MOT'or

Nová technika

OKTÓBER 2016 | 1,00 €

PREDSTAVUJEME

Kia Rio
Honda Civic
Citroen CXPERIENCE CONCEPT
Hyundai i10
Peugeot 5008
Volvo V90 Cross Country
Škoda Kodiaq
Nissan Navara EnGuard
Hyundai H350 Fuel Cell Concept
Mercedes-Benz Vision Van

KIA NIRO

PRÁVNA RUBRIKA

ZÁUJEM O DUÁLNE VZDELÁVANIE SA ZDVOJNÁSOBIL

SVET V MINIATÚRE

HISTORICKÉ VOZIDLÁ

9 771336 420084 10

Hyundai i30
Bonus až 2 900 €

Hyundai i20
Bonus až 2 200 €

Povedzte ÁNO
limitovanej edícii Hyundai YES!

Vyberte si niečo pohodlné pre celú rodinu. Rozhodnite sa pre **Hyundai i30 v limitovanej edícii YES!** so 7-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou, s dennými LED svetlami a s vyhrievanými prednými sedadlami. Navyše s unikátnymi prvkami výbavy, akými sú automatická duálna klimatizácia či zadná parkovacia kamera, ktoré vám poskytnú absolútne pohodlie. **Teraz s bonusom až 2 900 €**.

Alebo si vyberte štýlový **Hyundai i20 s bonusom až 2 200 €** a s atraktívnou výbavou, ako samostmievacie vnútorné spätné zrkadlo, bi-halogénové predné svetlomety s dennými LED svetlami, zatmavené zadné okná, dažďový senzor a 16" ALU kolesá.

www.hyundai.sk HyundaiSlovensko

HYUNDAI | NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

5 ROKOV záruky bez obmedzenia kilometrov

ĽAHKÉ SPLÁTKY

HAVARIJNÉ POISTENIE

ZIMNÉ PNEUMATIKY

Kombinovaná spotreba: 3,6 l - 7,3 l/100 km, emisie CO_2: 94 - 169 g/km.
Ponuka benefitov platí do 31. 10. 2016. Foto je ilustračné.

SPICE

Students program of integrated company education

ZVÄZ AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU SLOVENSKEJ REPUBLIKY ZAP

OKOREŇ SI VYSOKOŠKOLSKÉ ŠTÚDIUM

Konfrontuj teóriu s praxou – zapoj sa do projektu Zväzu automobilového priemyslu SR v spolupráci so šiestimi technickými univerzitami na Slovensku. **www.zapsr.sk**

Priemyselná spoločnosť získa študenta na riešenie konkrétnych potrieb, a možnosť pripraviť si potenciálneho zamestnanca na svojom pracovisku. Odplatou budú skúsenosti, vreckové, jedno teplé jedlo denne a internát.

Študent má možnosť získať praktické skúsenosti z podniku podľa vlastnej voľby, kde popri praxi vypracuje aj záverečnú prácu. Môže nájsť svojho nového zamestnávateľa, získať nové kontakty, prehľad a zarobiť.

Škola ponúkajúca študentom prax sa stáva atraktívnejšou pri výbere štúdia, podporuje vzdelávanie a vývoj pre priemysel, a tým podporuje rozvoj ekonomiky SR. V neposlednom rade sa zlepšujú kontakty s priemyselnou sférou, využiteľné pre budúce projekty.

PARTNERSKÉ FAKULTY

Sjf TUKE
Fvt TUKE
Sjf ŽU
Fšt TNUAD
Mtf STUBA
Sjf STUBA

PRIEMYSELNÍ PARTNERI

VOLKSWAGEN SLOVENSKO
CONTINENTAL AUTOMOTIVE SYS
JOHNSON CONTROLS INT
SCHAEFFLER GROUP a ďalší...

Študenti si témy záverečných prác alebo praxe vyhľadajú aj na partnerskom portáli ***www.azu.sk*** v sekcii *„Záverečné práce“*.
Na tejto stránke môžu **firmy priamo komunikovať** svoje ponuky so študentmi, a vyberať si podľa ich kvalifikácie a zručností.

Projekt SPICE je iniciatívou Zväzu automobilového priemyslu Slovenskej republiky, s cieľom ponúknuť alternatívu už nejestvujúcim projektom spájajúcich študentov univerzít a priemyslu. Ideálnym modelom je najmenej trojmesačná kontinuálna prax, 4 dni v týždni, zakončená diplomovou prácou, ktorá je zo strany prijímajúceho podniku podporená vreckovým, jedným teplým jedlom denne, úhradou nákladov na ubytovanie, resp. cestovné, a pridelením zodpovedného vedúceho. Vzhľadom na diverzitu pravidiel jednotlivých fakúlt a podnikov, je možné realizovať spomenuté prvky voliteľne.

SEAT ATECA
1.4 EcoTSI 110 kW 7-DSG XCELLENCE

ŠKODA FABIA Combi ScoutLine 1.2 TSI 81 KW

HONDA CIVIC

CITROEN CXPERIENCE CONCEPT

HYUNDAI i10

ŠKODA KODIAQ

NISSAN Navara EnGuard

SCANIA R TL

EKONOMIKA
Záujem o duálne vzdelávanie sa zdvojnásobil 4
Prvý ročník AJA bol úspešne ukončený aj v Bratislave 10

PONUKA SLUŽIEB
Seminár „Technológie pre kontroly a servis moderných automobilov" 8

PRÁVNA RUBRIKA
..... 12

ZO SVETA
Desaťročie Schreyera v automobilke Kia Motors 14

VYSKÚŠALI SME
Seat Ateca 1.4 EcoTSI 110 kW 7-DSG XCELLENCE 16
Škoda Fabia Combi ScoutLine 1.2 TSI 81 kW 18
Ford Focus ST R 2.0 TDCi Duratorq 136 kW A6-PowerShift 20
Renault Captur X-MOD Energy 0,9 Tce 90 22
Suzuki Baleno 1.2 DualJet GLX 24
Nissan Qashqai 1.6 DIG-T 160, 1.6 dCi 130 Tekna 26
Dacia Duster 1.6 SCe 84 kW 4x2 Open 28
Jaguar XF 2.0D Prestige 30
Mahindra XUV 500 32
Seat Leon ST Cupra 290 2.0 TSI 6-DSG 35

PREDSTAVUJEME
Kia Rio 36
Honda Civic 38
Citroen CXPERIENCE CONCEPT 40
Hyundai i10 44
Peugeot 5008 46
Volvo V90 Cross Country 49
Škoda Kodiaq 50
Nissan Navara EnGuard 56
Hyundai H350 Fuel Cell Concept 59
Mercedes-Benz Vision Van 60

TECHNIKA
Koncept sedadla „Lexus Kinetic Seat" 62
Nová 8-stupňová automatická prevodovka Kia Motors 64
Rekuperatívne tlmenie pruženia 75

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV
..... 65

HISTÓRIA MOTORIZMU
Historické vozidlá 76

MODELY
Svet v miniatúre 78

POZNÁVAME VLASŤ
Potulky po Slovensku 80

vychádza raz mesačne vo vydavateľstve Elektro-energo, s.r.o., GERCENOVA 29 851 01 BRATISLAVA

e-mail: mot@mot.sk, tazka@mot.sk, www.mot.sk

Šéfredaktor:
Ing. Samuel Bibza, tel.: 0903 403 357

Redaktori:
Tatiana Ťažká, Ing. Martin Kmeť, Ing. Radomír Mlýnek, Ing. Ján Olach

Nevyžiadané rukopisy a obrazové predlohy autorom nevraciame

Rozširuje:
Mediaprint-Kapa Pressegrosso, a.s., Stará Vajnorská 9, 831 04 Bratislava

Objednávky na predplatné prijíma každá pošta a doručovateľ Slovenskej pošty.

Objednávky do zahraničia vybavuje Slovenská pošta, a.s., Stredisko predplatného tlače, Uzbecká 4 820 14 Bratislava, tel. 02/54419906
e-mail: zahranicna.tlac@slposta.sk,

Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej formy predaja, tel.: 02/49893566, 02/49893563, 0800 188 826
fax: 02/32222256
e-mail: objednavky@ipredplatne.sk

prostredníctvom SMS:
pošlite správu s textom OBJ na 0907/680680, vyplňte obratom zaslaný objednávkový formulár, odošlite ho na to isté číslo.

Kódy predplatného:
ročné - 51361,
polročné - 51362,
štvrťročné - 51364, Bratislava

ISSN 1336-4200

Číslo bolo zadané do tlače:
26. 09. 2016

autor: Samuel BIBZA

ZÁUJEM O DUÁLNE VZDELÁVANIE SA ZDVOJNÁSOBIL

Reforma systému duálneho vzdelávania vstupuje do druhého školského roka. Po prvom, tzv. nultom ročníku, sa záujem zo strany zamestnávateľov, škôl i žiakov o vstup do nového systému postupne zväčšuje. Celkovo bolo v tomto školskom roku uzatvorených 1121 učebných zmlúv. Do systému duálneho vzdelávania sa zapojilo 142 zamestnávateľov, ktorí vytvorili 172 prevádzok praktického vyučovania. Zväčšil sa aj počet škôl. V novom školskom roku sa ich zapojilo 57, počet študijných a učebných odborov vzrástol na 48.

Počet zamestnávateľov, škôl i žiakov vstupujúcich do nového systému vzdelávania sa v školskom roku 2016/2017 zdvojnásobil. Tieto čísla sú podľa pána Jaroslava Holečka, predsedu Rady zamestnávateľov pre systém duálneho vzdelávania, pozitívnou správou. „Potešiteľné je však hlavne to, že sa postupne mení aj postoj hlavných aktérov reformy," hovorí Jaroslav Holeček. „Zamestnávatelia vytvorili v tomto školskom roku 2700 učebných miest a dobré správy prichádzajú aj zo škôl. Podľa riaditeľov viacerých škôl sú celkové výsledky žiakov zapojených do systému duálneho vzdelávania lepšie – týka sa to štúdia, dochádzky, disciplíny ako aj ich celkovej motivácie." Ďalšie pozitívum je aj v zlepšení spolupráce zapojených škôl a zamestnávateľov pri tvorbe učebných plánov, získavaní žiakov, vzdelávaní pedagógov, pri vybavení škôl. Podľa Jaroslava Holečka sa postupne darí koordinovať aj prenos potrieb a požiadaviek trhu práce na vzdelávaciu sústavu. Prínosom pre postup reformy bolo aj spojenie zamestnávateľov prostredníctvom Rady zamestnávateľov pre systém duálneho vzdelávania, ktorá je koordinátorom stavovských a profesijných organizácií vo vzťahu k štátnej a verejnej správe pre oblasť odborného vzdelávania a prípravy.

„Na Slovensku tvoríme nový vzdelávací systém rok, vyspelé krajiny ho budovali 10 a viac rokov," hovorí Jaroslav Holeček. „Je preto prirodzené, že je stále čo zlepšovať." Medzi slabé stránky patrí hlavne nezáujem detí a rodičov o systém duálneho vzdelávania. „Dôvodom sú chýbajúce informácie, absencia celospoločenskej informačno-edukačnej kampane, ako aj nedostatočná reálna podpora štátnych orgánov k potrebe transformácie odborného vzdelávania a prípravy." Nevyhovujúca je aj štruktúra študijných a učebných odborov a siete škôl a pretrváva aj slabý záujem zo strany stredných odborných škôl o vstup do systému duálneho vzdelávania. „Školy majú stále strach z krátenia finančných normatívov," dopĺňa pán Holeček.

Pripravenosť zamestnávateľov je pomerne veľká. Po certifikácii majú k dispozícii celkové kapacity pre 6145 žiakov." Aj tu však pociťujeme slabú podporu a motiváciu zamestnávateľov pre vstup do systému duálneho vzdelávania," hovorí Jaroslav Holeček. „Chýba metodická podpora zamestnávateľov, nedostatočná je aj ich finančná podpora zo strany štátu. Zamestnávatelia často poukazujú na administratívnu či finančnú náročnosť vstupu do systému. Preto by bolo vhodné dopracovať systém motivácie tak, aby videli jednoznačné prínosy nového systému do budúcnosti. „

Reforma systému duálneho vzdelávania je mimoriadne náročný proces. Bez vzájomnej súčinnosti a podpory zo strany štátu nemôže byť úspešná. „Schválili sme zákon pre vznik duálneho vzdelávania, ale nie je k nemu vybudovaný systém. Je nevyhnutné skoordinovať spoluprácu medzi stavovskými a profesijnými organizáciami, zamestnávateľmi a orgánmi štátnej správy a samosprávy. Samospádom to určite nepôjde," uzatvára Jaroslav Holeček, predseda Rady zamestnávateľov pre systém duálneho vzdelávania.

Toto odznelo v referáte pána Holečka na tlačovej besede k duálnemu vzdelávaniu 14. septembra, ktorú zorganizovala Rada zamestnávateľov pre duálne vzdelávanie. Pohľad na fotografiu „predsedníckeho stola" tejto tlačovej besedy však naznačuje, že na nej asi odznelo viac príspevkov. Niektoré si zaslúžia, aby sme sa im v budúcnosti venovali samostatne. Ako ilustrácie pre tento článok použijeme časť z vizuálnej prezentácie skúseností zo začiatku budovania duálneho vzdelávania, ktorú predniesol pán Jaroslav Holeček.

V priebehu tohtoročnej jari, keď sme sa na pôde Zväzu automobilového priemyslu SR dozvedeli o ich iniciatíve presadiť duálne vzdelávanie aj pri príprave vysokoškolákov a spoznali sme podporné stanovisko pre túto myšlienku prvých lastovičiek z akademického prostredia, považovali sme to za pootvorenie brány pre túto formu vzdelávania odborníkov s vysokoškolským vzdelaním. Prednosti duálneho vzdelávania stredoškolákov sa nám v

RADA ZAMESTNÁVATEĽOV PRE SYSTÉM DUÁLNEHO VZDELÁVANIA

Vyhodnotenie 1. roku budovania systému DV na Slovensku zo strany zamestnávateľov

Jaroslav Holeček
Predseda RZ SDV

12. septembra 2016

RADA ZAMESTNÁVATEĽOV PRE SYSTÉM DUÁLNEHO VZDELÁVANIA

Odborné vzdelávanie a príprava na Slovensku

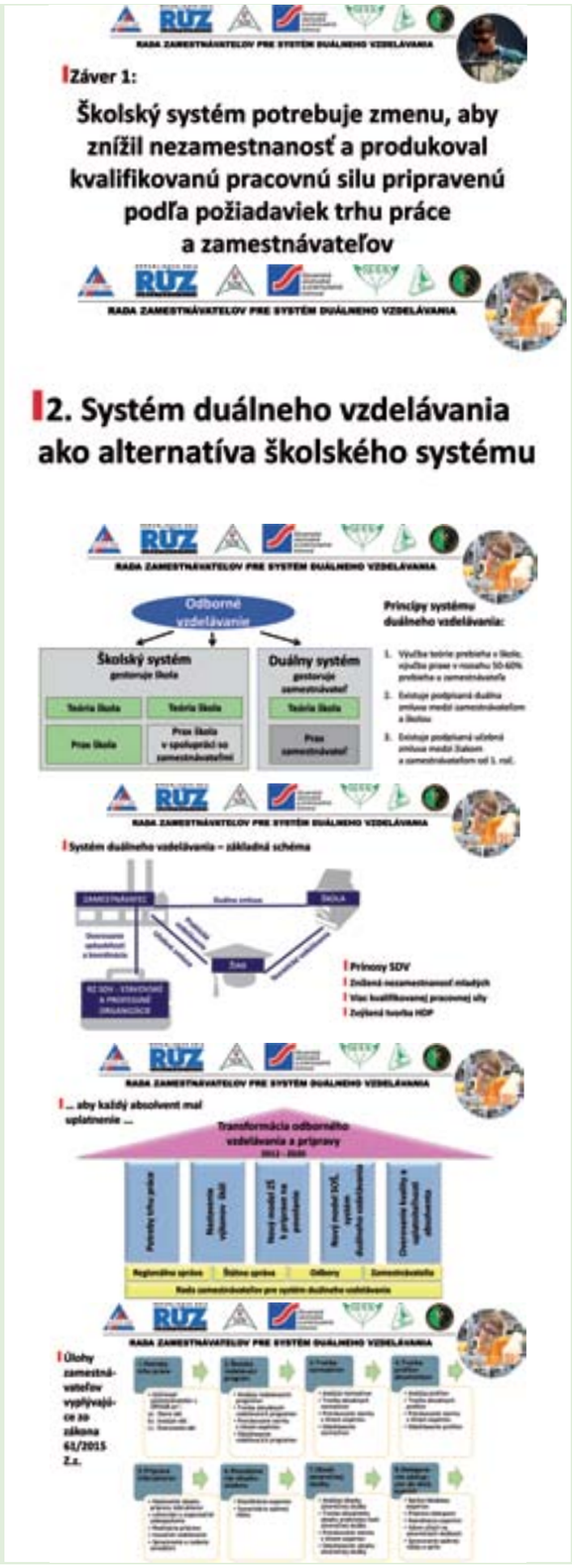
- 90 roky – zmena štruktúry ekonomiky a transformácia vlastníckych vzťahov spôsobili zánik účasti podnikov na odbornom vzdelávaní

Iniciácia zmien a zapojenie zamestnávateľov do odborného vzdelávania

- 2002-12 - vytvorenie 13 pilotných centier automobilového priemyslu v spolupráci s odbornými školami a VÚC
- 10 rokov intenzívnej spolupráce zamestnávateľov so školami nepriniesla želaný úspech
- 2008-09 - iniciácia vzniku zákona o odbornom vzdelávaní a príprave a jeho následné prijatie v Národnej rade SR v roku 2009 - zákon nebol funkčný, pretože nevytvoril podmienky u zamestnávateľov pre garantovanie úloh, ktoré im zo zákona vyplývali

Zjednotenie zamestnávateľov a podpora transformácie odborného vzdelávania

- 2012 - združenie zamestnávateľov v Rade vlády SR pre odborné vzdelávanie a prípravu a odsúhlasenie Transformácie OVP v 7 stavovských a profesijných organizáciách
- 2014/15 - vytvorenie návrhu systému duálneho vzdelávania, prijatie nového zákona 61/2015 Z.z. o OVP s účinnosťou od 1.04.2015 a vytvorenie podmienok pre zamestnávateľov prostredníctvom projektu RSOV
- 2015 – sfunkčnenie Rady zamestnávateľov pre systém duálneho vzdelávania, spracovanie analýzy piatich štátov a návrhu Transformácie OVP do roku 2020

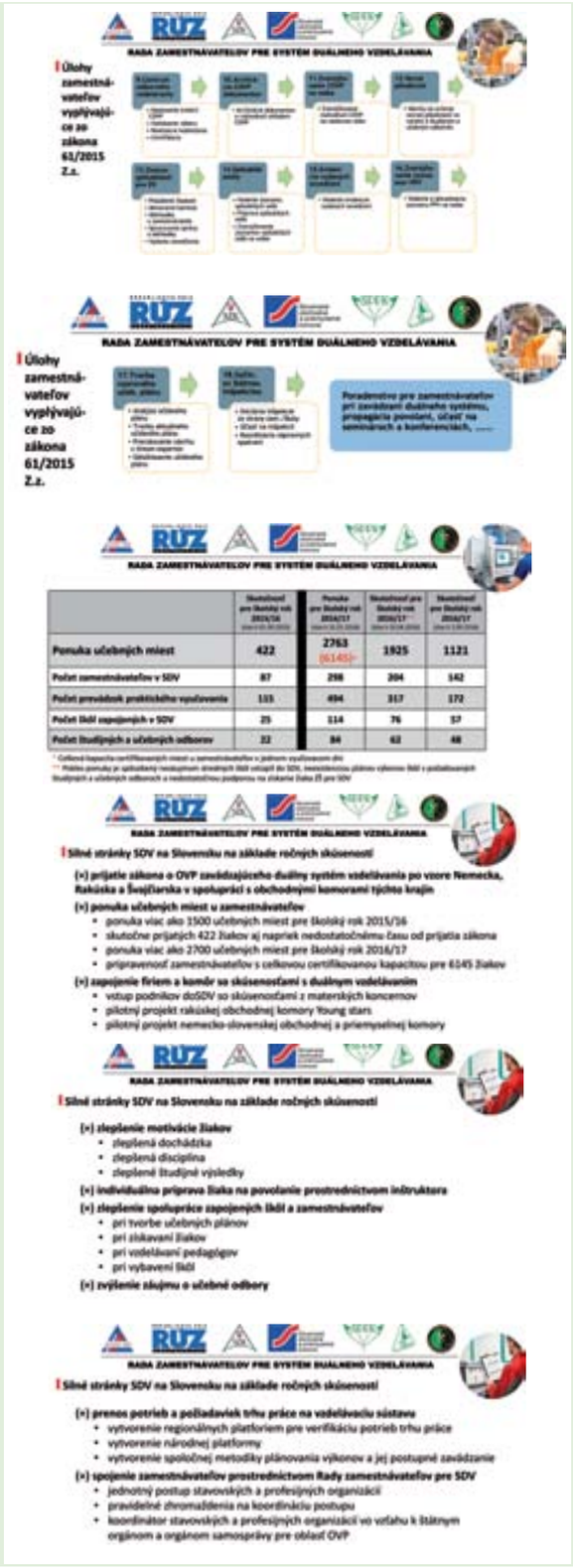


tom čase zdali byť absolútne preukázateľné. Až tak, že sme si mysleli, že zamestnávatelia nedokážu vytvoriť dostatočný počet učebných miest pre túto formu vzdelávania. To sa aj potvrdilo. Vzhľadom na potreby kvalifikovaných odborníkov pre naše hospodárstvo tých 2700 učebných miest je málo. Keď pán Holeček vo svojom referáte uviedol, že v tomto školskom roku bolo uzatvorených len 1121 učebných zmlúv pre túto formu vzdelávania, mysleli sme si, že sme to číslo zle počuli. Očakávali sme veľký pretlak záujmu žiakov základných škôl v pomere k učebným miestam. Študijní poradcovia na základných školách, ktorí by mali deťom radiť pri výbere štúdia pripravujúceho ich pre prax - predovšetkým podľa danosti detí, ale aj s ohľadom na reálnosť ich zamestnateľnosti po ukončení štúdia – vraj nedostali usmernenie z ministerstva školstva, že majú propagovať aj túto formu vzdelávania. Po viac ako dvoch desaťročiach vyslovene neúspešného systému stredoškolského vzdelávania – ak sa polovica absolventov nedokáže uplatniť na domácom pracovnom trhu, je takéto hodnotenie oprávnené – prišla vlani v podobe „nultého ročníka“ duálneho vzdelávania nádej na postupné zlepšovanie tohto smutného stavu.

Jasnou vinou „neusmernenia“ z ministerstva školstva sa tento stav zlepšuje oveľa pomalšie, ako by sa mal a mohol. Ale bez viny nie sú ani základné školy. Učiteľom by malo záležať na budúcnosti ich žiakov a mali by vyvinúť iniciatívu aj pri propagácii takej formy stredoškolského vzdelávania, ktorá ich absolventom spoľahlivo zabezpečí atraktívne zamestnanie. Duálne stredoškolské vzdelávanie s finančným odmeňovaním študentov nemožno chápať ako príležitosť len pre deti z chudobných rodín. Absolventi väčšiny odborov, ktorí sa takto vzdelávajú, budú síce pracovať väčšinou v montérkach, ale v čistom prostredí. Možno viac hlavou ako rukami. Je pravda, že mnohí budú pracovať na zmeny. Ale nepracujú azda na zmeny napríklad aj lekári v nemocniciach? A nepracovala na zmeny vo fabrikách možno polovica starých rodičov dnešných školákov, kým ich začiatkom deväťdesiatych rokov pseudohumanisti a pseudodemokrati neoslobodili od tejto povinnosti otvorením našej ekonomiky svetu bez dôkladnej prípravy, čo viedlo k zatvoreniu väčšiny fabrík? Pracovala. Dnešní rodičia určite nezlyhávajú, ak uvažujú o podobnej pracovnej kariére pre svojej deti. Podpísanie zmluvy o stredoškolskom duálnom vzdelávaní neznamená, že žiak po maturite nemôže pokračovať v štúdiu na vysokej škole. Dokonca aj ak sa po skončení základnej školskej dochádzky rozhodne len pre štúdium končiace vydaním výučného listu bez maturity, môže si bez akýchkoľvek prekážok doplniť stredoškolské vzdelanie a po maturite študovať na vysokej škole.

Žiaľ, žijeme síce už v takmer „digitálnej dobe“, teda technicky veľmi vyspelej, ale len z hľadiska spôsobu výroby a obchodu. Inak je to úplne primitívna doba, lebo nás odúča vážiť si tvorcov skutočných hodnôt. Tie nemusia byť len materiálne. Bez dobrých učiteľov v základnej škole, napríklad, nebudeme mať ani šikovných technikov vo fabrikách alebo kvalitných lekárov. Ako však pracujú pre blaho našej spoločnosti verejno-právne médiá, ak sa vytvorené miesta pre duálne stredoškolské alebo učňovské vzdelávanie neobsadili ani z polovice? Rok už mohli prinášať reportáže z pracovísk a zo škôl, kde už táto forma vzdelávania fungovala. V Nemecku, Rakúsku, Švajčiarsku a ďalších ekonomicky vyspelých štátoch táto forma vzdelávania existuje „od nepamäti“, a aj u nás existovala do tzv. nežnej revolúcie . Jej obnova nie je návratom k socializmu. Ako je možné, že si nedostatky v činnosti RTVS nevšímajú politici, ale ani novinári z iných médií? Táto inštitúcia funguje z prostriedkov, ktoré sa vyprodukovali na Slovensku a má čo najdokonalejšie slúžiť rozvoju našej spoločnosti. Ak tak nerobí, čo určite nerobí tak dobre ako by mala, vláda má v nej zabezpečiť nápravu. Reči o tom, že tak nesmie spraviť, lebo by to bol zásah do nezávislosti a „verejnoprávnosti“ tohto média, majú možno nejaké právne opodstatnenie, ale našu spoločnosť neposunú dopredu. Vláda dostala vo voľbách mandát od väčšiny voličov, aby spravovala krajinu najlepšie, ako sa dá. Kde sa dostaneme, ak budeme aj v nasledujúcich rokoch len hovoriť o tom, že naše školy produkujú každý rok tisíce stredoškolsky a vysokoškolsky vzdelaných mladých ľudí, ktorí si nedokážu nájsť prácu? Ako bude vyzerať naša spoločnosť o pár rokov, ak budeme len lamentovať, že na Slovensku máme veľkú skupinu „neprispôsobivých“ a „ťažko zamestnateľných“ ľudí? Tieto problémy treba okamžite začať riešiť s plnou vervou, lebo o pár rokov budú mať také rozmery, že ich už budeme riešiť oveľa bolestnejším spôsobom.

Duálne vzdelávanie je tá najprirodzenejšia a najefektívnejšia forma prípravy budúcich odborníkov podľa aktuálnych potrieb praxe. Zaslúži si celospoločenskú podporu, pretože je kľúčom k plnej zamestnanosti všetkých mladých ľudí na Slovensku.



SEMINÁR „TECHNOLÓGIE PRE KONTROLY A SERVIS MODERNÝCH AUTOMOBILOV“

V rámci nitrianskeho Autosalónu - Autoshow 2016 sa uvedený seminár uskutoční 14. októbra v prednáškovej sále pavilónu K priamo na výstavisku AGROKOMPLEX.

Hlavným iniciátorom a generálnym partnerom seminára je spoločnosť HOMOLA, s.r.o. v spolupráci s ďalšími subjektami známymi odbornej aj širšej motoristickej verejnosti. Organizačne seminár zastrešuje spoločnosť WETTRANS Žilina, s.r.o., kde sa môžu záujemcovia vopred prihlásiť - do 12. 10. 2016. Program seminára, kontaktné údaje a prihlášku si nájdu na webovej adrese www.wettrans.sk alebo www.homola.sk, prípadne na adrese ďalších hlavných partnerov seminára. Adresa pre korešpondenciu je WETTRANS Žilina, s.r.o., P.O.BOX 13, 010 08 Žilina. Keďže ide o sprievodnú akciu autosalónu, je vstupné pre účastníkov seminára zahrnuté už v cene vstupenky. Na seminár sa môžu prihlásiť návštevníci autosalónu podľa kapacitných možností ešte aj priamo na výstavisku, pričom registrácia je od 9.00 do 10.00 h, kedy akcia začína.

ORGANIZAČNÉ POKYNY

Registrácia sa koná **14. 10. 2016 od 09.00 hod. do 10.00 hod. na výstavisku AGROKOMPLEX v Nitre, v pavilóne „K“, sála č.: 1.**

DOPRAVA

Osobným autom, vlakom či autobusom do Nitry. Výstavisko Agrokomplex sa nachádza na ulici Výstavná 654/4, 949 01 Nitra-Chrenová.

VLOŽNÉ ZA SEMINÁR: 0,- €

Seminár je pre prihlásených účastníkov zdarma!
Súčasťou semináru bude výstava a prezentácia spoločnosti HOMOLA, s.r.o. - autoservisná technika a prax, ako i občerstvenie pre registrovaných účastníkov!

PRIHLÁSENIE ÚČASTI NA SEMINÁR

UZÁVIERKA záväzných prihlášok pre účastníkov je **dňa 12. 10. 2016!**
Žiadame účastníkov, aby prihlášky pre účasť na seminári zasielali na adresu:
WETTRANS Žilina, s.r.o., P.O.BOX 13, 010 08 Žilina, Slovenská republika
Tel.: 00421/41/5655320, E-mail: wettrans@wettrans.sk

PREZENTÁCIA FIRIEM NA SEMINÁRI

Generálny partner seminára: HOMOLA, s.r.o.

Hlavní partneri seminára: AGROKOMPLEX Výstavníctvo Nitra, š.p.,
TESTEK, a.s.,
SLOVDEKRA, s.r.o.,
S - EKA, s.r.o.,
TOPTEST, s.r.o.

SPRACOVANIE BANKOVEJ OPERÁCIE PRI POUŽITÍ PREVODNÉHO PRÍKAZU:

Názov a adresa firmy: WETTRANS Žilina, s. r. o., P. O. BOX 13, 010 08 Žilina
Pobočka banky: Tatra banka, a.s., Žilina — Číslo účtu: 2626858761/1100
Variabilný symbol: 141016 — Konštantný symbol: 0308
IČO: 36798550 DIČ: 2022399368 IBAN: SK11 1100 0000 00 2626858761
SWIFT: TATRSKBX
Registrácia: Zapísaný v obchodnom registri Okr. súdu v Žiline Odd. Sro., vložka č. 19150/L

Generálny partner seminára

Homola s.r.o. AUTOSERVISNÁ TECHNIKA

Hlavní partneri seminára:
WETTRANS Žilina, s.r.o.
AGROKOMPLEX Výstavníctvo Nitra, š. p.
TESTEK, a.s. Bratislava
SLOVDEKRA, s.r.o.
S - EKA, s.r.o. Nitra
TOPTEST, s.r.o. Nitra

Vás pozývajú pri príležitosti výstavy
AUTOSALÓN - AUTOSHOW NITRA 2016
na celoslovenský seminár:

TECHNOLÓGIE PRE KONTROLY A SERVIS MODERNÝCH AUTOMOBILOV

(SEMINÁR JE BEZPLATNÝ)

NITRA 14. 10. 2016

AGROKOMPLEX - VÝSTAVNÍCTVO NITRA, š.p. - Pavilón „K“

Cieľom seminára je priniesť aktuálne informácie pre pracovníkov staníc technickej kontroly, pracovísk emisných kontrol, autoservisov a autoopravovní, ktorí používajú servisnú a diagnostickú techniku, o novinkách v tejto oblasti a ich praktickom využití pri zisťovaní porúch. Zamerané budú na pripravované zmeny postupov a požiadaviek na prístroje pre meranie emisií zážihových aj vznetových motorov od roku 2018 v súvislosti s uplatňovaním Smernice 2014/45/EÚ už v priebehu roku 2017. Nové technológie a postupy súvisiace s pripravovanými inováciami budú doplnené vybranou ukážkou modernej servisnej techniky. Predstavené budú aj možnosti vedúce k zlepšeniu účinnosti emisných kontrol.

Ďalšie témy prinesú informácie o aktuálnych otázkach súvisiacich s výkonom technických a emisných kontrol, pripravovaných novostiach z tejto oblasti vyplývajúcich o.i. z vyššie uvedenej smernice EÚ a tiež poznatky zo vzájomného vzťahu servisnej a kontrolnej činnosti. Na prácu autoservisov sú zamerané témy ako diagnostika spaľovacích motorov, podvozkov a asistenčných systémov vozidiel v servise, alebo nastavovanie svetlometov moderných automobilov. Všetky príspevky sú orientované na súčasné riešenia moderných automobilov so spaľovacími motormi s malými emisiami a očakávaný ďalší vývoj.

Seminár je určený pre široký okruh pracovníkov staníc technickej kontroly a pracovísk emisnej kontroly, pracovníkov autoservisov, autoopravovní, pedagógov a študentov odborných škôl so zameraním na automobilové opravárstvo, prevádzkovateľov motorových vozidiel, ale aj ostatných záujemcov o motorizmus.

-red-

PRVÝ ZRAZ EBAJKEROV

Na prvý zraz ebajkerov, majiteľov a priaznivcov elektrobicyklov sa zišlo v polovici augusta v Malých Karpatoch 36 nadšencov a priateľov cyklistiky a technológií v jednom. Podujatie zorganizovalo občianske združenie e-dna (elektromobilita v krvi). V rámci tohto zrazu sa okrem iných aktivít združenia e-dna uskutočnil aj prvý ročník pohárovej súťaže ebajk cup.

Elektrocyklisti štartovali spolu v ebajk centre, prešli cyklochodníkmi a „single trailami“ na Biely kríž, odtiaľ potom nasledovali Košariská pri Borinke a návrat kľukatými cestičkami opačným smerom do reštaurácie Stroodel na Kolibe. Tam spolu zavŕšili nultý ročník tohto komunitného podujatia, ktoré má v západných krajinách už tradíciu so stovkami účastníkov.

Atmosféra bola zábavná a samozrejme elektrická. Účastníci sa naučili ďalšie grify na plné využitie potenciálu ebajkov v teréne a všetci sa tešia o rok na ostrý prvý ročník ebajk zrazu 2017.

-mb-

SLOVÁCI SI SVOJ ŽIVOT CENIA STÁLE VIAC

Každý deň nahlásia klienti Allianz – SP v priemere 209 škôd na živote a zdraví. Úraz na dovolenke, autonehoda s trvalými následkami, či vážna choroba a následná dlhodobá liečba. Takýmto nečakaným životným situáciám, ktoré často vyústia do dlhodobej práceneschopnosti či invalidity, sa nevyhneme. Zmierniť aspoň čiastočne ich následky pomôže životná poistka. V Allianz – SP ju má uzatvorenú takmer jeden a štvrť milióna Slovákov.

Poistná suma, ktorú dostane rodina a pozostalí v prípade úmrtia poisteného, by mala byť nastavená tak, aby pomohla rodine predísť zlej finančnej situácii. Jej výška každým rokom rastie. Kým v roku 2004 bola na úrovni 3385 eur, o päť rokov neskôr stúpla na viac ako dvojnásobok, na 6910 eur. Slováci si v rámci rizík pri životnom poistení najčastejšie dojednávajú úrazové poistenie, konkrétne denné odškodné počas liečenia následkov úrazu, smrť po úraze a tiež trvalé následky úrazu. „Súvisí to najmä so životnou situáciou Slovákov. Mnohí sú živiteľmi rodín alebo sú zaťažení hypotékami a úvermi a chcú, aby v prípade ich úrazu či úmrtia bolo o ich rodinu finančne postarané,“ vysvetľuje riaditeľ odboru spolupráce so životnými maklérmi Allianz – SP Vladimír Halás. Po novom si ľudia môžu dojednať len samotné riziká, bez sporenia či investičnej zložky. *-az-*

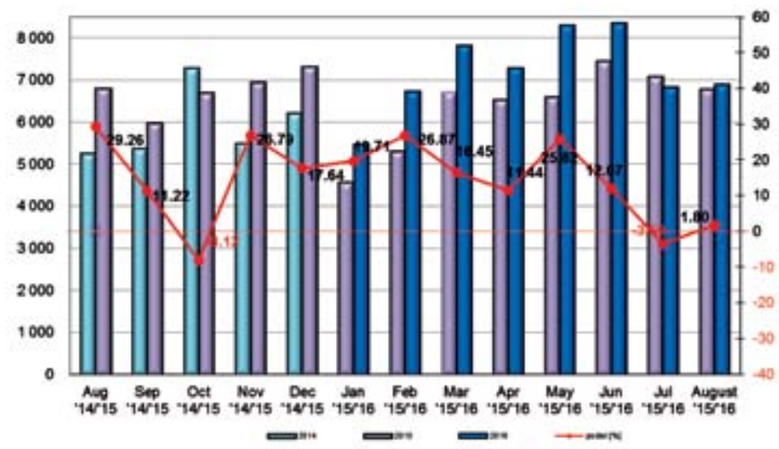
V AUGUSTE LÁMALI REKORDY MALÉ ÚŽITKOVÉ VOZIDLÁ

V auguste 2016 na Slovensku zaregistrovali 6906 vozidiel nových osobných automobilov, čo predstavuje oproti minulému roku nárast na úrovni 1,8 %. Kumulatív za 8 mesiacov tohto roka predstavuje nárast oproti rovnakému obdobiu minulého roka na úrovni 13,03%.

Registrácie malých úžitkových automobilov (kategória N1) dosiahli v auguste 2016 počet 924 vozidiel, čo oproti rovnakému mesiacu minulého roka s počtom vozidiel 518 predstavuje výrazný nárast na úrovni 78,38 percenta. Kumulatív za osem mesiacov vykazuje nárast 22,13 %

Ing. Pavol PREPIAK
Predseda DDA, viceprezident ZAP SR

MESAČNÝ TREND REGISTRÁCIÍ NOVÝCH OSOBNÝCH AUTOMOBILOV V SR 08.2015 - 08.2016



Prvý ročník AJA bol úspešne ukončený aj v Bratislave

V septembrovom vydaní nášho časopisu sme písali o projekte „Automobilová JUNIOR akadémia“ (AJA), ktorý inicioval Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky (ZAP SR) a s ním ho vytvorili a zabezpečovali spoločnosti Kia Motors Slovakia, PSA Groupe Slovakia, Volkswagen Slovakia, Žilinská univerzita v Žiline, Materiálovotechnologická fakulta STU v Trnave a Strojnícka fakulta STU v Bratislave. Žiaci vyšších ročníkov základných škôl sa mohli prihlásiť na cyklus prednášok, exkurzií a rôznych aktivít pod vedením odborníkov, ktoré ich majú inšpirovať k štúdiu niektorého z technických odborov.
Do uzávierky septembrového vydania skončili tieto akcie v Žiline a v Trnave. Keďže považujeme projekt AJA za veľmi užitočný krok na ceste k prinavráteniu vážnosti “technickému stavu”, akú si zaslúži, pripomenieme pár vetami a snímkami aj aktivity školákov, ktorí sa na túto akciu prihlásili v Bratislave.

Približne 90 žiakov, ktorí skončili 7. alebo 8. ročník základnej školskej dochádzky mali v závere augusta jedinečnú možnosť zasadnúť do vysokoškolských lavíc SjF STU v Bratislave a priamo vo VW SK získať prehľad o automobilovej výrobe. Nechýbal index, prednášky, cvičenia, ani záverečná promócia s odovzdávaním diplomov. „Veríme, že sme v účastníkoch AJA vyvolali ešte väčší záujem o techniku a v budúcnosti ich budeme môcť v našom závode stretávať ako študentov Duálnej akadémie alebo zamestnancov VW SK,“ uviedol Eric Reuting, člen predstavenstva VW SK pre personálnu oblasť.
Počas jedného týždňa čakal na žiakov atraktívny program, v rámci ktorého nazreli do sveta výroby automobilov, techniky, vedy a výskumu. Absolvovali raňajky s členom manažmentu Volkswagenu, kde sa mali možnosť porozprávať o tom, čo môže priniesť záľuba v automobiloch. Hovorili aj o potrebe chrániť naše životné prostredie, deti sa dozvedeli, že aj ich pomoc sa počíta. Okrem odborného programu boli pre nich pripravené aj zážitkové jazdy vo vozidle s čisto elektrickým pohonom Volkswagen e-up! a adrenalínové jazdy na offroadovej dráhe, kde prekonávali prekážky ako vodný brod, schody, kopec so 100-percentným stúpaním či pieskové duny.
Ich prvý deň začal zaujímavými prednáškami, ktoré si vypočuli aj zástupcovia Volkswagenu a ZAP SR, keď sa spolu s deťmi usadili do auly univerzity. Prednášalo sa napríklad o ABS systémoch, navštívili laboratórne priestory a Centrum Inovácií. Deti spoznali aj autonómneho robota a oboznámili sa s procesom automatizácie, ktorý je dôležitou súčasťou dnešnej modernej výroby. Zvedavcov potešil “Plan Tour” po závode, dvere sa deťom otvorili aj do zvarovne či lisovne.
Počas AJA sa účastníci zastavili aj v Meste Povolaní, aby zistili, čím by chceli byť, obzreli si Strednú priemyselnú strojnícku školu, „Fajnorku“ a diskutovali o tom, prečo ich zaujímajú technické vedy. S lektormi debatovali aj tom, či stroje nahradia ľudí a o téme, že počítač nemusí byť len na hranie. Návšteva bratislavskej prevádzky spoločnosti Matador priniesla pestré technické súťaže, aby sa deti zabavili a doplnili si znalosti z techniky.

Účastníkom AJA predstavili aj moderný koncept duálneho vzdelávania na Slovensku. Posledné diplomy absolventom projektu automobilovej akadémie rozdali na pôde Strojníckej fakulty STU v Bratislave.

Uchádzači odchádzali s peknými spomienkami , ale aj s novými technickými zručnosťami. Päť dní strávili s odborníkmi z automobilového priemyslu, aby spoznali ako sa pracuje nielen vo výrobných halách, ale aj v laboratóriu. Deti potvrdili, že záujem o technické vedy môže byť väčší, ak ide ruka v ruke so správnym prístupom a s úsmevom.

Organizátori účastníkom ukázali, že vzdelávanie môže byť aj zábava, ktorá prináša nielen cenné poznatky do života, ale tiež množstvo priateľov a dobrodružstiev. Program bol preto naozaj rôznorodý, žiaci sa zoznámili aj so STUBA Green Teamom a FME RACING (preteky ekologických vozidiel) a sledovali jazdu formuly pred fakultou spolu s lietajúcim dronom. Pre mladých športovcov boli pripravené aktivity v telocvični a tí, čo sa chceli dozvedieť ešte niečo navyše, mali možnosť pozhovárať sa s lektormi či učiteľmi z univerzity.

Denný tábor bol ukončený promovaním úspešných absolventov a odovzdávaním AJA diplomu, z ktorého všetci veľmi tešili. Automobilka a STU hodnotia prvý ročník veľmi pozitívne a odkazujú: “Veľa sme sa od detí naučili – budúci rok vás opäť čakáme, s Automobilovou JUNIOR akadémiou totiž nekončíme!”

-red.-

RADA ADVOKÁTA

Vážení čitatelia,
nadväzujúc na predchádzajúce dva články si teraz priblížime zvyšné legislatívne zmeny v zákone č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov, ku ktorým došlo v dôsledku novelizácie zákonom č. 430/2015 Z. z. od januára 2016.

V prípade prevodu držby vozidla na inú osobu je držiteľ vozidla povinný osobne oznámiť túto skutočnosť orgánu Policajného zboru, kde je jeho vozidlo evidované. Musí pritom uviesť potrebné údaje o osobe, ktorú orgán Policajného zboru zapíše do osvedčenia o evidencii časť II ako osobu, na ktorú sa držba vozidla previedla; zároveň je povinný uviesť údaje o vlastníkovi vozidla. Novelizáciou v zákone č. 430/2015 Z. z. riešil zákonodarca problém spôsobený tým, že na ochranu predávajúcich, ako bývalých vlastníkov, zákon obsahuje právnu fikciu, podľa ktorej na nového vlastníka prechádzajú povinnosti držiteľa vozidla, hoci si vozidlo neprihlási (ide najmä o povinnosti vyplývajúce z osobitných predpisov, napr. platiť zákonné poistenie alebo absolvovať pravidelnú technickú kontrolu). Toto ustanovenie sa v minulosti zneužívalo na fiktívne odhlásenia vozidiel na osoby, ktoré vozidlo reálne neodkúpili, čím sa vlastník vozidla vyhýbal plneniu svojich zákonných povinností.

Do zákona sa preto doplnila úprava, že v prípade, ak osoba, na ktorú sa držba vozidla previedla, nie je osobne prítomná na orgáne Policajného zboru pri oznámení tejto zmeny, orgán Policajného zboru zmenu držiteľa vozidla zapíše len po predložení písomného plnomocenstva s osvedčeným podpisom osoby, na ktorú sa držba vozidla previedla alebo dokladu o nadobudnutí vlastníckeho práva k vozidlu s osvedčeným podpisom osoby, na ktorú sa držba vozidla previedla. Povinnosť predloženia písomného plnomocenstva alebo dokladu o nadobudnutí vlastníckeho práva k vozidlu s osvedčeným podpisom neplatí, ak sa vozidlo prevádza na osobu blízku držiteľovi vozidla alebo ak osoba, na ktorú sa držba vozidla previedla, zaslala orgánu Policajného zboru plnomocenstvo prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel.

Postup pri oznámení prevodu držby vozidla sa zmenil tak, že pôvodný držiteľ vozidla, ktorý vozidlo odhlasuje, je povinný predložiť aj osvedčenie o evidencii časť I, nielen osvedčenie o evidencii časť II. Osoba, na ktorú sa držba vozidla previedla do 31. decembra 2015, je povinná pri žiadosti o zápis do dokladov vozidla ako držiteľ predložiť aj osvedčenie o evidencii časť I, ak bolo vydané k osvedčeniu o evidencii časti II. Ak osoba, na ktorú sa držba vozidla previedla, má adresu pobytu, sídla alebo prevádzkarne v rovnakom okrese ako doterajší držiteľ vozidla a je osobne prítomná na orgáne Policajného zboru, orgán Policajného zboru zaeviduje zmenu v evidencii vozidiel a vydá osvedčenie o evidencii časť I a časť II. Ak nový držiteľ nie je osobne prítomný na orgáne Policajného zboru, orgán Policajného zboru postupuje rovnako ako v prípade, keď má nový držiteľ adresu pobytu, sídla alebo prevádzkarne v inom okrese ako doterajší držiteľ vozidla. Vtedy orgán Policajného zboru zaeviduje zmenu v evidencii vozidiel a do predloženého osvedčenia o evidencii časť II vyznačí údaje o vykonanej zmene, pričom osvedčenie o evidencii časť I nevydáva. S týmto osvedčením o evidencii časť II príde následne nový držiteľ prihlásiť vozidlo na svojom miestne príslušnom orgáne Policajného zboru.

Osvedčenie o evidencii časť II s vykonaným zápisom o oznámení zmeny držby platí na jazdu s vozidlom 30 dní. Ak nový držiteľ vozidla požiada orgán Policajného zboru o zápis do dokladov vozidla ako držiteľ po 30 dňoch od dňa, keď sa na ňu previedla držba vozidla, je povinný predložiť odborný posudok o kontrole originality vozidla s výsledkom „spôsobilé“, nie starší ako 15 dní. Ak osoba, na ktorú sa držba vozidla previedla, nepožiada orgán Policajného zboru o zápis do dokladov vozidla ako držiteľ ani po 60 dňoch od dňa, keď sa na ňu držba vozidla previedla, osvedčenie o evidencii časť I, časť II a tabuľky s evidenčným číslom sa evidujú ako odcudzené.

Takýmto spôsobom - znemožnením legálneho prevádzkovania vozidla v cestnej premávke po uplynutí zákonom stanovenej doby – realizuje zákonodarca zámer vytvárať tlak na nových vlastníkov vozidiel, aby si splnili svoje povinnosti včas a riadne. Podľa prechodných ustanovení zákona sa osvedčenie o evidencii časť I, časť II a tabuľky s evidenčným číslom eviduje ako odcudzené, ak osoba, na ktorú sa držba vozidla previedla do 31. decembra 2015, nepožiadala orgán Policajného zboru ani do 30. júna 2016 o zápis do dokladov vozidla ako držiteľ.

Z dôvodu, že orgány Policajného zboru evidujú množstvo prípadov, kedy vlastník vozidla, dočasne vyradeného z evidencie, s vozidlom po skončení dočasného vyradenia neurobí žiaden evidenčný úkon, bola od 1. januára 2016 výslovne zavedená povinnosť vlastníka alebo držiteľa vozidla dočasne vyradeného z evidencie, najneskôr do 15 dní od uplynutia lehoty dočasného vyradenia písomne požiadať orgán Policajného zboru buď o opätovné zaradenie vozidla do evidencie, alebo o predĺženie dočasného vyradenia vozidla z evidencie, o vyradenie vozidla z evidencie, o prevod držby vozidla na inú osobu, o zmenu vlastníckeho práva k vozidlu alebo o zápis vlastníka vozidla alebo držiteľa vozidla.

Ďalšie zmeny sa týkajú porušovania pravidiel cestnej premávky. Spôsobenie dopravnej nehody, pri ktorej sa ublíži na zdraví iba samotnému vodičovi alebo sa mu spôsobí škoda na majetku, už nie je klasifikované ako

porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom. Ak je pri dopravnej nehode spôsobená škoda osobe, ktorá je vo vzťahu k páchateľovi priestupku blízkou osobou a k ublíženiu na zdraví alebo spôsobeniu škody na majetku došlo iba tejto blízkej osobe, prípadne aj páchateľovi priestupku, prerokuje sa priestupok len na návrh poškodenej osoby, jej zákonného zástupcu alebo opatrovníka. Ako som uviedla už v predchádzajúcom článku, za blízku osobu je považovaný príbuzný v priamom rade, súrodenec a manžel/manželka. Iné osoby v pomere rodinnom alebo obdobnom sa pokladajú za osoby sebe navzájom blízke, ak by ujmu, ktorú utrpela jedna z nich, druhá dôvodne pociťovala ako vlastnú ujmu.

Za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom je považované nezastavenie vozidla na pokyn STOJ! dávaný policajtom alebo inou oprávnenou osobou, alebo na signál svetelného signalizačného zariadenia s červeným svetlom „Stoj!“ Podľa zákona teda nezastavenie na príkaz dopravnej značky „Stoj, daj prednosť v jazde!“ nemožno klasifikovať ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom.

V nadväznosti na zavedenie výslovnej povinnosti pre vodiča, neohroziť chodca na chodníku, sa porušenie tejto povinnosti považuje za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, obdobne ako je tomu pri ohrození chodca prechádzajúceho cez cestu, na ktorú vodič odbočuje, pri odbočovaní na miesto mimo cesty, pri vchádzaní na cestu a pri otáčaní alebo pri cúvaní. Za ohrozenie chodca na chodníku je možné uložiť v riadnom konaní pokutu od 60 eur do 300 eur a zákaz činnosti do dvoch rokov a v blokovom konaní pokutu do 150 eur. Závažným porušením pravidiel cestnej premávky je na základe novelizácie zákona aj ohrozenie cyklistu pri obchádzaní alebo predchádzaní, teda také konanie vodiča, v dôsledku ktorého cyklistovi vzniklo nebezpečenstvo.

Medzi prípady porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom bolo novelou zaradené aj vedenie motorového vozidla s vodičským preukazom, ktorý je považovaný za neplatný z dôvodu nesplnenia si povinnosti podrobiť sa preskúšaniu odbornej spôsobilosti a preskúmaniu zdravotnej a psychickej spôsobilosti po uplynutí trestu zákazu činnosti. Držiteľ vodičského oprávnenia, ktorému bol uložený zákaz činnosti, je podľa zákona povinný po uplynutí trestu podrobiť sa preskúšaniu z predpisov o cestnej premávke; ak nesmel viesť motorové vozidlá dva roky a viac, musí sa podrobiť preskúšaniu odbornej spôsobilosti a preskúmaniu zdravotnej a psychickej spôsobilosti.

Do splnenia týchto povinností sa jeho vodičský preukaz považuje za neplatný. Jazda s neplatným vodičským preukazom bola v minulosti vo všeobecnosti sankcionovateľná len pokutou do 50 eur v blokovom konaní a do 100 eur v riadnom konaní, čo podľa skúseností z praxe nemalo dostatočný preventívny a donucovací efekt. Po novom za tento priestupok hrozí páchateľovi pokuta od 60 eur do 300 eur a zákaz činnosti do dvoch rokov a v blokovom konaní pokuta do 150 eur.

Desaťročie SCHREYERA v automobilke Kia Motors

Peter Schreyer oslavuje na pozícii šefdizajnéra Kia Motors rovných 10 rokov, počas ktorých značka dokázala navýšiť svoje celosvetové predaje z približne 1,1 milióna vozidiel v roku 2005 na 3,05 milióna v roku 2015.

Peter Schreyer bol v posledných desiatich rokoch duchovným otcom dizajnovej revolúcie Kia, počas ktorých sa radikálne zmenil spôsob vnímania automobilov tejto značky po celom svete. Peter Schreyer nastúpil do Kia Motors v roku 2006 ako vedúci návrhár. Teraz pôsobí na pozícii prezidenta a hlavného dizajnéra spoločnosti Kia Motors Corporation.

VYTVORENIE NOVÉHO IMIDŽU AUTOMOBILOV KIA

Spoločnosť Kia Motors už pred rokom 2006, kedy Peter Schreyer nastupoval na pozíciu vedúceho návrhára, zavádzala množstvo zlepšení. Značka napríklad uviedla nový modelový rad Kia cee'd, navrhnutý a vyrábaný v Európe, v tom istom roku predstavila aj svoju jedinečnú sedemročnú záruku (s obmedzením na 150 000 km) pre európsky trhy a taktiež rozšírila svoje celosvetové výrobné kapacity pre novo vznikajúce typy.

Hodnota a kvalita automobilov Kia dokázala osloviť stále väčší počet zákazníkov po celom svete - a svieži kreatívny pohľad Petra Schreyera dodal potrebnú hybnú silu k premene značky a jej vnímania v súlade so stále silnejším globálnym záberom automobilky Kia.

Peter Schreyer pri tejto príležitosti uviedol: ***„Keď som nastupoval do automobilky Kia, prioritou bolo zavedenie jednotnej identity a povedomia naprieč celou značkou. Avšak práca, stojaca za vznikom našich nových modelov, ani zďaleka nespočíva v samotnej estetike. Do hry vstupujú zložité rozhodnutia o zladení komplexných myšlienok a riešení tak, aby sme vytvorili niečo, čo sa stane zdrojom emocionálnej odozvy.“***

V nasledujúcich rokoch sa táto vízia zhmotnila do vzniku jednotnej dizajnovej DNA naprieč celým, stále sa rozširujúcim radom Kia Motors, vrátane ľahko identifikovateľným typickým prvkom, ktoré sa opakujú v mnohých ďalších návrhoch. Pod vedením Petra Schreyera sa automobilke podarilo získať jasnú identitu, zlepšiť celkové povedomie o značke a dotiahnuť až do výroby mnohé moderné a pokrokové návrhy vozidiel.

„KOREAN COOL“ - INŠPIRÁCIA STOJACA ZA NÁVRHMI

Súbežne s tým, ako Kia pretvárala svoj produktový rad, sa Peter Schreyer spoločne s ostatnými návrhármi nechal inšpirovať aj rýchlym šírením kórejskej kultúry po celom svete - ako príklad možno uviesť K-Pop, „Gangnam Style“, modernú architektúru na kórejskom domácom trhu alebo celkovo priaznivé hodnotenie kórejského umenia.

Pokračuje Peter Schreyer: ***„Pre návrhára je dôležité nesledovať iba samotné automobily, ale rovnako sa zaujímať o architektúru, umenie, hudbu, priemyslový dizajn a vôbec… všetko možné. Tieto veci nás ovplyvňujú, rovnako ako my ovplyvňujeme ich. Ľudia dnes majú o Kórei oveľa viac znalostí, poznajú históriu i súčasnosť. Na jednej strane tu máte ten dynamický „pulz“ pri návšteve Soulu, ale zároveň je tu ticho a mimoriadna schopnosť koncentrácie. Oba tieto fenomény nás dokážu neuveriteľne inšpirovať.“***

Práve tento kontrast bol predobrazom dizajnového jazyka automobilov značky Kia. Peter Schreyer vysvetľuje: ***„My v Kia máme tento poklad, z ktorého je jasná inšpirácia umením, ale zároveň jednoduchosť - luxus prázdneho priestoru a povrchov. Je to veľmi jednoduché, ale dosiahneme to iba mimoriadnou dôkladnosťou a koncentráciou.“***

Dizajnová filozofia Petra Schreyera vychádza práve z tejto kórejskej inšpirácie: „jednoduchosti priamky“- charakteristická pre každý z návrhov, ktoré mu prešli rukami. Rastúca a dnes už globálna sieť návrhárov viedla k rôznym interpretáciám tohto prístupu, pretože dizajnové strediská Kia Motors aktuálne pôsobia v americkej Kalifornii, nemeckom Frankfurte a vo vývojovom centre R&D Kia so sídlom v kórejskom Namyangu.

ZMENY VO VNÍMANÍ ZNAČKY KIA

Kia Optima vo vyhotovení modelového roku 2010, jeden z prvých automobilov značky navrhnutých pod vedením Petra Schreyera, je dnes vnímaná ako katalyzátor súčasnej dizajnovej transformácie produktového portfólia Kia Motors. Okrem ponuky nových technológií a väčšej kultivovanosti oproti minulosti sa dizajn Kia Optima premietol do istej celkovej hĺbky produktového radu Kia a zásadným spôsobom zmenil vnímanie značky v očiach zákazníkov celého sveta. Túto jedinečnosť si zachovala aj Kia Optima novej generácie, predstavená tento rok.

Okrem typu Kia Optima a všetkých produkčných typov stál Peter Schreyer pri zrode mnohých dizajnových konceptov a štúdií, ktoré skúmali a posúvali samotné hranice dizajnu automobilov Kia. Štúdie ako Track'ster (2012), GT4 Stinger (2014) a Ray (2010) naznačili atraktívne vízie budúceho dizajnu automobilov Kia a napomohli prehĺbiť a rozšíriť celosvetový záber dizajnu produktov Kia Motors.

NAJDÔLEŽITEJŠIE DIZAJNOVÉ RYSY

Medzi obľúbené návrhy Petra Schreyera v poslednom období patrí typ Kia Soul, ktorý „zmenil značku“ svojim markantným vzhľadom a novátorským alternatívnym poňatím; ďalej je to nová Kia Optima Sportswagon, čistokrvný „model pre európsky životný štýl“, ktorý sa na európskych trhoch začal predávať tento rok.

V roku 2011 sa na frankfurtskom autosalóne v plnej kráse predviedla podmanivá a nápadito progresívna štúdia Kia GT Concept, ktorá naznačila, ako by niekedy mohol vyzerať štvordverový športový sedan tejto značky.

Kia GT Concept je zhodou okolností vôbec najobľúbenejším návrhom Petra Schreyera: „Poznáte ten pocit, keď máte viac detí - nikdy nepoviete, ktoré je vaším najobľúbenejším. Milujete ich všetky. To platí aj pre všetky automobily, ktoré som navrhoval, ale jeden z nich trochu vystupuje z radu - to musím pripustiť. Štúdia GT Concept bola pre mňa aj našich dizajnérov návrhárskym snom, pretože sme dostali príležitosť stvoriť čistokrvné GT, teda model, s ktorým môžete cestovať skutočne vo veľkom štýle.“

BUDÚCNOSŤ DIZAJNU KIA MOTORS

V priebehu posledných niekoľkých rokov hral dizajn kľúčovú úlohu v zmene spôsobu vnímania značky Kia a jej produktov - a automobilka bude v tomto prístupe, založenom na atraktívnom dizajne pokračovať aj naďalej. Dizajn Kia bude aj v budúcnosti kľúčom k dlhodobému úspechu spoločnosti - o čom v podstatne svedčia novo uvádzané produkty v ďalších automobilových segmentoch, plánované na nadchádzajúce roky, alebo prebiehajúce znovuzrodenie nových generácií typov.

Peter Schreyer to uzatvára nasledovným slovami: ***„Som nadšený z toho, ako rýchlo sa táto spoločnosť vyvíja. Značka, ktorú si pamätáte z obdobia spred desiatich, alebo dokonca len piatich rokov, je už definitívne históriou. Je to zjavné aj z tých najmenších detailov. Vidíte to na rafinovaných textúrach a materiáloch. A spoznávate to spôsobmi, ktoré spolu vzájomne súvisia a sú prepojené. Pri spôsobe, akým sa posúvame vpred, je dôležité, aby zmena znamenala reálne zlepšenie a nedochádzalo k nej iba preto, aby sme sa odlíšili.“***

-ka-

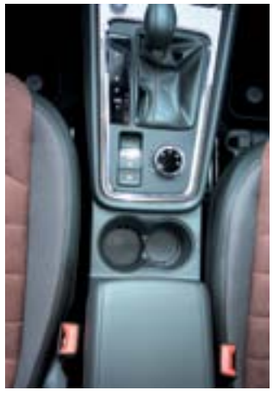
autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Športovo-úžitkový automobil pre každodenný život

Seat Ateca je vozidlo pre mestský životný štýl. Prvé SUV španielskej značky je presvedčivé svojim čistým, dynamickým charakterom a univerzálnosťou využitia. Ateca sa začala predávať od septembra tohto roku, podrobne sme ju predstavili v septembrovom čísle časopisu. A v septembri sme hneď aj mali možnosť túto atraktívnu novinku vyskúšať. Bol to model v najvyššej výbave XCELLENCE poháňaný zážihovým štvorvalcovým motorom 1.4 EcoTSI s výkonom 110 kW. Spolupracoval s automatickou dvojspojkovou prevodovkou 7-DSG.

Zvonku Ateca v tejto výbave zaujme aj strešnými lyžinami a rámom okien s chrómovaným povrchom, čiernou lesklou maskou chladiča, tmavo tónovanými sklami v zadnej časti kabíny diskovými kolesami s ľahkej zliatiny, v skúšanom vozidle boli na nich pneumatiky rozmeru 215/50 R-17.

Interiér je navrhnutý „s ohľadom na vodiča“, aby si skutočne mohol užívať dynamiku, a komfort jazdy, ktoré mu vozidlo poskytuje. Zaujali nás časti čalúnenia a obklady hnedej farby, ktoré sú veľmi príjemnou zmenou oproti tradičným odtieňom čiernej. Kabína harmonizuje s dizajnom karosérie, v prednej časti pripomína kabínu úspešného typu Leon. Rovnaké je vodorovné umiestnenie palubných prístrojov pred vodičom, 8-palcový displej navigačného systému „Štandard“ za príplatok 823 eur (zahŕňa MP3/WMA/rádio, USB/2 sloty na SD kartu, iPod prípojku, Aux-in, Bluetooth, osem reproduktorov a 3,5-palcový farebný displej palubného počítača). Výborná je rýchla odozva, logika obsluhy ako aj grafika. Vo vozidle sa nachádzalo bezdrôtové indukčné nabíjanie mobilného telefónu a bezdrôtové napojenie vonkajšej antény (Connectvity box za 187 eur).



www.mot.sk

Vodič a spolujazdec sedia vyššie, a tak majú výborný výhľad z vozidla. Športovejšie tvarované predné sedadlá sú pohodlné, s dobrou bočnou oporou, boli aj vyhrievané (Winter pack za 468 eur, ktorý ďalej obsahuje vyhrievané dýzy ostrekovačov čelného skla, vyhrievané spätné zrkadlá a ostrekovače predných reflektorov). Za koženým multifunkčným volantom, ktorý je nastaviteľný výškovo aj pozdĺž osi otáčania, si bez problémov nájde ideálnu polohu každý vodič. Nový je otočný ovládač jazdných režimov Seat Drive profile za voliacou pákou prevodovky (režimy: Eco, Normal, Sport a Individuál). Nechýba náladové osvetlenie a množstvo odkladacích priestorov.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú aj traja cestujúci s výškou do 185 cm, majú dostatočnú rezervu voľného miesta pred kolenami aj nad hlavami. Batožinový priestor ponúka základný objem 510 litrov. Jednoduchým sklopením delených operadiel zadných sedadiel vznikne síce schod, ale objem sa zväčší na 1604 litrov. Za príplatok 457 eur malo vozidlo otváranie a zatváranie dverí batožinového priestoru pomocou pohybu nohy (bezdotykové ovládanie).

Ateca disponuje množstvom bezpečnostných prvkov, za 680 eur si možno ešte priobjednať balík Driving assistance Pack 3 zahrňujúci systém udržania jazdného pruhu, systém sledovania mŕtveho uhla, vyparkovania, ďalej za 168 eur adaptívny tempomat s automatickou reguláciou odstupu, systém pre monitorovanie priestoru pred vozidlom, vrátane funkcie núdzového brzdenia, za 533 eur parkovací asistenčný systém vrátane parkovacích snímačov vpredu, vzadu, za 512 eur View kameru, ktorá monitoruje zobrazovanie okolia vozidla z vtáčej perspektívy (360 stupňov). Ide o veľmi dobrú pomôcku, ktorú sme si vyskúšali na prezentácii, kde sme cez okná nevideli nič a orientovali sme sa len podľa kamier.

Verzia s pohonom prednej nápravy a motorom 1.4 EcoTSI s výkonom 110 kW má jednoduchú zadnú nápravu so skrutne pružnou priečkou. S nerovnosťami na ceste si však podvozok poradí s noblesou. Vozidlo sa v zákrutách nakláňa minimálne. Dobre nastavený systém ESP s elektronickou uzávierkou diferenciálu XDS+ dokáže do istej miery pomôcť vodičovi udržať auto v požadovanej stope, ak to trochu prehnal s rýchlosťou nájazdu do zákruty.

Motor s nepatrnou „turbodierou“ pri malých otáčkach po pridaní plynu dobre ťahá, až kým ho nezastaví obmedzovač otáčok. V celom rozsahu bežne používaných otáčok ho v kabíne takmer nepočuť. Vozidlo dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 8,6 s a vozidlo dosiahne najväčšiu rýchlosť 198 km/h. Spolupráca motora so 7-DSG prevodovkou funguje veľmi dobre. Vyjadruje to aj spotreba paliva – dosiahli sme priemer 6,2 l/100 km.

Seat Ateca 1.4 EcoTSI s výkonom 110 kW 7-DSG vo výbave XCELLENCE sa predáva za 25 250 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 29 983 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 1395 cm3, najväčší výkon 110 kW pri 5000 až 6000 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1400 až 4000 ot./min.

Prevody: 7- stupňová DSG prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/50 R-18.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu kombi.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4363/1841/1601 mm, rázvor náprav 2638 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1468/1920 kg, objem batožinového priestoru 510/1604 litrov, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 198 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 8,6 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 5,5 l/100, CO2 126 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

„OUTDOOROVÁ“ FABIA

Automobilka Škoda Auto ponúka od začiatku tohto roka výbavovú líniu ScoutLine aj pre najmenšie kombi zo svojej produktovej ponuky. Pre pohon Fabie Combi ScoutLine si možno vybrať z dvoch vznetových motorov a z trojice zážihových motorov. Vyskúšali sme model poháňaný zážihovým motorom 1.2 TSI vyladeným na najväčší výkon 81 kW, ktorý spolupracoval so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Škoda Fabia kombi s prívlastkom ScoutLine vzhľadovo mierne „zdrsnela“ vďaka čiernemu lemovaniu blatníkov, prahov dverí, nadstavcom predného aj zadného nárazníka - tie majú striebristé stredné časti. Striebristý povrch majú aj pozdĺžniky strešného nosiča a telesá vonkajších spätných zrkadiel. A keď k tomu pribudli aj 16-palcové odlievané diskové kolesá Rock s pneumatikami rozmeru 215/45, vizuálny výsledok je naozaj pôsobivý. Na výber pre tento variant Fabie Combi sú tri zážihové a dva vznetové motory. Napriek „outdoorovému vzhľadu, poháňané sú len kolesá prednej nápravy. K štandardnej výbave patrí balík „pre zlé cesty“, podvozok je oproti klasickému o 15 mm vyšší. Svetlá výška karosérie je 150 mm a tak s vozidlom nie je problém ísť aj na nespevnené cesty.

K modrej metalíze karosérie pristali džínsové poťahy sedadiel v dvojfarebnej kombinácii. Ako v každej Fabii, aj tu boli pohodlné predné sedadlá s veľkým rozsahom výškového nastavenia, v skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Sklenená časť strechy s dostatočne veľkou plochou je logickým prvkom výbavy pre takto koncipovaný model. Cez deň príjemne presvetľuje kabínu. Ak by sa cez leto interiér prehrieval, alebo posádka nemá náladu na jeho osvetlenie zhora, presklenie strechy sa dá prekryť posuvnou clonou rozdelenou na dve časti. Luxusný nádych v kabíne vytvára kombinácia líšt imitácie z brúseného kovu, 7-palcový displej, automatická klimatizácia, konektivita so smartfónom, čo umožňuje bezpečné telefonovanie cez Bluetooth. Multifunkčný trojramenný volant s tlačidlami na ovládanie palubného počítača, rádia a tempomatu poznáme aj z ostatných verzií Fabie. Tak ako odkladacie priestory a tradičné prvky Simple Clever.

Priestor pre cestujúcich na zadných sedadlách je tiež rovnaký. Ak má vodič výšku nad 180 cm, za neho sa posadí rovnako vysoký spolucestujúci, ale kolená už vtláča do zadnej strany operadla vodiča.

Batožinový priestor je dobre využiteľný, má jednoduchý geometrický tvar a pre značku Škoda povestný batožinový priestor s veľkým objemom. Po sklopení operadiel zadných sedadiel sa dá zväčšiť až na 1395 litrov.

Fabia Combi ScoutLine je vybavená množstvom elektronických asistenčných systémov, vrátane veľmi užitočných ako sú Front Assistant s núdzovým brzdením, multikolízna brzda, stabilizačný systém, rozjazdu do kopca, rozpoznávanie únavy vodiča, varovný systém pred hroziacou kolíziou....

Motor 1.2 TSI je vyladený na najväčší výkon 81 kW a krútiaci moment 175 Nm. Keďže túto hodnotu krútiaceho momentu má už od 1400 otáčok za minútu nie je dôvod motor „vytáčať“ ani pri snahe o prudšiu akceleráciu. Pravda, motor sa nárastu otáčok nebráni, veď vrcholnú hodnotu krútiaceho momentu si udržiava až do 4000 otáčok za minútu. Ale ako pri každom maloobjemovom prepĺňanom motore sa to ihneď prejaví nárastom spotreby benzínu. Z pokoja na 100 km/h vozidlo zrýchľuje za 9,6 sekundy a jeho maximálna rýchlosť je 199 km/h. Motor má kultivovaný a tichý chod, spokojní sme boli aj s kvalitou a odstupňovaním prevodovky. A tiež so spotrebou – zo skúšobných jázd v zmiešanej prevádzke sme dosiahli priemer 5,5 l/100 km.

Škoda Fabia kombi ScoutLine 1.2 s výkonom 81 kW Style sa predáva za 14 590 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1197 cm3, najväčší výkon 81 kW pri 4600 až 5600 ot./min., krútiaci moment 175 Nm pri 1400 až 4000 ot./min.

Prevody: 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektromechanickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 215/45 R-16.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu kombi. Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4257/1732/1488 mm, rázvor náprav 2470 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1463/1457 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1153/1608 kg, svetlá výška 150 mm, objem batožinového priestoru 530/1395 litrov, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 199 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,6 s,, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,1/4,1/4,8 l/100 km, CO2 110 g/km.

Audi Q3

Automobilka Audi v Paríži vystavuje okrem iného novú generáciu typu Q5, o ňom však pred začiatkom autosalónu (do redakčnej uzávierky tohto vydania časopisu) takmer nič nezverejnila. Dostupné boli však prvé informácie a fotografie inovovaného menšieho SUV, Audi, typu Q3.

Má príťažlivejší vzhľad, vo vyhotovení Sport s agresivnejšou prednou časťou s tradičnou „singleframe“ maskou sivej farby Stone Gray, väčšími otvormi pre vstup vzduchu v nárazníku. Spodná priečna lišta nárazníka je lakovaná farbou karosérie. Modely s balíkom výbavy S line majú lesklé čierne vstupy vzduchu doplnené o prvky s diamantovým efektom, čiernu mriežku chladiča a nárazník doplnený o dvojdielny nadstavec. Kryt podvozku majú matne strieborný.

Pre modelový rok 2017 je v ponuke aj edícia Q3 S line Competiton s čiernymi doplnkami. Competiton má aj športové sedadlá, poťahy môžu mať z kombinacie kože a látky, za príplatok z Alcantary alebo luxusnej kože Nappa. Športový vzhľad kabíne dodávajú aj trojramenný volant so sploštenou spodnou časťou venca, hliníkové tlačidlá a hlavica páky ručne ovládanej prevodovky, pri modeloch s prevodovkou S tronic sú pedále z nehrdzavejúcej ocele. Competiton má tvrdší podvozok a voľbu jazdných režimov.

-ai-

Seat Ateca X-Perience

Model Seat Ateca X-Perience, ktorý má premiéru na autosalóne v Paríži, je vývojovým cvičením, demonštrujúcim možnosti radu Ateca. Oproti sériovému vyhotoveniu má zväčšenú svetlú výšku, odlišne vyladené pruženie, terénne pneumatiky s veľkým profilom na špeciálnych 18-palcových diskových kolesách z ľahkej zliatiny, čierne plastové lemy blatníkov, modifikované nárazníky a lak karosérie odolný voči poškriabaniu.

Na pohon slúži motor 2.0 TDI s výkonom 140 kW v kombinácii so 7-stupňovou prevodovkou DSG, vybavenou ovládačmi na ručné sekvenčné preraďovanie na volante. Poháňané sú všetky štyri kolesá. Prejazdnosť tohto modelu v teréne zlepšuje elektronická uzávierka diferenciálu XDS.

Karoséria je nalakovaná prírodnou, matnou olivovo zelenou farbou symbolizujúcou dobrodružný charakter vozidla. Exteriér dopĺňajú detaily ako chrómované pozdĺžne lišty strešného nosiča, zadný spojler a zásterky namontované na zadnom nárazníku. V interiéri sú použité farby zladené s lakom karosérie, s ktorými kontrastuje oranžové prešívanie na volante, voliacej páke a poťahoch sedadiel. Ateca X-Perience má všetky najmodernejšie asistenčné systémy, ako aj systém infotainmentu Easy Connect najnovšej generácie s farebným dotykovým displejom 20,3 cm (8 palcov). SEAT Full Link umožňuje integráciu smartfónu, Connectivity Box jeho bezdrôtové nabíjanie. Nechýba exkluzívna aplikácia SEAT ConnectApp.

Rad Ateca je na autosalóne v Paríži vystavovaný ako tretí hlavný pilier španielskej značky. V rámci najväčšej produktovej ofenzívy značky v histórii v roku 2017 Seat doplní svoj program o tri nové typy.

-st-

autor: Samuel BIBZA

Horúce KOMBI so vznetový MOTOROM A „AUTOMATOM“

Ford začal v minulom roku predávať na našom trhu športový model Focus ST. S dvoma druhmi karosérie, päťdverovým sedanom a kombi, s dvoma druhmi motorov, zážihovým 2.0 EcoBoost s výkonom 184 kW a vznetovým 2.0 TDCi Duratorq s výkonom 136 kW. Obidva motory spolupracujú so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a sú premiérovo vybavené systémom štart/stop so systémom regeneratívneho dobíjania akumulátora SRC. V ponuke sú dve výbavy ST R a ST X. Vyskúšali sme Focus ST R so vznetovým motorom 2.0 TDCi Duratorq spolupracujúci s príplatkovou 6-stupňovou automatickou dvojspojkovou prevodovkou PowerShift.

Navonok sa „ostrý“ Focus od svojich súrodencov líši v zadnej časti karosérie hore integrovaným spojlerom vo farbe karosérie predlžujúcim líniu strechy a dolu difúzorom. Vpredu športovým nárazníkom, prednou mriežkou,

z boku „vytiahnutím“ prahov dverí. Cez lúče 18-palcových diskových kolies z ľahkej zliatiny vo farbe Rock Metallic (za príplatok 425 eur) prezerajú červené strmene kotúčových bŕzd (235 eur).

V interiéri sú neprehliadnuteľné športové sedadlá Recaro s polokoženými poťahmi. Predné sedadlá sú výškovo, pozdĺžne nastaviteľné, v nami skúšanom vozidle boli aj vyhrievané, s možnosťou regulácie teploty. Sedadlá majú výrazné bočné vedenie, výborne držia telo, ale sotva budú univerzálne - mohutnejším postavám môžu byť tesné. Na kožou potiahnutom volante ST sa po inovácii nachádza menej tlačidiel, je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný. Čierny textilný poťah stropu a čierne vnútorné obloženie stĺpikov karosérie a pedále z ušľachtilej ocele dotvárajú športovú atmosféru v kabíne. Grafiku s dizajnom ST má 8-palcový dotykový displej so systémom Sync2 s navigačným systémom, rádiom CD/MP3 prehrávačom a ovládaním na volante, Bluetooth sadou, aj 4,2-palcový farebný displej prístrojového panelu. Prístroje pred volantom zobrazujú aj hodnoty plniaceho tlaku turbodúchadla, tlak a teplotu oleja. K výbave modelu SR R ďalej patrí napríklad automatická klimatizácia s nastavením teploty v 2 zónach, tempomat s nastaviteľným obmedzovačom rýchlosti, predná posuvná lakťová opierka s integrovanou odkladacou schránkou, zásuvkou na 12V, elektricky ovládané predné, zadné okná, pozdĺžniky strešného nosiča. Skúšané vozidlo bolo obohatené o sadu Driver Assistance za príplatok 1555 eur, ktorý obsahuje systém automatického núdzového brzdenia, systém BLIS (optická signalizácia objektu v mŕtvom uhle vonkajších spätných zrkadiel, vrátane funkcie sklápania zrkadiel), systém Cross Trafffic Alert – detekcia prechádzajúcich vozidiel pri výjazde z parkovacieho miesta, systém varovania neúmyselného opustenia jazdného pruhu LDW a systém pre automatické navrátenie sa do jazdného pruhu LKA s funkciou kontroly bdelosti vodiča, prepínanie diaľkových svetiel reflektorov, funkcia rozpoznávania značiek, dažďový snímač, reflektory s funkciou oneskoreného vypnutia „Follow me home. Vo vozidle bol aj parkovací asistenčný systém so snímačmi vzadu za 365 eur, zadná parkovacia kamera za 425 eur, tmavé sklá okien za 169 eur a bezkľúčové zamykanie KeyFree 440 eur. Vymenovávaním všetkých týchto prvkov zlepšujúcich bezpečnosť a pohodlie cestovania chceme dokázať, že tento model, napriek tomu, že má slušné športové vlastnosti, už nie je určený len do rúk „pravých športovcov“. Trochu sme si museli zvykať na strmý prevod riadenia, ale keď sme už získali dostatočne presný odhad pre veľkosť natočenia volantu pri vjazde do zákrut, elektronika už postrážila pokojný prejazd auta zákrutou. Neutrálnu charakteristiku vozidlu zabezpečuje aj pri pomerne veľkej rýchlosti elektronika, v zákrute na hranici hroziaceho bočného šmyku systém pribrzdí vnútorné zadné koleso. Viac krútiaceho momentu na viac zvisle zaťaženom vonkajšom kolese pomáha adhézii predných kolies bojovať s prirodzenou nedotáčavosťou vyvolanou pohonom predných kolies a hlavne väčšou odstredivou silou od väčšej hmotnosti sústredenej v prednej Tvarovanie zadných sedadiel a ich vybavenie (absencia tretej opierky hlavy) napovedá, že sa na nich pohodlne odvezú dve osoby. Batožinový priestor ponúka objem 490 litrov, po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60/40 sa objem zväčší na 1516 litrov. K štandardnej výbave patrí aj rezervné koleso pre núdzový dojazd, zásuvka 12V.

Motor 2.0 TDCi Duratorq nemá neduhy, ktoré mnohí vyčítajú vznetovým motorom. Krútiaci moment s hodnotou 400 Nm má síce v rozsahu pri 2000 až 2750 ot./min., ale už aj pod touto hranicou je odozva na stlačenie plynového pedálu citeľná. A do prekročenia otáčok niečo nad 4000 za minútu si zachováva veľmi dobrú schopnosť zrýchľovania vozidla. Pri zohriatom motore v kabíne je takmer nemožné sluchom rozoznať, že vozidlo poháňa vznetový motor. S charakteristikou motora je dobre zladená 6-stupňová automatická prevodovka PowerShift s dvoma spojkami od spoločnosti Getrag. Využíva mokré spojky a hydraulické preraďovanie. Prevodovka umožňuje aj ručné sekvenčné preraďovanie páčkami pod volantom. Reakcie na pohyby páčok sú rýchle, ale páčila sa nám aj logika preraďovania riadiacej jednotky prevodovky. Z pokoja na 100 km/h tento model zrýchľuje za 7,8 sekundy, čo je o 0,5 sekundy rýchlejšie ako výrobca uvádza pre model s rovnakým motorom a s ručne ovládanou prevodovkou. Motor okrem dynamiky ponúka aj dobrú spotrebu, pri pokojnejšom štýle jazdy sme mali priemer 6,6 l/100 km - i so značným podielom jazdy po diaľnici. Podvozok je podstatne tvrdší ako pri bežných Focusoch, ale aj keď rázy od prejazdu nerovností cesty posádka určite cíti, skúšobná jazda pred kúpou tohto vozidla asi málokoho odradí od jeho vlastníctva. Predností má podstatne viac.

Ford Focus ST R 2.0 TDCi Duratorq so 6-stupňovou automatickou prevodovkou PowerShift sa predáva za 29 980 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový vznetový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, systém vstrekovania common rail, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1997 cm3, najväčší výkon 136 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 2000 až 2750 ot./min.

Prevody: 6-stupňová automatická prevodovka PowerShift, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 12 m, pneumatiky rozmeru 235/40 R-18.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu kombi.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4563/1823/1486 mm, rázvor náprav 2648 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1544/1534 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1561/2025 kg, objem batožinového priestoru 490/1516 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 217 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,8 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,3/4,2/4,6 l/100 km, CO2 119 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Nová trieda kompaktných crossoverov sa v Európe teší rastúcej popularite. Renault nezaváhal a nasadil do tejto kategórie vozidiel typ s názvom Captur, postavený na platforme súčasného Clia. V porovnaní s ním je o 6 cm dlhší, o 5 cm širší a až o 12 cm vyšší. Oproti Cliu pôsobí robustnejším dojmom aj vďaka výrazným oblinám blatníkov nad kolesami a väčšej svetlej výške (200 mm).

DRŽÍ SI POPULARITU

Vyskúšali sme Captur poháňaný **„základným“** motorom, ktorým je zážihový trojvalec (0.9 TCe 90). Má rovnaký výkon aký Capturu poskytuje 1,5-litrový vznetový motor (66 kW), má však menší krútiaci moment (140 Nm). Motor bol spriahnutý s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Skúšaný Captur mal najvyšší stupeň výbavy X-MOD, ktorý uviedli na trh v roku 2015.

Na prvý pohľad upútala dvojfarebná karoséria vozidla, kontrast medzi strechou, stĺpikmi čelného skla, krytmi zrkadiel, ako aj chrómové doplnky, ktoré sú umiestnené okolo mriežok masky, hmlových svetiel, ochranných líšt na dverách. S cenovo atraktívnym balíčkami výbavy a personalizáciou si zákazníci môžu zostaviť svoje vlastné vozidlo s harmonicky zohratou interiérovou a exteriérovou témou.

Interiér bol ladený v podobnom duchu ako vonkajšok karosérie. Predné sedadlá sú osadené vyššie ako v Cliu, čo je príjemné pri nasadaní aj pri vystupovaní z vozidla. Sedadlá sú pohodlné, s dobrým bočným vedením, vo výbave X-MOD vyhrievané. Oproti iným Capturom tu nie je možnosť oddeliť poťahy zipsom. Kožený volant je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný, dobre padne do ruky. V interiéri je množstvo prvkov známych z Clia, ako prístroje s centrálnym digitálnym rýchlomerom či dotykový displej v stredovej konzole. V skúšanom vozidle sme mali multimediálny a navigačný systém R-Link s online pripojením (navigačný systém TomTom s mapovým pokrytím Európy, Bluetooth hands-free s funkciou audiostreaming, podporuje prehrávanie CD,MP3 formátu, možnosť prehrávania hudby z externých zdrojov, vstup USB, Jack, iPod, 3D Sound by Arkamys, ovládanie rádia pod volantom, prístup k on-line aplikáciam). Súčasťou výbavy X-MOD je systém kontroly trakcie Extended Grip s 3 režimami nastavenia. Nastavujú sa otočným kolieskom pri preraďovacej páke medzi sedadlami. Výbava X-MOD ďalej zahŕňa elektronický stabilizačný systém ESC s protipreklzovým systémom ASR a kontrolou nedotáčavosti CSV, systém ISOFIX, ABS s elektronickým

www.mot.sk

rozdeľovačom brzdnej sily, asistenčný systém pri rozjazde do kopca, elektrický posilňovač s variabilným účinkom, dažďový, svetelný snímač, tempomat s obmedzovač rýchlosti, automatickú klimatizáciu a pár ďalších prvkov.

Interiér Capturu je praktický. Má dostatok odkladacích priestorov, napríklad zásuvku Easy Life pred sedadlom spolujazdca s osvetlením, originálne šnúrky na zadnej strane predných sedadiel.

Vzhľadom na zvažujúcu sa strechu sa na zadných sedadlách pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou okolo 175 cm. Zadný rad sedadiel, priečne delených v pomere 60/40 možno aj posúvať v pozdĺžnom smere. V závislosti od polohy sedadiel a spodného alebo horného uloženia vyberateľného dna batožinového priestoru kolíše objem pre batožinu v rozsahu 377 až 455 litrov. Sklopením operadiel zadných sedadiel vznikne rovná úložná plocha s objemom 1235 litrov.

Motor 0,9 TCe 90 Energy po naštartovaní neutají svoju trojvalcovú konštrukciu, po zohriatí sa na prevádzkovú teplotu sa zvuk motora „zhomogenizuje“. Pri malých otáčkach však ani po zohriatí nerád pracuje, k životu sa preberá po prekonaní 2000 ot./min., dobre sa cíti medzi 3000 až 3500 otáčkami za minútu a silu si udrží ešte aj po prekonaní 5000 ot./min. V režime ECO, ktorý má napomôcť dosiahnutiu malej spotreby paliva, sú reakcie na stlačenie plynového pedála ospalé. Tento režim sa dá vypnúť spínačom, ktorý sa nachádza úplne na konci dráhy pedálu. Vtedy sa už dajú aj rezkejšie prebiehať pomalšie jazdiace vozidlá. Motor bol spriahnutý z 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Pri pokojnej jazde mimo mesta sme dosahovali spotrebu 5,2 l/100 km. V meste sme jazdili so spotrebou 6 l benzínu na 100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h palubný počítač ukazoval spotrebu mierne nad 7 l/100 km.

Vďaka dobrému nastaveniu podvozka je Captur pohodlným dopravným prostriedkom. Aj keď sa v zákrutách kabína, aj vďaka väčšej svetlej i celkovej výške, bočne nakláňa, zvolenú stopu však kolesá neopúšťajú.

Renaul Captur Energy 0,9 TCe 90 vo výbave X-MOD sa predáva za 16 190 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový prepĺňaný zážihový, rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 898 cm3, najväčší výkon 66 kW pri 5000 ot./min., krútiaci moment 140 Nm pri 2250 ot./min.

Prevody: 5-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s vnútorným chladením , ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 205/55 R-17.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu van.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4122/1778/1566 mm, rázvor náprav 2606 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1531/1516 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1180/1653 kg, objem batožinového priestoru 377/455/1235 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 171 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 13 s, spotreba benzínu mesto/mimomest. cykle/komb. prevádzke 6/4,5/5,1 l/100 km, CO2 113 g/km.

autor: Samuel BIBZA

MALÝM HATCHBACKOM PRIBUDOL SILNÝ KONKURENT

Automobilka Suzuki vlani na autosalóne v Ženeve predstavila štúdiu hatchbacku s názvom iK-2. Takmer do roka a do dňa uviedla na trh typ Baleno, ktorý sa od štúdie veľmi nelíši. Japonci tento hatchback patriaci do triedy malých áut vyvinuli v spolupráci s partnerskou indickou automobilkou Maruti.

Vyskúšali sme model poháňaný 1,2-litrovým zážihovým motorom s výkonom 66 kW. Bol pre nás príjemným prekvapením.

Aj keď Balenu chýba 5 cm do štyroch metrov, možno ho teda ešte považovať za malé auto, v kabíne sme už taký dojem nemali. Najmä v pozdĺžnom smere je interiér prekvapujúco veľký. Za vodiča s výškou okolo 185 cm sa posadí rovnako vysoký spolujazdec bez toho, aby mal kolená vtlačené do operadla vodičovho sedadla. Pohodlné cestovanie na dlhých trasách mu bude kaziť akurát menej miesta nad hlavou kvôli sklonu strechy a zadného okna. Dvaja dospelí cestujúci na zadných sedadlách nebudú pociťovať v priečnom smere žiadne obmedzenie. Pri celkovej šírke vozidla 1745 mm by sa traja už tlačili plecami na seba. Viac pohodlia v tomto smere však nie je reálne od malého auta požadovať. Príjemne nás prekvapila úroveň odhlučnenia kabíny. Aj v tomto dôležitom faktore pohodlia tvorcovia Balena posunuli svoje malé auto na úroveň aspoň o triedu väčších áut. V kabíne je dostatok vhodných odkladacích priestorov na drobné predmety a držiakov na nádoby s nápojmi. Pri úrovni výbavy GLX je v interiéri viacero hodnotných prvkov, napríklad bezkľúčové odomykanie a štart, USB konektor, AUX vstup, klimatizácia, zadné výduchy kúrenia, lakťová opierka vpredu...

Aj keď vonkajšími rozmermi je táto novinka

www.mot.sk

Suzuki na hornej hranici triedy malých áut, má malú pohotovostnú hmotnosť (od 865 do 980 kg, podľa druhu pohonu a výbavy). Nami skúšané vozidlo malo pohotovostnú hmotnosť 920 kg. Malá hmotnosť Balena je výsledkom novej platformy využívajúcej v značnom rozsahu plechy z mimoriadne pevnej ocele. Neprepĺňaný motor 1.2 DualJet s dvojitým vstrekovaním a pomerne veľkým kompresným pomerom (12,5:1) sa pre Baleno na našom trhu považuje za „základný“. A zaslúži si pochvalu, tvorí veľmi solídny základ pre prekvapujúco malú spotrebu paliva. Živo reaguje na zmeny plynového pedála už pri malých otáčkach, okolo hranice 3000 otáčok za minútu je zrýchľovanie najciteľnejšie. Spolupracoval s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Aj tá sa dobre ovláda a na malej spotrebe paliva sa podieľa vhodným sprevodovaním všetkých piatich stupňov. Pri jazdách v meste sme dosiahli priemernú spotrebu len 4,8 l/100 km, na okresných cestách pri pokojnej jazde sme mali priemer 4 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h bola priemerná spotreba 5,3 l/100 km. Aerodynamický hluk pri diaľničnom limite rýchlosti už prekonáva účinnosť odhlučnenia kabíny. S ohľadom na uvedené hodnoty spotreby sa nádrž na palivo s objemom 37 litrov nejaví byť neprimerane malou.

Podvozok Balena je vyladený na zabezpečenie účinného tlmenia prejazdu nerovností ciest. Pri rýchlom prejazde zákrut sa preto karoséria bočne nakloní, ale kolesá nestrácajú kontakt s povrchom cesty. Vozidlo zostáva stabilné. Riadenie je dostatočne citlivé, nie je „preposilňované“, brzdy majú predvídateľný účinok. Aj podvozkári z vývoja Suzuki odviedli na Balene dobrú prácu. Elektronicky regulované bezpečnostné systémy ich konštrukčný základ ešte zdokonalili. Napríklad systém radarom riadeného aktívneho núdzového brzdenia (RBS) rozpozná prekážky pred vozidlom a dokáže automaticky brzdením zareagovať na situáciu hroziacu nárazom. Ku komfortu jazdy prispieva aj adaptívny tempomat s obmedzovačom rýchlosti, dobrý pomocník vodiča napríklad pri jazde v kolónach s často sa meniacou rýchlosťou jazdy. Súčasťou výbavy GLX nami skúšaného modelu sú predné xenónové HID reflektory a predné hmlové svetlá či zadná kamera skrytá pod pochrómovanou lištou pod zadným oknom, ktorej obraz pri cúvaní sa premieta na veľkom (7 palcovom) dotykovom displeji uprostred prístrojovej dosky.

Menší LCD displej, s uhlopriečkou 4,2 palca, je umiestnený medzi otáčkomerom a rýchlomerom. Zobrazuje informácie z palubného počítača , napríklad o okamžitej, priemernej spotrebe, poskytuje údaje o priemernej rýchlosti, dojazde, čase, teplote, o použití plynového, brzdového pedála, o využití výkonu, krútiaceho momentu. Trojramenný volant s kožou obtiahnutým vencom má pri najvyššej úrovni výbavy GLX nielen výškové prestavovanie, ale umožňuje posúvať veniec aj pozdĺž osi jeho otáčania. Vďaka tomu, a aj kvalite oboch predných sedadiel (boli aj vyhrievané), sme sa za volantom Balena cítili uvoľnene. Volant má na vodorovných ramenách tlačidlá na ovládanie audia, telefónu a tempomatu. Spomínaný multifunkčný dotykový 7-palcový displej spolu s navigačným systémom poznáme už z Vitary. Má peknú a prehľadnú grafiku. Systém SLDA podporuje aj Apple Car Play a dovoľuje vďaka tomu inteligentné používanie iPhonu vodiča. Možno ho využiť napríklad pri telefonovaní, počúvaní hudby, sprostredkuje informácie o dopravnom dianí alebo prístup k najnovším správam.

Batožinový priestor má v základnom usporiadaní 355 litrov, po sklopení zadných sedadiel, priečne delených v pomere 60/40 sa objem zväčší na 1085 litrov. Batožinový priestor má dvojité dno, pod podlahovou plošinou je len sada na opravu defektu. Vyššia nakladacia hrana a relatívne úzky vstup do batožinového priestoru je daňou za tuhosť karosérie.

Suzuki Baleno 1.2 DualJet s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a úrovňou výbavy GLX sa predáva za 13 590 eur. Za metalízu sa pripláca 350 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový neprepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 12,5:1, zdvihový objem 1242 cm3, najväčší výkon 66 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 120 Nm pri 4400 ot./min.

Prevody: 5-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi vpredu, zadné bubnové, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, polomer otáčania 4,9 m, pneumatiky rozmeru 185/55 R-16.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback. Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3995/1745/1470 mm, rázvor náprav 2520 mm, svetlá výška 120 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1520/1520 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 920/1405 kg, objem batožinového priestoru 355/1085 l, objem palivovej nádrže 37 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,3 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 5,3/3,6/4,2 l/100 km, CO2 98 g/km.

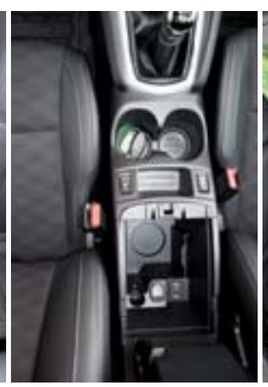
Vydarený kríženec

V roku 2007 spoločnosť Nissan nahradila svojho zástupcu v nižšej strednej triede, Almeru, „kríženco“ hatchbacku a SUV, ktorému dali názov Qashqai. Po siedmich rokoch výroby a obrovskom komerčnom úspechu Nissan predstavil druhú generáciu tohto typu. Vyskúšali sme pomerne krátko po sebe dva modely poháňané 1,6-litrovými motormi, zážihovým aj vznetovým.

Druhá generácia si zachovala identitu a vzhľad populárnej prvej generácie, je však postavená na novej platforme s označením CMF. Vďaka nej sa podarilo zmenšiť celkovú hmotnosť vozidla o 40 kg napriek tomu, že druhá generácia je dlhšia o 47 mm (4380 mm), širšia o 20 mm (1806 mm) a o 15 mm nižšia. Tvarové zmeny sú jednoznačne „prínosné“, zákaznícky záujem by mal byť ešte väčší aj kvôli ponuke kvalitnejších motorov.

Ako prvý sme vyskúšali Qashqai s novým najvýkonnejším motorom zo súčasnej ponuky, 1.6 DIG-T s výkonom 120 kW pri 5600 ot./min. Motor vyvinuli v Nissane. Krútiaci moment 240 Nm je k dispozícii od 2000 až po 4000 ot./min. Ide o jediný agregát v súčasnej ponuke motorov pre Qashqai, s ktorým dosiahne najväčšiu rýchlosť 200 km/h a zrýchli z 0 na 100 km/h za 8,9 sekundy. Ak motor pracoval pri malých otáčkach, zošliapnutie plynového pedála bez podradenia neznamenalo okamžitý rast rýchlosti. Turbodúchadlo má zrejme väčší moment zotrvačnosti a trvá mu dlhšie, kým sa roztočí tak, aby začalo tlačiť do valcov dostatok vzduchu pre účinné spálenie väčších dávok benzínu. Živšie reakcie začínajú až keď sa otáčky motora tesnejšie dostanú k hranici 2000 za minútu, na čo treba myslieť pri komplikovanejších predbiehacích manévroch a včas podradiť. Motor si dobre rozumie so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou s pomerne dlhými prevodmi, hlavne piaty a šiesty sú „rýchlobežné“. Pri 90 km/h má motor pri zaradenom šiestom prevodovom stupni 1700 otáčok za minútu, pri rýchlosti 130 km/h je to 2600 ot./min. Mimo mesta pri pokojnej jazde sme mali spotrebu tesne nad 5 l/100 km, v meste 7 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h so zaradeným šiestym prevodovým stupňom bola spotreba 6,5 l/100 km.

Pod kapotou druhého skúšaného vozidla bola vznetová pohonná jednotka, ktorá má



výkon 96 kW pri 4000 ot./min. a krútiaci moment 320 Nm je k dispozícii pri 1750 ot./min. Motor tiež spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Z pokoja na 100 km/h dokázal vozidlo zrýchliť za 9,9 sekundy a umožňuje mu dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 190 km/h. Ani tento motor neobľubuje príliš malé otáčky, ak sa od neho žiada razantné zrýchlenie vozidla. Až od 1800 až 2000 otáčok za minútu je nárast rýchlosti naozaj svižný. Ideálne spektrum využiteľných otáčok sa pohybuje medzi 2000 až 3500 otáčok za minútu. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h motor „točí“ 2600 ot./min. a spotreba sa pohybuje okolo 6,8 l/100 km. Po meste sme nemali problém jazdiť so spotrebou 7 l/100 km a mimo mesta 5,2 l/100 km.

Interiér obidvoch vozidiel vo výbave Tekna zaujme kvalitným spracovaním jednotlivých prvkov a prehľadnosťou rozmiestnenia všetkých ovládačov. Dominantou prístrojovej dosky je 7-palcový dotykový displej systému Nissan Connect, ktorý ponúka v slovenčine rozhranie s množstvom funkcií, vrátane ovládania autorádia, navigácie, multimédií – USB, MP3, iPod pripojenie, Bluetooth hands free. Na displeji sa premieta aj obraz snímaný zadnou kamerou pri cúvaní. Prístrojový panel s novým TFT displejom má peknú grafiku, zobrazuje možnosti nastavenia palubného počítača, jazdných asistenčných systémov a odozvy posilňovača riadenia.

Pochvalu si zaslúžia veľmi pohodlné predné sedadlá s dlhou sedacou časťou a výborným bočným vedením, v skúšaných vozidlách boli aj vyhrievané. Za výškovo a hĺbkovo presúvateľným, kožou potiahnutým multifunkčným volantom si zrejme každý vodič rýchlo nájde ideálnu polohu. Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou okolo 185 cm. Batožinový priestor má objem 401 litrov. Po sklopení zadných priečne delených sedadiel v pomere 60/40 a uložení panelu dna batožinového priestoru do jeho hornej polohy možno vytvoriť dlhšiu rovnú úložnú plochu, uľahčujúcu manipuláciu pri nakladaní objemnejších predmetov. Ocenili sme aj prítomnosť rezervného kolesa, ktoré sa nachádza pod podlahou.

Vo výbave obidvoch vozidiel nechýbali pokrokové bezpečnostné systémy, napríklad asistenčný systém rozjazdu do kopca, systém rozpoznávania dopravných značiek, automatické núdzové brzdenie, systém varovania pred vozidlom v slepom uhle, vybočenie z jazdného pruhu, predné i zadné parkovacie snímače, automatické prepínanie svetiel...

I keď Qashqai má v väčšiu svetlú výšku (180 mm) a aj celkovou výškou presahuje napríklad hatchbacky s podobne veľkým pôdorysom, má podobné jazdné vlastnosti ako oni. Pravdaže, bočné náklony v zákrutách sú väčšie, ale len pri veľmi rýchlom prejazde zákruty má tendenciu k nedotáčavosti. Podvozok dobre tlmí nerovnosti na cestách a do sedadiel prenáša minimum rázov. Vozidlá sa plavne presúvajú aj po nespevnených, napríklad poľných cestách.

Nissan Qasqhai 1.6 DIG-T s výkonom 120 kW s úrovňou výbavy Tekna sa predáva za 27 630 eur, Nissan Qasqai dCi 130 s výkonom 96 kW s úrovňou výbavy Tekna sa predáva za 29 420 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
a/ 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný zážihový, b/ vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer a/ 10,5:1, b/15,4:1zdvihový objem a/ 1618 cm3, b/ 1598 cm3, najväčší výkon a/ 120 kW pri 5600 ot./min., b/ 96 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 240 Nm pri 2000 až 4000 ot./min., b/ 320Nm pri 1750 ot./min.

Prevody: 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, svetlá výška 180 mm, pneumatiky rozmeru 225/45 R-19.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v a/ 4380/1806/1590 mm, b/ 4380/1806/1595 mm, rázvor náprav 2646 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1560/1560 mm, pohotovostná/celková hmotnosť a/ 1571/1885 kg, b/ 1535/2030 kg, objem batožinového priestoru 401/1556 l, objem palivovej nádrže 65 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť a/ 200 km/h, b/ 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za a/ 8,9 s, b/ 9,9 s, spotreba a/ benzínu v mest./ mimomest. cykle/komb. prevádzke 7,4/4,8/5,8 l/100 km, b/ spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. 5,1/4,1/4,4 l/100 km, CO2 a/ 134 g/km, b/ 116 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Dacia Duster sa predáva na našom trhu od roku 2010. Patrí medzi najlacnejšie a veľmi populárne SUV. Po inovácii má Duster ešte príťažlivejší vzhľad, vôbec nepôsobí ako najlacnejšie auto svojho segmentu.

SUV ZA DOBRÚ CENU

Dacia sa tiež nevyhla prísnejšej emisnej normy Euro 6 a tak musela do svojich automobilov nasadiť inovované motory. Výrazné zmeny v ponuke nájdeme aj v SUV Duster, jeho novým základným motorom sa stal zážihový štvorvalec 1.6 SCe. Priamo nadväzuje na predchádzajúcu atmosferickú „jednašestku". Zdvihový objem ostal totožný, 1598 cm^3, ale výkon aj vďaka modifikovanému viacbodovému vstrekovaniu vzrástol zo 77 na 84 kW a krútiaci moment zo 148 na 156 Nm. Zároveň je motor štandardne vybavený štart/stop systémom. Za príplatok je v ponuke aj s pohon všetkých štyroch kolies, v tomto prípade je motor spárovaný so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. V ponuke zážihových motorov ostal prepĺňaný štvorvalec 1.2 TCe s výkonom 92 kW, ktorý Dacia skombinovala aj s pohonom 4x4. Vznetový motor 1.5 dCi s výkonom 66 alebo 80 kW ostal bez zmien. Duster je v ponuke v 4-stupňoch výbavy: Acces, Open, Arctica a Exception . Vyskúšali sme Duster so základným zážihovým motorom 1.6 SCe vo výbave Open, s pohonom 4x2, teda kolies prednej nápravy.

Inovovaný Duster s atraktívnym hnedým metalickým lakom Tourmaline (za príplatok 220 eur) je SUV, ktoré sa páči aj tým motoristom, ktorí lacné autá automaticky prehliadajú. Nová je grafika predných a zadných svetiel, prepracované sú nárazníky a maska chladiča s chrómovanými lichobežníkmi. Skúšané vozidlo malo za príplatok 185 eur 16-palcové diskové kolesá z ľahkej zliatiny. K štandardnej výbave patria pozdĺžniky strešného nosiča. Vonkajšie spätné zrkadlá a kľučky dverí sú teraz čierne, nárazníky majú farbu karosérie. Vzhľadovo efektné rozšírenie prahov vyzerá dobre, ale pri vystupovaní z auta občas spôsobuje zašpinenie nohavíc. Pri vystupovaní je teda vhodné sa sústrediť na to, aby sme položili nohu na zem v dostatočnej vzdialenosti od boku auta.

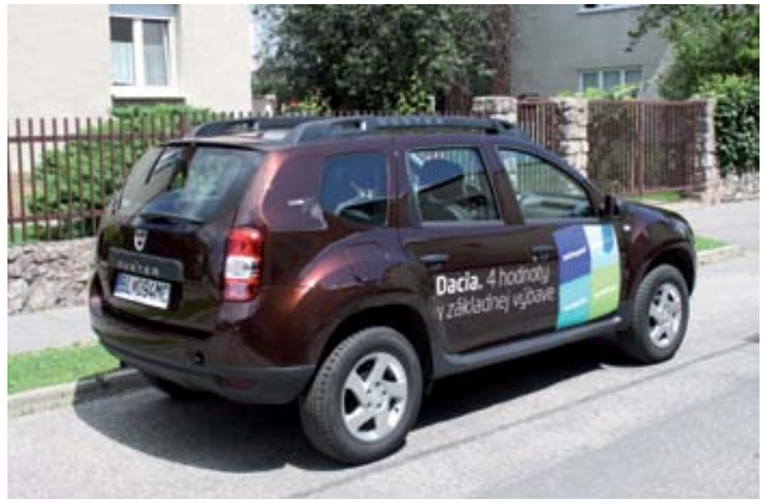
Vozidlo vďaka vyššej stavbe ponúka dobrý prístup k sedadlám. Predné sedadlá majú menej výrazné bočné opory, sedacie časti sú dosť krátke. V Dusteri sme už dlhšie nejazdili, takže nám opäť chvíľu trvalo, kým sme si našli najlepšiu polohu za volantom, ktorý nie je výškovo ani pozdĺžne nastaviteľný. Auto malo len ručné nastavovanie vonkajších zrkadiel, čo nám popravde neprekážalo, lebo počas jazdy nie je dôvod ich prestavovať. Vzadu sa pohodlne odvezú aj vyššie osoby, ktoré majú dostatok miesta v pozdĺžnom aj zvislom smere. Zadná spojená lavica je plochá, vďaka čomu sa tu usadia aj traja dospelí. Záleží od šírky ich pliec, či budú mať dosť miesta aj v priečnom smere.

Batožinový priestor ponúka objem 475 litrov, po sklopení lavice nevznikne celkom rovná plocha a objem sa zväčší na 1636 litrov. Vďaka pravidelnému tvaru batožinového priestoru sa doň dajú uložiť aj rozmerné predmety. Oceňujeme rezervné koleso, ktoré je umiestnené zvonku pod dnom batožinového priestoru (doplnková výbava za 60 eur) .

K štandardnej výbave Open patrí napríklad ručne ovládaná klimatizácia, elektrické ovládanie predných okien, denné svietenie, predné hmlové reflektory, otáčkomer, ABS s elektronickým rozdeľovačom brzdných síl, elektronický stabilizačný systém ESC s protipreklzovým systémom ASR, kontrolou nedotáčavosti, asistenčný systém rozjazdu do kopca....

Zážihový štvorvalec 1,6-litrový šesťvalec s atmosférickým nasávaním má veľmi rýchle reakcie na plynový pedál, rýchlosť vozidla plynulo stúpa s rastom otáčok až na hranicu 6000 ot./min. Vozidlo dokáže zrýchliť z 0 na 100

www.mot.sk



km/h za 11sekúnd a dosiahnuť maximálnu rýchlosť 170 km/h. Má teda aj so „základným" motorom celkom slušné dynamické vlastnosti. Motor spolupracuje s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, piaty prevodový stupeň možno zaradiť už po prekročení rýchlosti 60 km/h, ale pri snahe o dynamickejší štýl jazdy treba udržiavať motor v strednom pásme otáčok. Sprevodovanie všetkých, aj vyšších stupňov je „krátke", vyniká v tom prvý prevodový stupeň, ktorý je prispôsobený pomalej jazde v ťažšom teréne, rozjazdu do kopca alebo pri zjazde z kopca, kedy je vhodné „brzdiť motorom". Aj keď skúšané vozidlo malo poháňané len predné kolesá, vďaka svetlej výške 205 mm zvláda aj jazdu po nespevnených cestách s hlbokými jamami.

Pomáhajú tomu aj pomerne veľké nájazdové uhly - predný s hodnotou 29,3°, prejazdový uhol 23° a zadný nájazdový uhol 34,9°. Pravdaže, vzhľadom na pohon iba prednej nápravy, terénne dobrodružstvo nemusí skončiť šťastne, ak je terén alebo dno koľají na poľnej ceste blatistý. Dobrá je aj schopnosť brodenia, do hĺbky vody 350 mm. Mäkšie naladenie podvozka dokáže dobre filtrovať nerovnosti na cestách, ale spolu s vysoko položeným ťažiskom vedie k výraznejších náklonom karosérie v zákrutách. Vo vozidle pri danej úrovni výbavy chýbal palubný počítač, tak sme spotrebu pri jednotlivých jazdných režimoch nemohli určiť. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h sa už do kabíny dostáva priveľa aerodynamického hluku. S ohľadom na cenu vozidla to však nemožno brať ako našu výčitku konštruktérom.

Dacia Duster 1.2 SCe s výkonom 84 kW 4x2 S&S vo výbave Open sa predáva za 11 190 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou malo cenu 11 655 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 8-ventilový zážihový, ventilový rozvod OHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 1598 cm^3, najväčší výkon 84 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 156 Nm pri 4000 ot./min.,

Prevody: 5-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 215/65 R-16.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu kombi.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4315/1821/1634 mm, rázvor náprav 2674 mm, svetlá výška 205 mm, brodivosť 350 mm, predný nájazdový uhol 29,3°, prejazdový uhol 23°, zadný nájazdový uhol 34,9°, pohotovostná/celková hmotnosť 1268/1697 kg, objem batožinového priestoru 475/1636 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 170 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11 s., spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 7,7/5,6/6,4 1/100 km, CO2 145 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

NAOZAJ PRESTÍŽNY SEDAN

Jaguar XF mal premiéru na trhu v roku 2008, nedávno začal predávať druhú generáciu tohto typu. Už prvá generácia si vydobyla dobré meno, nová podľa nás ju výrazne prekonáva. Vyskúšali sme model poháňaný 2-litrovým vznetovým štvorvalcovým motorom s výkonom 132 kW, ktorý spolupracoval s 8-stupňovou automatickou prevodovkou.

Nový Jaguar XF má kvalitnú aerodynamiku, koeficient odporu vzduchu 0,26 je špičkovou hodnotou aj medzi luxusnými automobilmi. V stavbe karosérie konštruktéri použili až 75-percentný podiel hliníka, čo zmenšilo jej hmotnosť medzigeneračne až o 190 kg. Novinka je pritom len nepatrne menšia. Na dĺžku o 7 mm (4954 mm) a výšku o 3 mm (1465 mm). Dlhší rázvor náprav o 51 mm (2960 mm) hmotnosť zrejme neovplyvnil, ale iste prispel k tomu, že posádka má teraz dlhší interiér a viac pohodlia. Konštruktéri ponechali základné čisté línie XF prvej generácie, ktoré sú vzadu zvýraznené svetlami hlboko zasahujúcimi do bokov. Novinkou je aj malé okno za zadnými dverami.

Interiér v základných rysoch zachováva „britský štýl" s čisto tvarovanou prístrojovou doskou. Koža a príjemne vyzerajúce povrchy plastových dielcov nikoho neurazia. Volant malého priemeru s hrubým vencom je vhodný pre športovo ladené auto. A hneď aj uvádzame, že riadenie svojou presnosťou a vyladením posilňovača patrí medzi plusy tohto vozidla. Sedadlá majú pomerne tuhé čalúnenie, ale bočné vedenie predných nie je príliš výrazné. Cítili sme sa na sedadle vodiča výborne aj po viachodinovej jazde. Je elektricky nastaviteľné v 10 smeroch. Vzadu sa pohodlne odvezú dve osoby s výškou okolo 180 cm. V zime ich iste poteší vyhrievanie krajných zadných sedadiel (doplnková výbava). Batožinový priestor ponúka objem 540 litrov, na jeho bočnej stene sa nachádza plniace hrdlo Ad Blue. Pod dnom batožinového priestoru je miesto na dojazdové rezervné koleso. Za príplatok si možno objednať delené a sklopné zadné sedadlá v pomere 40:20:40. Keďže vstupný otvor do batožinového priestoru tohto sedanu je pomerne veľký, pre niekoho môže byť táto úprava užitočná.

Motor sa štartuje tlačidlom. Stačí ho aktivovať a zo stredového tunela sa vysunie valcovitý otočný ovládač automatickej prevodovky, známy aj z iných typov značky Jaguar. Pri tomto voliči 8-stupňovej automatickej prevodovky sú tlačidlá na prepínanie jazdných režimov. Na stredovej konzole sa nachádza dotykový displej centrálneho informačného systému InControl Touch s navigáciou (doplnková výbava). Obrazovka by však mohla mať väčšie rozlíšenie a kratšiu odozvu na dotyk. Páčil sa nám plnohodnotný head-up displej, na ktorý sa premietajú informácie o jazde priamo do zorného poľa vodiča (doplnková výbava). V našom vozidle boli vyhrievané, chladené s nastaviteľnou bedrovou opierkou (doplnková výbava). Bohatý vizuálny efekt v kabíne dotvára interiérové náladové osvetlenie. Užitočná je parkovacia kamera(za príplatok), ktorá automaticky zväčšovala obraz po priblížení sa k prekážke. XF ponúka všetky dôležité prvkov bezpečnosti ako sú napríklad systémy autonómneho núdzového brzdenia, kontroly jazdných pruhov, identifikácie dopravných značiek, či jazdy v zápche.

www.mot.sk

Jaguar XF zvláda rýchlosť do 229 km/h. Zvláda, čo znamená, že posádka sa v aute cíti bezpečne, lebo vozidlo je stabilné a v kabíne sa môže viesť rozhovor bez väčšieho namáhania hlasiviek. Vznetový štvorvalcový motor posádka začne vnímať približne pri povolenom limite rýchlosti na diaľnici. Ale to zrejme len preto, že hranica prieniku aerodynamického hluku do kabíny je posunutá ešte podstatne vyššie. Nepríjemnú zvukovú kulisu vytvárajú len pneumatiky odvaľujúce sa po príliš drsnom asfaltovom povrchu.

Podvozok Jaguaru XF je výborný. Koncepcia s motorom vpredu a pohonom zadných kolies, menšia hmotnosť vozidla, prikladne rozdelená medzi nápravy v pomere 50:50 je skvelý základ pre vynikajúcu ovládateľnosť vozidla. Auto si zachováva stabilitu pri veľkých rýchlostiach v priamom smere, v zákrutách, a to aj na cestách s menej kvalitným povrchom. Podvozok spája športové ambície značky, pričom posádke zabezpečuje dostatočnú mieru komfortu. Funguje v každej situácii predvídateľne. Za kvalitou podvozku nezaostáva ani motor. Jeho spolupráca s 8-stupňovou automatickou prevodovkou je veľmi dobrá, vďaka dlhému prevodu ôsmeho stupňu sa dá na diaľnici jazdiť úsporne, podľa palubného počítača pri ustálenej rýchlosti 130 km/h bola spotreba 6 l/100 km. V meste sme dosiahli spotrebu tesne nad 6 l/100 km pri priemernej rýchlosti 35 km/h., mimo mesta pri pokojnej jazde sa dá jazdiť so spotrebou do 5 l/100

Jaguar XF 2.0D Prestige s výkonom 132 kW sa predáva za 49 222 eur. Nami skúšané vozidlo malo bohatú príplatkovú výbavu v celkovej hodnote 22 578 eur, cena tak vzrástla na 71 800 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16- ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 15,5:1, zdvihový objem 1999 cm³, najväčší výkon 132 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 430 Nm pri 1750 až 2500 ot./min.

Prevody: 8-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies zadnej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 245/40 R-19.

Karoséria: 4-dverová, 5-miestna typu sedan.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4954/1880/1457 mm, rázvor náprav 2960 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1883/2250 kg, objem batožinového priestoru 540 l, objem palivovej nádrže 66 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 229 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,1 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 5,2/3,8/4,3 l/100 km, CO2 114 g/km.

autor: Samuel BIBZA

Indická automobilka Mahindra je zatiaľ v Európe známejšia azda tým, že kúpila slávne talianske dizajnérske štúdio Pinifarina ako svojimi autami. Medzi jej úspešné typy patrí SUV Mahindra XUV 500. Vyváža ho do Austrálie, Južnej Afriky a aj do niektorých štátov Európy. Nie je veľmi známe, že má svoje obchodné zastúpenie už aj na Slovensku. Uvedené vozidlo sme mali možnosť vyskúšať. Je dostupné v sedemmiestnom vyhotovení, so zvyčajným usporiadaním sedadiel 2+3+2, keď v treťom rade je dvojica sklopných, rozmerovo skromnejšie dimenzovaných sedadiel. Jediný motor v ponuke, 2,2-litrový prepĺňaný vznetový štvorvalec, je spojený so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Zákazníci majú na výber medzi pohonom prednej nápravy, alebo elektronicky riadeným systémom pohonu všetkých kolies. Vyskúšali sme model s pohonom kolies oboch náprav.

SUV AJ PRE VÄČŠIE RODINY

Mahindra XUV 500 je vzhľadovo pomerne extravagantná, takže si ju so žiadnym iným vozidlom tejto kategórie nemožno pomýliť. Akceptovať ju však možno vzhľadovo aj funkčne. Užitočné sú nášľapné chrómované dosky pre 1. a 2. rad sedadiel. Reflektory sú vybavené radom LED parkovacích svietidiel a žiarovkami s dostatočnou intenzitou svietenia. Dynamický vzhľad vozidla dopĺňajú štýlové 17-palcové diskové kolesá s ľahkých zliatin. Mahindra XUV 500 je dlhá 4585 mm, vysoká 1785 mm a široká 1890 mm. Svetlú výšku má 200 mm a rázvor náprav 2700 mm.

Interiér je navrhnutý jednoducho, ale nie na úkor bezpečnosti alebo pohodlia posádky. Sedadlá sú potiahnuté kožou, predné sú výškovo a pozdĺžne nastaviteľné, poskytujú dobrú bočnú oporu. Sedadlo vodiča je nastaviteľné vo ôsmich smeroch, má aj driekovú prestaviteľnú oporu. Na sedadle za teleskopicky nastaviteľným volantom sme nemali problém zaujať vhodnú polohu. Dominantou prístrojovej dosky je 6-palcový farebný dotykový informačný displej s navigáciou. GPS navigačný systém s mapou Európy a podporou zvuku umožňuje vodičovi prístup k zvyčajným bodom záujmu – reštaurácie, bankomaty, čerpacie stanice a iné. Integrovaný informačný systém automobilu spracováva pre vodiča dôležité informácie o vozidle. Monitoruje dojazdové kilometre, množstvo paliva, tlak vzduchu v pneumatikách. Ku komfortu cestujúcich prispieva napríklad automatická klimatizácia, integrovaný hudobný systém s CD/MP3 prehrávačom, DVD prehrávač, iPod, USB pripojenie, vstavaná anténa v prednom skle, 6 reproduktorov, pripojenie Bluetooth, tempomat, „konverzačné“ širokouhlé zrkadlo umožňujúce z miesta vodiča po očku sledovať spolucestujúcich na zadných sedadlách, vrátane tretieho radu. Za prednými sedadlami je trojmiestna lavica, priečne delená v pomere 60/40, sklopná. V treťom rade sú dve

sklopné sedadlá, kde je už pre vyššie osoby obmedzenejší priestor.

Pri sedemmiestnom usporiadaní má batožinový priestor objem 93 litrov, pri päťmiestnom 702 litrov. K štandardnej výbave patrí aj plnohodnotné rezervné koleso. Vo vozidle je dostatok odkladacích priestorov, za zmienku stojí najmä objemná zásuvka v prístrojovej doske pred spolujazdcom a chladený box v stredovej konzole. Vo vozidle je viacero asistenčných systémov, vrátane rozjazdu do kopca, zjazdu z kopca, uľahčenie parkovania.

Vznetový 2,2-litrový motor mHawk poskytuje výkon 103 kW pri 3500 ot./min. a krútiaci moment 330 Nm v rozpätí 1600 až 2800 ot./min. Pracuje spoľahlivo, na pohyby akceleračného pedála reaguje dostatočne rýchlo, pomerne veľkému vozidlu zabezpečuje zrýchľovanie z 0 na 100 km/h za 10,7 sekundy, takže predísť pomalšie autá, nie je problém. Spolupracuje so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Spotrebu uvádzanú výrobcom, 7 l/100 km v kombinovanej prevádzke sa nám nepodarilo dosiahnuť, bola na úrovni takmer 9 l/100 km. Takýto rozdiel však nie je raritou, stretávame sa s ním aj pri renomovanejších značkách, ako je zatiaľ u nás Mahindra.

Podvozok dostatočne účinne tlmí prejazdy nerovností na ceste. Pohon 4x4 štandardne uprednostňuje pri pohone prednú nápravu a na zadné kolesá posiela hnací moment len v prípade zlých adhéznych podmienok. Aj vďaka pomerne veľkej svetlej výške vozidlo zvláda i stredne ťažký terén. Pri pohľade na predajnú cenu tomuto vozidlu možno odpustiť výraznejší prienik hluku do kabíny, najmä od motora, o

niečo väčší odpor preraďovacej páky prevodovky v porovnaní s tým na aký sme pri preraďovaní zvyknutí z podobne veľkých SUV.

Mahindra XUV 500 AWD sa predáva za 25 210 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail s medzichladičom, kompresný pomer 16,5:1, zdvihový objem 2179 cm³, najväčší výkon 103 kW pri 3750 ot./min., krútiaci moment 330 Nm pri 1600 až 2800 ot./min.

Prevody: 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej a zadnej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s hydraulickým posilňovačom, svetlá výška 200 mm, stopový polomer otáčania 5,6 m, pneumatiky rozmeru 235/65 R-17.

Karoséria:5-dverová, 7-miestna typu kombi.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4585/1890/1785 mm, rázvor náprav 2700 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1600/1600 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1935/2510 kg, objem batožinového priestoru 93/702 l, objem palivovej nádrže 70 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, , zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,6 s., spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 7,6/6,6/7 l/100 km, CO2 184 g/km.

autor: Samuel BIBZA

ŠPORTOVÉ KOMBI NA KAŽDÝ DEŇ

Nový Leon ST Cupra kombinuje veľký výkon motora, atraktívny dizajn, individuálne vybavenie a dobrú kvalitu vyhotovenia, čo z neho robí lákavú ponuku pre pomerne veľký okruh zákazníkov. Toto vozidlo má teda univerzálnejšie využitie, nie je len „športovým náradím“. Ponúka aj veľkorysý priestor charakteristický pre kombi, vhodný je pre rodinu, pre šport alebo hobby. Pôvodnú verziu ST Cupra 280 konštruktéri mierne upravili a od roku 2016 má v závere modelového označenia číslo 290, motor má o 7 kW viac. V nami skúšanom aute spolupracoval s prevodovkou DSG (v ponuke je aj 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka).

Verzia ST Cupra 290 sa zvonku vizuálne odlišuje od bežných kombi Leonu exkluzívnymi 19-palcovými kolesami z ľahkej zliatiny, aerodynamickým kompletom so spojlerom na zadnej hrane strechy, nápismi Cupra na zadných dverách, bočných prahoch a na brzdových strmeňoch. O tom, že nie je žiadna sivá myška, dávalo skúšané vozidlo okoliu na známosť aj výrazným oranžovým sfarbením diskových kolies, orámovaním masky chladiča a krytov spätných zrkadiel.

Kabína sa od bežného Leonu kombi odlišuje športovými nižšie uloženými sedadlami, v skúšanom vozidle anatomickými s driekovými opierkami. Predné sedadlá majú účinné bočné opory, za športovým koženým volantom s dizajnom Cupra sme si rýchlo našli vhodnú polohu. Na ramenách venca volantu sú tlačidlá na ovládanie informačného systému, rádia a telefónu. Tempomat sa ovláda na páčke smeroviek. Media systém Plus má 6,5-palcový farebný displej s dotykovým ovládaním, USB a AUX- IN rozhranie, podporu SD kariet, CD, Bluetooth a hlasové ovládanie. Dobre funguje navigácia ako aj parkovacia kamera. Vo vozidle nechýba dvojzónová automatická klimatizácia, 3,5 palcový multifunkčný displej v združených prístrojoch, Seat Sport HMI - zobrazenie teploty chladiacej kvapaliny, ale aj tlaku vzduchu tlačeného turbodúchadlom do valcov, preťaženia, výkonu motora ... Z tohto zoznamu prvkov výbavy, ktorý nie je kompletný, vidieť, že toto vozidlo je naozaj využiteľné na viacero spôsobov, posledne uvedené informácie sú

www.mot.sk

zaujímavejšie pri jazde na okruhu ako v bežnej cestnej premávke. Vodič má k dispozícii aj stopky, aby si mohol kontrolovať čas prejazdu úsekmi, ktoré ho zaujímajú. Tlačidlo na zmenu jazdných režimov na stredovej konzole nemá tradičné označenie „Mode“, ale je na ňom symbol šachovnice. V rovnakom štýle je vyhotovené aj tlačidlo pre čiastočné alebo úplné vypnutie stabilizačného systému - dá sa vypínať aj počas jazdy. Ponuka jazdných režimov tiež dokumentuje zameranie tohto modelu na výkon: Comfort, Sport, Cupra a Individual. Eco režim Leon ST Cupra 290 nemá. Neznamená to však, že je vždy žrútom nafty. Pri nastavení športových jazdných režimov treba rátať so spotrebou 10 a viac litrov, pri režime Comfort a pri predvídavom štýle jazdy sme mali priemer v zmiešanej prevádzke okolo 8 l/100 km.

Pred hodnotením motora a podvozka sa ešte vrátime k popisu kabíny. Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dve osoby s výškou do 185 cm, majú dostatočnú rezervu nad hlavou aj pred kolenami. K ich komfortu prispieva lakťová opierka s držiakmi na nápoje ako aj výduchy ventilácie na konci podlahového tunela medzi prednými sedadlami. Batožinový priestor ponúka objem 587 litrov. Jednoduchým sklopením asymetricky delených operadiel zadných sedadiel vznikne rovná úložná plocha a objem sa zväčší na 1470 litrov. Nakladacia hrana nie je vysoko a tak manipulácia aj s hmotnejšími predmetmi nie je namáhavá. Pod vyberacím dnom je dojazdové rezervné koleso. V kabíne sa nachádza dostatok odkladacích priestorov. To je stručný popis pripravenosti tohto modelu plniť úlohy rodinného auta.

Motor 2.0 TSI v tomto vozidle ponúka 213 kW (v starých členských štátoch EÚ trpia zrejme komplexami a výkon radšej neuvádzajú podľa už dávno platnej sústavy jednotiek v kW, ale držia sa koní, ktorých je o 1,36-krát viac ako kilowattov, teda 290), krútiaci moment zostal zachovaný (350 Nm) ako pred inováciou, dostupný je však v širšom pásme otáčok od 1700 do 5800 za minútu. Reakcie motora sú výbušnejšie, na veľké otáčky sa priam „teší“.

Športové ambície tohto modelu podporuje strmý prevod riadenia. Aj napriek prenášaniu veľkého krútiaceho momentu na predné poháňané kolesá vodič nemusí bojovať v zákrutách s volantom, konštrukcia prednej nápravy s diferenciálom s lamelovou uzávierkou (VAQ) prispievajú k tomu, že nejaké extra nepríjemné parazitné sily a momenty sa do volantu neprenášajú. Samozrejme, že volant treba v ostrých zákrutách pevne držať v rukách a rýchlosť prejazdu treba radšej pomalšie stupňovať, aby si vodič zvykol na reakcie športového auta, ktorým Leon ST Cupra 290 naozaj je. Auto, ktoré zrýchľuje z pokoja na 100 km/h za 5,9 sekundy a dosiahne rýchlosť 250 km/h, má nespochybniteľné športové vlastnosti.

Seat Leon ST Cupra má športový, tuhý adaptívny podvozok, v porovnaní s bežným Leonom kombi znížený o 25 mm. Na menej kvalitnej ceste pri nastavenom jazdnom režime Comfort „spracováva“ nerovnosti vďaka adaptívnym tlmičom tak, aby posádka v aute netrpela otrasmi. Pri nastavení športových režimov sa charakteristika podvozka viac nakláňa k vlastnostiam podvozka motokáry.

Seat Leon ST Cupra 290 2.0 TSI 6-DSG sa predáva za 32 820 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepĺňaný, ventilový rozvod DOHC, kompresný pomer 9,3:1, zdvihový objem 1984 cm³, najväčší výkon 213 kW pri 5900 až 6400 ot./min., krútiaci moment 350 Nm pri 1700 až 5800 ot./min.

Prevody: 6- stupňová DSG prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava , vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, priemer otáčania 10,5 m, pneumatiky rozmeru 235/35 R-19.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu kombi.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4543/1816/1431 mm, rázvor náprav 2631 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1523/2000 kg, rozchod kolies vpredu/vzadu 1536/1510 mm, objem batožinového priestoru 587/1470 litrov, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 5,9 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 8,5/5,5/6,6 l/100, CO2 154 g/km.

PREMIÉRA V PARÍŽI, NA TRHU BUDÚCU JAR

Kia Rio je celosvetovo najpredávanejším typom kórejskej automobilky. V roku 2015 sa zo súčasnej, tretej generácie predalo vo svete viac ako 473 000 vozidiel, čo predstavuje 16 percent ročného predaja značky Kia.

V závere minulého mesiaca mala výstavnú premiéru štvrtá generácia Ria. Vyrábať ju budú v kórejskom meste Sohari a do celosvetového predaja vstúpi v priebehu prvého štvrťroka 2017.

Za progresívnym dizajnom exteriéru a interiéru novinky stoja dizajnové centrá automobilky Kia v Nemecku a Kalifornii, ktoré pri jeho tvorbe úzko spolupracovali s domácou dizajnovou základňou automobilky v juhokórejskom Namyangu. V prednej časti má Rio najnovšiu verziu mriežky chladiča v tvare „tigrieho nosa“, ktorá je v najnovšej úprave nižšia a širšia, natiahnutá po celej prednej strane vozidla. Kryt mriežky má lesklý čierny povrch a samotná mriežka je integrovaná so združenými reflektormi, ktoré sú v novej úprave výraznejšie navrhnuté a prinášajú nový tvar svetiel LED v tvare písmena U. Vozidlo je v porovnaní so svojím predchodcom o 15 mm dlhšie (4065 mm), o 5 mm širšie (1725 mm) a o 5 mm nižšie (1450 mm). Má o 10 mm dlhší rázvor náprav (2580 mm). Zadná časť je kolmejšia a má takmer vertikálne zadné okno a kratší previs. Výraznejšie tvarované zadné svetlá so svietiacimi diódami vytvárajú v noci nový svetelný „podpis“ v tvare šípky.

Od uvedenia na európsky trh bude Rio v ponuke vo ôsmich rôznych farbách karosérie a na výber budú tri druhy diskových kolies z hliníkovej zliatiny, s priemerom od 15 do 17 palcov. Rio sa bude v Európe predávať len v päťdverovej verzii.

www.mot.sk

Moderná kabína v porovnaní s predchodcom ponúka výraznejšie tvarovanie a ergonomickejšie usporiadanie. Vetracie otvory namiesto vertikálneho tvaru, známeho z tretej generácie, majú horizontálny tvar, čím kabínu vizuálne rozširujú. Centrálnu časť prístrojovej dosky lemujú lesklé čierne lišty. Uprostred prístrojovej dosky je nový informačno-zábavný systém, „plávajúce“ rozhranie HMI (Human-Machine Interface, teda rozhranie pre komunikáciu medzi človekom a strojom), ktoré je v ponuke s dotykovou obrazovkou s veľkým rozlíšením. Pod ním sa nachádza stredová konzola, ktorá má menší počet tlačidiel, ergonomickejšie a vydutejšie prepínače, ako aj nižšie otočné číselníky na ovládanie kúrenia a vetrania. Na výber budú čierne alebo sivé textilné poťahy sedadiel, môžu byť aj zo syntetickej kože v čiernej či sivej farbe. „Červený balík“ pre nové Rio ponúka zákazníkom čierne čalúnenie sedadiel s červeným lemovaním zo syntetickej kože po celej kabíne.

Novinka ponúka, v závislosti od úrovne výbavy, aj bezkľúčový systém nastupovania a štartovania vozidla, vyhrievanie sedadiel a volantu, stierače čelného skla s dažďovým snímačom a automaticky zapínanými reflektormi. V ponuke bude aj s automatickým tempomatom s obmedzovačom rýchlosti a zadným parkovacím snímačom i zadnou kamerou.

Vo väčšej kabíne sa priestor pre nohy zväčšil na 1120 mm vpredu a na 770 mm vzadu, šírka priestoru vo výške pliec je 1375 mm vpredu a 1355 mm vzadu. Napriek tomu, že nová Kia Rio je v porovnaní s odchádzajúcou generáciou o 5 mm nižšia, výška od sedadla po strop vpredu (1021 mm) aj vzadu (966 mm) patrí k najväčším v segmente B. Objem batožinového priestoru je 325 litrov (+37 l). Tieto zlepšenia priestoru v kabíne sa podarilo dosiahnuť zmenami v oblasti usporiadania a dizajnu. Napríklad obložením dverí s novým profilom, použitím nových materiálov na čalúnenie stropu, upraveným tvarom prístrojovej dosky, či dlhším rázvorom náprav. Užšie zadné stĺpiky - zúžené o 87 mm - a premiestnené vonkajšie spätné zrkadlá (posunuté vyššie k základni stĺpika čelného skla) prispievajú k zmenšeniu veľkosti mŕtvych uhlov vodiča a zlepšujú tak celkový výhľad. Nové Rio má dvojúrovňovú podlahu batožinového priestoru, štandardne súpravu na opravu pneumatík pod podlahou batožinového priestoru, v rámci voliteľnej výbavy si môžu zákazníci objednať aj rezervné koleso.

Trend používania menších prepĺňaných motorov viedol spoločnosť Kia Motors k zavedeniu moderných trojvalcových zážihových prepĺňaných 1,0-litrových motorov T--GDI. Predpokladá sa, že si tento motor pre Rio vyberie väčšina zákazníkov. Na výber budú dve jeho výkonové úrovne – 73 alebo 88 kW. Rio si bude možné objednať aj s neprepĺňanými zážihovými štvorvalcovými motormi - 1,25-litrový má výkon 62 kW a 1,4-litrový 73 kW. Vznetový prepĺňaný 1,4-litrový štvorvalec môže mať výkon 52 alebo 66 kW.

Vedenie automobilky nepochybuje o tom, že nové Rio dosiahne päťhviezdičkové hodnotenie v nárazových skúškach organizácie Euro NCAP. Keď bude vybavené voliteľným systémom ADAS, bude prvým automobilom v segmente B, ktorý ponúka autonómny systém núdzového brzdenia (AEB) s funkciou detekcie chodcov. Systém AEB využíva radarový systém s dlhým dosahom snímania na detekciu potenciálnej hrozby kolízie s inými vozidlami alebo chodcami a pomôže vozidlo zastaviť.

-ka-

HONDA CIVIC

Civic je obchodne najvýznamnejším typom pre spoločnosť Honda v Európe a stojí za silným predajom značky a výrobným dedičstvom v regióne. Pre mnohých európskych zákazníkov je Civic synonymom Hondy a tím vývojárov sa pri príprave novej, desiatej generácie zameral na jeho dynamické omladenie. Stavajúc na štyridsaťročnom dedičstve ostáva toto vozidlo verné pôvodnému konceptu Civic, je teda „vozidlom pre všetkých ľudí, vozidlo pre svet".

Nový Civic má vonkajšie rozmery 4495x1800x1420 mm, je teda o 30 mm širší a 130 mm dlhší ako predchádzajúca generácia päťdverového Civicu. Vozidlo je o 20 mm nižšie ako jeho predchodca, vďaka čomu má elegantnú líniu strechy. Tieto rozmerové zmeny podčiarkujú športový dizajn a štýl, pričom súčasne poskytujú pôsobivú dynamiku a zväčšený priestor interiéru. Nové väčšie a širšie kolesá, dlhý rázvor náprav (2700 mm) a krátke previsy karosérie pridávajú exteriéru na dynamickom výraze. V závislosti od úrovne výnavy disponujú tenké moderné reflektory účinnými svetlami LED alebo projekčnými halogénovými svetlami. Všetky modely majú denné prevádzkové svetlá LED, ktoré vytvárajú pás v tvare hokejky na vonkajšom okraji reflektorov. Zadné LED svetlá sú vyformované v tvare písmena C. Dizajn novej platformy, výber materiálov, konštruktérske procesy a nové výrobné techniky boli kľúčové pri vytváraní ľahšej a výrazne pevnejšej konštrukcie. Má o 16 kg menšiu hmotnosť ako pri predchádzajúcej generácii. Medzi výrazné dizajnové prvky platformy patria predné a zadné predelové „kruhy", ktoré obkolesujú celý priestor interiéru kabíny. K väčšej pevnosti platformy prispieva aj konštrukcia prednej podlahy s priečnymi vzperami pred priestorom motora a medzi spodnými časťami predných a stredových stĺpikov karosérie. Ďalšia inovácia je súčasťou procesu montáže karosérie, pri ktorej sa využíva inovatívna technika spájania. Najprv sa zmontuje celý vnútorný rám, potom vonkajší rám a potom spoje. Tento postup sa líši od bežnej metódy montáže skeletu karosérie, kedy sa najprv zmontuje vonkajší rám a potom nasleduje vnútorná montáž a spoje. Pri zváraní sú bodové zvary v kritických oblastiach jednoliatej konštrukcie od seba vzdialené 20 mm - v porovnaní s tradičným rozstupom od 40 mm do 45 mm. Vďaka týmto

dizajnovým, konštrukčným a výrobným inováciám sa zväčšila celková tuhosť karosérie v ohybe o 19 percent v porovnaní s predchádzajúcou generáciou, a skrutná tuhosť o 23 percent. To poskytuje lepší základ pre precíznejšie vyladenie odpruženia. Tím dizajnérov si stanovil cieľ zabezpečiť pre nový Civic najlepšie ovládanie a jazdný komfort v danej triede.

Ťažisko novinky je o 14 mm nižšie, k čomu prispelo aj zníženie podlahy a zmena polohy palivovej nádrže. V kombinácii s revíziami podvozka a odpruženia tieto zmeny umožnili nastaviť jazdnú polohu vodiča bližšie k vozovke (bedrový bod je o 35 mm nižšie). Úpravy závesov kolies prednej nápravy typu McPherson a zadnej viacprvkovej nápravy, využitie aj konštrukčne náročnejších upevňovacích lôžok s hydraulickou kvapalinou pre spojenie pomocných rámov oboch náprav s karosériou, zabezpečujú nielen optimálne vedenie kolies, ale aj účinnejšie bránia prenosu vibrácií od podvozka do karosérie.

Nový Civic hatchback je prvým typom Hondy v Európe s 1,0-litrovým trojvalcovým a 1,5-litrovým štvorvalcovým prepĺňaným motorom. Nové motory VTEC TURBO sú navrhnuté tak, aby v prvom rade poskytovali dynamický výkon, ale mali aj konkurenčnú spotrebu paliva. Oba motory budú k dispozícii s novou šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou alebo s automatickou prevodovkou CVT.

Trojvalcový litrový motor VTEC TURBO má najväčší výkon 95 kW pri 5500 ot./min. Pre spoluprácu so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou je vyladený na najväčší krútiaci moment 200 Nm, ktorý dosahuje pri 2250 ot./min. Verzia pre súčinnosť s prevodovkou CVT má najväčší krútiaci moment 180 Nm, ktorý je k dispozícii v rozmedzí od 1700 ot./min do 4500 ot./min. Štvorvalcový 1,5-litrový motor poskytuje v porovnaní s predchádzajúcim 1,8-litrovým neprepĺňaným motorom VTEC väčší výkon (134 kW) aj krútiaci moment. V spojení so šesťstupňovou prevodovkou dosahuje 240 Nm v rozmedzí od 1900 do 5500 ot./min., s prevodovkou CVT má najväčšiu hodnotu 220 Nm v rozmedzí od 1700 do 6000 ot./min.

Kvalitné materiály, jednoduchý, ale sofistikovaný dizajn a nový digitálny prístrojový displej poskytujú svieže prémiové prostredie interiéru. Kompaktnejšia horná plocha prístrojovej dosky je o 65 mm nižšie, vďaka čomu poskytuje lepší výhľad dopredu a nadol – uhol pohľadu na vozovku sa zväčšil o 7,60 stupňa (v porovnaní so 6,56 stupňa v prípade predchádzajúcej generácie), kým tenké predné stĺpiky (o 18 mm užšie) zmenšujú zakrytý výhľad smerom vpred o 11,6 percenta a poskytujú prvotriedny výhľad dopredu pod uhlom 84,3 stupňa. Predné sedadlá majú o 10 mm väčší rozsah posunu dopredu a dozadu a o 10 mm väčší rozsah nastavenia výšky ako u predchodcu. Sedadlo vodiča disponuje nastaviteľnou oporou stehien so 14-krokovým nastavením. Priestor v oblasti ramien vpredu sa zväčšil o 10 mm a priestor medzi prednými sedadlami je širší o 15 mm. Priestor v oblasti ramien vzadu sa zväčšil o 20 mm. Okrem toho osoby na zadných sedadlách majú o 95 mm väčší priestor na nohy a o 45 mm väčší priestor na kolená. Komfort pre cestujúcich na vonkajších zadných sedadlách zlepšujú nastaviteľné sedacie časti. Pocit svetlosti a vzdušnosti umocňuje veľké panoramatické strešné okno, ktoré sa otvára naklonením a posunutím (k dispozícii pri vyšších úrovniach výbavy).

Batožinový priestor si objemom 478 litrov, jednoduchosťou prístupu a všestrannosťou zachováva prvenstvo v triede. Zadné sedadlá sú rozdelené a sklápajú sa v pomere 60:40. Nízko umiestnená nakladacia hrana a široký otvor batožinového priestoru (1120 mm) uľahčujú nakladanie ťažkého, širokého a dlhého nákladu. Skrytý priestor pod podlahou ponúka bezpečný prídavný odkladací priestor (okrem modelov Sport).

Stredová konzola prístrojovej dosky má čiernu lesklú povrchovú úpravu a bola navrhnutá v štýle motívu „technologického centra". Nižšia časť pred preraďovacou pákou prevodovky je konfigurovaná ako dvojúrovňový odkladací priestor vytvorený špeciálne s ohľadom na správu osobných elektronických zariadení. Predný odkladací priestor poskytuje okamžitý prístup k zariadeniam, ktoré sú na dosah ruky, a disponuje podložkou na bezdrôtové nabíjanie smartfónov, ktorá je dostupná pre niektoré stupne výbavy. Otvor v stredovej konzole umožňuje prevliecť káble z odkladacieho priestoru druhej úrovne do predného odkladacieho priestoru, čo uľahčuje praktické a kompaktné pripájanie káblov a nabíjanie zariadení. Osvetlenie LED napomáha viditeľnosti do dvojúrovňového odkladacieho priestoru v noci.

Nad odkladacím priestorom sa na kontrastnom striebornom paneli nachádza niekoľko jednoduchých prehľadných ovládačov ventilácie, osvetlenie LED na strope dotvára prémiové prostredie. Navrchu stredovej konzoly sa nachádza sedempalcový farebný dotykový displej systému Honda Connect 2. Okrem toho, že ide o dotykové ovládacie zariadenie pre informačno-zábavný systém a klimatizáciu, displej je vo vyšších triedach prepojený aj s cúvacou kamerou.

Pred vodičom je prehľadný prístrojový panel s intuitívnym ovládaním. Nový sedempalcový farebný displej TFT-LCD s rozhraním s informáciami pre vodiča (DII) zaberá strednú časť úplne prekonfigurovaného prístrojového panela. Obsahuje veľký digitálny otáčkomer a rýchlomer. V displeji DII je integrovaná veľká plocha, na ktorej môže vodič prepínať medzi rôznymi obrazovkami informačno-zábavného systému vrátane navigačných pokynov, textu správ SMS a e-mailov (doplnené odozvami aktivovanými hlasom), informácií o hudobnej stope, kontaktov smartfónu, informácií o trase a informácií inteligentnej údržby vozidla. Primárny displej lemujú ukazovatele teploty chladiacej kvapaliny a hladiny paliva. Keď vodič nastúpi do vozidla, prístrojový panel sa postupne rozsvieti, čím poskytne sofistikované príjemné uvítanie. Rolovanie a výber informácií, ktoré sa majú zobraziť na DII, sa vykonáva pomocou dotykových ovládacích prvkov na ľavom ramene volantu. Na ľavom ramene sa nachádzajú aj integrované ovládacie prvky telefónu Bluetooth®3 HandsFreeLink®. Kombinácia dotykových ovládacích prvkov a displeja DII v priamom zornom poli vodiča pomáha minimalizovať rušenie vodiča počas jazdy. Systém Honda Connect 2 možno vybaviť voliteľnou satelitnou navigáciou Garmin s vopred načítanými mapami, foto zobrazeniami križovatiek, vedením v jazdných pruhoch, oznamovaním dopravných obchádzok v reálnom čase, 3D zobrazeniami budov a terénu a funkciou Eco Routing.

Bezplatné aktualizácie máp budú k dispozícii päť rokov. Možnosti pre dostupné konfigurácie audio systému sa môžu líšiť v závislosti od stupňa výbavy: 160-wattový systém so štyrmi reproduktormi, 180-wattový systém s ôsmimi reproduktormi alebo prémiový systém s 11 reproduktormi (465 wattov).

Balík aktívnych bezpečnostných a asistenčných systémov, Honda SENSING, bude špecifikovaný v rámci celého radu nového Civicu. Honda SENSING patrí medzi najkomplexnejšie balíky bezpečnostných technológií vo svojej triede. Využíva kombináciu radarových a kamerových informácií a niekoľko najmodernejších snímačov, ktorými varuje vodiča a asistuje mu v potenciálne nebezpečných situáciách. Obsahuje napríklad brzdový systém pre zmiernenie následkov nehody (CMBS) - pomáha zastaviť vozidlo, ak systém určí, že kolízia s vozidlom vpredu je neodvratná. Inteligentný rýchlostný asistenčný systém (ISA) zase kombinuje automatické rýchlostné obmedzenie nastavené vodičom pomocou systému TSR na automatické nastavenie rýchlosti vozidla s obmedzením uvedeným na poslednej dopravnej značke. A inteligentný adaptívny tempomat (i-ACC) predpovedá a automaticky reaguje na iné vozidlá náhle prechádzajúce do iných jazdných pruhov na viacprúdových diaľniciach.

Zaujímavým bezpečnostným prvkom nového Civicu je aj viacuhlové spätné zrkadlo. Poskytuje vodičovi úplnú viditeľnosť a tým aj pocit istoty pri cúvaní: normálny 130-stupňový rozhľad, široký 180-stupňový rozhľad a pohľad zhora nadol.

Globálnym výrobným centrom desiatej generácie typu Civic hatchback sa stane Honda of the UK Manufacturing (HUM). Do nových výrobných technológií a procesov potrebných pri výrobe novej generácie spoločnosť Honda investovala 200 miliónov libier. Nový Civic sa bude exportovať z Veľkej Británie do celého sveta, vrátane USA.

-ha-

ŠTÚDIA S DÔRAZOM NA KOMFORT A DIZAJN ZNAČKY CITROËN

Klasická trojpriestorová limuzína CXPERIENCE CONCEPT predstavuje schopnosť značky Citroën rozvíjať slogan „Be Different, Feel Good" aj v segmente veľkých limuzín. Úplne nové a originálne tvary s potenciálom zaujať po celom svete sú dôkazom novej epochy a nových aktivít v stratégii značky. Štúdia predstavuje nové zhmotnenie programu „Citroën Advanced Comfort ®", zameraného na komfort a pohodlie posádky. Tento program, ktorý reaguje na očakávania klientov, je súčasťou vývoja nových vozidiel a ovplyvňuje ich dizajn, techniku aj použité technológie.

Štúdia CXPERIENCE dostala originálne tvary, ktoré sa hlásia k historickému odkazu značky v triede luxusných limuzín. Je prepracovaná do najmenších detailov a prichádza s aerodynamikou, ktorá využíva tvary nezameniteľne blízke značke Citroën. Vozidlo tak bude hneď poľahky identifikovateľné a zaraditeľné k priekopníckej francúzskej značke. Má impozantné rozmery (dĺžka 4,85 m, šírka 2 m), veľmi nízku strechu (výška 1,37 m) a veľmi krátke previsy (rázvor náprav 3 m). Zelená farba Mizuiro pripomína ligotajúcu sa vodnú hladinu a symbolizuje modernu, pokoj a úspornosť. Príslušnosť k prémiovej triede podčiarkujú veľké 5-lúčové kolesá s priemerom 22 palcov. Prednej časti štúdie dominujú čisté línie s originálnou svetelnou linkou, ktorá navodzuje pocit dvoch úrovní, typického znaku moderných vozidiel značky Citroën. Štúdia získala aj ďalšie prvky ako hladkú prednú časť a originálnu mriežku chladiča. Dvojitý šíp naťahuje svoje ramená až k predným svetlám, čo ešte intenzívnejšie zdôrazňuje šírku vozidla. Na prednej časti pútajú pozornosť aj svietidlá pre denné svetlá v tvare V. Ich technologickú vyspelosť dokumentuje výška iba 3 mm aj fakt, že ich súčasťou sú aj smerovky. Špičkovú svetelnú techniku dopĺňajú 3 samostatné natáčacie LED reflektoryy umiestnené v rohoch vozidla.

K zlepšeniu aerodynamickej účinnosti vozidla prispievajú aktívne clony v otvoroch pre vstup vzduchu v prednom nárazníku. Na každej strane vozidla sa nachádzajú aktívne klapky, ktoré sa otvárajú a zatvárajú podľa aktuálnej potreby a zlepšujú tak aerodynamiku, jazdné vlastnosti a ovládateľnosť. V zadnej

časti štúdie výrazné krídelká, konkávny tvar spodnej zadnej časti spolu s vysúvacím zadným krídlom prispievajú k dobrej aerodynamike. Zadné svetlá využívajú 3D optiku s laserom a svetelnými vláknami v tvare V. Smerovky sa nachádzajú v ich strede, ukryté pod chrómovanou lamelou, čo zväčšuje technologickú rafinovanosť a vycibrenosť štúdie CXPERIENCE CONCEPT. Reflektory zvýrazňuje čierna farba okolia a opticky sa vyčleňujú z batožinového priestoru veľkej limuzíny, pričom zároveň podčiarkujú šírku vozidla. Na rozdiel od najznámejších typov značky dostala zadná časť štúdie dvojité šípy nalakované v netradičnej čiernej farbe.

Ďalším špeciálnym prvkom štúdie CXPERIENCE sú dvere, ktoré sa otvárajú od seba. Ich tvar navodzuje pocit hermetického uzavretia až po samotnú strechu, no otvárajú sa až o 90° (oproti pozdĺžnej osi vozidla), čo výrazne uľahčuje nastupovanie. Ponúkajú pohľad na prémiovo spracovaný a zároveň mimoriadne priestranný interiér.

Interiér štúdie sa inšpiroval svetom architektúry, dekorácií a nábytku. Priestoru pre posádku dominujú dôsledne vyberané prémiové materiály a žltá citrusová farba. Jednoramenný volant sa jednoznačne odvoláva na históriu značky, mimoriadne plastická a vodorovne spracovaná prístrojová doska vytvára dojem, akoby sa vznášala v priestore. Pozostáva z troch častí, ktoré sa ako jeden kus tiahnu od pravých zadných dverí po zadné ľavé dvere. Žlté tóny interiéru pokračujú vo vytváraní neopakovateľných zážitkov a vizuálne určujú priestor vyhradený pre vodiča aj pre posádku.

Mimoriadnu pozornosť dostali pri tvorbe interiéru aj poťahy sedadiel. Získali netradičnú teplú žltú farbu a sieťovinový povrch s

efektom čalúnenia. Zadná časť operadiel, rovnako ako prístrojová doska, majú obklady zo svetlej hnedej farby so štruktúrou orechového dreva. Oblúkové výplne dverí sa tiež stali objektom záujmu dizajnérov a vyžarujú kvalitu. Poťahová látka v zelenej farbe pripomínajúcej vodu harmonizuje s farbou vozidla a vytvára kontrast k atmosfére exteriéru. Rovnú prístrojovú dosku pokrýva tmavá patinovaná štruktúrovaná koža. Chrómované kľučky dverí na každej strane podčiarkujú detailnú prácu dizajnérov a ich dôraz na súhru farieb a materiálov interiéru.

Keďže značka sa doteraz vždy úzko spájala s komfortom, tak aj „Komfort značky Citroën" sa stal neoddeliteľnou súčasťou značky. Dnes sa pod toto označenie začleňuje oveľa viac prvkov a kritérií ako napríklad presvetlenie interiéru, veľkosť vnútorného priestoru, ergonómia či konektivita. Ide o množstvo faktorov, ktoré prispievajú k pohodliu tela aj ducha a podnecujú vzájomné zdieľanie a potešenie z pohodlia v kabíne štúdie CXPERIENCE.

Program Citroën Advanced Comfort® bol neoddeliteľnou súčasťou vývoja. Citroën v štúdii prepracoval všetko, čo tvorí komfort a nanovo vytvoril svoju modernú víziu, ktorá ťaží zo skúseností. Všetko v interiéri sa podriadilo maximálnemu pohodliu, čo sa prejavilo najmä na sedadlách. Ide o časť vozidla, s ktorou je posádka najviac v priamom kontakte. Veľké a pohodlné kreslá štúdie CXPERIENCE CONCEPT ponúkajú jedinečnú mäkkosť, čo sa podarilo dosiahnuť najmä vďaka použitiu špeciálnej pamäťovej peny. Vodič a spolujazdec si v prvom rade sedadiel užívajú dvojicu samostatných veľkorysých a pohodlných sedadiel. Pocit samostatného pohodlného kupé sa podarilo zachovať aj na zadných priestranných sedadlách. Vytvára ho špičkové spojenie teplých a prírodných materiálov. Dizajnéri si zaumienili vytvoriť z každej jazdy nezabudnuteľný zážitok. Preto operadlá predných sedadiel, vrátane rozsahu nastavenia opierok hlavy vytvorili tak, aby cestujúcim na zadných sedadlách poskytli čo najlepší výhľad smerom dopredu.

Upokojujúcu atmosféru zlepšujú aj veľké odkladacie priestory v kabíne. Stredová konzola plynulých tvarov obsahuje v prednej časti funkčnú odkladaciu priehradku, ktorá umožňuje indukčné nabíjanie mobilných telefónov. Každý cestujúci si môže užívať množstvo prirodzeného svetla, ktoré sa do interiéru dostane cez veľké bočné okná, ako aj cez rozmerné presklenia v podobe dvoch pásov cez celú dĺžku strechy.

Náladové osvetlenie spolu s čistením vzduchu prenesú posádku do priestoru, v ktorom do poslednej bodky platí označenie„Feel Good": do naozajstnej bubliny pohodlia, kde si cestujúci dokonale oddýchnu a naberú nové sily. Pre zaručenie čo najlepšej a najdlhšej mentálnej kondície vodiča a minimalizáciu jeho rozptyľovania sa najpodstatnejšie informácie potrebné na jazdu zobrazujú v jeho zornom poli, o čo sa stará širokouhlý head-up displej.

CXPERIENCE CONCEPT sa vyznačuje intuitívnym ovládacím rozhraním, ktoré bolo vyvíjané tak, aby zaručilo najlepšie možné prepojenie medzi vodičom, cestujúcimi, vozidlom a ich digitálnymi zariadeniami. Majstrovským kúskom technologickej vyspelosti je zabudovaná panoramatická obrazovka s 19-palcovou uhlopriečkou, ktorá je s pomerom strán 16:3 súčasťou prístrojovej dosky. Ide o ovládacie centrum vozidla, ktoré uvoľnilo prístrojovú dosku od množstva tlačidiel a zároveň zlepšuje pocit širokého priestoru v interiéri. Veľkosť zjednodušuje používanie združením viacerých funkcií ako klimatizácia, asistenčné systémy, navigácia a zdroje hudby.

Dotyková obrazovka sa podľa aktuálnej potreby môže rozdeliť na viacero zón a umožňuje zobrazenie viacerých okien v pomere 1:3-2:3, 2:3-1:3, prípadne zobrazenie na celú šírku obrazovky. Použitie najmodernejšieho informačného a zábavného systému umožňuje každému cestujúcemu prístup ku všetkým informáciám o trase, počúvanie vlastnej hudby, prípadne sledovanie obľúbeného filmu.

Pre zaručenie spojenia medzi vozidlom a okolitým svetom ponúka štúdia CXPERIENCE CONCEPT viacero služieb zameraných na konektivitu, medzi nimi diaľkové otváranie dverí na garáži, prípadne čítanie elektronickej pošty.

Digitálne technológie a viaceré funkcie na palube sa ovládajú prostredníctvom dvoch vyspelých ovládačov: mobilného telefónu, prípadne prenosného tabletu. V prednej časti stredovej konzoly sa nachádza špeciálna časť vyhradená na mobilný telefón. Ten sa môže nabíjať pomocou magnetickej indukcie a zároveň slúži ako kľúč od vozidla. S jeho pomocou sa vozidlo štartuje, nastavujú sa viaceré funkcie (komfort, prehliadanie fotografií a videí) a zároveň sa obsah telefónu zobrazuje na stredovej obrazovke.

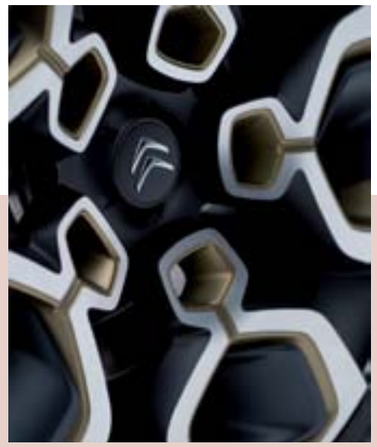
Cestujúci na zadných sedadlách majú k dispozícii samostatne prenosný tablet. Nachádza sa v rafinovanom obale a cestujúcim umožňuje nastavovanie samostatných sedadiel, oddelenej klimatizácie a stará sa o intuitívne a hravé ovládanie funkcie „media sharing“, a to najmä prostredníctvom novej aplikácie Share with U. Nová služba zabezpečuje počas jazdy vo vozidle jednoduchú výmenu a zdieľanie mediálnych súborov ako hry, hudba a videá medzi cestujúcimi. Citroën CXPERIENCE CONCEPT predstaví aj technologicky vyspelý systém, ktorý nahradí spätné zrkadlá. Okrem kamier v zadnej časti vozidla sa na miesto tradičných externých zrkadiel dostali dve diskrétne bočné kamery. Ich obraz sa prenáša na dve malé digitálne obrazovky. Nachádzajú sa vo výplniach dverí a ich chrómované okraje sú rovnaké ako používajú reproduktory a prieduchy klimatizácie. Ideálne zobrazenie okolia vozidla v rozsahu 360° dodáva vodičovi množstvo informácií a výrazne uľahčuje jeho manévrovanie v premávke.

Súčasťou maximálnej konektivity je aj systém ConnectedCAM Citroën™, ktorý sa po prvý raz predstavil v novej generácii Citroënu C3. Ide o širokouhlú HD kameru umiestnenú za vnútorným spätným zrkadlom. Jej úlohou je zaznamenávanie diania pred vozidlom. Ako svedok všetkých zážitkov na cestách zachytáva fotky a videá a môže ich publikovať na sociálnych sieťach, alebo uchovať pre ďalšie využitie.

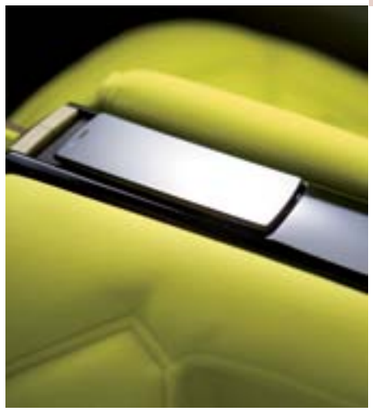
www.mot.sk

Pre zlepšenie vzájomnej komunikácie na palube sa dizajnéri zamerali aj na čo najlepšie ozvučenie celého priestoru interiéru vozidla. Súčasťou predných aj zadných opierok hlavy sú dva výškové reproduktory, jeden basový a zároveň aj zabudovaný mikrofón. Vďaka týmto zvukovým bublinám si každý člen posádky môže vybrať, s kým si momentálne praje komunikovať. Prípadne sa chce izolovať od ostatných a vychutnávať si svoju vlastnú hudbu či film. Cesta sa tak podľa aktuálnych potrieb a túžob premení na priestor individuálneho oddychu alebo spoločnej zábavy. Súčasťou výbavy sú aj zabudované kamery snímajúce každého cestujúceho. Dajú sa využiť na sledovanie detí na zadných sedadlách, alebo, v spolupráci s konektivitou s okolitým svetom, na videokonferenciu.

Pokroková inteligentná technológia sa prejavila aj pri voľbe pohonu. Plug-in hybrid spojením účinnosti s veľkým výkonom dáva cestovateľským zážitkom novú tvár. Hybridná technológia s využitím zážihového motora a elektromotora ponúka dynamické jazdné



vlastnosti, ktoré dodáva zážihový motor s výkonom 110 až 147 kW a dodatočný zdroj energie v podobe elektromotora s výkonom 80 kW. Štúdia CXPERIENCE CONCEPT sa môže v mestskom prostredí pohybovať do vzdialenosti 60 km čisto na elektrický pohon. Trakčná batéria s kapacitou 13 kWh s bežným nabíjaním sa nabije za 4,5 hodiny, s rýchlonabíjaním pomocou adaptéra s výkonom 6,6 kW, prispôsobeným na používanie zásuvky s 32 A, za 2,5 hodiny. Stav nabitia batérie sa zobrazuje na kapote, kde sa indikátory nachádzajú pri každom dennom svietidle. Mimo mesta vozidlo môže využívať oba zdroje energie na zmenšenie spotreby ako aj na účinnejšie zrýchľovanie. Výkon celej hybridnej sústavy je 220 kW.



Automatická 8-stupňová prevodovka hybridného pohonu sa nachádza uložená priečne medzi spaľovacím motorom a elektromotorom. Elektromotor poháňajúci kolesá zadnej nápravy sa spolu s batériou nachádza pod podlahou karosérie. Vďaka tomu prvky hybridného pohonu nemajú negatívny vplyv na veľkosť vnútorného, ani batožinového priestoru vozidla.

-cn-

MODERNIZOVANÝ NAJMENŠÍ HYUNDAI

Prvá generácia najmenšieho typu značky Hyundai predávaného na našom trhu, i10, mala premiéru na európskom trhu v roku 2008. Do roku 2014 z nej Hyundai predal viac ako pol milióna vozidiel. Druhú generáciu predstavili v závere roku 2013, a bol to už európsky automobil – navrhnutý a vyvinutý v technickom centre Hyundai Motor Europe (HMETC) v nemeckom Rüsselsheime. Vyrábajú ho v závode Hyundai Assan Otomotive Sanayi (HAOS) v tureckom meste Ízmit. Druhá generácia i10 nadviazala na obchodný úspech prvej generácie. Teraz ju automobilka zmodernizovala a zmeny zverejnila ešte pred oficiálnou výstavnou premiérou na autosalóne v Paríži.

Má novú kaskádovitú masku chladiča, ktorá so zakrivenými, prirodzene plynúcimi líniami bude dôležitým prvkom novej identity automobilov Hyundai v budúcnosti. Zmenený je aj tvar predného nárazníka, nové sú kruhové denné svetlá z LED, umiestnené v horných rohoch novej masky chladiča, ktoré dodávajú prednej časti karosérie emocionálny vzhľad. Na zadnej časti karosérie je modifikovaný zadný nárazník s čiernou vložkou a kruhovými zadnými svetlami do hmly, ktoré nadväzujú nový dizajn prednej časti. Aj zadné skupinové svetlá majú nové vyhotovenie. Profil i10 teraz dopĺňajú bočné ochranné lišty nového tvaru a veľkosti.

Technické zmeny na podvozku ako napríklad väčšie predné pružné dorazy pruženia a modifikovaný prevod hrebeňového riadenia prispeli k zlepšeniu jazdného komfortu a ovládateľnosti. Diskové kolesá priemeru 14 palcov z oceľového plechu alebo ľahkej zliatiny majú nový dizajn.

V interiéri ponuku poťahových látok rozšíril nový, elegantný červený odtieň. Okrem toho si zákazníci teraz môžu vybrať pri všetkých verziách vybavenia interiér v štyroch farebných vyhotoveniach – modrom, oranžovom, béžovom a čiernom. Ako reakcia na rastúci záujem o prvky konektivity môže byť inovovaný Hyundai i10 na želanie vybavený navigačným systémom s dotykovým monitorom s uhlopriečkou 17,8 cm (7 palcov). Tento systém prostredníctvom Apple CarPlay a Android Auto umožňuje optimálnu integráciu a bezpečné ovládanie všetkých funkcií smartfónov,

využívajúcich operačné systémy iOS a Android. V záujme maximálnej aktuálnosti navigačný systém zahŕňa na 7 rokov predplatené služby LIVE Services, poskytujúce dopravné informácie v reálnom čase, lokálne správy o počasí, body záujmu ako aj informácie o stacionárnych radaroch a rýchlostných kamerách v štátoch, kde je to zákonom povolené. Hyundai i10 je jediným automobilom svojej triedy, ktorý poskytuje Android Auto, Apple CarPlay a LIVE Services v jedinom systéme infotainmentu.

Z hľadiska bezpečnosti Hyundai i10 prichádza s dvoma vyspelými asistenčnými systémami, ktoré pomáhajú predchádzať nehodám: protikolíznym výstražným systémom FCWS (Front Collision Warning System) a asistenčným systémom na udržiavanie vozidla v jazdnom pruhu LDWS (Lane Departure Warning System). Obidva systémy využívajú ako snímač prednú kameru. FCWS akusticky a vizuálne upozorňuje vodiča, ak sa odstup Hyundai i10 od vozidla idúceho vpredu skráti natoľko, že hrozí riziko kolízie. LDWS pri rýchlosti nad 60 km/h monitoruje čiary vodorovného dopravného značenia jazdných pruhov na ceste a akusticky upozorní vodiča, keď má automobil tendenciu vybočiť z jazdného pruhu bez zapnutých smerových svetiel na príslušnej strane.

V oblasti komfortu Hyundai i10 si aj po inovácii zachováva pri vyšších úrovniach výbavy osvedčené prvky vybavenia svojho predchodcu

- automatickú klimatizáciu, vyhrievaný volant a vyhrievanie predných sedadiel. V priestrannej kabíne je miesto pre päť osôb, batožinový priestor s objemom 252 litrov je na špičke triedy.

Hyundai i10 sa bude rovnako ako doteraz vyrábať s dvoma osvedčenými zážihovými motormi – trojvalcom so zdvihovým objemom 1 liter a 1,25-litrovým štvorvalcom. Štandardne spolupracujú s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, pri väčšom motore sa na želanie montuje 4-stupňová automatická prevodovka. Poháňané sú predné kolesá. Zvlášť úsporný model BlueDrive™, konštrukčne vychádzajúci z verzie 1.0 l, je vybavený osobitnými technickými prvkami na zmenšenie spotreby paliva.

Okrem toho je Hyundai i10 s litrovým motorom priamo z výroby k dispozícii aj vo verzii adaptovanej pre skvapalnený ropný plyn (LPG).

-hi-

Z MPV JE SEDEMMIESTNE SUV

Jeho meno sa nezmenilo, všetko ostatné však áno. Nová generácia typu Peugeot 5008 je sedemmiestnym športovo-úžitkovým automobilom (SUV), veľkosťou patriacim do segmentu C (stredná trieda). Dostal najnovšiu verziu systému PEUGEOT i-Cockpit®, modulárnu platformu EMP2 a viacero technických prvkov pre zlepšenie komfortu a bezpečnosti. So siedmimi sedadlami je nový Peugeot 5008 prvým SUV, ktoré ponúka variabilitu porovnateľnú s najlepšími „vanmi". Výstavnú premiéru absolvuje na autosalóne v Paríži, do predaja sa dostane na jar 2017.

Od roku 2009, času premiéry prvej generácie Peugeota 5008, sa automobilový trh veľmi zmenil a takmer vo všetkých triedach pribudlo veľa vozidiel typu SUV. Tento nový druh vozidla zodpovedá potrebám a požiadavkám čoraz väčšieho počtu zákazníkov. Trvalo iba pár rokov a SUV sa po „limuzínach" veľkostí B a C stali tretím najpredávanejším segmentom v Európe.

Konštruktéri značky Peugeot dostali v roku 2012 ambicióznu úlohu, predstaviť v priebehu roka päť nových vozidiel typu SUV. Ofenzíva značky sa začala v marci, kedy predstavili nový Peugeot 2008 a pokračovala v máji predstavením novej generácie typu 3008. V Číne sa aj naďalej predáva predchádzajúca generácia 3008 s vynovenými tvarmi. Nová generácia typu 3008 sa predáva aj v Číne, ale pre čínsky trh dostala predĺžený rázvor náprav a označenie Peugeot 4008 SUV. Nová generácia typu 5008 je tak piatym vozidlom kategórie SUV, ktoré tento rok vo svete predstavila značka Peugeot.

Prečo teda nový Peugeot 5008 vstupuje do kategórie SUV a opúšťa segment 7-sedadlových viacúčelových automobilov (MPV) veľkosti triedy C? Odpoveďou je v prvom rade fakt, že kategória MPV je v súčasnosti takmer výlučne európskou záležitosťou a Peugeot sa chce s typom 5008 presadiť na celosvetovom trhu. Druhým dôvodom je úspech automobilov SUV segmentu C, ktoré čiastočne nahrádzajú tradičné „limuzíny" a MPV. Dnešní zákazníci v čoraz väčšej miere opúšťajú štandardné a zavedené druhy vozidiel. A každý si chce užiť výhody, ktoré prináša jazda s takým druhom vozidla ako je SUV.

V súčasnosti ponúka veľké SUV segmentu

C viacero výrobcov. Keďže ide o časť trhu s veľkým potenciálom rastu, možno očakávať nárast dopytu. Zákazníci od týchto vozidiel očakávajú veľký vnútorný priestor, komfort a širokú využiteľnosť. Štandardné SUV im nevyhovujú (malé a nedostatočne variabilné), alebo pre nich nepredstavujú dobrú voľbu (väčšie SUV sú drahé a rozmerné). Aj súčasní majitelia SUV, ktorí majú radi ich tvary a možnosti, ktoré poskytujú, volajú po väčšom vnútornom priestore a väčšej variabilite.

Nový Peugeot 5008 prichádza so zaujímavým interiérom, ktorý je mimoriadne praktický. Vychádza z viacerých prvkov, ktoré sa objavili na nových SUV Peugeot 2008 a 3008. Vďaka nim má značka Peugeot v súčasnosti najkompletnejšiu, najmodernejšiu a najvýraznejšiu ponuku takýchto vozidiel na trhu. Peugeot 5008 má unikátny priestor pre vodiča. Už po otvorení predných dverí upúta najnovšia verzia inovatívneho a takmer až futuristického Cockpitu - PEUGEOT i-Cockpit®, ktorá prináša posádke nový, prekvapivý a potešujúci zážitok z jazdy. Zahŕňa kompaktný volant (najmenší na trhu, a to aj medzi ostatnými segmentmi), 8-palcovú kapacitnú dotykovú obrazovku a výnimočný 12,3-palcový digitálny head-up displej s veľkým rozlíšením. Posledne menovaný prvok očarí špičkovou grafikou, elegantnými animáciami a prechodmi medzi jednotlivými režimami, ktoré potešia oko. Dajú sa nastaviť a upraviť podľa vlastných predstáv. Prispôsobivá a užívateľsky veľmi príjemná dotyková obrazovka prináša všetky podstatné informácie. Sedem prepínačov na centrálnej konzole z lešteného chrómu predstavuje rýchly prístup k najpoužívanejším bezpečnostným a komfortným funkciám: rádio, klimatizácia, navigácia, nastavenia vozidla, telefón, aplikácie a výstražné smerovky. To všetko je len začiatok senzorických zážitkov, ktoré posádku čakajú na palube. Verzie GT Line a GT majú na prístrojovej doske špeciálne tlačidlo, ktoré všetko posúva na vyššiu úroveň. Funkcia i-Cockpit® Amplify je zárukou bohatšieho zážitku z jazdy, ktorý naraz dráždi **štyri zmysly**: zrak, nastavením farby obrazovky a osvetlenia interiéru, sluch, cez nastavenia zvukových prejavov, hmat, prostredníctvom piatich rôznych viacbodových masážnych programov, čuch, s rozprašovačom vône.

Vozidlo ponúka dve prednastavené prostredia: 'Boost', zamerané na dynamický jazdný štýl a 'Relax', pre jemnejšiu náladu. Obe základné nastavenia sa dajú ďalej upravovať, aby zlepšili potešenie z jazdy.

Nový PEUGEOT 5008 dostal rázvor náprav s dĺžkou 2,84 m, čo umožnilo vytvoriť najväčší vnútorný priestor medzi SUV vozidlami segmentu C! Modulárna platforma EMP2 má o 16,6 cm dlhší rázvor ako v prípade novej generácie typu Peugeot 3008 a je o 11 cm dlhší, ako mal pôvodný model 5008 (rázvor sa môže meniť špeciálnymi segmentmi s dĺžkou 55 mm). Priestor na kolená cestujúcich v druhom rade sedadiel narástol o 60 mm. Celková dĺžka vozidla je 4,64 m, čo je o 19 cm viac ako pri Peugeote 3008 SUV a o 11 cm viac ako pri pôvodnom type 5008. Napriek tomu zostali proporcie dostatočne konzervatívne a extra dĺžka sa priaznivo prejavila na vnútornom priestore pre posádku.

Nový Peugeot 5008 sa na trh dostane s inovatívnou konfiguráciou interiéru, ktorú tvoria tri plnohodnotné samostatné sklápacie a posuvné sedadlá druhého radu, a dve samostatné, vyberateľné sklápacie sedadlá tretieho radu. Všetky tri sedadlá druhého radu majú rovnakú šírku, dajú sa pozdĺžne nastavovať, čo umožňuje úpravu priestoru na kolená alebo zväčšenie batožinového priestoru. Ponúkajú päť rôznych uhlov sklonu operadla (pôvodná verzia typu 5008 mala iba dve). Sedadlá majú nastaviteľné opierky hlavy, pri neobsadených sedadlách sa pre lepší výhľad vzad dajú sklopiť. Sedadlá sa dajú ľahko sklápať aj zvonku a zadnou časťou operadiel vytvárajú rovnú plochu batožinového priestoru. Každé obsahuje trojbodové kotviace body Isofix.

Dve doplnkové sedadlá v treťom rade sa

sklápajú do podlahy. V závislosti od krajiny sú súčasťou základnej alebo príplatkovej výbavy. Ak sú sklopené, ich kryty tvoria rovnú podlahu batožinového priestoru. V prípade potreby sa dajú jednoducho vyklopiť. Prístup do tretieho radu sedadiel uľahčujú páčky na vrchnej časti sedadiel v druhom rade. Jedným pohybom sa sedadlá druhého radu sklopia a posunú dopredu, čím umožnia prístup do tretieho radu sedadiel. Vďaka malej hmotnosti, menej ako 11 kg, sa tieto sedadlá dajú ľahko vybrať z vozidla, čím vzrastie objem batožinového priestoru za každé o 39 litrov.

To všetko prispieva k veľkému batožinovému priestoru - najväčšiemu vo svojej kategórii. S objemom až 780 litrov (podľa normy VDA 210), alebo 1060 l v 5-miestnej konfigurácii, je o 100 litrov väčší ako mal pôvodný typ 5008. Jeho plochý a pravidelný tvar, v spojení s nízkou nakladacou hranou (676 mm) a sklopným sedadlom predného spolujazdca, umožňuje v novom Peugeote 5008 prepravu extrémne dlhých predmetov (až do 3,20 m). Praktické bezdotykové ovládanie veka batožinového priestoru (štandardná súčasť výbavy verzie GT) sa po aktivovaní otvára a zatvára úplne bez námahy – stačí natiahnuť nohu pod zadný nárazník.

V kabíne je množstvo doplnkov (vrecká, kryty, zásuvky, 'letecké' stolíky na zadnej strane predných sedadiel, háčiky, držiaky pohárov a veľa ďalších) a odkladacích priestorov (celkovo 38 l), rozmiestnených v celom interiéri.

Výška tohto typu sa medzigeneračne nezmenila (1,64 m so strešnými lyžinami – štandardným prvkom pre všetky výbavy).

Verzie GT Line a GT dostanú kontrastné lakovanie strechy čiernou lesklou farbou Black Diamond.

Peugeot 5008 zohľadňuje stratégiu, ktorú francúzska značka vytvorila v ostatných rokoch. Rovnako ako ostatné novinky značky s levom, aj typ 5008 zahŕňa tri bežné verzie výbavy (Access, Active a Allure), špičkovú verziu GT Line a exkluzívnu dynamickú verziu GT.

Novinka má o 95 kg menšiu hmotnosť ako jej predchodca. Podvozková platforma EMP2 má vynikajúce vyváženie medzi hmotnosťou, pevnosťou a funkčnosťou. Zlepšená aerodynamika a upravené rozmery prispeli k jednej z najmenších čelných plôch (CdA) v segmente s hodnotou 0,76 m2 (v prípade najlepšej verzie vozidla). K vynikajúcej spotrebe paliva prispievajú aj pneumatiky s malým valivým odporom (s priemerom 17 a 18 palcov), prípadne úzke pneumatiky Michelin s priemerom 19 palcov (205/55 R19).

V Európe budú pod kapotou v ponuke mimoriadne úsporné a výkonné zážihové a vznetové motory spĺňajúce normu Euro6.1. V ponuke budú zážihové motory 1.2L PureTech 130 S&S a 1.6L PureTech 165 S&S, vznetové motory (dostupnosť v závislosti od krajiny) 1.6L BlueHDi 100 S&S, 1.6L BlueHDi 120 S&S, 2.0L BlueHDi 150 S&S a 2.0L BlueHDi 180 S&S.

Nový Peugeo 5008 SUV sa vyrába v Rennes, jeho medzinárodný predaj sa začne na jar 2017.

-pt-

www.mot.sk

SPOĽAHLIVÝ V LETE, V ZIME

Spoločnosť Volvo Cars predstavila model V90 Cross Country, ktorý doplní ponuku modelov radu 90. Od uvedenia prvého modelu Volvo s prívlastkom Cross Country pred takmer 20 rokmi sa portfólio vozidiel tejto kategórie neustále rozširovalo. Modely Volvo Cross Country zohrávajú v ponuke tejto automobilky čoraz dôležitejšiu úlohu, keďže záujemcovia o luxusné automobily stále viac obľubujú aktívny životný štýl, v rámci ktorého sa s vozidlom občas dostanú aj mimo spevnených ciest.

Švédsko, kde panujú jedny z najkrutejších zím na planéte, a ktorého 77 percent povrchu tvoria lesy a jazerá, ponúka prirodzené podmienky na vývoj a testovanie extrémne robustných automobilov, odolávajúcich každému počasiu. Tieto poznatky predstavujú veľkú časť dedičstva spoločnosti Volvo Cars, stelesnenú v modeloch s označením Cross Country.

Model V90 Cross Country, postavený na platforme s modulárnou architektúrou Volvo SPA (Scalable Product Architecture), absolvoval náročné testy, aby jeho tvorcovia mohli mať istotu, že odolá extrémnym podmienkam, ktorým bude vystavovaný. Volvo V90 Cross Country zvládlo všetky skúšky – od tajných testovacích areálov na zamrznutom severe Švédska, kde teploty pravidelne klesajú až k –40 stupňom Celzia, až po rozpálenú arizonskú púšť, kde spoločnosť Volvo Cars testuje odolnosť svojich vozidiel voči veľkým teplotám.

Drsný charakter modelu V90 Cross Country s dizajnom, ktorý vyniká v dave, kontrastuje s prepychovým interiérom, vyznačujúcim sa v tomto segmente neobvykle vysokou úrovňou luxusu. Ponúka všetky vymoženosti v oblasti konektivity a zábavných funkcií ako najnovšie modely S90 a V90 vrátane high-end audiosystému značky Bowers & Wilkins.

Dizajnové detaily na zovňajšku modelu V90 Cross Country vyjadrujú silu a dynamickosť, ktorými toto vozidlo vyniká, no pritom ponúkajú flexibilitu s možnosťou voľby medzi drsným alebo elegantným výrazom.

Nové Volvo V90 Cross Country vnesie do tohto dobre rozbehnutého segmentu automobilového trhu novú úroveň komfortu v spojení so skvelými jazdnými schopnosťami. Výroba tohto vozidla bude spustená na jeseň tohto roka v továrni Volvo Cars Torslanda vo Švédsku.

-vo-

ZAČALA OFENZÍVA SUV ZNAČKY ŠKODA

Automobilka Škoda Auto v posledných rokoch patrí medzi najdynamickejšie sa rozvíjajúcich výrobcov osobných automobilov na svete. V roku 2014 prvý raz vo svojej viac ako storočnej histórii vyrobila viac ako milión automobilov. Miliónovú métu vo výrobe prekročila aj vlani a od januára do konca júna tohto roka dodala zákazníkom 569 400 automobilov, čo je o 4,6 percenta viac ako v prvom polroku 2015. Rast predaja je podmienený aj kvalitou a prevádzkovou spoľahlivosťou automobilov Škoda. Dôkazom môže byť výsledok hodnotenia spoľahlivosti agentúrou pre výskum trhu J. D. Power vo Veľkej Británii.

Šéfdizajnér značky Škoda Jozef Kabaň

Škoda sa tam druhý raz po sebe stala najspoľahlivejšou automobilovou značkou, pričom typy Fabia a Yeti sa umiestnili na prvých miestach svojich tried. Pohľad na graf porovnania predajnosti osobných automobilov rôznych kategórií a tried v Európe dokazuje, že najrýchlejšie rástol predaj automobilov SUV. Preto neprekvapuje, že sa automobilka Škoda Auto pri napĺňaní svojho rastového programu začala výraznejšie orientovať na tento segment automobilového trhu. K úspešnému typu Yeti pribudlo veľké SUV – Kodiaq.

Zľava doprava: Šéfdizajnér značky Škoda Jozef Kabaň, predseda predstavenstva spoločnosti Škoda Auto BernhardMaier, člen predstavenstva pre technický vývoj Christian-Strube a člen predstavenstva pre predaj a marketing WernerEichhorn

Kodiaq je prvým veľkým SUV českej automobilky. Výstavnú premiéru absolvuje teraz, na autosalóne v Paríži, ale oficiálnu svetovú premiéruuž mal -1. septembra za účasti viac ako 700 zahraničných hostí v berlínskom kultúrnom centre Kraftwerk, bývalej tepelnej elektrárni. Aj to svedčí o veľkých očakávaniach vedenia Škody Auto Mladá Boleslav, ktoré vkladá do tejto svojej novinky. Veľkolepé predstavenie Kodiaqa v Berlíne bolo vyváženou zmesou predstavovania vozidla jeho tvorcov z rôznych hľadísk a vystúpení umelcov. Všetko sprevádzané pôsobivou hrou svetiel.

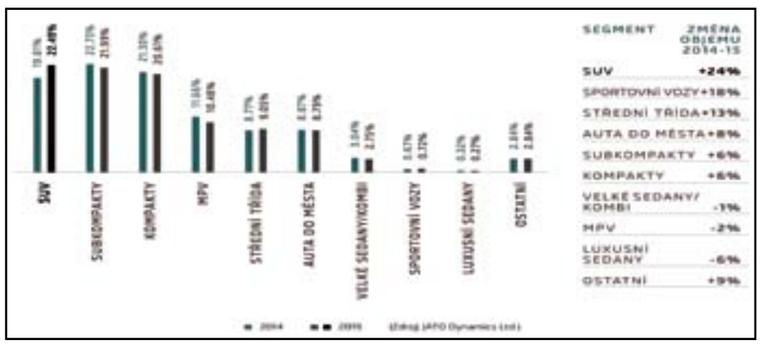
„S automobilom Škoda Kodiaq sa vydávame objavovať nové obzory,“povedal predseda predstavenstva spoločnosti Škoda Autopán Bernhard Maier. „S naším prvým veľkým SUV dobývame pre značku nový segment a s ním aj nové trhy a skupiny zákazníkov. Vďaka novému konceptu, výraznému dizajnu a možnosti byť kedykoľvek online, bude značka ešte atraktívnejšia, poskytne ešte viac komfortu, istoty a informácií v reálnom čase. A to je len začiatok. Škoda Kodiaq začína širokú ofenzívu nových typov SUV značky ŠKODA.“

Člen predstavenstva spoločnosti ŠKODA AUTO za oblasť technického vývoja Christian Strube dodal: „Kodiaq ponúka všetky tradičné prednosti vozidiel našej značky: veľkú funkčnosť, priestrannosť, a to pri vynikajúcom pomere ceny a úžitkovej hodnoty. Už len vďaka voliteľnému tretiemu radu sedadiel a najväčšiemu batožinovému priestoru vo svojej triede bude naše nové SUV ideálnym pomocníkom pre každodennú prevádzku. A pokiaľ ide o asistenčné systémy, infotainment a konektivitu, aj tam Kodiaq preukazuje inovačnú silu značky: ponúka techniku známu skôr z vyšších automobilových tried a dostáva sa tak na špičku svojho segmentu.“

DIZAJN EXTERIÉRU

Dizajn novinky predstavil šéfdizajnér značky Škoda, pán Jozef Kabaň. „Kodiaq je univerzálny automobil. Nové SUV je ideálne ako pre prácu, tak aj rodinu a voľný čas.Dizajn, s ktorým značka prenáša svoj nový dizajnový jazyk do segmentu SUV, odráža všestranný charakter.Vyznačuje sa výraznou súhrou elegantných línií, dynamických kriviek a robustného vzhľadu, vďaka čomu je tento typ jasne rozpoznateľný.Všetky línie karosérie sú čisté, precízne a ostro vykreslené - to platí najmä pre výraznú líniu bokov. Dvojitá horizontálna línia prednej časti automobilu symbolizuje bezpečie a silu. Široká, trojrozmerne tvarovaná maska chladiča je expresívna a vyžaruje robustný charakter. Ploché, klinovité reflektory, ktoré plynulo prechádzajú do masky chladiča, dodávajú automobilu nezameniteľný vzhľad. Druhý pár nižšie umiestnených reflektorovov pripomína tvár so štyrmi očami. Reflektory sa vyznačujú kryštalickou štruktúrou, ktorú nájdeme aj na ďalších detailoch, ako sú napríklad zadné skupinové svetlá. Je to inšpirácia tradičným umením českých sklárov, čo sa prejavilo na efektnej súhre svetla a tieňa na výrazných líniách tohto SUV.

Pri pohľade z boku odkazujú krátke previsy a dlhý rázvor náprav na priestranný interiér. Lemy blatníkov sú čiastočne hranaté - ide o jeden z nosných prvkov dizajnového jazyka SUV značky ŠKODA. Zadné skupinové svetlá sú sériovo osadené LED diódami. Svetlo je tvarované do tvaru písmena C, ktoré je pre značku ŠKODA typické. Zákazník si môže vyberať z celkom 14 odtieňov vonkajšieho laku - štyroch nemetalických a desiatich metalických odtieňov. Vzhľad doplnkov sa líši podľa troch jed-



notlivých výbavových línií: Active, Ambition a Style, ktoré možno pre Škodu Kodiaq vybrať."

KAROSÉRIA

Svojimi rozmermi sa Škoda Kodiaq pohybuje na hornej hranici segmentu kompaktných vozidiel SUV. Celková dĺžka je 4697 mm, šírka 1882 mm, výška (vrátane strešného nosiča) 1676 mm a rázvor náprav 2791 mm. Automobil je postavený na modulárnej platforme koncernu Volkswagen, kde hrá veľkú úlohu odľahčená konštrukcia. Maximálnu tuhosť karosérie zabezpečuje rozsiahle využitie vysokopevnostných ocelí. So základným motorom TSI a pohonom predných kolies je pohotovostná hmotnosť veľkého SUV (bez vodiča) len 1452 kg, pri motore 1.4 TSI s pohonom 4×4 potom 1540 kg. Veľká je tiež skrutná tuhosť, presnosť výroby, komfort a stabilita kabíny pri náraze. Vďaka precíznemu dizajnu dosahuje nové SUV Kodiaq hodnoty súčiniteľa aerodynamického odporu (cx) len 0,33.

INTERIÉR

Škoda Kodiaq je iba o štyri centimetre dlhšia ako Škoda Octavia, v rámci segmentu SUV však ponúka nadpriemerne veľký interiér. Spracovanie vonkajších rozmerov do mimoriadne priestranného interiéru je ďalšou ukážkou schopností konštruktérov značky. Dĺžka interiéru veľkého SUV je 1793 mm, šírka vo výške lakťov vpredu 1527 mm a vzadu 1510 mm. Priestor nad sedadlom má vpredu výšku po strop 1020 mm a vzadu 1014 mm. Priestor pred kolenami cestujúcich na zadných sedadlách je 104 mm.

Interiér veľkého SUV pôsobí bezpečným a robustným dojmom. Výrazný dizajn exteriéru prestupuje aj do interiéru. Dvojité línie sa nachádzajú aj na prístrojovej doske, ktorá je tvarovaná trojrozmerne. Interiér sa vyznačuje výraznými vertikálnymi prvkami, ako sú napríklad štyri veľké otvory pre prívod vzduchu. Veľký displej rozdeľuje prístrojovú dosku na dve rovnocenné zóny, určené pre vodiča a spolujazdca.

Pre automobily značky ŠKODA je typická veľká kvalita spracovania a jednoduchá, intuitívna obsluha. Volant je k dispozícii v niekoľkých rôznych vyhotoveniach a na želanie je k dispozícii s vyhrievaným vencom. Voliteľná trojzónová klimatizácia Climatronic s vlastným ovládacím panelom aj pre cestujúcich na zadných sedadlách je ďalším prvkom, ktorý je bežný skôr vo vyšších automobilových triedach. Elektronická parkovacia brzda sa aktivuje jednoducho tlačidlom.

Pre predné sedadlá je k dispozícii celý rad komfortných prvkov. Voliteľne môžu byť vyhrievané, s ventiláciou alebo elektricky nastaviteľné, vrátane pamäte. Aj zadné sedadlá lavicového typu, priečne delené v pomere 60/40, sú veľmi variabilné: možno ich sklápať štandardne sú posuvné v pozdĺžnom smere až o 18 cm a majú individuálne nastaviteľný sklon operadla. Na želanie môže mať vozidlo ďalšie dve sedadlá v treťom rade. Kodiaq je prvým sedemmiestnym automobilom v novodobej histórii značky Škoda.

Alternatívou k sériovo dodávaným textilným poťahom je kombinácia látka-koža, koža-Alcantara alebo koža-koža. Dekoračné lišty sú k dispozícii v piatich variáciách. Ambientné osvetlenie s nastaviteľným odtieňom vytvára v interiéri za tmy jedinečnú atmosféru. Je integrované v dekoračných lištách vo výplniach dverí a ponúka desať rôznych farieb.

BATOŽINOVÝ PRIESTOR

S objemom 720 až 2065 l (pri sklopení zadných sedadiel) ponúka škoda Kodiaq najväčší batožinový priestor vo svojej triede. Ak je vozidlo vybavené voliteľným sedadlom spolujazdca so sklopným operadlom, zmestia sa do SUV predmety dlhé až 2,80 m. Súčasťou voliteľnej výbavy sú elektricky ovládané piate dvere, ktoré možno (tiež v rámci voliteľnej výbavy) otvárať a zatvárať pohybom nohy pod nárazníkom alebo tlačidlom v interiéri. Kodiaq môže v konfigurácii TDI / DSG / 4×4 ťahať príves s celkovou hmotnosťou až 2,5 t. Pre tento účel je možné na vozidlo objednať elektricky ovládané ťažné zariadenie.

VÝBAVA

Automobily ŠKODA ponúkajú vždy kus auta navyše a dokazujú to aj „Simply Clever" prvky tohto vozidla. Medzi ne patrí napríklad výsuvná plastová ochrana hrán dverí. Toto riešenie zabraňuje poškrabaniu a deformáciám na vlastnom i okolitých autách pri otváraní dverí. Ochranné plastové lišty sa spoľahlivo vysúvajú pri otváraní dverí vďaka mechanickému prevodu. Na želanie môže byť Kodiaq, ako prvý automobil Škoda, vybavený aj elektrickou detskou bezpečnostnou poistkou pre zadné dvere, palubnou komunikačnou jednotkou ICC alebo balíkom výbavy „spánok" so špeciálnymi hlavovými opierkami. Celkovo Kodiaq ponúka viac ako 30 „Simply Clever" detailov, vrátane siedmich úplne nových.

ASISTENČNÉ SYSTÉMY

Škoda svoje veľké SUV vysiela na cesty s bohatou paletou asistenčných systémov, z ktorých mnohé sú známe z vyšších automobilových tried. Niektoré systémy sú dodávané sériovo, iné možno na želanie objednať jednotlivo, alebo v rámci balíkov výbavy.

Novinkou v portfóliu je asistenčný systém pre jazdu dozadu s prívesom Tow Assist.Ak má Kodiaq pripojený príves, pri pomalej jazde dozadu prevezme spomínaný systém riadenie automobilu. Pri jazde dozadu bez prívesu nový asistenčný systém Manoeuvre Assist brzdí, hneď ako za autom rozozná prekážku. Umožňuje to zlepšená funkcia zadných parkovacích snímačov.

Novinkou pre značku je systém Area View. Vďaka kamerám so širokouhlým objektívom, umiestneným na prednej a zadnej časti auta a vo vonkajších spätných zrkadlách, sa na palubnom monitore zobrazuje niekoľko rôznych pohľadov na okolie automobilu. Medzi nimi je aj virtuálny pohľad z vtáčej perspektívy a 180° zábery z okolia prednej a zadnej časti vozidla, čo uľahčuje riadenie v neprehľadných situáciách alebo teréne.

Sériovo dodávaný systém Front Assist, vrátane funkcie núdzovej brzdy City, rozpoznáva pomocou radaru nebezpečné situácie, spôsobené inými autami alebo objektmi pred automobilom. Ak je to nutné, systém vodiča varuje a v prípade potreby automobil čiastočne alebo úplne zabrzdí. Funkcia núdzovej brzdy City je aktívna do rýchlosti 34 km/h. Voliteľne dodávaná Prediktívna ochrana chodcov dopĺňa funkciu Front Assist o zmiernenie následkov alebo zamedzenie stretu s chodcami.

Aj adaptívny tempomat Adaptive Cruise Control (ACC)pracuje pomocou radaru a pomáha vodičovi udržiavať zvolenú rýchlosť a odstup automobilu pred ním. Systémy Lane Assist, Blind Spot Detect a Rear Traffic Alert pomáhajú vodičovi pri udržiavaní smeru v jazdnom pruhu. Pomocou radaru na zadnej časti systém sleduje mŕtve uhly v okolí auta a pomáha pri jazde dozadu z parkoviska. Ak je automobil zároveň vybavený systémami Lane Assist a ACC spolu s prevodovkou DSG, získava navyše i funkciu Traffic Jam Assist. Tento asistenčný systém dokáže v hustej premávke vozidlo sám rozbiehať, brzdiť a udržiavať jazdu v pruhu, a to do rýchlosti 65 km/h.

Systém Driver Alert dokáže u vodiča rozpoznať príznaky únavy a v takom prípade ho požiada, aby si urobil prestávku v jazde. Emergency Assist, rovnako tak v kombinácii s prevodovkou DSG, je ďalším príkladom spojenia ACC a asistenčného systému pre jazdu v pruhoch Lane Assist. Pri hroziacej neschopnosti vodiča ovládať auto môže systém zbrzdiť veľké SUV až do úplného zastavenia. Crew Protect Assist, ktorý je k dispozícii v dvoch variantoch, sa stará o prípravu cestujúcich na hroziacu nehodu: zavrie bočné i strešné okná a automaticky pritiahne bezpečnostné pásy. Ak príde k zrážke, zabráni sériovo dodávaná multikolízna brzda tomu, aby sa automobilpo prvom náraze nekontrolovane pohyboval ďalej.Systém Travel Assist pracuje na báze kamery, ktorá dokáže rozpoznať dopravné značky a zobraziť ich v grafickej podobe na displeji palubného počítača alebo navigácie.

ŠKODA CONNECT

So svojím riešením Infotainmentu a konektivity ukazuje veľké SUV značky Škoda, čo zna-

mená byť neustále online. Vďaka novým inovatívnym mobilným online službám predstavuje novú dimenziu navigácie, údržby a informácií o vozidle. Súčasne ŠKODA Connect umožňuje využívanie asistenčných služieb a vzdialený prístup k autu.

ŠKODA Connect sa delí na dve kategórie. Služba Infotainment Online zabezpečuje navigáciu a informácie v reálnom čase. Care Connect slúži k vzdialenému prístupu k autu a asistenčným službám.

Infotainment Online zahŕňa službu Online Traffic Information, zobrazujúcu v reálnom čase hustotu premávky na zvolenej trase. Služba Google Earth (k dispozícii pre systém Columbus) prenesie priebeh trasy do topografických náhľadov máp Google. Google Street View (k dispozícii pre systém Columbus) umožňuje zobraziť cieľovú destináciu vopred. Služba zahŕňa tiež aktualizáciu máp, informácie o cenách motorových palív a vyťaženie parkovísk, online spravodajstvo, informácie o počasí a obľúbené miesta (My Points of Interest).Služby Infotainment Online sú počas doby jedného roka od zakúpenia nového auta zdarma, potom sú k dispozícii za príplatok.

Núdzové volanie (Emergency Call/eCall) je najdôležitejšia funkcia služieb Care Connect. Ak sú aktivované zádržné systémy vozidla, je núdzové volanie eCall odoslané priamo do servisného centra. Núdzové volanie je súčasťou štandardnej výbavy a je integrované priamo do služieb Care Connect. Jeho súčasťou je tiež funkcia upozornenia na nehody a rovnako tak i volanie v prípade poruchy. Do Care Connect je zahrnutá i proaktívna servisná služba. Keď je táto služba aktivovaná, sú všetky potrebné dáta automobilu odoslané do servisu pred jeho návštevou. Treťou službou Care Connect je vzdialený prístup.

Značka Škoda teraz ponúka tiež aplikáciu ŠKODA Connect App,ktorá môže byť použitá pre prístup a kontrolu doplnkových služieb. Napríklad: smartfón upozorní majiteľa, ak je jeho auto používané neadekvátnym spôsobom – prekračuje rýchlosť alebo sa pohybuje mimo vymedzenú oblasť. Táto aplikácia tiež umožňuje prenesenie doma naplánovaných trás do navigačného systému automobilu.

Nový variant SmartLink (all-in-one) v Kodiaqu nezdružuje len štandardy Apple CarPlay, Android Auto a MirrorLinkTM, ale tiež funkciu SmartGate. Znamená to, že jedna funkcia slúži k navigácii, prehrávaniu hudby, čítaniu správ i zobrazeniu dát automobilu cez displej infotainmentu – a to v každom stupni výbavy.

INFOTAINMENT SYSTÉMY

Hudobné a Infotainment systémy Škody Kodiaq ponúkajú najnovšie technológie. Vyznačujú sa rýchlou odozvou, modernými funkciami i rozhraním a disponujú kapacitnými dotykovými displejmi v sklenenom dizajne, ktoré nanovo reagujú na dotyk prsta, nielen na tlak. Základná funkcia sa pohodlne ovláda pomocou tlačidiel a otočných spínačov.

Infotainment Swing s 6,5" displejom je súčasťou sériovej výbavy tak ako aj Bluetooth pripojenie pre smartfóny aŠKODA SmartLink. SmartLink prináša na palubu vozidla štandardy Apple CarPlay, Android Auto a MirrorLinkTM. Keď zákazník pripojí svoj telefón k USB portu, otvorí sa zodpovedajúce rozhranie na displeji infotainmentu.

Voliteľne dodávaný infotainment Bolero má 8" dotykový displej s veľkým rozlíšením, vrátane funkcie palubnej komunikácie ICC (In-Car-Communication). Mikrofón handsfree sady zaznamenáva hovor vodiča a pomocou reproduktorov ho prenáša do zadnej časti vozidla.

Navigačný infotainment Amundsen rozširuje služby systému Bolero o funkciu navigácie a o špeciálny zobrazovací režim pre jazdu v teréne a v úzkych podzemných garážach. Najvyšší variant infotainmentu, navigačný systém Columbus, je navyše vybavený pamäťou s kapacitou 64GB a DVD mechanikou. Vďaka voliteľne dodávanému modulu LTE môže mať Škoda Kodiaq vysokorýchlostné internetové pripojenie. Prostredníctvom hotspotu Wi-Fi môže posádka na svojich mobilných prístrojoch ľubovoľne surfovať, prehrávať si videá a odosielať e-maily (súčasť voliteľnej výbavy).

Základnú bohatú výbavu Škody Kodiaq dopĺňajú aj atraktívne prvky doplnkovej výbavy.

Phonebox umožňuje indukčné nabíjanie telefónu podľa štandardu Qi a pripojenie k anténe vozidla – oboje bezdrôtovo. Canton Sound System má desať reproduktorov vrátane subwooferu a ponúka výkon 575 W. Voliteľne môže byť Škoda Kodiaq vybavená držiakmi tabletov, ktoré je možno zavesiť za predné hlavové opierky. Prístroje sa dajú dobíjať pomocou voliteľných 230V zásuviek alebo USB konektorov.

MOTORY

Paletu motorov v čase uvedenie Kodiaqu na trh tvorí päť motorov, dva TDI a tri TSI. Ich zdvihový objem sa pohybuje od 1,4 do 2,0 l, výkon od 92 kW do 140 kW. Zážihové i vznetové agregáty majú turbodúchadlo, priame vstrekovanie paliva a spĺňajú požiadavky emisnej normy EU 6. Všetky motory sú vybavené systémom Start-Stop, rekuperáciou brzdnej energie a výkonným tepelným manažmentom. Spotreba paliva tak zostáva i napriek veľkému výkonu malá.

Motor 2.0 TDI je k dispozícii v dvoch výkonových verziách. Prvá má výkon 110 kW a krútiaci moment 340 Nm. Výkonnejšia verzia dosahuje 140 kW) a krútiaci moment má hodnotu 400 Nm. So slabším motorom TDI Kodiaq spotrebuje na 100 km 5 l nafty (131 g CO2/km). S výkonnejším zrýchľuje veľké SUV z 0 na 100 km/h za 8,6 s a akceleruje ďalej až po maximálnu rýchlosť 210 km/h.

Paleta zážihových motorov sa skladá z dvoch agregátov 1.4 TSI a jedného 2.0 TSI. Kompaktný štvorvalec má v základnej verzii výkon 92 kW a krútiaci moment 200 Nm. Spotreba podľa NEFZ je 6,0 l na 100 km, čo zodpovedá emisiám 140 g CO2/km. V silnejšej verzii dodáva motor s objemom 1.4 l výkon 110 kW a krútiaci moment 250 Nm; systém ACT (Active Cylinder Technology) pri malom zaťažení a otáčkach odpojíz práce druhý a tretí valec. Najvýkonnejšiemu zážihovému motoru, 2.0 TSI(132 kW a 320 Nm), zabezpečuje efektivitu využívania paliva zlepšený režim spaľovania.

PREVODOVKY

Škoda Kodiaq prichádza s výberom niekoľkých verzií prevodového ústrojenstva. V závislosti od konkrétnych motorov môže byť automobil vybavený buď šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou alebo prevodovkou DSG so šiestimi alebo siedmimi stupňami. Nová sedemstupňová dvojspojková prevodovka má vo automobile značky Škoda premiéru. Ide

o variant konštruovaný pre výkonné motory s krútiacim momentom do 600 Nm. Prevodovka DSG je kompaktná a umožňuje bleskurýchle a komfortné preraďovanie.Vodič môže sedemstupňovú prevodovku DSG využívať buď v automatických režimoch D a S, preraďovať ručne pákou voliča alebo páčkami pod volantom. Ak je vo voliteľnej výbave Driving Mode Select – teda voľba jazdného profilu – navolený režim Eco, aktivuje sa funkcia voľnobehu. Hneď ako vodič pri rýchlostiach nad 20 km/h uvoľní pedál plynu, odpojí sa motor od zvyšku pohonnej sústavy a Škoda Kodiaq tzv. plachtí.

Obe vrcholné motorizácie – TDI s výkonom 140 kW a TSI s výkonom 132 kW– sú kombinované s novou sedemstupňovou prevodovkou DSG a pohonom všetkých kolies. Táto kombinácia je v automobile značky Škoda novinkou. Pre motor 1.4 TSI 110 kW a pohon všetkých kolies je k dispozícii ručne ovládaná šesťstupňová prevodovka alebo šesťstupňová prevodovka DSG, pohon predných kolies sa dá zvoliť so šesťstupňovou prevodovkou DSG. Slabší vznetový motor s pohonom 4×4 môže spolupracovať s ručne ovládanou šesťstupňovou prevodovkou alebo sedemstupňovou prevodovkou DSG, verzia s pohonom predných kolies potom výlučne so sedemstupňovou prevodovkou DSG. Najslabší motor TSI sa dodáva so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a pohonom predných kolies.

Pre väčšinu motorizácií je k dispozícii pohon 4×4 s elektronickým riadením. Ten prináša veľké výhody v oblasti trakcie, stability a bezpečnosti jazdy, a to aj mimo cesty.

Srdcom pohonu 4×4 je elektronicky riadená lamelová spojka. Systém pohonu všetkých kolies je výkonný a rýchly. Jeho riadiaca jednotka permanentne prepočítava ideálny hnací moment pre zadnú nápravu. Vďaka prediktívnemu riadeniu, v závislosti od aktuálnej situácie, je tak strata trakcie takmer vylúčená. Pri brzdení motorom alebo pri malom zaťažení je z dôvodu hospodárnosti poháňaná len predná náprava.

PODVOZOK

Niektoré dielce prednej nápravy typu MacPherson sú z hliníka, oceľová viacprvková zadná náprava zachytáva separátne pozdĺžne aj priečne sily. Posilňovač riadenia, využívajúci efektívny elektromechanický pohon, umožňuje presný kontakt s vozovkou a úzko spolupracuje s niektorými asistenčnými systémami vozidla.

Veľké SUV značky ŠKODA je v stupňoch výbavy Active a Ambition osadené sedemnásťpalcovými kolesami, štandardom variantu Style sú osemnásťpalcové kolesá. Program voliteľnej výbavy ponúka leštené devätnásťpalcové kolesá. Brzdy s veľkými kotúčmi s vnútorným chladením vpredu sú účinné a odolné. Pri svižnom prejazde zákrutou ako pri autách s pohonom prednej nápravy, tak s pohonom všetkých kolies, je ovládanie plynulejšie a bezpečnejšie vďaka elektronickej uzávierke diferenciálu XDS+, ktorá je funkciou regulácie stability ESC.

Škoda na želanie vybaví svoje veľké SUV aj voľbou jazdného profilu Driving Mode Select. Ten vodičovi umožňuje rozhodnúť, či budú motor, prevodovka DSG, posilňovač riadenia, klimatizácia a ďalšie systémy pracovať v režime Normal, Eco, Sport alebo Individual. Verzia s pohonom 4×4 ponúka navyše i režim Snow, ktorý je určený pre jazdu po ceste a nemá žiadne rýchlostné obmedzenia. Režim Snow upraví fungovanie systémov ABS, ASR, ACC (ak je nimi auto vybavené), riadiace jednotky motora a elektronické riadenie lamelovej spojky pre pohon všetkých kolies na zasneženej vozovke.

Ďalším prvkom voliteľnej výbavy je adaptívny podvozok DCC (Dynamic Chassis Control) spojený s voľbou jazdného profilu Driving Mode Select. Elektrické ventily prispôsobujú prácu tlmičov pruženia konkrétnej situácii. V spojení s Driving Mode Select sa systém prispôsobí štýlu jazdy vodiča a zaistí bezpečnú jazdu na ceste. DCC umožňuje nastavenie režimu Comfort, Normal alebo Sport.

Kodiaq pokračuje v jazde i tam, kde spevnená cesta končí. Jednoduchým stlačením tlačidla sa vodič dostane do režimu Offroad (pre verziu 4×4 voliteľne v kombinácii s voľbou jazdného profilu Driving Mode Select). Tu sa funkcia podvozku, riadiacej jednotky motora a brzd prispôsobí drsnému terénu. Ide najmä o rozjazdy, udržiavanie trakcie a brzdenie. V režime Offroad pomôže asistenčný systém pre jazdu na svahu bezpečne zdolať terénne nerovnosti úpravou funkcie brzd.

-ša-

ZÁCHRANÁRSKY PICK-UP DO KAŽDÉHO TERÉNU

Spoločnosť Nissan predstavila na hannoverskom autosalóne 2016 úplne nové vozidlo. Koncept Nissan Navara EnGuard je odolný a robustný pick-up do každého terénu, navrhnutý na použitie ako platforma na záchranu ľudských životov i v tých najnáročnejších a najextrémnejších prostrediach sveta.

Konštrukčne vychádza z verzie Double Cab Tekna vozidla Nissan Navara – aktuálneho držiteľa ocenenia International Pick-up Award – a využíva mnoho zákazkových dizajnových prvkov a výkonnostných modernizácií. Navyše je osadený vybavením nevyhnutným na záchranné práce pri núdzových situáciách a prírodných katastrofách. To zahŕňa i moderný kamerový dron, ktorý môže lietať nad daným miestom a podávať potrebné informácie o tom, s akým nebezpečenstvom musia záchranári počítať.

Tak ako každý Nissan Navara, i koncept Navara EnGuard bol skonštruovaný tak, aby bol odolný a obratný, ponúka mimoriadne dynamické jazdné vlastnosti a celý rad štandardne dodávaných technológií na kontrolu vozidla. Patrí k nim i priekopnícky panoramatický kamerový parkovací systém.

Oblasť ľahkých úžitkových vozidiel hrá kľúčovú úlohu pri podpore vízie Inteligentnej mobility spoločnosti Nissan, ktorá si kladie za cieľ dosiahnuť nulové emisie a nulový počet nehôd so smrteľnými následkami. Využíva na to vyspelé bezpečnostné technológie na kontrolu vozidla používané v súčasných automobiloch tejto značky. Sú stavebnými kameňmi programu autonómneho riadenia spoločnosti Nissan. Koncept Navara EnGuard so svojimi prenosnými batériovými súpravami ďalej podporuje víziu Inteligentnej mobility.

Silné búrky, náhle záplavy, zemetrasenia a cunami – správy o prírodných katastrofách vidíme vo svetových spravodajských médiách pravidelne a zdá sa, že čím ďalej, tým častejšie. Pre záchranárske organizácie po celom svete je absolútne nevyhnutné mať k dispozícii správne nástroje, aby sa mohli dostať k ľuďom v núdzi a zachraňovať životy. Dostať sa priamo do epicentra katastrofy rýchlo a bezpečne, má zásadný význam. Koncept Nissan Navara EnGuard je na túto úlohu ideálnym nástrojom. Celková svetlá výška bola zväčšená o 50 mm, a vznikol tak väčší priestor pod vozidlom, čo ďalej posilňuje jeho schopnosť dostať sa kamkoľvek. Rozchod predných a zadných kolies sa zväčšil o 80, resp. 94 mm, a teraz pri oboch nápravách predstavuje 1620 mm – to zlepšuje stabilitu vozidla v nerovnom teréne. Štandardné 18-palcové hliníkové kolesá boli nahradené novými 16-palcovými diskami s robustnými off-roadovými pneumatikami 285/75/R16 pre mimoriadnu trakciu.

Najviditeľnejšiu zmenu oproti štandardnej Navare zaznamenali boky, kde boli na predné a zadné podbehy osadené rozšírené blatníky. Medzi nimi sa na bokoch teraz nachádzajú nové lisované stúpačky s gumeným pásom hore na zväčšenie priľnavosti. Na A-stĺpiku na strane vodiča je namontovaná nasávacia trubica dvíhajúca úroveň nasávania motora pre prípad, že by sa vozidlo potrebovalo brodiť vodou.

Najdôležitejšou časťou používania každého vozidla Nissan Navara je jeho úložná plocha, a to isté platí i pre koncept Navara EnGuard. Z úložnej plochy vznikla mobilná základňa pre záchranárov, plne vybavená na poskytovanie podpory pri záchrane životov vo vzdialených lokalitách a v náročných situáciách. Výklopné zadné dvere majú teraz nové tvarované obloženie a vysoko posadené brzdové svetlo, ktoré sa presťahovalo z priestoru pre cestujúcich. Vyklopením zadných dverí sa odhalí úložná plocha kompletne vybavená záchranárskym vybavením uloženým v dvoch zásuvkách na

jednoduché použitie záchranármi. Každá zásuvka je vyrobená z odolného dvojvrstvového laminátu a vysúva sa na dĺžku 800 mm.

Plytká horná zásuvka zaberá celú šírku úložnej plochy a obsahuje ľahké predmety, ako sú obojsmerné vysielačky, silné lampáše, hasiaci prístroj, laná a lezecké vybavenie, lopata a sekera. Spodná zásuvka je hlbšia a užšia a zaberá iba tretinu šírky úložnej plochy konceptu Navara EnGuard. Slúži na uloženie väčších predmetov, ako je kyslíková bomba a resuscitačná súprava, záchranné vesty a plávajúce prostriedky. Po bokoch zásuvky, v ľavej a pravej časti úložného priestoru, sú umiestnené dva prototypy prenosných batériových súprav. Pri uložení na svoje miesto sú batérie stále v režime dobíjania s využitím elektrickej energie generovanej vznetovým motorom vozidla, aby boli pripravené na použitie v núdzovej situácii, keď to bude potrebné. Každá má kapacitu 2 kWh a obsahuje sedem batériových modulov Nissan vnútri hliníkového puzdra odolného proti poveternostným vplyvom.

Pri záchranných prácach je ich možné použiť na napájanie špeciálnych rezacích alebo ťažkých dvíhacích nástrojov a boli navrhnuté tak, aby predstavovali efektívnu náhradu generátora so spaľovacím motorom. To má celý rad výhod – zatiaľ čo generátor je hlučný, tiché a bezvibračné prenosné batériové súpravy môžu pomôcť pri komunikácii medzi záchranármi a umožňujú počuť volanie osôb v núdzi. Vďaka nulovým emisiám a absencii horľavého paliva je možné prenosné batériové súpravy použiť i v uzavretých priestoroch, ako sú budovy alebo jaskyne. Každá súprava obsahuje dve vstupné (dobíjacie) zásuvky – zásuvku 220 V~ a konektor pre solárne panely. A je tu päť výstupných (napájacích) zásuviek – dve zásuvky 220 V~ a tri porty USB. Každá prenosná batériová súprava má zapustené okraje na jednoduché prenášanie.

V rámci svojej vízie Inteligentnej mobility spoločnosť Nissan pracuje na skúmaní spôsobov ďalšej integrácie svojej priekopníckej technológie batérií elektromobilov do spoločnosti. Tieto prototypové batériové súpravy sú praktickým príkladom toho, ako je ju možné aplikovať do nových segmentov, a poskytovať tak čistejšie a udržateľnejšie riešenie napájania.

V ľavom a pravom okraji úložnej plochy konceptu Navara EnGuard sú motorizované výsuvné ukladacie riešenia. Na strane vodiča sa nachádza prenosná lekárnička na ošetrenie jednoduchých poranení a prenosný defibrilátor. Na strane spolujazdca je potom 20,5-palcová obrazovka s veľkým rozlíšením určená na zobrazovanie priameho prenosu videa z dronu.

Dron je typu DJI Phantom 4, moderná jednotka s praktickým dosahom 6000 metrov. Má hmotnosť iba 1380 gramov a dokáže lietať rýchlosťou až 20 m/s takmer 30 minút. Kamera s rozlíšením 12,4 MPx umiestnená na spodnej časti dronu dokáže vyhotovovať video i statické snímky a je uložená na kĺbovom závese zabezpečujúcom stabilizáciu v troch osiach. Na palube konceptu Navara EnGuard je dron uložený v spodnej zadnej zásuvke.

Vedľa výsuvných ukladacích priestorov sa nachádzajú celkovo štyri integrované napájacie zásuvky – dve po každej strane úložnej plochy – kryté hliníkovými krytmi. Po oboch stranách vozidla sú vstupné a výstupné zásuvky, ktoré sú všetky pripojené k prenosným batériovým súpravám.

Zadná strana úložnej plochy je po každej strane zakončená zapustenou lyžinou z eloxovaného kovu umožňujúcou pripevnenie nastaviteľných líšt na prichytenie doplnkového nákladu. Ide o rovnaké lyžiny ako na úložnej ploche štandardného vozidla Nissan Navara. Do nového ochranného rámu za C-stĺpikom konceptu Navara EnGuard boli začlenené ďalšie dve úložné skrinky.

Priestor pre cestujúcich konceptu Navara EnGuard má úplne prepracovanú strešnú líniu, ktorá je o 136 mm vyššia ako pri štandardnej Navare. V streche je zabudované 360° osvetlenie LED s núdzovými modrými majákmi zapustenými do štyroch rohov, ktoré sú viditeľné zo všetkých uhlov. Po štyroch stranách osvetľovacej zostavy sú biele diódy LED a prednú a zadnú stranu je možné prepnúť do režimu veľkej svietivosti poskytujúcej záchranárom silné osvetlenie širokej oblasti.

Zladené modré majáky sú integrované do hornej časti všetkých štyroch rozšírených blatníkov a do prepracovaných predných hmloviek a prepracovaných zadných reflektorov. Všetky sa vyznačujú vyhotovením typu „skryté až do rozsvietenia“, čo im prepožičiava diskrétny vzhľad. Medzi ďalšie úpravy patrí výkonný navijak zabudovaný do prepracovaného predného nárazníka a plnohodnotná rezerva pod úložnou plochou. Vozidlo disponuje aj guľovou hlavicou ťažného zariadenia s ťažnou silou 3500 kg – rovnako ako pri štandardnej Navare.

Karoséria dostala vonkajší svetlosivý lak s fluorescenčným zeleným zvýraznením kľúčových prvkov, ako sú stúpačky, kolesá, napájacie zásuvky a hák lana navijaka. Polepy zahŕňajú reflexný signálny klinový vzor v spodnej polovici štyroch dverí a identifikačné číslo 23 na niekoľkých miestach vrátane strechy. B-stĺpik je lakovaný matnou čiernou farbou, zatiaľ čo kľučky dverí, kryty vonkajších spätných zrkadiel a lišty bočných okien dostali luxusný lesklý čierny lak. Pri vývoji vozidla bola venovaná veľká pozornosť výberu farby so zvláštnym prihliadnutím na jeho úlohu záchranárskeho vozidla. Prieskum Nissanu napríklad zistil, že najlepšie viditeľnou farbou za denného svetla je fluorescenčná zelená, ktorá je tiež najľahšie identifikovateľnou farbou osobami postihnutými farbosleposťou. Dôležité bolo aj umiestnenie farieb. Napríklad signálny klinový vzor je umiestnený v spodnej časti dverí, aby ho prichádzajúce vozidlá svojimi svetlami zaregistrovali čo najskôr.

V interiéri konceptu Nissan Navara EnGuard boli všetky metalické prvky interiéru štandardného vozidla vybavené luxusným čiernym lakom. Odstránenie dekoratívneho farebného vyhotovenia vytvára funkčnejší vzhľad a umožňuje záchranárom lepšie sa sústrediť na ovládacie prvky, ktoré na svoju činnosť potrebujú. Jedinou výnimkou sú vnútorné kľučky dverí, ktoré si zachovali svoje chrómované vyhotovenie, aby boli dobre viditeľné oproti tmavému čalúneniu. Opäť platí, že bolo vzaté do úvahy, ako sa využívajú farby pri prakticky využívaných záchranárskych vozidlách – napríklad vnútorné priestory dverí dostali fluorescenčné dno, aby sa dali ľahko nájsť a aby posádka videla, či v nich niečo je.

Prepracované sedadlá sú čalúnené tkaninou SuperFabric odolnou proti opotrebeniu s výrazným zeleným vzorom „brnenia“ a reflexnou bielou linkou na okrajoch, aby boli dobre viditeľné v šere.

Pretože koncept Navara EnGuard vychádza z najvyššieho stupňa výbavy Tekna, je štandardne vybavený mnohými prvkami, ktoré nájdu uplatnenie i pri záchranárskych zásahoch. Patrí k nim systém satelitnej navigácie NissanConnect na nájdenie najrýchlejšej trasy, dvojzónová klimatizácia a vyhrievané sedadlá pre komfort cestujúcich. Asi najužitočnejším bude priekopnícky panoramatický kamerový parkovací systém, ktorý využíva kamery zaberajúce celé okolie vozidla a zobrazuje na prístrojovej doske prehľadný pohľad z vtáčej perspektívy na vozidlo a jeho okolie. Pre záchranárov je to ideálny nástroj dovoľujúci prechádzať problematickým terénom bez zastávok vynútených vystupovaním z vozidla.

Vozidlo dostalo i mechanické zlepšenia. Rovnako ako všetky ostatné vozidlá Navara je postavené na odolnom podvozku s rebrinovým rámom, koncept Navara EnGuard navyše disponuje plne nastaviteľným systémom výkonného pruženia s posilnenými nylonovými puzdrami na ďalšie zlepšenie schopnosti jazdy náročným terénom. Nové sú i brzdy – na všetkých kolesách sú osadené štvorpiestové kotúčové brzdy s vŕtanými a odvetrávanými kotúčmi s priemerom 300 mm. Motor zostal bez zmeny, využíva 2,3-litrový vznetový motor s dvoma turbodúchadlami s výkonom 140 kW spriahnutý so sedemstupňovou automatickou prevodovkou.

Koncept Nissan Navara EnGuard a prenosnú batériovú súpravu vyvinulo stredisko Nissan Design Europe (NDE) so sídlom v Londýne.

-nn-

www.mot.sk

Palivové články v úžitkovom aute

Hyundai H350 Fuel Cell Concept je vystavovali v závere septembra na autosalóne úžitkových vozidiel IAA v Hannoveri. Štúdia demonštruje potenciál vyspelého pohonného ústrojenstva s palivovým článkom v segmente ľahkých úžitkových vozidiel.

Na rozdiel od vozidiel s elektrickým pohonom, ktoré potrebujú niekoľko hodín na nabíjanie svojich akumulátorových batérií, sa tlaková palivová nádrž na vodík s objemom 175 litrov dá naplniť za menej ako štyri minúty – čo sa približuje času plnenia nádrže vozidla poháňaného konvenčným spaľovacím motorom na benzín alebo naftu. H350 Fuel Cell Concept má dojazd 422 km a ako emisie vypúšťa iba vodu.

Funkčná štúdia demonštruje prakticky využiteľnú každodennú mobilitu bez obmedzení, bezpečnosť inovatívneho pohonného ústrojenstva, ako aj efektívne využívanie energie bez hluku a škodlivých emisií. Pohonné ústrojenstvo je v karosérii skriňovej dodávky namontované tak dômyselne, že nijako neovplyvňuje veľkosť nákladného priestoru. Podľa dĺžky rázvoru náprav má H350 nákladný priestor s objemom 10,5 m^3 alebo 12.9 m^3 – čo stačí na prepravu piatich štandardných europaliet – alebo vytvorenie kabíny pre 14 cestujúcich.

Pohonné ústrojenstvo s palivovým článkom je takmer nehlučné, čo je zvlášť vhodné pre nočnú rozvážku tovaru v mestských oblastiach. Pritom je Hyundai H350 Fuel Cell vhodný nielen na prepravu „od dverí k dverám“ a rozvážku v meste, ale vďaka primeranému dojazdu aj pre jazdy na dlhé trasy. S elektromotorom poskytujúcim výkon 100 kW a maximálny krútiaci moment 300 Nm vozidlo dosiahne maximálnu rýchlosť do 150 km/h – čo je podobná hodnota ako majú ľahké úžitkové automobily s rovnako výkonným spaľovacím motorom.

Pohonné ústrojenstvo H350 Fuel Cell s palivovým článkom tvorí nádrž na vodík, palivový článok, vysokonapäťová akumulátorová batéria, invertor a elektromotor. Nádrže na vodík stlačený na 70 MPa sú uložené pod podlahou vozidla medzi nápravami, majú kapacitu 7,05 kg stlačeného vodíka. V palivovom článku sa atómy vodíka štiepia na protóny a elektróny a takto vytvorená elektrická energia sa akumuluje v kompaktnej lítiovo-polymérovej batérii s kapacitou 24 kWh. Invertor mení jednosmerný prúd na striedavý prúd poháňajúci elektromotor s výkonom 100 kW.

Na parížskom autosalóne Hyundai predstaví štúdiu RN30

Spoločnosť Hyundai Motor týždeň pred začiatkom autosalónu v Paríži poskytla prvý náhľad na svoju najnovšiu výkonnú štúdiu modelovej línie N – RN30.

Štúdia inšpirovaná automobilovým športom je konštruovaná tak, aby každému umožnila vychutnať si radosť z jazdy po pretekárskom okruhu.

Vychádza z typu Hyundai i30 novej generácie, vyvinuli ju v úzkej spolupráci s oddelením Hyundai Motorsport (HMSG), európskym technickým centrom Hyundai Motor (HMETC) a divíziou vývoja výkonných modelov Hyundai. Nápadná štúdia sa vyznačuje funkčným aerodynamickým dizajnom a špeciálnymi výkonnými technológiami, umožňujúcimi vzrušujúcu jazdu veľkou rýchlosťou.

Silueta RN30 je viditeľne ovplyvnená čistými a harmonickými líniami modelu Hyundai i30 novej generácie, zmenšená svetlá výška a zväčšený rozchod kolies zvyšujú stabilitu pri rýchlom prejazde zákrut.

-hi-

Vízia dodávky a technológií doručovania

V štúdii Vision Van prezentuje divízia Mercedes-Benz Vans revolučnú predstavu „transportéra“ pre mestskú zónu. Vozidlo ako celkový systém integruje množstvo inovatívnych technológií na doručovanie „na poslednej míli“ a definuje tak požiadavky na služby a riešenia budúcich generácií dodávkových automobilov

Vision Van vznikol v rámci strategickej iniciatívy budúcnosti adVANce. Mercedes-Benz Vans so stratégiou adVANce prechádza z úrovne čisto výrobcu dodávok do úrovne dodávateľa ucelených systémových riešení. Vision Van vyniká doposiaľ nevídaným stupňom vzájomného prepojenia informácií a technológií. Ako prvá dodávka na svete predstavuje celkovú koncepciu kompletne digitálne prepojeného reťazca procesov od centrálneho prekladiska až po príjemcu.

Vision Van má okrem toho plnoautomatizovaný úložný priestor, integrované drony na autonómne doručovanie vzdušnou cestou a moderné ovládanie joystickom. Vďaka elektrickému pohonu s výkonom 75 kW s dojazdom až 270 km doručuje Vision Van lokálne bez emisií. Elektrický pohon garantuje aj to, že Vision Van bude môcť jazdiť aj v tých častiach centra mesta, kde majú vozidlá so spaľovacím motorom zákaz vjazdu. Keďže elektrický pohon pracuje takmer nehlučne, zjednodušuje doručovanie v neskorých hodinách v obytných zónach pre zásielky podané prostredníctvom služby Doručiť ešte ten istý deň (Same Day Delivery).

OVLÁDACÍ SOFTVÉR Z ÚLOŽISKA SA STRETÁVA S OPTIMÁLNYM DORUČOVACÍM HARDVÉROM

Vision Van navzájom spája množstvo inovatívnych technológií a stáva sa ústredným, inteligentným prvkom v úplne zosieťovanom doručovacom reťazci. Algoritmy nového druhu riadia kompletovanie a prekladanie zásielok, plnoautomatizovaný manažment úložného priestoru, plánovanie trasy pre vozidlo a doručovacie drony. Okrem toho vypočítavajú optimálne doručovacie trasy pre kuriéra. Napríklad zásielky sa automaticky skompletizujú v logistickom centre a preložia do špeciálnych regálových systémov. Bezvodičové dopravné vozidlá prekladajú regály v automatizovanom procese v jedinom kroku, v takzvanom One Shot Loading. Inteligentný manažment úložného priestoru automaticky vydáva kuriérovi balíky na manuálne doručenie v mieste vykládky cez interný palubný výdaj. Systém paralelne podáva zásielky dvom dronom, každý s užitočným zaťažením dva kilogramy, ktoré ich dokážu autonómne doručiť v okruhu s polomerom desať kilometrov.

Súhra ovládacieho softvéra z úložiska s optimálnym hardvérom generuje pozoruhodné

úspory času a efektívnosti a posúva kvalitu a flexibilitu doručovacích služieb v mestskej zóne na novú úroveň. Napríklad sa výrazne skracuje čas potrebný na dodanie jedného balíka a prestoj vozidla na obrubníku – takzvaný Curbside Time. Vozidlo tiež umožňuje nové spôsoby doručovania balíka ešte v deň podania a na minútu presné dodanie v termíne, ktorý si zvolil zákazník. Komfort pre koncového zákazníka sa zlepšuje, neúspešné pokusy o doručenie sa stávajú skôr výnimkou. Technika zaručuje, že chyby v doručení sú takmer vylúčené.

VOZIDLO KOMUNIKUJE S VODIČOM A OKOLÍM

Dizajnom orientovaným na budúcnosť poskytuje Mercedes-Benz Vans výhľad na generácie dodávkových automobilov „pozajtrajška“. Inteligencia, efektívnosť a pripojenie vozidla do siete sa v ňom spájajú doposiaľ nevídaným spôsobom. Už riešenie čelnej časti karosérie presunie pozorovateľa do budúcnosti . Tvár vozidla určujú extrémne široké čelné sklo, ktoré sa ako špičkový technologický priezor klenie až po bočné steny, maska chladiča Black Panel s integrovanou matricou LED, prostredníctvom ktorej Vision Van komunikuje so svojím okolím, a progresívne riešené reflektory s technikou so svetelnými diódami. Ostré kontúry týchto prvkov kontrastujú s mäkkými plochami vozidla a vstupujú s nimi do pútavého dialógu vášne a emócie s technikou a funkciou. Pomocou displejov LED na prednej a zadnej strane komunikuje vozidlo s okolím. Existujú napríklad výstražné upozornenia pri štartovaní doručovacích dronov, keď zastane vozidlo alebo vystúpi kuriér.

Extrémnou redukciou svojej funkčnosti siaha dizajn interiéru ďaleko do budúcnosti. Dizajnéri sa vzdali volantu, pedálov a stredovej konzoly a nahradili ich riadením elektronickým prenosom, čím vytvorili nové možnosti riešenia interiéru. Vznikol tak jedinečný interiér založený na inteligentnej komunikácii medzi vodičom a vozidlom. Vďaka tomu bolo možné posunúť sedadlo vodiča viac dopredu a zväčšiť tak úžitkovú plochu vozidla.

Nástenka v podobe široko klenutého oblúka je potiahnutá prémiovou textíliou a rozprestiera sa nad celým čelom. Využíva sa kompletná plocha oblúka s cieľom poskytnúť vodičovi všetky informácie, ktoré potrebuje na svoju prácu. V stave pokoja Vision Van sa oblúk javí ako súvislá modrá plocha s prechodom do čiernej farby. Počas prevádzky sa tu zobrazujú napríklad rýchlomer, informácie o plánovaní trasy a letové ukazovatele dronov.

Vozidlo komunikuje s vodičom aj prostredníctvom podlahy kabíny. Vďaka špeciálnemu efektu sa v podlahe z ušľachtilej ocele rozsvecujú indikátory LED, ktoré vodičovi signalizujú napríklad to, či sa k vozidlu blíži chodec alebo cyklista. Na zadnej stene kabíny vodiča sa nachádzajú výdaj balíkov a informačný terminál pre vodiča, ktorý mu poskytuje všetky informácie relevantné pre proces doručenia. Slúži ako komunikačný prostriedok medzi autonómne fungujúcim systémovým svetom Vision Van a vodičom, ktorý sa môže plne sústrediť na nastávajúce manuálne doručenie. Okrem toho funguje ako centrálna riadiaca jednotka, ktorá navzájom spája inteligentné vozidlo, automatizované systémy a informácie týkajúce sa zásielok.

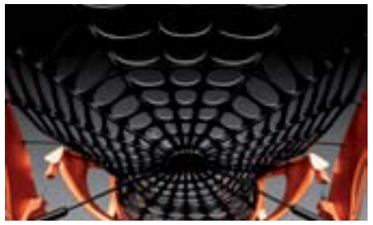
Koncepcia interiéru súčasne zaručuje šetrné pracovné postupy pre vodiča. Vypustenie volantu, pedálov a stredovej konzoly umožnilo slobodný pohyb v kabíne vodiča a nerušený nástup a výstup z vozidla. Vozidlo vďaka elektrickému pohonu nepotrebuje prevodové ústrojenstvo, kabínu vodiča tak bolo možné vybaviť rovnou podlahou.

Výdaj balíka vo vozidle šetrí vodičovi hľadanie a triedenie zásielok v úložnom priestore náročné na čas a silu. Vodič môže preberať balíky vo výdaji v ergonomicky optimálnej polohe.

-mz-

Koncept sedadla Lexus Kinetic Seat

Značka Lexus vystavuje na parížskom autosalóne vo svetovej premiére revolučný koncept automobilového sedadla Lexus Kinetic Seat; jeho radikálne nekonvenčná sieťovinová konštrukcia je výsledkom prehodnotenia pohľadu na funkčné princípy automobilových sedadiel.



Ľudská chrbtica umožňuje stabilizovať polohu hlavy. Panva a hrudník sa môžu vďaka nej otáčať proti sebe, čo umožňuje udržiavať hlavu v stabilnej polohe aj pri chôdzi či behu. Tento pohyb sa snažili zohľadniť konštruktéri pri návrhu sedadla, ktorého sedacia časť aj operadlo kopírujú pohyby tela cestujúceho, vznikajúce počas jazdy v automobile pôsobením jeho hmotnosti a vonkajších síl. Tým sa prirodzene tlmia pohyby hlavy človeka sediaceho na sedadle, ktoré vznikajú pri pohyboch vozidla, vďaka čomu sa minimalizuje vychyľovanie zorného poľa. Cestovanie v takomto sedadle je menej unavujúce, čo vodič vníma ako lepší komfort pri šoférovaní.

Poťahy sedadla sú tvorené sieťovinou so štruktúrou pripomínajúcou pavúčiu sieť, s vláknami vychádzajúcimi lúčovito zo stredu operadla. Táto sieťovina je dostatočne pružná, aby mohla tesne obopnúť telo cestujúceho a tým rozptýliť pôsobiaci tlak, čoho výsledkom je lepší komfort sedenia počas dlhších ciest.

Stred operadla sa nachádza vo výške lopatiek, čo umožňuje rotačný pohyb hrudníka okolo stredovej osi sedadla. To pomáha stabilizovať hlavu a poskytuje účinnú oporu pre telo. Sedadlo má navyše „štíhlejšiu“ konštrukciu, teda menšiu hmotnosť, čo prispieva k zmenšeniu celkovej hmotnosti vozidla.

Vlákna tvoriace výplň operadla so štruktúrou pavúčej siete sú vyrobené z umelého pavúčieho hodvábu s obchodným názvom QMONOSTM. Tento materiál vyvinula spoločnosť Spiber Inc. a je šetrnejší k životnému prostrediu ako materiály na báze ropy. Hlavnou zložkou tohto materiálu je bielkovina vyrábaná pomocou mikrobiálnej fermentácie, ktorej spriadaním a ďalším spracovaním vzniká nový materiál, vyznačujúci sa mimoriadnou odolnosťou voči namáhaniu (pevnosťou).

-ls-

KONCEPT LEXUS UX

PRINÁŠA MIMORIADNY 3D ZÁŽITOK Z JAZDY

Nový koncept kompaktného crossoveru značky Lexus s označením UX má premiéru na parížskom autosalóne, kde zosobní víziu značky Lexus, pokiaľ ide o kompaktné SUV budúcnosti. Koncepčné vozidlo Lexus UX znamená nový krok automobilky v oblasti dizajnu a nové zadefinovanie zážitku z jazdy.

Odvážny dizajn konceptu UX stelesňuje nápadité, pokrokové technológie, ktoré cestujúcim prinesú maximálne intenzívny zážitok. Všetky palubné technológie HMI boli vytvorené s úmyslom ponúknuť zákazníkom, ktorí žijú a pracujú v neustále prepojenom prostredí, inovačný trojrozmerný zážitok za jazdy.

Súčasťou združeného prístroja vodiča je priehľadná guľa, ktorá sa vznáša ako hologram, kde kombinácia analógových a digitálnych informácií vytvára praktické, no netypické používateľské prostredie. Na stredovej konzole sa zasa vyníma nápadné fazetovanie s kryštálovou štruktúrou, ktoré dáva vyniknúť displeju klimatizačného a informačno-zábavného systému v štýle hologramu. Displej je dobre viditeľný z miesta vodiča aj vedľa neho sediaceho spolujazdca.

V rámci nového konceptu UX sa predstavia aj najmodernejšie pokročilé elektrické technológie pre vozidlá. Má elektrochromatické okná a na mieste vonkajších spätných zrkadiel zasa kamery, ktoré sú omnoho užšie ako telesá tradičných spätných zrkadiel. Všetky spínače sú elektrostatické a umiestnené pod priehľadnými krytmi.

A napokon, motív plutvy použitý na predných stĺpikoch sa využíva aj na prístrojovej doske v snahe zabezpečiť nový zvukový zážitok pre novú generáciu zákazníkov značky Lexus – odmontovateľnú zvukovú lištu zabudovanú do prístrojovej dosky na strane spolujazdca.

-ls-

NÁHRADNÉ SÚČIASTKY Z 3D TLAČIARNE

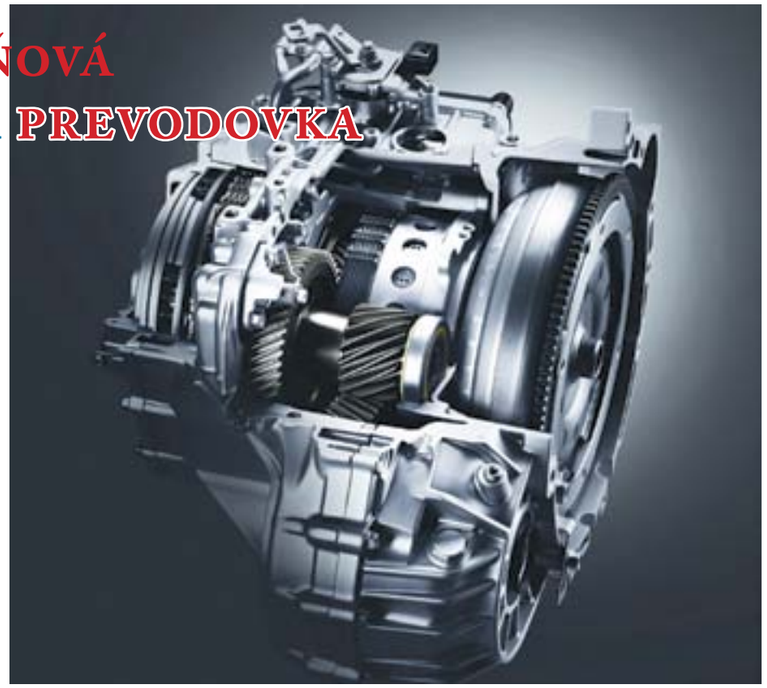
V rámci divízie nákladných motorových vozidiel Mercedes-Benz platí, že aj po mnohých rokoch možno objednať a nechať si doručiť originálne náhradné dielce. Teraz táto divízia pristúpila k ďalšiemu kroku. V oblasti zákazníckeho servisu a dielcov využíva na výrobu plastových náhradných dielcov ako štandardnú výrobnú metódu najmodernejšiu 3D tlač. Od septembra bude možné „stlačením tlačidla“ rýchlo, hospodárne a v ľubovoľnom počte objednať a nechať si doručiť 30 originálnych náhradných dielcov z 3D tlačiarne, pričom štandardná výrobná kvalita ostane zachovaná („One Piece Demand“).

Použitím 3D tlače ako inovatívneho a najmodernejšieho výrobného postupu v rámci popredajných služieb zaujíma divízia nákladných motorových vozidiel Mercedes-Benz medzi globálnymi producentmi nákladných vozidiel pozíciu priekopníka a technologickej špičky.

„Podľa prísľubu našej značky Trucks you can trust (Nákladné vozidlá, ktorým môžete dôverovať), dbáme pri náhradných dielcoch z 3D tlačiarní na rovnaké kritéria, akými sú spoľahlivosť, funkčnosť, životnosť alebo hospodárnosť, ako pri dielcoch klasickej výroby,“ hovorí Andreas Deuschle, vedúci marketingu a operácií oblasti obchodu, služieb zákazníkom a dielcov divízie nákladných motorových vozidiel Mercedes-Benz. „Tlač 3D ponúka jednoducho viac možností. Z tohto dôvodu budeme výrobu 3D dielcov naďalej rozširovať.“

V spoločnosti Daimler sa už dnes ročne vytlačí viac ako 100 000 prototypov dielcov pre jednotlivé podnikateľské oblasti.

Nová 8-stupňová automatická prevodovka Kia Motors



Nová prevodovka Kia 8AT pre automobily s pohonom predných kolies (FWD 8AT) pochádza z vlastného vývoja spoločnosti Kia Motors a jej konštrukcia zaručuje vysokú úroveň mechanickej účinnosti a hladkého preraďovania prevodových stupňov. Medzi ďalšie dôležité prednosti patria kompaktné rozmery a malá hmotnosť. Nová prevodovka FWD 8AT zaberá rovnaký priestor ako doteraz používaná šesťstupňová automatická prevodovka, a je dokonca o 3,5 kg ľahšia.

Konštruktéri značky Kia už majú skúsenosti s vývojom 8-stupňovej prevodovky pre vozidlá s pohonom zadných kolies, ktorá je uložená pozdĺžne a prenáša hnací moment na zadnú nápravu. Realizácia rovnakého počtu prevodových stupňov v modeloch s pohonom predných kolies je veľmi náročná, a to najmä kvôli obmedzenému priestoru a nutnosti uložiť prevodovku naprieč. Prevodovka sa tak musí podeliť o disponibilný priestor pod kapotou s motorom, zavesením kolies a prídavnými agregátmi.

Počas vývojového programu priekopníckej prevodovky, ktorý prebiehal od roku 2012, si nechala značka Kia patentovať 143 nových technických riešení, zaručujúcich vysokú úroveň výkonu a hospodárnosti pri zachovaní kompaktnej konštrukcie.

Nová prevodovka umožňuje plynulejšiu akceleráciu z pokoja, ako aj hospodárnejšiu prevádzku, menšiu hlučnosť a vibrácie, a pritom intenzívnejšie zrýchlenie pri väčších rýchlostiach v porovnaní s automatickou prevodovkou s menším počtom prevodových stupňov.

Konštruktéri v záujme zlepšenia hospodárnosti prevodovky 8AT výrazne zredukovali rozmery olejového čerpadla (ktoré je hlavnou príčinou energetických strát v automatickej prevodovke) a zjednodušili štruktúru ventilového systému.

Prevodovka Kia 8AT sa tak môže pochváliť najmenším olejovým čerpadlom spomedzi všetkých sériovo vyrábaných prevodoviek vo svojej triede, ako aj schopnosťou efektívnejšieho využívania hydraulického oleja, ktorý je za všetkých okolností rovnomerne rozvádzaný do príslušných systémov prevodovky.

Vývojové tímy Kia Motors najnovšie do konštrukcie automatickej prevodovky tiež zahrnuli priamo ovládaný ventilový systém, čo umožňuje priame elektromagnetické ovládanie spojky, namiesto prostredníctvom niekoľkých ovládacích ventilov. Kia tak mohla zmenšiť počet ovládacích ventilov z 20 na 12, čo vďaka priamejšiemu mechanickému spojeniu s motorom prinieslo zrýchlenie procesu preradenia a súčasne i kompaktnejšiu konštrukciu.

Pridaním jednej spojky a ďalších komponentov v porovnaní so súčasnou prevodovkou Kia 6AT sa zväčšil rozsah medzi najvyšším a najnižším prevodovým stupňom v novej prevodovke o 34 % v porovnaní s prevodovkou 6AT. Výsledkom je menšia spotreba paliva, zmenšenie hlučnosti a vibrácií, pri zaradených vyšších prevodových stupňoch aj rýchlejšia akcelerácia a tým aj dynamickejšia jazda v stúpaní do kopca pri zaradených nižších prevodových stupňoch.

Novú 8-stupňovú automatickú prevodovku začnú premiérovo montovať do typu Kia Cadenza modelového roku 2017, ktorý sa začne predávať na vybraných globálnych trhoch koncom tohto roka. Prevodovka bude štandardnou výbavou pre verzie Kia Cadenza s motorom V6 GDI so zdvihovým objemom 3,3 litra.

V budúcnosti nájde nová 8-stupňová automatická prevodovka uplatnenie v ďalších stredne veľkých a väčších automobilov s pohonom predných kolies a zároveň sa stane odrazovou platformou pre vývoj budúcich vyspelých prevodoviek značky Kia.

-ka-

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba
ALFA ROMEO																
Giulietta 1,4T 120 k Distinctive	20 750 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1368	B	88	215	M6	P	195	9,4	6,4
Giulietta 1,4 MultiAir 170 k TCT Distinctive	25 500 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1368	D	125	230	A6	P	218	7,8	5,7
Giulietta 2,0 JTD 150 k Distinctive	24 650 €	H	5	5	4351 x 1798 x 1465	350/-	R4	1956	D	110	320	M6	P	210	8,8	4,2
MiTo 1,4 MPI 78 k Distinctive	16 060 €	H	3	4	4063 x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	B	58	120	M6	P	165	12,3	5,9
MiTo 1,4 MultiAir 170 k TCT Quadrifoglio Verde	24 780 €	H	3	4	4063 x 1720 x 1446	270/-	R4	1368	B	125	230	A6	P	219	7,5	6,0
4C 1750 TBi TCT Coupé	63 750 €	C	2	2	3989 x 1864 x 1183	-/-	R4	1742	B	176	350	A6	Z	258	4,5	6,8
AUDI																
A1 Sportback 1,4 TFSI Basis	19 500 €	H	4	4	3973 x 1746 x 1422	270/-	R4	1395	B	92	200	M6	P	204	8,9	5,1
A3 Sportback 1,6 TDI Attraction	24 700 €	H	5	5	4310 x 1785 x 1425	380/-	R4	1598	D	81	250	M6	P	200	10,7	3,4
S3 Sportbackt 2,0 TFSI quattro S tronic	44 690 €	H	4	4	4324x 1785 x 1404	340/-	R4	1984	B	221	380	A6	4x4	250	4,9	6,9
A3 Sportback 2,0 TDI quattro Attraction	29 500 €	H	5	5	4310 x 1785 x 1425	380/-	R4	1968	D	110	340	M6	4x4	214	8,5	4,7
A4 Avant 1,4 TFSI	32 600 €	K	5	5	4725 x 1842 x 1434	505/-	R4	1395	B	110	250	M6	P	210	9,0	5,5
A4 Limousine 2,0 TFSI quattro S tronic	45 450 €	S	4	5	4701 x 1842 x 1427	480/-	R4	1984	B	185	370	A7	4x4	250	5,8	5,9
A5 Sportback 1,8 TFSI	33 050 €	H	5	4	4712 x 1854 x 1391	480/-	R4	1798	B	106	280	M6	P	220	9,3	5,8
A5 Sportback 2,0 TDI clean diesel quattro	41 420 €	H	5	4	4712 x 1854 x 1391	480/-	R4	1968	D	140	400	M6	4x4	235	7,5	4,9
A5 Sportback 2,0 TDI multitronic	38 720 €	H	5	4	4712 x 1854 x 1391	480/-	R4	1968	D	110	320	A7	P	205	9,4	4,8
A6 Limuzína 3,0 TDI quattro S tronic	54 010 €	S	4	5	4933 x 1874 x 1455	530/-	V6	2967	D	160	400	A7	4x4	244	6,6	5,1
A6 allroad 3,0 TDI quattro S tronic	57 460 €	K	5	5	4938 x 2086 x 1534	565/-	V6	2967	D	140	400	A7	4x4	221	7,9	5,5
A6 Avant 3,0 TDI S tronic	51 110 €	K	5	5	4943 x 1874 x 1461	565/-	V6	2967	D	160	400	A7	P	234	7,3	4,8
A7 Sportback 3,0 TFSI quattro S tronic	65 030 €	S	4	4	4974 x 1911 x 1420	535/-	V6	2995	B	245	440	A7	4x4	250	5,3	7,6
A8 3,0 TFSI V6 quattro tiptronic	82 710 €	S	4	5	5135 x 1949 x 1460	520/-	V6	2995	B	228	440	A8	4x4	250	5,7	7,8
A8 Long 3,0 TFSI V6 quattro tiptronic	86 710 €	S	4	5	5265 x 1949 x 1460	490/-	V6	2995	B	228	440	A8	4x4	250	5,9	7,9
Q3 Basis 2,0 TDI quattro	34 000 €	K	5	5	4388 x 2019 x 1608	460/-	R4	1968	D	110	340	M6	4x4	204	9,3	5,0
Q5 2,0 TFSI quattro tiptronic	47 630 €	K	5	5	4629 x 1898 x 1655	540/-	R4	1984	B	169	350	A8	4x4	228	6,9	7,3
Q7 3,0 TDI quattro tiptronic	64 900 €	K	5	7	5052 x 2212 x 1741	890/-	V6	2967	D	200	600	A8	4x4	234	6,5	5,7
R8 Coupé V10 5,2 FSI quattro S tronic	167 200 €	C	2	2	4426 x 2037 x 1240	0/-	V10	5204	B	397	540	A7	4x4	320	3,5	11,4
RS 3 Sportback 2,5 TFSI quattro S tronic	54 850 €	H	4	5	4343 x 1785 x 1425	280/-	R5	2480	B	270	465	A7	4x4	250	4,3	8,1
R6 Avant 4,0 TFSI quattro tiptronic	113 870 €	H	4	5	4979 x 1936 x 1461	565/-	V8	3993	B	412	700	A8	4x4	250	3,9	9,6
RS 7 Sportback performance 4,0 TFSI quattro tiptronic	126 750 €	S	4	5	5012 x 2139 x 1419	535/-	V8	3993	B	445	700	A8	4x4	250	3,7	9,5
BMW																
118i Standard	22 650 €	H	3	4	4329 x 1765 x 1440	360/-	R3	1499	B	100	220	M6	Z	210	8,5	5,0
120i M Sport	29 900 €	H	3	4	4329 x 1765 x 1440	360/-	R4	1598	B	130	190	M6	Z	210	9,3	5,8
120d Urban Line	31 350 €	H	3	4	4329 x 1765 x 1440	360/-	R4	1995	D	140	400	M6	Z	238	7,0	4,1
320d xDrive Advantage	41 650 €	S	4	5	4624 x 1811 x 1429	440/-	R4	1995	D	140	380	M6	4x4	233	7,5	4,4
320d Luxury Line	42 750 €	S	4	5	4624 x 1811 x 1429	440/-	R4	1995	D	135	380	M6	Z	235	7,5	4,2
320i Grand Turismo Standard	38 600 €	S	4	5	4824 x 2047 x 1508	460/-	R4	1997	B	135	270	M6	Z	230	7,9	6,6
320i Touring Standard	37 400 €	K	5	5	4624 x 1811 x 1429	495/1500	R4	1997	B	135	270	M6	Z	233	7,5	6,4
316d Touring Advantage	36 050 €	K	5	5	4624 x 1811 x 1429	495/1500	R4	1995	D	85	270	M6	Z	200	11,2	4,1
420i xDrive Avantage	41 450 €	C	2	4	4638 x 1825 x 1377	445/-	R4	1997	B	135	270	M6	Z	233	7,3	6,8
435i Cabrio Luxury Line	55 300 €	CA	2	4	4638 x 1825 x 1384	445/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,4	7,9
535i xDrive Sedan	60 250 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2979	B	225	400	A8	4x4	250	5,8	8,2
525d xDrive Sedan	55 750 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R4	1995	D	160	450	A8	4x4	234	7,0	5,3
530d Sedan	55 750 €	S	4	5	4899 x 1860 x 1464	520/-	R6	2993	D	190	540	A8	Z	250	6,1	5,9
528i xDrive Touring	57 300 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	560/1870	R4	1997	B	180	350	A8	4x4	244	6,5	7,2
530d Touring	58 100 €	K	5	5	4907 x 1860 x 1462	560/1870	R6	2993	D	190	560	A8	Z	250	5,9	5,7
640i Cabrio	93 300 €	CA	2	4	4894 x 1894 x 1365	300/-	R6	2979	B	235	450	A8	Z	250	5,4	7,8
640d xDrive Coupe	91 500 €	C	2	4	4894 x 1894 x 1369	300/-	R6	2993	D	230	630	A8	4x4	250	5,3	5,5
730d xDrive	91 400 €	S	4	5	5098 x 1902 x1467	515/-	R6	2993	D	195	620	A8	4x4	250	6,2	5,0
X1 xDrive 20d Standard	35 750 €	K	5	5	4439 x 1821 x 1612	420/1350	R4	1995	D	140	400	M6	4x4	219	7,6	4,9
X1 sDrive 18i Advantage	30 850 €	K	5	5	4439 x 1821 x 1612	420/1350	R3	1499	B	100	200	A6	Z	202	9,7	5,1
X1 sDrive 18d Standard	32 500 €	K	5	5	4439 x 1821 x 1612	420/1350	R4	1995	D	110	330	M6	Z	205	9,2	4,3
X3 xDrive 35i M Sport	60 400 €	K	5	5	4657 x 1881 x 1678	550/1600	R6	2979	B	225	400	A8	4x4	245	5,6	8,3
X5 xDrive 35i	63 350 €	K	5	5	4886 x 1938 x 1762	650/-	R6	2979	B	225	400	A8	4x4	235	6,5	8,5
X5 xDrive 40d	68 750 €	K	5	5	4886 x 1938 x 1762	650/-	R6	2993	D	230	630	A8	4x4	236	5,9	6,0
X6 xDrive 40d	74 450 €	K	5	5	4909 x 1989 x 1702	580/1525	R6	2993	D	230	630	A8	4x4	240	5,8	6,2
X6M	118 600 €	K	5	5	4909 x 1989 x 1689	580/1525	R6	4395	B	423	750	A8	4x4	250	4,2	11,1
Z4 sDrive 35i	51 500 €	R	2	2	4239 x 1790 x 1284	310/-	R6	2979	B	225	400	M6	Z	250	5,2	9,4
CITROËN																
Berlingo Multispace VTi 98 Live	13 890 €	K	5	5/7	4380 x 2112 x 1862	675/2400	R4	1598	B	72	152	M5	P	170	12,8	6,4
Berlingo Multispace BlueHDi 100 Feel	18 340 €	K	5	5/7	4380 x 2112 x 1862	675/2400	R4	1560	D	73	254	M5	P	166	12,4	4,3
C-Elysée PureTech 82 Attraction	8 990 €	S	4	5	4427 x 1748 x 1477	506/640	R3	1199	B	60	117	M5	P	168	12,9	4,9
C-Elysée VTi 115 Best Collection	11 690 €	S	4	5	4427 x 1748 x 1477	506/640	R4	1560	B	85	150	A6	P	193	10,8	6,8
C1 VTi 68 Live	8 790 €	H	5	4	3406 x 1884 x 1460	196/780	R3	998	B	51	95	M5	P	155	13,0	4,1
C1 Puretech 82 Feel	10 490 €	H	5	4	3406 x 1884 x 1460	196/780	R3	1199	B	50	93	M5	P	170	10,9	4,3
C3 PureTech 82 Best Collection	13 690 €	H	5	5	3941x 1986 x 1538	300/-	R3	1199	B	60	118	M5	P	174	12,3	4,6
C3 BlueHDi 75 Best Collection	15 290 €	H	5	5	3941x 1986 x 1538	300/-	R4	1560	D	55	233	M5	P	171	12,9	3,5
C3 Picasso VTi 95 Best Collection	14 470 €	H	5	5	4101 x 2050 x 1670	385/500	R4	1397	B	70	136	M5	P	178	12,2	6,0
C3 Picasso BlueHDi 100 Exclusive	17 290 €	H	5	5	4101 x 2050 x 1670	385/500	R4	1560	D	73	254	M5	P	179	12,1	3,9
C4 PureTech 110 Feel Edition	14 990 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1523	408/1183	R3	1199	B	81	205	M5	P	184	10,9	5,0
C4 BlueHDi 100 Feel Edition	16 990 €	H	5	5	4329 x 1789 x 1523	408/1183	R4	1560	D	73	254	M5	P	180	11,5	3,8
C4 Cactus PureTech 110 S&S Feel	15 120 €	H	5	5	4157 x 1729 x 1530	348/1170	R3	1199	B	81	205	M5	P	188	10,4	4,7
C4 Cactus BlueHDi 100 Shine	18 020 €	H	5	5	4157 x 1729 x 1530	348/1170	R4	1560	D	73	254	M5	P	184	11,8	3,6
C4 Picasso BlueHDi 120 S&S Attraction	21 440 €	K	5	5	4428 x 1826 x 1625	537/1709	R4	1560	D	88	300	M6	P	180	11,3	3,8
C5 BlueHDi 150 S&S Bussines Seduction	30 140 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1997	D	110	370	M6	P	214	9,4	4,1

CENNÍKY AUTOMOBILOV
MOT'or Nová technika

www.mot.sk

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba
C5 BlueHDi 150 S&S Business Exclusive	34 840 €	S	4	5	4779 x 2096 x 1458	439/-	R4	1997	D	110	370	M6	P	214	9,4	4,1
C5 Tourer BlueHDi 150 S&S Business Exclusive	36 940 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1483	505/-	R4	1997	D	110	370	M6	P	211	9,6	4,2
C5 Tourer XTR BlueHDi 150 S&S	37 740 €	K	5	5	4829 x 2096 x 1483	505/-	R4	1997	D	110	370	M5	P	211	9,6	4,2
DS3 PureTech 82 Be Chic	16 390 €	H	3	5	3948 x 1715 x 1483	285/-	R3	1199	B	60	118	M5	P	174	12,3	4,6
DS3 BlueHDi 100 S&S So Chic	21 090 €	H	3	5	3948 x 1715 x 1483	285/-	R4	1560	D	73	254	M5	P	189	10,8	3,4
DS4 THP 210 S&S Be Chic	26 290 €	H	5	5	4284 x 1810 x 1535	385/1021	R4	1598	B	155	285	M6	P	235	7,8	5,9
DS4 BlueHDi 180 S&S So Chic	27 940 €	H	5	5	4284 x 1810 x 1535	385/1021	R4	1997	D	133	400	M6	P	205	8,6	4,3
DS5 BlueHDi 150 S&S Chic	30 490 €	H	5	5	4530 x 2128 x 1539	468/-	R4	1997	D	110	370	M6	P	210	9,9	4,0
Grand C4 Picasso BlueHDi 120 S&S Attraction	23 140 €	V	5	5/7	4597 x 2117 x 1634	645/1843	R4	1560	D	88	300	M6	P	189	11,7	4,0
Grand C4 Picasso BlueHDi 150 S&S Eclusive	33 240 €	V	5	5/7	4597 x 2117 x 1634	645/1843	R4	1997	D	110	370	A6	P	207	10,2	4,5
DS4 Crossback BlueHDi 120 S&S	26 190 €	H	5	5	4284 x 1810 x 1535	385/1021	R4	1560	D	88	300	A6	P	189	11,4	3,9
Jumper Combi BlueHDi 110 3,0 L1H1	29 835 €	V	4	5-6	4963 x 2050 x 2254	4500/-	R4	1997	D	81	300	M6	P	-	-	5,8
DACIA																
Lodgy 1,6 SCe 75 kw S&S Access	8 990 €	K	5	5	4498 x 1751 x 1682	822/2617	R4	1598	B	75	156	M5	P	172	11,6	6,1
Lodgy 1,5 dCi 66 kW S&S Arctica	12 590 €	K	5	5	4498 x 1751 x 1682	822/2617	R4	1461	D	66	220	M5	P	169	12,3	4,0
Lodgy 1,5 dCi 80 kW S&S Exception	14 790 €	K	5	7	4498 x 1751 x 1682	822/2617	R4	1461	D	80	260	M6	P	177	11,2	4,0
Lodgy 1,2 Tce 85kW S&S Arctica	12 690 €	K	5	7	4498 x 1751 x 1682	822/2617	R4	1197	B	85	190	M5	P	179	10,6	5,5
Dokker 1,6 Sce 75 kw S&S Access	8 490 €	K	5	5	4363 x 1751 x 1814	800/3000	R4	1598	B	75	156	M5	P	170	12,7	6,2
Dokker 1,5 dCi 55 kW S&S Arctica	11 990 €	K	5	5	4363 x 1751 x 1814	800/3000	R4	1461	D	55	200	M5	P	152	15,5	4,2
Dokker Van 1,5 dCi 66 kW Ambiance	9 790 €	V	3	2	4363 x 1751 x 1809	-/3300	R4	1461	D	66	200	M5	P	162	13,9	4,5
Duster 1,6 SCe 84 kW S&S Access	9 990 €	K	5	5	4315 x 1821 x 1634	475/1636	R4	1598	B	84	156	M5	P	170	11,0	6,4
Duster 1,2 Tce 92 kW S&S Arctica	12 990 €	K	5	5	4315 x 1821 x 1634	475/1636	R4	1197	B	92	205	M6	P	175	10,4	6,1
Duster 1,5 dCi 66 kW S&S Open	12 890 €	K	5	5	4315 x 1821 x 1634	475/1636	R4	1461	D	66	200	M6	P	156	13,8	4,4
Duster 1,5 dCi 80 kW S&S 4x4 Arctica	15 790 €	K	5	5	4315 x 1821 x 1634	475/1636	R4	1461	D	80	260	M6	4x4	168	12,4	4,7
Logan 1,2 16V 55 kW Arctica	7 790 €	S	4	5	4347 x 1733 x 1517	510/-	R4	1149	B	54	107	M5	P	162	14,5	5,8
Logan 1,5 dCi 55 kW S&S Arctica	10 290 €	S	4	5	4347 x 1733 x 1517	510/-	R4	1461	D	55	200	M5	P	164	14,6	3,5
Logan MCV 0,9 TCe 66 kW S&S Arctica	9 690 €	V	5	5	4492 x 1733 x 1550	573/1518	R3	898	B	66	140	M5	P	175	11,1	4,9
Logan MCV 1,5 dCi 66 kW S&S Arctica	11 590 €	V	5	5	4492 x 1733 x 1550	573/1518	R4	1461	D	66	220	M5	P	173	11,8	3,5
Logan MCV 0,9 TCe 66 kW S&S LPG Arctica	10 490 €	V	5	5	4492 x 1733 x 1550	573/1518	R3	898	PB	54	107	M5	P	175	11,1	4,9
Sandero 1,2 16V 54 kW Access	6 790 €	H	5	5	4058 x 1733 x 1518	320/-	R4	1149	B	54	107	M5	P	162	14,5	5,8
Sandero 0,9 TCe 66 kW Easy-R S&S Arctica	9 590 €	H	5	5	4058 x 1733 x 1518	320/-	R3	898	B	66	140	R5	P	175	11,0	4,9
Sandero 1,5 dCi 66 kW S&S Arctica	10 990 €	H	5	5	4058 x 1733 x 1518	320/-	R4	1461	D	66	220	M5	P	173	11,8	3,5
Sandero 0,9 Tce 66 kW S&S Stepway	9 790 €	H	5	5	4058 x 1733 x 1518	320/-	R3	898	B	66	140	M5	P	168	11,1	5,1
Sandero 1,5 dCi 66 kW S&S Stepway	11 690 €	H	5	5	4058 x 1733 x 1518	320/-	R4	1461	D	66	220	M5	P	167	11,8	3,8
FIAT																
500 1,2 8v 69 k Pop	12 230 €	H	3	4	3571 x 1627 x 1488	185/550	R4	1242	B	51	102	M5	P	160	12,9	4,9
500 L 1,4 95 k Pop	14 120 €	H	5	5	4147 x 1784 x 1658	412/1480	R4	1368	B	70	127	M6	P	178	12,8	5,0
500 L 1,3 MultiJet 95k Plus	19 870 €	H	5	5	4147 x 1784 x 1665	412/1480	R4	1248	D	70	200	M5	P	189	10,7	3,6
500L 1,6 Multijet 120 k Plus	21 270 €	H	5	5	4352 x 1784 x 1667	638/1704	R4	1598	D	88	320	M6	P	189	10,7	4,0
Tipo 1,4 95 k	11 740 €	S	5	5	4532 x 1792 x 1497	520/-	R4	1368	B	70	127	M6	P	185	11,5	5,7
Tipo 1,6 MultiJet 120 k Plus	16 540 €	S	5	5	4532 x 1792 x 1497	520/-	R4	1598	D	88	320	M6	P	199	9,7	4,2
Freemont 2,0 MultiJet 140 k Urban	28 460 €	K	5	5/7	4888 x 1878 x 1745	145/1461	R4	1956	D	103	350	M6	P	180	12,3	6,4
Freemont 2,0 MultiJet 170 k 4x4 AT 6 Lounge	34 910 €	K	5	5/7	4888 x 1878 x 1745	145/1461	R4	1956	D	125	350	A6	4x4	184	11,1	7,3
Panda 1,2 69 k Pop	8 650 €	H	5	4	3653 x 1643 x 1551	225/870	R4	1242	B	51	102	M5	P	164	14,2	5,1
Panda 1,3 MultiJet 75 k Plus	12 050 €	H	5	4	3653 x 1643 x 1551	225/870	R4	1248	D	70	200	M5	P	182	11,0	3,6
Punto 1,4 8v 77k Plus	9 910 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1368	B	57	115	M5	P	165	13,2	5,7
Punto 1,4 8v 70k CNG Plus	12 760 €	H	5	5	4065 x 1687 x 1514	200/590	R4	1368	NG	51	104	M5	P	156	16,9	4,2
Qubo 1,3 MultiJet 80 k Plus	16 290 €	K	5	5	3959 x 1716 x 1735	330/2500	R4	1248	D	59	200	M5	P	161	13,9	4,5
Doblo Panorama 1,6 Multijet 120 k XL Plus	18 740 €	H	5	5	4756 x 1832 x 1845	790/3200	R4	1598	D	88	300	M6	P	172	12,1	5,2
HONDA																
HR-V 1,5 i-VTEC Comfort	17 890 €	K	5	5	4294 x 1772 x 1605	448/1043	R4	1498	B	96	155	M6	P	192	10,2	5,6
HR-V 1,5 VTEC Elegance	20 890 €	K	5	5	4294 x 1772 x 1605	448/1043	R4	1498	B	96	155	CVT	P	187	11,2	5,2
HR-V 1,6 i-DTEC Executive	24 790 €	K	5	5	4294 x 1772 x 1605	448/1043	R4	1597	D	88	300	M6	P	192	10,0	4,0
Civic Type R 2,0 i-VTEC Turbo	31 690 €	H	5	4	4390 x 1878 x 1466	475/1214	R4	1996	B	228	400	M6	P	270	5,7	7,3
Civic 1,4 i-VTEC Comfort	16 990 €	H	5	5	4370 x 1770 x 1440	477/1210	R4	1339	B	73	127	M6	P	187	13,0	5,4
Civic 1,8 i-VTEC Comfort	20 990 €	H	5	5	4370 x 1770 x 1440	477/1210	R4	1798	B	104	174	A5	P	210	10,4	6,3
Civic 1,6 i-DTEC Comfort	19 990 €	H	5	5	4370 x 1770 x 1440	477/1210	R4	1597	D	88	300	M6	P	207	10,2	3,6
Civic Tourer 1,8 i-VTEC Comfort	19 950 €	K	5	5	4590 x 1795 x 1435	624/1116	R4	1798	B	104	174	M6	P	210	9,2	6,2
Civic Tourer 1,6 i-DTEC Lifestyle	25 140 €	K	5	5	4590 x 1795 x 1435	624/1116	R4	1597	D	88	300	M6	P	195	10,1	3,8
CR-V 2,0 i-VTEC Elegance	27 350 €	K	5	5	4605 x 1820 x 1685	589/1146	R4	1997	B	114	192	M6	4x4	190	10,2	7,4
CR-V 2,0 i-VTEC Elegance	28 850 €	K	5	5	4605 x 1820 x 1685	589/1146	R4	1997	B	114	192	A5	4x4	182	12,3	7,5
CR-V 1,6 i-DTEC Comfort	24 490 €	K	5	5	4605 x 1820 x 1685	589/1146	R4	1597	D	88	300	M6	P	182	11,2	4,4
Jazz 1,3 i-VTEC Trend	12 990 €	H	5	5	3995 x 1694 x 1525	354/884	R4	1318	B	75	123	M6	P	190	11,2	5,0
Jazz 1,3 i-VTEC Comfort	15 290 €	H	5	5	3995 x 1694 x 1525	354/884	R4	1318	B	75	123	CVT	P	182	12,0	4,6
HYUNDAI																
i10 1,0i Start	8 950 €	H	5	5	3665 x 1660 x 1500	252/1046	R3	998	B	48,5	95	M5	P	155	14,9	4,7
i10 1,0i Classic	10 150 €	H	5	5	3665 x 1660 x 1500	252/1046	R3	998	B	48,5	95	M5	P	155	14,9	4,7
i10 1,2i Classic	10 750 €	H	5	5	4035 x 1734 x 1474	326/-	R4	1248	B	64	120	M5	P	171	12,3	4,9
i20 1,2i Classic	10 140 €	H	5	5	4035 x 1734 x 1474	326/-	R4	1248	B	55	120	M5	P	170	13,6	4,8
i20 1,0 Active T-GDi Comfort	14 590 €	H	5	5	4065 x 1760 x 1529	301/1017	R3	998	B	74	172	M5	P	176	10,9	4,8
i30 1,6 GDi Style	18 490 €	H	5	5	4300 x 1780 x 1470	378/1316	R4	1591	B	99	164	M6	P	195	9,9	5,7
i30 1,6 CRDi Family	17 490 €	H	5	5	4300 x 1780 x 1470	378/1316	R4	1582	D	81	280	M6	P	190	11,1	4,0
i30 1,4i Classic	13 490 €	H	5	5	4300 x 1780 x 1470	378/1316	R4	1368	B	74	134	M6	P	183	12,7	6,0
i30 1,4 CRDi Classic	15 590 €	H	5	5	4300 x 1780 x 1470	378/1316	R4	1396	D	66	240	M6	P	173	13,5	4,2
i30 kombi 1,4i Family	15 780 €	K	5	5	4485 x 1780 x 1500	528/1642	R4	1368	B	74	134	M6	P	181	13,0	6,0
i30 kombi 1,6 CRDi Family	18 280 €	K	5	5	4485 x 1780 x 1500	528/1642	R4	1582	D	81	280	M6	P	188	11,5	4,0
i40 sedan 2,0 GDi Business	28 490 €	S	4	5	4740 x 1815 x 1470	525/-	R4	1999	B	121	204	M6	P	212	9,8	7,1
i40 sedan 1,7 CRDi HP Family	24 990 €	S	4	5	4740 x 1815 x 1470	525/-	R4	1685	D	104	340	M6	P	203	10,3	4,6
i40 sedan 2,0 GDi Premium	31 490 €	S	4	5	4740 x 1815 x 1470	525/-	R4	1999	B	121	204	M6	P	212	9,8	7,1
i40 kombi 2,0 GDi Business	29 490 €	K	4	5	4775 x 1815 x 1470	553/1719	R4	1999	B	121	203	M6	P	210	9,9	7,1
i40 kombi 1,7 CRDi HP Family	25 990 €	K	4	5	4775 x 1815 x 1470	553/1719	R4	1685	D	104	340	M6	P	200	10,5	4,6
ix20 1,4i Comfort	13 890 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/1486	R4	1396	B	66	137	M5	P	168	12,8	5,9
ix20 1,6i Comfort	14 590 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/1486	R4	1591	B	92	156	M6	P	185	10,8	5,9
ix20 1,4 CRDi Comfort	15 590 €	H	5	5	4100 x 1765 x 1600	440/1486	R4	1396	D	66	240	M6	P	167	14,2	4,2
Tucson 1,7 CRDi VGT Comfort 4x2	22 590 €	K	5	5	4475 x 1850 x 1655	488/1478	R4	1685	D	85	280	M6	P	176	13,7	4,6
Tucson 1,6 GDI Comfort 4x2	20 490 €	K	5	5	4475 x 1850 x 1655	488/1478	R4	1591	B	97	167	M6	P	182	11,5	6,3
Tucson 2,0 CRDi Style 4x4	29 990 €	K	5	5	4475 x 1850 x 1655	488/1478	R4	1995	D	100	320	M6	4x4	184	10,9	5,2
Tucson 1,6 T-GDI Style 4x4	26 990 €	K	5	5	4475 x 1850 x 1655	488/1478	R4	1591	B	130	265	M6	4x4	202	9,5	7,6
Tucson 1,7 CRDi 7DCT Family 4x2	25 990 €	K	5	5	4475 x 1850 x 1655	488/1478	R4	1685	D	104	340	A7	P	185	11,5	4,9
Tucson 1,6 T-GDI Premium 4x4	29 290 €	K	5	5	4475 x 1850 x 1655	488/1478	R4	1591	B	130	265	M6	4x4	202	9,5	7,6
Tucson 2,0 CRDi HP Premium 4x4	32 290 €	K	5	5	4475 x 1850 x 1655	488/1478	R4	1995	D	100	320	M6	4x4	184	10,9	5,2
Santa Fe 2,0 CRDi Elegance 4x4	37 990 €	K	5	5	4700 x 1880 x 1680	585/1680	R4	1995	D	110	400	M6	4x4	180	11,2	6,0
Santa Fe 2,2 CRDi Elegance 4x4	38 990 €	K	5	5	4700 x 1880 x 1680	585/1680	R4	2199	D	147	440	M6	4x4	203	9,0	6,0
Grand Santa Fe 2,2 CRDi VGT 4x4	44 990 €	K	5	5	4915 x 1885 x 1690	634/1842	R4	2199	D	145	436	A6	4x4	200	10,3	7,6
Genesis 3,8 V6 Gdi	62 490 €	S	5	4	4990 x 1890 x 1480	493/-	R6	3778	B	232	397	A8	4x4	240	6,8	11,6
JAGUAR																
F-TYPE 3,0L V6 340k Cabrio Convertible	76 995 €	CA	2	2	4470 x 2042 x 1308	207/-	V6	2995	B	340	450	A8	Z	260	5,3	8,4
F-TYPE R 5,0L V8 550k Cabrio Convertible	117 227 €	CA	2	2	4470 x 2042 x 1308	207/-	V8	5000	B	550	680	A8	Z	300	4,2	10,7
XF 2,0L i4D 163PS Pure	45 036 €	S	4	5	4954 x 1880 x 1457	540/-	R4	1999	D	163	380	A8	Z	227	8,7	4,1
XF 3,0L V6 340PS RWD Portfolio	69 679 €	S	4	5	4954 x 1880 x 1457	540/-	V6	2995	B	340	450	A8	Z	250	5,4	8,6
XJ 3,0L V6 300 Td Luxury	83 822 €	S	4	5	5130 x 1899 x 1460	478/-	V6	2993	D	300	700	A8	Z	250	6,2	5,7
XJ 3,0L V6 340 S/C Premium Luxury AWD	99 892 €	S	4	5	5130 x 1899 x 1460	478/-	V6	2995	B	340	450	A8	4x4	250	6,4	9,8
XJR 5,0L V8 550	139 862 €	S	4	5	5130 x 1899 x 1460	478/-	V8	5000	B	550	680	A8	Z	280	4,6	11,1
XE 2,0L 4D 163 PS Prestige	42 430 €	S	4	5	4672 x 2075 x1416	/-	R4	1999	D	163	380	A8	Z	227	8,4	4,1
F-Pace 3,0L TDV6 300 First Edition	81 749 €	K	5	5	4731 x 2070 x 1652	650/1740	V6	2993	B	300	700	A8	4x4	241	6,2	6,0
F-Pace R Sport 2,0L D4 180PS Prestige	52 143 €	K	5	5	4731 x 2070 x1652	650/1740	R4	1999	D	180	430	A8	4x4	208	8,7	5,3
JEEP																
Cherokee 2,2 9atx Active Drive I Longitude	40 290 €	K	5	5	4624 x 1859 x 1670	412/-	R4	2184	D	185	440	A9	4x4	202	8,8	5,7
Grand Cherokee 3,0 V6 CRD Limited	55 500 €	K	5	5	4828 x 1943 x 1792	782/1554	V6	2987	D	250	570	A8	4x4	202	8,2	7,5
Wrangler 3,6 V6 Pentastar 5atx Rubicon	40 290 €	K	2	4	4223 x 1873 x 1800	347/1030	R4	3605	B	209	347	A5	4x4	180	8,1	11,6
Wrangler Unlimited 3,6 V6 Pentastar 5atx Sahara	42 750 €	K	4	5	4751 x 1877 x 1800	897/2009	R4	3605	B	209	347	A5	4x4	180	8,1	11,6
KIA																
Carens 1,6 GDi Silver	18 500 €	K	5	5+2	4525 x 1805 x 1610	536/-	R4	1591	B	99	165	M6	P	185	11,3	6,5
Carens 1,7 CRDi Gold	21 500 €	K	5	5+2	4525 x 1805 x 1610	536/-	R4	1685	D	104	340	M6	P	193	10,4	4,8
Cee'd 1,4 D-CVVT Amber	12 690 €	H	5	5	4310 x 1780 x 1470	380/1318	R4	1396	B	73	134	M6	P	183	12,7	6,0
Cee'd 1,6 CRDi VGT Silver	17 390 €	H	5	5	4310 x 1780 x 1470	380/1318	R4	1582	D	100	280	M6	P	197	10,2	4,0
Cee'd_SW 1,4 CVVT Amber	13 690 €	K	5	5	4505 x 1780 x 1485	528/1642	R4	1396	B	73	134	M6	P	181	13,0	6,0
Cee'd_SW 1,6 Gdi Silver	16 490 €	K	5	5	4505 x 1780 x 1485	528/1642	R4	1591	B	99	164	M6	P	192	10,2	6,3
Pro_cee'd 1,4 CVVT Silver	14 290 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1396	B	73	134	M6	P	183	12,7	6,0
Pro_cee'd 1,6 GDi Gold	16 990 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1591	B	99	164	M6	P	195	9,9	5,8
Pro_cee'd 1,6 CRDi VGT Gold	18 890 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1582	D	100	280	M6	P	197	10,2	4,0
Cee'd GT 3D	25 690 €	H	3	5	4310 x 1780 x 1430	380/1225	R4	1591	B	152	265	M6	P	230	7,6	7,4
Cee'd GT 5D	25 690 €	H	5	5	4310 x 1780 x 1470	380/1318	R4	1591	B	152	265	M6	P	230	7,6	7,4
Optima 1,7 CRDi VGT Gold	28 190 €	S	4	5	4885 x 1860 x 1465	510/-	R4	1685	D	104	340	M6	P	203	10,0	4,6
Optima 2,0 CVVL Silver	24 990 €	S	4	5	4885 x 1860 x 1465	510/-	R4	1999	B	120	196	M6	P	210	9,4	7,4
Picanto 1,0 MPi Amber	8 190 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R3	998	B	49	95	M5	P	153	13,9	4,0
Picanto 1,0 MPi Silver	9 190 €	H	5	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R3	998	B	49	95	M5	P	153	13,9	4,0
Picanto 1,2 MPi Silver	9 790 €	H	3	5	3595 x 1595 x 1480	200/870	R4	1248	B	63	121	M5	P	171	11,0	4,0
Rio 1,2 D-CVVT Silver	10 990 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R4	1248	B	63	121	M5	P	172	13,1	5,0
Rio 1,1 CRDi Silver	12 390 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R3	1120	D	55	170	M6	P	158	16,1	3,9
Rio 1,4 CRDi Gold	13 590 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R4	1396	D	66	220	M6	P	172	14,2	4,1
Rio 1,4 CVVT Gold	12 290 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R4	1396	B	80	137	M6	P	183	11,5	5,3
Rio 1,4 CRDi Platinum	14 890 €	H	5	5	4045 x 1720 x 1455	288/923	R4	1396	D	66	220	M6	P	172	14,2	4,1
Rio 1,4 CVVT Silver Sedan	11 890 €	S	4	5	4050 x 1720 x 1455	400/	R4	1396	B	80	137	M6	P	187	11,4	5,5
Sorento 2,2 CRDi VGT Gold	36 000 €	K	5	5	4780 x 1890 x 1690	660/-	R4	2199	D	147	441	M6	4x4	203	9,6	6,6
Sorento 2,2 CRDi VGT Platinum	42 500 €	K	5	5	4780 x 1890 x 1690	660/-	R4	2199	D	110	382	A6	4x4	203	9,0	5,7
Soul 1,6 CRDi VGT Gold	19 290 €	H	5	5	4140 x 1800 x 1593	354/-	R4	1582	D	94	260	M6	P	180	11,2	5,0
Soul 1,6 GDi Platinum	18 990 €	H	5	5	4140 x 1800 x 1593	354/-	R4	1591	B	97	161	M6	P	185	11,0	6,8
Nový Sportage 1,7 CRDi 2WD Silver	22 390 €	K	5	5	4480 x 1855 x 1635	491/1480	R4	1685	D	85	280	M6	P	176	11,5	4,7
Nový Sportage 2,0 CRDi 4WD Gold	27 390 €	K	5	5	4480 x 1855 x 1635	491/1480	R4	1995	D	100	373	M6	4x4	184	10,5	5,2
Nový Sportage 1,6 T-GDi 4WD GT-Line	31 090 €	K	5	5	4480 x 1855 x 1635	491/1480	R4	1591	B	130	265	M6	4x4	202	9,5	7,6
Venga 1,4 CVVT Silver	13 350 €	H	5	5	4075 x 1765 x 1600	440/1486	R4	1396	B	66	137	M5	P	169	12,7	6,0
Venga 1,6 CVVT Gold	15 350 €	H	5	5	4075 x 1765 x 1600	440/1486	R4	1591	B	92	156	M6	P	183	11,0	6,4
Venga 1,4 CRDi WGT Gold	16 350 €	H	5	5	4075 x 1765 x 1600	440/1486	R4	1396	D	66	220	M6	P	167	14,5	4,4
LAND ROVER																
Defender 110 HC Pick Up	35 201 €	U	2	2	4773 x 1790 x 2000	-/-	R4	2198	D	90	360	M6	4x4	145	15,8	11,1
Defender 90 Station Wagon	35 656 €	K	4	5	4040 x 1790 x 2000	-/-	R4	2198	D	90	360	M6	4x4	145	15,8	10,0
Discovery 3,0L TDV6 SE	54 107 €	K	5	5+7	4829 x 2053 x 1887	1260/2558	V6	2993	D	155	520	A6	4x4	180	10,7	8,5
Discovery 3,0L SDV6 HSE	62 166 €	K	5	5+7	4829 x 2053 x 1887	1260/2558	V6	2993	D	188	600	A6	4x4	180	9,3	8,8
Freelander 2 2,2L TD4 XS	32 234 €	K	5	5	4500 x 2005 x 1740	755/1670	R4	2179	D	110	420	M6	4x4	181	11,7	7,0
Freelander 2 2,2L eD4 HSE	38 037 €	K	5	5	4500 x 2005 x 1740	755/1670	R4	2179	D	140	420	M6	4x4	190	9,5	7,8

CENNÍKY AUTOMOBILOV
MOT'or Nová technika

www.mot.sk

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba
Range Rover Evoque Si4 SE	47 779 €	K	5	5	4370 x 1965 x 1635	550/1350	R4	1999	D	176	340	M6	4x4	217	7,6	7,8
Range Rover Evoque TD4 2,2 AT Pure	40 640 €	K	5	5	4355 x 1965 x 1635	550/1350	R4	2179	D	110	400	M6	4x4	182	9,6	6,0
Range Rover TDV6 3,0L HSE	98 697 €	K	5	5	4999 x 2073 x 1835	909/2030	R4	2993	D	190	600	A8	4x4	210	7,9	7,5
Range Rover Sport 3,0L TDV6 S	63 495 €	K	5	5	4850 x 2073 x 1780	784/1761	V6	2993	D	190	600	A6	4x4	210	7,6	6,9
LEXUS																
CT 200h Comfort	28 390 €	H	5	5	4350 x 1765 x 1450	275/985	R4	1798	BE	99	142	e-CVT	P	180	10,3	3,6
GS 450h Comfort	52 350 €	S	4	5	4880 x 1840 x 1455	450/-	V6	3456	BE	296	352	e-CVT	Z	250	5,9	6,0
GS 300h Comfort Plus	48 350 €	S	4	5	4880 x 1840 x 1455	450/-	R4	2494	BE	181	221	e-CVT	Z	190	9,0	5,0
IS 300h Entry	36 350 €	S	4	5	4665 x 1810 x 1430	450/-	R4	2494	BE	181	221	e-CVT	Z	200	8,4	4,3
LS 460	89 900 €	S	4	5	5090 x 1875 x 1465	560/-	V8	4608	B	387	493	A8	Z	250	5,7	10,7
LS 460 AWD	93 900 €	S	4	5	5090 x 1875 x 1465	560/-	V8	4608	B	370	473	A8	4x4	250	6,3	11,4
LS 600h	106 900 €	S	4	5	5090 x 1875 x 1470	420/-	V8	4969	BE	394	520	e-CVT	4x4	250	6,1	8,6
LS 600h L	121 900 €	S	4	5	5210 x 1875 x 1480	420/-	V8	4969	BE	394	520	e-CVT	4x4	250	6,1	8,6
NX 300h Comfort Plus Safety	40 400 €	K	5	5	4630 x 1845 x 1645	475/555	R4	2494	BE	155	210	e-CVT	4x4	180	9,3	5,1
RX 200 Comfort	52 750 €	K	5	5	4890 x 1895 x 1690	496/-	R4	1998	B	238	350	e-CVT	P	200	9,2	7,8
RX 450h Executive	68 700 €	K	5	5	4890 x 1895 x 1685	496/-	V6	3456	BE	263	353	CVT	4x4	200	7,7	5,3
RCF Executive	77 500 €	S	5	5	4705 x 1845 x 1390	366/-	V8	4969	B	477	530	A8	Z	270	4,5	10,8
MASERATI																
Ghibli	71 440 €	S	4	5	4971 x 2100 x 1461	500/-	V6	2979	B	330	500	A8	Z	263	5,6	8,9
Ghibli Diesel	68 320 €	S	4	5	4971 x 2100 x 1461	500/-	V6	2987	D	275	600	A8	Z	250	6,3	5,9
Ghibli S	84 160 €	S	4	5	4971 x 2100 x 1461	500/-	V6	2979	B	410	550	A8	Z	285	5	9,6
Ghibli SQ4	87 172 €	S	4	5	4971 x 2100 x 1461	500/-	V6	3799	B	410	550	A8	4x4	284	4,8	9,7
Quattroporte S	109 020 €	S	4	5	5264 x 2100 x 1481	530/-	V6	2979	B	410	500	A8	Z	285	5,1	9,6
Quattroporte SQ4	113 220 €	S	4	5	5264 x 2100 x 1481	530/-	V6	2979	B	410	550	A8	4x4	286	4,9	9,7
Quattroporte Diesel	98 460 €	S	4	5	5264 x 2100 x 1481	530/-	V6	2987	D	275	600	A8	Z	250	6,4	6,2
Quattroporte GTS	153 076 €	S	4	5	5264 x 2100 x 1481	530/-	V8	3799	B	530	710	A8	Z	310	4,7	10,7
Levante S	91 140 €	K	5	5	5003 x 2158 x 1679	580/-	V6	2979	B	430	600	A8	4x4	264	5,2	10,9
Levante Diesel	73 492 €	K	5	5	5003 x 2158 x 1679	580/-	V6	2987	D	275	580	A8	4x4	230	6,9	7,2
GranTurismo Sport	133 080 €	C	4	4	4933 x 2056 x 1353	173/-	V8	4691	B	460	520	A8	Z	303	4,5	15,5
GranCabrio Sport	143 959 €	C	4	4	4933 x 2056 x 1353	173/-	V8	4691	B	460	520	A8	Z	303	4,5	15,5
MAZDA																
Mazda 2, 1,5 Skyactiv - G 75	10 590 €	H	5	5	4060 x 1695 x 1495	280/-	R4	1496	B	55	135	M5	P	171	12,1	4,7
Mazda 2, 1,5 Skyactiv - G 90 Challenge	12 590 €	H	5	5	4060 x 1695 x 1495	280/-	R4	1496	B	66	148	M5	P	177	12,0	4,8
Mazda 3, 2,2 Skyactiv CD150 Challenge	19 990 €	H	5	5	4460 x 1795 x 1465	364/-	R4	2191	D	110	380	M6	P	210	8,1	4,1
Mazda 3, 2,0 Skyactiv G120 Challenge	17 190 €	S	4	5	4580 x 1795 x 1450	419/-	R4	1998	B	88	210	M6	P	198	8,8	5,1
Mazda 3, 1,5 Skyactiv G100 Emotion	14 590 €	H	5	5	4460 x 1795 x 1465	364/-	R4	1496	B	74	150	M6	P	182	10,8	5,1
Mazda CX-3, 2,0 Skyactive G120 Attraction	20 390 €	K	5	5	4275 x 1535 x 1765	350/-	R4	1998	B	88	204	A6	P	192	9,0	5,9
Mazda CX-3, 1,5 Skyactive D105 Revolution	22 990 €	K	5	5	4275 x 1535 x 1765	350/-	R4	1499	D	77	270	M6	4x4	172	11,9	5,2
Mazda 6, 2,0 Skyactiv-G Challenge	24 990 €	S	4	5	4870 x 1840 x 1450	480/-	R4	1998	B	107	210	M6	P	208	9,5	5,5
Mazda 6, 2,0 Skyactive-G Attraction	28 890 €	S	4	5	4870 x 1840 x 1450	480/-	R4	1998	B	121	210	A6	P	209	7,7	6,0
Mazda 6 Wagon, 2,2 Skyactiv-D Attraction	30 690 €	K	5	5	4805 x 1840 x 1475	522/1648	R4	2191	D	129	420	M6	4x4	216	8,4	4,8
Mazda CX-5, 2,0 Skyactive-G165 Challenge	24 500 €	K	5	5	4555 x 1840 x 1710	503/1620	R4	1998	B	121	210	M6	P	197	10,2	6,0
Mazda CX-5, 2,0 Skyactive- G160 Challenge	26 500 €	K	5	5	4555 x 1840 x 1710	503/1620	R4	1998	B	118	208	M6	4x4	194	10,5	6,7
Mazda MX-5, 1,5 Skyactiv-G130 Emotion	23 990 €	R	2	2	3915 x 1735 x 1225	130/-	R4	1496	B	96	150	M6	Z	204	8,3	6,0
MERCEDES-BENZ																
A 180 BlueEFFICIENCY Edition	24 066 €	S	5	5	4299 x 1780 x 1433	341/1157	R4	1595	B	90	200	M6	P	190	8,9	5,2
A 180 d	26 172 €	S	5	5	4299 x 1780 x 1433	341/1157	R4	1461	D	80	260	M6	P	190	11,3	4,1
B 180 BlueEFFICIENCY Edition	24 810 €	K	5	5	4393 x 1812 x 1590	488/1547	R4	1595	B	90	200	M6	P	200	9,0	5,2
B 200 d 4MATIC	35 856 €	K	5	5	4393 x 1812 x 1590	488/1547	R4	2143	D	100	300	A7	4X4	207	9,8	5,0
C 180	33 600 €	S	4	5	4686 x 1810 x 1442	480/-	R4	1595	B	115	250	M6	Z	223	8,4	5,5
C 200 d	36 300 €	S	4	5	4686 x 1810 x 1442	480/-	R4	1598	D	100	300	M6	Z	218	9,7	4,2
C 250 d 4MATIC	46 710 €	S	4	5	4686 x 1810 x 1442	480/-	R4	2143	D	150	500	A7	4x4	235	7,2	5,0
C 200 4MATIC	43 680 €	S	5	5	4686 x 1810 x 1442	480/-	R4	1991	B	135	300	A7	4x4	229	7,6	6,5
CLA 250 Sport 4MATIC	45 444 €	C	4	5	4630 x 1777 x 1432	470/-	R4	1991	B	160	350	A7	4x4	250	6,6	6,6
CLA 220 d	37 842 €	C	4	5	4630 x 1777 x 1432	470/-	R4	2143	D	125	350	A7	P	230	8,2	4,2
CLA 250	37 296 €	C	4	5	4630 x 1777 x 1432	470/-	R4	1991	B	155	350	M6	P	240	6,7	6,6
E 200	46 140 €	S	4	5	4923 x 1852 x 1468	540/-	R4	1991	B	135	300	A9	Z	240	7,7	5,9
E 350 d	56 070 €	S	4	5	4923 x 1852 x 1468	540/-	V6	2987	D	190	620	A9	Z	250	5,9	5,5
G 350 d	90 678 €	K	5	5	4672 x 1867 x 1951	-/-	V6	2987	D	180	600	A7	4x4	192	8,8	9,9
AMG G 63	144 420 €	K	5	5	4672 x 1867 x 1951	-/-	V8	5461	B	420	760	A7	4x4	210	5,4	13,8
GLA 250 4MATIC	38 292 €	K	5	5	4417 x 1804 x 1494	-/-	R4	1991	B	155	350	A7	4x4	230	7,1	6,6
GLA 200 d	31 950 €	K	5	5	4417 x 1804 x 1494	-/-	R4	2143	D	125	350	A7	P	220	8,3	4,4
GLC 220 d 4MATIC	45 960 €	K	5	5	4656 x 1890 x 1639	550/-	R4	2143	D	125	400	A9	4x4	210	8,3	5,5
GLC 250 4MATIC	44 970 €	K	5	5	4656 x 1890 x 1639	550/-	R4	1991	B	155	350	A9	4x4	222	7,3	7,1
GLE 400 4MATIC	68 340 €	C	5	5	4900 x 2003 x 1700	650/1720	V6	2996	B	245	480	A9	4x4	245	6,0	8,9
GLE 350 d 4MATIC	68 340 €	C	5	5	4804 x 1926 x 1796	650/1720	V6	2987	D	190	620	A9	4x4	226	7,0	7,2
GLS 350 d 4MATIC	75 420 €	K	5	7	5130 x 1934 x 1850	680/2300	V6	2987	D	190	620	A9	4x4	222	7,8	7,6
GLS 500 4MATIC	97 920 €	K	5	7	5130 x 1934 x 1850	680/2300	V8	4663	B	335	700	A9	4x4	250	5,3	11,3
S 500	107 328 €	S	4	5	5116 x 1899 x 1496	530/-	V8	4663	B	335	700	A9	Z	250	4,8	9,1
S 350 d	87 216 €	S	4	5	5246 x 1899 x 1496	530/-	V6	2987	D	190	620	A9	Z	250	6,8	6,0
SL AMG 63	189 720 €	R	2	2	4631 x 1877 x 1315	504/-	V8	5461	B	430	900	A7	Z	250	4,1	10,1
MITSUBISHI																
ASX 1,6 MIVEC Inform	18 700 €	K	5	5	4295 x 1770 x 1835	488/1219	R4	1590	B	86	154	M5	P	183	11,5	5,7
ASX 1,6 DI-D Invite+	25 350 €	K	5	5	4295 x 1750 x 1835	488/1219	R4	1560	D	84	270	M5	4x4	180	11,5	5,0
L 200 Club Cub 2,4 DI-D Invite	25 500 €	U	2	2	5195 x 1785 x 1770	-/-	R4	2442	D	113	380	M6	4x4	169		6,4
L 200 Double Cub 2,4 DI-D MIVEC Intense	31 500 €	U	4	5	5285 x 1815 x 1775	-/-	R4	2442	D	133	430	M6	4x4	179		7,2
Lancer Sportsedan 1,6 MIVEC Inform	14 500 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1480	400/-	R4	1590	B	85	154	M5	P	191	10,7	5,7
Lancer Sportsedan 1,6 MIVEC Invite	16 200 €	S	4	5	4570 x 1760 x 1480	400/-	R4	1590	B	85	154	M5	P	191	10,7	5,7
Outlander 2,0 MIVEC Intense	23 900 €	K	5	5/7	4695 x 1810 x 1680	667/1608	R4	1998	B	110	195	M5	P	190	10,6	6,7
Outlander 2,2 DI-D Intense+	33 900 €	K	5	5/7	4695 x 1810 x 1680	667/1608	R4	2268	D	110	380	M6	4x4	200	10,2	5,3
Pajero LWB 3,2 DI-D AT Instyle	47 460 €	K	5	5/7	4900 x 1875 x 1860	663/1069	R4	3200	D	140	441	M5	4x4	180	11,5	9,4
Pajero SWB 3,2 DI-D DPF Invite	36 500 €	K	3	5	4385 x 1875 x 1840	663/1069	R4	3200	D	140	441	A5	4x4	180	11,5	9,4
NISSAN																
370Z Coupe 3,7 V6 Premium	44 100 €	C	3	2	4265 x 1845 x 1325	235/-	V6	3696	B	241	363	M6	Z	250	5,3	10,6
370Z Roadster 3,7 V6 Platinum	50 900 €	R	3	2	4265 x 1845 x 1325	139/-	V6	3696	B	241	363	A7	Z	250	5,8	10,9
Evalia 1,6 110k Tekna	18 560 €	V	5	5/7	4400 x 1695 x 1865	900/-	R4	1598	B	81	153	M5	P	165	-	7,3
Evalia 1,5 dCi 90k Tekna	20 920 €	V	5	5/7	4400 x 1695 x 1865	900/-	R4	1461	D	66	200	M5	P	158	-	5,1
GT-R Black Edition	98 300 €	C	2	4	4670 x 1895 x 1370	315/-	V6	3799	B	404	550	A6	4x4	315	-	11,8
Juke 1,6 DIG-T 190k Tekna	21 800 €	H	5	5	4135 x 1765 x 1565	251/-	R4	1618	B	140	240	M6	P	215	7,8	6,0
Juke 1,5 Turbodiesel DCi GEN6 Tekna	21 210 €	H	5	5	4135 x 1765 x 1565	251/-	R4	1461	D	81	260	M6	P	175	11,2	4,0
Micra 1,2 80k 2WD Acenta	10 190 €	H	5	5	3825 x 1665 x 1520	265/1132	R3	1198	B	59	110	M5	P	170	13,7	5,0
Micra 1,2 DIG-S 98k Acenta	13 590 €	H	5	5	3825 x 1665 x 1520	265/1132	R3	1198	B	72	147	CVT	P	175	11,8	5,0
Murano 2,5 dCi 190k ALL-Mode 4x4i	46 700 €	K	5	5	4860 x 1885 x 1720	402/838	R4	2488	D	140	450	A6	4x4	196	10,5	8,0
Navara N-Connecta	34 160 €	U	4	5	5300 x 2085 x 1840	-/-	R4	2300	D	140	450	M6	4x4	184	10,8	6,4
Note 1,2 90k 2WD Acenta	15 850 €	H	5	5	4100 x 1695 x 1530	437/-	R4	1198	B	72	147	CVT	P	172	12,2	5,2
Note 1,2 80k 2WD Acenta	12 710 €	H	5	5	4100 x 1695 x 1530	437/-	R4	1198	B	59	110	M5	P	168	13,7	4,7
Note 1,5 90k 2WD Visia	14 050 €	H	5	5	4100 x 1695 x 1530	437/-	R4	1461	D	66	200	M5	P	179	11,9	3,6
Leaf 24 kWh Visia	29 050 €	H	5	5	4445 x 1770 x 1550	370/720	-	-	E	80	245	A1	P	144	11,5	-
Leaf 30 kWh Acenta	33 760 €	H	5	5	4445 x 1770 x 1550	370/720	-	-	E	80	245	A1	P	144	11,5	-
Pulsar dCi 110 Visia	15 350 €	H	5	5	4387 x 2017 x 1520	385/-	R4	1461	D	81	260	M6	P	190	11,5	3,6
Pulsar DIG-T 115 Acenta	14 850 €	H	5	5	4387 x 2017 x 1520	385/-	R4	1197	B	85	190	M6	P	190	10,7	5,0
Qashqai 1,2 DIG-T 115k Visia	18 500 €	K	5	5	4377 x 1806 x 1590	410/-	R4	1197	B	85	190	M6	P	185	10,9	5,6
Qashqai dCi 130 XTRONIC	26 360 €	K	5	5	4377 x 1806 x 1590	410/-	R4	1598	D	96	320	A6	4x4	183	11,1	4,6
X-Trail dCi 130 All-Mode 4x4 Acenta	29 150 €	K	5	5/7	4640 x 1820 x 1710	550/-	R4	1598	D	96	320	M6	4x4	186	11,0	5,3
X-Trail DIG-T 160 Acenta	25 050 €	K	5	5/7	4640 x 1820 x 1710	550/-	R4	1618	B	120	240	M6	4x4	200	9,7	6,2
OPEL																
Adam 1,2 51kW Adam	10 490 €	H	3	4	3698 x 1720 x 1484	170/663	R4	1229	B	51	115	M5	P	165	14,9	5,3
Adam 1,4 64kW Jam	12 990 €	H	3	4	3698 x 1720 x 1484	170/663	R4	1398	B	64	130	M5	P	176	12,5	5,4
Adam 1,4 74kW Jam	13 690 €	H	3	4	3698 x 1720 x 1484	170/663	R4	1398	B	74	130	M5	P	185	11,5	5,4
Asam S 1,4 Turbo 100kW S&S	17 390 €	H	3	4	3698 x 1720 x 1484	170/663	R4	1364	B	110	220	M6	P	210	8,5	5,9
GTC 1,6 Turbo 125kW	24 190 €	H	3	4	4466 x 1840 x 1489	380/1165	R4	1598	B	125	260	A6	P	201	9,2	6,9
Astra 1,6 CDTI 70kW Enjoy	17 590 €	H	5	5	4370 x 1809 x 1510	350/1210	R4	1598	D	70	280	M6	P	185	12,7	3,6
Astra 1,4 Turbo 92kW Dynamic	17 990 €	H	5	5	4370 x 1809 x 1510	350/1210	R4	1399	B	92	245	M6	P	205	9,2	5,4
Astra 1,0 Turbo 77kW S&S Innovation	18 590 €	H	5	5	4370 x 1809 x 1482	350/1210	R3	999	B	77	170	A5	P	200	12,7	4,1
Astra ST 1,6 CDTI 100kW Enjoy	21 790 €	K	5	5	4702 x 1809 x 1510	540/1630	R4	1598	D	100	320	M6	P	200	10,1	4,5
Astra ST 1,6 Turbo 147kW S&S Dynamic	22 290 €	K	5	5	4702 x 1809 x 1510	540/1630	R4	1598	B	147	280	M6	P	235	7,7	6,0
Cascada 1,4 Turbo 103kW S&S Cosmo	24 320 €	CA	2	4	4696 x 1839 x 1443	380/750	R4	1364	B	103	200	M6	P	207	10,9	6,4
Cascada 2,0 CDTI 125kW S&S Cosmo	27 430 €	CA	2	4	4696 x 1839 x 1443	380/750	R4	1956	D	125	400	M6	P	218	10,3	4,9
Combo Van 1,3 CDTI 66kW L1H1	15 420 €	V	3	2	4390 x 1832 x 1845	3400/3800	R4	1248	D	66	200	M5	P	156	-	5,1
Corsa 1,2 51kW Selection	9 590 €	H	3	5	4021 x 1736 x 1479	285/1090	R4	1229	B	51	115	M5	P	162	16,0	5,3
Corsa 1,3 CDTI 70kW Enjoy S&S	13 790 €	H	3	5	4021 x 1736 x 1479	285/1090	R4	1248	D	70	190	M5	P	182	11,9	3,2
Corsa 1,4 Turbo 74kW Enjoy S&S	11 590 €	H	3	5	4021 x 1736 x 1479	285/1090	R4	1364	B	74	200	M6	P	185	11,0	5,1
Corsa 1,2 51kW Selection	9 890 €	H	5	5	4021 x 1746 x 1481	285/1120	R4	1229	B	51	115	M5	P	162	16,0	5,3
Corsa 1,4 Turbo 74kW Sport S&S	13 990 €	H	5	5	4021 x 1746 x 1481	285/1120	R4	1364	B	74	200	M5	P	185	11,0	5,1
Corsa Van 1,3 CDTI 70kW Base	13 690 €	V	2	0	4021 x 1736 x 1479	919/-	R4	1248	D	70	190	M5	P	182	11,9	3,4
Insignia 1,6 Turbo 125kW Sport	31 540 €	S	4	5	4842 x 1856 x 1498	500/1015	R4	1598	B	125	260	A6	P	220	9,2	5,9
Insignia 1,6 CDTI 88kW S&S Edition	27 190 €	S	4	5	4842 x 1856 x 1498	500/1015	R4	1598	D	88	320	M6	P	195	11,9	3,9
Insignia 2,0 Turbo 184kW S&S Edition	35 740 €	H	5	5	4842 x 1856 x 1498	500/1015	R4	1998	B	184	400	M6	4x4	250	7,5	7,8
Insignia ST 1,6 CDTI 100kW S&S Edition	28 990 €	K	5	5	4913 x 1856 x 1513	500/1530	R4	1598	D	100	320	M6	P	200	11,4	4,1
Meriva 1,4 74kW Enjoy	15 390 €	V	5	5	4300 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1398	B	74	130	M5	P	177	14,0	6,0
Meriva 1,4 Turbo 88kW Cosmo	17 290 €	V	5	5	4300 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1364	B	88	175	M5	P	188	11,3	5,9
Meriva 1,6 CDTI 100kW S&S Cosmo	20 090 €	V	5	5	4300 x 1812 x 1615	400/1500	R4	1598	D	100	320	M6	P	197	9,9	4,3
Mokka 1,6 85kW S&S Enjoy	18 390 €	K	5	5	4278 x 1777 x 1658	356/1372	R4	1598	B	85	155	M5	P	170	12,5	6,6
Vivaro Van 1,6 CDTI 70kW L1H1 Base	18 300 €	V	5	2-9	4998 x 1956 x 1971	-/5200	R4	1598	D	70	260	M6	P	153	15,4	6,3
Zafira Tourer 1,4 Turbo 103kW Enjoy	25 340 €	V	5	5-7	4656 x 1928 x 1685	650/1860	R4	1364	B	103	200	A6	P	197	10,9	6,8
Zafira Tourer 1,6 CDTI 100 kW S&S Enjoy	24 340 €	V	5	5-7	4656 x 1928 x 1685	650/1860	R4	1598	D	100	320	M6	P	193	11,2	4,1
PEUGEOT																
108 1,0 Vti Allure	11 050 €	H	4	5	3475 x 1615 x 1460	190/780	R3	998	B	51	95	M5	P	160	13,0	4,1
108 1,2 PureTech TOP!	12 850 €	H	4	5	3475 x 1615 x 1460	190/780	R3	1199	B	60	116	M5	P	170	10,9	4,3
208 1,2 PureTech Active	12 290 €	H	5	5	3973 x 1739 x 1460	285/1076	R3	999	B	60	118	M5	P	178	13,9	4,5
208 1,6 BlueHDi Allure	17 340 €	H	5	5	3973 x 1739 x 1460	285/1076	R4	1560	D	73	254	M5	P	187	12,0	3,5
2008 1,6 BlueHDi S&S Active	19 620 €	K	4	5	4159 x 1829 x 1570	350/1172	R4	1397	D	88	300	M6	P	190	9,6	3,7
301 1,6 BlueHDi Active	13 440 €	S	4	5	4427 x 1748 x 1477	506/-	R4	1560	D	73	254	M5	P	180	11,9	3,8
301 1,6 VTi Active	11 940 €	S	4	5	4427 x 1748 x 1477	506/-	R4	1587	B	85	150	M5	P	188	10,3	6,4
308 1,6 THP 205 S&S GT	25 150 €	H	5	5	4253 x 1863 x 1447	420/1228	R4	1598	B	151	285	M6	P	235	7,5	5,6
308 2,0 BlueHDi S&S Active	23 440 €	H	5	5	4253 x 1863 x 1457	420/1228	R4	1997	D	110	370	A6	P	218	9,4	3,8
308 SW 1,2 PureTech S&S Allure	23 030 €	K	5	5	4585 x 1863 x 1472	610/1660	R3	1199	B	96	230	A6	P	204	11,6	4,9
308 SW 1,6 BlueHDi S&S Acces	18 120 €	K	5	5	4585 x 1863 x 1472	610/1660	R4	1560	D	73	254	M5	P	184	13,5	4,9
3008 1,6 BlueHDi S&S Style	24 530 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/-	R4	1560	D	88	300	M6	P	181	13,1	4,1
3008 2,0 BlueHDi S&S	29 470 €	K	5	5	4365 x 1837 x 1635	432/-	R4	1997	D	110	370	M6	P	195	10,6	4,1
208 GTi 1,6 THP	22 930 €	H	3	5	3973 x 1829 x 1460	285/1076	R4	1598	B	153	300	M6	P	230	6,7	5,4

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba
308 GTi 1,6 THP S&S	31 350 €	H	5	5	4253 x 1863 x 1446	420/1228	R4	1598	B	200	330	M6	P	250	6,0	6,0
Partner Furgon 1,6 Vti L1	13 800 €	V	5	5	4380 x 1857 x 1838	-/0	R4	1598	B	72	152	M5	P	160	13,2	7,1
508 1,6 BlueHDi S&S Active	25 920 €	S	4	5	4830x 1828 x 1456	512/-	R4	1560	B	88	300	M6	P	202	12,1	4,0
508 2,0 BlueHDi S&S Active	29 990 €	S	4	5	4830x 1828 x 1456	512/-	R4	1997	D	110	370	M6	P	210	9,8	4,2
508 SW 1,6 BlueHDi S&S Active	29 320 €	K	5	5	4829 x 1828 x 1487	512/1598	R4	1560	D	88	300	M6	P	199	12,6	4,2
508 SW 2,0 BlueHDi S&S Allure	35 090 €	K	5	5	4829 x 1828 x 1487	512/1598	R4	1997	D	133	400	A6	P	226	9,4	4,4
508 RXH 2,0 BlueHDi	38 420 €	K	5	5	4828 x 1864 x 1521	512/1598	R4	1997	D	133	400	A6	P	220	8,9	4,6
5008 1,6 BlueHDi S&S Style	24 030 €	K	5	5/7	4529 x 2118 x 1647	679/1754	R4	1560	D	88	300	M6	P	185	13,1	3,8
5008 2,0 BlueHDi S&S Style	26 180 €	K	5	5/7	4529 x 2118 x 1647	679/1754	R4	1997	D	110	370	M6	P	195	10,2	3,7
Partner Tepee 1,6 VTi Active	17 130 €	V	5	5+2	4380 x 1857 x 1862	675/2400	R4	1598	B	88	160	M5	P	177	11,4	6,5
Boxer Minubus 2,0 BlueHDi L1H1	29 445 €	V	5	6	4963 x 2050 x 2254	-/0	R4	1997	D	81	250	M6	P	-	-	5,8
PORSCHE																
911 Carrera	99 130 €	C	2	4	4499 x 1808 x 1294	145/-	B6	2981	B	272	450	M7	Z	295	4,6	8,3
911 Carrera Cabrio PDK	116 013 €	CA	2	4	4491 x 1808 x 1289	145/-	B6	2981	B	272	450	A7	Z	290	4,6	7,4
911 Turbo	178 078 €	C	2	4	4507 x 1880 x 1297	115/-	B6	3800	B	397	660	A7	4x4	320	3,0	9,1
718 Boxster	58 455 €	CA	2	2	4379 x 1801 x 1281	275/-	B4	1988	B	220	380	M6	Z	275	5,1	7,4
Cayenne Turbo II FL	134 490 €	K	5	5	4855 x 1939 x 1702	670/1705	V8	4806	B	382	750	A8	4x4	279	4,5	11,5
Panamera S	104 234 €	C	4	4	5015 x 1931 x 1418	445/-	V6	2997	B	309	520	A7	Z	287	5,1	8,7
Panamera GTS	124 165 €	C	4	4	5015 x 1931 x 1408	445/-	V8	4806	B	324	520	A7	4x4	288	4,4	10,7
RENAULT																
Clio 1,2 16V 75 Limited	10 590 €	H	5	5	4062 x 1506 x 1448	300/-	R4	1149	B	54	107	M5	P	167	14,5	5,6
Clio Energy dCi 90 Intens	15 690 €	H	5	5	4062 x 1506 x 1448	300/-	R4	1461	D	66	220	M5	P	180	12,0	3,3
Clio EnergyTce 90 Intens	12 990 €	H	5	5	4062 x 1506 x 1448	300/-	R3	898	B	66	140	M5	P	182	12,2	4,7
Espace Energy TCe 200 EDC Initiale Paris	40 190 €	V	5	5	4857 x 1888 x 1677	247/2035	R4	1618	B	147	260	A7	P	211	8,6	5,3
Espace Energy dCi 160 EDC Initiale Paris	41 890 €	V	5	5	4857 x 1888 x 1677	247/2035	R4	1598	D	118	380	A6	P	202	9,9	4,4
Fluence 1,6 16V 115 Life	13 190 €	S	4	5	4622 x 1809 x 1479	530/-	R4	1598	B	84	151	M5	P	185	11,7	6,7
Fluence Energy dCi 110 Limited	15 990 €	S	4	5	4622 x 1809 x 1479	530/-	R4	1461	D	81	240	M6	P	185	11,0	4,0
Fluence Energy dCi 110 Intens	16 790 €	S	4	5	4622 x 1809 x 1479	530/-	R4	1461	D	96	320	M6	P	180	11,0	4,0
Kangoo Energy dCi 90 Extrem	18 490 €	V	5	5	4282 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	66	220	M5	P	160	13,3	4,6
Kangoo Energy dCi 75 Life	16 290 €	V	5	5	4282 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	55	200	M5	P	150	16,3	4,3
Kangoo Energy TCe 115 Life	16 090 €	V	5	5	4282 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1197	B	84	190	M6	P	173	11,7	6,2
Kangoo Energy dCi 110 Zen	18 290 €	V	5	5	4282 x 1829 x 1799	660/2866	R4	1461	D	80	260	M6	P	170	12,3	4,4
Captur Energy TCe 90 Life	11 990 €	K	5	5	4122 x 1531 x 1566	377/455	R3	898	B	66	140	M5	P	171	13,0	5,1
Captur Energy TCe 120 EDC Zen	15 690 €	K	5	5	4122 x 1531 x 1566	377/455	R4	1197	B	87	205	A6	P	192	10,6	5,5
Captur Energy dCi 90 Advantage	14 990 €	K	5	5	4122 x 1531 x 1566	377/455	R4	1461	D	66	220	M5	P	171	13,1	3,7
Captur Energy dCi 90 EDC Intens	18 890 €	K	5	5	4122 x 1531 x 1566	377/455	R4	1461	D	66	220	A6	P	170	13,8	3,8
Captur Energy dCi 110 X-Mod	19 690 €	K	5	5	4122 x 1531 x 1566	377/455	R4	1461	D	81	260	M6	P	180	11,4	3,9
Talisman Energy TCe 150 EDC Zen	26 900 €	L	5	5	4849 x 1890 x 1463	608/1022	R4	1618	B	110	220	A7	P	215	9,6	5,6
Talisman Energy TCe 200 EDC Initiale Paris	36 490 €	L	5	5	4849 x 1890 x 1463	608/1022	R4	1618	B	147	260	A7	P	237	7,6	5,6
Talisman Energy dCi 110 Life	23 490 €	L	5	5	4849 x 1890 x 1463	608/1022	R4	1461	D	81	260	M6	P	190	11,9	3,6
Talisman Energy dCi 130 Intens	28 690 €	L	5	5	4849 x 1890 x 1463	608/1022	R4	1598	D	96	320	M6	P	205	10,4	3,9
Talisman Energy dCi 160 EDC Zen	29 890 €	K	5	5	4849 x 1890 x 1463	608/1022	R4	1598	D	118	380	A6	P	215	9,4	4,4
Nový Mégane Energy TCe 100 Zen	14 390 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	384/1247	R4	1198	B	74	175	M6	P	179	12,3	5,5
Nový Mégane Energy TCe 130 Intens	16 490 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	384/1247	R4	1198	B	97	205	M6	P	197	10,6	5,5
Nový Mégane Energy TCe 205 EDC GT	21 990 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	384/1247	R4	1618	B	151	280	A7	P	230	7,1	6,0
Nový Mégane Energy dCi 90 Life	14 990 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	384/1247	R4	1461	D	66	220	M6	P	174	13,4	3,9
Nový Mégane Energy dCi 110 Zen	16 690 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	384/1247	R4	1461	D	81	260	M6	P	187	11,3	3,9
Nový Mégane Energy dCi 110 EDC Intens	19 590 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	384/1247	R4	1461	D	81	250	A6	P	187	12,3	3,8
Nový Mégane Energy dCi 130 Bose	21 190 €	H	5	5	4302 x 1808 x 1471	384/1247	R4	1598	D	96	320	M6	P	198	10,0	4,0
Mégane Grandtour Energy TCe 115 Life	16 490 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1198	B	85	190	M6	P	190	11,2	5,3
Mégane Grandtour Energy TCe 130 EDC Limited	18 790 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1198	B	85	190	A6	P	200	10,0	5,8
Mégane Grandtour 2.0 Energy TCe 220 GT220	23 390 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1998	B	162	340	M6	P	240	7,6	7,5
Mégane Grandtour Energy dCi 95 Life	16 890 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1461	D	70	240	M6	P	190	12,6	3,6
Mégane Grandtour Energy dCi 110 Limited	18 990 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1461	D	81	260	M6	P	190	12,4	3,6
Mégane Grandtour Energy dCi 130 Limited	20 390 €	K	5	5	4567 x 1804 x 1507	486/1595	R4	1598	D	96	320	M6	P	200	10,1	4,0
Scénic Energy TCe 130 Limited	19 590 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	470/1870	R4	1198	B	97	205	M6	P	190	11,4	6,2
Scénic Energy dci 110 Limited	20 590 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	470/1870	R4	1461	D	81	240	M6	P	180	12,3	4,1
Scénic Energy dCi 130 Bose	24 160 €	H	5	5	4366 x 1845 x 1640	470/1870	R4	1598	D	96	320	M6	P	195	10,3	4,4
Grand Scénic Energy TCe 130 Limited	20 190 €	V	5	5	4573 x 1845 x 1645	752/2050	R4	1198	B	97	205	M6	P	190	11,7	6,5
Grand Scénic dCi 110 EDC Bose	24 590 €	V	5	5	4573 x 1845 x 1645	752/2050	R4	1461	D	81	240	A6	P	180	13,6	4,4
Kadjar Energy TCe 130 Life	17 790 €	K	5	5	4449 x 1836 x 1607	472/1478	R4	1197	B	96	205	M6	P	192	10,1	5,8
Kadjar Energy dCi 130 4x4 Bose	28 690 €	K	5	5	4449 x 1836 x 1607	472/1478	R4	1598	D	96	320	M6	4x4	190	10,5	4,9
Clio Grandtour 1,2 16 V 75 Life	9 590 €	K	5	5	4267 x 1506 x 1445	443/1380	R4	1149	B	54	107	M5	P	167	14,5	5,6
Clio Grandtour Energy dCi 75 Advantage	13 090 €	K	5	5	4267 x 1506 x 1445	443/1380	R4	1461	D	55	200	M5	P	168	14,3	3,3
Twingo SCe 70 Life	7 990 €	H	5	4	3595 x 1732 x 1445	188/219	R3	999	B	52	91	M5	P	151	14,5	4,7
SMART																
Fortwo kupé 45 kW Passion	11 892 €	C	2	2	2695 x 1663 x 1555	260/350	R3	999	B	45	91	M5	Z	151	15,6	4,5
Fortwo kupé 52 kW Prime	13 097 €	C	2	2	2695 x 1663 x 1555	260/350	R3	999	B	52	91	M5	Z	151	14,4	4,1
Fortwo kupé 66 kW Proxy	16 586 €	C	2	2	2695 x 1663 x 1555	260/350	R3	898	B	66	135	A6	Z	155	11,3	4,1
Forfour 52 kW Passion	13 092 €	C	2	2	3495 x 1665 x 1554	185/975	R3	999	B	52	91	M5	Z	151	15,9	4,2
Forfour 66 kW Prime	15 918 €	C	2	2	3495 x 1665 x 1554	185/975	R3	898	B	66	135	A6	Z	165	11,9	4,2
Forfour 45 kW Proxy	12 492 €	C	2	2	3495 x 1665 x 1554	185/975	R3	999	B	45	91	M5	Z	151	16,7	4,7
Forfour 66 kW Proxy	16 170 €	C	2	2	3495 x 1665 x 1554	185/975	R3	898	B	66	135	A5	Z	165	11,2	4,3
SEAT																
Alhambra 1,4 TSI Reference	26 710 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	885/-	R4	1395	B	110	250	M6	P	202	9,8	6,4

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba
Alhambra 2,0 TDI CR Style	34 150 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	885/-	R4	1968	D	110	340	A6	P	200	10,4	5,2
Alhambra 2,0 TDI CR Reference	27 990 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1720	885/-	R4	1968	D	85	280	M6	P	184	12,6	5,0
Leon X-Perience 1,8 TSI	29 500 €	K	5	5	4543 x 1816 x 1481	587/1470	R4	1798	B	132	280	A6	4x4	221	7,2	6,5
Leon X-Perience 1,6 TDI CR	25 240 €	K	5	5	4543 x 1816 x 1481	587/1470	R4	1598	D	81	250	M5	4x4	191	11,1	4,2
Leon X-Perience 2,0 TDI CR	31 960 €	K	5	5	4543 x 1816 x 1481	587/1470	R4	1968	D	135	380	A6	4x4	224	7,1	5,4
Leon SC 1,2 TSI Reference	14 380 €	K	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1197	B	63	160	M5	P	178	11,9	5,3
Leon SC 1,4 TSI S&S Style	17 560 €	K	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1395	B	92	200	M6	P	202	9,3	5,2
Leon Cupra ST 265 2,0 TSI	27 720 €	K	5	5	4543 x 1816 x 1431	587/-	R4	1984	B	195	350	M6	P	250	6,2	6,8
Leon Cupra 290 2,0 TSI	32 220 €	K	5	5	4271 x 1816 x 1435	380/-	R4	1984	B	213	350	A6	P	250	5,7	6,6
Leon Cupra 265 2,0 TSI	27 340 €	K	5	5	4271 x 1816 x 1435	380/-	R4	1984	B	195	350	M6	4x4	250	6,0	6,7
Ibiza 1,2 TSI Style	12 450 €	H	5	5	4061 x 1693 x 1445	292/-	R4	1197	B	66	160	M5	P	184	10,7	4,9
Ibiza 1,4 TDI CR Style	16 250 €	H	5	5	4061 x 1693 x 1445	292/-	R3	1422	D	77	250	M5	P	192	9,9	4,0
Ibiza SC 1,2 TSI Style	12 680 €	H	3	5	4043 x 1693 x 1428	292/-	R4	1197	B	81	175	M6	P	197	9,1	5,2
Ibiza SC 1,4 EcoTSI FR	16 110 €	H	3	5	4043 x 1693 x 1428	292/-	R4	1395	B	110	250	M6	P	220	7,8	4,8
Ibiza ST 1,2 TSI Reference	12 490 €	K	5	5	4236 x 1693 x 1445	430/-	R4	1197	B	66	160	M5	P	172	14,8	5,2
Ibiza ST 1,4 TDI CR Style	16 750 €	K	5	5	4236 x 1693 x 1445	430/-	R4	1422	D	77	250	M5	P	192	10,3	4,0
Leon 1,2 TSI S&S Reference	15 530 €	H	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1197	B	81	175	M6	P	191	10,2	4,9
Leon 1,2 TSI S&S Style	18 920 €	H	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1197	B	81	175	A7	P	191	10,2	4,9
Leon 1,4 TSI S&S Style	17 720 €	H	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1395	B	92	200	M6	P	202	9,3	5,2
Leon 1,6 TDI CR Reference	16 660 €	H	5	5	4263 x 1816 x 1459	380/-	R4	1598	D	66	230	M5	P	178	12,6	4,1
Leon 2,0 TDI CR S&S FR	23 750 €	H	5	5	4271 x 1816 x 1444	380/-	R4	1968	D	110	320	A6	P	211	8,4	4,8
Toledo 1,2 TSI Entry	13 920 €	S	4	5	4482 x 1706 x 1461	550/-	R4	1197	B	66	160	M5	P	186	11,3	4,7
Toledo 1,6 TDI Reference	16 720 €	S	4	5	4482 x 1706 x 1461	550/-	R4	1598	D	85	250	M5	P	201	10,0	4,3
Toledo 1,4 TSI Style	21 090 €	S	4	5	4482 x 1706 x 1461	550/-	R4	1390	B	92	200	A7	P	208	9,0	5,2
Ateca 1,0 Eco TSI Reference	16 990 €	K	5	5	4363 x 1841 x1601	510/-	R3	999	B	85	115	M6	P	183	10,5	5,3
Ateca 1,4 Eco TSI 4Drive Style	25 280 €	K	5	5	4363 x 1841 x1601	485/-	R4	1395	B	110	150	A6	4x4	189	8,9	6,1
Ateca 2,0 TDI CR Xcelllence	27 200 €	K	5	5	4363 x 1841 x1601	510/-	R4	1968	D	110	150	A7	P	201	8,5	4,5
SUZUKI																
Baleno 1,2 DUALJET	13 590 €	H	5	5	3995 x 1745 x 1460	355/756	R4	1242	B	66	90	M5	P	180	12,3	4,2
Baleno 1,0 BOOSTERJET	17 690 €	H	5	5	3995 x 1745 x 1460	355/756	R3	998	B	82	112	A6	P	190	11,0	4,7
Celerio 1,0 GL AC 5D	8 400 €	H	5	5	3600 x 1600 x 1540	254/1053	R3	998	B	50	90	M5	P	155	13,5	4,3
Swift 1,2 GL AC 3D	9 650 €	H	3	4	3850 x 1695 x 1510	211/512	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0
Swift 1,2 GL AC 5D	9 590 €	H	5	5	3970 x 1720 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0
Swift 1,2 GL AC AT 5D	11 190 €	H	5	5	3970 x 1720 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	A4	P	160	12,3	5,5
Swift 1,2 Violet AC 5D	10 190 €	H	5	5	3970 x 1720 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5,0
Swift 1,2 GLX AAC 5D	11 190 €	H	5	5	3970 x 1720 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	M5	P	165	12,3	5
Swift 1,2 GLX AAC AT 5D	12 790 €	H	5	5	3970 x 1720 x 1510	211/528	R4	1242	B	69	118	A4	P	160	13,5	5,6
Swift Sport 1,6 SPORT 5D	14 690 €	H	5	5	3890 x 1695 x 1510	211/512	R4	1586	B	100	160	M6	P	195	8,7	6,4
Vitara 1,6 VVT PREMIUM 2WD	17 400 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11,5	5,3
Vitara 1,6 VVT PREMIUM 2WD AT	19 000 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	A6	P	180	12,5	5,5
Vitara 1,6 VVT ELEGANCE 2WD AT	20 300 €	K	K	K	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	A6	P	180	12,5	5,5
Vitara 1,6 DDiS ELEGANCE 4WD	23 500 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1598	D	88	320	M6	4x4	180	12,4	4,0
Vitara 1,6 VVT COMFORT 4WD	18 200 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	180	11,5	5,3
Vitara 1,6 VVT PREMIUM 4WD	19 500 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	M5	4x4	180	12,0	5,6
Vitara 1,6 VVT ELEGANCE 4WD	20 800 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	M6	4x4	180	12,0	5,6
Vitara 1,6 VVT ELEGANCE+ 4WD AT	23 000 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1586	B	88	156	A6	4x4	180	13,0	5,7
Vitara 1,6 DDiS PREMIUM 4WD 6TCSS AT	23 300 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1598	D	88	320	A6	4x4	180	12,4	4,2
Vitara S 1,4 BOOSTERJET 4WD	22 100 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1373	B	103	220	M6	4x4	200	10,2	5,4
Vitara S 1,4 BOOSTERJET 4WD AT	23 700 €	K	5	5	4175 x 1775 x 1610	375/1120	R4	1373	B	103	220	A6	4x4	200	10,2	5,5
SX4 S-Cross 1,6 START 2WD	15 000 €	H	5	5	4300 x 1766 x 1680	430/1269	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11,0	5,5
SX4 S-Cross 1,6 COMFORT 2WD	16 800 €	H	5	5	4300 x 1766 x 1680	430/1269	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11,0	5,5
SX4 S-Cross 1,6 PREMIUM 2WD	17 900 €	H	5	5	4300 x 1766 x 1680	430/1269	R4	1598	D	88	320	M6	P	180	12,0	4,4
SX4 S-Cross 1,6 ELEGANCE+ 4WD CVT AT	22 900 €	H	5	5	4300 x 1766 x 1680	430/1269	R4	1586	B	88	156	CVT	4x4	165	13,5	5,7
SX4 S-Cross 1,6 PREMIUM 2WD CVT AT	19 000 €	H	5	5	4300 x 1766 x 1680	430/1269	R4	1586	B	88	156	CVT	P	170	12,4	5,5
Jimny 1,3 Comfort 4WD AT	17 290 €	K	3	4	3646 x 1600 x 1706	113/816	R4	1328	B	62,5	110	A4	4x4	135	17,2	7,3
Jimny 1,3 Style 4WD	16 490 €	K	3	4	3646 x 1600 x 1706	113/816	R4	1328	B	62,5	110	M5	4x4	140	14,1	7,1
ŠKODA																
Citigo 1,0 MPI 55 kW Active	8 355 €	H	3	4	3563 x 1641 x 1478	251/951	R3	999	B	55	95	M5	P	171	13,2	4,6
Citigo 1,0 MPI 55 kW Active	8 705 €	H	5	4	3563 x 1645 x 1478	251/959	R3	999	B	55	95	M5	P	171	13,2	4,6
Fabia 1,0 MPI 44 kW Active	9 040 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	999	B	44	95	M5	P	160	15,7	4,7
Fabia 1,2 TSI 66kw Ambition	11 540 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R4	1197	B	66	160	M5	P	182	10,9	4,7
Fabia 1,2 TSI 81 kW Style	14 540 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R4	1197	B	81	175	A7	P	196	9,4	4,7
Fabia 1,4 TDI 66 kW Active	13 240 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	1422	D	66	230	M5	P	182	11,1	3,6
Fabia 1,4 TDI 66 kW Ambition	15 540 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	1422	D	66	230	A7	P	182	11,1	3,4
Fabia 1,4 TDI 77 kW Style	15 740 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	1422	D	77	250	M5	P	193	10,1	3,4
Fabia Combi 1,2 TSI 66 kW Active	11 340 €	K	5	5	4257 x 1732 x 1467	530/1395	R4	1197	B	66	160	M5	P	185	11,0	4,7
Fabia Combi 1,2 TSI 81 kW Ambition	12 640 €	K	5	5	4257 x 1732 x 1467	530/1395	R4	1197	B	81	175	M6	P	199	9,6	4,8
Fabia Combi 1,4 TDI 66 kW Style	17 140 €	K	5	5	4257 x 1732 x 1467	530/1395	R3	1422	D	66	230	A7	P	184	11,3	3,6
Fabia Combi 1,4 TDI 77 kW Ambition	15 340 €	K	5	5	4257 x 1732 x 1467	530/1395	R3	1422	D	77	250	M5	P	196	10,2	3,7
Octavia 1,2 TSI 63 kW Ambition	16 310 €	S	5	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1197	B	63	160	M5	P	181	12,0	4,8
Octavia 1,6 TDI 81 kW Active	18 640 €	S	5	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1596	D	81	250	M5	P	197	10,6	3,8
Octavia 1,4 TSI 110 kW Ambition	19 250 €	S	5	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1395	B	110	250	M6	P	219	8,1	5,1
Octavia 2,0 TDI 110 kW Style	25 450 €	S	5	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1968	D	110	340	M6	P	218	8,4	4,0
Octavia 1,8 TSI 132 kW Style	24 990 €	S	5	5	4685 x 1814 x 1449	590/1580	R4	1798	B	132	250	A7	P	231	7,3	5,6
Octavia 2,0 TDI 135 kW 4x4 Ambition	26 300 €	S	5	5	4659 x 1814 x 1461	590/1580	R4	1968	D	135	380	A6	4x4	228	7,1	4,9

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Usporiadanie a počet valcov	Zdvihový objem	Palivo	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Poháňané nápravy	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba
Octavia Combi 1,2 TSI 63 kW Active	15 740 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1197	B	63	160	M5	P	178	12,2	4,8
Octavia Combi 1,6 TDI 81 kW Ambition	20 790 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1596	D	81	250	M5	P	194	10,8	3,8
Octavia Combi 2,0 TDI 110kw 4x4 Style	26 500 €	K	5	5	4659 x 1814 x 1465	610/1740	R4	1968	D	110	340	M6	4x4	213	8,6	4,6
Nový Superb 1,6 TDI 88 kW Ambition	26 390 €	S	5	5	4861 x 1864 x 1468	625/1760	R4	1596	D	88	250	M6	P	206	10,9	4,2
Nový Superb 2,0 TDI 110 kW Active	27 390 €	S	5	5	4861 x 1864 x 1468	625/1760	R4	1968	D	110	340	A6	P	220	8,8	4,1
Nový Superb 2,0 TDI 140 kw 4x4 Style	36 890 €	S	5	5	4861 x 1864 x 1468	625/1760	R4	1968	D	140	400	A6	4x4	230	7,6	5,0
Nový Superb 2,0 TSI 206 kw 4x4 Ambition	35 790 €	S	5	5	4861 x 1864 x 1468	625/1760	R4	1984	B	206	350	A6	4x4	250	5,8	7,1
Nový Superb Combi 1,4 TSI 92 kW Active	22 790 €	K	5	5	4859 x 1864 x 1477	660/1950	R4	1395	B	92	200	M6	P	206	10,0	5,4
Nový Superb Combi 2,0 TDI 110 kW Ambition	30 890 €	K	5	5	4859 x 1864 x 1477	660/1950	R4	1968	D	110	340	A6	P	218	8,9	4,7
Rapid Liftback 1,4 TSI 92 kW Active	16 120 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1395	B	90	200	A7	P	208	9,0	4,8
Rapid Liftback 1,2 TSI 81 kW Ambition	14 670 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1197	B	81	175	M6	P	200	9,8	4,9
Rapid Liftback 1,4 TDI 66 kW Style	16 830 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1422	D	66	230	M5	P	185	11,7	3,6
Rapid Spaceback 1,2 TSI 66 kW Active	12 420 €	H	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1197	B	66	160	M5	P	184	11,2	4,7
Rapid Spaceback 1,4 TSI 92 kW Ambition	17 320 €	H	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1395	B	92	200	A7	P	205	8,9	4,8
Rapid Spaceback 1,4 TDI 66 kW Ambition	17 750 €	H	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1422	D	66	230	A7	P	183	11,6	3,6
Rapid Spaceback 1,6 TDI 85 kW Active	15 620 €	H	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1596	D	85	250	M5	P	198	9,9	4,2
Rapid Spaceback 1,2 TSI 81 kW Monte Carlo	16 600 €	H	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1197	B	81	175	M6	P	200	9,8	4,9
Rapid Spaceback 1,4 TDI 66 kW Monte Carlo	17 780 €	H	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1422	D	66	230	M5	P	183	11,6	3,6
Yeti 1,2 TSI 81 kW Active	14 990 €	K	5	5	4222 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1197	B	81	175	M6	P	179	10,9	5,5
Yeti 1,4 TSI 92 kW Ambition	19 440 €	K	5	5	4222 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1395	B	92	200	A7	P	187	9,9	5,8
Yeti 2,0 TDI 81 kW Ambition	19 540 €	K	5	5	4222 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1968	D	81	250	M5	P	180	11,7	4,5
Yeti 1,4 TSI 110 kw 4x4 Active	20 690 €	K	5	5	4222 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1395	B	110	250	A6	4x4	195	8,7	6,3
Yeti 2,0 TDI 110 kW 4x4 Style	26 140 €	K	5	5	4222 x 1793 x 1691	416/1580	R4	1968	D	110	340	A6	4x4	195	9,1	5,1
TOYOTA																
Auris 1,33 Dual VVT-i Live	13 490 €	H	5	5	4330 x 1760 x 1475	360/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	175	12,6	5,5
Auris 1,6 Valvematic Active	15 590 €	H	5	5	4330 x 1760 x 1475	360/-	R4	1598	B	97	132	M6	P	200	10,0	5,9
Auris 1,4 D-4D Active	16 990 €	H	5	5	4330 x 1760 x 1475	360/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	180	12,5	4,0
Auris 1,8 HSD e-CVT Active	19 990 €	H	5	5	4330 x 1760 x 1475	360/-	R4	1798	BE	100	142	e-CVT	P	180	10,9	3,5
Auris Touring Sports 1,6 D-4D Active	18 990 €	K	5	5	4595 x 1760 x 1485	672/-	R4	1598	D	82	270	M6	P	195	10,7	4,1
Avensis 1,8 Valvematic Active	26 600 €	K	5	5	4750 x 1810 x 1480	543/-	R4	1798	B	108	180	M6	P	200	9,7	6,1
Avensis 2,0 D-4D Active 2 Stop & Start	27 900 €	K	5	5	4750 x 1810 x 1480	543/-	R4	1998	D	105	320	M6	P	200	9,8	4,6
Avensis 1,6 Valvematic Live	22 970 €	S	4	5	4750 x 1810 x 1480	509/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	200	10,4	6,1
Avensis 2,0 D-4D Active 2 Start & Stop	27 200 €	S	4	5	4750 x 1810 x 1480	509/-	R4	1998	D	105	320	M6	P	200	9,5	4,5
Aygo 1,0 VVT-i X	8 320 €	H	3	4	3455 x 1615 x 1460	168/-	R3	998	B	51	95	M5	P	160	14,2	4,1
Aygo 1,0 VVT-i X-Play	9 520 €	H	5	4	3455 x 1615 x 1465	168/-	R3	998	B	51	95	M5	P	160	14,2	4,1
Aygo 1,0 VVT-ix shift X-Cite	10 570 €	H	5	4	3455 x 1615 x 1465	168/-	R3	998	B	51	95	M5	P	160	15,5	4,2
Aygo 1,0 VVT-i X-Clusiv	11 230 €	H	5	4	3455 x 1615 x 1465	168/-	R3	998	B	51	95	M5	P	160	14,2	4,1
Corolla 1,33 Dual VVT-i Active	15 290 €	S	4	5	4620 x 1775 x 1465	452/-	R4	1329	B	73	128	M6	P	180	12,6	5,6
Corolla 1,6 Valvematic Active	15 990 €	S	4	5	4620 x 1775 x 1465	452/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	200	10,0	6,0
Corolla 1,4 D-4D DPF Active	17 590 €	S	4	5	4620 x 1775 x 1465	452/-	R4	1364	D	66	205	M6	P	180	12,5	3,8
Hilux 2,5 D-4D 145 DPF SC Terra	25 080 €	U	2	2	5260 x 1760 x 1795	-/-	R4	2494	D	106	343	M5	4x4	170	13,3	7,3
GT86 2,0 Boxer D-4S Premium	30 190 €	C	3	4	4240 x 1775 x 1285	243/-	B4	1998	B	147	205	M6	Z	226	7,6	7,8
GT86 2,0 Boxer D-4S AT Premium	31 790 €	C	3	4	4240 x 1775 x 1285	243/-	B4	1998	B	147	205	A6	Z	210	8,2	7,1
Land Cruiser 2,8 D-4D Live	39 800 €	K	3	5	4335 x 1885 x 1845	866/1955	R4	2755	D	130	420	M6	4x4	175	12,1	7,4
Land Cruiser 2,8 D-4D Legend	42 800 €	K	5	5	4780 x 1885 x 1845	866/1955	R4	2755	D	130	420	M6	4x4	175	12,1	7,4
Land Cruiser 4,0 l Dual VVT-i Executive	65 400 €	K	5	5	4780 x 1885 x 1845	866/1955	V6	3956	B	207	385	A6	4x4	175	8,8	10,6
Land Cruiser 2,8 D-4D Executive	60 400 €	K	5	5	4780 x 1880 x 1845	866/1955	R4	2755	D	130	450	A6	4x4	175	12,7	7,4
Land Cruiser 2,8 D-4D Active	51 400 €	K	5	5	4780 x 1850 x 1845	866/1955	R4	2755	D	130	450	A6	4x4	175	12,7	7,4
Prius + 1,8 VVT-i HSD Active	32 190 €	H	5	5	4645 x 1775 x 1575	375/985	R4	1798	BE	73	142	e-CVT	P	165	11,3	4,1
Prius Plug-in Hybrid	35 990 €	H	5	5	4645 x 1775 x 1575	375/985	R4	1798	BE	73	142	e-CVT	P	180	11,4	2,1
RAV4 2,0 Valvematic Live	24 000 €	K	5	5	4605 x 1845 x 1675	547/-	R4	1987	B	111	196	M6	4x4	185	9,9	6,7
RAV4 2,0 D-4D Trend	27 000 €	K	5	5	4605 x 1845 x 1675	547/-	R4	1995	D	105	320	M6	P	195	9,6	4,7
RAV4 2,5 Hybrid Active	27 800 €	K	5	5	4605 x 1845 x 1675	547/-	R4	2494	B	145	206	e-CVT	4x4	180	8,3	5,0
Verso 1,6 Valvematic Live	17 190 €	K	5	5+2	4460 x 1790 x 1620	484/-	R4	1598	B	97	160	M6	P	185	11,7	6,6
Verso 1,8 Valvematic Active	20 490 €	K	5	5+2	4460 x 1790 x 1620	484/-	R4	1798	B	108	180	CVT	P	185	11,1	6,6
Verso 1,6 D-4D Stop & Start Executive	22 890 €	K	5	5+2	4460 x 1790 x 1620	484/-	R4	1598	D	82	270	M6	P	180	12,7	4,5
Yaris 1,0 VVT-i Live	9 940 €	H	3	5	3950 x 1695 x 1510	286/710	R3	998	B	51	95	M5	P	155	15,3	4,3
Yaris 1,0 VVT-i Live	10 340 €	H	5	5	3950 x 1695 x 1510	286/710	R3	998	B	51	95	M5	P	155	15,3	4,3
Yaris 1,33 Dual VVT-i Active	11 540 €	H	5	5	3950 x 1695 x 1510	286/710	R4	1329	B	73	125	M6	P	175	11,7	4,9
Yaris 1,4l D-4D Active	14 340 €	H	5	5	3950 x 1695 x 1510	286/710	R4	1364	D	66	205	M6	P	175	10,8	3,4
Yaris 1,5 Hybrid Style	15 100 €	H	5	5	3950 x 1695 x 1510	286/710	R4	1497	BE	74	111	e-CVT	P	165	11,8	3,3
VOLKSWAGEN																
Beetle 2,0 TDI BlueMotion Technology Design	20 250 €	C	3	4	4278 x 1808 x 1486	310/905	R4	1968	D	81	250	M5	P	182	11,0	4,2
Beetle Cabrio 1,2 TSI BlueMotion Technology Design	21 510 €	CA	3	4	4278 x 1808 x 1473	225/-	R4	1197	B	77	175	M6	P	178	11,7	5,5
Caddy 4 Kombi 2,0 TDI BMT	16 968 €	V	5	5/7	4406 x 1794 x 1822	750/2852	R4	1968	D	72	250	M5	P	172	12,9	4,6
Golf 1,4 TSI BlueMotion Technology Comfortline	18 090 €	H	4	5	4255 x 1790 x 1452	380/1270	R4	1395	B	92	200	M6	P	204	9,1	5,3
Golf 1,2 TSI BlueMotion Technology Comfortline	19 430 €	H	4	5	4255 x 1790 x 1452	380/1270	R4	1197	B	81	175	A7	P	195	9,9	5,0
Golf 2,0 TDI BlueMotion Technology Highline	23 930 €	H	4	5	4255 x 1790 x 1452	380/1270	R4	1968	D	110	340	M6	P	216	8,6	4,3
Golf R 2,0 TSI BlueMotion Technology 4MOTION	40 240 €	H	3	4	4276 x 1790 x 1436	343/1233	R4	1984	B	221	380	A6	P	250	4,9	6,9
Golf Sportvan 1,4 TSI BlueMotion Technology Comfortline	19 010 €	K	4	5	4338 x 1807 x 1578	590/1520	R4	1395	B	92	200	M6	P	200	9,9	5,6
Golf Variant 1,2 TSI BlueMotion TechnologyTrendline	16 600 €	K	5	5	4562 x 1779 x 1481	605/1620	R4	1197	B	81	175	M6	P	196	10,4	5,1
Golf Variant 1,6 TDI BlueMotion Technology Trendline	21 750 €	K	5	5	4562 x 1779 x 1481	605/1620	R4	1598	D	81	250	A7	P	196	11,0	4,1
Golf Variant 2,0 TDI BlueMotion Technology Highline	26 850 €	K	5	5	4562 x 1779 x 1481	605/1620	R4	1968	D	110	320	A6	P	216	8,9	4,6
Jetta 1,4 TSI BlueMotion Technology Comfortline	18 520 €	S	4	5	4659 x 1778 x 1482	510/-	R4	1395	B	92	200	M6	P	206	9,6	5,4
Jetta 2,0 TDI BlueMotion Technology Comfortline	21 750 €	S	4	5	4659 x 1778 x 1482	510/-	R4	1968	D	81	250	A7	P	197	11,0	4,2
Passat Variant Alltrack 2,0 TDI BlueMotion Technology 4MOTION	39 650 €	K	5	5	4777 x 1832 x 1506	639/1769	R4	1968	D	140	400	A6	4x4	220	8,0	5,2
Passat 1,4 TSI BlueMotion Technology Comfortline	28 480 €	S	4	5	4767 x 1832 x 1456	586/1152	R4	1395	B	110	250	A7	P	220	8,4	5,0
Passat 2,0 TDI BlueMotion Technology Comfortline	30 710 €	S	4	5	4767 x 1832 x 1456	586/1152	R4	1968	D	110	340	A6	P	218	8,7	4,5
Passat Variant 1,4 TSI BlueMotion Technology Trendline	22 540 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1477	650/1780	R4	1395	B	92	200	M6	P	206	9,9	5,5
Passat Variant 1,6 TDI BlueMotion Technology Trendline	24 670 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1477	650/1780	R4	1598	D	88	250	M6	P	204	11,0	4,2
Polo 1,2 TSI BlueMotion Technology Trendline	11 930 €	H	5	5	3972 x 1682 x 1453	280/952	R4	1197	B	66	160	M5	P	184	10,8	4,7
Polo 1,4 TDI BlueMotion Technology Comfortline	14 820 €	H	5	5	3972 x 1682 x 1453	280/952	R3	1422	D	66	230	M5	P	184	10,8	3,4
Polo 1,4 TDI BlueMotion Technology Comfortline	16 810 €	H	5	5	3972 x 1682 x 1453	280/952	R3	1422	D	66	230	A7	P	177	11,9	3,9
Sharan 1,4 TSI BlueMotion Technology Comfortline	30 770 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1740	955/2430	R4	1395	B	110	250	M6	P	200	9,9	6,4
Tiguan 2,0 TSI BlueMotion Technology 4MOTION Highline	34 770 €	K	5	5	4486 x 1839 x 1646	615/1655	R4	1984	B	132	320	A7	P	208	7,7	7,4
Tiguan 2,0 TDI SCR BlueMotion Technology Comfortline	30 030 €	K	5	5	4486 x 1839 x 1646	615/1655	R4	1968	D	110	340	M6	P	204	9,3	4,8
Touareg 3,0 V6 TDI SCR BlueMotion Technology	51 200 €	K	5	5	4801 x 1940 x 1709	580/1642	V6	2967	D	193	580	A8	4x4	225	7,3	6,6
Touareg 3,0 V6 TDI SCR BlueMotion Technology "Terrain Tech"	53 040 €	K	5	5	4801 x 1940 x 1709	580/1642	V6	2967	D	193	580	A8	4x4	220	7,6	6,9
Touran 1,2 TSI BlueMotion Technology Trendline	17 990 €	V	5	5/7	4527 x 1829 x 1659	834/1980	R4	1197	B	81	175	M6	P	189	11,3	5,5
Touran 2,0 TDI SCR BlueMotion Technology Comfortline	27 920 €	V	5	5/7	4527 x 1829 x 1659	834/1980	R4	1968	D	110	340	A6	P	206	9,3	4,8
up! 1,0 BlueMotion Technology take up! Slovakia	9 256 €	H	3	4	3540 x 1641 x 1489	251/951	R3	999	B	44	95	M5	P	161	14,4	4,1
Volkswagen CC 2,0 TDI BlueMotion Technology	33 370 €	S	4	5	4802 x 1855 x 1417	532/-	R4	1968	D	135	380	M6	P	234	8,1	5,0
VOLVO																
S 60 D3 2.0L Base	33 590 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R4	1969	D	110	320	A6	P	215	9,0	4,2
S 60 T4 2.0L Kinetic	33 790 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R4	1969	B	140	300	M6	P	230	7,2	5,6
S 60 T6 2.0L Momentum	47 140 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R4	1969	B	225	400	A8	P	230	5,9	6,4
S 60 D4 2.4L AWD Summum	44 340 €	S	4	5	4635 x 1865 x 1484	380/-	R5	2400	D	140	420	A6	4x4	230	8,8	5,4
S 80 T5 2.0L Drive-E Momentum	47 090 €	S	4	5	4854 x 1861 x 1493	480/-	R4	1969	B	180	350	A8	P	230	6,5	6,4
S 80 D4 2.0L Drive-E Momentum	44 390 €	S	4	5	4854 x 1861 x 1493	480/-	R4	1969	D	133	400	A8	P	225	8,4	4,6
V 40 T3 2.0L Kinetic	24 900 €	H	5	5	4369 x 1802 x 1421	335/1032	R4	1969	B	112	250	M6	P	210	8,3	5,5
V 40 D3 2.0L Kinetic	28 580 €	H	5	5	4369 x 1802 x 1421	335/1032	R4	1969	D	110	320	A6	P	210	8,4	4,0
V 40 Cross Country T5 2.0L AWD Summum	40 900 €	H	5	5	4370 x 1802 x 1458	335/1032	R4	1969	B	180	350	A8	4x4	210	6,1	6,4
V 40 Cross Country D4 2,0L Momentum	30 750 €	H	5	5	4370 x 1802 x 1458	335/1032	R4	1969	D	140	400	M6	P	210	7,7	7,0
V 60 D5 2.0L Kinetic	41 690 €	K	5	5	4635 x 1865 x 1484	430/1241	R4	1969	D	165	470	A8	P	230	6,5	4,8
V 60 T6 2,0L Momentum	48 640 €	K	5	5	4635 x 1865 x 1484	430/1241	R8	1969	B	225	400	A8	P	230	6,0	6,7
V 70 T4 2,0L Drive-E Kinetic	38 990 €	K	5	5	4814 x 1861 x 1547	555/1580	R4	1969	B	140	300	M6	P	210	7,6	6,0
XC 60 D4 2,4L AWD Kinetic	39 940 €	K	5	5	4644 x 1891 x 1713	495/1450	R5	2400	D	140	42	M6	4x4	205	9,6	5,2
XC 60 T5 2,5L AWD Momentum	47 040 €	K	5	5	4644 x 1891 x 1713	495/1450	R5	2497	B	187	360	A6	4x4	210	7,1	8,4
XC 70 T5 2,5L AWD Kinetic	48 490 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	555/1580	R5	2497	B	187	360	A6	4x4	210	7,1	8,7
XC 70 D4 2,4L AWD Momentum	47 640 €	K	5	5	4838 x 1870 x 1604	555/1580	R5	2400	D	133	420	M6	4x4	205	9,2	5,2
XC 90 D5 AWD Drive-E Inscription	64 800 €	K	5	7	4950 x 2008 x 1776	483/1837	R4	1969	D	165	470	A8	4x4	220	7,8	5,8

Typ karosérie: S - sedan, H - hatchback, L - liftback, K - kombi, C - kupé, CA - kabriolet, CC - kupé-kabriolet, V - van, R - roadster, U - pick-up
Pohon náprav: P - prednej, Z - zadnej, 4x4 - prednej aj zadnej
Prevodovka/počet prevodových stupňov: M - ručne ovládaná, A - automatická, e-CVT - elektronicky riadená s plynulou zmenou prevodu, CVT - s plynulou zmenou prevodu
Usporiadanie valcov motora: R - radový, V - vidlicový, B - „boxer", O - rotačný
Palivo: B - benzín, D - diesel, BE - hybrid so zážihovým motorom, ME - hybrid so vznetovým motorom, PB - propán-bután, NG - zemný plyn

Údaje v cenníku majú informatívny charakter. Predajcovia si vyhradzujú právo zmeny cien a špecifikácií bez predchádzajúceho upozornenia.

Doplňovačka

Vyskúšali sme automobil Škoda Fabia Spaceback v limitovanej sérii (tajnička). Fabia bola vybavená zážihovým spaľovacím motorom 1.2 TSI s maximálnym výkonom 81 kW pri 4000 ot/min. a 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Počas našich jázd sme zaznamenali priemernú spotrebu paliva 5,5 l/100 km.

1	2	3	4	5	6	7	8	9

Úprava karosérie je doplnená plastovými prvkami, ktoré zvýrazňujú predné a zadné blatníky a pomyselné nárazníky.(MOT´or č. 9/2016)

1- jednostopové motorové karosované vozidlo, 2- povinná výbava bicykla, 3- pohyblivá súčiastka vo valci spaľovacieho motora, 4- vyrobený jediný výstavný exemplár, 5- trojrozmerný priestorový útvar, 6- ručný nástroj na naberanie sypkých látok, 7- nepremokavá plastová fólia, 8- podložka z kujnej zliatiny, na ktorej sa kuje železo, 9- vývoz výrobkov.

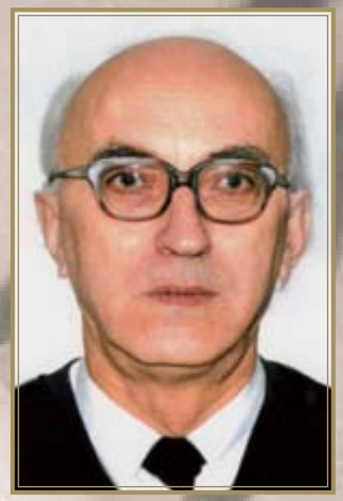
Riešenie

Tajnička: ScoutLine

1- skúter, 2- cengáč, 3- ojnica, 4- unikát, 5- teleso, 6- lopata, 7- igelit, 8- nákova, 9- export.

-jo-

ROZLÚČKA



Celé roky sme na tomto mieste každého vydania časopisu uverejňovali „Hry s fyzikou“, ktoré pripravoval pán Doc. Ing. Alexander Ikrinský, PhD. Bol pedagógom telom – dušou. Dva týždne pred dovŕšením osemdesiatych narodenín, 3. septembra 2016, náhle a nečakane zomrel. Ak sa niekomu zdá nerozumné písať o niekom, že osemdesiatnik zomrie „náhle a nečakane“, tak len preto, že tohto obetavého človeka nepoznal. Pracoval doslova do posledných hodín svojho života. Písal články upozorňujúce na rôzne úskalia bezpečnosti cestnej premávky do viacerých časopisov. V našich Hrách s fyzikou ich vysvetľoval na princípe fyzikálnych zákonov. Vždy tak, aby ich podstatu pochopili aj čitatelia, pre ktorých fyzika či matematika neboli obľúbenými predmetmi.

Stretli sme sa takmer pred polstoročím na Strojníckej fakulte SVŠT v Bratislave, kde učil na Katedre spaľovacích motorov a lodí a ja som tam študoval. Nielen ja a moji spolužiaci, ale aj generácie študentov tejto špecializácie po nás si ho pamätajú ako vždy dokonale pripraveného pedagóga na každú prednášku, na každé pracovné cvičenie. Z katedry prichádzal do učebne s hŕbou „papierov“ pod pazuchou, ktorých bolo vždy toľko, že hrozilo, že mu už už vypadnú. V tých „papieroch“ bolo zopár motoristických časopisov, množstvo rukou písaných poznámok aj fotokópie článkov zo zahraničných odborných časopisov a kníh. Nebola digitálna doba ako dnes a „západné“ odborné časopisy neboli samozrejmosťou ani v technických knižniciach vysokých škôl. Pán Ikrinský nám však vždy chcel sprostredkovať tie najnovšie poznatky z odboru, ktorý nás učil. A tá hŕba „papierov“? Myslím, že čiastočne to bola snaha o úplne presné citovanie nových teórií a skúseností zahraničných odborníkov, ak by sme chceli vedieť viac, ako nám práve odprednášal. Ale to sa stávalo zriedka, lebo nám vysvetlil všetko dôkladne. Tuším však, že to malo mať na nás aj výchovný efekt – nenápadne nám ukazoval, že aj keď doštudujeme, stále by sme sa mali vzdelávať. Tak ako on. Vždy k nám, študentom, pristupoval s rešpektom aj vo chvíľach, keď sme práve neprišli na vyučovanie pripravení tak, ako bolo treba. Určite aj preto sa na jeho pohrebe stretlo niekoľko desiatok jeho bývalých študentov zo začiatkov aj z konca jeho pedagogickej praxe.

Sám vyštudoval na Strojníckej fakulte SVŠT v Bratislave a potom sa zamestnal v ČSAD Nitra. Neskôr prijal ponuku učiť na Katedre mechanizácie Vysokej školy poľnohospodárskej v Nitre, od roku 1962 sa stal pedagógom bratislavskej Strojníckej fakulty SVŠT. Už v Nitre pôsobil aj ako učiteľ v autoškole a autoškolám zostal verný do konca svojho života. Nepripravoval už síce priamo budúcich vodičov, ale učil inštruktorov autoškôl. Zrejme k nim pristupoval tak isto, ako k nám v študentských časoch, lebo viem, že aj medzi nimi je veľa takých, ktorým bude chýbať.

Napísal niekoľko kníh o technike jazdy motorovými vozidlami a množstvo odborných článkov do rôznych časopisov. Bol jedným z prvých spolupracovníkov voľakedy populárnej rozhlasovej relácie Pozor, zákruta! A keď niekedy na prelome storočí musel podstúpiť vážnu operáciu srdcovej cievy, začal sa venovať aj štúdiu zdravovedy, najmä starej ázijskej medicíny. Jeho telesné cvičenia, liečiace niektoré nemoci, alebo aspoň zmierňujúce ich následky, pomohli azda stovkám ľudí, akceptovali ho ako odborníka v tomto smere aj viacerí lekári.

Jeho veľkou záľubou však nebol len motorizmus či zdravoveda. Od mladosti miloval spoločenský tanec a do konca svojho života bol aktívnym členom 1. Tanečného klubu Senior v Bratislave. Pár rokov pred záverom svojej pedagogickej praxe spojil tanec s technikou a vytvoril tanečnú choreografiu, pri ktorej skupina študentov tancom vysvetlila činnosť automatickej prevodovky.

Žil v duchu štúrovského: Veľa tvoriť, málo troviť! Aj preto bude chýbať mnohým ľuďom.

Samuel BIBZA

Rekuperatívne tlmiče pruženia

Snaha o čo najlepšie využitie energie obsiahnutej v palive motorových vozidiel vedie nielen k zlepšovaniu účinnosti motorov, prevodov, k zmenšovaniu hmotnosti vozidiel, ich aerodynamického odporu či valivého odporu pneumatík. V posledných rokoch je to aj zavádzanie konštrukčných prvkov umožňujúcich rekuperáciu kinetickej energie pri nútenom spomaľovaní rýchlosti vozidla. Teda hlavne pri brzdení. Bez takejto „rekuperačnej“ úpravy sa pohybová energia vozidla musí premeniť na teplo v kolesových brzdách a odtiaľ sa rozptyľuje do ovzdušia.

Lenže pohybovú energiu, aj keď v menších dávkach, maria aj klasické hydraulické alebo (v historických automobiloch) trecie tlmiče pruženia pri každom prepružení ktoréhokoľvek kolesa.

Konštruktéri z vývoja automobilky Audi vymysleli nové tlmiče, ktoré dokážu meniť túto „stratovú“ energiu v ich systéme tlmenia na elektrický prúd. Ak ho budú odvádzať do akumulátorovej batérie a z nej v prípade potreby zrýchlenia vozidla budú prúd odvádzať na pohon trakčného elektromotora, vozidlu klesne spotreba paliva. A nový systém tlmenia je vraj taký, že ešte aj jazda bude pohodlnejšia ako s využitím doteraz známych tlmičov pruženia.

Systém s označením eROT v Audi zatiaľ podrobujú skúškam v prototypovom vyhotovení. Klasické teleskopické tlmiče nahradili vodorovne umiestnenými rotačnými hydraulickými strojmi, ktoré možno prirovnať k rotačným čerpadlám. Ich charakteristiku možno plynule meniť (teoreticky s nekonečným počtom nastavení). Systém eROT dokáže citlivo reagovať na prejazd kolies cez nerovnosti povrchu cesty bez toho, aby dochádzalo k prudkému nárazu odpruženého kolesa do vozovky, čo sa pri hydraulických tlmičoch stáva, aj keď sú „adaptívne“.

Každý zdvih kolesa generuje energiu, ktorú nový systém rotačných tlmičov Audi dokáže premeniť na elektrickú energiu. Rotor hydraulickej rotačnej jednotky roztáča hriadeľ alternátora a vyrobený elektrický prúd sa odvádza do akumulátorovej batérie. Počas skúšok na nemeckých cestách dosahovali priemerný rekuperačný výkon 150 W, v závislosti na kvalite vozovky – na cestách s nerovným povrchom to bolo až 613 W. Odpovedá to priemernému zmenšeniu emisií CO_2 až o 3 gramy na kilometer, a spotreby asi o 0,13 l/100 km.

„Každá nerovnosť, každá zákruta je zdrojom pohybovej energie, ktorá musia absorbovať súčasné tlmiče pruženia a zmeniť ju na stratové teplo. Túto energiu chceme využívať pomocou nového systému elektromechanických tlmičov pruženia, ktorý je súčasťou palubnej elektrickej siete s napätím 48 V.

Okrem toho získame celkom nové možnosti regulácie podvozka,“ povedal Stefan Knirsch, člen predstavenstva spoločnosti Audi AG zodpovedný za technický vývoj.

Audi teraz testuje prvý evolučný stupeň s lítium-iónovým akumulátorom s kapacitou 0,5 kWh a výkonom 13 kW. Budúci rok plánujú tento systém skúšať v prototype vozidla, v ktorom bude 48-voltová sieť plniť funkciu hlavnej elektrickej siete vozidla a zároveň bude zdrojom aj pre systém hybridného pohonu. Má to byť „mild-hybrid“ bez možnosti jazdiť výlučne s elektrickým pohonom.

-ai-

Úpravy pracoviska pre lepšiu koncentráciu na prácu

Rozptyľovanie a neschopnosť sústrediť sa nie sú len problémom pre produktivitu v otvorených kancelárskych priestoroch. Sú aj výzvou pre dizajnérov dvoch nových riešení kancelárskeho sedenia Allsteel, vyvinutých spoločnosťou Designworks v spolupráci s dizajnérskym štúdiom HOK productdesign. Modely Reflect a Clubhouse sú súčasťou kolekcie GatherCollection, ktorá ponúka jednoduchý recept na podporu spolupráce, či už v kaviarni, miestnosti na porady alebo formálnejšej konferenčnej miestnosti. Každý kus možno použiť a interpretovať v závislosti od konkrétneho priestoru, človeka a činnosti, na ktorú sa používa.

REFLECT: KOMUNIKUJÚCI DIZAJN

Reflect je pohodlné kreslo na lepšie sústredenie sa bez rozptyľovania. Na zadnej a bočných stranách je vysoká čalúnená stena. Nielen že poskytuje súkromie, ale tiež signalizuje momentálnu nedostupnosť sediaceho. Reflect má veľkorysé proporcie. Široké, hlboké sedadlo a mäkké operadlo umožňujú používateľovi nastaviť si čo možno najpohodlnejšiu polohu počas dlhej práce v sede. Jedna opierka na ruku je širšia, vďaka čomu má kreslo Reflect atraktívne asymetrický, hravý, ale zároveň profesionálne vážny dizajn. Širšia opierka poskytuje funkčnú pracovnú plochu, ideálnu na notebook, elektroniku a dokumenty. Stena je čalúnená zvuk pohlcujúcou látkou, ktorá prispieva k akustickej izolácii a súčasne umožňuje vybrať si kontrastnú farbu k farbe sedadla a operadla.

Vďaka otočnej základni sa dá tichý, súkromný priestor modelu Reflect rýchlo premeniť na priestor živej skupinovej diskusie. „Model Reflect je štúdiou priestoru a objemu,“ hovorí JohannesLampela, vedúci dizajnu losangelského štúdia Designworks, spoločnosti patriacej do BMW Group. „V závislosti od orientácie je Reflect otvorený okolitému prostrediu alebo vás od neho oddelí. Keď dve takéto kreslá umiestnite oproti sebe, vytvoria prepojený priestor ideálny na koncentráciu.“

CLUBHOUSE: PRIESTOR V PRIESTORE.

Clubhouse je voľne stojaca štruktúra, ktorá funguje ako miestnosť v miestnosti a umožňuje jednotlivcom alebo malým skupinám osôb pracovať v hlbokom sústredení bez rozptyľovania typického pre open-space kancelárie. Poskytuje izolovaný mikropriestor bez vyrušovania a prídavnú stenovú konštrukciu bez nutnosti montáže. Keďže ide o kompletnú, samostatnú jednotku, model Clubhouse nie je prekážkou pre rozvodné, vetracie ani protipožiarne systémy a dá sa jednoducho nainštalovať aj premiestniť. Vďaka flexibilnosti umiestnenia je ideálny ako vymedzujúci prvok vo veľkých spoločných otvorených kanceláriách.

Clubhouse disponuje mäkkými sedadlami na nízkom podstavci so stenou prepúšťajúcou svetlo. Voliteľné prvky zahŕňajú pracovné plochy, steny na médiá, konzoly, úložné jednotky a integráciu elektrického napájania. Medzi ďalšie dostupné možnosti patrí otvorený úložný priestor s veľkým výberom laminátov a čiastočne či plne čalúnené konzoly. **-bw-**

Galéria veteránov na Slovensku

TATRA 57

Dnes už všetky osobné autá vyrobené v automobilke Tatra v Kopřivnici sú historickými vozidlami, lebo automobilka už dávno nevyrába osobné autá. Predstavovaná Tatra 57 je pokračovateľom legendárneho typu 11 z roku 1923.

ROK VÝROBY 1932

Tieto vozidlá sú charakteristické tým, že nosný systém auta tvorí oceľová rúra. V jej prednej časti je upevnený motor s prevodovkou a prednou nápravou, na zadnej časti je upevnená zadná náprava s diferenciálom. Vozidlá Tatra 57 boli vo výrobe až do roku 1948, pričom boli priebežne modernizované, čím vznikli typy 57 A a 57 B.

TECHNICKÝ POPIS:

Motor je plochý štvorvalec (tzv. boxer), chladený vzduchom, má zdvihový objem 1155 cm3, výkon 14,7 kW (20 k). Karoséria je dvojdverová, štvorsedadlová, typu „tudor“. Vozidlo má rozmery (d/š/v) 3400x1450x1520 mm, hmotnosť 780 kg. Rozmer pneumatík je 5,25-16“. Najväčšia rýchlosť 80 km/h, spotreba paliva (benzín BA 95) je 9 l na 100 km. Majiteľom peknej „tatrovky“ je pán Martin Marendiak, člen Veterán klubu Bratislava. Je častým účastníkom podujatí s veteránmi. Fotografia je z burzy v Lozorne.

Posledné AKCIE s historickými vozidlami v tomto roku

8.10. Martinský Malý Motocykel
- poriada Združenie veteránistov Turiec
Jazda v okolí Martina, **info: 0903813309**

14.-16.10. Posledný výstrel
- poriada Veteran klub Tatra 141.
Záver sezóny pre milovníkov vojenských vozidiel a techniky.
Info: 0915747227

22.10. Veteránom vinárskym krajom
- poriada Veterán klub Šenkvice.
Jazda historických vozidiel v okolí Šenkvíc, **info: 0903435427**

Termíny HTK 2016

Jesenné testovania historických vozidiel

8.10. Bratislava
9.10. Trnava
14.10. Košice
15.10. Banská Bystrica

UMENIE A ELEGANCIA

Mercedes 170 V.
Na červenom koberci

Ako z čias monarchie - C.a K.
dychový komorný orchester

Autá sú krásne aj zozadu.
V pozadí kaštieľ v Tomášove

Atraktívny účastník.
Replika lietadla z II.svetovej
vojny Fieseler Storch Fi-156

V nedeľu 4. septembra usporiadal Veterán klub Bratislava druhý ročník stretnutia majiteľov historických áut v areáli kaštieľa v Tomášove pri Bratislave. Podujatie bolo dokonalo zorganizované. Každé prihlásené auto malo svoje vyhradené miesto, od vstupu do areálu boli účastníci usmerňovaní ochotnými usporiadateľmi.

Pohľad
na zaparkované autá.
V popredí je Praga
Alfa z roku 1928
pána Diana.

Historické autá boli rozdelené do dvoch kategórií, a to do roku výroby 1945, a od roku výroby 1946. Všetky vozidlá prešli okruhom v parku a boli prezentované pred kaštieľom na červenom koberci. Po prezentácii zaparkovali na svojich označených miestach, kde zotrvali do skončenia akcie. Počas celého dňa bol sprievodný program. Vystupovali mažoretky zo skupiny TINA, po nich spoločnosť Dantes z Brna predviedla módnu prehliadku z obdobia rokov 1950-1970. Táto módna prehliadka mala veľký úspech a bola inšpiráciou, ako sa obliecť do veterána. Potom na móle vystúpila tanečná skupina B-swing s hudbou z čias vzniku našich veteránov. Po poludňajšej prestávke opäť vystúpili mažoretky a po nich bola opäť módna prehliadka spoločnosti Dantes s módou tridsiatych rokov. Opäť zožala veľký úspech. Zlatým klincom programu bolo vystúpenie C a K. dychového komorného orchestra s repertoárom z obdobia rakúsko-uhorskej monarchie. Detských divákov privádzal priam do vytrženia prelet repliky historického lietadla, ktoré zhadzovalo množstvo cukríkov.

Súťaž elegancie hodnotila odborná porota v oboch kategóriách, kde určila prvé tri miesta. Komisia hodnotila aj najlepšiu renováciu, najautentickejšie vozidlo a najkrajšiu piknikovú súpravu. Okrem toho bolo aj hodnotenie divákmi. Každú hodinu odchádzal z areálu kaštieľa historický autobus na vyhliadkovú jazdu s divákmi. K úspechu podujatia prispelo aj ideálne počasie. Osobne toto podujatie hodnotím ako dokonalé. Organizátorom sa skutočne nedalo nič vyčítať. Je to akcia o niečom inom, ako sa naháňať vo veteránoch so stopkami v rukách, prípadne hádzať klinovým remeňom na kolík – kto hodí viac, vyhráva, alebo odpovedať na otázky typu aký vysoký je kopec nad dedinou. Hoci šlo o výstavu, každý účastník si užil aj jazdy svojho veterána. Veď musel tam prísť a aj odísť, súčasťou akcie bola aj jazda na súťaži elegancie. Napríklad náš člen, pán Štefan Dian so svojou Pragou Alfa z roku 1928, prešiel v rámci tejto akcie asi 250 km. Z nášho Classic Car Clubu Bratislava sa akcie zúčastnilo 5 vetránov: Praga Alfa faeton z roku 1928, Lincoln z roku 1928, Chevrolet z roku 1934, Praga Picollo z roku 1939 a Mercedes 170 V z roku 1939. Môžem zodpovedne prehlásiť, že som videl, alebo som sa i zúčastnil mnohých podobných podujatí, dokonca aj na Floride, a nič lepšieho som nezažil.

K. Nikitin
predseda CCC BA

Ing. Štefan ŠTRAUCH
Foto: Archív The World *en miniature*
(a Branislav Koubek, Adrián Gašparik)

PESTRÁ KYTICA NOVINIEK (HERPA 2016)

▲ **Dojemné: vôbec prvý osobný automobil HERPA, retro z roku 1978 - BMW 635 CS vis-á-vis s čerstvou novinkou Audi R8 Spyder (M 1:87)**

Rok 2016 ani zďaleka nekončí, no všetky tohoročné novinky najväčšieho výrobcu automobilových modelov (i lietadiel) na svete v tzv. malých mierkach (M 1:87/1:120/1:160 resp. M 1500/1:200) sú známe – aj podľa slovenskej predlohy, ktorá už neexistuje! A poznáte aj holandskú značku TEKNO, ktorú HERPA distribuuje?

Akoby si spoločnosť HERPA, svetový líder v produkcii automobilových i leteckých modelov v mini mierkach, svoje najatraktívnejšie novinky vo väčšom počte rezervovala až na poslednú tretinu roka; ohlasuje ich po celý rok s takmer polročným predstihom – každé dva mesiace. Takže aj novinky november/december ohlásila už začiatkom augusta 2016... Aby skôr, ako sa začnú vyrábať, vedela, aký veľký záujem o tú či inú bude... Pre nás to bol opäť raz Qual der Wahl/trápenie (z) voľby – ktoré z tých najatraktívnejších vybrať a ukázať na obrázkoch? Nuž tu sú - aj po dva modely na jednom obrázku! S jej vôbec prvým osobným automobilom z roku 1978 - BMW 835 CS - v novej atraktívnej modrej metalíze s dobovými ráfikmi značky Alpina - a čerstvou novinkou Audi R8 Spyder – oba v M 1:87; no, porovnávajte... Je tu aj najnovší vianočný ťahač s návesom; po minulé roky sme tie pred ním už všetky predstavili, tohoročný DAF XF SSC Euro 6 – zatiaľ z jednej strany. Druhú ukážeme, keď bude v obchode (od novembra 2016) – vo vianočnom MOT´or-e. K nemu pribudne aj model vianočného osobného automobilu s rovnakým, aktuálnym dizajnom – Porsche 911 Carrera 4S! Aj vianočné lietadlo 2016 zo série HERPA WINGS/HERPA Krídla)

– Airbus A350-900... Túto sériu odštartovala HERPA v roku 2002, kedy Nemecko prešlo od marky na euro. Všetko v bielom, zimnom, s romantickými motívmi kostolíkov či vianočných miest (raritou bol zajac, ktorý držal pyteľ s... kraslicami!). Dnes sú už vianočné modely čierne – dozdobené hlavne s červenou a zlatou. Vraj - moderna ...Všetky vianočné modely (lietadlo je už pätnáste) majú priložený aj certifikát o pravosti – s poradovým číslom konkrétneho modelu! Kvôli čomu frmoľ v obchodoch vypukne tradične už v novembri... Späť, k modelom automobilov v elegantnej PC (plastovej vitrínke): ponajprv už tretí zo série MATTLOOK - Porsche 911 Carrera Turbo/Edícia 3 - na ceste a na parkovisku ho neprehliadne nikto! Pretože spoločnosť Signal Reklame (MATTLOOK) dokáže polepiť obrazovými fóliami aj najdrahšie pretekárske automobily tak, že ich solventný majiteľ už viac ani chcieť nemôže! Najnovšia „Porsche patina" na tejto novinke HERPA to názorne dokazuje.... Druhý z modelov v PC, Scania R´13, je vlastne už nový ťahač pre slávny „HERPA Monument Truck" prepravcu Jürgena Schmida – dizajnérskou pištoľou ho vymaľoval slávny dizajnér Walter Rosner – už „trocha inak". Pribudla aj svetelná skrinka vpredu, aj „Highpipes"... Aj tretí ťahač v PC, nový MAN TGX XXL Euro 6 nahrádza ten predošlý – na 12. ťahači s návesom z najslávnejšej série HERPA „Dejiny sveta" – Rímska ríša; predlohu vlastní dopravná spoločnosť Trio Trans z Friedbergu pri Ausburgu. Opäť maľoval W. Rosner, no napodiv uprednostnil na kabíne zo strany vodiča legendu pred historickou realitou... etruskú bronzovú vlčicu z 5. storočia pred Ježiškom, ktorá dojčí dvojičky - zakladateľov Ríma:

▲ **Elegancia non plus ultra: Ťahač Scania R´13 s pochrómovanou cisternou a báječnými motívmi mora: na kabíne zo strany vodiča je plachetnica La Perla de Oro/Zlatá perla, na zadnej strane cisterny na modrom základe nad hladinu vyskakujúci morský mečúň (HERPA, M 1:87)**

► **Sú ako dve hrozná, no každý ich rozozná: MB Actros s plachtovým návesom pivovaru Falken z Schaffhausenu, a lietadlo-veterán Ju-52 „Tante Ju" spoločnosti Air Junkers – oba HERPA, v M 1:160**

www.mot.sk

▲ **Tohoročný vianočný Airbus A350 – 900... z jednej strany (HERPA WINGS, M 1:500)**

Romula a Rema. Lebo ich mocichtivý prastrýko Amulius ich hodil po narodení do rieky Tibery... Kde ich, vraj, našla vlčica, a potom vychovával pastier Faustulus – nie zodpovedne: lebo pri jednom auspiciu, zisťovaní osudu či vôle bohov podľa letu vtákov, sa ich Removi objavilo len šesť, kým Romulovi tucet – takže nové mesto dostalo meno Roma/Rím. Ale keď Remus s posmechom preskočil jeho nízke hradby (čím porušil jeho magickú ochranu), emocionálne zrejme ešte nevyrovnaný Romulus ho... zabil. A keďže v starom Ríme žili hlavne (bojovní?) muži, tí iným zo siedmich rímskych vŕškov, Sabinom, potom uniesli ženy, dávajúc prednosť skôr dcéram ako matkám... A my, vďaka Rembrandtovi, vieme, ako pritom vyvaľovali oči ešte aj ich jazdecké kone... Ale - stop! Aspoň my, hneď a zaraz na tomto mieste, prestaňme miešať hrušky s jablkami, a tárať to, čo sa nám akurát hodí – držme sa radšej holých faktov! Nie pochybných pseudofaktov len preto, aby sme ostatných opäť raz – len ohlúpili... A tým trom – hoci sme menovali len jedného – sa ako slušní ľudia aj hneď a zaraz, ospravedlňme! Rembrandtovi za to, že sme ho zatiahli

▲ **Ruský Jakovlev Jak-40 tamojšej leteckej spoločnosti Vologda Air Company s portrétom Deda Mráza na smerovke (HERPA, M 1:200)**

tam, kde kedysi bola cloaca maxima/veľká stoka (rímske kanalizačné zariadenie z čias ranej republiky) – hoci tam osobne nikdy nebol, a Rimania so Sabinmi mu mohli byť ukradnutí... Rubensovi za to, že sme ho ani nespomenuli, hoci únos Sabiniek namaľoval krásne – bez koní... A Jacquesovi-Louisovi Davidovi, ktorý tie kone s vyvalenými očami naozaj namaľoval, za to, že so Sabinkami nemal spoločné nič – namaľoval ale vzrušujúco-erotický obraz Únos dcér Leukippových! Môžete si ho na vlastné oči pozrieť

▼ **TEKNO/HERPA: Ťahač Scania R TL „Roland Graf" s arabskou rodinou a európskym predajcom (PREISER) – všetko v M 1:50**

v Alte Pinakothek v Mníchove v nadrozmernom formáte – aj s tými vzpínajúcimi sa koňmi s vyvalenými očami! A iná „nepresnosť"? Aj tých dvoch malých, cicajúcich pod vlčicou, tam ktosi „doplnil"... až počas renesancie! Ešteže je tu nový, prekrásny ťahač perleťovej farby, akcentovaný

▲ **Novinka, Airbus A319 s príťažlivo pomaľovaným trupom i smerovkou, patriaci CSA/Českým aerolíniám, vábi zahraničných turistov do čarovnej Prahy – aj a la HERPA v M 1:200!**

aj modrou - s pochrómovanou cisternou; dizajnér Gerd Suchalla celok ešte dozdobil výjavmi z mora – na ťahači plachetnicou La Perla de Oro/Zlatá perla, na zadnej, modrej strane cisterny zas z vody vyskakujúcim morským mečúňom ... (Túto krásu „en miniature" by som chcel aj ja, no mať ju nebudem ani v miniformáte - som predsa slovenský dôchodca...). Hoci... farebná jemnosť vozidla len zakrýva skutočnosť, že cisterna „nacucáva" odpady... vraj po celej Európe. A teraz dve novinky so spoločným sokolom – ťahač s návesom MB Actros s týmto vtákom na plachte návesu, a rovnaký dravec zdobiaci letecký veterán v rovnakej mini mierke M 1:160 - po prvý raz sa motorové vozidlo a lietadlo objavili ako duo súčasne v prospekte HERPA CARS (automobily) i v prospekte HERPA WINGS (lietadlá) – viac si už prečítajte pod obrázkom! Pribudne aj farebne neprehliadnutý český Airbus A 319 „Prague – City od Magic" – vábiaci zahraničných turistov do mesta pod Hradčanmi. Asi vábi, hoci ten strmý imperatív na trupe lietadla „Fly to the City of Magic!"/Leť do hlavného mesta magie! (či kúzla?) mi pripomenul skôr tzv. kupónovú privatizáciu, v ktorej slovenský a český národ „vypustením jedinej vety" kvázi demokratickí politici okradli aj o to, čo občania predtým museli za ňu zaplatiť z vlastného. A tie štyri citoslovcia na smerovke? Však tušíte čo asi... Nuž ale, ak tie nadrozmerné trenírky nad svojou hlavou namiesto prezidentskej štandardy prežil aj súčasný, už národom českým a moravským zvolený prezident, prečo by čosi podobné nevydržali aj devízoví turisti, ktorým ide v prvom rade o zábavu? Čo potvrdzuje i posledné citoslovce na smerovke: Wow.../No toto... Skrátka dohromady - priamy zásah rov-

▼ **Tá istá Scania s pútnikmi do Mekky... žeby aj s Budom Spencerom? (figúrky PREISER, M 1:50)**

▼ **Síce už neexistuje, tak, ako ani národná slovenská letecká spoločnosť Slovenské aerolínie, no zberateľov zaujme už pre svoju dĺžku 24 cm: Tupolev TU- 154M (HERPA, M 1:200)**

▼ **„Nok Anna" thajskej leteckej spoločnosti Nok Air – produkt spoločnosti Bambardier Q400 je prvým z pestro pomaľovaných „kolibríkov" (tu dĺžka 66 mm) spoločnosti HERPA v M 1:500... s kačacím zobákom. Vraj humor uvoľňuje – a nie každý cestujúci v lietadle má radosť, že matička Zem je až tak hlboko pod oblakmi...**

no do stredu... A to slovenské prekvapenie? Novinka medzi modelmi lietadiel, ktorej predloha už dávno neexistuje. Takisto, ako jej štátna letecká spoločnosť Slovenské aerolínie (1995 – 2007) – s jej logom, holubicou na smerovke – aj v M 1:200 dlhá takmer štvrť metra (24 cm)! Skrátka, jej vtedajší Tupolev TU-154M – OM – AAA (hm...) , ktorý ja ale už dávno mám - v M 1:500. Lebo som vlastenec: ušetril som tak eurá, i miesto v malom byte... A čo Rusi, naši priatelia, i priatelia spoločnosti HERPA? Tých HERPA prekvapila konkurenciou amerického Santu v červených teplákoch a brmbolcom – Dédušom Morózom – bez brmbolca, no v osvedčenej červenej, bielo lemovanej čiapke - na niektorých z ôsmich prevádzky schopných Jakovlevov – Jak-40 - leteckej spoločnosti Vologda Air Company. Zo severozápadu Ruska, 500 km od Moskvy, sídliacu v jednom najstarších z ruských miest, Veliky Ustjug, známom od roku 1147... nie zas tak dlho oficiálnym sídlom ruského Deda Mráza. A kedysi dánska (od roku 1928), no od roku 1972 už holandská značka TEKNO? Dáni pod ňou vyrábali miniatúrne autíčka z kovu, no Holanďania dnes už len ťahače s návesmi v M 1:50 – ale s mnohými detailmi, pre náročných zberateľov. Keďže sa nám podarilo dostať pred fotoobjektív len jediný, ťahač Scania R TL „Roland Graf", dobre si ho poprezerajte – spolu s Arabmi a pútnikmi do Mekky v rovnakej mierke (od PREISER-a) – a už tušíte, o čo ide. **A komu sa to máli, nemal by prehliadnuť ani figúrku známeho, nedávno zosnulého talianskeho herca Buda Spencera... Teda, ak je to nebodaj naozaj on...**

SILA ARGUMENTU
... a keď si kúpite naraz tri kusy, dostanete aj zľavu, a Sahara sa pre vás razom zmení na diaľnicu!

autor: Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.
foto: archchív autora

OÁZA ZDRAVIA

SANATÓRIUM DR. GUHRA

Tatranská Polianka patrí medzi najstaršie tatranské osady. Už pred výstavbou sa priestor, na ktorom vyrástla Tatranská Polianka, volal Polianka. Až do konca prvej svetovej vojny bol hodne zaužívaný názov osady podľa jej zakladateľa, Weszterovo. Od začiatku 90. rokov až do konca uhorského štátu úradný názov osady znel Széplak, Pekný domov.

Osade priznali v roku 1919 miestny názov odvodený z historického miestneho názvu Polianka v znení Tatranská Polianka.

Švagrovia Pavol Weszter, Michal Guhr a Samuel Nitsch z Veľkého Slavkova kúpili v roku 1881 od potomkov Mariássyovcov lúku zvanú Polianka, čo je zdrobnenina slova poľana, čím sa od nepamäti myslela lúka v lese pokrytá bylinnou vegetáciou. Prvé poľany na hrebeňoch hôr boli vytvorené pravdepodobne v dôsledku činnosti Valachov.

Na lúke Polianka už od 70. rokov 19. storočia stála gerlachovská obecná horáreň. Neďaleko od nej dal Pavol Weszter v roku 1884 postaviť poľovnícku chatu, v ktorej poskytoval občerstvenie pre vtedajších turistov. Táto chata s terajším názvom Sosna slúži dodnes rekreačným účelom.

Podnikanie bolo asi výnosné, lebo podľa projektov architekta Gedeona Mäkunkého zo Spišskej Soboty v roku 1888 vznikli tri drevené hrádzdené turistické domy: Mariana, Themis a Tusculum. Budovy pohltil čas. Jediná budova postavená v roku 1893, ktorá slúžila ako reštaurácia, stojí dodnes pri zákrute Cesty Slobody smerom na Starý Smokovec. Ďalšia budova bola postavená roku 1894 pod názvom Millenium, potom Dukla, súčasne s názvom Mariana. Od roku 1903 tu už stál i kúpeľný dom s dnešným názvom Limba, s centrálnym vykurovaním.

Spočiatku osada slúžila ako miesto odpočinku na ceste medzi Smokovcami a Štrbským Plesom a zároveň ako turistické východisko do Velickej doliny a okolia. Pavol Weszter, vidiac liečebné výsledky Nového Smokovca a zisky plynúce z tohto charakteru podnikania, sa pričinil o to, že jeho synovec a syn jedného zo zakladateľov osady Michal Guhr mladší, vyštudovali medicínu. Po vyštudovaní a náležitej praxi viedol Dr. Michal Guhr od roku 1902 už klimatické sanatórium. V rokoch 1906 – 1908 bola vybudovaná prvá časť sanatória a bolo inštalované elektrické osvetlenie celej osady! Liečba sa zameriavala na fyzikálne liečebné metódy, a to najmä na klimatoterapiu, vodoliečbu a elektroliečbu. Liečili sa tu nervové ochorenia, choroby štítnej žľazy a chudokrvnosť. Pre komfort pacientov bola v roku 1910 dobudovaná veľká jedáleň, a v roku 1912, ako prvé v Tatrách, bolo zavedené ústredné teplovodné kúrenie do všetkých budov. V tom istom roku do Tatranskej Polianky „prišla“ aj Tatranská elektrická železnica, čo podstatne prispelo k dostupnosti liečebne.

Dr. Michal Guhr bol nielen výborný lekár a podnikateľ, ale aj turista, horolezec a vášnivý lyžiar. Organizoval lyžiarske kurzy nielen pre pacientov a návštevníkov liečebných kúpeľov, ale počas prvej svetovej vojny sa venoval aj výcviku horských oddielov uhorskej armády. Zorganizoval prvé verejné skokanské preteky na malom mostíku nad Tatranskou Poliankou, kde víťaz Bruno Weiss skočil na lyžiach neuveriteľných - deväť a pol metra! Neskôr nad osadou, v ústí Velickej doliny, dal postaviť veľký skokanský mostík, na ktorom lyžiari skákali až 60 metrov. Dr. Guhr bol delegátom Zväzu lyžiarov Československa na Olympijských hrách v rokoch 1924, 1928, 1932. V roku 1913 vytvoril Tatranské dobrovoľné záchranné združenie. ktoré až do jeho úradného rozpustenia roku 1919 aj sám viedol. Zaslúžil sa aj o stavbu sánkarskej dráhy, kľziska a terajšej Bilíkovej chaty na Hrebienku.

V medzivojnovom období došlo k modernizácii vtedajších zariadení a k novej výstavbe. Napríklad v rokoch 1919 – 1920 sa uskutočnila rozsiahla rekonštrukcia najmä vnútorného zariadenia a v roku 1924 sa uskutočnila dostavba starej budovy sanatória na dnešnú podobu. Po I. svetovej vojne sa začalo s prijímaním pacientov s TBC. Pacienti boli izolovaní v budove Tivoli, dnešná Orava, postavenej v roku 1903. V osade bola zriadená kanalizácia a vodovod. Nové sanatórium postavili v roku 1932 a kaviareň so spoločenskými miestnosťami a vstupnou halou bola dobudovaná v roku 1934, všetko podriadené liečbe a komfortu pacientov. Po smrti Dr. Guhra v roku 1933 sanatórium prevzal Dr. Nitsch.

V období okolo rokov 1945 – 1950 bola potlačovaná liečebná funkcia sanatória a viac sa preferoval rekreačný charakter. Sanatórium Dr. Guhra bolo v roku 1948 znárodnené. Prebrala ho štátna zdravotná správa a bolo premenované na Wolkerov odborný liečebný ústav tuberkulózy a respiračných chorôb. K ústavu bol pripojený blízky bývalý penzión Dezidera Reicherta, dnešný Tatranský Domov, ktorý bol postavený ešte v roku 1912. Celý komplex bol predurčený na liečbu tuberkulózy. Spočiatku, zhruba v období 1950 – 1956, to bola aplikovaná tzv. pokojová liečba a doznievajúca kolapsoterapia, Pokojová liečba spočívala v tom, že pacienti okrem nočného spánku ležali denne 8 – 9 hodín na lôžku v otvorenej prírode. Účinným terapeutickým zákrokom bolo zakladanie pneumothoraxu a pneumoperitonea, z chirurgických zákrokov bola vykonávaná thorakoplastika, pneumolýza a plombáž. V rokoch 1956 až 1960 sa presadzovala aktívna chirurgická liečba, hlavne resekciou. Keďže samotné sanatórium nemalo chirurgické oddelenie, pacienti sa tu pripravovali len na zákrok a po zákroku sa doliečovali. Liečba antituberkulotikami sa intenzívne začala využívať v rokoch 1960 až 1970. Po ústupe tuberkulózy od roku 1975 sa ústav sústreďoval na liečenie nešpecifických chorôb horných dýchacích ciest.

Okrem liečebných zariadení boli v Tatranskej Polianke postavené aj budovy vila Hermína, dnes Detva a vila Kuntsch, dnes Turiec. Staré budovy boli rekonštruované a prestavané v rokoch 1953 - 1970. Bytovky pre zamestnancov, slobodáreň a služby s kaviarňou boli uvedené do prevádzky v rokoch 1970 - 1985. Rekonštrukcia budovy Mariana bola dokončená v roku 1991.

V Tatranskej Polianke sa koná známa Wolkrova Polianka, celoslovenské literárne podujatie mladej generácie slovenských básnikov, pomenované podľa básnika Jiřího Wolkra, ktorý sa v tunajšom sanatóriu liečil.

V roku 2003 sa Sanatórium Dr. Guhra, n. o. vrátilo k svojmu pôvodnému názvu. Slúži hlavne na liečbu netuberkulóznych chorôb dýchacích ciest a chorôb z poruchy látkovej výmeny.

NISSAN
Innovation that excites

NOVÝ NISSAN NAVARA
ODOLNÝ AKO VŽDY, ŠIKOVNEJŠÍ NEŽ KEDYKOĽVEK PREDTÝM

Rainerova chata

VYBERTE SI PICK-UP ROKU 2016!
SO ZÁRUKOU VÝROBCU NA 5 ROKOV ALEBO DO NAJAZDENIA 160 000 KM (PODĽA TOHO, ČO NASTANE SKÔR) A 3 SERVISNÝMI PREHLIADKAMI ZADARMO

- Výkonný pick-up s ťažnou kapacitou 3,5 t a viac než 1 t užitočného zaťaženia
- Úsporný motor s výkonom 120 kW (160 k) alebo 140 kW (190 k) (BiTurbo) a kombinovanou spotrebou od 6,3 l/100 km
- Jedinečný komfort a stabilita vďaka 5-prvkovému zaveseniu zadnej nápravy
- Spojenie najvyššieho štandardu kvality interiéru so sedadlami inšpirovanými stavom beztiaže

NISSANFINANCE
TERAZ UŽ OD 385 € MESAČNE VRÁTANE HAVARIJNÉHO POISTENIA!

5 ROKOV ZÁRUKA VÝROBCU ALEBO 160 000 KM NA ĽAHKÉ ÚŽITKOVÉ VOZIDLÁ NISSAN
5 NISSAN SERVISNÁ ZMLUVA
INTERNATIONAL PICK-UP AWARD

Nissan NAVARA získal ocenenie pick-up roka 2016 v súťaži Medzinárodný pick-up roka (International Pick-Up of the Year). Viac informácií o ponuke, podmienkach záruky a servisných prehliadok zadarmo, ako aj o Servisných zmluvách získate u autorizovaných predajcov Nissan. Vyobrazenia použité v tejto reklame sú ilustračné. Informácie a skutočnosti uvedené v tejto reklame slúžia výlučne na informačné účely a nie sú považované za súčasť zmluvného návrhu. Kombinovaná spotreba: 6,3–7,6 l/100 km, kombinované CO_2 emisie: 167–199 g/km. Financovanie s NISSAN FINANCE s 0 % navýšením: Pri financovanej hodnote 15 366 € na 48 mesiacov bude výška vašej mesačnej splátky prostredníctvom finančného lízingu s úrokom 0 % a s havarijným poistením 384,47 €. Poplatok za spracovanie obchodného prípadu je 399,52 €, predajná cena je 1,20 €, poplatok pri ukončení lízingovej zmluvy je 60 € a RPMN = 11,27 %. Celková čiastka s havarijným poistením, ktorú 48 splátkami zaplatíte, bude 18 915,28 €. Údaje v reprezentatívnom príklade sú uvedené s DPH.

ZELENÁ PRE AKČNÉ MODELY TERAZ S BONUSOM NAVYŠE!

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Bohatá výbava
s cenovou výhodou až

1906 €

+

Cenový bonus
až do

800 €

ZÍSKAJTE AKČNÉ MODELY ŠKODA S MNOŽSTVOM VÝHOD.

Ponáhľajte sa a príďte si po posledné kusy akčných modelov ŠKODA v edícii **JOY**, **ScoutLine** a **Tour de France** s bohatou výbavou s cenovou výhodou až do 1 906 €, so zárukou na 4 roky a navyše s finančným bonusom až do 800 €! V prípade nevyužitia finančného bonusu máme pre vás pripravený servis na 4 roky len za 99 € a k tomu vám pribalíme príslušenstvo v hodnote do 500 € zadarmo. Využite aj najlepšie Financovanie na jednotku, s ktorým budete mať nové auto ešte výhodnejšie. Nečakajte, ponuka je limitovaná! Zastavte sa u svojho predajcu ŠKODA ešte dnes.

4 ROKY ZÁRUKA

1% MESAČNÁ SPLÁTKA Z CENY VOZIDLA

www.skoda-auto.sk

Kombinovaná spotreba a emisie CO_2 automobilov Fabia, Rapid a Rapid Spaceback: 3,4 – 4,9 l/100 km, 89 – 114 g/km. Ilustračné foto.