

2/2026



CITROËN

MAGAZÍN



2 CV SE VRACÍ » 30 LET CITROËNU BERLINGO »
FORMULA E V BERLÍNĚ » KDE SE RODÍ C5 AIRCROSS

VÁŠ CITROËN JEDNODUŠE NA SPLÁTKY

NOVÝ I OJETÝ VŮZ RYCHLE A BEZ ZBYTEČNÝCH STAROSTÍ

- výhodné značkové financování přímo u vašeho prodejce
- financování až 100 % ceny vozu
- možnost i 0 % navýšení nebo dodatečná sleva na nový vůz
- značkové pojištění se spoluúčastí až 0 Kč je součástí splátky
- pevná sazba po celou dobu financování

Vše vyřídíte jednoduše a rychle na jednom místě u svého prodejce Citroën.





VÁŽENÍ CITROËNÁŘI,

když jsme před několika měsíci připravovali první číslo Citroën Magazínu, kterým jsme po dlouhých deseti letech znovu obnovili tradici tištěného časopisu, nebyli jsme si jistí, jak bude toto pokračování přijato. Desetiletá pauza je dlouhá doba a navázat na tradici, která se na čas odmlčela, není nikdy jednoduché. Nadšené reakce našich čtenářů nás ovšem přesvědčily, že toto rozhodnutí bylo správné. S o to větší radostí vám přinášíme toto druhé číslo. A je opět plné inspirativních a mnohdy fascinujících pohledů do světa Citroën. I v tomto vydání najdete spoustu rad, informací a zajímavostí, protože Citroën je značka, která se neustále vyvíjí. Tak jako před sto lety, kdy geniální mysl Andrého Citroëna chrlila revoluční nápady, dnes vznikají nové technologie, trendy a modely. Událostí, zajímavých příběhů, inspirativních osobností i novinek bylo od vydání minulého čísla tolik, že se nám je všechny nepodařilo vměstnat na stránky tohoto magazínu. Museli jsme vybírat. A věříme, že jsme pro vás vybrali to nejzajímavější. Posuďte sami.

Významnou a bezpochyby zaslouženou roli v tomto čísle dostal ikonický Citroën Berlingo. Vůz, který sice vznikl už v minulém století, ale ani po třiceti letech nepřestává přitahovat zákazníky hledající praktického, spolehlivého a všestranného partnera pro každodenní život. Berlingo udávalo trendy už před třiceti lety – a platí to dodnes. Důkazem je i zcela nová speciální edice Berlingo 30 let, která není nostalgickou vzpomínkou, ale velice moderní, technologicky vyspělou a mimořádně spolehlivou ukázkou, kam se Citroën posunul.

Že je historie nevyčerpatelnou studnou nápadů, naznačuje i Citroën 2 CV, v Česku láskyplně označovaný jako „kachna“. Vznikl už v roce 1948 a vyráběl se po 42 let, během kterých

se stal symbolem automobilové historie. Jednoduchý, praktický a lidský vůz dokázal z těchto svých typických vlastností udělat výjimečné přednosti. Ve své době pobláznil celý svět a dodnes má tisíce příznivců, klubistů, sběratelů a obdivovatelů. Jeho příběh ale zdaleka nekončí. Naopak! Citroën připravuje novou „kachnu“ a odhalí ji už na podzim na autosalonu v Paříži. Slibuje, že tato novinka přesvědčí klienty o tom, že elektrická mobilita může být jednoduchá a zároveň nesmírně atraktivní. Historie Citroënu ale není jen ohlédnutím zpět. Je kompasem, který ukazuje směr vpřed. I díky dlouholetým zkušenostem mohou dnes vznikat futuristické koncepty vybavené technologiemi, které dalece předbíhají svou dobu, nebo vysoce výkonné závodní speciály posouvající hranice elektrické mobility. O tom vás přesvědčí výlet do samotného kotle závodů elektrických monopostů – na dvojzávod Formula E v Berlíně, kam vás v tomto čísle vezmeme.

Věříme, že i tímto druhým tištěným číslem vás, věrné příznivce Citroënu, potěšíme a že jeho stránkami budete listovat se stejnou radostí, s jakou jsme je pro vás připravovali.

Přeji vám příjemné čtení!

František Neuman
ředitel značky Citroën v České republice

CITROËN MAGAZÍN 2/2026

Vydavatel: C AUTOMOBIL IMPORT s.r.o., Olbrachtova 2006/9, 140 00 Praha 4, tel.: +420 244 118 800, www.citroen.cz, e-mail: info@citroen.cz

Vyrobilo: Business Media CZ s.r.o., Nádražní 762/32, 150 00 Praha 5, www.bmczech.cz, e-mail: info@bmczech.cz

Foto: Citroën a archiv. Registrace MK ČR E 21594

KAPESNÍ RAKETA

30



Ačkoli běžné verze modelu Saxo sloužily jako praktická městská auta, přesně před 30 lety, v roce 1996, Citroën představil provedení, které se nesmazatelně zapsalo do historie motorsportu a srdcí automobilových nadšenců – Saxo VTS.

nženýři Citroënu v případě vrcholné verze Saxo VTS pod kapotu usadili atmosférický šestnáctiventilový čtyřválec 1.6 16v o výkonu 87 kW (118 koní). Na dnešní poměry se to nemusí zdát moc, ale Saxo VTS mělo jednu zásadní zbraň – hmotnost pouhých 935 kg. Díky poměru výkonu k hmotnosti umělo zrychlit z 0 na 100 km/h za 7,8 sekundy a uhánělo rychlostí přes 200 km/h.

Saxo VTS nebylo rychlé jen v přímce, proslulo především svým „motokárovým“ podvozkem. Zadní náprava s torzní tyčí byla naladěna tak precizně, že auto v zatáčkách ochotně utahovalo stopu a umělo vnitřní zadní kolo zvednout, jak se opíralo do předních pneumatik. Od běžných verzí se VTS

na první pohled lišilo rozšířenými blatníky a sportovními plastovými lemy kolem celého vozu. Obuto bylo do 15" litých kol v ikonickém designu Toulouse. Uvnitř pak VTS odlišovala anatomická sedadla a sportovní tříramenný volant. Výroba Saxa VTS byla ukončena v roce 2003, kdy jej nahradila C2 VTS. Během šesti let produkce se však stalo kultem. Pro mladé řidiče na přelomu tisíciletí představovalo cenově dostupnou vstupenku do světa rychlosti. Zároveň v rallye verzi Saxo Kit Car (později Super 1600) získal svůj první titul mistra světa v JWRC legendární Sébastien Loeb. Dnes, více než dvacet let od ukončení výroby, je zachovalé a neupravené Saxo VTS vyhledávaný youngtimer, jehož cena neustále roste.

LEGENDA SE VRACÍ S TICHÝM ELEKTROMOTOREM

Milovníci francouzského šarmu a automobilové historie, zbystřete! To, o čem se dlouho jen šeptalo, je konečně realitou. Citroën v květnu 2026 oficiálně potvrdil, že se chystá znovuzrození ikonického modelu 2 CV, u nás familiárně přezdívaného „kachna“. Tento projekt slibuje, že do měst vrátí svobodu pohybu v moderním, ekologickém a atraktivním balení.

Nové 2 CV nebude jen nostalgické vzpomínání, ale odvážná interpretace ikony pro 21. století. První náznaky designu slibují zachování té největší klasiky – proslulé zakulacené střechy připomínající hlemýždě, výrazných blatníků a nezaměnitelných kulatých světlometů. Milovníci větru ve vlasech se mohou těšit na plátěnou stahovací střechu, a to v moderní, elektricky ovládané podobě. Interiér sice nabídne velký digitální displej a minimalistickou

LED grafiku, ale zároveň vsadí na praktickou účelnost a materiály, které se snadno udržují.

Zapomeňte ovšem na benzín – nová „kachna“ bude elektromobil postavený na moderní platformě Stellantis Smart Car. S dojezdem kolem 260 km je stvořený pro život v nízkoemisních zónách a městských i příměstských oblastech. Výrobce klade důraz na filozofii lehkosti a robustní konstrukce, přesně tak, jak to kdysi definoval původní

model. Zároveň ovšem přidává neodolatelnou roztomilost, kterou si vás nové 2 CV okamžitě získá.

A to nejlepší na závěr! Citroën se rozhodl u 2 CV zaútočit nízkou cenou, aby konkuroval levným elektromobilům na trhu. První funkční prototyp bude představen v plné kráse již letos v říjnu na autosalonu v Paříži a sériová výroba by se měla rozběhnout v roce 2028. Připravte se, vypadá to, že nejdostupnější cesta ke svobodě a stylu bude mít opět logo dvou šípů!





ELEGANCE, HISTORIE A VÍTĚZNÝ DUCH

Závod 1000 mil československých není jen obyčejná soutěž historických vozidel, je to fascinující cesta časem, která v červnu opět spojila Prahu s Bratislavou. Tato legendární akce, jejíž kořeny sahají až do poloviny 30. let minulého století, dnes ve své obnovené podobě nabízí neopakovatelnou atmosféru plnou elegance a technického mistrovství. Letošní ročník byl však mimořádně sladký pro fanoušky značky Citroën, která na trati doslova zazářila.

Na startu v pražské Opletalově ulici se mezi 130 posádkami vyjímalo pět ikonických Citroënů. Diváci mohli obdivovat hned čtyři exempláře modelu Traction 11BL a jeden nádherný Traction B Cabrio. Tyto vozy ve své době způsobily revoluci v konstrukci automobilů a dokázaly, že ani po desetiletích neztrátily nic ze

svého šarmu a spolehlivosti. Skutečný triumf se však odehrál v týmovém hodnocení. V barvách značkového týmu Citroën vyrazily do boje posádky Pavel Kolář a Zita Kolářová, Eduard Treschl a Jakub Treschl a Jiří Míša a Ivona Míšová. Tato sestava, jejíž vznik byl iniciován poprvé v roce 2024, prokázala neuvěřitelnou soudržnost a sportovní formu. Zatímco v loňském roce se musela spokojit se třetím místem, letos se jí podařilo dosáhnout mety nejvyšší. Vlajka Citroënu zavlála ze všech nejvýš, což se stalo hlavním tématem oslav v cíli u Národního technického muzea v Praze.

Letošní „míle“ tak nebyly jen o ujetých kilometrech, ale především o radosti z vítězství a oslavě automobilového dědictví, které Citroën Traction reprezentuje s nebyvalou noblesou.



CITROËN ROADSHOW OPĚT PROMĚNÍ PARKOVIŠTĚ V OÁZU POHODY

Nudí vás pouhé listování katalogy a raději byste si auto vyzkoušeli na vlastní kůži? Citroën Experience Roadshow letos v září opět změní parkoviště obchodních center v oázu klidu, kde si místo nákupů můžete dopřát pořádnou dávku francouzského pohodlí. Celý koncept sází na uvolněnou atmosféru bez prodejního tlaku – prostě naskočíte do vozu a v reálném provozu zjistíte, jak pověstný podvozek s hydraulickými dorazy a sedadla Advanced Comfort doslova žehlí české silnice. Hlavním lákadlem je vlajková loď C5 Aircross, ale vyzkoušet můžete i novou generaci městské C3 nebo praktické rodinné SUV C3 Aircross, dále C4 ve speciální edici Collection nebo multitalentované Berlingo. V zázemí na vás čeká chill-out zóna s občerstvením a každý, kdo se odhodlá k testovací jízdě, je automaticky zařazen do soutěže o zapůjčení vozu C5 Aircross na dva měsíce. Pokud chcete mít své místo za volantem jisté, stačí si konkrétní čas zarezervovat online na webu citroenexperience.cz. Přijďte si vyzkoušet, že pověstné pohodlí není jen prázdné heslo, ale čistý zážitek.

PROGRAM CITROËN EXPERIENCE ROADSHOW 2026

10. 9.	Praha	IKEA Zličín
11. 9.	Liberec	Globus
12. 9.	Plzeň	Olympia
13. 9.	České Budějovice	Globus
18. 9.	Zlín	Centro
19. 9.	Brno	Globus
20. 9.	Brno	Olympia



CITROËN VE SVĚTĚ VELKÝCH DOSTIHŮ

Když se spojí stovky koní pod kapotou s těmi skutečnými na trati, vznikne podívaná, která má šmrnc. V pražské Chuchli se odehrál stylový dýchánek, kde Citroën v rámci prestižní Velké květnové ceny hýčkal své hosty v pravém galském stylu. Zatímco na tribunách diváci s napětím sledovali sázky, v zázemí se servírovaly vybrané speciality a probíraly se technické detaily vystavených modelů C5 a C3 Aircross, jež v areálu zářily jako skutečné klenoty. Celý den korunoval dostih nesoucí jméno francouzské automobilky, jehož vítězové si odnesli

trofeje stvrzující toto elegantní partnerství. Vášeň pro rychlost a pověstný francouzský komfort spolu ladí naprosto přirozeně a vytvářejí atmosféru, kterou si hosté užili všemi smysly.





DVOJITÝ ŠÍP ZÁŘIL NA AUTOMOTIVE DAY

V pražských Dejvicích to začátkem dubna pořádně zajiskřilo. Pátý ročník Automotive Day proměnil prostor před technickou univerzitou ČVUT v přehlídkové molo budoucnosti, kde se místo skript a teorií řešily baterie, hybridy a autonomní systémy. Mezi více než dvacítkou značek se rozhodně neztratil ani Citroën, který do kampusu pod křídly prodejce BS Auto přivezl svou aktuální flotilu elektrických a hybridních vozů.

Zatímco uvnitř akademické pudy se v diskusních panelech debatovalo o budoucnosti vodíku a chytrých senzorech, venku před budovou technické knihovny stály fronty na zážitky z jízdy. Otestovat si elektromobil s francouzským šarmem na vlastní kůži chtěl skoro každý a enormní nápor zájemců o testovací jízdy jasně ukázal, že tichá a udržitelná mobilita lidí zkrátka baví. Dejvice tak na jeden den vyměnily učebnice za volanty a potvrdily, že cesta k moderní dopravě vede přes emoce a osobní zkušenost.



CITROËN OVLÁDL ČESKÉ PASÁŽE

Citroën vtrhl do pražské Harfy i brněnské Olympie a ukázal, že modelům C3 a C5 Aircross to mezi regály náramně sluší. Zatímco v týdnu vozy pózovaly jako hvězdy v pasážích, víkendy patřily nadšencům, kteří chtěli zažít budoucnost mobility na vlastní kůži přímo v provozu. I když v Brně z nebe padaly provazy vody, dvě desítky odvážlivců se nenechaly odradit a vyměnily nákupní tašky za volant. Ukázalo se, že udržitelné technologie v nákupních centrech vytvářejí větší rozruch než sezónní výprodeje.

„KACHNA“ V NÁRODNÍM DRESU

Před čtyřiceti lety, u příležitosti fotbalového šampionátu v Mexiku, stvořil Citroën legendu, která se neomrzí. Limitovaná edice 2 CV Cocorico oblékla francouzskou trikolóru v podobě elegantního modro-červeného stínování a interiér doplnila o stylové sedačky v designu modré džínoviny. Kdyby tenkrát 25. června 1986 skvěle hrající francouzská reprezentace nepodlehla v semifinále Západnímu Německu, možná by se 2 CV Cocorico stalo symbolem francouzského triumfu. Ovšem nestalo se, a do světa nakonec vyjela pouhá tisícovka těchto unikátů. To z nich ale dnes dělá extrémně vzácný sběratelský úlovek pro milovníky retra.



LEGENDÁRNÍ SPOT SLAVÍ PADESÁTKU V ZÁŘIVĚ ORANŽOVÉ

Když v polovině sedmdesátých let vyjel na silnici Citroën 2 CV v edici Spot, vyvolal opravdové pozdvižení. Místo tehdejší šedi nabídl kombinaci sněhobílé a šťavnaté oranžové, která v kombinaci s pruho vaným plátnem okamžitě evokovala prázdninovou pohodu na riviéře. Byla to vůbec první limitovaná edice v historii značky a všech 1800 kousků zmizelo z autosalonů během pár dnů. Tehdejší zájemce neodradila ani cena, ani fakt, že pod kapotou pracoval skromný motor, se kterým byla „stovka“ na tachometru spíše výzvou než samozřejmostí. Dnes, o půl století později, se tahle stylová „kachna“ vrátila do záře reflektorů. V květnu 2026 se stala hlavní hvězdou obřího setkání ve francouzském Villiers-sur-Loir, kde se sešly tisíce fanoušků. Nechyběla ani česká stopa v podání Báry Holické, která na oslavy vyrazila se svým unikátním dvoumotorovým dakarským speciálem.



NOVÝ CITROËN C5 AIRCROSS MÁ SVÉHO LETNÍHO MAJITELE

První červencový den odstartovaly nezapomenutelné prázdniny pro Lukáše Poče. Ten se stal hlavním výhercem speciální testovací akce Citroën Comfort Days. Klíče od vlnkového SUV C5 Aircross Max Hybrid 145 a tankovací CCS kartu v hodnotě 10 000 Kč převzala jeho manželka Jiřina. Vše bylo předáno v Auto Kápl v Písku na samotném startu letní sezóny. Počovi tak budou mít vůz k dispozici na celé dva prázdninové měsíce. Během července a srpna si se svou rodinou vyzkouší pověstný podvozek s progresivními hydraulickými dorazy a sedadla Advanced Comfort při cestách za letním dobrodružstvím.

TESTOVACÍ JÍZDY SVĚTA MOTORŮ V BRNĚ

Po loňském úspěchu akce v pražských Letňanech se testovací jízdy Světa motorů tentokrát odehrály začátkem dubna u brněnské Olympie. Návštěvníci měli možnost zcela zdarma otestovat více než 90 nejmodernějších aut 20 různých značek, včetně Citroënu. Na místě byl mimo jiné přítomen kompletní tým redakce časopisu včetně nejznámějšího českého automobilového experta a technika Martina Vaculíka, který s příchozími vedl živé debaty. Citroën na akci zastupoval prodejce BrnoCar a o testovací jízdy byl veliký zájem, nové modely Citroënu si vyzkoušely bezmála čtyři desítky návštěvníků.



PRO VŠECHNY ÚČELY





Jeden z průkopníků rodinně-užitkových vozů slaví třicet let existence. Citroën Berlingo už od roku 1996 ukazuje, že i kompaktní vůz může nabídnout prostor dodávky, komfort osobního vozu a mimořádnou praktičnost pro každodenní život. Dnes je Berlingo moderní rodinné auto s širokou nabídkou pohonů i výbavy, stále ale věrné své původní filozofii.



Berlingo po svém uvedení v roce 1996 výrazně ovlivnilo podobu segmentu kompaktních rodinných a užitkových vozů. Citroën tehdy přišel s novou koncepcí spojující užité vlastnosti malé dodávky s komfortem osobního auta, z níž vzešel model s vysokou karoserií, prostorným interiérem a variabilitou, která tehdy na evropském trhu prakticky neexistovala.

Citroën měl s kompaktními užitkovými vozy zkušenosti už dávno před příchodem Berlinga. Ve 30. letech nabízel C4 Van, po druhé světové válce pak přišla dodávková verze modelu 2 CV (u nás známého jako kachna) označovaná Fourgonnette, na některých trzích také jako Mini-Van. Právě ten se stal symbolem jednoduchého a odolného pracovního vozu. A třeba model C15 z roku 1984 vydržel ve výrobě až do roku 2006 – tedy ještě deset let po uvedení první generace Berlinga.

Zatímco starší modely stále kombinovaly osobní auto vpředu a prostor užitkového vozu vzadu, Berlingo přišlo s odlišným přístupem. Novinka dostala od začátku jednotnou karoserii navrženou pro osobní i užitkové verze. Citroën tehdy začal používat označení ludospace, vzniklé spojením slov ludique (v překladu hravý či volnočasový) a monospace (jednoprostorový vůz).

MULTISPACE JAKO VŠEUMĚL

Citroën si dobře uvědomoval potenciál kombinace osobního a užitkového vozu, a proto bylo Berlingo od začátku určeno rodinám i drobným podnikatelům. Vedle užitkové verze vzniklo také osobní provedení Multispace. Vyšší posed usnadňoval nastupování, interiér nabízel dostatek místa a zavazadlový prostor bez problémů pojal i rozměrnější náklad. Berlingo se velmi rychle etablovalo jako univerzální vůz pro každodenní provoz, rodinné cestování i práci. To se rychle projevilo také na českém trhu. Hned první rok se v České republice prodalo 42 osobních a 104 užitkových verzí. O rok později registrace obou verzí v součtu překonaly tisíc vozů.

ELEKTRICKÝ UŽ V ROCE 1997

První generace Berlinga zaujala nejen svou koncepcí, ale i tím, že Citroën už tehdy experimentoval s alternativními pohony. V roce 1997, pouhý rok po uvedení vozu, vzniklo Berlingo Electricque s nikl-kadmiovými akumulátory a dojezdem okolo 95 kilometrů. Na druhou polovinu devadesátých let šlo o mimořádně



První generace Berlinga byla nabízena se širokou paletou motorů. Základ tvořily zážehové jednotky o objemu 1,1, 1,4 a později také 1,6 litru, zatímco mezi diesely vynikal úsporný čtyřválec 1.9 D a později přeplňované verze 2.0 HDi.

progresivní projekt. Nezůstalo přitom jen u prototypů – bylo vyrobeno téměř 1800 vozů, které využívala například francouzská pošta.

S rostoucí popularitou přicházela i další vylepšení. Přibýly posuvné boční dveře, přeplňované vznětové motory HDi i modernizovaný vzhled. Berlingo zároveň dostalo bezpečnější konstrukci karoserie, jeho základní charakter se ale nezměnil. V roce 2007 bylo prodáno rekordních 2520 vozů (plus 501 užitkových verzí). V té době bylo Berlingo dlouhodobě nejprodávanější osobní dodávkou v Česku a v letech 2006 a 2007 se dokonce vyhoupllo na čtvrtou příčku silně obsazeného segmentu C, který tehdy čítal téměř 70 modelů.

BLÍŽE K MPV

Když v roce 2008 dorazila druhá generace, segment rodinně-užitkových aut už dávno nepředstavoval okrajovou kategorii trhu a Berlingo si během dvanácti let vybuodovalo silnou pozici.

KONCEPTY

Charakter Berlinga dobře ilustrovaly rovněž koncepty představené na pařížském autosalonu v roce 1996. Největší pozornost vzbudila futuristická studie Berline Bulle s oblými tvary a vzdušným interiérem, která naznačila nový stylistický směr Citroënu. Odlišný přístup reprezentoval koncept Coupé de Plage vytvořený ve spolupráci se studií Bertone – volnočasově laděný pick-up inspirovaný modelem Méhari. Třetí studií byl Grand Large se shrnovací plátěnou střechou, který později přímo inspiroval sériové Berlingo Multispace.





Druhá generace působila dospěleji a komfortněji. Měla uhlazenější tvary, kvalitnější interiér a pohodlnější podvozek. Berlingo se postupně vzdalovalo klasickým užitkovým vozům a přibližovalo se spíše rodinným MPV.

Citroën dále rozvíjel především variabilitu interiéru. Jednou z největších změn byla trojice samostatných sedadel ve druhé řadě. Nechybělo otevíratelné zadní okno ani systém Modutop s úložnými prostory pod stropem. Právě důraz na praktický a dobře využitelný interiér patřil mezi hlavní důvody, proč si Berlingo udrželo silnou pozici i navzdory rostoucí konkurenci rodinných MPV. Celkově se druhé generace Berlinga po celém světě prodalo přibližně 1,7 milionu vozů.

DVA ROZVORY

Současná třetí generace Citroënu Berlingo, představená v roce 2018, ukazuje, jak výrazným vývojem model prošel. Z původně ryze praktického vozu se postupně stalo plnohodnotné rodinné

V LETECH 2006 A 2007 SE V ČESKU BERLINGO VYHOUPLO NA ČTVRTOU PŘÍČKU SILNĚ OBSAZENÉHO SEGMENTU C, KTERÝ TEHDY ČÍTAL TÉMĚŘ 70 MODELŮ

auto. Také na českém trhu tehdy zaznamenalo Berlingo výrazný úspěch – v roce 2018 si jej koupilo 2487 zákazníků.

S nástupem elektromobility a omezením nabídky spalovacích motorů prodeje na čas oslabily. V posledních letech ale Berlingo na českém trhu znovu posiluje.

Současná generace stojí na platformě EMP2 a od začátku byla navržena pro širší spektrum využití než její předchůdci. Nabízena je ve dvou délkách karoserie označených M a XL a zákazníci mohou vybírat mezi pěti- a sedmimístným uspořádáním. Kratší verze M cílí hlavně na běžné rodinné využití a každodenní provoz, delší XL nabízí výrazně více prostoru a jako jediná disponuje sedmimístným uspořádáním se dvěma samostatnými sedadly ve třetí řadě.

Rozdíly jsou patrné zejména ve velikosti přepravního prostoru. Berlingo M má zavazadlový prostor o objemu až 775 litrů, po sklopení sedadel pak až 3000 litrů. Vznikne navíc rovná ložná plocha dlouhá až 2,7 metru. Delší provedení XL nabídne více prostoru za druhou řadou sedadel a lépe vyhoví zákazníkům převážejícím více cestujících nebo objemnější náklad. Maximální objem zavazadlového prostoru může dosahovat až 4000 litrů a ložná délka 3,05 metru.

MODERNÍ TECHNIKA A VÝBAVA

Modernizace z roku 2024 ukazuje, že Citroën nechce Berlingo vnímat jen jako čistě praktický vůz. Přepracovaná příď s novou identitou značky je výraznější a sebevědomější. Dominantním prvkem je nové oválné logo propojené černým pruhem se



Třetí generace z roku 2018 vznikla na platformě EMP2 a do vínku dostala řadu moderních asistenčních systémů. Současně nabídla dosud nejvyšší úroveň komfortu, bezpečnosti a variability.



S PAKETEM XTR S OCHRANNÝMI PRVKY, ČERVENÝMI DETAILS A SPECIFICKÝMI 17" KOLY VYPADÁ BERLINGO JAKO SPRÁVNÝ DOBRODRUH

světlořady, které dostaly charakteristický světelný podpis tvořený třemi segmenty. S paketem XTR s ochrannými prvky, červenými detaily a specifickými 17" koly vypadá Berlingo jako správný dobrodruh.

Hlavní předností vozu se ale tradičně ukrývají uvnitř. Berlingo i nadále nabízí velké množství prostoru při relativně kompaktních vnějších rozměrech. Ve druhé řadě zůstává trojice samostatných sedadel s úchyty ISOFIX a delší verze XL může být vybavena také třetí řadou. Interiér disponuje 27 odkládacími prostory a nechybí ani systém Modutop s panoramatickým střešním oknem a dalšími úložnými schránkami. Citroën současně myslí i na co největší cestovní komfort. Sedadla Advanced Comfort s výplněmi z kvalitní pěny zvyšují pohodlí na delších cestách a nový interiér je hodnotnější. Součástí výbavy je digitální přístrojový štít, 10" displej infotainmentu My Citroën Play i bezdrátové Apple CarPlay a Android Auto. Potěší rovněž zachování samostatného panelu klimatizace s klasickými fyzickými ovladači.

Berlingo nabízí rovněž širokou škálu asistenčních systémů. K dispozici je až 18 bezpečnostních a komfortních asistentů včetně adaptivního tempomatu, sledování mrtvého úhlu, systému Grip Control nebo parkovací kamery Visiopark 180. Významným prodejním argumentem Berlinga jsou rovněž pohonné jednotky. Vedle klasických zážehových a vznětových motorů je k dispozici také elektrické e-Berlingo. Elektromotor o výkonu 100 kW (136 k) s točivým momentem 270 N.m využívá nový LFP (Lithium Ferro Phosphate) akumulátor s kapacitou

50 kWh, který umožňuje dojezd až 343 kilometrů (WLTP). Standardem je třífázová palubní nabíječka o výkonu 11 kW a podporováno je rychlé dobíjení stejnosměrným proudem o výkonu až 100 kW, díky němuž lze akumulátor dobít na 80 % kapacity za přibližně 30 minut.

Elektrickou variantu doplňuje zážehový tříválcový motor 1.2 PureTech s výkonem 81 kW (110 k) a čtyřválcový turbodiesel 1.5 BlueHDi ve dvou výkonových nastaveních – 75 kW (100 k) a 96 kW (130 k). Standardem je šestistupňová přímo řazená převodovka, přičemž silnější diesel může být volitelně kombinován s osmistupňovou samočinnou převodovkou.

Modelová řada Berlingo nezahrnuje jen osobní verze, ale také uživatelské provedení Berlingo VAN a variantu Profi určenou pro profesionální využití. V nabídce je navíc i speciální edice Berlingo 30 let, dostupná pro obě délky karoserie, nebo program až na 8 let nebo 200 000 km prodloužené záruky Extended Care Premium.

Berlingo si i po třiceti letech zachovává původní myšlenku a charakter. Pořád jde především o všestranný vůz, který se dokáže bez problémů přizpůsobit každodennímu životu.



Interiér stávající generace Berlinga disponuje 27 odkládacími prostory a nechybí ani promyšlený systém Modutop s panoramatickým střešním oknem a dalšími úložnými schránkami.

AUTO, KTERÉ ODMÍTLO STÁRNOUT

Před několika týdny proběhla soutěž o nejstarší Berlingo v Česku. Sešly se nám nejen zajímavé fotografie, ale i fascinující příběhy majitelů, pro něž se Citroën Berlingo stal symbolem svobody a spolehlivosti. Tyto vozy dokazují, že mohou doprovázet své majitele všemi etapami života po neuvěřitelná tři desetiletí.

LÁSKA NA PRVNÍ POHLED

Všechno to začalo velkým billboardem u dálnice. Berlingo Jana a Evu Florianovy natolik uhranulo, že si novinku pořídili a jsou mu věrní neuvěřitelných 29 let. Není pro ně jen auto, je to vstupenka do světa svobody, v němž se v prvních letech řidiči na silnicích zdravili a tradovalo se, že v nich jezdí hlavně umělci s malířskými plátny a stojany.

„Berlingo je skutečný chameleon. Jeden den vás odveze do divadla, druhý den se promění v dířče, který do svých útrob naskládá americká kamna, sedačku i lednici najednou. A když přijde víkend, stačí sklopit sedadla a dovnitř se vejdou tři kola, nafukovací kajak, lyže nebo klidně i motocykl Honda Dax,“ říkájí s úsměvem Florianovi.

I když tohle Berlingo má na tachometru přes 214 000 km, za celou svou kariéru si řeklo jen o dva nové výfuky a jeden chladič,



jinak je v původním stavu a STK prochází bez jediné chybičky. Je to důkaz, že když se spojí nadčasový francouzský design s poctivou péčí, po mnoho let vás bude spolehlivě doprovázet na evropské roadtripy i na chalupu.

PAŘÍŽAN, KTERÝ SE STAL MILÁČKEM RODINY

Některá auta jsou jen stroje, ale Modrásek – Citroën Berlingo narozený přímo v srdci Paříže – je právoplatný člen domácnosti. Jméno dostal podle hrdiny z dětské knížky, a i když byl původně kupován jako první auto pro čerstvou držitelku řidičského průkazu, nakonec se z auta na doježdění stal věrný společník na dlouhá léta.

„Tenhle modrý parták s námi prožil ty nejintenzivnější etapy života. V mládí nás doprovázel na divoké technopárty a letní festivaly, kde se díky svému prostornému interiéru často proměnil v pohodlný hotel na čtyřech kolech,“ vzpomíná Lucie Vitalija Vzpurná. Nejdůležitější mise ale přišla v říjnu 2023. Modrásek s rodinou absolvoval každý ultrazvuk a když nastal den D, budoucí maminka si ho do porodnice dokonce sama odřídila.



Jedinečné kouzlo Berlinga dokládá i syn majitelky. Na specifický a uklidňující zvuk dieselu si zvykl už v bříšku natolik, že mu ho jako miminku museli pouštět z mobilní aplikace, aby v klidu usnul. Modrásek se tak stal symbolem bezpečí a pohody pro celou rodinu. „I po zdolání úctyhodné hranice 402 000 kilometrů dokazuje, že je právem rodinným autem s velkým R. Je to zkrátka člen rodiny, který nás doprovází všemi etapami života a je součástí našich nejhezčích vzpomínek,“ říká s úsměvem Lucie.

NESMRTELNÝ DŘÍČ ZE ZLÍNA

Představte si, že si v roce 1997 jdete pro nové auto a ono vám v garáži vydrží bezmála tři dekády. Přesně to je příběh „strýce Petra“ ze Zlína, který jako tehdejší vedoucí autoservisu přesně věděl, po jakém voze sáhnout – po první generaci Citroënu Berlingo s poctivým dieselem – a od té doby tvoří nerozlučnou dvojici, která spolu brázdí silnice už neuvěřitelných 29 let! Tenhle zlínský unikát potvrzuje, že správný výběr auta a poctivá péče o něj vytváří pouto na celý život. I po letech je v původním stavu, bez jediné havárie a slouží den co den jako věrný společník na cestách do práce nebo na nákupy. Největší perličkou tohoto Berlinga je jeho bohatá historie zapsaná v dokladech. Při poslední technické kontrole nastala kuriózní situace – úřednice už v původním velkém technickém průkazu nenašla ani jedno volné místo, kam by se vešlo další razítko! Poctivých 176 000 kilometrů na tachometru a bezchybný stav z něj dělají legendu a ukazuje to, že tohle auto je rodinný přítel, který jednoduše odmítá stárnout.



MAREK EBEN A CITROËN C5 AIRCROSS: CESTA K HYBRIDNÍMU POHODLÍ

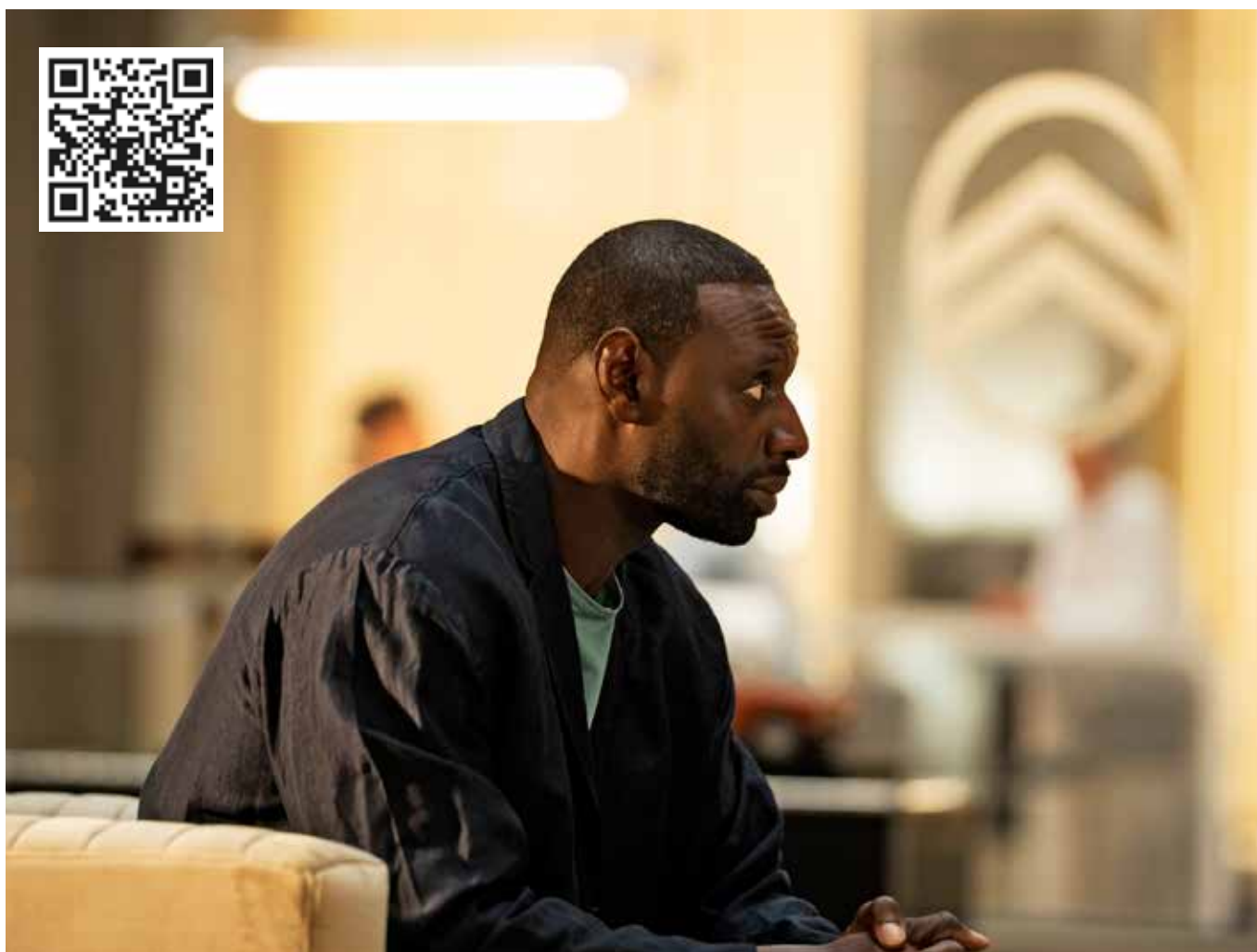
Musím říct, že jsem to nečekal. Nečekal bych, že budu z nové C5 Aircross tak nadšený, ale jsem. Mám variantu plug-in hybrid a je to paráda.

Já už jsem před tím dva plug-iny měl, ale tenhle má opravdu pořádnou baterku, takže jsem hned při první jízdě jel z Prahy do Brna a zpět, použil jsem hybridní režim a když jsem dojížděl k domovu, pořád jsem ještě něco v baterii měl, což znamená, že spotřeba benzínu, pokud používáte hybridní režim, je na tak velké auto víc než přívětivá. Ale hlavně je to rozmazlující vozidlo. Hned nastupování je pohodlné, nikam se nesoukáte a když zavřete dveře, už ten zvuk navozuje pocit bezpečí a také, že ano, je to pořádný kus auta a sedíte vysoko, takže máte přehled. Byl jsem zvědav, jak si zvyknu na ten velký displej, nikdy jsem neměl vůz, kde by byl displej takhle umístěný, ale hned jsme si „sedli“. A to já ty dotykové obrazovky zrovna moc nemusím, ale tohle je takový macek, že se většinou trefím, a navíc je to opravdu po ruce, ani nemusíte sundat loket z opěrky.

A pak má ten displej jednu krásnou vlastnost – dá se velice snadno vypnout! Pro lidi, co jezdí ve dne, to asi tak žádoucí nebude, ale já jezdím často v noci po představení nebo po koncertě a mohu vám doporučit, abyste to vyzkoušeli, ta úleva pro oči je nevídaná. Většinou si to nakombinuji i s minimálním počtem informací na tom malém displeji za volantem a v tu chvíli jste opravdu jako v pokojíčku, kde vám svítí jen to ambientní osvětlení interiéru. I to by šlo vypnout, ale to by zase byla škoda, není to nic, co by vás oslňovalo, a vytváří to v autě kouzelnou pohodu. A o tu tady jde především.

Tohle není závodní vůz, i když výkon má velice slušný a předjíždění vyžaduje jen pár metrů, ale co si budeme namlouvat, když jezdíte v Citroënu, asi nebudete žádní „štaviči“. A proč taky? Případá mi, že Citroën má podobnou filozofii jako Harley-Davidson, na tom taky nebudete jezdit jako šílenci, protože se to nesluší. Jezdit rychle na Harleji je nevкус. A C5 je pokojíček na kolech, ten si musí člověk v klidu užít. Takže se radostně povaluji po silnici, hydraulické dorazy pěkně žehlí nerovnosti, uvnitř je ticho, takže když si pustím muziku, můžu si dopřát i klasiku a pořád to pianissimo slyším. Je to opravdu auto na pohodu, zkuste to, bude se vám líbit.





„NEDOTKNUTELNÝ“ AMBASADOR CITROËNU

Oblíbený herec Omar Sy, kterého si svět zamiloval pro jeho lidskost a nakažlivý optimismus, se u Citroënu ujal unikátní role speciálního poradce.

Společně teď do světa automobilů vnáší novou energii a vítaný nadhled.

Cílem této hvězdné spolupráce je proměnit cestování v ryzí pohodu a vytvořit auta, která budou lidem blíží než kdy dříve.

Pokud vám jméno Omar Sy nic neříká, stačí si vybavit neuvěřitelně charismatického herce s nakažlivým optimismem, který zazářil v úspěšném snímku Nedotknutelní. Omar je symbolem moderního francouzského úspěchu. Lidé ho milují hlavně proto, že zůstává sám sebou – je autentický, lidový, a přitom nesmírně talentovaný. Právě tato schopnost najít společnou řeč s úplně každým z něj udělala ideálního parťáka pro značku, která chce být lidem co nejbližší. Většinou to funguje tak, že slavná osobnost prostě zapózuje u nového auta a tím to končí. Tady je to ale jinak. Omar Sy se nestal jen obyčejným ambasadorem. V Citroënu mu dali titul „speciální poradce“. Co si pod tím představit? Zapomeňte na nudné schůze. Omar do projektu přináší svůj vlastní pohled

na svět, své zkušenosti a hlavně nadhled. Cílem je, aby auta a služby Citroënu byly ještě jednodušší a přístupnější pro běžné lidi. Jde o skutečný dialog a společné vymýšlení novinek, které mají lidem vykouzlit úsměv na tváři, podobně jako to Omar umí na filmovém plátně.

Citroën si už přes sto let razí svou vlastní cestu a snaží se, aby cestování autem nebyla nuda, ale pohoda. Omar Sy do této filozofie zapadá jako poslední dílek skládačky. Oba mají totiž společnou jednu věc: svobodu být jiný a odvahu dělat věci po svém. Tato nová „energie“ se postupně objeví u všech modelů značky. Takže až příště uvidíte Citroën, vzpomeňte si, že za ním stojí jeden z nejoblíbenějších Francouzů současnosti, který se rozhodl, že nám všem zpříjemní cestování.





POVÍDÁNÍ O LADĚNÍ LIDSKÝCH HLASŮ, TICHU ZA VOLANTEM A ŠARMU CITROĚNU

Spojení špičkového umění a automobilového světa se na první pohled může zdát neobvyklé. Když se však podíváte blíže, zjistíte, že řídit stohlavé hudební těleso a ovládat moderní automobil vyžaduje překvapivě podobné vlastnosti – absolutní preciznost, smysl pro detail, schopnost vnímat harmonii celku a cit pro rytmus.

Pražský filharmonický sbor patří k absolutní světové špičce a hlavním architektem jeho zvuku je už bezmála dvě dekády hlavní sbormistr a dirigent Lukáš Vasilek. Protože toto prestižní těleso na svých cestách za hudbou dlouhodobě spoléhá na eleganci a komfort vozů značky Citroën, rozhodli jsme se Lukáše Vasilka vyzpovídat v netradičním duchu. Usadili jsme se do pomyslného interiéru a probrali lidský hlas jako dokonalý stroj, hledání oázy ticha za volantem i to, jak se francouzský šarm a pověstné pohodlí setkávají s noblesou české sborové tradice.

Řídit a vést stohlavý pěvecký sbor vyžaduje absolutní souhru všech členů. Vidíte nějakou paralelu mezi tím, jak musíte sladit desítky lidských hlasů, a tím, jak inženýři ladí komponenty motoru, aby pracovaly v dokonalé harmonii?

Podobnost tam je. Ve sboru i v autě musí každý článek fungovat dokonale sám o sobě, ale i v kooperaci s ostatními. Jenže sbor je komplikovanější v tom, že u něj nestačí technická dokonalost, důležitá je i lidská a emoční stránka věci. Můžete mít dokonalého zpěváka, ale když nezapadne mezi ostatní členy sboru, je k ničemu. Pokud totiž má být sbor špičkový, jeho zpěváci musí táhnout za jeden provaz a jít za společným cílem. A tím pádem se také musí umět podřídit celku. Pokud něco v tomhle ohledu kulhá, hned je to slyšet.

U automobilů se často hodnotí „čistý zvuk motoru“ nebo uvnitř vozu. Jak se liší vaše práce s přirozenou akustikou lidského hlasu od snahy automobilových designérů odhlučnit interiér moderního auta?

My sice neodhlučňujeme, ale faktem je, že zvuk sboru zbavujeme nejrůznějších nečistot a pazvuků, které tam nepatří a které ničí zvukovou estetiku. Spíš tedy sedí paralela s dokonale šlapajícím motorem. Ale zase: my tam přidáváme ještě emoce, které výsledný zvuk hodně ovlivňují. Takže vlastně ani tohle srovnání moc nesedí.

Při zkouškách se sborem musíte precizně udávat tempo a hlídat sebemenší odchylky v dynamice. Cítíte za dirigentským pultem podobný typ zodpovědnosti a kontroly, jako když držíte volant při jízdě na dálnici?

Když řídím, většinou vezu jen psa, občas někoho dalšího, každopádně jsou u mého řízení jednotky lidí. Když diriguji, jsou jich desítky, někdy ale i přes dvě stovky. To je přece jen jiná

káva. Tu zodpovědnost za výsledek si uvědomuji, když dílo studuji, a pak mi to ještě dochází zpětně po koncertě. Při samotném koncertu ale ne. Když už tam stojíte a dirigujete, musíte zapomenout na všechno okolo a vydat ze sebe to nejlepší. Nemůžete přemýšlet nad tím, jak velkou máte zodpovědnost, nebo si snad představovat, co by se stalo, kdyby se něco pokazilo.

Jaký jste vlastně řidič v běžném životě? Promítá se vaše profesní preciznost, klid a smysl pro detail z koncertního pódia i do vašeho stylu jízdy?

No, jak kdy... Jezdím vlastně docela hodně a baví mě to. Je to pro mě druh odreagování a relaxace. Když jedu sám, je to trošku ostřejší. Když někoho vezu, snažím se předstírat, že jsem klidný řidič.

Mnoho umělců využívá čas strávený na cestách k přemýšlení a tvorbě. Je pro vás auto spíše oázou absolutního ticha, kde si po celodenním zkoušení čistíte hlavu, nebo v něm naopak posloucháte nahrávky pro inspiraci?

Já docela rád studuji nové partitury na cestách – ve vlaku, při čekání na letišti, v letadle. To už je takový můj kolorit. Jenže v autě zrovna tohle nejde. Ale hudbu při řízení poslouchám, ovšem jen málokdy z pracovních důvodů nebo pro inspiraci.

Pokud si za volantem pustíte hudbu, dokážete ji poslouchat čistě laicky, nebo trpíte profesní deformací a neustále analyzujete výkon interpretů? Přepínáte občas záměrně na žánry mimo klasickou hudbu?

V autě hudbu neanalyzuji – jen ve smyslu líbí, nelíbí. A i proto si tam jen výjimečně pouštím klasiku, té mám v práci až nad hlavu. Většinou sklouznu k jazzu, ten mě fakt baví a při řízení mi skvěle stimuluje pozornost.

Pražský filharmonický sbor neustále cestuje na prestižní domácí i zahraniční festivaly. Jak moc během těchto turné vnímáte logistiku v pozadí – vnímáte auta jako klíčové zázemí, které musí fungovat stejně spolehlivě jako sbor na pódiu?

Ano, bez dokonalé logistiky bychom vůbec nemohli fungovat. Klíčová je pro nás rychlost, stejně jako plynulost a pohodlí. Sbor se většinou přepravuje letadlem, vlakem nebo autobusem, ale náš management a produkční tým, který musí často být



v místě koncertu s předstihem, se bez aut neobejde. A v tom nám Citroën hodně pomáhá. Jsme za to vděční!

Sborové umění je protkáno hlubokými emocemi, francouzská auta jsou zase známá svým specifickým šarmem a designem. Jak se podle vás propojuje tato francouzská estetika s noblesou české sborové tradice?

Francouzská hudba českým muzikantům sedí. A je za tím, myslím, určitá bezprostřednost emocí, kterou máme s Francouzi podobnou. Když studujeme nějaké francouzské dílo, většinou pro nás není zas tak těžké ho pochopit a následně výrazově ztvárnit. Ta přímočarost a nekomplikovanost v mentalitách obou národů tomu podle mě dost pomáhá. Ale uznávám, že je to subjektivní názor, s nímž leckdo nemusí souhlasit.

Značka Citroën je historicky proslulá svým revolučním komfortem a odpružením podvozku. Je tento pocit cestování jako na obláčku něco, čeho se snažíte u svých zpěváků dosáhnout při technice zpěvu legato?

Musím říct, že průměr s podvozkem Citroënu mě při žádné zkoušce ještě nenapadl. Ale vlastně to tak je. Zpívat musíme s lehkostí a zvuk musí být měkký.

Když na koncerty přijíždíte moderním Citroënem, jak moc je pro vás jako pro umělce důležitý vizuální dojem a reprezentativnost auta, ze kterého vystupujete před koncertní halou?

Já si na takovou okázalost nepotrpím. Ale dovedu si představit, že když někdo krásný vystoupí v krásných šatech z krásného auta, má to v sobě něco slavnostního, co může ke koncertu klasické hudby dobře pasovat.

Automobilový svět dnes prochází transformací směrem k elektromobilitě a naprostému tichu v kabině. Je pro vás jako pro člověka, který celý život pracuje se zvukem, toto digitální ticho elektromobilů inspirativní?

Ano, to ticho mě fascinuje a vlastně i nabíjí. Hluku je kolem nás strašně moc, tak proč se nezavřít do skvěle odhlučněného auta? Je ale pravda, že někdo má vyloženě rád zvuk spalovacího motoru a jeho neustálé proměny. Chápu to, má to něco do sebe. Vlastně je to takový zvláštní druh komunikace mezi autem a řidičem – řidič vždycky okamžitě slyší reakci na svůj podnět.

V repertoáru máte i moderní autory 20. a 21. století. Kdybyste měl vybrat jednoho hudebního skladatele, jehož skladby mají v sobě největší „tah, rychlost a dynamiku“ srovnatelnou se sportovním autem, kdo by to byl?

Tak to je jednoznačně Igor Stravinskij, který spoustu svých vrcholných skladeb postavil na neustále se proměňující pulzaci. A řídit některé jeho skladby, třeba Svatbu, je vyloženě sportovní jízda!

Představte si, že byste měl složit krátkou skladbu a cappella, která má vokálně napodobit jedoucí Citroën. Které hlasové skupiny (soprány, alty, tenory, basy) by podle vás nejlépe imitovaly vrčení motoru a které aerodynamiku karoserie?

Vy mě nutíte k neuvěřitelným zamyšlením! Nejsem skladatel, ale když se do té vaší představy vžiji, je jasné, že ženské hlasy by inklinovaly k aerodynamice a mužské k motoru. A pod tlakem ještě dodávám to, k čemu jste mě navedl před chvílí: celá ta skladba by samozřejmě vyznívala stejně lehce a měkce jako podvozek Citroënu.



LUKÁŠ VASILEK

Lukáš Vasilek zastává pozici šéfsbormistra a uměleckého vedoucího Pražského filharmonického sboru již 19. sezonu. Svůj cit pro sborovou hudbu uplatňuje jak v nastudování repertoáru a cappella, tak i ve velkých kantátových a oratorních dílech s instrumentací. Při vedení sboru spolupracuje s významnými českými i zahraničními orchestry a dirigenty. S Pražským filharmonickým sborem zaujal především vynikajícím nastudováním rozsáhlé Mahlerovy, Dvořákovy nebo Janáčkovy tvorby. Mezi vrcholy sborových koncertů se řadí Válečné rekviem Benjamin Brittena, Svatba/Les Noces Igora Stravinského či Jana z Arku na hranici a Král David Arthura Honeggera. Kromě Pražského filharmonického sboru se věnuje vokálnímu ansámblu Martinů Voices, který založil v roce 2010.

Kdyby nastala nečekaná situace, vy jste zapomněl taktovku a musel koncert udirigovat s pomocí klíčku od auta, myslíte, že by vás váš sbor bez problémů následoval?

Vzhledem k tomu, že taktovku nepoužívám, se mi taková situace nejspíš nestane. Ovšem kdybych se přece jen někdy ocitl na pódiu a omylem při tom v ruce držel klíčky od auta, rozhodně bych necouvl a z té situace vytěžil své umělecké maximum.

PROGRAM PRAŽSKÉHO FILHARMONICKÉHO SBORU V PRAZE

Antonín Dvořák: Jakobín (Dvořákova Praha) s FOK
19. 9. 2026 v 19:00, Rudolfinum

Cantiamo! Carl Orff: Carmina Burana
13. 10. 2026 v 19:30, Rudolfinum

Koncerty pro děti – lidové písně: Od svítání do svítání
18. 10. 2026 ve 14:00 a v 16:00, sídlo PFS
19. 10. 2026 v 9:00 a v 10:30, sídlo PFS

Benjamin Britten: Válečné rekviem se SOČR
2. 11. 2026 v 10:00 a v 19:30, Rudolfinum

Koncerty pro děti – Spinkej, zazpívám ti do ouška
13. 11. 2026 v 10:30 a ve 12:00, EDUcentrum Rudolfinum

Henry Poulenc: Stabat mater s FOK
25. 11. 2026 v 19:30, Obecní dům
26. 11. 2026 v 19:30, Obecní dům

Jiří Gemrot: Cesta adventem – světová premiéra
W. A. Mozart: Vesperae solennes de Dominica
18. 12. 2026 v 19:30, Žofín
19. 12. 2026 ve 14:30, Žofín

MOBILNÍ ZDROJ ENERGIE

Ještě před pár lety by zněla představa elektromobilu jako zdroje energie možná až příliš futuristicky. Dnes se ale tento scénář pomalu stává běžnou součástí elektromobility. A možná ještě zajímavější než samotná technologie je způsob, jak nenápadně mění vztah mezi autem a jeho uživatelem.

Nejlépe je tato změna patrná v situacích, které s cestováním na první pohled vůbec nesouvisejí. Třeba když si po dopoledni stráveném v přírodě připravíte espresso z kávovaru připojeného do klasické zásuvky ve voze nebo když večer u ohně necháte až do rána chladit obsah malého přenosného minibaru. To, co ještě nedávno působilo jako utopická vize, je dnes díky technologii V2L (Vehicle to Load) realitou. Je tak možné napájet externí zařízení energií uloženou v akumulátoru vozu – od notebooků a světel až po menší domácí spotřebiče nebo elektrické nářadí.

VÍC NEŽ AUTO

Osobní automobil v takovém případě už nefunguje jen jako dopravní prostředek, ale také jako mobilní zdroj elektrické energie. A nejzajímavější na tom je, že k tomu není potřeba žádná složitá instalace. Stačí kompatibilní elektromobil a příslušný adaptér. Kromě běžné elektroniky, jako jsou notebooky, telefony nebo fotoaparáty, umožňuje technologie V2L napájet také menší kuchyňské spotřebiče včetně kávovaru, vařiče nebo elektrického grilu. Poradí si rovněž s elektrickým nářadím – od vrtaček po kompresory.

Uživatelé elektromobilů dnes akumulátory nevnímají pouze jako zdroj energie pro pohon vozu. Stále častěji na ně pohlížejí jako na součást širšího energetického ekosystému. Použité akumulátory nacházejí druhý život v domácích či lokálních úložištích

energie a technologie V2L ukazuje, že elektromobil může podobnou funkci částečně plnit už během svého běžného života. EV může rovněž sloužit jako dodatečné úložiště energie, což ocení například majitelé fotovoltaické elektrárny v době, kdy je energie přebytek. Zatímco běžná domácí úložiště pojmu asi 10 kWh, baterie elektromobilu až desetinásobně víc a s V2L lze tuto energii převést kamkoli, třeba na chatu.

Právě tato proměna role automobilu se objevuje také v přístupu Citroënu k elektromobilitě. Technologie V2L je k dispozici například v modelech ë-C4, ë-Berlingo nebo ë-C5 Aircross a tento způsob využití elektrické energie automobilka ukázala dříve také u konceptu Citroën Oli, který díky systému V2L mohl s akumulátorem o kapacitě 40 kWh a zásuvkou o výkonu 3,6 kW teoreticky napájet zařízení o příkonu 3000 W přibližně dvanáct hodin.

Na podobnou myšlenku později navázal také koncept ELO, který posunul uvažování Citroënu ještě dál; v jeho případě auto neslouží jen k přesunu z místa na místo, ale rovněž jako prostor pro práci, odpočinek nebo trávení volného času.

PRINCIP NARUBY

Zajímavé přitom je, že většina lidí stále vnímá elektromobil hlavně jako dopravní prostředek, který potřebuje energii především dobíjet. Technologie V2L ale tento princip částečně obrací. Auto už totiž není jen spotřebičem elektřiny, ale v určitých situacích se samo stává jejím zdrojem.

I proto se o V2L začíná mluvit nejen v souvislosti s cestováním nebo kempováním. V některých zemích je technologie testována i jako záložní zdroj energie pro domácnosti při výpadcích elektrické sítě, i když v mnoha případech podobná řešení zatím narážejí na legislativní omezení.

Technologie sama o sobě přitom není nijak složitá. Elektromobil už ze své podstaty pracuje s velkým akumulátorem a výkonnou elektrickou soustavou. Funkce V2L umožní přes měnič převést stejnosměrný proud uložený v akumulátoru na střídavý proud s běžným napětím 230 V pro externí zařízení. V některých vozech je zásuvka součástí interiéru, jinde je třeba použít speciální adaptér zapojený do nabíjecího portu.

Ceny adaptérů se dnes pohybují v řádech tisíců korun podle typu a výkonu, u konkrétního modelu je ale vždy potřeba ověřit kompatibilitu. Vyspělejší adaptéry navíc nabízejí vlastní vypínač nebo jistič a fungují zároveň jako bezpečnostní prvek.

V Evropě se výkon V2L obvykle pohybuje v rozmezí 2,4 až 3,6 kW, což v praxi pohodlně stačí pro většinu běžných situací na cestách nebo při kempování. Například běžný notebook s příkonem kolem 60 W může fungovat desítky hodin, aniž by výrazněji ovlivnil dojezd vozu.

Elektromobily postupně mění jednu zajímavou záležitost – člověk s nimi nezažívá jen samotnou cestu, ale i čas po dojetí do jejího cíle nebo jakékoli zastavení během ní. Zatímco auto se spalovacím motorem vnímáme hlavně během jízdy, elektromobil dokáže fungovat i v chvíli, kdy už dávno stojí.



UŽIVATELÉ ELEKTROMOBILŮ DNES AKUMULÁTORY NEVNÍMAJÍ POUZE JAKO ZDROJ ENERGIE PRO POHON VOZU. STÁLE ČASTĚJI NA NĚ POHLÍŽEJÍ JAKO NA SOUČÁST ŠIRŠÍHO ENERGETICKÉHO EKOSYSTÉMU



V2L (Vehicle-to-Load) umožňuje využívat baterii auta jako obří powerbanku pro napájení běžných elektrických spotřebičů. Funguje to tak, že auto posílá energii ze své baterie směrem ven přes standardní zásuvku na 230 V. Dokáže tak například pohánět domácnost nebo pokrýt výlet s kempováním



V2H (Vehicle-to-Home) umožňuje využívat elektromobil jako záložní baterii pro celý rodinný dům. Na rozdíl od V2L se auto při V2H propojí přímo s domácím elektrickým rozváděčem a napájí kompletně celý dům. Potřebujete speciální wallbox a inteligentní elektroměr v rozváděči sledující spotřebu domu



V2G (Vehicle-to-Grid) propojuje baterii elektromobilu přímo s veřejnou elektrickou sítí. Zatímco V2H napájí pouze váš dům, V2G umožňuje posílat přebytečnou energii z auta zpět do distribuční sítě. Auto pomáhá vyrovnávat výkyvy mezi výrobou a spotřebou





KREV MODERNÍCH MOTORŮ

Zapomeňte na mýtus, že motorový olej je jen husté tmavé cosi, co mechanik jednou za rok vypustí zespodu auta. Dnešní motorové oleje připomínají spíše tekuté zlato z laboratoří NASA. Za poslední dekádu prošly drastickou dietou. Z hustých kapalin, které spolehlivě chránily první diesely, se staly ultra tekuté, téměř průhledné kapaliny s viskozitou, kterou by mechanici na začátku tohoto tisíciletí považovali za čisté šílenství.

Tlak na ekologii, snižování emisí a honba za každou kapkou ušetřeného paliva donutily inženýry zkonstruovat motory s modifikovanými povrchy a tak malými tolerancemi, že by v nich starý poctivý olej zkrátka nefungoval. A pak přišel ten největší šok pro automobilový svět – masivní nástup hybridů a plug-in hybridů. Jak se z obyčejného oleje stala high-tech chemie, která drží naše moderní auta při životě, a proč se dnes vyplatí rozumět tomu, co do svého vozu lijete? Pojďme se podívat pod pokličku této fascinující, ale často přehlížené evoluce.

OD ZLATÉHO „MEDU“ K ČIRÉ VODIČCE

O tom, jak tato tichá revoluce probíhala a kam směřuje, jsme si povídali se zástupcem společnosti TotalEnergies Pavlem Universalem, technikem pro automobilová a letecká maziva. Nejviditelnější změnou za posledních 10–15 let je drastický ústup

od vysokých viskozit. Zatímco dříve byla standardem viskozita 5W-40 nebo 10W-40, dnes se běžně setkáváme s hodnotami 0W-20, 0W-16, a u hybridů dokonce 0W-8. Důvod je prostý – emise a spotřeba. „Mezi třídou SAE 5W-40 a SAE 5W-30 se sníží vnitřní třecí ztráty motoru o cca 3–4,5 %, což vede ke snížení spotřeby paliva o zhruba 2–3,5 % dle typu provozu a jízdního stylu. Mezi oleji SAE 0W-30 a 0W-20 spadnou vnitřní třecí ztráty motoru o další 2,5 až 3,5 %, to přináší další snížení spotřeby paliva o cca 1–2 %,“ vysvětluje Pavel Universal. Celkově tak moderní oleje umějí snížit vnitřní tření motoru až o 5 %, a to se přímo promítá do úspory paliva a nižších emisí CO₂. Mnoho řidičů má obavu, že takto řídký olej nemůže motor v zátěži dostatečně mazat. Opak je pravdou. Moderní motory mají tak extrémně malé tolerance a specifické povrchové úpravy válců, že silný olejový film by byl spíše na škodu. Klíčem není jen tloušťka filmu, ale současně i jeho pevnost, která přímo souvisí s moderní aditivací. Pavel Universal k tomu s nadsázkou dodává: „Někdy mám pocit, že olej je jen nositel té chemie.“ A má pravdu – zatímco v roce 2000 tvořila aditiva asi 15 % objemu oleje, u moderních specifikací 0W-20 to může být až 30 %.

SPECIFICKÝ „OBLEK“ PRO CITROËN

Doby, kdy jeden olej zvládl mazat téměř všechna auta na trhu bez rozdílu země původu, jsou nenávratně pryč. Ukázkový příklad je spolupráce TotalEnergies s koncernem Stellantis, do něhož patří i Citroën. Toto partnerství zachází tak daleko, že oleje pro tento koncern jsou vyvíjeny paralelně s novými motory. Citroën, jako jeden z průkopníků filtrů pevných částic (DPF) u motorů HDI, měl na motorové oleje vždy velice specifické požadavky. „Hlavním nepřítelem DPF nejsou saze, které vypálíte neboli zregenerujete, ale sulfátový popel, který v DPF zůstane.

Dalším příkladem může být fosfor, který ve větším množství může mít rovněž vliv na životnost DPF filtru,“ říká Pavel Universal. Zatímco běžné normy, např. ACEA C2 nebo C3, připouštějí obsah popela až 0,8 % a fosforu od 0,07 % do 0,09 %, Citroën vyžaduje striktně sulfátový popel maximálně 0,6 % a fosfor maximálně 0,08 %. Fosforová aditiva nebo například zinek jsou důležité součásti aditivačních balíčků, ale ve větším množství mají nežádoucí vliv na vlastnosti oleje v oblasti kompatibility a snížení emisí nebo v oblasti dodatečné úpravy výfukových plynů.

Aby moderní nízkoviskózní olej splnil všechny tyto limity a požadavky a zároveň extrémně dobře mazal, musí TotalEnergies používat moderní typy aditivace. Namísto klasického zinku a fosforu, které tvoří onen nežádoucí popel, se u specifických olejů pro Stellantis (např. 0W-30) používá jako vysokotlaká přísada molybden. Výsledkem je olej, který je sice ve stejné viskozitě a se stejnou specifikací ACEA nebo API, jako mají jiné značky, ale v oblasti vysokotlakých vlastností nebo množství sulfátového popela to jsou dva naprosto odlišné světy. A ty nesmějí být zaměněny, pokud chcete, aby motor a jeho komponenty měly maximální životnost. Od letošního roku je navíc TotalEnergies výhradním dodavatelem pro všechny značky skupiny Stellantis, což potvrzuje hloubku této technologické integrace.

KDYŽ SE STARÝ OLEJ STANE LEPŠÍM NEŽ NOVÝ

Ekologie už není jen o nižší spotřebě, ale i o původu samotného oleje. TotalEnergies přichází s řadou EV3R (3R – Reduce, Reuse, Regenerate – snížení, opětovné použití, regenerace), která bourá mýty o recyklátech. Nejde o žádné prosté přefiltrování starého oleje. „Představte si to jako klasickou rafinační linku, ale místo



**MODERNÍ MOTORY
MAJÍ TAK EXTRÉMNĚ MALÉ
TOLERANCE A SPECIFICKÉ
POVRCHOVÉ ÚPRAVY
VÁLCŮ, ŽE SILNÝ OLEJOVÝ
FILM BY BYL SPÍŠE NA ŠKODU.
ZATÍMCO V ROCE 2000
TVOŘILA ADITIVA ASI 15 %
OBJEMU OLEJE, U MODERNÍCH
SPECIFIKACÍ 0W-20 TO MŮŽE
BÝT AŽ 30 %**



ropy do ní pustíte použitý olej," vysvětluje s nadšením Pavel Universal.

Tento proces, zvaný také jako re-rafinace, využívá technologii hydrokrakování za vysokých tlaků a teplot. Díky tomu se ze starého oleje (stejně jako z ropy) doslova „vystřílejí“ veškeré nečistoty, oxidační produkty a zbytky aditiv, až zbude čistý základový olej skupiny GR.II. Paradox je, že takto re-rafinovaný základový olej GR.II má některé parametry často lepší než základový olej GR.II vyrobený přímo z ropy.

Tuto technologii používá TotalEnergies ve Finsku už více než 10 let a nyní otevírá další výrobní kapacity ve Francii. Cílem je uzavřený cyklus (circular economy), kde se olej nekonečně vrací do oběhu bez ztráty kvality. Řada olejů Quartz EV3R už dnes obsahuje významný podíl tohoto re-rafinátu, přičemž cena pro koncového zákazníka zůstává stejná jako u běžného oleje.

HYBRIDNÍ VÝZVY A INFARKTOVÉ STAVY MOTORU

Dalším významným impulzem vývoje byly hybridy a plug-in hybridy. Pro olej představují noční můru. Představte si mrazivé ráno, jedete 10 kilometrů čistě na elektřinu, motor je ledový, a najednou na dálničním přívaděči potřebujete plný výkon. Spalovací motor naskočí a v sekundě musí jít do maximálních otáček.

„Olej musí být v podstatě všude, a to okamžitě,“ zdůrazňuje Pavel Universal. „Proto se u hybridů vozů skupiny Stellantis prosazují viskozity 0W-20 s velmi nízkým bodem tuhnutí. Tyto oleje jsou při 0 °C stejně tekuté jako standardní SAE 5W-30 při 25–30 °C.“ Navíc musí moderní olej bojovat s ředěním paliva, ke kterému u hybridů dochází častěji kvůli častým studeným startům.

S vývojem olejů jde ruku v ruce i fenomén prodloužených intervalů výměny (Long Life). Pavel Universal varuje před slepou důvěrou v dlouhý výměnný interval: „Olej ve 20–25 000 kilometrech může být v kondici jako člověk před infarktem. Pokud ho vyměníte o pár stovek kilometrů později, motor může doslova umřít.“ Moderní systémy Citroënu kvalitu oleje nehledají čidlem, ale sofistikovaným algoritmem, který počítá každý studený start, provoz nezažhátého motoru, regeneraci DPF, zatížení motoru atd., a je tak schopen vyhodnotit skutečné opotřebení oleje v reálném čase a upozornit řidiče na nutnost jeho výměny. Ta může nastat v případě náročných provozních podmínek, například trvalých velmi krátkých jízd zejména v zimním období, i po 8–10 000 kilometrech. Pokud vozidlo není vybaveno tímto sofistikovaným systémem, experti doporučují vyměnit olej raději dříve a nečekat na poslední chvíli, nebo na ujetí např. 20 000 kilometrů.

Motorový olej za posledních 15 let urazil cestu od vcelku jednoduché komodity k sofistikovanému technologickému produktu. Pokud chcete, aby vám váš moderní Citroën dlouho sloužil, zapomeňte na univerzální rady z minulého století. Důležité je hlídat si schválení (approval) konkrétního výrobce oleje, nikoliv jen viskozitu na obalu. Schválení norem od jednotlivých výrobců vozidel a motorů převyšuje samotný technický list daného oleje, který může být často zavádějící z pohledu, které normy jsou opravdu schválené a které jsou pouze vhodné pro použití dané normy. Proto se v tom malém písmu na zadní straně kanystru skrývá rozdíl mezi hladkým bezproblémovým během a zbytečným drahým servisem.



DKNV: KDE SE „PŮJČOVÁNÍ“ STALO UMĚNÍM

Příběh české společnosti DKNV začal v devadesátých letech u jedné obkladačské lži a velkého srdce jejího zakladatele Vlastimila Kuryla. Pan Kuryl byl šikovný řemeslník, který si potrpěl na špičkové vybavení, aby jeho práce vypadala dokonale, a protože byl, jak vzpomíná dnešní ředitel DKNV František Polák, „velký dobrák“, začal své nářadí půjčovat kamarádům...

B rzy se však ukázalo, že bezplatné půjčování není ideální cesta k udržení techniky v kondici, a tak vznikl nápad založit profesionální půjčovnu, která v té době vyplnila výraznou mezeru na trhu. Dnes, po pětadvaceti letech, je DKNV výjimečnou značkou, která se díky kvalitnímu managementu a lidskému přístupu vypracovala v moderní firmu s tisíci kusy techniky v sortimentu.

SERVIS, KTERÝ (SKORO) NIKDY NESPÍ

V současnosti nabízí DKNV neuvěřitelně širokou škálu vybavení, která uspokojí jak domácí kutily, tak ty největší stavební firmy. Ve skladech DKNV najdete vše od drobných přístrojů, jako jsou termokamery a speciální řezačky, až po těžkou mechanizaci v podobě rypadel, dampřů, plošin nebo velkých štěpkovačů. Zajímavostí je, že firma sází na férovost i v těch nejmenších detailech, například u diamantových kotoučů účtují zákazníkům opotřebení spravedlivě na setiny milimetru a umožňují jim

příslušenství po větším úbrusu rovnou odkoupit. Navíc se DKNV nesoustředí jen na stroje v regálech, ale ke každému kusu nabízí i digitální podporu v podobě QR kódů, návodů na webu nebo video-tutorialů, aby se zákazník hned na stavbě dozvěděl, kde má stroj sytič a podobně.

DKNV sází na operativnost. Mají otevřeno prakticky neustále – dlouhá otevírací doba, víkendové pohotovosti a provoz i během většiny svátků. Pro stálé zákazníky, kterých mají přes 3500, nabízejí dopravu nářadí do 2 tun po Praze a Středočeském kraji zdarma. Lifestyleový benefit? Když v pět odpoledne nahlásíte konec nájmu, nájemné se v ten okamžik zastaví, i kdyby pro stroj firma přijela až druhý den ráno.

CITROËNY JAKO DŮLEŽITÁ SOUČÁST TÝMU

Klíčovým pilířem logistiky a každodenního provozu je pro DKNV pětadvacetileté partnerství se značkou Citroën. Aktuálně jejich flotilu tvoří přibližně 30 vozů, z nichž polovinu představují



DKNV pro své potřeby používá Jumpery se zesíleným podvozkem a přepravní prostor vybavuje kvalitní výdřevou, aby nedocházelo k poškození vozu. Stejně kvalitně jako o nářadí se starají i o flotilu svých Citroënů.

**KLÍČOVÝM PILÍŘEM
LOGISTIKY A KAŽDODENNÍHO
PROVOZU JE PRO DKNV
PĚTADVACETILETÉ
PARTNERSTVÍ SE ZNAČKOU
CITROËN. AKTUÁLNĚ JEJICH
FLOTILU TVOŘÍ PŘIBLIŽNĚ 30
VOZŮ, Z NICHŽ POLOVINU
PŘEDSTAVUJÍ DODÁVKY
CITROËN JUMPER**

dodávky Citroën Jumper, doplněné o modely Berlingo, C5 Aircross či Cactus. Jumpery, nejčastěji v konfiguraci L2 H2 se zesílenou karoserií, jsou v permanenci každý den, kdy rozváží nářadí přímo na stavby nebo slouží divizím protipožárního zabezpečení a jádrového vrtání. Přestože auta denně naloží desítky strojů, jejich průměrný nájezd se pohybuje kolem 200 kilometrů denně. Firma svou flotilu obměňuje průběžně, přičemž do provozu uvádí zhruba deset nových vozidel ročně, aby byla zajištěna maximální spolehlivost servisu. Spokojenost s vozy Citroën v DKNV dokládá i fakt, že se drží hesla, které zmiňuje František Polák: „Vítězná sestava se nemění. Pokud něco funguje, proč to měnit?“ Zajímavým vývojem prošel i způsob financování, kdy firma přešla od operativních leasingů k vlastnímu financování nákupu vozů prostřednictvím úvěrů. O auta se v DKNV starají s podobnou péčí jako o nářadí. Garážmistr pravidelně hodnotí řidiče a „známkuje“ je za čistotu a pořádek v kabině, aby vozy dělaly firmě dobrou vizitku. Právě tato kombinace operativnosti, kdy jsou schopni doručit nářadí na stavbu do dvou hodin, a individuálního přístupu k zákazníkovi tvoří jádro úspěchu DKNV. Jak říká František Polák, jejich devízou je rychlé rozhodování a schopnost naslouchat přáním klientů. To platí i pro osud vyřazeného nářadí, které po zhruba pěti letech intenzivní služby v půjčovně často nachází druhý život u soukromých majitelů, kteří si jej rádi odkoupí pro domácí použití, protože vědí, že o techniku bylo v DKNV po celou dobu špičkově postaráno.



ZELENÉ SRDCE BRETAGNĚ

Když v roce 1961 sjely z montážní linky v Chartres-de-Bretagne, jen pár kilometrů od města Rennes, první ikonické modely Citroën Ami 6, málokdo tušil, že se rodí jedna z nejdůležitějších tepen francouzského autoprůmyslu.





Dnes, o více než šedesát let později, se tento historický gigant proměnil v moderní, ekologicky odpovědnou pevnost, kde tradice podává ruku futuristické robotizaci. Továrna Rennes je místem s vlastní duší, kde se francouzský šarm a smysl pro detail přetavují do podoby nejmodernějších rodinných SUV. Vypravili jsme se nahlédnout za brány závodu, kde se zrodily legendy a kde se dnes s respektem k minulosti tvoří čistá a udržitelná budoucnost.

Pokud byste hledali místo, kde se tradice francouzského automobilového průmyslu snoubí s nejmodernějšími technologiemi, museli byste zamířit do obce Chartres-de-Bretagne. Vše začalo v roce 1958, kdy starostu této obce, vzdálené asi 7 km od Rennes, přijeli navštívit představitelé Citroënu. Z tohoto setkání se nakonec zrodil projekt, na jehož konci stála moderní továrna Citroënu. Už v září 1960 byl zahájen provoz lisovny, na což se přijela podívat i tehdejší hlava francouzského státu, Charles de Gaulle. Ostatní provozy továrny byly dokončeny v roce 1961 a v září téhož roku sjel z výrobní linky první vůz – Citroën Ami 6. Za 65 let provozu se zde vystřídala celá řada modelů, např. DS, GS nebo Xsara. Dnes je zde vyráběna vlajková loď Citroënu – C5 Aircross.

TECHNOLOGICKÝ LÍDR V ÉŘE UDRŽITELNÉ MOBILITY

Koncern Stellantis do modernizace tohoto strategického místa vložil masivní finanční injekci ve výši 160 milionů eur. Cílem bylo připravit zázemí pro novou generaci vozů postavených na univerzální platformě STLA Medium, která umožňuje pod jednou střechou produkovat jak vozy s klasickými spalovacími motory, tak hybridy a čisté elektromobily. Zajímavostí je, že modernizace neprobíhala stylem „vše staré vyhodit“. V duchu efektivity a udržitelnosti se inženýři rozhodli pro takzvaný princip „carry over“. Výsledkem je, že téměř dvě



třetiny robotických ramen v nové karosárně tvoří repasovaná a znovu využitá zařízení z jiných provozů. Tato hala se navíc pyšní francouzským prvenstvím v automatizované montáži dveří a využívá pokročilou umělou inteligenci pro laserovou kontrolu přesnosti každého svaru.

Rennes se vrací ke kořenům i v otázce soběstačnosti. Po letech se do areálu vrátila výroba plastových komponentů, jako jsou nárazníky, které jsou nyní lisovány přímo na místě. To nejen snižuje náklady, ale i logistickou náročnost. Závod je však unikátní i svou schopností adaptace. Věděli jste, že se v něm od roku 2014 v jedné z dílen renovují soupravy rychlovlaků TGV? Díky úzké vazbě s národním dopravcem SNCF tak místní zaměstnanci sdílejí své know-how napříč různými odvětvími dopravy. Tato diverzifikace dává lidem v regionu jistotu práce minimálně do konce této dekády.

TOVÁRNA, KTERÁ DÝCHÁ S PŘÍRODOU

Ekologický aspekt hraje v Rennes prim. Cílem je proměnit průmyslový gigant v uhlíkově neutrální zónu. Jedním z klíčových kroků bylo spuštění unikátní kotelny na dřevní štěpku, která čerpá palivo z lokálních zdrojů v okruhu 100 kilometrů. Toto zařízení stačí na vyprodukování tepla odpovídajícího spotřebě tří tisíc domácností a výrazně omezuje závislost na plynu.

K tomu si připočítejte rozsáhlé plochy solárních panelů, které pokrývají parkoviště i volné pozemky. Tyto solární elektrárny jsou schopny zajistit až 24 % elektřiny potřebné pro chod celého závodu. Celý areál se navíc postupně zmenšuje a uvolňuje prostor pro nové rozvojové aktivity v dynamické Bretani.

Továrna v Rennes není jen výrobním závodem. Je to moderní ekosystém, kde se píše nová kapitola evropského autoprůmyslu – čistší, chytřejší a s hlubokým respektem k tradici.



TOVÁRNA RENNES JE MÍSTEM S VLASTNÍ DUŠÍ, KDE SE MÍSÍ FRANCOUZSKÝ ŠARM A SMYSL PRO DETAIL





SLADKÉ POTĚŠENÍ

Příběh pravé francouzské palačinky, známé jako crêpe, je fascinující cesta od prostého pokrmu chudých až po symbol národní gastronomie. Její historie je pevně spjata s drsným regionem Bretaň.

když si palačinku spojujeme s Francií, její prapůvod sahá až do starověkého Egypta a Řecka. Do Bretaně se dostala ve 12. století díky křižákům, kteří z Orientu přivezli pohanku, již se rovněž říkalo saracénské obilí. Pohance se v chudé a kyselé bretaňské půdě dařilo skvěle a stala se základem stravy. Historicky – a v Bretani dodnes – jsou rozlišovány dva druhy palačinek. Slané, kterým se říká galette a dělají se výhradně z pohankové mouky, vody a soli. Jsou tmavé, křupavé a bezlepkové. Sladkým palačinkám se říká crêpe a k jejich výraznému rozšíření došlo až později, ve 20. století, kdy se pšeničná bílá mouka stala dostupnou a levnou. Jsou světlé, jemné a podávají se se sladkými náplněmi. Na rozdíl od českých lívanců nebo amerických pancakes se do pravých crêpes nedává žádné kypřidlo, tedy ani prášek do pečiva ani droždí. Cílem je dosáhnout téměř průsvitného, hedvábného těsta, které se rozprostírá speciální dřevěnou špachtlí (rozell) na kulatou litinovou desku (bilig).

Nejslavnější recept na světě vznikl údajně náhodou v roce 1895 v Monte Carlu. Mladý číšník Henri Charpentier připravoval



**INGREDIENCE:**

na cca 12–15 palačinek

- » 250 g hladké mouky (ideálně prosáté)
- » 3 až 4 vejce (podle velikosti)
- » 500 ml plnotučného mléka (pokojové teploty)
- » 50 g másla (roztuženého a mírně vychladlého – klíč k chuti)
- » 1 lžíce cukru krupice
- » Špetka soli
- » Doporučujeme přidat 1 lžici rumu nebo pár kapek vanilkového extraktu.

palačinku pro budoucího britského krále Eduarda VII. a omylem mu vzplála likérová omáčka. Výsledek byl ale tak skvělý, že král navrhl pojmenovat pokrm po své společnosti, která se jmenovala Suzette.

Ve Francii mají palačinky svůj vlastní den – 2. února. Tradice říká, že při obracení palačinky byste měli v levé ruce držet zlatou minci a pravou rukou palačinku úspěšně vyhodit a chytit zpět na pánev. Pokud se to povede, rodinu čeká bohatý a šťastný rok. Už se vám při čtení začaly sbíhat sliny a dostali jste chuť?

Pak tedy přinášíme recept na výbornou francouzskou palačinku. Tajemství špičkové francouzské crêpe tkví v technice a „odpočinku“ těsta. Zapomeňte rovněž na odměřování hrnkem, francouzští šéfkuchaři sázejí na pečlivé vážení s přesností na gramy. A jak na to? Do mísy dejte mouku, cukr a sůl. Uprostřed udělejte důlek, do kterého vyklepněte vejce. Postupně přilévajte mléko a od středu metličkou vypracujte hladké těstíčko. Nakonec vmíchejte roztužené máslo. To zajistí, že se palačinky nebudou lepit a získají oříškovou vůni. Klíčovým krokem celého receptu je „odpočinek“. Těsto nechte v lednici odpočívat minimálně 30 minut, ideálně ovšem klidně dvě hodiny. Lepek v mouce se uvolní, bublinky zmizí a palačinky budou hedvábně jemné a nebudou se trhat. Následně pánev jen lehce potřete máslem, protože díky máslu v těstě už ho není tolik potřeba. Smažte na středním plameni z každé strany cca 45–60 sekund, dokud se neobjeví zlatavé flíčky, tzv. tygrování. Pokud ovšem chcete jít s vyladěním receptu do extrému, zkuste místo klasického másla použít Beurre Noisette, tedy máslo zahřáté v kastrůlku, dokud nezačne vonět po oříšcích a nezhnědne. To posune chuť o úroveň výš.

Náplň palačinky necháváme už čistě na vaší chuti. Pokud byste se chtěli přidržit starofrancouzských receptů, doporučujeme hotovou horkou palačinku posypat cukrem a potřít pro Bretaň typickým slaným máslem. Máslo se rozpustí a spolu s cukrem vytvoří jemně slanou karamelovou chuť. Palačinku je možné nakonec posypat i plátky opražených mandlí. Jiný starofrancouzský recept naopak sází na kombinaci cukru a citronu, případně na mléčný karamel confiture de lait anebo sladký kaštanový krém crème de marrons, který je ve Francii velice oblíbený zejména v zimních měsících. Jako nápoj se pak k palačinkám v Bretani pije cidre, neboli zkvašený jablečný mošt s mírným obsahem alkoholu (2–8 %). Podává se v jemnější formě Doux nebo zemitější Brut, a to zásadně z keramických koflíků. Dobrou chuť... ehmm, bon appétit!

TAJEMSTVÍ ŠPIČKOVÝCH FRANCOUZSKÝCH PALAČINEK TKVÍ V TECHNICE A „ODPOČINKU“ TĚSTA

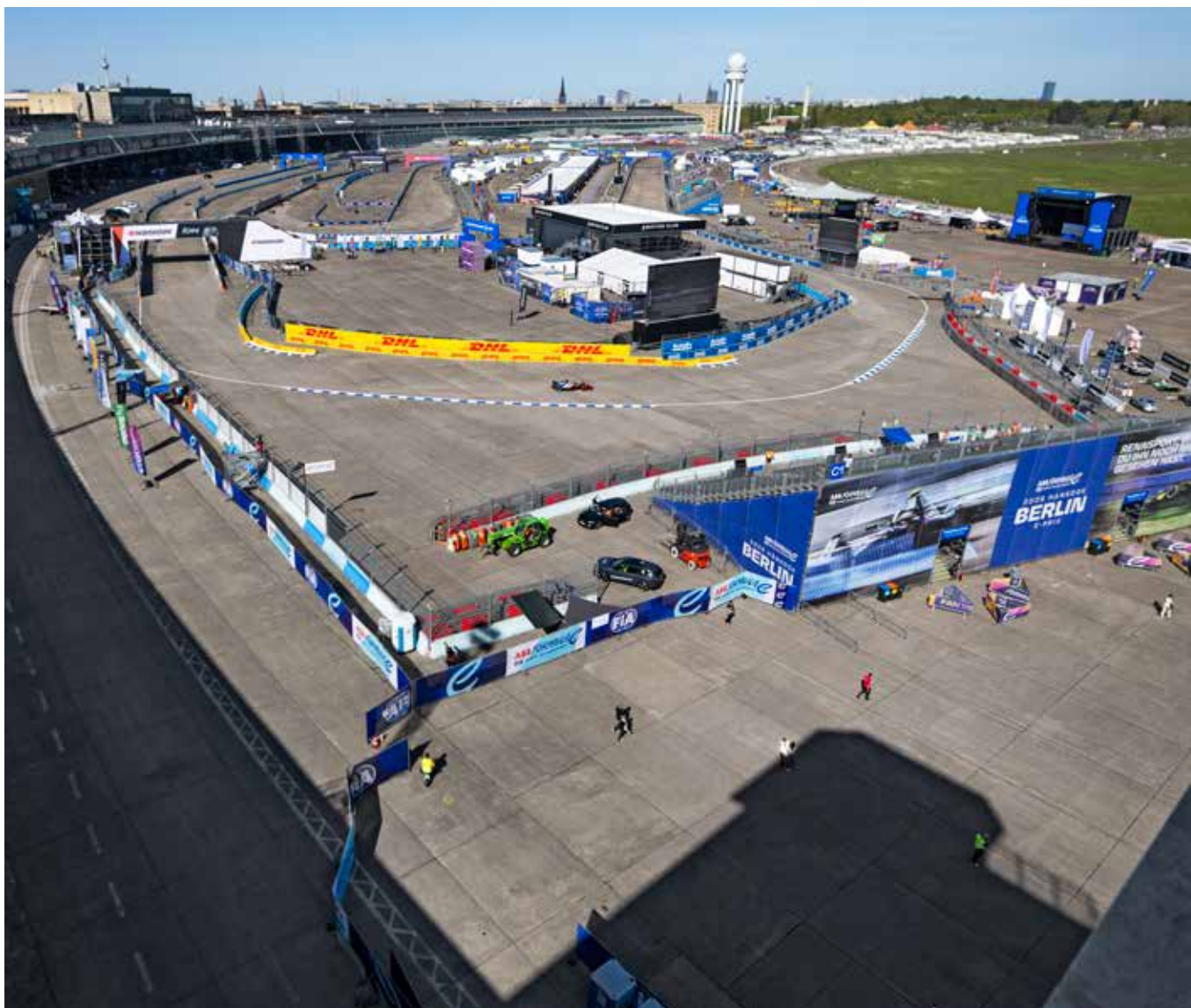


ELEKTRIZUJÍCÍ ZÁŽITEK





Citroën Racing před právě probíhající sezónou vstoupil do světového šampionátu elektrických formulí a už má na svém kontě nejen první vítězství, ale i několik umístění na stupních vítězů. Že jste zatím žádný závod Formula E neviděli? Nevadí, tady máte vše důležité, co byste měli o závodech elektrických formulí vědět.



Historie Formula E je příběh o tom, jak se z vysmívaného experimentu stal uznávaný světový šampionát pod hlavičkou FIA. Vše začalo v roce 2011 v jedné pařížské restauraci, kde šéf FIA Jean Todt a španělský byznysmen Alejandro Agag na zadní stranu ubrousku načrtli koncept závodů elektrických monopostů v centrech měst. Cílem byla podpora udržitelnosti a přiblížení motorsportu mladému publiku ve městech.

První závod Formula E se jel v roce 2014 v Pekingu. Baterie v tehdejších vozech nevydržely celý závod (cca 45 minut) a jezdci museli v polovině závodu zajet do boxů, vyskočit z jednoho vozu a naskočit do druhého s plně nabitou baterií. Fanoušci i experti byli k takovému závodění skeptičtí, ale série začala lákat velké automobilky.

V roce 2018 přišla druhá generace vozů s ikonickým futuristickým designem připomínajícím Batmobile. Díky technologii od McLarenu baterie konečně vydržela celý závod a kontroverzní výměna aut v polovině závodu se stala minulostí. Formula E získala status mistrovství světa FIA a do série vstoupily další velké automobilky, což vytvořilo jednu z nejnabitějších startovních listin v historii motorsportu. S touto generací vozů byl rovněž představen Attack Mode, jehož význam v závodech si vysvětlíme později.

AKCELERACE Z 0 NA 100 KM/H ZABERE POUZE CCA 1,8 SEKUNDY, A TO JE O 30 % MÉNĚ ČASU, NEŽ POTŘEBUJÍ SOUČASNÉ FORMULE 1

Další generace monopostu byla představena v roce 2023. Tato éra přinesla radikální skok v používaných technologiích. Vozy dosahovaly maximální rychlosti 320 km/h a výkon stoupl na 350 kW. Významně také vzrostl podíl rekuperované energie během závodu, až 40 % energie spotřebované v závodech si vůz sám vyrobí brzděním.

Aktuálně Formula E používá monoposty Gen3 Evo, které připravují půdu pro generaci Gen4, jež bude nasazena od příští sezóny. Poprvé v historii je v kvalifikačních duelech, na startu a v Attack Modu používán pohon všech kol. Akcelerace z 0 na 100 km/h zabere pouze cca 1,8 sekundy, a to je o 30 % méně



času, než potřebují současné Formule 1. A k dispozici už je také novinka zvaná Attack Charge, tedy extrémně rychlé nabíjení při zastávce v boxech.

KONCENTROVANÝ PROGRAM

Závodní víkend Formula E je velice intenzivní, protože většina akce se odehrává v jediný den, aby bylo minimalizováno omezení dopravy v centrech měst, ale i logistické náklady na ubytování členů týmu atd. Šampionát zahrnuje i několik tzv. double-headerů, kdy se jede jeden závod v sobotu a druhý závod v neděli.

V pátek bývá zpravidla na programu shakedown, krátký trénink, který slouží čistě pro kontrolu správné funkce veškerých systémů. V sobotu dopoledne následují dva volné tréninky v délce 30 minut. Okolo poledne je na programu kvalifikace, která má v případě Formula E unikátní formát skupin a vyřazovacích duelů. Tento systém byl uveden v roce 2022 a je považován za jeden z nejférovějších a zároveň nejnáročnějších formátů kvalifikace ve světě motorsportu. Eliminuje totiž nevýhodu „zametání trati“, kterou byli penalizováni lídři šampionátu v minulosti. Celá kvalifikace trvá přibližně 75 minut a jak už bylo naznačeno, skládá se ze dvou fází. V té první je všech 20 jezdců rozděleno do dvou skupin po deseti podle jejich aktuálního pořadí v průběžném hodnocení šampionátu. Jezdci v každé skupině mají 10 minut na to, aby zajeli co nejrychlejší čas. V této fázi kvalifikace mají vozy maximální výkon 300 kW. Pouze čtyři nejrychlejší z každé skupiny postoupí do další fáze, ostatní obsadí zadní pozice na startovním roštu (např. 9., 11., 13. místo atd. pro nepostupující ze skupiny A).

S fází duelů začíná ta pravá show. Osm postupujících jezdců se utká v přímých soubojích jeden proti jednomu na jedno měřené kolo. V duelech už je výkon vozu zvýšen na maximálních 350 kW, je rovněž aktivován i přední motor, což dramaticky zlepšuje trakci a zrychlení. Ve čtvrtfinále se mezi sebou utkávají jezdcí z téže skupiny – vítěz skupiny A proti čtvrtému ze skupiny A atd. Tím je zajištěno, že podmínky na trati jsou pro oba v maximální míře stejné. V semifinále se utkají mezi sebou vítězové čtvrtfinále a dva nejrychlejší si to spolu ve finále rozdají o pole position. Vítěz kvalifikace získává nejen nejvýhodnější pozici na startu závodu, ale i 3 body do šampionátu. Poražený finalista startuje ze 2. místa, poražení semifinalisté startují ze 3. a 4. místa (podle jejich času v semifinále), poraženým čtvrtfinalistům na startu patří 5. až 8. místo (opět podle dosažených časů) a aby se zabránilo znevýhodnění jedné ze skupin (např. pokud začne pršet v polovině kvalifikace), jezdcí z vítězné skupiny (té, ze které pochází vítěz pole position) obsazují lichá místa na roštu, zatímco druhá skupina obsazuje místa sudá.

GEN4 MÍŘÍ NA SAMÝ VRCHOL



Nová generace monopostů Formula E, označovaná jako Gen4, představuje od sezóny 2026/2027 největší technologický skok v historii tohoto šampionátu a definitivně stírá výkonnostní rozdíl mezi elektrickými vozy a tradičními kategoriemi se spalovacími motory. Zásadní změnou je razantní navýšení maximálního výkonu na 600 kW, což je téměř dvojnásobek ve srovnání s Gen3 Evo a umožní to vozům dosahovat ještě brutálnější akcelerace i vyšší maximální rychlosti. Řečí čistých čísel 1,8 sekundy a 325 km/h. Klíčovým prvkem architektury Gen4 je plnohodnotné zapojení přední pohonné jednotky nejen pro rekuperaci, ale i pro aktivní pohon všech kol v průběhu celého závodu, což radikálně mění dynamiku jízdy a možnosti předjíždění. Aby monoposty zvládly tento masivní nárůst síly, přechází šampionát na nového dodavatele pneumatik, Bridgestone, který poprvé v historii série nabídne dvě různé pneumatiky, jednu pro suchou a jednu pro mokrou trať. Celý koncept doplňují pokročilé baterie od Podium Advanced Technologies s vylepšeným tepelným managementem a schopností extrémně rychlého nabíjení, což společně s aktivními aerodynamickými prvky potvrzuje pozici Formula E jako nejprogresivnější laboratoře pro elektromobilitu budoucnosti.

POROVNÁNÍ GEN4 S AKTUÁLNÍ GEN3 EVO

Generace	Gen3 Evo	Gen4
Délka [mm]	5016,2	5540
Výška [mm]	1023,4	1113
Šířka [mm]	1700	1790
Rozvor [mm]	2970,5	3080
Min. hmotnost (s jezdcem) [kg]	840	954
Max. výkon [kW]	350	600
Max. rekuperace [kW]	600	700
Množství rekuperované energie [%]	přes 40	přes 40
Max. rychlost [km/h]	320	335
Pohon	AWD	AWD



KVALIFIKACE MÁ V PŘÍPADĚ FORMULA E UNIKÁTNÍ FORMÁT SKUPIN A VYŘAZOVACÍCH DUELŮ. JE POVAŽOVÁN ZA JEDEN Z NEJFÉROVĚJŠÍCH A ZÁROVEŇ NEJNAPÍNAVĚJŠÍCH VE SVĚTĚ MOTORSPORTU

Náročnost tohoto formátu kvalifikace spočívá především v tom, že jezdec musí během krátké doby absolvovat několik ostrých kol za sebou. Musí mít perfektně pod kontrolou teplotu pneumatik a baterie. Jakákoliv chyba v duelu znamená okamžitý konec nadějí na přední pozice, protože jezdci jednoduše nemají druhý pokus.

HRA S ENERGIÍ I RYCHLOSTÍ

Samotný závod se jede odpoledne a trvá zpravidla 45–50 minut. Standardní výkon vozu činí v závodním režimu 300 kW, výjimkou je start a Attack Mode. Ten jezdec aktivuje průjezdem aktivací zónou mimo ideální stopu povětšinou na vnější straně některé ze zatáček. V Attack Modu má pilot k dispozici vyšší výkon 350 kW a pohon všech kol. Pravidla pro Attack Mode jsou záměrně navržena tak, aby byla dynamická. FIA je může měnit závod od závodu, aby týmy nemohly mít dopředu připravenou jedinou vítěznou simulaci. Jezdec si nemůže vybrat libovolnou délku aktivace Attack Modu. FIA před každým závodem (obvykle 60 minut před startem) oznámí povinné formáty. Například může být stanoven formát 2+6, 4+4 nebo 6+2. Jezdec se musí během závodu rozhodnout, který „set“ aktivuje jako první, a musí během závodu vyčerpat veškerý přidělený čas, tedy celých 8 minut. Pokud závod skončí například vypršením času nebo





odjetím vypsání počtu kol a jezdec má ještě nevyčerpaný Attack Mode, následuje přísná penalizace, obvykle 20–30 sekund, které jsou přičteny k výslednému času. Díky tomu má závod divákovi neustále co nabídnout.

Zajímavé je, že monopost Gen3 Evo nemá vzadu klasické mechanické brzdy. Zpomalování zajišťuje brzdový účinek elektromotorů, které rekuperují kinetickou energii zpět do baterie a rekuperace tak tvoří až 40 % energie spotřebované během závodu.

UDRŽITELNOST A EFEKTIVITA

Formula E si zakládá na udržitelnosti a efektivitě, a to v nejrůznějších oblastech. Proto je například striktně omezen počet členů týmu, kteří jsou na závodě přítomni. Tým může mít na trati pouze 17 inženýrů a mechaniků (na obě auta dohromady). Do toho ovšem nejsou započítáváni lidé starající se o PR, marketing, catering a management, ale pouze lidé, kteří se přímo dotýkají techniky vozu.

Dodavatelem pneumatik pro Formula E je Hankook a jeho iON Race je univerzální pneumatika pro suchou i mokrou trať, využívající přibližně ze 30 % recyklované materiály. Běhoun je z přírodního kaučuku, zatímco konstrukce pneumatiky je

zesílena vlákny z PET lahví a do směsi jsou přidávány rostlinné oleje a pryskyřice, které nahrazují část ropných složek a zajišťují pružnost běhounu v širokém spektru teplot. Pro standardní závodní víkend s jedním závodem má jezdec k dispozici pouze dvě sady nových pneumatik na celý víkend od prvního volného tréninku až po závod. V případě double headeru, kdy se jedou dva závody za víkend, je počet sad zvýšen na tři. Týmy se proto snaží šetřit čerstvé pneumatiky na kvalifikaci. Po skončení každého závodního víkendu pak Hankook veškeré použité pneumatiky posbírání a posílá k úplné recyklaci. Materiál lze následně použít k výrobě nových surovin nebo jako palivo pro výrobu cementu s nízkými emisemi, což uzavírá cirkulární cyklus šampionátu.

Energie pro vozy je zakázáno brát z místní městské sítě, aby nedošlo k jejímu přetížení. V minulosti Formula E používala generátory poháněné HVO, biopalivem z udržitelného odpadu, které snižuje emise o 90 %. Stále více se ovšem používají mobilní energetické stanice vybavené superkapacity. V samotných boxech jsou mobilní rychlonabíjecí stanice a u Gen3 Evo jsou v některých závodech povinné zastávky v boxech pro extrémně rychlé nabíjení výkonem 600 kW, které během 30 sekund doplní elektrickou energii potřebnou pro zbytek závodu.

BERLÍNSKÉ UNIKUM

Závod v Berlíně je pro našince tím nejdostupnějším. Z Prahy jste vlakem na místě za čtyři hodiny, přičemž z nádraží Berlin Südkreuz se dá na letiště Tempelhof dojít pěšky nebo dojet metrem. Impozantní stavby hangárů a obrovská letištní plocha bývalého letiště vytváří jedinečnou scénérii pro závod Formula E. Architekt Ernst Sagebiel navrhl monumentální budovu v polokruhovém tvaru připomínajícím orlí křídla, která byla ve své době největší souvislou stavbou na světě. Letiště už na přelomu 30. a 40. let minulého století mělo obrovské převislé střechy nad plochou, takže cestující mohli nastupovat do letadel chráněni před deštěm, což byl vlastně předchůdce dnešních „rukávů“ u gatů. Tempelhof až do nedávna sloužil jako hlavní civilní letiště pro západní Berlín, ale s nástupem proudových letadel začal technicky zaostávat (krátké dráhy, poloha uprostřed obytné čtvrti) a hlavní provoz byl postupně přesunut na letiště Tegel. Poslední komerční let z Tempelhofu odstartoval 30. října 2008. Dnes je to obrovský městský park pro bruslaře, běžce a cyklisty a v hangárech se konají veletrhy či koncerty. Na letištní ploše se již tradičně jezdí závod Formula E. Vedle toho hrubý a nerovný betonový povrch bývalého letiště vytváří pro jezdce a týmy jednu z nejnáročnějších výzev celé sezóny. Povrch je dokonce tak abrazivní, že bylo u některých vozů patrné, že během volného tréninku byly z pneumatik doslova vytrhány kusy dezénu. Bylo zajímavé přímo v boxech sledovat práci mechaniků, kteří během tréninku upravovali nastavení vozu, a zatímco se na voze pracovalo, byly pneumatiky vyskládány do komínku a zabaleny do termoizolačních deček, které udržovaly teplo v již zahřátých pneumatikách. Ale nahřívání tak, jak ho známe z F1, je ve Formula E zakázané. Kvalifikace pak přináší přetahování o setiny a tisíce sekund. Ano, tak vyrovnané pole ve Formula E je a o postupu ze základní části do vyřazovacích duelů často rozhodují sebemenší detaily.



Vždyť v sobotu ve skupině A Nick Cassidy z týmu Citroën postoupil jen s minimálním náskokem 0,01 sekundy na pátého v pořadí! Šestý ztrácel další 0,001 sekundy a sedmý byl o dalších 0,008 sekundy zpět!

Závod přináší zajímavou taktickou bitvu, kdy se jezdci snaží šetřit pneumatiky i energii do rozhodujících okamžiků závodu, ale zároveň neztratit ze svých pozic. Každé procento energie v baterii je důležité. A tak se pořadí neustále mění a je na co se dívat. Navíc současné monoposty umějí jezdit rychlostí přes 300 km/h a jedná se tak o atraktivní podívanou, která mnohé velice příjemně překvapí. Jestli máte rádi závodění, jež diváka pobaví a přinese mu adrenalinový zážitek, nikdy by vás zřejmě nenapadlo, že někdy mezi ty nejzajímavější série zařadíte i elektrické formule. Ony tam ale určitě patří.



YANN COUDOURET

závodní inženýr Citroën Racing

Na konci dubna byl na Paul Ricard představen nový vůz Gen4. Jaký z něj máte pocit?

Bude to vzrušující auto. S novými předpisy bude docela důležité hned od začátku vše správně nastavit. Čeká nás více přítlaku, více výkonu a přilnavější pneumatiky. Určitě to pro týmy bude velká výzva, aby na trati z vozu vytěžily maximum, ale rovněž pro výrobce, aby vytvořili ten nejlepší možný balíček. Vůz je schopen rekuperovat energii výkonem 700 kW!

Změní se tím nároky na chlazení celého systému – baterie, motoru atd.?

Rozhodně bude mít chlazení vyšší výkon než dnes. Ale už dnes můžeme rekuperovat výkonem 600 kW, takže je to vlastně jen o kousek víc. Provedeme pouze úpravy na straně chladičů a podobně. Teplota není ta největší výzva.

Když se podíváte na auto, vidíte více přítlačných ploch a kanálů skrze šasi. Mohl byste uvést přesná čísla přítlaku nového vozu ve srovnání s Gen3 Evo?

Myslím, že budeme mít zhruba dvakrát větší přítlak než v současnosti. Přesná čísla ještě nejsou konečná, protože stále čekáme na finální specifikaci aerodynamiky, ale bude to víceméně dvojnásobný přítlak proti dnešku, což bude rozhodně velký krok.

Mluvíme o přítlaku nebo jen potlačeném vztlaku?

Ne, mluvíme přímo o přítlaku.

Novinkou u Gen4 je aktivní zadní diferenciál. Jak mocný nástroj je to pro vás jako inženýra a pro jezdce?

Je to skutečně velká věc. Už teď v tom vidíme výzvu, ale pokud víte něco o dynamice vozidla, otevírá to tolik řešení pro zlepšení vyvážení a výkonu vozu. Hodně si od toho slibujeme, protože věříme, že to velmi pomůže při nastavování auta k dosažení ideálního set-upu. Má to obrovský dopad na stabilitu v nájezdu do zatáčky a na fáze uprostřed zatáčky.

Může si ho jezdec nastavovat na volantu, nebo jsou tam přednastavené konfigurace?

Vůz začíná volný trénink s určitým přednastavením. Pokud to jezdci



nevyhovuje z pohledu vyvážení vozu, má k nastavení diferenciálu přístup přímo z volantu a může měnit mapování zatáčky po zatáčce. Může se rozhodnout pro větší nebo menší přenos točivého momentu. Můžeme mu to upravit i my v garáži po brífinku, ale pokud je během jízdy příliš daleko od toho, co potřebuje, může to změnit sám na volantu.

Takže jsou jezdci v autě docela zaneprázdnění všemi těmi ovladači na volantu.

Rozhodně. Příští rok budou mít aktivní diferenciál, ale už dnes mají přístup k mnoha nastavením. Jsou přinejmenším stejně zaneprázdnění jako piloti ve Formuli 1.

Na vozech Gen3 Evo i Gen4 jsou velice malé brzdové kotouče. Používají se během kvalifikace a závodu vůbec mechanické brzdy, nebo jsou tam jen pro jistotu?

V kvalifikaci brzdové kotouče rozhodně potřebujeme, aby pomohly při zpomalování. Rychlost je vyšší a vyžaduje příliš velké zpomalení na to, abychom spolehnuli jen na brzdění rekuperací. V závodě je můžeme použít v případě, že opravdu tvrdě tlačíme na píl, ale cílem je nepoužívat je, abychom skrze elektromotory rekuperovali maximum energie. V závodě se tedy snažíme najít správný kompromis mezi rychlostí a hospodařením s energií bez použití mechanických brzd, protože jejich použití je ztracená energie, kterou nemůžeme uložit do baterie. Je to skutečný závod energií. Výjimkou je situace, kdy je na konci závodu hodně vyjetí safety caru, která nepřidají další kola. Pak někdy nevdají, jestli brzdy

použijete nebo ne, protože máte dost energie na to, abyste byli rychlí. Ale při standardním závodě se tomu snažíme vyhýbat, abychom zajistili maximální rekuperaci energie.

Jedna ePrix se jede v Monaku na stejné trati jako F1. Máte už nějaké výpočty pro Gen4, jak velký to bude krok vpřed?

Pokud jde o konkrétní data, myslím, že Spark je už má v simulacích, my na straně týmu je zatím nemáme. Mnohem víc se soustředíme na Gen3 Evo. Výrobce šasi se více zaměřuje na Gen4. Víme, že výzvou je porazit Formuli 2. Myslím, že vůz Gen4 je dostatečně dobrý na to, aby bojoval s časy na kolo s F2. Uvidíme, jestli se nám to povede. Bude zapotřebí, aby výrobce šasi odvedl dobrou práci a týmy na trati z aut dostaly maximum. Ale rozhodně je to výzva.

Jelikož je Gen4 větší, rychlejší a výkonnější, myslím, že některé okruhy v kalendáři pro ni budou příliš malé. Máte nápady, kde by Formula E mohla v budoucnu závodit?

O tom moc informací nemám. Je pravda, že na některých tratích si lze jen těžko představit Gen4 závodit na plný výkon. Nové tratě by byly zajímavé. Skvělým místem by byl Austin v USA, sice ne na dlouhé konfiguraci pro F1, ale na té kratší, kterou používá NASCAR. Myslím, že se budeme muset přesunout z center měst na klasické okruhy, už jen kvůli bezpečnosti. Anebo bychom mohli závodit na širokých bulvárech, jako je třeba Las Vegas. To by mohla být inspirace pro změnu městských lokalit, abychom měli široké ulice a vysokou bezpečnost pro jezdce.

Dokážete si představit závod Gen4 v Macau nebo v Adelaide? Austrálie v kalendáři chybí. Ale Bathurst je pro ně asi příliš dlouhý, že?

To si myslím taky, Bathurst je příliš dlouhý a nemá žádnou kratší variantu, takže by to bylo moc náročné. Ale Gold Coast by mohl být dobrý nápad! Po světě je ovšem spousta zajímavých míst a měst, která by byla pro nás dostupná.

Pokud byste měl popsat vůz Gen4 třemi slovy, jaká by to byla?

Rychlost, výzva a budoucnost.



TIP PRO CESTOVATELE:

Příplatková 3D navigace se rozhodně vyplatí. Má integrovanou mapu Evropy, je v češtině a s hlasovým ovládáním přes smartphone. Najde nejen optimální cestu vzhledem k aktuálnímu provozu, ale umí mnohem víc: předpovídá počasí, varuje před rychlostními radary či nebezpečnými úseky, hledá parkoviště a body zájmu či zjistí ceny paliv na okolních čerpacích stanicích.



PÁLAVA Z PTAČÍ PERSPEKTIVY: MODRÁ ODYSEA S BERLINGEM

Někdy není cílem cesty ujet stovky kilometrů a navštívit maximum míst. Pro nás je intenzivní prožitek nejvíc. Když se spojí malebnost jihomoravských vinic, hra světél nad Novými Mlýny a prostorový zázrak jménem Citroën Berlingo XL, vznikne víkend, na který se nezapomíná.

Vyrazili jsme na Pálavu ve složení 2+2. Dva s drony v batozích a chutí objevovat svět z výšky i z vodní hladiny a s připraveností obětovat své pohodlí výměnou za dokonalé záběry. Druhá dvojice vyzbrojená fotoaparátem projevila touhu zkoumat Pálavu ze země a věnovat se i kulturním a gastronomickým zážitkům. Jižní Morava v létě, to je symfonie barev. Zlatavé slunce se opírá do sytě zelených řádků vinic, které z ptačí perspektivy vypadají jako precizně střižený manšestr. Naše posádka je plná očekávání a padají sázky, která z dvojic na konci víkendu bude mít povedenější záběry a více zažije. Dvojice s fotoaparátem navíc touží po romantice stylových ubytování v Pavlově a nechat se rozmazlovat dokonale připravenou snídaní. To dronaři mají jediný cíl, chytit nejlepší světlo a vidět toho co nejvíce z nadhledu. K tomu však všichni potřebujeme parťáka, který nás podrží. Naší základnou se stala metalická modrá ikona Citroën Berlingo XL v nejvyšší výbavě MAX.

VÍCE NEŽ JEN AUTO, JE TO ZÁKLADNA

Berlingo XL je delší ze dvou nabízených variant. Ve srovnání s verzí M je o 35 cm delší, což se nezdá nijak moc, ale maximální objem zavazadlového prostoru je větší o celých 1000 litrů, a to už je pořádný rozdíl! Na výlet jsme tak vyrazili s doslova královským prostorem. Ukázalo se, že vůz se vznětovým motorem o výkonu 130 koní a hladce řadící automatickou převodovkou je pro pálavské silničky jako stvořený. Jízda byla příjemně svižná a atmosféra v autě skvělá. Zatímco automatická dvouzónová

LOKALITY, KTERÉ NESMÍTE MINOUT

Hradištěk u Velkých Bílovic

Proč dronaři: Ikonická kaplička na vršku s 360° výhledem. Nejlepší čas je těsně před západem slunce, kdy stíny vinic vytvářejí neuvěřitelný grafický vzor.

Zajímavost: Místo má specifickou akustiku; když stojíte u kapličky, slyšíte šumění okolních obcí, které se nese údolím.



Rozhledna Slunečná (Velké Pavlovice)

Proč výhledy: Otevřená 24/7 a v noci krásně nasvícená. Skvělé místo pro astro-fotografii s autem v popředí.

Zajímavost: Konstrukce má připomínat keř vinné révy pnoucí se k nebi.



Zřícenina Děvičky (Dívčí hrad)

Proč dronaři: Získat nahléd nad hradem s Novomlýnskými nádržemi v pozadí je „must-have“ záběr každého filmaře.

Zajímavost: Legenda praví, že tři skalní útesy pod hradem jsou zkamenělé dívky. Z dronu tyto formace vypadají mnohem plastičtěji.



klimatizace udržovala v kabině svěží vzduch i v odpoledním žáru, řidič si užíval komfort sedadla s loketní a nastavitelnou bederní opěrkou. Ocenili jsme i hands-free přístup. Už žádné šátrání po kapsách, když máte obě ruce plné techniky nebo nesete složený paddleboard.

Aktivní rodiny ocení spoustu místa pro nejrůznější sportovní propriety a výbavu či hromadu nápaditých odkládacích prostor. A když cestujete jen ve dvou, po sklopení zadních sedadel do roviny je zavazadlový prostor auta prakticky nevyčerpatelný. Geniální detail je samostatně výklopné sklo pátých dveří – když například parkujete v řadě u vody a nemáte místo na vyklopení celých dveří zavazadelníku, přesto se k věcem během vteřiny snadno dostanete.

NOC POD HVĚZDAMI U SLUNEČNÉ

Zatímco část rodiny usínala v měkkých peřinách penzionu, my jsme se rozhodli pro experiment: nocleh přímo u rozhledny Slunečná. Berlingo nabízí v interiéru neuvěřitelnou variabilitu. Tři samostatná sedadla ve druhé řadě se dají sklopit do dokonalé roviny. Stačí trocha šikovnosti, nafukovací matrace a z Berlinga je regulérní „obývací“ s výhledem na noční oblohu. Přespání ve dvou bylo překvapivě komfortní – verze XL s ložnou délkou 3,05 m poskytuje dostatek místa pro nohy i pro uložení dronů hned vedle lůžka. A když spaní s výhledem na noční nebe spojíte s pochutinami z místních zdrojů zakoupených během dne (klobásky, sýry, okurčičky a pochopitelně víno), nechybí vám už naprosto nic.

EMOCE V KAŽDÉM ZÁBĚRU

Nejsilnější moment? Sobotní podvečer u vinařství Hamerník. Vzduch voněl a my jsme vyslali drony nad Děvičky. Na displeji se objevila textura krajiny, kterou ze země nevidíte – nekonečné linie vinic protnuté naší modrou metalízou. Pálava není jen



o víně, je o kontrastech. O bílých vápencových skalách, které se zrcadlí v hladině nádrže, a o tichu, které přeruší jen zpěv ptáků, vzdálené bzučení dronu a šplouchání vesla u kostela sv. Linharta. Pálavu doporučíme pro milovníky výhledů. Vždyť co je lepšího, než se posadit do trávy a dívat se do kraje. A tady prožijete sluncem prohřáté vinice s jejich specifickou vůní doplněnou sladkou přítomností medonosných rostlin. Podvečery plné nostalgie, kdy se svět zastaví, bzukot včel ustoupí a je nahrazen zpěvem ptáků chystajících se k spánku a chladivý vánek přináší uklidnění vaší mysli. Zapadající slunce dokáže nasvětlit neuvěřitelné scény a vykresluje tak detaily, kterých si v plném slunci nevšimnete. Jediné, co chcete, je zůstat a koukat do nebe a čekat noc plnou hvězd.

S Berlingem nejste na výletě jen s autem. Jste tam s partákem, který odveze rodinu, poslouží jako hotel, ložnice i střížna videa. Je to auto pro ty, kdo chtějí vidět víc a občas kvůli tomu vyjedou i mimo asfalt.



LOKALITY, KTERÉ NESMÍTE MINOUT

Kostel sv. Linharta

Proč výhledy: Jediný pozůstatek zatopené obce Mušov. Dostanete se k němu jen na paddleboardu nebo lodi.

Zajímavost: Kostel stojí na ostrově, který je významným hnízdištěm ptactva. Dronem létejte opatrně a z dálky, záběry kostela osamocенého v modré ploše jsou dechberoucí.



Lednicko-valtický areál (Janův hrad):

Proč výhledy: Romantická umělá zřícenina obklopená lužními lesy a vodními kanály.

Zajímavost: Přestože vypadá staře, byl postaven jako lovecký zámek, kde se panstvo po honu oddávalo hostinám. Textura zdiva je při bočním slunci velice fotogenická.



DOBRODRUŽSTVÍ V DUNÁCH S NOVOU ENERGIÍ

Když se řekne Dakar, většina lidí si představí výkonem překypující off-roady nebo obrovské kamiony letící pouští a kamením. A pak jsou tu dvě české dámy, které si cestu saúdskou pouští razí s naprostou elegancí, humorem a autem, které byste v písku nečekali.



Bára Holická a Lucie Engová se v ročníku 2027 vracejí na scénu Dakar Classic, a pokud si myslíte, že ten rok volna si jen tak užívaly a odpočívaly, jste na omylu. Jejich ikonický Citroën 2 CV prošel proměnou, která z něj dělá ještě odolnějšího pouštního rváče. Představení vylepšeného auta, nového funky válečného zbarvení i nového partnera projektu se odehrálo stylově poslední květnový víkend na automobilové slavnosti Legendy v pražských Holešovicích.

KDYŽ SE LADÍ DETAILS PRO PŘEŽITÍ

Závodění v extrémních podmínkách vyžaduje víc než jen odvahu se do závodu vydat. Hlavní technik a duchovní otec dvoumotorové „kachny“ Tomáš Neruda na základě zkušeností z předcho-

zích startů připravil řadu vylepšení, která mají nejen zvýšit spolehlivost a ušetřit Báře s Luckou těžké chvíle přímo na trati, ale usnadnit i práci mechanikům v bivaku soutěže. Tým strávil měsíce odstraňováním slabých míst, která posádku v minulosti trápila.

Zásadní inovací prošlo výfukové potrubí, které už nevede středem vozu. Nově je vyvedeno do strany, aby extrémní horko neničilo ovládání spojky. Právě přehřívání dřve způsobovalo, že Bára s Luckou musely dojíždět etapy jen s polovičním výkonem. Kromě toho zadní motor dostal přímo pro spojku vylepšené chlazení/přepliňování vzduchem, což by mělo zamezit přístupu písku a zajistit bezproblémové fungování i v těch nejnáročnějších dunách.



Po roční pauze se Lucka (vlevo) a Bára těší do Saúdské Arábie na další dakarské dobrodružství. Vedle řady technických vylepšení má jejich Duckarka i nové válečné zbarvení.



Srdce vozu, tedy oba motory, si udělala výlet do Belgie k odborníkům na „kachny“. Revize odhalila, že jemný pouštní písek je pro vnitřnosti pohonných jednotek nemilosrdný soupeř. Proto se tým rozhodl pro radikální krok – spojil síly s Technickou univerzitou v Liberci, katedrou netkaných textilií, a společně s experty na moderní tkaniny vyvíjejí filtraci, která do motoru nepustí ani zrnko prachu, ale zároveň ho nebude „dusit“ omezením přísunu čerstvého vzduchu.

V NOVÉM KABÁTĚ A S CHUTÍ TRADICE

Není to ale jen o šroubcích a oleji. „Kachna“ vyráží do nové sezóny v úplně novém designu, pod kterým je tentokrát podepsána agentura Cocoon. Design odráží spojení s novým generálním partnerem, kolínskou sodovkárnou KOLI. Smysl tohoto partnerství je založen na tom, že obě strany staví na poctivém řemesle, rodinné tradici a odvaze jít proti proudu. Bára Holická se navíc rozhodla, že svůj dakarský příběh přetaví v něco víc. Její projekt Bez itineráře má být inspirací pro každého, kdo se bojí udělat první krok do neznáma. Skrze podcasty a setkání chce ukázat, že překonávání překážek v poušti je vlastně metaforou pro běžný život. Tým Duckar znovu dokazuje, že k velkým výkonům nepotřebujete tu nejmodernější techniku světa, ale obrovské srdce, českou vynalézavost a schopnost se smát i v momentě, kdy jste po kolena v písku. Dakar Classic 2027 tak nebude jen o výsledném čase a trestných bodech, ale o radosti z cesty, kterou si tyto dvě dámy přišly podle vlastních pravidel.

TOMÁŠ NERUDA PŘIPRAVIL ŘADU VYLEPŠENÍ, KTERÁ MAJÍ ZVÝŠIT SPOLEHLIVOST A UŠETŘIT BÁŘE S LUCKOU TĚŽKÉ CHVÍLE PŘÍMO NA TRATI



Interiér závodní „kachny“ je vyloženě spartánský a je v něm jen to nejnútnejší. Každý kilogram se v poušti a kamení počítá. Jedinou řadičkou na podlaze se řadí převodové stupně v převodovce vpředu i vzadu naráz.



DĚLÁ VÁM VÁŠ CITROËN RADOST? STAŇTE SE KMOTREM!

Ruku na srdce – kolikrát v životě už jste někomu doporučili skvělou věc úplně zadarmo? Kamarád se vás u piva zeptá, jaký si má koupit telefon, vy mu hodinu básníte o svém novém kousku, on si ho druhý den nadšeně pořídí a vy z toho máte... no, maximálně dobrý pocit. Výrobce telefonu vám nepošle ani děkovnou SMS, natož korunu.

Pokud ale jezdíte francouzským vozem se znakem dvojitého šípu, v našich končinách se věci mají jinak. Značka Citroën v Česku totiž vytvořila program, který vás odmění za to, že svou spokojenost s vozem Citroën předáte dál. Dobrou radou můžete udělat radost nejen jiným, ale i sobě samému. Je na čase proměnit nadšení z vašeho auta v hmatatelné benefity a stát se hrdým ambasadorem značky.

VY A VAŠE DOBRÁ RADA

Celý trik spočívá v tom, že jako spokojený majitel vozu v ruce držíte všechny trumpfy. Kdykoli se někdo z vaší rodiny, kolegů v práci nebo sousedů začne zálibně koukat po vašem autě, doporučte mu Citroën a nasměrujte ho k prodejci. Předtím ale nezapomeňte na webu www.formularcitroen.cz/doporuceni vyplnit krátký formulář. Pokud váš známý dá na vaši radu a pořídí si nový Citroën, získáte odměnu v podobě poukazu na 5000 Kč.

VAŠE ODMĚNA

Jakmile voucher dorazí do vaší e-mailové schránky, můžete vyrazit na nákupy. Ptáte se kam? K libovolnému prodejci Citroën. A co vše si můžete koupit? Cokoli, za co byste jinak museli zaplatit. Poukazem můžete například uhradit servisní prohlídku či výměnu oleje. Toužíte po originálním střešním boxu na lyže, nových litých kolech nebo koberečkách na míru? I k jejich nákupu můžete voucher použít. A pokud máte své auto v dokonalém stavu a vlastníte už veškeré příslušenství, které potřebujete, můžete udělat radost sobě či vašim blízkým dárkem z originálního Citroën butiku. Značkové oblečení, designové hodinky, batohy nebo miniatury historických modelů – to vše můžete mít jen za to, že jste svému známému dobře poradili. Nezapomeňte si ale ohlídat platnost voucheru. Na čerpání odměny máte půl roku.

CITROËN JAKO ŽIVOTNÍ STYL

Pro mnohé není Citroën jen dopravním prostředkem, ale vyjádřením životního postoje. Pokud patříte k těm, kteří mají alespoň jeden z těchto vozů v garáži, pravděpodobně toužíte po tom, aby se jeho jedinečné kouzlo a francouzský šarm prolínaly i do vašich dalších každodenních aktivit. Lifestylevá kolekce Citroën nabízí doplňky, které z vás udělají „citroëňáka“ každým coulem, ať už jste v kanceláři, na hřišti nebo si užíváte domácí pohodu.



Vaše ranní rituály mohou získat zcela nový rozměr s vintage hrnkem Citroën Origins. Vyveden v elegantní námořnické modři dodá každé přestávce na kávu nebo čaj nostalgický nádech a připomene bohatou historii značky.



Fanoušci rychlých kol a precizního střihu ocení černou polokošili Citroën Racing x Kappa. Tento kousek v sobě snoubí eleganci s dravým duchem motorsportu. Polokošile zaujme kontrastními detaily a moderním příléhavým střihem, který podtrhuje její dynamický vzhled.



Aby se vám kouzlo Citroënu nikde nezatoulalo, můžete své klíče od vozu, domu či kanceláře svěžit stylovému přívěsku na klíče. Je vyroben z pružného a přitom velmi pevného materiálu, takže hravě zvládne každodenní používání a zajistí perfektní organizaci vašich nezbytností.



Žádná kolekce by nebyla úplná bez připomínky nejslavnějších modelů historie. Citroën vzdává hold legendární „kachně“ prostřednictvím autíčka Majorette Citroën 2 CV. Tento sběratelský model vyniká exkluzivním designem, který je přímo inspirován Paříží a majestátní katedrálou Notre-Dame, čímž do vaší sbírky přináší kus pravé francouzské atmosféry.



Pro ty, kteří jsou neustále v pohybu, je připravena sportovní láhev Citroën. Díky praktickému uzávěru s rychloupínacím mechanismem a integrovanému poutku na zápěstí je ideálním společníkem pro dodržování pitného režimu během náročného dne.

Pokud chcete spojit vašeš pro auta s pohybem, Citroën rozšířil svou nabídku o volejbalový míč Citroën T5. Jeho červeno-bílý design s logem automobilky a moderní grafikou z něj činí nepřehlédnutelný doplněk pro letní hry s přáteli.





VÍKENDY S DVOJITÝM ŠÍPEM

Stovky aut, tisíce příběhů a neopakovatelná atmosféra přátelství. Jarní srazy Citroën klubů v Karvánkách, Šternberku, Mladé Boleslavi, Varvažově, Těšově a na Klenové potvrdily, že pro české majitele není jejich Citroën jen dopravní prostředek, ale především přístup k životu.

KDE SE HISTORIE VZNÁŠÍ NA HYDRAULICKÝCH POLŠTÁŘÍCH

Šestý ročník Jarního koulení proměnil malebné podhradí a zámek Klenová v oázu technické elegance. Tato akce, která je srdcovkou pro majitele vozů s legendárním hydropneumatickým odpružením, potvrdila svou pověst nejpřátelštějšího setkání v Česku. Na místě se sešlo přes 40 vozů – od aristokratických DS přes ikonické CX a BX až po moderní modely C5 a C6. Velkou hvězdou srazu byl unikátní prototyp Citroën M35 s exotickým Wankelovým motorem pod kapotou. Vrcholem dne byla společná jízda krajinou, která nabídla divákům nezapomenutelný pohled na nekonečnou kolonu „dvojitých šípů“.

JIHOČESKÁ IDYLKA V KARVÁNKÁCH

Kachní sraz v Karvánkách, pořádaný Mírou Hejtmánkem, není jen o autech, je o životním stylu. V květnu se u jihočeských rybníků sjelo přes 90 ikonických Citroënů 2 CV. Tady se nehraje na to, kdo má nejdražší renovaci, hlavní je radost z cestování a sdílení zážitků. Program byl pestrý – od spanilé jízdy Třebořskem až po návštěvu velbloudí farmy. Vedle naleštěných veteránů zářily i vozy, které jejich majitelé stále denně používají, což jen dokazuje nadčasovost francouzské jednoduchosti.





MORAVSKÉ JARO VE ZNAMENÍ DVOU VÁLCŮ

Klub 2 CV Morava odstartoval sezonu v kulísách historického Šternberka. V podhůří Nízkého Jeseníku se sešly desítky „kachen“, modelů Dyane i Mehari. Celá akce se nesla v typicky uvolněné, rodinné atmosféře, kde se u večerních posezení probíraly plány na další výpravy a triky při renovacích. Právě tahle moravská srdečnost a ochota si vzájemně pomoci dělá z jejich srazů jeden z nejoblíbenějších akcí vůbec.

KDYŽ SE DS POTKÁ S CONCORDEM

Byl to pohled, ze kterého mrazilo – dvanáct ladných Citroënů DS v koloně na rychlostní silnici R10. Tato akce oživila slavnou vzpomínku z roku 1969, kdy se model DS potkal s nadzvukovým Concorde. Cílem cesty bylo letecké muzeum Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi, kde se historické vozy vyjímaly vedle leteckých exponátů. Účastníci si užili nejen osobní výklad ředitele muzea k jednotlivým letadlům, ale i přednášku o technickém zázraku jménem Concorde. Pro ty, kteří tuhle podívanou nestihli, je další sraz plánován na 13. září.

OD HISTORICKÉHO TRACTIONU PO MODERNU

Tradiční jarní sraz Prvního Citroën klubu Praha v kempu Varvažov je jako cesta časem. Červnový víkend v jižních Čechách propojil majitele všech generací – od předválečného Tractionu Avant přes legendární DS, Ami a XM až po nejnovější modely. Kromě debat o technice si účastníci užili výlet do hasičského muzea nebo unikátního muzea sekerek. Pro mnohé rodiny je Varvažov pevný bod v kalendáři, kde se setkávají staří známí i noví nadšenci.

70 KACHEN JAKO SYMBOL SVOBODY

Areál Nezámku v Dolejším Těšově se v červnu proměnil v pulzující centrum české 2 CV komunity. Šestý Národní sraz přivítal bezmála 70 kachen a jejich příbuzných v neformálním prostředí, které k těmto autům neodmyslitelně patří. Sobota patřila lukostřelbě, pétanque a koncertu kapely Hibaj, zatímco vyvrcholením byla pestrobarevná kolona mířící na náměstí v Sušici. Nezámek znovu potvrdil, že 2 CV není jen veterán, ale především životní filozofie plná přátelství a radosti z jízdy. Česká 2 CV scéna patří mezi nejaktivnější v Evropě a zájem o legendární „kachny“ ani po více než sedmdesáti letech od jejich vzniku rozhodně neslabne.

KALENDÁŘ SRAZŮ

4.–6. září – Citroën sraz Bobule

Penzion Kristýna v Novosedlech na jižní Moravě. Organizují Burgetovi a Jůzovi.

13. září – Sraz vozů Citroën DS

Místo bude upřesněno. Spanilou jízdou se dojde do Muzea Na cestě v Lučanech nad Nisou. Organizuje Jiří Obermaier. www.citroends.webnode.cz

13.–15. září – Podzimní sraz 1. Citroën klubu Praha

Camp Jinolice v severních Čechách. Organizují Milena a Milan Dovrtělovi.

18.–20. září – Setkání komunity Citroën CX

Camp Hluboký. Organizuje Jiří Med s rodinou.

2.–4. října – Setkání přátel Citroënu 2 CV

Camp Netopýr v Jiřetíně pod Jedlovou. Organizuje Petr Mikulec.

28. října – Citroënem za rybou do Polska

Sraz na konci obce Držkov, následně kolona jede přes Krkonoše do Polska na čerstvou rybu. Organizuje Filip Košárek.

HALÓ, TADY CITROËN. JAK VÁM MŮŽU POMOCI?

Chtěli byste si koupit nový Citroën, ale potřebujete se poradit? Anebo už svůj Citroën máte a objevila se otázka, na kterou neznáte odpověď? Nebo potřebujete pomoci s novou aplikací? Právě v tu chvíli vstupuje na scénu tým, který se stará o to, aby vaše jízda s Citroënem zůstala bezstarostná. Pojd'me nahlédnout do zákulisí zákaznické podpory, kde se technologický svět setkává s lidským přístupem.

Zákaznická podpora Citroënu funguje jako dobře namazaný stroj rozdělený na dvě klíčové části. První z nich je Front Office – to jsou ti, kteří zvedají telefony a odpovídají v chatu. Mají přehled o showroomech, aktuálních akcích a dokážou vás nasměrovat do nejbližšího servisu. Jak říká David Veselák, manažer infolinky: „Někdy jsme taková pomocná ruka – najít nejbližší servis, někam zákazníka nasměrovat.“ Tato linka odbaví denně 80 až 100 hovorů a funguje každý všední den od 9:00 do 17:00.

Pokud se však váš dotaz týká něčeho složitějšího – například specifického náhradního dílu, záručních podmínek nebo potíží s aplikacemi – přebírá štafetu Back Office. Tady pracují Dana Macháčková a Michaela Weiselová. Samy sebe popisují jako „první nárazník“ a propojovací středisko mezi zákazníkem, servisem a výrobním závodem. Na rozdíl od kolegů na telefonu s vámi komunikují především písemně, což jim dává prostor se do každého případu pořádně zakousnout.

VÝZVY MODERNÍ DOBY

Dnešní Citroëny už nejsou jen o motorech, brzdách a tlumičích. Jsou to chytrá zařízení na kolech. Proto se velká část dotazů přesouvá ke službám konektivity. „Dříve člověk potřeboval natankovat benzín a zjistit, jestli mu fungují světlá. Ted' je spousta záležitostí v autě propojena s infotainmentem,“ vysvětlují pracovnice Back Office.

Ať už řešíte dálkové ovládání vozu přes mobil nebo navigaci, tým podpory je připraven vás provést nastavením. Někdy jde o banální restart systému, jindy o mravenčí práci s technickým oddělením výrobce. A i když se zákazníci občas v digitálním světě ztrácejí, podpora je tu od toho, aby jim trpělivě vysvětlila, co je potřeba udělat.

KDYŽ VÁM PŘIJDOU BRZDOVÉ KOTOUČE

Práce na zákaznické lince rozhodně není nuda a život sám píše ty nejneuvěřitelnější scénáře. Jednou byl jeden zákazník tak





nespokojený s opotřebením brzd, že své použité brzdové kotouče poslal poštou přímo na centrálu. Přestože ne všechny e-maily jsou pozitivně naladěné, tým Citroënu si zachovává chladnou hlavu a asertivitu. Snaží se v každé stížnosti najít příčinu a pomoci, kde je to jen trochu možné.

SÍLA JEDNOHO „DĚKUJI“

Co je na této práci nejhezčí? Překvapivě to nejsou žádné velké odměny, ale obyčejná lidská slušnost. I když tým Back Office řeší desítky složitých případů měsíčně, největší radost jim udělá pozitivní zpětná vazba.

„Mě potěší i pouhé „děkuji“. V dnešní době je lehčí napsat kritiku než pozitivní zpětnou vazbu, a o to víc si toho vážím,“ uzavírá s úsměvem Michaela Weiselová. Někdy dokonce přijde i fotka spokojeného zákazníka s dárkovým autíčkem, která celému týmu připomene, že jejich práce má hluboký smysl.

**CO JE NA TÉTO PRÁCI NEJHEZČÍ?
PŘEKVAPIVĚ TO NEJSOU ŽÁDNÉ
VELKÉ ODMĚNY, ALE OBYČEJNÁ
LIDSKÁ SLUŠNOST**

Zákaznická podpora Citroënu tedy není jen anonymní hlas nebo e-mailová adresa. Je to tým lidí, kteří jsou připraveni být vaším parťákem na cestách, ať už řešíte banální dotaz, nebo složitou technickou hádanku. A až jim budete psát, vzpomeňte si, že na druhé straně sedí někdo, kdo se vám opravdu snaží pomoci.

POTŘEBUJETE PORADIT?

Tým Citroën je vám neustále k dispozici. Ať už hledáte odpovědi na technické detaily, nebo potřebujete pomoci s čímkoliv dalším, kontaktovat nás je snadné a rychlé.

Operátoři jsou vám k dispozici na čísle **222 352 277** každý pracovní den (pondělí až pátek) od 9:00 do 17:00. Pokud nestiháte, nevádí – klidně zanechte vzkaz na záznamníku a oni se vám ozvou v nejbližším možném termínu. Máte-li raději psanou formu, na všechny vaše dotazy vám odpoví prostřednictvím e-mailu, když svůj dotaz vznesete na stránkách **citroen.cz**. A pokud dáváte přednost dopisům, můžete zákaznický servis kontaktovat na adrese

**C Automobil Import s.r.o.,
Olbrachtova 2006/9, 140 00 Praha 4 – Krč.**

A jestli chcete mít přehled o všech nejnovějších zprávách a trendech ze světa Citroën, nezapomeňte sledovat sociální sítě.



SEZNAM PRODEJců A OPRAVCŮ

KARLOVARSKÝ KRAJ
 » **ALGON PLUS – AUTO**
 Stará Ovčárna 2059
 Sokolov, 356 01
 Tel.: 352 621 211

PLZEŇSKÝ KRAJ
 » **AUTOCENTRUM JAN ŠMUCLER**
 Domažlické předměstí 610
 Klatovy, 339 01
 Tel.: 367 358 700

» **LAK RACING**
 Chotíkov 500
 Chotíkov, 330 17
 Tel.: 377 320 787

» **ALGON PLUS – AUTO**
 Koterovská 521/170
 Plzeň, 326 00
 Tel.: 377 225 645

JIHOČESKÝ KRAJ
 » **Auto Kápl**
 Malé Nepodřice 41
 Písek, 397 01
 Tel.: 382 201 324

» **CITY-CAR**
 Rudolfovska tř. 71/42
 České Budějovice, 370 01
 Tel.: 777 737 006

» **CITY – CAR**
 Nad Sládečkem 481
 Tábor, 390 02
 Tel.: 777 737 019

STŘEDOČESKÝ KRAJ
 » **Color Cars**
 Drásov 95
 Příbram, 261 01
 Tel.: 318 690 132

» **AUTO SCHWAB**
 Milady Horákové 3291
 Kladno, 272 01
 Tel.: 313 036 432

» **AUTO MICHÁLEK**
 Tábořská 2119
 Benešov, 256 01
 Tel.: 317 725 306

» **LENNER MOTORS**
 Černokostelecká 2205/18
 Říčany, 251 01
 Tel.: 601 313 688

» **AUTO MRKVIČKA**
 Pod Loretou 896
 Kosmonosy, 293 06
 Tel.: 326 721 548

» **AUTO SLAVÍK**
 Chotánky 173
 Poděbrady, 290 01
 Tel.: 325 612 288

» **UNIKOM**
 Čáslavská 217
 Kutná Hora, 284 01
 Tel.: 602 563 067

ÚSTECKÝ KRAJ
 » **AUTODÍLY ŠPINDLER**
 Plavecká 9/810
 Ústí nad Labem, 400 07
 Tel.: 777 858 735

» **AUTO GROBÁR**
 B. Eggermannna 831
 Nový Bor, 473 01
 Tel.: 723 680 960

**HLAVNÍ MĚSTO PRAHA**

- » **BS AUTO PRAHA**
Bavorská 1041/20
Praha 5, 150 00
Tel.: 273 167 341
- » **DOMANSKÝ**
Tlumačovská 1298
Praha 5 – Stodůlky, 155 00
Tel.: 777 400 008
- » **AUTO BREJLA**
Vítěnská 530/19
Praha 4 – Kunratice, 148 00
Tel.: 244 913 000
- » **FEDERAL CARS PRAHA**
Kloknerova 9
Praha 4, 148 00
Tel.: 244 112 424

- » **AUTOCENTRUM DOJÁČEK**
U Seřadiště 65/7
Praha 10, 101 00
Tel.: 267 216 604
- » **AUTOPOST**
Korytná 47
Praha 10, 100 00
Tel.: 211 152 334
- » **KOPECKÝ**
Novostrašnická 46
Praha 10 – Strašnice, 100 00
Tel.: 274 821 500-3
- » **DOMANSKÝ s.r.o.**
Českokobrodská 2
Praha 9 – Kyje, 198 00
Tel.: 607 607 607

- » **INTENSYS-CZ**
Českokobrodská 831
Praha 9, 190 12
Tel.: 281 931 109

LIBERECKÝ KRAJ

- » **FEDERAL CARS**
Doubská 424
Liberec, 463 13
Tel.: 488 577 488

- » **AUTO KP PLUS**
Vratislavická 1012
Liberec, 460 06
Tel.: 774 276 006

- » **AUTOHOFI**
Československé armády 71/44
Jablonec nad Nisou, 466 05
Tel.: 483 346 010

- » **SEMAK**
Bořkovská 147
Semily, 513 01
Tel.: 481 623 555

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

- » **AUTOREGINA**
Bratří Štefanů 492/63
Hradec Králové, 500 03
Tel.: 495 845 301

- » **AUTO VONDRÁK**
Robousy 203
Jičín, 506 01
Tel.: 493 520 503

- » **HAVEX-AUTO**
Na Bělidle 503
Vrchlabí, 543 01
Tel.: 800 217 220

- » **AUTOSAJM CZ**
Náchodská 509
Trutnov, 541 03
Tel.: 776 696 266

- » **PRESTO**
Soukenická 242
Rychnov nad Kněžnou, 516 01
Tel.: 494 531 340

KRAJ VYSOČINA

- » **AUTO ŠPINAR**
Jihlavská 3278
Havlíčkův Brod, 580 01
Tel.: 565 552 336

- » **AUTO ŠPINAR**
Brněnská 4768/60
Jihlava, 586 01
Tel.: 565 552 336

AUTOCENTRUM ČERVENÁ HOSPODA

- Červená Hospoda 463
Třebíč, 675 22
Tel.: 568 853 501

PARDUBICKÝ KRAJ

- » **AUTOCENTRUM BARTH**
Hradecká 98
Pardubice, 530 09
Tel.: 800 40 40 30

JIHOMORAVSKÝ KRAJ

- » **CL JUNIOR AUTO BOSKOVICE**
Nám. 9. května 2153/2a
Boskovice, 680 01
Tel.: 516 412 229

- » **BRNOCAR**
Palackého třída 483/155
Brno, 602 00
Tel.: 605 247 553

- » **CARLING AUTO**
Hviezdoslavova 1308/51
Brno, 627 00
Tel.: 515 900 900

ČSAD HODONÍN

- Brněnská 3883/48
Hodonín, 695 01
Tel.: 518 304 212

M SERVIS

- Kotojedy 53
Kroměříž-Kotojedy, 767 01
Tel.: 573 331 444

OLOMOUCKÝ KRAJ

- » **MOTO MORAVA**
Brněnská 57
Olomouc, 783 01
Tel.: 585 757 211

- » **CAR CITON**
Před Lipami 1218/8a
Olomouc, 779 00
Tel.: 736 606 993

K+K AUTOSERVIS

- Bystrovany 201
Olomouc, 779 00
Tel.: 728 866 014

UH CAR

- Východní 2134
Staré Město, 686 03
Tel.: 800 559 999

ZLÍNSKÝ KRAJ

- » **UNICARS**
Tečovská 1052
Zlín-Malenovice, 763 02
Tel.: 577 133 333

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

- » **KODECAR-OPAVA**
Krnovská 233/133
Opava, 747 07
Tel.: 553 616 166

JV CAR

- Kunín 30
Kunín, 742 53
Tel.: 737 215 066

C-KODECAR

- Nad Porubkou 2355
Ostrava, 708 00
Tel.: 595 134 285

AUTO TICHÝ

- Rudná 1124/32
Ostrava-Vítkovice, 703 00
Tel.: 599 529 546

ADO OSTRAVA

- Hlučinská 60
Ostrava-Přívov, 702 00
Tel.: 730 588 219

ADO OSTRAVA FRÝDEK-MÍSTEK

- Beskydská 704
Frýdek-Místek, 738 01
Tel.: 730 588 217

METEOR CAR

- Okružní 1418
Orlová-Lutyně, 735 14
Tel.: 777 071 072



VYHLEDAT
PRODEJNÍ
A SERVISNÍ
MÍSTO
CITROËN



NÁVRAT AUTOMOBILOVÉ POEZIE

Představte si, že projíždíte ranní pařížskou ulicí nebo klikatou silnicí lemující toskánské vinice a kolem vás prosvítí auto, které jako by vypadlo z francouzského černobílého filmu z padesátých let.

To auto má charakteristické vlnité plechy, vypoulené kulaté světlomety a obří logo se dvěma šípy na mřížce chladiče. Když se ale podíváte blíž, nevidíte ošuntělý veterán, ze kterého kape olej a jehož motor kašle do výfuku. Pohybuje se s naprostou tichostí moderního vozu a v jeho interiéru svítí dotykový displej s navigací. Přesně takový vizuální šok a estetickou extázi přinášejí na současné silnice italské retro přestavby z dílny rodinné karosárny Caselani.

STROJ ČASU NA ČTYŘECH KOLECH

Příběh tohoto fenoménu je splněný sen o návratu automobilové poezie do světa, kterému dnes až příliš často vládne chladná aerodynamika a unifikovaný design. Italský designér a milovník historických aut Fabrizio Caselani se před lety rozhodl, že moderním dodávkám vdechne duši nejvýznamnějších ikon francouzské historie. Uzavřel oficiální spojení s Citroënem a začal v Lombardii tvořit automobily, které v sobě snoubí nostalgický romantismus minulého století se spolehlivostí, bezpečností a komfortem současnosti. Kouzlo spočívá v precizní ruční práci a pokročilé technologii laminátových kitů. Caselani bere moderní platformy, jako je oblíbené Berlingo, Jumpy nebo velký Jumper, a obléká je do nových šatů. Přitom uvnitř je to standardní moderní auto. Zvenčí se však dívá na umělecké dílo, které vyvolává úsměvy všude, kde se objeví.

OD FURGONU PO „KACHNU“

Vlajkovou lodí se stal monumentální Type H, který vzdává hold slavné poválečné dodávce, bez níž si francouzský venkov minul

éry nelze představit. Oblíbili si ho především provozovatelé stylových foodtrucků, pojízdných kaváren a luxusních cateringů. Stejný rozruch ale na trhu způsobilo menší Berlingo 2 CV Fourgonnette, které oživilo vzpomínky na ikonickou poštovní a řemeslnickou „kachnu“ v dodávkové verzi AK400. S klenutou kapotou a hravým kukučem se okamžitě stalo miláčkem rodin, které chtějí vystoupit z šedi klasických MPV.

V České republice Citroëny s kity Caselani jako doprovodné vozy využívá například tým Duckar Báry Holické, a skvěle tak ladí k jejich závodní „kachně“. Bára je navíc kontaktní osobou pro přestavby Caselani jak v ČR, tak na Slovensku, a technickou přestavbu zajišťují společnosti BrnoCar a TechSport, které se mohou pochlubit bohatými zkušenostmi s instalací těchto kitů. Rodinná karosárna Caselani ukazuje, že pokrok nemusí nutně znamenat ztrátu identity a že ty nejkrásnější příběhy budoucnosti se dají psát s jasným odkazem na naši minulost.

Více informací o přestavbách Caselani najdete na www.caselani.cz.





Dům, který myslí i na elektromobil

Příklad z Omic dokazuje, že elektrické vytápění, bateriové úložiště, fotovoltaika a elektromobil mohou tvořit jeden funkční celek. Nejde o vzdálenou vizi, ale o řešení, které už dnes přináší pohodlí, přehled a chytřejší využití energie.



Elektromobilita není jen otázkou auta. Stále více souvisí také s tím, jak doma vyrábíme, ukládáme a využíváme energii. Právě touto cestou se dlouhodobě vydává česká FENIX Group. Firma, která vznikla v roce 1990, je známá především elektrickými sálavými topnými systémy. V posledních letech k nim přidala také chytrá bateriová úložiště pro domácnosti a firmy. Dnes své výrobky dodává do více než 70 zemí a v Česku patří také k průkopníkům akumulace energie.

Jak může propojení těchto technologií fungovat v běžném životě, ukazuje rodinný dům v Omicích u Brna. Moderní nízkoenergetická stavba kombinuje fotovoltaickou elektrárnu, elektrické podlahové a stropní vytápění, domácí baterii a wallbox pro nabíjení elektromobilu. Jednotlivé prvky přitom nefungují odděleně. Chytré řízení sleduje výrobu ze slunce, stav baterie i aktuální spotřebu a podle situace rozhoduje, kdy energii uložit a kdy ji využít například pro ohřev vody, vytápění nebo nabíjení auta.

Výsledkem není technologická laboratoř, kterou musí majitel neustále kontrolovat, ale komfortní dům, jehož provoz je z velké části

automatický. Systém se v praxi průběžně ladí už několik let a podrobná provozní data potvrzují, že správně propojené technologie dokážou smysluplně pracovat s vlastní výrobou i cenami elektřiny ze sítě.

Konkrétní provozní čísla jsou přitom přesvědčivá: se systémem FENIX Group vychází veškerý provoz domu – včetně vytápění a nabíjení dvou elektromobilů s celkovým ročním nájездem obou vozů přibližně 50 000 km – zhruba na 60 000 Kč ročně.

Právě elektromobil dobře ukazuje, proč je podobné řešení zajímavé. V moderním úsporném domě se jeho nabíjení může stát větší položkou než samotné vytápění. Domácí fotovoltaika a baterie proto pomáhají využít dostupnou energii ve správnou chvíli a omezit nabíjení v době, kdy je elektřina nejdražší.



www.fenixgroup.cz



CITROËN C3 COLLECTION

SÁHNĚTE PO STYLU



SEDADLA ADVANCED COMFORT

17" HLINÍKOVÉ DISKY ČERNÉ

AŽ
8
LET

CITROËN
FLEXIBILNÍ
ZÁRUKA

*C3 Collection Turbo 100k Manual: kombinovaná spotřeba 5,6 l/100 km, emise CO₂ 126–127 g/km (WLTP). Uvedené hodnoty byly zjištěny dle metodiky WLTP a mohou se lišit v závislosti na podmínkách používání, stylu jízdy a výbavě vozidla. Nabídka platí do vyčerpání zásob nebo odvolání. Fotka vozu je ilustrační.



CITROËN