

AUTO & MOTO

in.ihned.cz/auto-moto



Pod barokní zádi se skrývá jen průměrně velký kufr s vysokou nákladovou hranou.

že když řidič zařadí pátý rychlostní stupeň, musí jej v průběhu jízdy měnit jen opravdu výjimečně. Naměřená průměrná spotřeba 7,3 litru je vzhledem k podávaným výkonům více než dobrá. A komu přijde 150 koní málo, může si pár měsíců počkat na ještě silnější verzi s výkonem 175 koní. Škoda jen, že Peugeot ke špičkovému motoru nenabízí také špičkové řízení. To má sice příjemně krátký převod, zato posilovač svou necitlivostí dojem z jízdy poněkud devaluje.

Podobný rozpor pak zažije řidič i při parkování. Takřka panoramatické okno pátých dveří zajišťuje skvělý výhled směrem dozadu,

dopředu na předlouhou kapotu motoru však šofér ze svého sedadla nedohlédne. Pokud by si ale chtěl za příplatek 24 000 korun dopřát parkovací senzory na obou koncích karoserie, musí si k nim zároveň koupit nejdražší nabízenou variantu třistaosmičky s názvem Premium Pack.

Peugeot 308 přináší nečekanou kvalitu v podobě motoru, ale i řadu kompromisů. Původně rodinné auto je nyní více sportovní, což nemusí vyhovovat každému. Podobným směrem se ale vydal nedávno i Fiat Bravo, takže patrně nepůjde o náhodu, ale počátek nového trendu. ■

JAKUB STEHLÍK

Technické údaje

Peugeot 308 1.6 THP Premium

Motor – objem, výkon1598 cm³,
110 kW/150 k/5800 ot./min.,
240 Nm/1400 ot./min.

Rozměry (délka/šířka/výška/rozvor náprav)
.....4276/1815/1430/2608 mm

Zrychlení 0 – 100 km max. rychlost / komb.
spotřeba8,8 s / 213 km/h/7,1 l

Cena nového vozu / záruka výrobce
.....569 900 Kč / 2 roky

Hodnota vozu po 1 roce a 15 000/30 000 km
(Kč)306 500/298 500

Hodnota vozu po 4 letech a 60 000/120 000
km (Kč)207 900/185 800

Servisní náklady do 120 000 km (Kč)
.....13 160

Povinné ručení / havarijní pojištění (Kč)
.....4858*, 4608 – 6215** /18 807*,
.....17 653 – 25 731**

Pozn.: Cenu ojetého vozidla stanovil Eurotaxglass's, cenu pojištění vypracoval pojišťovací makléř Max Legler, sazby jsou platné pro pojišťovnu Allianz se spoluúčastí 10 %, min. 10 000 Kč. *Platí pro firemní vozidla **Platí pro fyzické osoby podle místa přihlášení vozidla.

Nic vás neoslní, slibuje VW

Německá automobilka zkouší unikátní systém tmavnoucích bodů na čelním skle.
Jeho úkolem je zamezit riziku oslnění řidiče.

Slunce se nachází těsně nad horizontem a svítí řidiči přímo do očí. V takové situaci je sluneční clona sotva něco platná, stejně jako v případě, kdy v protisměru jede auto se špatně seřízenými reflektory. Řidič v tu chvíli nic nevidí, což může vést k tragédii. Recept na řešení se nyní snaží najít Volkswagen. Cílem jeho výzkumu je zabránit oslnění a zároveň přitom výrazně neomezit šoférovo zorné pole.

Přišel přitom s nápadem, jenž zásadním způsobem mění pohled na konvenční sluneční clony. Zařízení, které nazval Adaptivní ochrana před oslněním, pracuje se speciálním sklem posetým malými čtverečky. Ty jsou za normálních světelných podmínek oku neviditelné. Když se ale nablízku objeví zdroj silného světla, část čtverečků se zatmaví tak, aby odstínila právě a jen místo, z něhož dochází k oslnění. Které body na skle se mají zatmavit, určuje počítač. Ten vyhodnotí informace od slunečních senzorů a porovná je s údaji z mikrokamery, která sleduje pozici řidičových očí. Stejně rychle, jak se mění



pozice zdroje oslnění, se pohybuje na čelním skle zatmavený bod. To proto, aby řidičovým očím světlo neustále vykrýval.

Volkswagen počítá s tím, že po úspěšném zvládnutí všech technických problémů by systém zatmavovacích bodů používalo zprvu jen čelní sklo. V následující etapě však plánuje, že se adaptivní clony rozšíří ve voze na

U prvních prototypů tvořily tmavnoucí čtverce kompaktní pás pod horní hranou čelního skla. Podle automobilky Volkswagen je vývoj celého systému v současné době mnohem dál.

všechna okna. Před oslněním pak budou chránit nejen řidiče, ale i ostatní pasažéry vozu. K tomu se také zlepší schopnost senzorů odhalovat další možné zdroje oslnění, například odlesky slunečních paprsků od mokrého asfaltu.

Adaptivní clony zkouší Volkswagen v upraveném Golfu Plus. Kdy bude celý systém zralý pro sériovou výrobu, zatím automobilka neoznámila. ■

JAKUB STEHLÍK