má výškové nastavení a osobní verze je standardně vybavena ESP a čtveřicí airbagů. Užitkovou verzi lze pro změnu nově objednat i v provedení se zadním převisem prodlouženým o 25 cm. Zajímavostí je také racionalizace nabídky motorů – pestrou paletu nejrůznějších čtyřválcových agregátů o objemu od 1,1 do 2,0 litru nahrazují ve druhé generaci Berlinga různé verze motorů 1.6 VTi a 1.6 HDi (od 55 do 82 kW).

Druhá generace Berlinga má za sebou již dvě velké modernizace. Ta loňská kromě nového vzhledu přidě a rozšíření výbavy přinesla také nové naftové motory 1.6 BlueHDi, které díky unikátní kombinaci oxidačního a SCR katalyzátoru splňují emisní normu Euro 6.

Vedle úsporných turbodieselů a benzínových motorů ale Berlingo v obou generacích nabídlo i čistě elektrickou verzi. ➤➤

Čtyři premiéry najednou

Standardní víceúčelové Berlingo ve verzi „ludospace“ mělo premiéru na podzim 1996. Současně s ním se na pařížském autosalonu představila trojice konceptů:



Berline Bulle byl hatchback, který se tvarem bočních partií výrazně odkazuje na slavný model 2CV. Tuto myšlenku později rozvinula první generace C3.



Coupé de Plage přetvořilo původně užitkový model na volnočasový vůz, který je kombinací kupé a pick-upu.



Grand Large zaujal luxusním provedením interiéru. Tento koncept byl předobrazem sériového Berlinga Multispace.



Ta původní z roku 1997 dosahovala výkonu 15,5 kW a na jedno nabití ujela 95 km. Poslední elektromobil v karoserii první generace měl v roce 2009 už 42 kW a nejnovější Berlingo Electric má 49 kW. S takto silným elektromotorem ujede 170 km, přičemž omezovač rychlosti mu dovolí jet až 110 km/h.

Za uplynulých 20 let se vyrobilo přes tři miliony exemplářů obou generací. Berlingo tak víc než důstojně navazuje na slavného předchůdce, „nákladní Kachnu“ 2CV Fourgonnette. Té

v původním provedení AU/AZU vzniklo v letech 1951 až 1977 na 640 tisíc kusů, modernější verze AK/AKU v rozmezí let 1963 až 1977 přidala dalších 610 tisíc a o generaci novější Acadian (1978–1987), postavený stále s využitím konstrukčních prvků 2CV, ještě čtvrt milionu. To je ale řeč výhradně o užitkových verzích, ryze osobní verze se totiž poprvé objevila právě až u Berlinga.

Společné jubileum Berlinga a Fourgonnette připomínají připojené fotografie v barvách butiku Colette. ■



+ Fourgonnette byla tak žádaná, že zákazníci v 50. letech na její dodání čekali až šest let.

DALŠÍ VÝROČÍ U CITROËNU

Ami 6: extravagantní sestra 2CV

Rok 1961 přinesl důležité rozšíření nabídky Citroënu, mezi malý model 2CV a luxusní DS se zařadil čtyřmetrový sedan Ami, přičemž s menším modelem sdílel podvozek i dvouválcový motor 0,6 l. K zajímavostem Ami patří obdélníkové světlomety Cibie, použité zde v sériové výrobě poprvé, a také nepřehlédnutelné řešení zadního sloupku. Zadní sklo má negativní sklon, což přináší maximum prostoru nad zadními sedadly a současně co nejjednodušší přístup k zavazadlům. Vůz navržený legendárním designérem a sochařem Flaminim Bertonim se představil 21. dubna 1961, byl prvním modelem vyráběným v tehdy zcela nové továrně v Rennes. Citroën tento model vylepšoval průběžně a postupně také rozšiřoval nabídku. Díky tomu se Ami 6 přes pomalejší start vypracoval až na pozici nejprodávanejšího auta ve Francii (za rok 1966). Celkem se v letech 1961 až 1969 vyrobil milion exemplářů modelu Ami 6, modernizovaný typ Ami 8 s jiným designem přide a zade v letech 1969 až 1978 přidal dalších 800 tisíc. Tou dobou už měl Citroën podstatně širší portfolio, mezi Ami 6 a DS přibyl hatchback Dyane a liftback GS, který loni oslavil výročí 45 let.



1961

AMI 6 ZNÍ VE FRANCOUZŠTINĚ STEJNĚ JAKO „LA MISSIS“, ČESKY SLEČNA.

Fastback i kombi Break

Po třech letech výroby k sedanu s negativně skloněným zadním sklem přibýlo kombi, u Citroënu už tehdy označované přívlastkem Break. Délka karoserie se oproti sedanu nezměnila, zůstala na



hodnotě 3,9 metru. Při velkém faceliftu, kdy se model přejmenoval na Ami 8 došlo k výrazné změně sedanu. Jeho zadní sklo bylo nově protaženo až k zadnímu čelu, a tak vznikl vůz, který svojí siluetou



připomíná hatchback. V samotném závěru kariéry, v roce 1973, se objevil ještě výkonnější derivát Ami Super poháněný litrovým čtyřválcem o výkonu 41 kW.



1976 Citroën byl průkopníkem kategorie kombi vyšší střední třídy. Praktickou karoserii dostal už v roce 1958 model DS a dva roky po premiéře sedanu CX přišlo i nové kombi, pojmenované CX Break. Existovala také sedmimístná verze a speciální třínapravové provedení.

1976 LN je prvním modelem, který vznikl ve spolupráci Citroënu a Peugeotu. Prodával se jen ve Francii a poháněl jej dvouválec 0,6 l původně z 2CV. Modernizovaná verze LNA z roku 1978 měla již čtyřválcový motor a vyvážela se do dalších evropských zemí.



1986 AX jako první malý Citroën nabídl výběr mezi tří- a pětidveřovou karoserií. Hatchback se mohl pochlubit na svoji dobu špičkovou aerodynamikou a také velmi nízkou hmotností – základní verze váží méně než 700 kg. Celkem se za 12 let vyrobilo 2,5 milionu kusů.

1996 Saxo úspěšně navázalo na AX. Přineslo modernější design a širší škálu motorů, přitom si stále udrželo nízkou hmotnost. Se závodní verzí jsou spojeny první úspěchy Sébastiena Loeba, včetně juniorského titulu mistra světa v rallye z roku 2001.



Elegán speciálně pro Čínu

Na pekingském autosalonu byl představen luxusní, téměř pětímetrový sedan Citroën C6. Nabídne mimo jiné prostorný interiér nebo čtyři masážní ventilovaná sedadla.



+ Citroën C6 se zatím bude prodávat jen v Číně. Na trh bude uveden ve druhé polovině roku.

➤ Vlajková loď značky se bude v Říši středu vyrábět ve spolupráci s tamním Dongfengem. Vzhledem k rozvoru 2,9 metru bude trhat rekordy ve vnitřním prostoru, uvnitř robustního vozu

najdete takové věci, jako je čtyřzónová klimatizace s oddělným nastavením teploty pro cestující na zadních sedadlech. Zajímavostí je plně digitální přístrojový štít tvořený 12" LCD.



Nejlepší motor

Přeplňovaný tříválec 1.2 Puretech obhájil vítězství v tradiční anketě Motor roku.

➤ Mezinárodní porota zařadila pružný a úsporný tříválec na první místo v objemové kategorii od 1,0 do 1,4 litru již druhý rok po sobě. Agregát o výkonu 81 nebo 96 kW si můžete pořídit v modelech C4 a C4 Cactus. Továrna ve francouzském Douvrinu vyrobila již 370 000 těchto motorů.

Citroën C4 Cactus jako surfařský speciál

Citroën se dal dohromady s módní australskou značkou Rip Curl. Výsledkem je nejstylovější C4 Cactus všech dob. K dostání je i v České republice.

➤ Speciální edice C4 Cactus Rip Curl vzdává hold všem surfařům a milovníkům aktivního životního stylu. K dostání je s motory 1.2 Puretech 110 a 1.6 BlueHDI 110 a v pěti různých barvách (černé, olivové, červené, stříbrné a bílé), které se standardně kombinují s černými ochrannými panely Airbump. Auto je vyzdobeno speciálními ozdobami s logy Rip Curl, má speciální stříbrné nástavce nárazníků nebo oranžové doplňky v interiéru. Jako jediný C4 Cactus je Rip Curl vybaven systémem Grip Control pro jízdu v terénu.



+ V interiéru najdete oranžové doplňky včetně bezpečnostních pásů. Pohyb v terénu usnadní systém Grip Control s režimy pro jízdu v písku nebo na sněhu.



CITROËN JEDE ZA VÁMI

➤ LETOŠNÍ PODZIM BUDE VE ZNAMENÍ PRVNÍHO ROČNÍKU CITROËN ROADSHOW. VE VÍCE NEŽ DVACETI MĚSTECH PO CELÉ ČESKÉ REPUBLICE SI BUDETE MOCI VYZKOUŠET TO NEJNOVĚJŠÍ A NEJZAJÍMAVĚJŠÍ OD CITROËNU.

Vše odstartuje prvního září v Praze na Zličíně. Sestava jedenácti vozů pak bude až do sedmého října (to se vrátí znovu do Prahy, do Štěrbohol) cestovat po celém Česku a vy si je budete moci vyzkoušet a prohlédnout. Těšit se můžete mimo jiné na modernizované Citroëny C4 Picasso a Grand C4 Picasso (viz strana 12), zbrusu nový model Spacetourer (viz str. 16), C4 Cactus ve speciální surfařské edici Rip Curl (str. 24) nebo otevřený C1 Aircscape. Chybět nebudou ale ani populární C3 Picasso, C4 Aircross, C5 Tourer, C-Elysée a Berlingo. Přehled všech termínů a míst naleznete v tabulce. Pokud si chcete být jistí, že se na vás s testovací jízdou dostane, budete se moci od srpna zaregistrovat na webu www.citroenroadshow.cz. Na akci je však možné dorazit i bez předchozího přihlášení. Na místě pak bude připraven rovněž program pro děti a další doprovodné akce. Rozhodně byste tam neměli chybět. ■

CITROËN ROADSHOW
1. 9. – 7. 10. 2016

Město	Datum	Organizátor
Liberec	6. října	OC Globus
Chomutov	7. září	OC Tesco
Mělník	3. září	OC Tesco
Kladno	2. září	OC Tesco
Praha	1. září	Avion Shopping Park Zličín, OC Štěrboholy
Kolín	18. září	OC Tesco
Hradec Králové	17. září	Orlice Park Shopping
Ústí nad Orlicí	16. září	OC Tesco
Ostrava	29. září, 30. září	Avion Shopping Park
Havířov	28. září	OC Globus
Olomouc	2. října	Santovka
Nový Jičín	1. října	OC Tabačka
Kroměříž	22. září	OC Tesco
Zlín	22. září	OC Čepkov
Uherské Hradiště	24. září	OC Východní
Hodonín	21. září	OC Albert
Brno	15. září, 25. září	OC Tesco, OC Olympia
Písek	10. září	OC Tesco
České Budějovice	11. září	OC Tesco

+ Roadshow zavítá během 25 termínů do 21 velkých měst. I s bohatým doprovodným programem.



MUŽI NA ÚTĚKU

➤ **NA JAŘE VTRHL DO KIN TYGR. KOMEDIE TEORIE TYGRA SKLIDILA ÚSPĚCH NEJEN DÍKY HVĚZDNÉMU OBSAZENÍ, ALE I DOBRÉMU SCÉNÁŘI.**

Muži jsou tygři, které se ženy snaží ochočit, zatlačit do kotce a proměnit je v ochočené králíky. Tak zní zjednodušeně metafora rozbíhající příběh filmu Teorie tygra, který přišel letos na jaře do českých kin. Ač by se dalo snadno spadnout do obehnaných klíšé o romantických mužích a praktických, až mírně despotických ženách, stominutový celovečerní příběh je plný vtipu, jemné nadsázky a zejména bravurních hereckých výkonů. Hlavní postavu stárnoucího veterináře, který se na stará kolena rozhodne

vzepít dominantní manželce Olze (Eliška Balzerová), totiž ztvárnil charismatický Jiří Bartoška, jejich děti vždy herecky přesná Táňa Vilhelmová a překvapivě nekarikující a herecky velmi uvěřitelný Jakub Kohák.

Citroën byl u samého zrodu povedeného komediálního příběhu, stal se totiž jeho hlavním partnerem. Vozy značky Citroën nejen vozily herce na natáčení, ale objevily se i v samotném filmu, v Citroënu C4 Aircross jezdí Táňa Vilhelmová a v C4 Picasso Jiří Bartoška. Vyzpovídali jsme jak hlavní herce, tak i režiséra a scenáristu filmu Radka Bajgara. ■

➤ **Režisér a scenárista filmu Radek Bajgar natočil už hodně seriálů, ale Teorie tygra byl jeho filmový debut.**

Z jaké předlohy jste čerpal?

Z žádné, ale možná ta předloha vznikne až následně. Film vypráví jen příběh, ale samotná „teorie tygra“ se tam nemohla vejít.

Točíte film o manželství a o svobodě. Jde o autobiografický příběh?

Ano a ne. Každá tvorba obsahuje kousek z člověka, který ji stvořil. To téma se mě týká stejně jako každého, kdo je dlouho v manželství. A já jsem ženat pětadvacet let.

Jak vás napadlo točit film o muži, který se chce vymanit z vlivu manželky a dalších žen svého života?

Ale já si vůbec nemyslím, že by se člověk měl vymaňovat z vlivu kohokoli. Lidé blízcí na vás vždycky mají vliv. Řešíme jen to, kolik svobody ve vztahu má být, aby byl dlouhodobě příjemný. Náš hrdina začal to téma řešit poněkud pozdě a podle toho taky dopadl.



Co vlastně znamená zmiňovaná metafora teorie tygra?

Když se tygry někdo snaží chytit nebo ochočit, zaútočí, nebo utečou. Nebo jsou nešťastní. To jsou tři varianty zbytečného konce.

Co udělá filmový tygr Jiří Bartoška?

Když zjistí, že už stárne a neprožil život tak, jak chtěl, projde všemi třemi možnostmi. A o tom je tato komedie. Pan Bartoška ovšem tvrdí, že jsme natočili tragédii.

Proč mu to tak připadá?

Jeho filmové postavě je už sedesát, když se rozhodne proti této nesvobodě vzbouřit. Jiří říká, že se vzbouřil příliš pozdě, já říkám, že pozdě, ale přece. Dal totiž do pohybu síly, které změní život všem okolo.

Jak jste vybíral postavy, které ve filmu hrají hlavní role?

Už když píšu, tak vím, kdo to má hrát, a od začátku jsem věděl, že hlavní postavou bude on. A Táňa Vilhelmová je pro svou postavu tak dokonale vhodná, že též nebylo jiné alternativy.

+ **Film Teorie Tygra měl v českých kinech premiéru 31. března 2016.**





+ Svého vnuka jsem naučila říkat správně citroën, směje se Eliška Balzerová.

➤ Hlavní ženské role se dokonale zhostila Eliška Balzerová. Ta se svého filmového muže (Jiří Bartoška) snaží „dostat pod pantofel“.

Jak byste se charakterizovala jako řidička?

Můj otec závodil na motorkách a odmalička mě učil řídit. V osmi letech mě posadil za volant a jezdila jsem po louce v nějakém stroji, který dal sám dohromady. Dnes už to mohu přiznat, protože je to po tolika letech promlčené – například mě posadil na motorku před sebe na nádrž a jezdili jsme spolu normálně po silnicích. A já pořád křičela: „Rychleji, rychleji!“ Měla jsem totiž odmalička ráda rychlost.

To znamená, že když jste šla do autoškoly, vlastně jste už řídit uměla? Co na to instruktor?

Začnu trochu oklikou. Už od mládí, když si přečtu nějakou knihu, hned se chci podívat na místa, kde se ten příběh odehrává. Tenkrát jsem zrovna přečetla Hemingwayovu Fiestu a přišla jsem za svým tehdy ještě budoucím manželem, že chci jet do Pamplony.

To je přes 5000 kilometrů daleko...

Přesně to mi řekl i Jiří (manžel, pozn. red.), že to zkrátka nejde, řídit v jednom člověku. A tak jsem k řidičskému průkazu

přišla ohromně rychle. Instruktorka v autoškolě se smála, že je na mně okamžitě poznat, že mám praxi v trabantu, protože jsem neustále instinktivně sahala pod volant pro páku, která tam ale nebyla. Hned z autoškoly jsme tedy v roce 1972, kdy ve Španělsku vládl Francisco Franco, vyrazili do té Pamplony naším trabantem. Byl to nezapomenutelný zážitek, tehdy se ještě necestovalo tak jako teď, všude byly prázdné silnice a především nekonečně dlouhé volné pláže.

Jaké auto jste si pořídila po trabantu?

To už si nepamatuji, měli jsme pak nejružnější Fiaty, Volkswageny, Peugeoty, v poslední době jsem zakotvila u Mercedesu.

Ve filmu jezdíte Citroënem. Měla jste někdy svůj vůz této značky?

Moje dcera má Citroën C1, a když jsme s vnukem šli podél chodníků a někde nějaká C1 stála, vždycky říkal „mámy auto“. A tak jsem trpělivě opakovala, že je to Citroën, četli jsme vždy nápis na zádi auta po písmenkách. Takže „citroën“ bylo vlastně první slovo, které uměl docela hezky říci.

Vzpomínáte si, když jste kdysi jezdila v první sérii Nemocnice na kraji města se svým seriálovým milencem doktorem Blažejem, co měl za auto? (po chvíli přemýšlení) Toyotu?

+ S Jiřím Bartoškou se Eliška Balzerová zná od školních let a souznění před kamerami bylo výjimečné.



Ne, byla to Honda Civic.

Jenže to už je, milá dámo, čtyřicet let. To mám právo si nevzpomenout. Ale vím, že občas ten seriál opakují v televizi a lidé se na to skutečně dívají. To mě těší.

Jak byste popsala svou roli ve filmu?

Jsem jednou ze tří zásadních žen v životě stárnoucího veterináře. První je Iva Janžurová, jeho tchyně, já jsem druhá, manželka, a Táňa Vilhelmová je naše dcera. Všechny jsme na něj velmi přísné a neustále ho chceme organizovat, snažíme se v rodině zavést matriarchát, ale nějak nám to nevyšlo.



KDYŽ JSEM BYLA MALÁ, UČIL MĚ ŘÍDIT OTEC, BÝVALÝ ZÁVODNÍK.

➤ Jednou z největších hvězd filmu je Jiří Bartoška, který si coby stárnoucí veterinář Jan Berger uvědomí, že se postupem života v manželství proměnil ze svobodného tygra v ochočeného králíka.

Na natáčení vás přivezli autem s šoférem. Stalo se naopak někdy vám, že jste vozil filmové celebrity ke karlovarskému Thermalu?

No samozřejmě. Když jsme s karlovarským festivalem před 23 lety začínali, měli jsme jen dvě auta, tehdy to, myslím, byly Jaguary. A já jsem byl šofér. Byl jsem

tedy zároveň řidičem filmových hvězd i prezidentem festivalu. Někteří hosté byli překvapeni, ale dělalo jim docela dobře, že je vozí prezident.

Při posledním ročníku jste si nic takového nezopakoval?

Ne, vloni v létě jsme ve Varech využívali kolonu sedmdesáti aut pro hosty, na takové služby mě tedy už není naštěstí zapotřebí.

Ví se o vás, že jste vášnivý kuřák a je těžké vás vyfotit bez cigarety. Kouříte i v autě?

Kouřím. A už jsem si zvyknul, že dneska si musíte v ceníku zaškrtnout kuřáckou sadu, jinak vám ji tam nedají. A navíc není zdarma!

Když jsme u aut, líbí se vám supersporty? Uvažoval jste někdy o tom, že byste si nějaký pořídil?

Lamborghini, Maserati... to není nic pro mě. Když jsem něco takového někdy řídil, vždycky jsem se před vystoupením koukal, jestli nejsou v okolí mladé holky. Ne proto, že bych se snad chtěl pochlubit, ale právě naopak. Když z toho v mém věku vylézáte, vypadáte jako po obrně.

Jakou hereckou roli byste si ještě chtěl někdy zahrát?

Romea.

A kdo by pak hrál Julii?

No vzhledem k mému věku tak maximálně... Jiřina Bohdalová. A muselo by to být opravdu avantgardní pojetí, aby to diváci vydrželi. Ale teď vážně – na role jsem měl v životě opravdu veliké štěstí. A vím, že někdy sníte o nějaké roli, ale divadlo je práce kolektivní, a když máte třeba hrozného režiséra, z té vysněné role se může stát noční můra. Takže je lepší nesnit a brát život, jaký je.



+ Do situace, která potká mou postavu, bych se dostat nechtěl, říká Jiří Bartoška.

+ Táňa Vilhelmovou ke spolupráci na filmu hodně přimělo herecké obsazení.



➔ Táňa Vilhelmová hraje filmovou dceru Elišky Balzerové a Jiřího Bartošky, a tedy třetí osudovou ženu v životě stárnoucího veterináře Jana Bergera.

Zastihli jsme vás, jak točíte scénu v autě. Vlastně v mnoha filmech řídíte, tady na filmovém place se o vás říká, že jste dobrá řidička...

...to je milé, díky, ale ono je vlastně otázkou, co znamená být dobrý řidič. Jestli je to ten, co jezdí podle předpisů a za všech okolností dodržuje pravidla, nebo ten, co dobře couvá, bezproblémově parkuje a jezdí rychle a bez nehod.

A jak byste se ohodnotila vy?

No já bych se ohodnotila tak, že pomalá a spořádaná řidič opravdu nejsem. Jsem sběrač pokut. Ale už aspoň za volantem nenadávám.

Protože za sebou vozíte děti?

To taky, ale i proto, že teď už nadávají úplně všichni. A já jsem tak trochu protiproud, takže teď za volantem na ty troubící posílám polibky a maluju prstem do vzduchu srdíčka.

Jezdíte autem denně?

U nás se odehrála velká změna. Dříve jsem totiž opravdu denně jezdila, ale před časem jsme se přestěhovali a přestala

jsem. Děti jsou nadšené, že ze škol jezdí domů tramvají, snad jim to vydrží. A já jsem ráda, máme pocit, že jsme šetrnější k životnímu prostředí a ekonomičtější.

Máte auta ráda?

Nejsem automobilový fanďa, ale zvyknu si rychle na všechno. I proto, že doma máme jedno auto s manuálem a druhé s automatem a ve filmových rolích auta opravdu střídám hodně, ale sama po nich na silnici nekoukám. O to je to horší, když s Vojtou (Vojtěch Dyk, Táňa partner, pozn. red.) vyrazíme na výlet. On je totiž vášnivý sběratel veteránů, před časem si koupil Jaguar E-Type roadster, a když v něm někde spolu jedeme, třesu se strachy, aby to došlo.

Pojďme k filmu. Co vás přimělo k tomu, abyste na roli kývla?

Když jsem si četla scénář, moc se mi líbil ten příběh. A pak jsem se podívala na obsazení a zjistila, že se tu sejde skvělá parta.

Co vás na tomto filmovém příběhu nejvíce zaujalo?

Že je psaný z mužského pohledu, zatímco většinou se vztahová témata nebo partnerské krize rozebírají z ženského, píšou je hlavně ženy o ženách. Ale tady se naopak zamyslel muž a píše o muži. A pak se mi líbila nadsázka, se kterou je to napsané, a samozřejmě i skvělé obsazení.



+ Natáčení v bytě Bergerů (Balzerová–Bartoška) probíhalo ve vile v Černošicích.



**POMALÁ
A SPOŘÁDANÁ
ŘIDIČKA NEJSEM.
ZA VOLANTEM ALE
NENADÁVÁM.**

CITROËN – PARTNER FILMU TEORIE TYGRA

Automobilka Citroën se stala hlavním partnerem filmu Teorie tygra. Ve filmu se tak objevilo několik vozů této značky. Šedý model C4 Aircross vlastní ve filmu Olga Hájková, dcera veterináře Jiřího Bergera a jeho manželky Olgy (Bartoška–Balzerová). Jiří Bartoška je ve filmu majitelem vozu Citroën C4 Picasso.

Česká road movie je celovečerním debutem režiséra Radka Bajgara. Ten je také spoluautorem scénáře, na kterém s ním spolupracovala Mirka Zlatníková. Již dříve spolupracovali na různých televizních projektech, jmenujme alespoň seriály Ulice, Kriminálku Anděl nebo Expozitu.

Film se točil v létě a na podzim minulého roku, do kin byl uveden koncem letošního března. Sklidil úspěch jak u diváků, tak i českých kritiků, a to zejména za povedený scénář a vynikající herecké výkony.



+ Hlavní filmové postavy v Teorii tygra jezdí ve vozech značky Citroën.

JISTOTA PŘEDEVŠÍM

➤ **JAK SI NEJLÉPE OCHRÁNIT INVESTICI DO AUTA? PŘECE POJIŠTĚNÍM! PŘIPRAVILI JSME PRO VÁS NÁVOD, JAK SI VYBRAT TO NEJLEPŠÍ, KTERÉ POKRYJE VŠECHNA RIZIKA.**

Pokud kupujete nové auto, bez kterého se jen tak neobejdete, nebudete chtít pravděpodobně na pojištění šetřit.

Pojišťovny naštěstí dnes nabízejí rozsáhlé balíčky asistenčních služeb, i pojištění GAP, s nímž při totální škodě dostanete zpět celou částku, kterou jste do vozu investovali.

Novinkou, kterou si můžete sjednat u každého prodejce Citroënu, je pojištění KOOPsalon, které vám sníží spoluúčast na 0 %. To ale není jeho jediná výhoda. Pokud ho dáte dohromady s povinným ručením, dostanete v jednom i další připojištění zdarma: NA100PRO, které kryje všechny vaše náklady v případě nezaviněné nehody (zapůjčení náhradního vozu atd.), úrazové pojištění s trojnásobnými limity a také pojištění přepravovaných zavazadel na 20 000 Kč. KOOPsalon je dostupný pro nová auta i vozy mladší dvou let. ■



Připraveno ve spolupráci s pojišťovnou Kooperativa.

? Co by mělo pojištění obsahovat?

Před sjednáním pojištění popemyslejte nad všemi hrozícími riziky, a podle toho vyberte rozsah pojištění. Zákonné limity u povinného ručení jsou 35/35 mil. Kč, ale obecně je z důvodu možnosti vyšších plnění dle nového občanského zákoníku (soud nově dle vlastního uvážení určuje výši plnění za nemajetkovou újmu) nedoporučujeme. U nového vozu je téměř povinností sjednat si havarijní pojištění, zajímavou možností je i GAP pojištění, jež chrání finanční

ztrátu hodnoty majetku. V případě totální škody tak dostanete zpět částku, kterou jste za vůz zaplatili. U havarijního pojištění je důležitá volba spoluúčasti, tedy částky, kterou se bude pojistník podílet na plnění. Novinkou je v tomto případě pojištění KOOPsalon, které snižuje spoluúčast u havarijního pojištění na 0 %. KOOPsalon ocení zákazníci, kteří si kupují nový Citroën, i majitelé vozů mladších dvou let. Cena je stejná jako u havarijního pojištění s 5% spoluúčastí.

NOVÉ POJIŠTĚNÍ KOOPSALON SNÍŽÍ SPOLUÚČAST AŽ NA 0 %.



Mohu si sjednat pojištění přímo u dealera Citroënu?

Ano a je přitom jedno, jestli budete vůz kupovat s využitím úvěru nebo za hotové. V případě úvěru je často pojištění jeho povinnou součástí, můžete si ale zvolit produkt (i KOOPsalon), GAP nebo rozsah asistenčních služeb. Výhodou je, že pak řešíte jen jednu platbu. Další podrobnosti dostanete u svého dealera.



Jak funguje pojištění v zahraničí?

Havarijní pojištění je platné na geografickém území Evropy a celém území Turecka. V případě nehody nebo poruchy vozidla v zahraničí je však vždy vhodné kontaktovat pojišťovnu nebo asistenční službu a projednat další postup, který může být pro rozdílný pro různá místa a situace. Pojišťovna vyhodnotí nejlepší postup, kterým může být kompletní

oprava v zahraničí, částečná oprava v zahraničí pro dojetí zpět do Česka nebo odtah a následná oprava doma. Doporučený postup je také vhodné porovnat s rozsahem asistenčních služeb. Když bude např. stačit limit pro odtah pro dopravení vozidla do České republiky, bude pravděpodobně výhodnější zvolit tuto variantu a vozidlo opravit v Česku.

+ Věděli jste, že pojištění vozidla můžete sjednat u každého prodejce Citroënu?



Jaký zvolit rozsah asistenčních služeb?

Asistenční služby jsou důležitou součástí pojištění vozidel. V základním rozsahu jsou obvykle součástí povinného ručení a obsahují např. příjezd technika, odtah vozidla (u Kooperativy do 50 km) a úschovu vozidla. Existují ale i rozšířené asistenční služby, které navyšují některé limity nebo rozšiřují situace, při kterých jsou poskytovány. Pro určení dostatečného rozsahu asistenčních služeb je vhodné zvážit jak často a jak daleko jezdíte a do jaké míry se bez auta obejdete. Rozšířená asistenční služba 44 + 40, která je u Kooperativy zdarma při současném sjed-

nání havarijního pojištění, zahrnuje i práci mechanika na místě nehody nebo poruchy (45 minut), úschovu vozidla, ubytování posádky, slevu na zapůjčení náhradního vozidla, náhradní dopravu a repatriaci vozidla. Nedílnou součástí této rozšířené asistence je i bezplatný odtah vozidla do 100 km a to jak v Česku, tak i v zahraničí. U KOOPsalonu je odtah k prodejci, u něhož jste si pojištění sjednali, v rámci celé ČR zdarma. V balíčku asistenčních služeb je rovněž telefonické tlumočení, které nejeden klient ocení při nesnázích v zahraničí – např. v případě jednání s místní policií.

Důležité termíny

➤ **Limity povinného ručení (35/35)** znamenají nejvyšší hranice plnění při pojistné události. Hodnoty jsou uváděny v milionech Kč. První limit se vztahuje na újmy na zdraví a je horní hranicí pro každého poškozeného při pojistné události. Druhý limit je souhrnnou hranicí pro všechny škody na majetku při jedné pojistné události. Nejnížší zákonem stanovený limit je 35/35 mil. Kč.

➤ **Havarijní pojištění (HAV)** se sjednává z důvodu pojistné ochrany vlastního majetku (vozidla). Obvykle ve variantě allrisk, která kryje všechna rizika – havárie, odcizení, vandalismus a živelné poškození.

➤ **Spoluúčast** na havarijním pojištění je částka, o kterou pojišťovna sníží výplatu pojistného plnění při pojistné události. Tuto spoluúčast si volí pojistník. Obvykle je uvedená ve tvaru např. 5 %, min. 5 000 Kč. Pojišťovna tedy z pojistného plnění odečte minimálně 5 000 Kč nebo 5 % z pojistného plnění, podle toho, která částka je vyšší.

➤ **Doplňková pojištění** lze sjednat k jednomu z hlavních pojištění (POV nebo HAV). Tímto pojištěním mohou být kryta rizika, která nejsou v základním pojištění zahrnuta, nebo se navyšuje limit pro některá rizika. Příkladem doplňkových pojištění je například pojištění skel nebo úrazové pojištění osob ve vozidle.

➤ **GAP** je doplňkové pojištění finanční ztráty hodnoty vozidla. Sjednává se na dobu tří let pro případ totální škody nebo odcizení vozidla, kdy pojišťovna vyplatí z havarijního pojištění pouze hodnotu vozidla v době události. Z GAP pojištění je potom vyplacen rozdíl mezi hodnotou vozidla v době pojistné události a pořizovací cenou.

ZEMÍ HRADŮ A VINIC

➤ NA ZÁPADĚ FRANCIE NAJDETE KRAJ, V NĚMŽ SE FRANCOUZSKÉ ART DE VIVRE KLOUBÍ S NĚMECKOU NÁTUROU. ALSASKO JE PLNÉ STŘEDOVĚKÝCH HRADŮ, SKVĚLÉHO VÍNA A ZKROUCENÝCH SILNIC, NA NICHŽ SE UČIL ŘÍDIT I SÉBASTIEN LOEB. VYPRAVILI JSME SE DO NĚJ S CITROËNEM C5.



+ V malebném Kaysersbergu se narodil Albert Schweizer.

O kraj táhnoucí se od břehů Rýna do pohoří Vogézy spolu ostatně Německo s Francií dlouho soupeřily. Dnes se tedy sice jedná o nejzápadnější část země galského kohouta, neznalý pozorovatel by to ale možná ani neuhádnul. Názvy měst jako Molsheim nebo Riquewihr skutečně nezní francouzsky a německy se tu domluvíte naprosto běžně.

Podobný mix však znamená to, že má Alsasko kouzlo, kterému propadnete snadněji než chuti místního vína. Mezi vinicemi tu leží malebné vesničky plné

hrázděných domků, často dokonce s dosud stojícím středověkým opevněním. V kopcích pak není nouze o hrady, zříceniny i zcela zachovalé. Ostatně již od středověku měla oblast strategický význam.

Krajina se postupně zvedá směrem k hustě zalesněným Vogézám, které nad Alsaskem vytváří srážkový stín, chrání ho před západním větrem a také před intenzivními slunečními paprsky, takže hrozny mohou pomalu dozrávat. Velká část pohoří se kdysi zhroutila a utvořila specifické podloží. Vše je základem toho, čemu Francouzi říkají terroir, tj. prostředí, jež



”

Z ČECH JSTE
V ALSASKU
ZA ŠEST
HODIN, V PO-
HODLNÉM C5
UTEČOU JAKO
VODA.



+ Opatství na Mont Sainte-Odile dýchá zvláštní mystikou.



+ V Alsasku najdete i dochované pevnosti Maginotovy linie.



+ Sbirka bratří Schlumpfů v Mylhúzách obsahuje mj. i Citroëny SM a DS.

Průvodce místními odrůdami



Gewürztraminer (Tramín červený)
Odrůda s italskými kořeny a nevyslovitelným německým jménem je sladší, voní po liči, ananasu a růžích a má exotickou chuť, která potěší i ty, kteří suché víno odmítají pro jeho kyselost.

Muškat
Je lehký a suchý. Liší se od sladkých muškátů z jižní Francie. Spontánní chuť doplňuje vůně bobulovin a květín.

Ryzlink
Prý nejslavnější alsaská odrůda pochází přímo z údolí Rýna. Skvěle těží z prostředí, ve kterém roste, podle typu půdy nabídne minerální nebo naopak ovocné aroma. Aroma připomíná citron, bílé květy a lékořici. Říká se, že každý správný Alsan má doma vždy alespoň jednu lahev ryzlinku.

Sylvánské
Skvělý doplněk ke všem rybám a mořským plodům, který i dobře uhasí žízeň. V Alsasku se jedná o jednu z nejběžnějších odrůd. Vůně po akáciích, čerstvých bylinkách a citronu, chuť je osvěžující.

Pinot Blanc (Rulandské bílé)
Oproti svým kolegům je trošičku ovocnější a o něco méně aromatictější. Díky tomu je však také osvěžující a velice dobře se pije. Pinot Blanc je základem šumivého Crémantu d'Alsace, který je místní odpovědí na šampaňské. Voní po broskvi, jablku a květinách.

Pinot Gris (Rulandské šedé)
Podle Ludvíka XIV. se jedná o „víno pro krále a krále mezi víny“. Pinot Gris má bohatou chuť, v aroma najdete suché plody. Je vhodné pro pozdní sběr.

Pinot Noir (Rulandské modré)
Jediné alsaské červené víno má jemnou chuť a voní po ostružinách a vanilce.



+ Vinice v Alsasku pokrývají více než 15 000 hektarů, o chuť se stará i jejich různorodé podloží.



+ Ochutnat a řídit? Na to si dávejte pozor. Limit alkoholu v krvi je ve Francii 0,5 ‰.



výrazně ovlivňuje chuť vína. Alsasko možná není nejslavnějším vinařským regionem ve Francii, ale pokud jste zkašeným hroznům přišli na chuť, je to jedno z ideálních míst kam se podívat. Autem jste totiž v jeho srdci asi za šest hodin a cestu vám usnadní i to, že se na ní nemusí platit žádné mýtné. Prostě v Česku sednete za volant, zamluvíte si hotel, připravíte si dost peněz na všechny lahve, které budete chtít přivést domů, a může se vyrazit. Pokud si chcete Alsasko dobře prohlédnout a neminout žádnou z jeho zajímavostí, doporučujeme začít v Marlenheimu (pár kilometrů na západ od Štrasburku) a vydat se na jih po speciální vinné stezce, která byla



+ Socha na náměstíčku v Kientzheimu oslavuje sběr vína. Jak jinak.

jako první svého druhu ve Francii otevřena v roce 1953. Dohromady má 125 km a slibuje možnost ochutnat všechno, co vyrostlo na více než 15 500 hektarech vinic. Každý rok se zde vyrobí více než 150 milionů lahví vína. Z toho 65 % je bílé, 25 % šumivé (Crémant d'Alsace) a 10 % tvoří červené. S výběrem vám pomohou vložené články. My totiž od vína trochu odbočíme. Alsasko je místo dýchající historií. Minout byste neměli hlavně historický Colmar. Romantické město plné typických domků, gotických, renesančních i barokních a neoklasicistních památek a také se čtvrtí zvanou Malé Benátky (La Petite Venise), kterou protékají kanály říčky La Launch. »

JAKÝ
VYBRAT
ROČNÍK?

2008 ★★
Proměnlivá zima, teplé jaro a léto plné bouřek. Ideální ročník pro Crémant d'Alsace a Gewürztraminer.

2009 ★★
Vysoké teploty v srpnu a září mohly za to, že hrozny byly zralé ještě před samotnou sklizní.

2010 ★★
Tuhá zima, výnosy z vinic byly sice malé, ale víno skvělé.

2011 ★★
Ideální podmínky při sklizni, velké výnosy a vína s ovocným aromatem a chutí.

2012 ★★
Harmonický rok, dobrý pro šumivé Crémant d'Alsace.

2013 ★
Chladné a deštivé jaro, vinná réva rozkvetla příliš pozdě.

2014 ★★
Mírná zima, málo sněhu. Dobrý ročník pro ryzlink.

2015 ★★
Malé výnosy ale výtečná vína. Mezi místními je rok 2015 považován za jeden z nejlepších v historii.



Cesty zemi čápů

Čáp je symbolem Alsaska, a tak se nedivte, že budete ve městech potkávat spoustu hnízd. Kromě vinné stezky (červená), doporučujeme vyzkoušet i modrou Route des Crêtes, horská silnička vás nadchne výhledy i zatáčkami.

Pomocníci do mobilu

Pomocí aplikace Booking.com máte k dispozici svoji rezervaci off-line a nemusíte ji tisknout, Google Translator vám pomůže s francouzštinou a TripAdvisor třeba s výběrem restaurace.



HISTORICKÝ COLMAR V NOCI LÁKÁ K ROMANTICKÝM PROCHÁZKÁM.

Pak je tu hrad Haut-Koenigsbourg, který plnil svoji strategickou úlohu od středověku až do třicetileté války. V letech 1900 až 1908 ho podle tehdejších romantických představ nechal přestavět německý císař Vilém II.

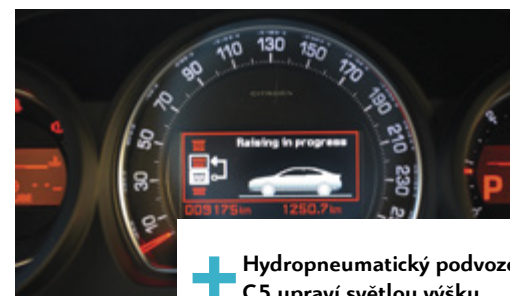
A to není všechno. Poslední zastávka na vinné stezce jsou pro každého milovníka automobilů Mylhúzy, kde se mimochodem vyrábí Citroën C4. My však doporučujeme návštěvu sbírky bratří Schlumpů. Patří k největším na světě, najdete v ní především závodní bugatty (firma byla založena v nedalekém Molsheimu), o Citroëny ale také není nouze. Objevili jsme 2CV, Traction Avant, SM i DS. ■



+ Haut-Koenigsbourg je nejslavnějším alsaským hradem. Zdarma dostanete průvodce v češtině.

Citroën C5 2.0 BlueHDI

Zdvihový objem	1997 cm ³
Výkon	133 kW (180 k) při 3750/min
Točivý moment	400 Nm při 2000/min
Nejvyšší rychlost	222 km/h
Zrychlení 0–100 km/h	8,7 s
Spotřeba	4,4 l/100 km
Emise CO ₂	114 g/km
Délka x šířka x výška/ rozvor	4779 x 1860 x 1451/ 2815 mm
Zavazadlový prostor	439 l



+ Hydropneumatický podvozek C5 upraví světlou výšku.

PRYČ Z LABORATOŘE

➤ **MĚŘENÍ SPOTŘEBY V LABORATORNÍCH PODMÍNKÁCH SE V DOHLEDNÉ DOBĚ STANE PŘEŽITKEM. CITROËN JIŽ SPOTŘEBU MĚŘÍ NA BĚŽNÝCH SILNICÍCH.**

Ve spolupráci s nezávislou organizací Transport & Environment se koncem PSA, do něhož Citroën patří, vrhl na měření spotřeby v podmínkách běžného silničního provozu. Cílem bylo mimo jiné i ověřit, jestli se takto stanovený cyklus přibližuje zkušenostem uživatelů, které jsou často velice vzdálené údajům, jež jsou naměřeny podle současných norem.

Na testovací C4 Picasso s motorem 1.6 BlueHDI 120 nečekalo nic jednoduchého. Trasy vedly dopravně zatíženým okolím Paříže, auto muselo absolvovat 25,5 km ve městě, 39,7 km mimo město a 31,1 km

na dálnici. To vše s různým zatížením, s různou úrovní stoupání a klesání a také se zapnutou klimatizací. Na zádech si vezlo speciální přenosné zařízení, které měřilo emise. Z vyprodukovaného množství CO₂ se následně počítá spotřeba paliva. Ta byla 5,6 l/100km, přičemž průzkumy mezi zákazníky udávají běžnou spotřebu v rozmezí 5,5–5,7 l/100 km. To ukazuje na to, že nově stanovený cyklus, vyvinutý ve spolupráci s PSA, velice dobře odpovídá reálným jízdním podmínkám a v budoucnu by se tedy měl stát základem, podle něhož budou spotřebu a emise měřit úplně všichni.

TRANSPORT & ENVIRONMENT

TRANSPORT & ENVIRONMENT

Nezávislá a nevládní organizace, která se jako jediná v evropském měřítku zabývá ekologicky čistou dopravou. Jedním z jejích cílů je podpora vývoje automobilů, které budou mít menší dopad na životní prostředí a lidské zdraví.



+ Citroën C4 Picasso si veze přenosné zařízení k měření emisí.

”

CITROËN SE PODÍLÍ NA VÝVOJI NOVÉHO MĚŘICÍHO CYKLU, KTERÝ PŘEVEZMOU I DALŠÍ.

7 tipů jak jezdit za méně

1. ŘAĎTE VČAS NAHORU. Turbomotory jako 1.2 Puretech umožňují držet motor v nízkých otáčkách (1500/min) a nevyžadují vytáčení. Stejně s nimi pracují i moderní samostatné převodovky jako EAT6. Při jízdě po městě často stačí i volnoběžné otáčky, podradte až při potřebě zrychlení.

2. MĚJTE SPRÁVNÉ NAHUŠTĚNÉ PNEUMATIKY. Tlak se vyplatí kontrolovat jednou za čtrnáct dní, v létě častěji. Podhuštění o jeden bar zvedne spotřebu až o půl litru.

3. VYUŽÍVEJTE SETRVAČNOST. Při dojíždění do obce dejte včas nohu z plynu. Z mírného kopce klidně vyřadte na neutrál, nebudete brzdít a auto se s minimální spotřebou samo rozejde. Do kopce zbytečně nezrychlujte.

4. CHLAĎTE S ROZVAHOU. Pokud nepotřebujete mít puštěnou klimatizaci, vypněte ji. Spotřebu totiž umí zvýšit až o jeden litr. Otevřená okna ve vysokých rychlostech výrazně zhoršují aerodynamiku.

5. ROLI HRAJE I TRASA. Ideální pro nízkou spotřebu je plynulá jízda. Zakroucené okresky, kde se sice pobavíte, budete ale také často brzdít a akcelarovat, jí neprospívají.

6. NEVOZTE S SEBOU ZBYTEČNOSTI. Třicet kilogramů může zvednout spotřebu o desetinu litru, střešní nosiče nebo box dokonce o dva.

7. PRAVIDELNÝ SERVIS znamená auto ve skvělém stavu, které jezdí s nízkou spotřebou. Dodržujte předepsané prohlídky a včas měňte motorový olej.

JAKO V PEŘINCE

➤ **PROTOTYP CITROËN ADVANCED COMFORT LAB UKAZUJE TECHNIKU, KTEROU CHCE AUTOMOBILKA PRO MAXIMÁLNÍ POHODLÍ NASADIT V BUDOUCÍCH MODELECH.**

Na první pohled vypadá jako obyčejný C4 Cactus, ve skutečnosti se ale jedná o úplně unikátní vůz, který je výkladní skříní nových technologií, na něž Citroën podal více než 30 patentů. Jejich úkol je jediný: v nejvyšší možné míře snížit nepohodlí, které může posádka během svých cest zažívat. Byly navrženy tak, aby byly ekonomicky dostupné, aby se tedy daly využít ve všech modelech, které Citroën v současnosti nabízí. Soustředí se na tři oblasti: odpružení, přenos vibrací v karoserii a šíření otřesů skrz sedadla k cestujícím. Cílem je jednoduše nabídnout ten nejlepší možný komfort, tak jak to Citroën dělá již 95 let.

NEOBYČEJNÉ TLUMIČE

Základem nového systému odpružení jsou na první pohled klasické tlumiče. Úplně obyčejné ale nejsou, na obou stranách totiž mají dva hydraulické dorazy. Jeden je určen pro stlačení, druhý pro uvolnění. V případě lehkého stlačení nebo uvolnění tlumič společně s pružinou pracuje tak, jak jsme byli zvyklí. Kontrolují tedy vertikální pohyb karoserie. Díky hydraulickým dorazům si ale inženýři mohli dovolit zvýšit zdvih vozu. Výsledkem je to, že auto doslova letí nad všemi nerovnostmi na vozovce.

V případě většího stlačení nebo uvolnění, tj. v momentě, kdy trefíte např. propadlý kanál, hydraulický doraz pohyb kola postupně zpomaluje. Nedojde tudíž k prudkému zastavení neodpružené hmoty. Neucítíte výrazný ráz, který otřese celou karoserií auta. Citroën chce tuto technologii nasadit jak v malých městských vozech, tak v luxusních autech. Ve všech by totiž měla fungovat skvěle.



+ Díky nasazení hydraulických dorazů mohli inženýři zvýšit zdvih. Auto díky tomu lépe tlumí dlouhé nerovnosti.



SEDADLA S PAMĚTÍ

Ted' nemluvíme o elektrickém nastavení s možností uložení toho vašeho, ale o speciálních typech pěn (polyuretanové, viskoelastické a texturované). Na sedadle jsou rozloženy podle jeho části v různých vrstvách, tak aby buď poskytovaly oporu, nebo tlumily vibrace. Sedadla v prototypu Citroën Advanced Comfort Lab se tak dokonale přizpůsobí tvaru vašeho těla a nabídnou dosud nevidaný komfort. Prostě se vytvarují podle tvaru vašich zad. Při používání vozu více osobami se ale dokáží zpětně vrátit do své původní podoby. Specifické čalounění pak vytváří unikátní vizuální podpis. Není radost v nich jen sedět, ale i se na ně dívat.

+ Základem prototypu Citroën Advanced Comfort Lab je C4 Cactus.

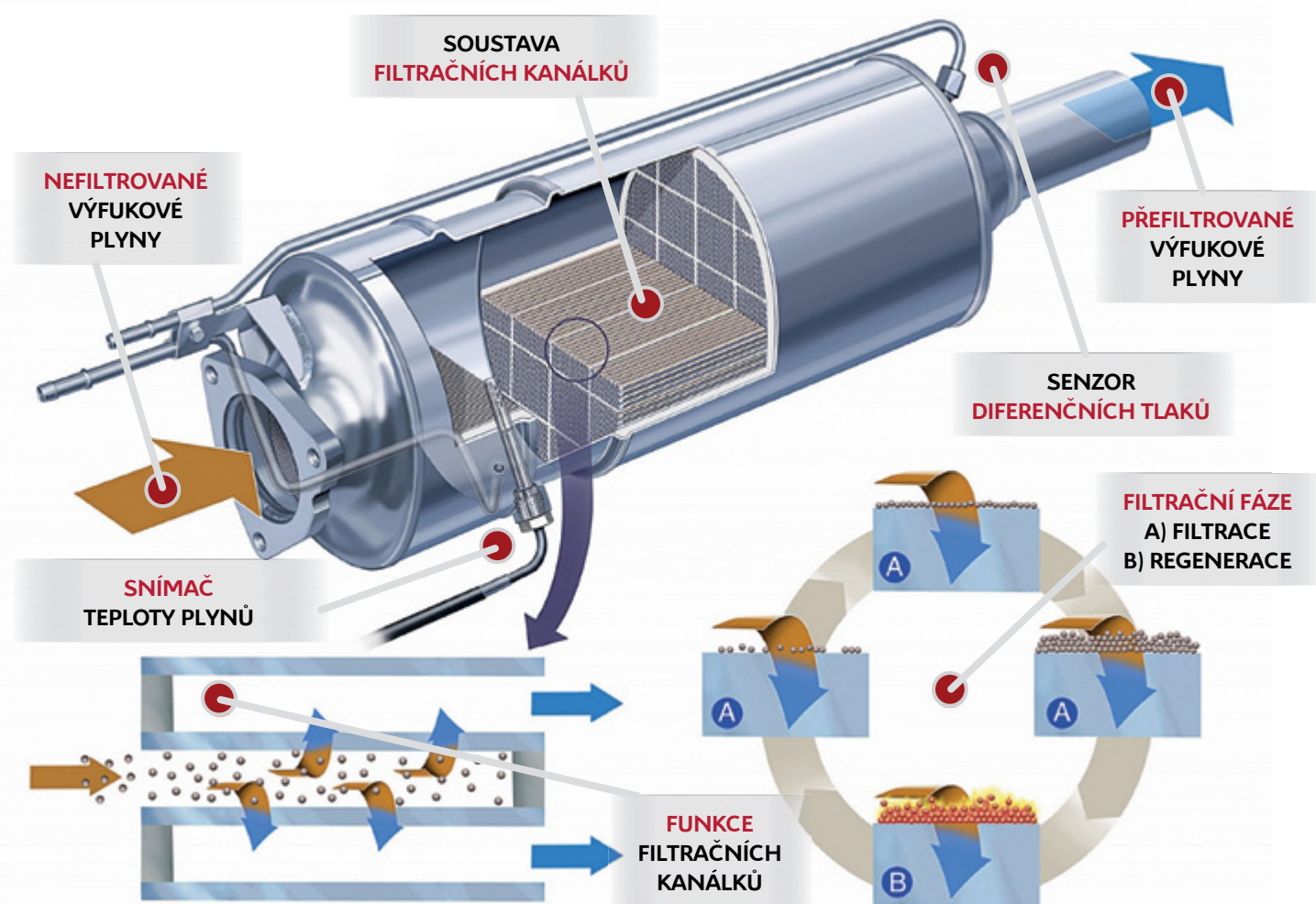


NESVAŘUJEME, LEPÍME!

Pocit, který zažíváte při přejezdu nerovností, však do velké míry ovlivňuje i tuhost karoserie. Čím je karoserie tužší, tím lépe filtruje vibrace. Díky systému bodového lepení se ji povedlo zvýšit o 20 %. Karoserie se do velké míry místo elektrických svarů spojuje pomocí přerušovaných lepených spojů. Při výrobě nevznikají toxické výpary a v porovnání se svářením je i levnější. Použít se dá u všech modelů Citroën.

JAK FUNGUJE ČÁSTICOVÝ FILTR

➤ O STRAŠÁKU ČÁSTICOVÝCH FILTRŮ UŽ JSTE ASI SLYŠELI. VĚTŠINA Z TOHO ALE ZŘEJMĚ NEBYLA PRAVDA. TY OD PSA ZVYŠUJÍ SERVISNÍ NÁKLADY JEN MINIMÁLNĚ A PRAKTICKY NEOVLIVŇUJÍ SPOTŘEBU.



Částicový filtr je navržen jako harmonická součást výfukové soustavy, která částečně doplňuje i tlumič. Je řazen za oxidačním katalyzátorem, s nímž úzce spolupracuje a s nímž často bývá součástí jediného montážního celku. Zachytává pevné částice a po určité době je odstraní (vypálí), což sníží jejich obsah

ve výfukových plynech na hodnoty blízké nule. Proto je tvořen sestavou kanálků z porézního karbidu křemíku, který zachytává částice od velikosti 5 µm. Dosaženo je toho neprodyšným uzavřením kanálků vždy na opačných stranách (viz schéma vlevo dole). Regenerace se spouští v intervalech, vypočtených algoritmy, ty ale nepřesahují 1500 km. Pak řídicí jednotka zvýší



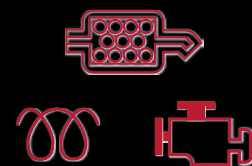
PSA nabízí repasované filtry, rovnocenné novým a o 4000 Kč levnější. Na motor 1.6 HDi vyjde výměna na 10 000 Kč i s montáží.



PORUCHA DPF UŽ NEMUSÍ BÝT FINANČNÍ KATASTROFOU, VÝMĚNA NESTOJÍ MOC.

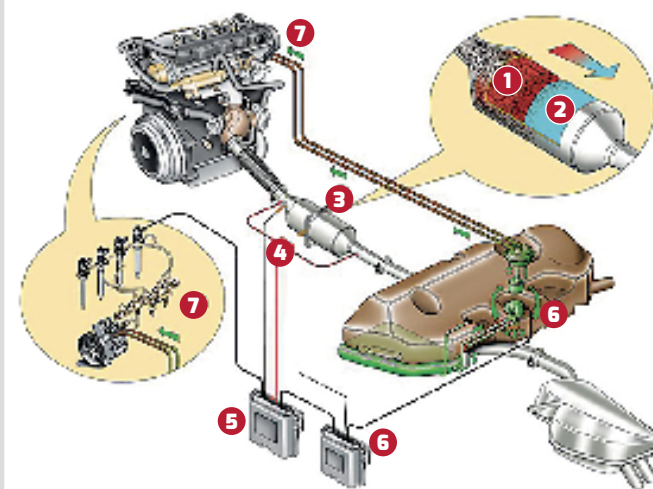
NOVÉ KONTROLKY

Neproběhne-li řádná regenerace, typicky při opakovaných krátkých městských jízdách, rozsvítí se kontrolka kritického zaplnění částicového filtru (nahore), která vyzývá řidiče, aby umožnil systému spuštění regenerace, zpravidla delší souvislou jízdou podle podmínek v návodu



k obsluze. Při neuposlechnutí se po čase přidá ještě blikající kontrolka zhasnutí (vlevo), jež znamená okamžitou návštěvu odborného servisu, který vyvolá regeneraci uměle, což je poslední šance pro filtr před jeho nevratným ucpáním. Při opakovaném startu se pak ještě přidá kontrolka emisí (vpravo), hlásící blokaci aktivních regenerací.

FILTRACE PEVNÝCH ČÁSTIC S ADITIVY (PSA)



FILTRAČNÍ SOUSTAVA je dnes běžnou součástí vozu, u moderních aut doplněná ještě redukčním katalyzátorem NO_x. Základem je sestava oxidačního katalyzátoru 1 a částicového filtru 2, často tvořící jediný montážní celek 3 a doplněná senzorikou tlaku a teploty 4. Řídicí jednotka vstřikování 5 zároveň ovládá i regeneraci částicových filtrů a spolupracuje při tom s řízením samočinné aditivace paliva při každém tankování ze separátní nádrže 6. Když řídicí jednotka z dostupných dat vypočítá, že nastal čas regenerace, zvýší zátěž motoru a vyšle do vstřikování specifický signál 7, který aktivuje takzvané postvstřiky.

SPOLEHLIVÉ NÁŘADÍ

► PŮJČOVNY DKNV, JEDEN Z PŘEDNÍCH DODAVATELŮ STAVEBNÍHO NÁŘADÍ A TECHNIKY, SÁZÍ NA CITROËN JUMPER. NA STAVBU V NĚM ODVEZOU I MALÝ DAMPR.



+ DKNV poskytuje zákazníkům kompletní služby: včetně dopravy nářadí.

Ve dvou pobočkách společnosti DKNV v Praze-Libuši a Říčanech u Prahy si můžete půjčit vše, co potřebujete ke stavbě nebo rekonstrukci: od drobností, jako jsou akurtačky, až po bagry nebo stavební výtahy a další vybavení staveniště. A vzhledem k tomu, že se firma snaží, aby zákazníkům vyšla co nejvíce vstříc a poskytla jim veškeré požadované služby, hledala spolehlivá auta, která vše odvezou na místo určení. Již před mnoha lety padla volba na Citroëny Jumper v poměrně běžné verzi L2H2, a dokonce bez žádné velké úpravy. „Vzhledem k tomu, že jsme auta pořídili na operativní leasing, nechali jsme jen nákladový prostor obložit dřevotřískovými

panely,” vysvětluje František Polák jr., ředitel DKNV pro obchod, marketing a IT.

Není divu, dovnitř Jumperu se totiž vejde i minirypadlo, pásový dampr, běžně se v nich vozí vibrační desky, které váží i 500 kg, nebo pěchy (lidově žáby), takže by podlaha vozu a jeho stěny snadno došly úhony. Větší stavební technika, jako jsou elektrocentrály, se dá za Jumper zapřáhnout, buď samostatně, nebo na vozíku. V sortimentu společnosti najdete i zahradní techniku, průmyslové vysavače, stroje na mokré čištění koberců, vysokotlaké čističe (wapky), ale i věci pro volný čas. To vše k vám může přijet v žluto-zeleno-červeném Citroënu. Při větších odběrech poskytne DKNV dokonce dopravu zdarma.



Těžká práce Jumperům začíná brzy ráno, brzy před sedmou hodinou, kdy se do nich nakládá objednané nářadí, které následně putuje na stavby. „Auta v našich službách najedou i 1500 km týdně a často téměř naplno využíváme více než tunovou užitečnou hmotnost,” doplňuje František Polák. Během dne pak auta pendlují mezi pobočkami společnosti a stavbami, odkud svázejí a kam přivážejí další techniku. Pro podobně náročnou práci byly Jumpery stvořeny.

„S Citroëny jsme spokojeni, nejsou to první ani poslední, které jsme pořídili,” hodnotí František Polák. „Oceňujeme na nich nízké provozní náklady, výhodnou cenu a navíc jsme si na ně již tak trochu zvykli.” Jumpery

totož používají i další divize společnosti, které se zabývají montáží protipožárního vybavení (divize 2), řezáním, vrtáním nebo broušením betonu (divize 3) a montážními systémy (divize 4). A ve společnosti slouží i další Citroëny (namátkou Berlinga, C4, C4 Picasso, C5 atd.).

V DKNV evidentně rádi spolupracují se spolehlivými partnery, kromě Citroënu například s Hilti. „Mezi přední firmy ve svém oboru řadí naši společnost zejména dlouholetá tradice a vysoká technická úroveň provedených služeb. Neustále rozvíjíme naše technické zázemí a hledáme nové cesty, jak naše služby poskytovat zákazníkům lépe,” popisuje cíle společnosti František Polák. ■

DKNV
PŮJČOVNY

DKNV – RENOMOVANÝ PARTNER
PRO STAVEBNÍKY VŠECH VELIKOSTÍ

Mezi hlavní činnosti společnosti patří půjčování, servis a prodej stavební a další techniky. Tím se zabývá divize 1, která ve svém oboru patří v Praze a okolí mezi přední firmy. Najdete ji v Praze-Libuši a v Říčanech u Prahy a v jejím sortimentu je mj. kvalitní technika značek Hilti, Wacker, Bomag, CAT, Kärcher a jiné.

Kromě toho se firma věnuje i montáži protipožární ochrany, montážním systémům atd. Podílela se tak například na stavbě všech tras metra.

Více informací naleznete na www.dknv.cz

ROK NA PŘÍPRAVU

**SPORTOVNÍ ODDĚLENÍ
CITROËNU SE V ROCE 2017 VRÁTÍ
DO WRC V PLNÉ SÍLE. V LETOŠNÍ
SEZONĚ JE PROTO NAPLÁNOVÁN
JEN OMEZENÝ PROGRAM.**

+ Při návrhu aerodynamiky mají inženýři velkou volnost, nové auto připomíná legendární vozy skupiny B z 80. let.



+ Jedničkou obnoveného továrního týmu se pro rok 2017 stane Kris Meeke ze Severního Irsku.



Rozhodnutí padlo 19. listopadu 2015, kdy CEO Citroënu Linda Jacksonová oznámila, že budoucnost sportovního programu leží v rallye. Ale až od sezony 2017, před kterou vstoupí v platnost nová pravidla. Ta povolují o 55 mm širší karoserie, více aerodynamických prvků, například ve formě většího zadního křídla, stanovují o 25 kg nižší hmotnost a též zvětší průměr restriktoru sání motoru na 36 mm jako ve WTCC. Přepřítvaný čtyřválec o objemu 1,6 litru se tak dostane na výkon mezi 380 a 400 kořmi. Citroënu hrají do karet zkušenosti z okruhových závodů, výkonová charakteristika pro rallye je však odlišná, a proto je zapotřebí další vývoj.

Zbrusu nový Citroën C3 upravený pro závody WRC vyrazil na tratě poprvé 9. dubna a za jeho volant v sídle Citroën Racingu ve Versailles usedl testovací pilot Alexandre Bengué. Po něm auto na reálné testování

převzala týmová jednička Kris Meeke a po čtyřech dnech se do auta dostal další jezdec Citroënu Craig Breen. Šéf týmu Yves Matton byl po prvních zkouškách spokojený: „Vidět naše nové WRC na začátku ostrého testování ve stanoveném termínu a uzavřít první jízdy bez větších problémů je skvělé. Dává nám to mimo jiné více času na další rozhodování a stanovení dalších cílů a termínů. To, co zvládli všichni v Citroën Racingu, je skutečně výjimečné.“

Pozitivní dojmy z nového auta měl i pilot Kris Meeke: „Je to vždy velmi vzrušující okamžik usednout poprvé do úplně nového auta. A toto je navíc opravdu výjimečná příležitost, jedná se o start nového velkého projektu pro Citroën Racing, nové éry ve WRC... Teď se dostáváme do další fáze vývoje auta a je na mně, abych dokázal udržet tempo.“ Severoirský pilot bude spolu s navigátorem Paulem Naglem jedničkou obnoveného továrního týmu pro sezonu



+ V letošní sezoně se rallyová DS 3 představí jen ve vybraných podnicích mistrovství světa.

Dva bojovníci ve WTCC



José-Maria López je největším favoritem na celkové vítězství.

Dva roky ve byly Citroëny C-Elysée ve WTCC neporažitelné, José-Maria López z Argentiny si s nimi vyjezdil dva tituly mistra světa. Tento rok má v barvách francouzské automobilky ještě jednu šanci, druhé auto tovární stáje patří neméně ostřílenému a dravému Yvanu Mullerovi. V rámci redukce svých sportovních aktivit totiž Citroën na konci sezony 2016 svět cestovních automobilů opustí. Je však dost pravděpodobné, že C-Elysée na okruzích zůstanou v rukou soukromých stáží. Jedna z nich patří Sébastienovi Loebovi, jenž připravuje tři auta pro Mehdiho Bennaniho (Maroko), Toma Chiltona (Velká Británie) a Gregoire Demoustiera (Francie). Samotný Loeb tento rok okruhy opustil. Se sesterským Peugeotem se objevil na Dakaru a zúčastní se též světového šampionátu v rallye-krosu. Úvod do sezony byl pro Citroën dost náročný, protože od začátku dostaly nejvyšší kompenzační hmotnosti, které

Francouz Yvan Muller má ve WTCC čtyři tituly mistra světa.



V letošní sezoně se na startovním roštu objeví jen dva tovární C-Elysée.

se oproti loňskému roku zvýšily ze 60 na 80 kg. Konkurence naopak startovala s nulou. Obhájce titulu López však i tak dokázal během úvodních víkendů sezony několikrát vyhrát.

2017. Talent, nad kterým držel ochrannou ruku i slavný Colin McRae, se s Peugeotem stal mistrem série IRC (dnes mistrovství Evropy), a po své nepříliš vydařené první sezoně 2011 ve WRC s Mini přestoupil do Citroënu a odolal i atraktivní finanční nabídce konkurence. V letošním roce absolvuje pod hlavičkou týmu Abu Dhabi Total WRT vybrané soutěže mistrovství světa.

Stáj s tovární podporou plánuje nasadit současný model DS 3 WRC v evropských zastaveních šampionátu WRC. Kromě Meeka se do speciálu posadí již zmíněný Craig Breen, francouzský talent Stéphane Lefebvre a veterán Khalid Al Qassimi ze Spojených arabských emirátů. Je velice pravděpodobné, že z této trojice vzejde i zbytek továrního týmu, který bude od příští sezony sekundovat Meekovi. Nový Citroën C3 WRC by měl stihnout svůj ostrý debut 16. ledna 2017 na slavné Rallye Monte Carlo. ■

LOEBEM V OBÝVÁKU

➤ **TAKÉ CHCETE ŘIDIT ZÁVODNÍ CITROËN? ŽÁDNÝ PROBLÉM. STAČÍ SI KOUPIT SPRÁVNOU HRU A SPRÁVNÝ HARDWARE. MÁME PRO VÁS PRŮVODCE.**

Za poslední dekádu prodělaly automobilové hry nevidaný posun. Vyspělý hardware dnes dovoluje virtuálně simulovat prakticky vše, snad jen mimo odstředivých sil a pozice v prostoru (rovnováhy). Složitě hydraulické kokpity sice dnes vytvoří i fyzické síly, vzhledem k jejich ceně si je ale pravděpodobně domů nepořídíte. Na trhu je však velké množství závodních her a simulátorů, které sice nikdy nenabídnou 100% pocit z řízení závodního automobilu, dokážou se mu ale velice přiblížit. Oba dříve tak odlišné světy se propojily, a tak je dnes obvyklé, že videoherní studia spolupracují s automobilkami a jejich dodavateli přímo na vývoji nových modelů, zatímco automobilky

recipročně svými daty pomáhají neustále vylepšovat závodní hry.

Dříve bylo nevidané, aby výrobce aut představil svůj nový vůz či koncept nejdříve v počítačové nebo konzolové hře, dnes je to naprosto normální. Kde jinde napřed důkladně otestovat projektované jízdní vlastnosti a výkony než v hotovém a dokonale přizpůsobeném prostředí počítačové hry? Je to levné a profitují z toho obě strany. Automobilky takto získají rychle a levně životně důležitá data pro další vývoj a naopak studia mohou využít zachycenou telemetrii pro jízdní projev vozů ve hře.

Královskou platformou pro ty nejpokročilejší simulátory zůstávají i nadále počítače, protože »

Víte, že ...

➤ Silný počítač netřeba

Pro plynulé závodění s vysokou kvalitou grafiky při FullHD rozlišení (1920x1080) není potřeba žádný drahý počítač. Pro všechny zde představené PC hry si vystačíte s čtyřjádrovým procesorem typu Intel i5 s frekvencí alespoň 3 GHz, grafickou kartou úrovně GeForce GTX660 s 2 GB pamětí a 8 GB RAM. Pro online závody je nutností rychlé připojení k internetu s nízkou latencí.

➤ Jakou konzoli vybrat?

Zvolit mezi PlayStation 4 a Xboxem One je těžké, protože každá konzole má své výhody. PlayStation je výkonnější a hry na ní vypadají zpravidla lépe. Xbox má zase výraznější vibrace v ovladači (má o dva vibrační motorky více) a širší nabídku závodních her. Dobrou službu udělají i starší PlayStation 3 a Xbox 360. Těži z databáze titulů jako Gran Turismo a Forza Motorsport, jež stojí pár stovek. Nové volanty stále starší konzole podporují, grafika je však většinou zastaralá a online se jezdí již jen sporadicky.



+ Ve Forza Motorsport 5 můžete vyzkoušet DS 3 i okruh v Praze.

**FYZIKÁLNÍ MODELY
DNEŠNÍCH HER SE UMÍ VELICE
DOBŘE PŘIBLÍŽIT REÁLNÝM
JÍZDNÍM VLASTNOSTEM.**

XBOX: REÁLNÉ ZÁVODĚNÍ S FORZOU

Microsoft je v závodních hrách velmi silný, protože jedním z jeho domácích studií je Turn 10, které stojí za slavnou sérií **Forza Motorsport**. Jejich čtvrtý díl určený pro starší Xbox 360 je brán za nekorunovaného krále silničního závodění na konzolách. Najdete v něm slušnou várku Citroënů a DS: C1, C4, DS3 a DS4. Forza je takový chameleon, protože si z ní díky nastavení jízdních asistentů snadno vytvoříte jak náročný simulátor, tak i pohodovou hru, která za vás bude i brzdit. Ze všech zde zmíněných titulů má čtvrtá Forza nejdelší kariéru, která běžně zabere hutných padesát hodin. Hra svými nezákladními jízdními vlastnostmi dodnes patří ke špičce, nicméně kvůli jejímu stáří už nepočítejte s online závody, protože už prostě netáhne tolik pozornosti. Navíc pro online hraní potřebujete placený zlatý účet služby Xbox Live (1200 Kč/1 rok). V rámci starší generace konzolí je ale

Forza Motorsport 4 tou nejlepší volbou, pokud dáváte přednost závodění s vysokou mírou reality. O věrnou jízdu se totiž postarala široká kooperace s pneumatikářským koncernem Pirelli. Skvělá je i cena, v bazaru ji koupíte i za 350 Kč. Modernější konzole Xbox One je na tom hůře. V garáži staršího titulu **Forza Motorsport 5** totiž parkuje pouze model DS3. Novější Forza 6 Citroëny vůbec neobsahuje. Jestliže byl fyzický a jízdní základ s mírnými úpravami převzat ze čtyřky, pátá hra dostala podstatně jemnější grafiku, ale hlavně mnohem více aut v jednom závodě a nádherný okruh v Praze. Slabší hardware Xboxu 360 si něco takového ještě nemohl dovolit. Pozitivem je nízká cena, kdy se kompletní GOTY (Game of the Year) edice se všemi přídatky pořídí za pětistovku.



WTCC JEN NA PC



Chcete si zopakovat úspěchy Citroënu ve WTCC? Můžete jen na PC v rámci hry **RaceRoom Racing Experience** z dílny švédských vývojářů Sector3 (dříve SimBin). Simulátor provozuje KW automotive, což je přední světový dodavatel závodních tlumičů, takže se jedná o naprosto precizní titul. KW je dodavatelem tlumičů pro WTCC a další seriály cestovních vozů a již dlouhá léta spolupracuje skoro se všemi tvůrci závodních her, např. jízdní model v **Gran Turismo 6** je celý postavený na datech od tohoto specialisty.

RaceRoom je pečlivý a neustále vylepšovaný simulátor od velezkušených tvůrců (např. GT Legends, Race, WTCC). Jeho základní verze je k máni zcela zdarma, pokud si ale chcete pořádně zazávodit, musíte si přikoupit placené balíčky aut i tratí. Jedním z nich za zhruba 125 Kč je šampionát cestovních vozů WTCC, v němž nemůžete chybět vítězné šípy C-Elysée (lze koupit rovněž samostatný vůz). Díky tomu, že RaceRoom provozuje přímý dodavatel automobilů, je drtivá většina automobilů a okruhů i za pomoci válcových zkušeben a laserového měření pečlivě přenesena do herního světa. Navíc placené přídatky nestojí mnoho a auta lze napřed vyzkoušet. Na rozdíl od většiny konkurence hra obsahuje i plnohodnotné offline závody a šampionáty, mimo jiných i precizní provedení seriálu DTM.



+ Virtuální kokpit Citroënu C-Elysée WTCC ze hry RaceRoom.

+ Speciál GT by Citroën byl navržen jen pro hru Gran Turismo, jeden exemplář pak vznikl pro pařížský autosalon v roce 2008.



jejich výkonu a otevřené architektury nedosahují ani ty nejvýkonnější konzole na trhu. Konzole mají zase výhodu ve snadné obsluze, ostatně i piloti Formule 1 na nich doma pilují nejrychlejší stopu na nových okruzích. Závodní hry mají dokonce svoji vlastní disciplínu v rámci tzv. elektronických sportů (eSports), v nichž se soutěží podobně jako v těch fyzických. Zpoza monitorů a televize už vyrostl ne jeden kvalitní jezdec typu Lucase Ordóñeze a dalších. Pokud máte opravdu velké nadání (a trochu štěstí k tomu), nemusí už dnes platit, že do vrcholného motorsportu vede cesta jen přes motokáry a movité sponzory. V případě Lucase k tomu stačila jedna hra, jedna konzole a talent, jímž porazil všechny ostatní.

Připravili jsme reprezentativní výčet těch nejlepších automobilových her na všechny dnes dostupné herní stroje. Naši podmínkou bylo, že ve hře musí být alespoň jeden z vozů Citroën. Výběr je dostatečně široký a kvalitní, vždyť také na každou platformu existuje minimálně jedna naprosto špičková hra s Citroëny, která by se mezi ostatní konkurencí ani trochu neztratila. ■

Text: Michal Jonáš

Autor je redaktorem herního magazínu Score.

PLAYSTATION

s KW a Yokohamou, je z celé série jasně nejuvěřitelnějším. A nabídka vozů? Pro fandy Citroënu doslova požehnaná: 2CV, C3, C4, C5, Xantia, Xsara a unikátní koncept GT by Citroën, který byl navržen designérským týmem Citroënu jen a pouze pro hru **Gran Turismo**.

Na modernější PlayStation 4 je s Citroëny zatím k máni jediná silniční závodní hra. **DriveClub** je sice spíše arkádový titul (nedělá si ambice na to, aby nabídl zcela přesný jízdní model vozu), pochází ale od velezkušeného studia Evolution, jež má na svědomí nejlepší sérii oficiálních WRC her pro PlayStation 2. Mezi současnými konzolovými hrami patří DriveClub k těm s nejkrásnější, téměř až fotorealistickou grafikou. Škoda, že nabízí jen smyšlené tratě a zaměřuje se hlavně na supersporty. Citroën je mezi nimi zastoupen unikátním konceptem Survolt. I DriveClub lze dnes pořídit kolem pěti stovek.

+ Ve hře DriveClub vyzkoušíte koncept Citroën Survolt.



Čím řídit a co pořídit?

Pro nejlepší zážitek je samozřejmě nutný kvalitní volant. Nad všemi ostatními periferiemi má výhodu přesného ovládání a nízkého lagu (odezva vozu na pohyb periferie). Zapotřebí je vhodný pevný (stačí kancelářský) stůl či stojan. Základní plastové volanty např. od Hamy či Trustu stojí do tisícovky, ovšem úspory jdou na vrub chybějící zpětné vazbě, nízké odolnosti a malému průměru. Na druhé straně nabídky jsou pak profesionální modulární koncepty (kupř. Thrustmaster série T), určené k zástavbě do speciálních herních konstrukcí se sedačkou a rámem. Velkým výrobcem



+ Ceny podobných kokpitů se šplhají ke stovekám tisíc.

těchto kokpitů je např. Playseat, jehož ceny se pohybují od pěti tisíc výše. Špičkové periferie jsou velmi drahé, vždyť vrcholné volanty Logitech G29 a G920 stojí kolem deseti tisíc. Zatímco na PC je nabídka volantů nepřeberná, každá konzolová periferie musí být schválena a certifikována výrobcem konzole, což ovladače prodává. Pro Xbox 360 doporučujeme Thrustmaster Ferrari 458 Italia (funguje i na PC a Xbox One) za dva tisíce, stejně stojí jeho kolega T80 Racing Wheel pro PlayStation 4. Na starší PS3 už mnoho dobrých volantů na výběr není, špičkový Thrustmaster T150 stojí už čtyři tisíce. Funguje ovšem i na PC a PS4. Důležitým parametrem při výběru je rozsah otáčení, jenž je u levnějších běžně jen 360°, zatímco u těch nejlepších dosahuje až ke třem otáčkám mezi rejdy (1080°). Levnější volanty také postrádají spojkový pedál a řazení s kulisou. Základem je rozhodně nejdříve vyzkoušet řízení na klávesnici nebo joypadu, a až pokud vás hra opravdu chytne, investovat do lepší periferie.

+ Logitech G29 patří k nejlepším volantům na trhu, má i kůži obšitý věnec.



+ DiRT Rally je v současnosti nejlepší rallyovou hrou pro PC, PlayStation 4 i Xbox One. Vyzkoušet můžete i Citroën C4 WRC.



RALLYE NA VŠECH PLATFORMÁCH

Pokud si chcete vyzkoušet svět šotoliny, otček přes ruční brzdu nebo skoků, můžeme svědomitě doporučit jen jedinou hru: **DiRT Rally** od britských Codemasters. Nový **DiRT** nabízí velice přesný jízdní model, není ale tak náročný, aby byl frustrující jako starý, uznávaný titul **Richard Burns Rally**. Na základě dat nasbíraných zejména v britském mistrovství v rally (tvůrci ostatně sami závodí a navigují v nižších třídách), vznikl krásný, pečlivě vypilovaný rallyový simulátor. Hra dokáže v reálném čase každou setinu vteřiny počítat např. odpor a další charakteristiky více než sta druhů povrchů či výkon motoru v závislosti na hustotě vzduchu. **DiRT** klade důraz hlavně na klasické rally s měřeními rychlostními zkouškami, ale obsahuje též závody do vrchu a rallycross. Nabízí skoro padesát závodních automobilů od sedmdesátých let po současnost. Citroën přispěl modely C4, Xsara a DS3. Hra je stále vylepšována pomocí pravidelných a bezplatných aktualizací a její grafika vypadá skvěle na všech platformách, pro něž je dostupná (PC, PlayStation 4 i Xbox One). Ceny začínají na 800 Kč za PC verzi.

Prakticky kompletní sbírku Citroënů, s nimiž jezdil Sébastien Loeb, má jeho oficiální hra **Sébastien Loeb Rally Evo** od italských specialistů Milestone. Sám velký Seb se na hře konzultacemi přímo podílel, takže si můžete v jeho kůži prožít a projet celou jeho kariéru. Jízdní model a fyzika jsou však velmi jednoduché, najdete tu ale spoustu tratí a aut. Nechybí totiž kitové Saxo, Xsara, C4 ani DS3. Hra je dostupná pro PC, PlayStation 4 a Xbox One za ceny okolo 500 Kč. Doporučit ji však můžeme spíše nenáročným hráčům.

Pokročile o něco lépe uspokojí aktuální oficiální hra **WRC** s pořadovým číslem 5. V ní se můžete přihlásit do světového virtuálního šampionátu WRC eSports, jenž doprovází ten skutečný. Jelikož ji zhotovilo studio Kylotonn, které dospělou závodní hru předtím nikdy nevyvinulo, jedná se o arkádové závody bez pokročilé fyziky, auta však mají poměrně příjemné jízdní vlastnosti. Licence WRC trochu svazuje, takže zde najdete pouze loňský šampionát 2015. Opět se jedná o multiplatformovku na PC, PlayStation 4 a Xbox One, stojí od osmi stovek výše.



+ Hry jako WRC 5 (nahore) a Sébastien Loeb Rally Evo (vlevo) nejsou určeny náročným hráčům.

BISTRO NA KOLECH

➤ **MILUJETE OCHUTNÁVÁNÍ DELIKATES POD ŠÍRÝM NEBEM? TAK TO JSTE SI UŽ URČITĚ OBLÍBILI FOOD TRUCKY. V ČESKU MAJÍ DOKONCE I VLASTNÍ FESTIVAL.**

Také v Česku se jim říká food trucky, protože pojezdny stánek nebo mobilní bistro nezní tak romanticky a stylově. Moderní food trucky totiž v žádném případě nepřipomínají přívěsy, ze kterých vám podají do ruky umaštěný pytlík s párkem v rohlíku nebo připálený smažák v okoralé housce. Jejich majitelé berou cestování po festivalech a jiných pouličních akcích jako životní styl, často jde o krásně zrekonstruované veteránské dodávky nebo přinejmenším zajímavě pomalované či jinak ozdobené stroje. A v pojezdne kuchyni jejich majitelé kouzlí různé gastronomické speciality z rozmanitých koutů světa a především z kvalitních surovin. Food trucky se čím dál častěji objevují na farmářských trzích, gastronomických akcích a festivalech všeho druhu. Jejich obliba stoupla natolik, že letos na jaře proběhl v Praze první mezinárodní festival těchto mobilních svatostánků gastronomie. Pražská náplavka praskala ve švech a milovníky jídla se to kolem desítek food trucků jen hemžilo. S bistroem na kolech přijeli kuchtíci z různých



➤ Citroën HY je oblíbeným stylovým pojezdným bistroem.



Mathieu Vandebusscheová, Urban Cook z Belgie

Jednou z posádek food trucku, která to měla do Prahy nejdál, byla Urban Cook z Belgie. Vyzpovídali jsme sympatickou Mathieu, která ani poté, co prodala 300 hamburgerů, neztratila úsměv z tváře.

Jak jste se k této práci dostala?

Majitel firmy je můj švagr a tato práce mě lákala, protože mám ráda jídlo, ráda vařím a pořád někde cestujeme. Poznáváte tak nová místa, lidi i kulturu.

Kam všude jste se už s food truckem vyrazili?

Hodně jezdíme po Francii, ale třeba i na festival v Londýně, po Německu, Itálii. A na podzim zase do Prahy!



➤ Další festival food trucků proběhne 22. 10. v Praze - Holešovicích a 23. 10. v Plzni.

➤ Romantická kavárna v Citroënu HY se jmenuje jednoduše – HY Coffee Point.



PRVNÍ POVOZ, VE KTERÉM MAJITEL PRODÁVAL POCHUTINY POCESTNÝM, BRÁZDIL TEXAS PŘED VÍCE NEŽ 200 LETY.

➤ O francouzské speciality je tradičně velký zájem.



➤ Hamburgery na tisíc způsobů – tento s kachním masem byl podle nás favoritem.

koutů Evropy, jmenujme alespoň posádky z Belgie, Slovenska, Maďarska, Rakouska, Polska i Itálie. A bylo na co koukat i co ochutnávat. Ve dvou krásně zrenovovaných Citroënech HY se podávaly hamburgery a vynikající káva. HY se totiž dokonale hodí k přestavbě na pojezdne bistro. Má šarm a styl, přitom je velmi praktický a prostorný uvnitř. Nechyběl food truck s francouzskou kuchyní, ale ani dodávka s belgickou posádkou, kterou jsme stihli vyzpovídat. Vedle mnoha variant hamburgerů s rozličnými druhy masa, zeleniny nebo omáček, se tu podávaly i polské speciality, italská kuchyně, mexické nachos, japonské sushi i vietnamské pochutiny. Ochutnávku delikates jsme pak završili čerstvě praženou kávou a domácími dorty a palačinkami. Na své si přišel opravdu každý hladovějící a nad Vltavou se vznášel omamný opar exotických vůní.

Na podzim se koná další Food Truck Show, nově se ale přesouvá z náplavky do Holešovic. A tentokrát bude dokonce dvoudenní, 22. 10. se bude ochutnávat v Praze a o den později v Plzni. A my se už nemůžeme dočkat. Festival food trucků totiž umí nejen nasytit, ale také obohatit automobilové fanoušky. Tolik citlivě zrekonstruovaných dodávek, vtipně pomalovaných rikš a důmyslně přestavěných přívěsů jinde nevidíte. ■

PRAHA

AUTA MOTOL  
Za Opravnou 1, Praha 5
tel.: 234 096 630

AUTO BREJLA 
Videňská 19, Praha 4
tel.: 602 350 201

AUTOCENTRUM DOJÁČEK 
U Seřadiště 65/7, Praha 10
tel.: 267 216 602

AUTOCENTRUM DOJÁČEK 
Kolbenova 31, Praha 9
tel.: 281 864 734

AUTOPORT 
Korytná 47, Praha 10
tel.: 274 020 020

DOMANSKÝ 
Tlumačovská 21, Praha 5
tel.: 251 101 814

DOMANSKÝ 
Zemědělská 195, Zdiby
tel.: 284 000 555

DOMANSKÝ 
Českobrodská 2, Praha 9
tel.: 607 607 607

INTENSYS CZ 
Českobrodská 831, Praha 9
tel.: 281 932 525

BRNO

BRNOCAR 
Palackého třída 155, Brno
tel.: 541 243 309

CARLING AUTO 
Hviezdoslavova 51, Brno
tel.: 515 900 900

BENEŠOV

AUTO MICHÁLEK 
Táborská 2119, Benešov
317 725 306

BOSKOVICE

CL JUNIOR AUTO 
Hybešova 2, Boskovice
tel.: 516 453 840

ČESKÁ LÍPA

LIPEX PLUS 
Mánesova 1477, Česká Lípa
tel.: 734 255 130

ČESKÉ BUDĚJOVICE

CITY CAR 
Rudolfovská 42, České Budějovice
387 021 213

DVŮR KRÁLOVÉ

AC BOOM 
Seifertova 1165, Dvůr Králové nad Labem
tel.: 499 320 249

FRÝDEK-MÍSTEK

ADO OSTRAVA 
Beskydská 704, Frýdek-Místek
tel.: 538 638 915

HAVLÍČKŮV BROD

AUTO ŠPINAR 
Jihlavská 3278, Havlíčkův Brod
tel.: 569 424 550

HODONÍN

ČSAD HODONÍN 
Brněnská 48, Hodonín
tel.: 518 304 512

HOLÝŠOV

AUTO VOLF 
Jiráskova 646, Holýšov
tel.: 379 410 001

HRADEC KRÁLOVÉ

REGINA 
Bratři Štefanů 492, Hradec Králové
tel.: 495 845 301

CHOMUTOV

AUTO HRUBÝ 
Jírkovská 231, Vysoká Pec
tel.: 474 687 258

JABLONEC NAD NISOU

AUTOHOFI 
Československé armády 71/44, Jabl. n. Nisou
tel.: 483 346 015

JIČÍN

AUTO VONDRÁK 
Robousy 203, Jičín
tel.: 493 520 503

JIHLAVA

AUTO ŠPINAR 
Brněnská 88, Jihlava
tel.: 567 312 767-8

KLADNO

AUTO SCHWAB 
Milady Horákové 3291, Kladno
tel.: 312 526 296

KLATOVY

AUTO NEJDL 
Domažlické předměstí 610, Klatovy III
tel.: 376 358 704-5

KRALUPY NAD VLTAVOU

C-CAR 
Mostní 749, Kralupy nad Vltavou – Lobeček
tel.: 315 728 038

KROMĚŘÍŽ

M SERVIS 
Kotojedy 53, Kroměříž
tel.: 573 331 444

KUTNÁ HORA

UNIKOM 
Čáslavská 217, Kutná Hora
tel.: 327 513 106

LIBEREC

AUTO KP PLUS 
Doubská 437, Liberec 23
tel.: 482 319 694

MLADÁ BOLESLAV

AUTO MRKVIČKA 
Pod Loretou 896, Ml. Boleslav – Kosmonosy
tel.: 326 721 548

MNICHOVICE

AUTO BABIŠ 
Ondřejevská 700, Mnichovice
tel.: 323 641 400

NOVÝ JIČÍN

JV CAR 
Kunín 30, Nový Jičín
tel.: 556 770 813

OLOMOUC

CAR CITON 
Před Lipami 1218/8a, Olomouc
tel.: 585 222 048

OPAVA

S-PROFIT OPAVA 
Krnovská 218, Opava
tel.: 553 610 400

ORLOVÁ

METEOR CAR 
Okružní 988, Orlová – Lutyně
tel.: 596 511 140

OSTRAVA

C-KODECAR 
Nad Porubkou 2355, Ostrava – Poruba
tel.: 595 134 271

ADO OSTRAVA 
Hlučínská 60, Ostrava
tel.: 595 131 141

AUTO TICHÝ 
Rudná 1124/32, Ostrava-Vitkovice
tel.: 599 529 527

PARDUBICE

AUTOTECHNIK J.M. 
Hradecká 98, Pardubice
tel.: 466 412 164

PÍSEK

AUTO KÁPL 
Malé Nepodřice 41, Písek
tel.: 382 201 323

PLZEŇ

AUTOSERVIS PLZEŇ – LETNÁ 
Jateční 8, Plzeň
tel.: 377 923 924

AUTO VOLF 
Folmavská 2828/6, Plzeň-Bory
tel.: 377 434 351

PODĚBRADY

AUTO SLAVÍK 
Chotánky 173, Poděbrady
tel.: 325 612 288

PŘÍBRAM

COLOR CARS 
Drásov 95, Příbram I.
tel.: 318 690 132

RYCHNOV NAD KNĚŽNOU

PRESTO 
Soukenická 242, Rychnov na Kněžnou
tel.: 494 531 340

SEMILY

SEMAK 
Bořkovská 147, Semily
tel.: 481 623 220

ŠUMPERK

AGREGA 
Polní 46, Bludov
tel.: 583 238 172

TÁBOR

CITY CAR 
Nad Sládečkem 481, Tábor
tel.: 381 257 172

TŘEBÍČ

AUTOCENTRUM ČERVENÁ HOSPODA 
Červená hospoda 463, Stařeč
tel.: 568 853 501

UHERSKÉ HRADIŠTĚ

UH CAR 
Za Olšávkou 365, Uherské Hradiště
tel.: 572 554 720

ÚSTÍ NAD LABEM

AUTODÍLY ŠPINDLER HOLDING 
Plavecká 9/810, Ústí nad Labem
tel.: 475 503 999

ÚSTÍ NAD ORLICÍ

AMC PETRÁČEK 
Moravská 1374, Ústí nad Orlicí
tel.: 465 527 191

VALAŠSKÉ MEZIRŘÍČÍ

AUTOCENTRUM LUKÁŠ 
Masarykova 752, Valašské Meziříčí
tel.: 571 620 248

ZLÍN

UNICARS CZ 
Tečovská 1052, Zlín – Malenovice
tel.: 577 133 339

ŽDÁR NAD SÁZAVOU

AUTO JAROŠ 
Žďárská 352, Nové Veselí
u Žďáru nad Sázavou
tel.: 566 667 500

-  autorizovaný prodejce nových vozů
-  zprostředkovatel prodeje nových vozů
-  autorizovaný servis
-  prodej náhradních dílů





HLEDÁTE NAŠE SOUPEŘE? KOUKNĚTE DO ZPĚTNÉHO ZRCÁTKA.

SERIÁL WTCC 2015

MISTR SVĚTA WTCC 2014 V KATEGORII PILOTŮ
JOSÉ MARÍA LÓPEZ ZE STÁJE CITROËN OBHAJUJE PRVENSTVÍ
V NOVÉ SEZÓNĚ 2015. SLEDUJTE JEHO VÝKONY.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE