

Auto 6 Škodovek!

Top secret



MEMBER OF **Auto Bild Group**

Superb a Superb Combi

Číslo 16 ■ Srpen 2014
33 Kč ■ 1,76 Eur



Snowman



Sherpa



T6



Roomster

Fabií III to nekončí – do 4 let se obmění většina nabídky

KONEČNĚ KOMPAKT

Nástupce alмеры

Nissan Pulsar

str. 14



BRUTÁLNÍ OKRUHOVÁ HONIČKA

Na limitu



BMW M4 Coupé vs. Audi RS5

))) 21 aut na léto

Nejatraktivnější kabriolety na českém trhu



))) První kilometry

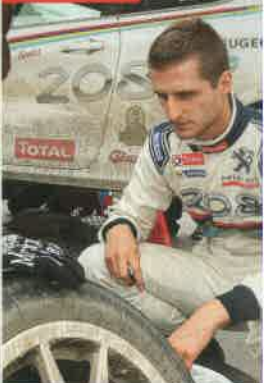


Ferrari California T

str. 16

))) Rozhovor

Jan Černý



6 modelů v souboji benzin vs. nafta vs. CNG



Zdaleka nejstarší účastník letošního ročníku Carlsbad Classic. Bentley 3 Litre (vpravo) má v rodném listu zapsán rok 1922. Vlevo stojící MG 1500 TF z roku 1954 působí jako mladíček.



Předstartovní rozprava s posádkami a nezbytné bezpečnostní pokyny. Vzhledem ke stáří aut nehrozily pokuty za rychlou jízdu.

Opel jsme vyzdobili startovním číslem 59 a pomalu se začali připravovat na první kilometry závodu



Jednoho ze zástupců amerického kontinentu, Ford Fairlane Sunliner, zavedl závod i do ulic středověkého Lokte



— V zahraničí jsou setinové soutěže veteránů a youngtimerů celkem běžné. U nás se jich koná rok od roku více a více, zpravidla jde ale o lokální amatérské akce. A o co se vlastně jedná? Základním kamenem je jízda pravidelnosti v přesně vymezených úsecích (tzv. testech přesnosti), které musíte projet v určený čas s co nejmenší odchylkou, jež se měří na setiny. Pokud například máte ujet úsek dlouhý 200 metrů přesně za 20 sekund, musíte přizpůsobit rychlost tak, abyste cílovou páskou, v tomto případě fotobuňkou, projeli naprosto přesně. Za každou setinu navíc (nebo i pod stanovený čas) získáte jeden trestný bod. Na první pohled to vypadá

Umění přesnosti

Ve dnech 18. a 19. července se v Karlových Varech a okolí konal druhý ročník „setinové“ veteránské Carlsbad Classic Rallye, který jsme absolvovali za volantem Opelu Commodore z roku 1982.

jednoduše, praxe je ovšem poněkud složitější.

V druhé půlce července jsme zavítali do Karlových Varů, abychom se zúčastnili druhého ročníku Carls-

bad Classic. Ačkoliv v naprosté většině případů řídíme moderní auta, tentokrát nám společnost dělala dokonale zachovalý Opel Commodore C z roku 1982, pohá-

něný řadovým šetiválcem o objemu 2,5 litru a výkonu 96 kW. Na startovním roštu jsme patřili mezi posádky s nejmladším autem, objevily se zde totiž skvosty typu Jaguar



Toto krémově bílé Porsche 911 s odlehčeným interiérem patřilo mezi nejúspěšnější vozy ve startovním poli



Opel Commodore C s třístupňovým automatem zvládnul všechny zkoušky na jedničku. Ač roku výroby 1982, dokázal se popasovat s běžným provozem takovým způsobem, že bychom jej klidně vyměnili za svá o mnoho mladší auta.



Jedna z prvních příležitostí vidět nový hybridní supersport BMW i8 v pohybu. Jsme zvědaví, jak si povede v klasickém testu Auto Tipu.



Dvanáctiválec Jaguara E-Type měl nejen krásný zvuk, ještě k tomu vypadal jako umělecké dílo



Dynamiku a hbitost aut prověřil slalom, se kterým se commodore popasoval se ctí. Menší náklony v zatáčkách vyvažoval komfortní podvozek. Kam se dnešní auta hrabou...



Britské značky měly v Karlových Varech velmi silné zastoupení. Na snímku Jaguar XK 140 (1959) v typickém odstínu British Racing Green.



Automobilů zpoza Atlantského oceánu bylo ve startovní listině hned několik. Tím nejmajetnější byl rozhodně Cadillac Coupe de Ville s délkou přes 5,7 metru.

E-Type z roku 1962 nebo Mercedes-Benz 190 SL z konce 50. let minulého století. Nechyběla ani Tatra 603-2 (1969) německé posádky. Nejstarším čtyřkolovým účastníkem se ovšem stalo Bentley 3 Litre, vyrobený v roce 1922. Ani přes věkový handicap nedělal pouhou ozdobu, německý majitel jej proháněl jako zmlada, dokonce i BMW i8 v roli vedoucího vozu mělo občas co dělat, aby si svou pozici udrželo.

Trasa dvoudenního závodu o délce zhruba 300 kilometrů vedla v širším okolí našeho nejslavnějšího lázeňského města. Díky slunečnému počasí a nádhernému prostředí jsme si užívali doslova každý metr za volantem opelu, ze kterého se

vyklubal ideální společník na podobnou soutěž. První zkouška přesnosti nás čekala již po několika stech metrech. Vzhledem k naší relativní nezkušenosti s podobnými úkoly jsme zvolili taktiku „nepřemýšlej a jeď“ a kupodivu se nám vyplatila. S každým dalším měřeným úsekem jsme pilovali strategii a kooperaci řidiče se spolujezdcem, který přesnými mechanickými stopkami odměřoval čas.

Druhý soutěžní den jsme si vedli o poznání lépe, dokonce jsme i se zhruba dvousekundovým náskokem spatřili tajný test, jenž byl menší, ale celkem příjemnou „zálností“ ze strany pořadatelů. Samotné zkoušky již byly o něco náročnější,

zahrnovaly totiž například slalom na úseku dlouhém 100 metrů, který jsme museli zajet za rovných dvacet sekund. Pověstnou třeshinkou na dortu se stal poslední, jedenáctý úsek s trojitým objetím malé alejky.

Po projetí cílem a slavnostním odmáváním nás čekal už jen slavnostní večer s vyhlášením nejlepších. Naše posádka ve složení Ondřej Šámal a Petr Slováček ze Světa motorů nakonec skončila na celkovém 31. místě z 67. V kategorii mechanických stopek pak 21. z 47 posádek. Důležitější ovšem je fakt, že jsme si rallye užili, pokochali se nádhernou českou krajinou a poznali podobné nadšence, jako jsme my sami.

-OS-



„Sláva, nazdar vletu...“ Po slavnostním protnutí pomyslné cílové pásky z nás opadla mírná únava, nicméně po pár hodinách se v nás opět probudila touha závodit. Jak jednou něco podobného okusíte, zůstane to ve vás na pořád.