Vítejte na webových stánkách autobazaru DASK, založeného v roce 2025. Naším cílem je poskytnout našim zákazníkům a uživatelům široký výběr kvalitních vozů. Na našich stránkách můžeté nalézt jak ojeté tak i nové vozy za férové ceny, které odpovídají jejich stavu. U nás dbáme na pečlivou kontrolu každého vozu.

Pokud nevíte jaký vůz si vybrat, navštivte náš blog. Na našem blogu najdete mnoho užitečných rad i recenzí, které Vám pomohou s výběrem Vašeho nového idealního vozu přesně podle vašich představ a potřeb. Na našem blogu najdete také novinky ze světa automobilů i informace o aktuálních trendech v tomto odvětví.

*Zdroj: Vlastní*

Zcela nový Ford Expedition 2025 vs. Chevy Suburban

Ford Expedition byl vždy z hlediska prodejů a obliby až za Chevroletem Suburban. Jak ale konkurence pro Ford sílí, přichází s novým modelem. Ford Expedition byl poprvé představen roku 1997 a od té doby si dokázal vybudovat věrnou základnu fanoušků. Během následujících 30 let Ford s identitou Expeditionu různě experimentoval a nakonec jej učinil velmi konkurenceschopným. Chevrolet Suburban má své kořeny už v polovině 30. let 20. století a patří k nejúspěšnějším vozidlům, jaké kdy tato americká firma vyrobila. Nyní vstupuje do své 12. generace a i když je stále populární, konkurence je stále větší a větší.

Ford a Chevrolet zastávají rozdílné filozofie, ať už jde o motor, konfiguraci, či výkon.  
V tomto srovnání uvidíme, jak tyto rozdíly vypadají v praxi. Je vždy zajímavé sledovat, jak odlišná mohou být dvě vozidla, která mají společné zadání: být praktickými SUV postavenými na bázi nákladního vozu. Zvládnou tahání, převoz velkého množství nákladu a nabídnou i pohodlí celé rodině, a to vše v robustním balení. To není snadný úkol.

Pokud zvolíte naftovou verzi, můžete dosáhnout spotřeby 21 mpg ve městě  
(míle na gallon, jestli jste to dočetl až sem, tak se mi to nechce přepočítávat na l/km, pardon) a 27 mpg (dálnice) s pohonem zadních kol, nebo o 1 mpg méně při pohonu všech kol (4×4). Celkový dojezd tak může přesáhnout 700 mil (něco přes 1000km). Základní benzínový motor 5,3 litru V8 nabízí spotřebu 15 mpg ve městě a 20 mpg na dálnici, s 4×4 pak klesne dálniční spotřeba o 2 mpg. Výkonnější motor 6,2 litru V8 má spotřebu 14 mpg ve městě a 19 mpg na dálnici, opět s 1 mpg ztrátou na dálnici při pohonu všech kol. Všechny Suburbany mají 10stupňovou automatickou převodovku.

Chevrolet Suburban 2025 je k dispozici v šesti výbavách: LS, LT, RST, Premier, High Country a Z71 (pouze s pohonem 4x4). Nejvyšší a nejluxusnější verze je High Country 6.2 4×4, která začíná těsně pod hranicí 87 000 dolarů. Bez ohledu na výbavu získáte modernizovaný interiér, 11palcový digitální přístrojový štít a obrovský 17,7palcový dotykový info displej. Prvky jako pohon 4x4, vzduchové odpružení a další vylepšení interiéru jsou buď specifické pro danou výbavu, nebo za příplatek.

Suburban dokáže táhnout náklad o hmotnosti mezi 7 400 a 8 000 liber, v závislosti na zvolené motorizaci a výbavě. Jak už bylo řečeno, Chevrolet Suburban 2025 lze vybavit mnoha způsoby. Ford, Jeep, Toyota ani Nissan se co do variability konfigurací tomuto velkému rodinnému vozu od GM nevyrovnají. Díky vylepšenému interiéru, novým off-road balíčkům a třem výkonným pohonným jednotkám je Suburban skutečně těžkým soupeřem. Přesto má Ford zajímavou odpověď.

Expedition se vyrábí ve dvou velikostech: standardní verze, která se velikostně rovná modelu Tahoe, a Expedition MAX, který soutěží přímo se Suburbanem. Základní model Ford Expedition 2025 začíná na ceně 62 000 dolarů. Verze MAX a pohon 4WD přidávají každá po 3 000 dolarech, pokud ovšem nezvolíte verzi Tremor, která má 4WD v základní výbavě. Vnitřní prostor Expeditionu dosahuje maximálně 144,5 krychlových stop, zatímco Expedition MAX nabídne maximálně 123,1 krychlových stop nákladového prostoru. Prostor pro cestující je u obou vozů podobný, ale Suburban je o něco větší a asi o 4 palce delší.

*Zdroj: Převzato a přeloženo z autoblog.com*

Eletrická ŠKODA ENYAQ 80

Po týdnu a 500 svižně ujetých kilometrech v novém Enyaqu jsme si kladli otázku, co víc bychom vlastně mohli chtít od rodinného elektromobilu. Škoda nám poskytla luxusnější z dvojice počátečních výbav čistě elektrického Enyaqu. Obě nesou označení Sportline. Příplatek 5000 dolarů však přináší vrcholný model Sportline Max s adaptivním podvozkem (Dynamic Chassis Control), head-up displejem, 12reproduktorovým audiosystémem Canton a podsvícenou maskou chladiče ve stylu „crystal-face“. Testovaný vůz v barvě Race Blue byl navíc vybaven prosklenou střechou a 21palcovými disky kol Supernova, což zvýšilo cenu o dalších 4500 dolarů na výsledných 97 990 dolarů. (ceny jsou uvedeny v novozélandských dolarech)

Jak napovídá název, výbava Sportline skutečně přináší sportovnější jízdní vlastnosti, i když 150 kW a 310 Nm nejsou na SUV této velikosti (4,65 m na délku) a hmotnosti (přes 2100 kg) nijak závratné hodnoty. Díky velmi brzkému nástupu výkonu + jeho hladkému a plynulému přenosu však Enyaq často působí svižněji, než by napovídal údaj 8,6 sekundy pro zrychlení z 0 na 100 km/h.

Standardní sportovní podvozek a nízké těžiště zajišťují skvělou ovladatelnost a výborný přenos výkonu při jízdě do zatáčky. Varianta Sportline navíc využívá specifické pružiny a tlumiče a výška byla snížena o 10 až 15 mm oproti základním verzím, které se aktuálně prodávají v Evropě.

Enyaq Sportline není jen pohotový a sportovně laděný vůz – zároveň je i velmi pohodlný a zábavný na řízení. Všechny ovládací prvky mají příjemnou a přesnou odezvu, a to zejména progresivní brzdy a řízení. Velikou hmotnost rodinného elektromobilu sice nelze zcela zamaskovat, ale Škodě se to daří velmi dobře.

Převodovka nabízí klasický režim Drive i režim „B“ pro intenzivnější rekuperaci a brzdění. Úroveň rekuperace lze také manuálně nastavovat pomocí pádel pod volantem. Díky správnému využití rekuperace, plynulé akceleraci a rozumnému používání klimatizace jsme během našeho testování nemuseli vůz ani jednou dobíjet.

Dalšími silnými stránkami jsou vynikající komfort sedadel a celkové uspořádání interiéru. Prostoru je překvapivě mnoho jak vpředu, tak vzadu, vzhledem k rozměrům vozu a také velmi bohatá standardní výbava včetně špičkových bezpečnostních systémů. Virtuální kokpit a 13palcový centrální dotykový displej výborně zvládají multimediální funkce.

Enyaq Sportline je také vizuálně působivý vůz – s obrovskými koly, LED Matrix světlomety, ostře řezanými liniemi karoserie a množstvím lesklých černých detailů. Někdy je však méně více. Došli jsme také k závěru, že design zadní svislé části vozu působí méně elegantně než u některých konkurentů.

A i když nelze popřít vysokou úroveň aktivní i pasivní bezpečnosti, která je mimořádně inovativní a komplexní, některé systémy mohou být až příliš rušící a narušovat jinak výborný zážitek z jízdy.

Tak co víc bychom si mohli přát od rodinného elektromobilu? Možná přitažlivější název, méně zasahující asistenční systémy a nižší cenu. Pokud budeme mít štěstí, Škoda brzy nabídne Enyaq i za dostupnější cenu, a zpřístupní tak jeho silné stránky širšímu okruhu zákazníků.

*Zdroj: Převzato a přeloženo z* [*kiwigarage.co.nz*](http://www.kiwigarage.co.nz)

Nové SUBARU BRZ s výrazně lepším výkonem

Subaru mělo dobrý důvod, proč na trhu prodávalo výhradně vozy s pohonem všech 4 kol. Aby nějaký model tuto filozofii změnil, musel mít silný vzhled a jízdní vlastnosti, které by donutily automobilové nadšence postavit se do fronty. Tímto výjimečným vozem je nové kupé BRZ, které oficiálně dorazí v dubnu v sérii pouhých 10 identických kusů. Stejně jako testovací vůz na fotkách budou všechny v ikonické WR Blue barvě, se šestistupňovou manuální převodovkou a nejvyšší výbavou tS.

Klíčem k atraktivitě tohoto vozu je právě manuální převodovka a atmosférický 2,4litrový plochý čtyřválec pohánějící zadní kola. Samozřejmostí je samosvorný diferenciál, ale oproti původnímu BRZ došlo k výrazným vylepšením. Výkon i točivý moment jsou podstatně vyšší než u předchozího dvoulitru, tuhost podvozku byla navýšena o 50 %, všechna zavěšení jsou výrazně tužší, přibyly brzdy Brembo a výsledná pohotovostní hmotnost 1280 kg vyvolá závist i u řidičů WRX.

Recept tak slibuje zábavnou jízdu bez ohledu na délku cesty – a přesně taková byla naše zkušenost během nezapomenutelného týdne. Nové BRZ je rychlejší, obratnější, lépe ovladatelné a celkově dospělejší. Přitom si stále zachovává ohromnou dávku zábavy. Tentokrát má volně se vytáčející boxer od Subaru opravdu šťávu a při vyšších otáčkách dává o sobě výrazně vědět. A musíte ho vytáčet – motor ožívá od 4000 otáček, kdy už je k dispozici maximální točivý moment, a až do omezovače zbývá ještě 3500 ot./min. Ano, výkonu je víc, ale na správné silnici je celý dobře využitelný.

Vyváženost zůstává doslova baletní. Jízdní stabilita v zatáčkách je působivá – nízké těžiště pomáhá BRZ ostře zatáčet a bezpečně projíždět zatáčky vysokou rychlostí bez protestu pneumatik Michelin Pilot 4. Jde o rozměrně nenáročné 215/40 na 18palcových kolech, ale nabízejí přesně tolik přilnavosti a klidu, kolik je třeba. Rychlý start z místa je snadný – spojka i řazení mají ideální odpor a dráhy řazení jsou dobře definované. Převodovka je lehce mechanická, což odpovídá lehce surovému charakteru vozu. Výrazné navýšení torzní tuhosti znamená, že STi-laděný podvozek nijak neomezuje komfort jízdy, který je na vůz této kategorie překvapivě dobrý. Jediná výtka se týká zvýšeného hluku od přední nápravy na hladkém asfaltu při nižších městských rychlostech.

Vnější design je výraznější a lépe vyvážený než kdykoli předtím, s dobře zvolenými detaily. Tmavě šedá kola ladí s černými kryty zrcátek a kontrastují se zlatými třmeny brzd Brembo. Nápisy BRZ tS na přídi i víku kufru a červená loga BRZ v předních světlech podle nás mohly být decentnější.

Uvnitř jsou sedadla posazena nízko (údajně o 5 mm níže než dříve, což zlepšuje výhled řidiče) a přední sedadla nabízejí velmi dobrou oporu a rozsah nastavení. Jsou čalouněna černým materiálem Ultrasuede s vínově červenými koženými akcenty. Do bočnic je vyraženo logo STI. V kabině je také STI červené tlačítko start/stop a exkluzivní přístrojový štít s dalšími vínovými detaily. Přestože jde o kupé 2+2, každodenní použitelnost zůstává dobrá – i když nás překvapilo plnohodnotné rezervní kolo v kufru, které zabírá dost místa, ale přináší větší klid při jízdě.

Co se týče bezpečnosti, Subaru překonalo počáteční překážky a dokázalo do manuální verze BRZ integrovat systém EyeSight Driver Assist. Jeho přínos pro bezpečnost i komfort je nepopiratelný. Patří sem adaptivní tempomat, asistence pro udržování v jízdním pruhu, rozpoznání brzdových světel a přednárazové brzdění. Varování lze snadno vypnout a ostatní funkce jsou nenápadně kalibrovány tak, aby neobtěžovaly při sportovní jízdě. Hardware systému EyeSight je umístěn nahoře na čelním skle, po stranách zpětného zrcátka. Jediným náznakem dodatečné montáže je omezení pohybu sluneční clony.

Celkově je nové BRZ mnohem komplexnějším vozem s podstatně vyšším výkonem. Co je ale nejdůležitější – stále si zachovává snadnou ovladatelnost a zábavnost. Jen málo aut vás tak silně vybízí k řízení a jen málo aut, bez ohledu na cenu, působí při sportovní jízdě tak intuitivně a vyváženě. Čistota jízdního zážitku dělá z BRZ budoucí klasiku a výborná výbava tento dojem jen potvrzuje.

*Zdroj: Převzato a přeloženo z* [*kiwigarage.co.nz*](http://www.kiwigarage.co.nz)