

NEJPRODÁVANĚJŠÍ MOTORISTICKÝ ČASOPIS

SVĚT MOTORŮ



25/2015

24 Kč

1,26 €

Už jsme ho řídili Renault Kadjar



20 nejlevnějších aut na českém trhu



Dacia Logan 169 900 Kč



Velké srovnání
autochladniček



H-D
Road
Glide

Nejpodivnější harley všech dob

Fiat Dobló II Bazar



Mobilita pro patnáctileté



„Auto“
Ligier
JS 50 L,

nebo
jen skútr či
motokolo?

Testovali jsme
vojenské tatro



25

9 770039 701001

Já už můžu!

Dovršení patnácti let věku přinese do života několik radostí. Občanský průkaz, sexuální zletilost nebo možnost řídit motorové vozidlo. Co jiného si tedy přát za vysvědčení než samohyb.



AUTOMOBIL PRO PATNÁCTILETÉ



Ligier se otočí na pětiniku a ulicemi města proplouvá jako úhoř. Podvozek s přehledem zvládá veškeré manévry v rámci maxima 45 km/h, je ale hodně tvrdý a cítíte každý kamínek.

Ligier JS 50 L

Ve Francii se jich prodají deseti tisíce, v Rakousku tisíce, a nás zatím desítky. Dvoumístná auta homologovaná ve stejné skupině jako moped jsou primárně určená pro řidiče od patnácti let nebo pro seniory, kteří už nevyužijí velké auto s „plnotučnými“ náklady na provoz. Zatímco v našich podmínkách legislativa vyžaduje alespoň řidičské oprávnění na malý

motocykl, na západě usedají za volant lidé i zcela bez řidičáku. To skupinu zákazníků logicky významně rozšiřuje.

Ale zpátky k nám, kde je nově zastoupena značka Ligier/Microcar, největší evropský producent miniaut. Fanooušky motosportu jméno Ligier možná lehce zaskočí. Ano, skutečně hovoříme o firmě založené v roce 1968 bývalým závodníkem Guyem Ligierem. O firmě,

amatují si to, jako by to bylo včera. V den patnáctých narozenin mi rodiče pyšně stiskli pravici a předali dar, který zastínil všechny ostatní. Modrá Jawa 21, „pionýr“ či hanlivě „fichtl“ naplnil mé tehdejší motoristické sny. Přechod ze sedla kola do sedla motocyklu pro mě byl symbolem dospělosti, byť do té skutečné mi chybělo asi tolik, co pionýru do statutu motoroky. Udělat řidičák na první pokus bylo otázkou cti a pak už nic nebránilo celodenním výletům až za hranice okresu. Cítil jsem se králem silnic, víc už byla jen smetánka za řídítka simsonů. Naopak zoufalce

na dědečkově baběťě jsem i já, řidič dýchavičného jednoválce bez komprese, pohrdavě předjížděl.

Časy se mění a pozice českého „pincka“ coby prvního motorového stroje slábne na úkor postu sběratelského artefaktu. Žezlo přebírají zahraniční mopedy, skútry a nejnověji i automobily.

Právě oficiální vstup francouzských autíček Ligier na náš trh byl tím impulzem, který nás motivoval zmapovat situaci vozidel pro nejmladší řidiče. Stejně stroje ale obvykle slouží i šoférům na sklonku řidičské kariéry, což dává našemu tématu další rozměr.

jejíž vozy jezdily závod 24 h Le Mans i formuli 1 a v sezoně 1980 získaly druhé místo v Poháru konstruktérů. A je to i stejná stáj F1, kterou v roce 1996 koupil někdejší pilot Alain Prost.

O zkušenosti s konstrukcí automobilů tedy nemají u slavné značky nouzi. Aktuální modelová paleta začíná microcarem za 237 000 Kč (někdejšího konkurenta Ligier koupil v roce 2008), pokračuje prestižnějšími ligierky za ceny přes tři sta tisíc a končí pestrou škálou užitkových vozidel (od 250 000 Kč). Částky to vzhledem k příjmům cílové skupiny nejsou zrovna zanedbatelné. Důvody jsou zřejmé – výrobce lpí na kvalitě a nehodlá akceptovat čínský standard, roční produkce 10 000 strojů má ale bližší manuafaktuře než masové automobily, u které se náklady rozmělní.

A tak nepřekvapí poněkud „plastový“ dojem z interiéru, jemuž ale nelze upřít styl a šmrnc. To ostatně platí i o vnějším designu, který oprávněně poutá pozornost.

Protože motor smí mít podle legislativy výkon jen 4 kW a maximální rychlost 45 km/h, měli jsme spoustu času při cestách studovat jeho chování. Na volnoběh se dvouválcový diesel třese a jadrně drní, při pomalém popojíždění nezabírá variátor tak jemně jako třeba u skútrů, ale celým autem cuká. Čiperně ale vystřelí na dovolené maximum, které ochotně drží

i v táhlých stoupáních a také klesáních. Pro zajímavost – standardně se diesel Lombardini dodává s nepřímým vstřikem a točivým momentem 17 N.m, za příplatek 33 480 Kč pak s elektronickým přímým vstřikováním a 26 N.m. O spotřebě nemá snad ani smysl mluvit. Při průměru 2,5 l/100 km vyprázdní teenager nádrž o objemu 17,5 jednou za 700 km, což má na pár měsíců. Za tu dobu může z kapsného šetřit na dotankování.

Každému je asi jasné, že vyšší pořizovací náklady předurčují nové ligierky hlavně dobře situovaným rodinám, které s jejich pomocí vyřeší například přepravu dorostenců do škol, za koničky či kamarády po městě a v okolí satelitů. Rodiče tak ušetří spoustu času a přitom je může hrát dobrý pocit, že na ratolesti neprší, nesněží a nejsou tak vystaveny okolnímu provozu jako na skútru. A odvezou si, co potřebují.

Navíc, jak ukazují první zkušenosti prodejců, české děti, respektive jejich platící rodiče, se předhánějí ve šperkování svých vozů a ochotně sáhnou do kapsy pro příplatkovou výbavu včetně luxusní hudební aparatury. Půlmilionové faktury tak nejsou výjimkou.

Pro české seniory a rodiny s omezenějším rozpočtem ale pořád existuje volba ojetiny. Šesti- nebo sedmiletá autíčka seženete kolem 80 000 Kč, což už zní přijatelněji.

▼ Pokračování tématu na straně 8



Epa Tractor

Kdyby nám bylo znovu šestnáct, chtěli bychom se narodit ve Švédsku. Zatímco klasická auta se tam smějí řídit od 18 jako u nás, tak mladí Švédové mohou už od 16 osedlat monstra kategorie „Epa“ nebo „A“ Tractor. Vypadají jako závodní dragstery a vznikly po druhé světové válce z hladu po vozidlech na venkov. V zemi bylo mnoho zastaralých chevů a fordů, na jejichž základě postavili farmáři stroje na páteřovém rámu homologované jako traktor. Dnes se staví ze starých volů a stačí ke schválení jen rozvor omezený 225 cm a převodový



poměr 10:1. Maximální rychlost sice činí jen omezených 30 km/h, ale ve driftu či zrychlení se pořádají parádní klání. Na youtube najdete řadu videí po zadání „epa tractor“.

Foto Youtube

Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Vpředu uložený dvouválcový diesel Lombardini s přímým elektronickým vstřikováním. Zdvihový objem **480 cm³**. Výkon **4 kW** při 3200 ot./min, točivý moment **26 N.m** při 1400 ot./min. Pohon předních kol. Bezestupňový variátor s odstředivou spojkou. Nejvyšší rychlost **45 km/h**. Emise CO₂ 65 g/km.
Kombinovaná spotřeba 2,5 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka x šířka x výška **2999 x 1561 x 1372 mm**. Provozní hmotnost 400 kg. Objem palivové nádrže 17,5. Standardní pneumatiky 155/60 R15.
Objem kufru 320-620 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 2 roky. Cena testovaného vozu **482 130 Kč** (navíc silnější motor s elektronickým přímým vstřikováním 33 488 Kč, klimatizace 22 326 Kč, multimediální systém s parkovací kamerou 22 326 Kč...).

Základní cena 354 394 Kč

Všechny ceny přepočtené z eur kurzem ČNB k 10. 6. 2015

HODNOCENÍ

- +** Obratnost
- Zanedbatelná spotřeba
- Design, možnosti individualizace
- Nabídka výbavy
- Svížná akcelerace z místa
- Všude budí pozornost
- Cukání při pomalém manévrování
- Vibrace motoru
- Omezení na 45 km/h je mnohdy k zlosti
- Nepoddajný podvozek

Foto David Rajdl a archiv



Ovládání nemůže být jednodušší: vpřed, neutrální, vzad. Spojka chybí, nohy pracují jen s plynem a brzdou.



Interiér moderního stíhu směle konkuruje i autům vyšších tříd. Pohodlně se sem vejde dvoučlenná posádka a jejich zavazadla.

Pomalou a nízko

S řidičákem skupiny AM do padesáti kubiků se samozřejmě můžete vydat na druhý konec republiky, ale zažijete omezení kvůli maximální rychlosti strojů. Připomínáme, že pro použití dálnice nebo rychlostní komunikace platí minimální konstrukční rychlost 80 km/h. Toho stroje omezené z principu na 45 km/h nedosáhnou. Ostatně asi jen sebevrah by to s nimi na dálnici riskoval...

Jaké oprávnění na co?

- AM od 15 let:** Dvou- nebo tříkolová vozidla s rychlostí do 45 km/h a lehké čtyřkolky
- A1 od 16 let:** Motocykl do 11 kW a 125 cm³ nebo tří- a čtyřkolová vozidla do 15 kW a 400 kg
- A2 od 18 let:** Motocykl do 35 kW
- A od 24 let:** Neomezený motocykl, tří- nebo čtyřkolová vozidla do 15 kW a 400 kg
- B od 18 let:** Motorová vozidla s výjimkou AM, A, A2, A s největší povolenou hmotností 3,5 tuny a nejvýše 8 místy k sezení kromě řidiče. Také tříkolová B1 a stroje skupiny A1 s automatickou převodovkou do 125 cm³
- C od 21 let:** Vozidla nad 3,5 tuny s výjimkou traktorů
- D od 24 let:** Autobusy



Multimediální systém s parkovací kamerou a klimatizace jsou příkladem prvků výbavy. Dál tu máme airbag, rozmrazování zadního okna, centrální zamykání s dálkovým ovládním nebo alarm.



Na rozdíl třeba od základní fabie má ligier vzadu kotoučové brzdy. Zpod zadního nárazníku vychází syčení - vydává jej výměník klimatizace, výfuky jsou jen designová atrapa.



Dvouválcový diesel Lombardini je v podstatě stabilní motor aplikovaný do vozidla. Na volnoběh rozvibruje auto, podobně jako odstředivá spojka při pomalém rozjezdu. Jakmile se vůz rozjede, už posádku nic neruší.



Objem kufru se pohybuje od 320 do 620 litrů. To podle toho, jestli si zákazník objedná kryt nebo přepážku.



Základem auta je prostorový rám z hliníkové slitiny. Panely karoserie jsou z plastu, korozě tedy nehrozí.

Víte, že...

... autička Ligier lze jako první svého druhu v Česku pořídit i na **operativní leasing**? Testovaný model JS 50L Sport s hromadnou příplatkou stojí **482 130 Kč**. Při kalkulaci leasingu na dva roky vycházejí měsíční splátky včetně pojistění **od 2955 Kč** (akontace 50 %) **do 13 721 Kč** (bez akontace). Kupní cena po skončení leasingu vychází na 269 993 Kč.

Hlasy redaktorů

Jiří Baborský

Tvrký podvozek zahlásí každou spáru na silnici, na druhou stranu kruhové objezdy lze stíhat jak se sportovním autem. Ostatně emoce vyvolává obdobně. Byl to šok, když se za mnou otáčelo víc lidí, než když jsem před půl rokem testoval stejné bílé Ferrari California T.



Martin Vaculík

Ligier má jet nejvýše 45 km/h. Jak jsem si ověřil pomocí GPS, vyvine maximálně 49 km/h, přičemž tachometr ukazuje 52 km/h. Zřetelně jsem cítil, že je tempo omezeno elektronickým řízením motoru. Bez toho by se podle mě motor rozběhl tak na 65 km/h, aniž by překročil maximální otáčky.



Lukáš Prejzlek

Projíždět Prahou byl zážitek. Připadal jsem si jako ve stylové silniční motokáře, za ním se všichni otáčejí. Uvnitř připomene diesel jen kontrolka žhavení, dvouválcový ryk evokuje spíš motorku. Při akceleraci ze semaforů se francouzský prcek nedá zahanbit ani velkými auty. Vyráží opravdu srdnatě. Dech mu ale dojde brzy, což asi mladý řidič nebude vnímat tak intenzivně jako člověk zvyklý na plnohodnotné auto.



MOPED/SKÚTR

Yuki 50 New Quick

Kdysi byla motocyklová kubatura 50 cm³ velmi oblíbená. Příznivcům jedné stopy pomohla překlenout období od 15 do 17 let, kdy mohli konečně usednout na „dospělou“ motorku. Také řidičský průkaz na osobní auto od 18 let v sobě tuto podkategorii automaticky zahrnoval. Zlom ale nastal 19. ledna 2013, kdy připojení k evropské směrnici dovolilo i českým autařům usednout na stopěťadvacitku, pokud není silnější než 11 kW a má samočinnou převodovku. Tímto datem nastal boom skútrů s motorem dostatečným i pro delší dojíždění a padesátky začaly upadat v zapomnění. O to víc,

že řidičák na motocykl 125 cm³ si dnes můžete udělat už v šestnácti. Motorky s objemem 50 kubíků se tak staly záležitostí nenáročných jednotlivců, kteří z různých důvodů lpí například na co nejmenších rozměrech a hmotnosti. Třeba proto, že skútr převážejí v karavanu.

Pídlili jsme se tedy po stroji, který by za této nepříznivé situace dokázal něčím oslovit. A našli jsme jej u čínské produkce prodávané pod značkou Yuki. Moped 50 New Quick stojí 19 990 Kč, což je zhruba stejně jako solidní bicykl a polovina ceny skútru renomovaných značek.

Právě tento stroj jsme v rámci našeho tématu prohnali ulicemi Prahy, respektive jimi ležerně projeli nejvyšší rychlostí 45 km/h. Těžko říci, nakolik lze věřit rychloměru, ale za Prahou ukázal i šedesátku.

Asi se shodneme na tom, že patnáctiletý teenager by dal přednost stroji elegantnějšího designu, než je yuki připomínající babettu, čínský konkurent má ovšem v rukávu kromě absence šlapky



Yuki 50 New Quick

Motor	čtyřdobý jednoválec OHC
Chlazení	vzduchem
Zdvihový objem (cm ³)	49
Výkon (kW/ot. za min)	2,0/7500
Točivý moment (N.m/ot. za min)	2,5/5000
Převodovka, sek. převod	4° manuální, řetěz
Startování	elektrické
Brzdy	bubnové
Pneumatiky P a Z	2,25-17 a 2,50-17
Výška sedla (mm)	770
Provozní hmotnost (kg)	82
Objem nádrže (l)	4
Základní cena (Kč)	19 900



Čtyřtaktní jednoválec o dvou kilowatech má elektrický startér, páka poslouží pro stav nouze. Zadní brzda je nad úrovní stupačky, jednou jsme si je spletli a při rozjezdu si kolo natvrdo zašlápli.

Po hodně dlouhé době jsme zase před studeným startem vytahovali špič



Ukazatel zařazeného stupně, který nemá leckterá japonská motorka, jsme u čínského mopedu vážně nečekali

Řazení pata-špička jako na harleyi. Akorát opačně a celé za sebou: nahoře neutrální, pod ním 1, 2, 3 a 4.



Udělejme si jasno

Motoristé mají tendenci nazývat všechny malé stroje mopedy a v hovoru se tak běžně označují. Také v dokladech jsou malé motocykly shrnuty pod značkou „MOPED“. Podle technických předpisů jde ovšem o jednu z variant jednostopého vozidla, která má jisté náležitosti:

Moped

Stroj se šlapadly a spalovacím motorem o maximálním objemu 50 cm³, jehož nejvyšší konstrukční rychlost činí 45 km/h.

Mokik

Stejně jako moped, ale se stupačkami a nožním spouštěním motoru. Díky elektrickým startérům tato kategorie dnes upadá.

Skútr

Podle technických předpisů může spadat jak do kategorie velkých motocyklů, tak mezi mopedy do 50 cm³. Musí však být postaven „bez opory pro kolena řidiče při jízdě a s prostorem pro jeho nohy v nosné části vozidel bez šlapadel!“.

Na babettu kartička

Víte, že staré mopedy dodnes nemusejí mít registrační značku a doklady, jak je známe? Mají jen tzv. kartičku alias doklad od výrobce o schválení typu pro provoz na silnicích. Na základě ustanovení zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, byly totiž jen některé mopedy zařazeny v registru silničních vozidel a byla jim přidělena jak tabulka s registrační značkou, tak osvědčení o registraci vozidla. „Mopedy, u kterých evidence nebyla absolvoována, lze i nadále v případě uzavření povinného ručení a vlastnictví osvědčení o schválení typu

Povězujeme, že moped Babetta, typ 210 se zhoduje s typem, kterého technická způsobilost k převádění byla schválena. Prokazujeme splněním typ 4 094 Mautstrom vnitřní 558 v Bratislavě pod č. j. SD-3471/1982-1 z 13.9. 1982

Moped nepodléhá evidenci dopravnímu nájezdu VII.

ZVL KOLÁROVO
koncesový podnik
KOLÁROVO

Technický průkaz
Moped výrobní značky BARETTA, typ 210
Motor s objemem válce 49,0 cm³
Výkon 1,75 kW při 5000 ot/min
Návrhová rychlost 40 km/hod.
Užitná hmotnost 90 kg
Rozměr pneumatik 214 x 116
Výrobní číslo rámů
Rok výroby 1982
Vyrobeno

ZVL KOLÁROVO
koncesový podnik
KOLÁROVO

provozovat na pozemních komunikacích,“ potvrzuje Zdeněk Neusar z ministerstva dopravy. Platí tedy, že při silniční kontrole babetty po vás policista nemůže chtít víc než řidičský průkaz, osvědčení o schválení typu a zelenou kartu. Další kouzlo je v tom, že nemusíte chodit na STK.

MOTOKOLO



Škoda Green E line

Motorizované bicykly představují zajímavou a čím dál populárnější kategorii. Z konstrukčního hlediska je můžeme rozdělit na kola s pomocným motorem spalovacím a elektrickým. Legislativně pak na kola, k jejichž řízení potřebujete řidičské oprávnění, a na taková, u kterých stačí schopnost udržet rovnováhu.

Elektrokola zmiňujeme v našem tématu více méně pro komplexnost. V Česku běžně nabízené modely jsou stavěné tak, že neváží víc než 40 kg, jmenovitý výkon pomocného elektromotoru dosahuje maximálně 250 wattů a při rychlosti 25 km/h se podpora šlapání odpojí. Tím jsou splněny legislativní požadavky pro zachování statusu jízdního kola.

Takových bicyklů seženete na trhu stovky, od městských až po terénní speciály. Stejně široký je cenový rozptyl. Nejlevnější cestou k lehčímu šlapání je koupě samotného pomocného motoru v ceně přibližně 3500 Kč. Volbou renomované značky

s odpovídající kvalitou se ovšem dostáváme do revíru, v jakém se běžně pohybují skútry 125 cm³. Značkové elektrokolo pořídíte od 50 000 do 120 000 Kč. Za špičku v oboru jsou považovány elektromotory Bosch, Yamaha nebo kanadský BionX, který jsme vyzkoušeli stylově na kole automobilového výrobce. Škoda Green E line je pro Mladou Boleslav vyráběna rakouským KTM, stojí 50 990 Kč a po čtyřech hodinách dobíjení vydrží pomáhat 105 km. Podobně jako hybridní auta umí systém i rekuperovat při brzdění, což zvýší dojezd až o 15%.

V praxi vše funguje jako normální kolo, jen místo lahve s pitím jsme na rámu vozili akumulátor s kapacitou 423 Wh. Obdoba cyklopočítače slouží k ovládní jednotky v zadním kole, vybrat jsme si mohli elektrickou výpomoc 15, 35, 75 nebo 300% točivého momentu vyvíjeného cyklistou. Jakmile jsme se tedy pořádně opřeli do pedálů, kolo vystřelilo jako z praku. Kopce se najednou staly stejně snadným soustem jako rovinky.



Zdrojem energie je výměnný akumulátor na rámu. Dobíjí se asi čtyři hodiny a vystačí na 105 km, existují ale i kola s větším dojezdem. Škoda prodává elektrokola KTM s motorem BionX.



Displej hlásí stav akumulátoru a také to, jestli jej vysáváte nebo dobíjíte rekuperací. Tlačítka si zvolíte, jak moc má motor pomáhat.

Víte, že...

... na silnější elektrokola než 250 wattů česká legislativa nemyslí? Koupit si můžete například kolo s motorem o výkonu 350 W, který pomáhá až do 45 km/h. Protože ale nejsou v České republice homologována jako jedno-stopá motorová vozidla, nejsou schválena pro provoz na pozemních komunikacích. V lese nebo na polní cestě mají ovšem zelenou a tam s nimi může být docela zábava.

Spalovací motor vs. český přístup

Cyklistovi může ulehčit život také pomocný spalovací motor. Aby zůstalo kolo právně kolem, musí být motor zjednodušeně řečeno „dodatečně namontován“, jeho objem nesmí přesáhnout 50 cm³ a výkon 1 kW. Maximální rychlost motokola je stejně jako v elektrickém případě limitována hodnotou 25 km/h. Ptali jsme se i na ministerstvu dopravy, jak se pozná takové motokolo bez nutnosti řidičáku od toho druhého. Ale dozvěděli jsme se jen totéž, co stojí vágně napsáno v legislativě. Podle vyhlášky o schvalování technické způsobilosti vozidel totiž platí, že pokud je jízdní kolo dodatečně vybaveno pomocným motorkem a přitom se nemění jeho původní charakter, jde o „jízdní kolo s pomocným motorkem“, které se zařazuje do druhu „ostatní vozidla“ – tedy bez nutnosti řidičáku. Kategorie evidentně nikomu neleží v žaludku, a proto se jí víc nezabývá. Z toho pochopitelně těží prodejci. Seženete dvoutakty i čtyřtaky, celá kola

(cca od 10 000 Kč) i sady pro přestavbu libovolného bicyklu (4000–5000 Kč). Takový motor může pohánět přední nebo zadní kolo, viset v rámu, vézt se na nosiči, a dokonce existuje i schéma s agregátem usazeným v přívěsném vozíku. Až dosud stále hovoříme o motorovém vozídle, které nevyžaduje řidičské oprávnění. Ale co když vás například v nabídce značky Sunway zaujme motor o objemu 60 cm³ (3 kW; 60 km/h), nebo dokonce 80 cm³ (4 kW; 60 km/h)? Tím se dostáváte do legislativní pasti a musíte se omezit na pohyb mimo pozemní komunikace. Jaká je ale česká praxe? „Lidé to absolutně neřeší a i s těmito většími motory jezdí po silnicích. Zvenku vypadají všechny agregáty stejně a není šance je od povolené padesátky rozeznat. Vzhledem k tomu, že obrovské množství zájemců pochází z řad vybudovaných řidičů, otázka svědomí asi není namístě,“ podělil se o zkušenosti jeden z prodejců.



Jednoduchý a levný způsob motorizace: koupíte si montážní sadu malého spalovacího motoru a namontujete ji na libovolné jízdní kolo. Prodávají se i jako celý komplet.

Víte, že...

... na jízdním kole jste stejným účastníkem silničního provozu jako řidič auta nebo motorky? Ani na kolo tedy nesmíte usednout pod vlivem alkoholu či omamných látek! Zajet si na kole či motokole na pivo tak může vyjít drah. Trestné body sice dostat nemůžete, pokuta až 20 000 Kč ale zabolí. Pozor, za odmítnutí dechové zkoušky je rozmezí 25 000 až 50 000 korun! A nejde jen o hypotetickou možnost. V cyklisticky exponovaných regionech, jako je Polabí nebo jižní Morava, nejsou policejní kontroly na silnicích a cyklostezkách ničím výjimečným a v realu se tam skutečně mnohatisícové pokuty udělují!

Opět po 30 letech litr v českém voze!



◀ Fabia 1.0 MPI, r. v. 2015, 999 cm³, 44 kW

▶ Škoda 105, r. v. 1984, 1046 cm³, 33,1 kW



Čtete, která jezdí lépe.



PRÁVĚ NA STÁNCÍCH!