MOT'or

Nová technika

Renault Trezor

Škoda Octavia JOY 1.0 TSI 85 kW

PREDSTAVUJEME

Toyota predstavila úpravy kľúčových európskych typov
Opel Insignia Grand Sport
Ford Fiesta,
BMW 530e iPerformance
Kia Picanto, GT
Škoda Octavia
Peugeot 301
Renault Trezor
Mercedes-Benz S kupé Night Edition
Novinky Volkswagenu
Suzuki Swift

JANUÁR 2017 | 1,00 €

OPEL INSIGHIA GRAND SPORT

V SKALICI DUÁLNE VZDELÁVANIE ŽIJE

PRÁVNA RUBRIKA

HISTORICKÉ VOZIDLÁ

SVET V MINIATÚRE

01
9 771336 420084

NOVÁ MOKKA X

» LED svetlomety – o 30 % vyššia viditeľnosť*

» Systém varovania pred kolíziou

» Inteligentný pohon 4x4

» OPEL OnStar®

Už za

14 990 EUR

S inováciami prémiovej triedy.

* V porovnaní s halogénovými svetlami.
Dostupnosť/voliteľnosť vyššie uvedených prvkov závisí od úrovne výbavy.
Kombinovaná spotreba a emisie CO_2: 3,4 – 5,4 l/100 km, 149 – 155 g/km.

opel.sk

SPICE

Students program of integrated company education

ZAP – Združenie automobilového priemyslu Slovenskej republiky

OKOREŇ SI VYSOKOŠKOLSKÉ ŠTÚDIUM

Konfrontuj teóriu s praxou – zapoj sa do projektu Združenia 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.

foto: archív redakcie

18
ŠKODA OCTAVIA
JOY 1.0 TSI 85 kW

20
OPEL MERIVA 1.4 Turbo 88 kW LPG Cosmo

30
BMW M2 Coupé

32
TOYOTA HILUX 2.4 D-4D 110 kW 4x4 Executive

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: 28. 12. 2016

EKONOMIKA

V Skalici duálne vzdelávanie žije ... 4
Kia vyrobila na Slovensku už viac ako 2,5 milióna automobilov ... 8
Kia Sportage, vzťah k zamestnancom, filantropia ... 9
Konferencia dodávateľov automobilového priemyslu ... 10
Martinský závod Volkswagen Slovakia rozšíril výrobu komponentov ... 10
Hyundai Motor začal vyrábať Hyundai i30 novej generácie ... 53

TECHNIKA

Kontrola asistenčných elektronických systémov v autoservisnej praxi ... 14
Mercedes-Benz E – pokrok vo vývoji asistenčných systémov ... 50
BMW HoloActive Touch ... 52
Nová globálna platforma Subaru ... 60
Budúcnosť autonómnej jazdy stojí na neobyčajnej technológii ... 62
Lexus GS F a RS F so zlepšeným podvozkom ... 63
Pilotný projekt autonómneho riadenia v San Franciscu ... 66

PRÁVNA RUBRIKA

... 12

VYSKÚŠALI SME

Škoda Octavia JOY 1.0 TSI 85 kW ... 18
Opel Meriva 1.4 Turbo 88 kW LPG Cosmo ... 20
Peugeot 2008 GT Line 1.2 PureTech 81 kW EAT6 ... 22
Citroen C3 PureTech 82 FEEL ... 24
Hyundai IONIQ HEV 1.6 GDi ... 26
Honda Civic Type R ... 28
BMW M2 Coupé ... 30
Toyota HILUX 2.4 D-4D 110 kW 4x4 Executive ... 32

PREDSTAVUJEME

Toyota predstavila úpravy kľúčových európskych typov ... 35
Opel Insignia Grand Sport ... 36
Ford Fiesta ... 38
BMW 530e iPerformance ... 42
Kia Picanto, GT ... 45
Škoda Octavia ... 46
Peugeot 301 ... 54
Mercedes-Benz S kupé Night Edition ... 55
Renault Trezor ... 56
Novinky Volkswagenu ... 58
Suzuki Swift ... 59

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV

... 65

HISTÓRIA MOTORIZMU

Elegancia tridsiatych rokov ... 64
Historické vozidlá ... 76

MODELY

Svet v miniatúre ... 78

POZNÁVAME VLASŤ

Potulky po Slovensku ... 80

36
OPEL
INSIGNIA GRAND SPORT

38
FORD FIESTA

54
PEUGEOT 301

autor: Samuel BIBZA

V Skalici duálne vzdelávanie žije

„Reforma systému duálneho vzdelávania vstupuje do druhého školského roka. Po prvom, tzv. nultom ročníku, záujem zo strany zamestnávateľov, škôl i žiakov o vstup do nového systému postupne rastie. Celkovo bolo v školskom roku 2016/2017 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.“ Takto vyzeral úvod k článku o duálnom vzdelávaní, ktorý sme napísali do októbrového vydania časopisu po tlačovej besede, ktorú v septembri 2016 inicioval Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky. Ten je hnacím motorom pozitívnych zmien v našom odbornom školstve. Tlačovej besedy sa aktívne zúčastnili aj zástupcovia „subjektov“, ktoré reprezentujú stredoškolské duálne vzdelávanie v Skalici – podniku Schaeffler a Strednej odbornej školy strojníckej (SOŠ). Už vtedy sme si zaumienili, že sa do Skalice na praktický výkon duálneho vzdelávania pôjdeme pozrieť.

Pár dní pred Vianocami sme si s marketingovým pracovníkom spoločnosti Schaeffler v Skalici, pánom Mgr. Marekom Gulom, dohodli návštevu školiaceho strediska v ich podniku, kde absolvujú žiaci SOŠ praktickú prípravu. Sprostredkoval nám aj stretnutie s riaditeľkou SOŠ, aby sme získali čo najkomplexnejší obraz o tom, ako funguje duálne vzdelávanie mladých odborníkov v Skalici.

Dnes už strojárske fabriky vyzerajú z hľadiska čistoty, kvality ovzdušia a osvetlenia ako pred dvadsiatimi rokmi vyzerali školské laboratóriá. Neprekvapilo nás teda, že takáto atmosféra vládne aj v školiacom stredisku spoločnosti Schaeffler v Skalici. Krátko popoludní už pomaly končilo praktické vyučovanie druhoročiakov, ktorí za stolmi v prednej časti dielne dorábali individuálne zadania, ktoré dostali od inštruktorov. Tých majú aj „vlastných“, zo strednej školy, ale aj z fabriky. Vyučovací proces v dielni koordinuje majster odborného výcviku, pán Mgr. Martin Polák. Prešiel mnohými pracovnými pozíciami vo výrobe, napokon aj vedúcimi. A keď popri zamestnaní doštudoval vysokú školu, oznámil vedeniu podniku, že by mal záujem o funkciu, ktorú teraz zastáva. Aj keď je ešte mladý, z pokojného, priateľského vystupovania vidno, že svojej práci rozumie.

„Tento týždeň tu máme druhákov, prváci sú v škole. Sú dobrí,“ odpovedal, keď sme sa pýtali na jediné dievča a pár chlapcov v dielni. „Prváci sú ešte deti, k nim musíme pristupovať tak trochu rodičovsky. Ale títo sú už zodpovední,“ pozrel sa na dospievajúce deti druhého ročníka. Potvrdzovali slová majstra o zodpovednosti, pretože sústredene, ale nie kŕčovito pracovali za stolmi. Naozaj sme mali dojem, že sa tu cítia dobre a pokojnú pracovnú atmosféru na nás nehrali. Vybrali sme si dvoch z nich, Patrika Banára a Juraja Čelustku, ktorí potvrdili, že sem chodia radi a rýchlo sa zdokonaľujú v praktických činnostiach. Jediná „kamufláž“ praktického výcviku počas našej návštevy bola z našej iniciatívy. Obrábacie stroje na konci dielne už boli vyčistené, ale chceli sme mať ich fotografie s obsluhou – a tak na snímkach do skľučovadla sústruhu vkladá obrobok Paťko Banár a frézku nastavuje Jurko Čelustka bez toho, aby potom stroje uviedli do chodu. Nepochybujeme o tom, že by to dokázali.

V Schaeffleri začali s duálnym vzdelávaním v školskom roku 2015/2016. Viac nám o tom povedal pán Ing. Mgr. Miroslav Záluby, koordinátor školiaceho strediska Schaeffler Skalica, s.r.o.: „Pri premiére sme otvorili odbor „mechanik-nastavovač“ pre 24 žiakov. V tomto školskom roku už máme 44 nových žiakov v dvoch triedach, v rovnakom odbore. V školskom roku 2017/2018 plánujeme otvoriť až tri triedy odboru „mechanik nastavovač“, kde bude 72 nových žiakov a jednu triedu s 24 žiakmi z odboru „mechanik mechatronik“. K tomu musíme vytvoriť aj primerané materiálne zabezpečenie – keďže sme strojársky podnik, budú to najmä ďalšie obrábacie stroje, sústruhy, frézky, vŕtačky, brúsky, CNC obrábacie stroje - aby sme dokázali zabezpečiť naplnenie štátom predpísaných vzorových učebných osnov pre dané odbory. Po štyroch rokoch úspešného štúdia na strednej škole a praktickej časti vyučovania v našom podniku dostanú nielen maturitné vysvedčenie, ale aj výučný list.“

„Ak by sa niektorí žiaci po maturite rozhodli ďalej študovať na vysokej škole, nebude im v tom brániť zmluva o duálnom vzdelávaní s vašou spoločnosťou?“

„Nie. Zmluvou s našou spoločnosťou, ktorou po absolvovaní deviateho ročníka povinnej školskej dochádzky vstupujú do duálneho stredoškolského vzdelávania, majú garantované mesačné štipendium 50 eur, keď budú v treťom a štvrtom ročníku, aj odmenu za produktívnu prácu. Vo výrobe sa zoznámia s modernou strojárskou technológiou, keďže vyrábame technicky náročné komponenty, napríklad aj pre automobilový priemysel. Pravdaže, štipendium dostávajú len pri plnení istých, možno povedať prirodzených povinností, ako sú dochádzka, slušné správanie sa, prospech v škole či dodržiavanie podnikových vzťahových štandardov. Táto zmluva im nielenže nebráni pokračovať vo vysokoškolskom štúdiu, ale ich ani nezaväzuje k tomu, aby sa po maturite stali zamestnancami našej spoločnosti. Keďže každý druhý týždeň ich stredoškolského štúdia sú u nás, veríme, že presná strojárska výroba v našej spoločnosti ich natoľko zaujme už počas štúdia, že bude pre väčšinu z nich prirodzené, aby potom pracovali v našej spoločnosti.“

Z dielne, kde sa realizuje odborná prax účastníkov duálneho strojárskeho vzdelávania v Skalici, sme mali vynikajúci dojem. A nebolo to len vybavením dielne, ale predovšetkým ľuďmi, vrátane milých, ale na pracovné úlohy plne sústredených žiakov, ktorí tej dielni zabezpečujú príjemnú tvorivú atmosféru. Chceli sme aspoň narýchlo spoznať aj školu, kde žiaci - študenti trávia druhú polovicu času svojho stredoškolského štúdia. Pán Gula nás odprevadil na stretnutie s riaditeľkou SOŠ, pani Ing. Žanetou Sirkovou. Spýtali sme sa na históriu školy, študijné a učebné odbory, ktoré škola zabezpečuje a uplatnenie jej absolventov v praxi. Dobre, že sme všetky otázky povedali hneď po vstupe do kancelárie pani riaditeľky, pretože by bola škoda prerušovať jej monológ. Dostali sme odpovede na všetky otázky a dobrý pocit zo spôsobu zabezpečenia duálneho vzdelávania v školiacom stredisku spoločnosti Schaeffler sme mali aj pri počúvaní pre dobrú vec zanietených slov pani riaditeľky.

„Naša škola má viac ako polstoročnú tradíciu, vznikla na základoch odborného učilišťa, ktoré vychovávalo kvalifikovaných robotníkov pre potreby fabriky na výrobu ložísk v Skalici už začiatkom 60. rokov minulého storočia. Keď závod ZVL v Skalici prevzala nemecká strojárska spoločnosť INA, dnes Schaeffler, spolupráca našej školy so závodom sa neprerušila. Naopak, každým rokom je lepšia, čo dokazujú aj významné ocenenia, ktoré naša škola v posledných rokoch dostala za spoločné projekty so spoločnosťou Schaeffler. V roku 2016 sme napríklad získali ocenenie v súťaži vyhlásenej spoločnosťou Samsung za inováciu vo vzdelávaní - zhotovením unikátneho výrobku našimi žiakmi, ktorý vyrobili v spolupráci s odborníkmi spoločnosti Schaeffler. V roku 2014 aj v roku 2016 sme získali cenu ministra hospodárstva za najlepšiu spoluprácu so zamestnávateľskou sférou v rámci projektu MLADÝ TVORCA.

Naša škola nikdy vo svojej histórii nestratila kontakt s praxou. Od deväťdesiatych rokov minulého storočia sme podpisovali so zamestnávateľmi dlhodobé zmluvy na zabezpečenie praktického vzdelávania našich žiakov. Máme aj vlastné školské dielne, ale ich zariadenie nemôžeme tak rýchlo obnovovať, aby sme v nich mali špičkovú výrobnú technológiu. Preto už žiaci prvých ročníkov mali štúdium členené tak, že jeden týždeň mali vyučovanie v škole, z nasledujúceho týždňa mali tri dni opäť teoretické vyučovanie v škole, a dva dni mali prax v závode. Žiakom vyšších ročníkov sa doba praxe predlžovala, cez školské prázdniny mohli ísť do

závodov aj na brigády, čím sa ich odborné zručnosti ďalej rozvíjali. Pre našu školu teda zabezpečenie terajšej formy duálneho vzdelávania nebolo vôbec problémom.

V súčasnosti poskytujeme štvorročné maturitné štúdium v odboroch „mechanik nastavovač“ a „programátor obrábacích a zváracích strojov a zariadení“. V obidvoch odboroch absolventi získavajú nielen maturitné vysvedčenie, ale aj výučný list. V

Pani Sirková a pán Gula

ďalšom odbore – strojárstvo – absolventi získavajú po štvorročnom štúdiu maturitné vysvedčenie. Máme aj trojročné učebné odbory - „mechanik opravár - stroje a zariadenia“ a „obrábač kovov“ – ktorých absolventi získavajú výučný list. Poskytujeme aj dvojročné nadstavbové štúdium v dennej alebo externej forme, ktoré je ukončené maturitnou skúškou. Keďže do strojárstva sa čoraz viac implementuje elektronika, v budúcom školskom roku otvárame ďalší študijný maturitný odbor „mechanik mechatronik“.

Pýtali ste sa v úvode aj na zamestnateľnosť našich absolventov. V posledných rokoch ich máme v priemere 50 z maturitných a 20 z učňovských odborov. Do polroka od skončenia školy si 90 percent z nich dokáže nájsť zamestnanie v odbore, ktorý vyštudovali alebo sa vyučili. Tých zvyšných približne 10 percent maturantov pokračuje v štúdiu na vysokých školách.“

Na slová o zamestnateľnosti absolventov školy zareagoval pán Marek Gula: „Naša spoločnosť má takmer 5000 zamestnancov, takže pri prirodzenej fluktuácii sa u nás môžu každý rok bez problémov zamestnať všetci noví absolventi SOŠ. Vieme, že sú veľmi dobre pripravení pre prax, pretože so Strednou odbornou školou strojníckou v Skalici dlhodobo spolupracujeme.“

Odchádzali sme zo Skalice v takmer slávnostnej nálade, a nebolo to blížiacimi sa Vianocami. Presvedčili sme sa, že máme na Slovensku najmenej jeden región, kde vír spoločenských zmien nestiahol ku dnu zdravý rozum. Minimálne pri vzdelávaní mladých odborníkov v odvetví strojárstva.

Pani riaditeľka nám s hrdosťou ukazovala ocenenia študentov a školy

UNIKÁTNY SPOLOČNÝ PROJEKT

AUTOMOBILIEK A ICH NADÁCIÍ POKRAČUJE

Úspech prvého ročníka projektu „Vodičské preukazy pre deti z detských domovov“ je výsledkom unikátneho spojenia štátneho a súkromného sektora na Slovensku. Pre veľký záujem detí sa automobilky a ich nadácie rozhodli v projekte pokračovať aj v roku 2017. Zásluhou spolupráce Nadácie Kia Motors Slovakia, Nadačného fondu PSA Peugeot Citroën v Nadácii Pontis a Nadácie Volkswagen Slovakia, navštevuje dnes 100 mladých dospelých kurzy vodičských preukazov.

Garantom projektu je Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny SR, do pôsobnosti ktorého spadá problematika detských domovov. Sto detí z detských domovov má tak šancu na lepšie uplatnenie sa v živote, pretože vodičský preukaz zlepšuje ich príležitosť zamestnať sa na trhu práce. „Som veľmi rád, že na projekt bola od začiatku iba pozitívna odozva. Spontánne reagovali riaditelia detských domovov po celom Slovensku a deti v procese prihlasovania sa písali skvelé motivačné listy. Verím, že im vodičské preukazy pomôžu v ich ďalšom živote“ hovorí Ján Richter, minister práce, sociálnych vecí a rodiny SR.

O vodičské preukazy bol medzi deťmi veľký záujem. Prostredníctvom stránky www.vodicskepreukazy.sk sa ich prihlásilo celkovo 260. Komisia zložená zo zástupcov Ústredia práce, sociálnych vecí a rodiny SR, detských domovov, automobiliek a ich nadácií následne vybrala sto uchádzačov, ktorí sa pripravujú na kurzoch v tridsiatich autoškolách. Už osemnásť mladých ľudí z detských domovov úspešne absolvovalo skúšky a sú hrdými vlastníkmi vodičských preukazov (k 25.11.2016). Veľkým úspechom je však najmä to, že až dvanásť mladých dospelých si po zaradení do projektu našlo novú prácu. V najbližších týždňoch čakajú skúšky ďalších štyridsať adeptov, ktorí ešte dokončievajú hodiny teórie a praktické jazdy v autoškole. Do konca roka by mali vodičský kurz ukončiť takmer všetci účastníci projektu. „Pilotná fáza, ktorá sa pomaly blíži do svojho finále, nám potvrdila, že projekt má nielen veľký zmysel, ale aj perspektívu. Na ceste sme získali mnoho priateľov, podporovateľov a dobrovoľníkov. Úprimne nás potešilo, že automobilky a ich nadácie tento projekt prijali za svoj,“ hovorí Daniel Bradáč, predseda OZ Záleží nám.

Katarína Gazdíková z oddelenia komunikácie a vzťahov s verejnosťou automobilky Kia Motors Slovakia v rámci projektu predsedala výberovej komisii. Na projekte vyzdvihla najmä jeho adresnosť: „Počas deviatich mesiacov spolupráce nás prekvapil veľmi živý záujem detí z detských domovov, ale tiež okolia a zamestnancov. Potvrdila sa tak prvotná myšlienka, s ktorou sme do projektu vstupovali, a tou je užitočnosť a adresnosť pomoci. Jednohlasne sme sa preto s ostatnými partnermi zhodli, že v projekte chceme pokračovať aj v roku 2017. V ďalšom ročníku projektu budú môcť opäť mladí dospelí z detských domovov získať vodičský preukaz, pričom o konkrétnom počte vodičských kurzov a investovanej sume budeme s partnermi v najbližších dňoch rokovať .“

Bližšie informácie o občianskom združení Záleží nám nájdete na www.zalezinam.sk

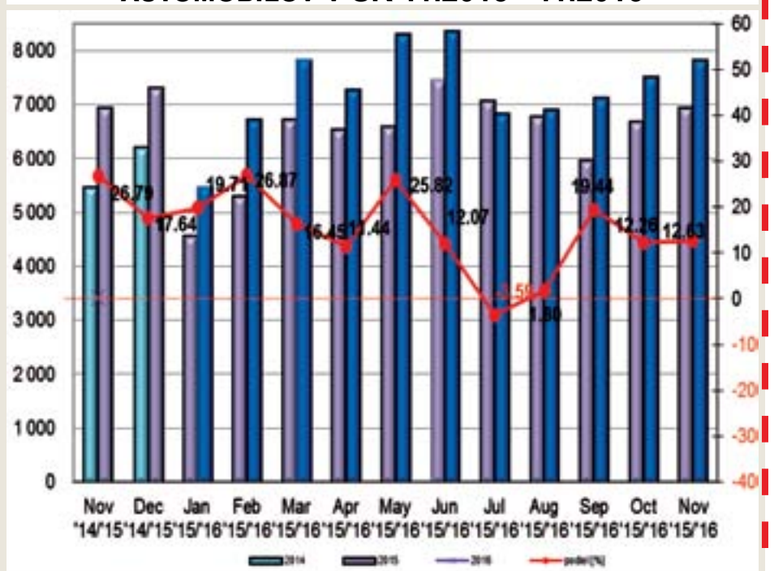
REGISTRÁCIE VOZIDIEL

V novembri 2016 sme zaznamenali registrácie 7830 nových osobných automobilov, čo predstavuje oproti roku 2015 nárast na úrovni 12.63 %. Kumulatív za 11 mesiacov minulého roka predstavoval nárast oproti rovnakému obdobiu roka 2015 na úrovni 13,46 %.

Registrácie malých úžitkových automobilov (kategória N1) dosiahli v novembri 2016 počet 593 vozidiel, čo oproti rovnakému mesiacu roka 2015 predstavuje pokles na úrovni 33,52 percent. Kumulatív za 11 mesiacov vykazuje nárast 3.83 %. Mimoriadnemu záujmu sa tešia elektrické batériové vozidlá (BEV) a plug-in hybridy (PHEV), na ktoré môže vlastník vozidla požiadať o podporu. Za prvých 20 dní od spustenia tohto projektu bolo zaregistrovaných 28 žiadostí, čo predstavuje výrazný nárast oproti predchádzajúcim 10 mesiacom s počtom registrácii 124.

Ing. Pavol PREPIAK
Predseda DDA, viceprezident ZAP SR

MESAČNÝ TREND REGISTRÁCIÍ NOVÝCH OSOBNÝCH AUTOMOBILOV V SR 11.2015 - 11.2016



KIA VYROBILA
NA SLOVENSKU UŽ VIAC AKO 2,5 MILIÓNA AUTOMOBILOV

Od oficiálneho spustenia sériovej výroby 7. decembra 2006 zišlo z výrobných liniek v Kia Motors Slovakia už viac ako 2,5 milióna automobilov a 3,8 milióna motorov. Spoločnosť Kia od svojho príchodu na Slovensko preinvestovala už 1,7 miliardy eur a ďalej rozširuje svoje aktivity. Vďaka závodu Kia bolo na Slovensku vytvorených už viac ako 20 000 pracovných miest priamo v automobilke ako aj u jej 40 najdôležitejších dodávateľov.

Samotná spoločnosť Kia v trojzmennej prevádzke zamestnáva približne 3800 ľudí. Závod aktuálne vyrábané typy cee'd, Sportage a Venga exportuje do 95 krajín sveta, pričom 14 % z nich má pravostranné riadenie. Na slovenských cestách jazdí už takmer 40 000 automobilov vyrobených v jedinom európskom závode značky Kia v Tepličke nad Váhom.

„V uplynulej dekáde sa naša spoločnosť zaradila medzi najväčších zamestnávateľov, výrobcov, exportérov a platcov daní na Slovensku. Ďakujem predovšetkým našim zamestnancom za ich úsilie a zanietenosť. Práve ich zásluhou sme v priebehu desiatich rokov dosiahli výnimočné výrobné a hospodárske výsledky, ktoré posunuli náš závod medzi najlepšie prevádzky automobilovej skupiny Hyundai Motor Group," povedal Eek-Hee Lee, prezident a generálny riaditeľ spoločnosti Kia Motors Slovakia.

Pôvodná investícia pre vybudovanie automobilky Kia na Slovensku predstavovala 700 miliónov eur. Spoločnosť však priebežne investuje do výroby nových modelov ako aj inštalácie nových technológií, vďaka čomu sa hodnota pôvodnej investície vyšplhala na 1,7 miliardy eur. V tomto roku investovala 60 miliónov eur, pričom v investíciách do inovovania existujúceho produktového portfólia bude automobilka pokračovať aj budúci rok sumou 130 miliónov eur.

Spoločnosť Kia Motors Slovakia doteraz zaplatila na Slovensku daň z príjmu právnických osôb v hodnote 320 miliónov eur. Po započítaní splatných daní z príjmu právnických a fyzických osôb, daní z nehnuteľností, ciel, sociálnych a zdravotných odvodov za zamestnancov, je prínos pre štátnu pokladňu, či miestne samosprávy ešte väčší a presahuje hodnotu investičných stimulov a daňovej úľavy viac ako štvornásobne.

Spoločnosť Kia Motors Slovakia momentálne zamestnáva približne 3800 ľudí. Ich priemerný vek je 35 rokov. Služobne najstarší zamestnanec má v závode odpracovaných 12 rokov, 7 mesiacov a 4 dni (k 7. 12. 2016). Viac ako 2800 ľudí pracuje v spoločnosti Kia dlhšie ako 5 rokov, pričom 800 z nich už dokonca dlhšie ako 10 rokov. Oba údaje potvrdzujú pozíciu spoločnosti Kia Motors Slovakia medzi najlepšími zamestnávateľmi. Kia dbá o rozvoj kompetencií a zručností svojich zamestnancov, od roku 2006 dodnes pre nich zorganizovala 8900 školení. V rovnakom období bolo zamestnancom v závodných jedálňach vydaných už viac ako 2 160 000 obedov.

„S radosťou spomínam na príjemné pocity, ktoré sme spoločne s kolegami prežívali, keď z linky zišiel a naštartoval úplne prvý automobil Kia cee'd. Ako prvý slovenský zamestnanec som zažil nielen vztýčenie prvého stĺpu postaveného na mieste dnešnej montážnej haly, ale aj rozšírenie výroby z jednej na dve zmeny, či neskôr na tri. Počas svojho pôsobenia v spoločnosti som nadobudol veľa skúseností, zažil tímovú spoluprácu, fantastických kolegov a podujatí organizovaných spoločnosťou," povedal nám služobne najstarší zamestnanec spoločnosti Kia, Ján Taliga, vedúci výrobnej haly lisovňa.

Z dlhodobého hľadiska sú najžiadanejšími typmi Kia cee'd a Kia Sportage. Každý z nich reprezentuje 45 % zo všetkých doteraz vyrobených vozidiel. Najobľúbenejšie farby áut zákazníkov sú čierna, biela a strieborná.

Každodenne sú ku klientom vypravené dva vlaky a 90 kamiónov s 1400 automobilmi, ktoré smerujú do 95 rôznych krajín. Od roku 2006 závod Kia exportoval najviac svojich vozidiel do Ruskej federácie (18 %), Veľkej Británie (12 %), Nemecka (9 %), Španielska (6 %) a Talianska (6 %). Rodným listom z Tepličky nad Váhom sa pýšia aj neobvyklé „fleetové" zákazky Policajného zboru Slovenskej a Poľskej republiky, Českej pošty, slovenského zastúpenia medzinárodnej požičovne automobilov ako aj najväčšieho poľského výrobcu liekov či mobilného operátora.

Neoddeliteľnou súčasťou závodu Kia sú aj dve haly na výrobu motorov. Lídrom produkcie je 1,6-litrový vznetový agregát tvoriaci až 20 % z celkového objemu doteraz vyrobených pohonných jednotiek. Užívatelia však preferujú najmä zážihové motory (53 %). Takmer

polovicu vyrobených motorov spoločnosť exportovala do českej fabriky Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošoviciach.

Medzi dlhodobo najobľúbenejšie zamestnanecké výhody patrí priama autobusová preprava zabezpečená zamestnávateľom. Tridsaťdva autobusov zvážajúcich ľudí z/do závodu denne najazdí v celom Žilinskom kraji 10 275 km, čo predstavuje ročne takmer 2,5 milióna km. Za jeden rok by tak jeden autobus obišiel zemeguľu viac ako 62-krát.

-ka-

Štvrtá generácia športovo-úžitkového automobilu Kia Sportage od spustenia sériovej výroby v decembri 2015 dosiahla takmer dvojtretinový podiel v celkovej produkcii spoločnosti Kia Motors Slovakia v roku 2016. Jedno z najpredávanejších SUV na európskom kontinente zaznamenalo v období od januára do novembra 2016 medziročný nárast predaja v Európe o 35 %. Na atraktivite mu pridáva aj jedinečná 7-ročná záruka.

Automobilka Kia opätovne pocítila pokles objednávok na ruskom trhu. S neľahkou situáciou sa však dokázala vyrovnať vďaka väčšiemu dopytu na trhoch západnej Európy ako aj v krajinách Blízkeho Východu a severnej Afriky. Najviac vozidiel vyviezla Kia do Veľkej Británie, až 16 % produkcie. Do prvej trojky okrem nej patria aj Nemecko (10 %) a Ruská federácia (9 %). Najväčším mimoeurópskym trhom sa so 6 % podielom stal Izrael. Typy Kia cee'd, Venga a Sportage schádzajúce z výrobných liniek v Tepličke nad Váhom tvoria viac ako 60 % vozidiel značky Kia predaných v Európe.

Spoločnosť Kia bola aj v roku 2016 vyhodnotená ako podnik s najefektívnejším riadením ľudského kapitálu v automobilovom sektore. „Získať ocenenie Leading HR Organisation štvrtýkrát po sebe považujeme za potvrdenie systematického prístupu k riadeniu ľudských zdrojov v našej spoločnosti. Zamestnancom sa snažíme vytvárať čo najlepšie pracovné podmienky, neustále investujeme do ich osobného rozvoja a kariérneho rastu. Verím, že spoločnosť Kia Motors Slovakia bude aj naďalej považovaná za jedného z najatraktívnejších zamestnávateľov na Slovensku," povedal Marián Lakatoš, vedúci oddelenia ľudských zdrojov.

KIA SPORTAGE, VZŤAH K ZAMESTNANCOM, FILANTROPIA

Spoločnosť Kia Motors Slovakia sa v školskom roku 2016/2017 po prvýkrát zapojila do systému duálneho vzdelávania. Od septembra tak 22 študentov získava teoretické a praktické skúsenosti v odboroch Mechanik špecialista automobilovej výroby a Programátor obrábacích a zváracích strojov a zariadení. V nasledujúcom školskom roku bude závod pokračovať v spolupráci so Strednou odbornou školou strojníckou v Kysuckom Novom Meste nielen v súčasných odboroch, ale otvorí aj nový odbor Mechanik – mechatronik. Deviataci sa môžu do programu prihlasovať už teraz na tel. čísle 041/515 1714 alebo prostredníctvom e-mailovej adresy vzdelavanie@kia.sk.

Závod poskytuje pomoc prostredníctvom Nadácie Kia Motors Slovakia pri realizácii aktivít v oblasti filantropie. V roku 2016 podporil celkovo 180 projektov v sume viac ako 1,6 milióna eur. Medzi najväčšie projekty patrí rekonštrukcia a revitalizácia Parku Ľ. Štúra v Žiline, ktorá zahŕňa spevnenie plochy chodníkov v parku a osadenie gabiónovej steny v hodnote 487 000 eur. Nadácia Kia Motors Slovakia zároveň financovala a realizovala komplexnú rekonštrukciu budovy pediatrie a detskej ortopédie ako aj vybudovanie troch úplne nových ambulancií urológie vo Fakultnej nemocnici s poliklinikou Žilina v hodnote 345 000 eur.

-ka-

KONFERENCIA DODÁVATEĽOV AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU

Juraj Sinay. Upozornil okrem iného na rastúci význam budovania výskumno-vývojových pracovísk aj u dodávateľov pre finálnych výrobcov automobilov aj na rozvíjanie spolupráce medzi rôznymi odvetviami ekonomiky.

Slovensko-nemecká obchodná a priemyselná komora usporiadala 30. novembra 2016 v Žiline odbornú konferenciu a výstavu AUTOMOTIVE SUPPLIERS CEE 2016. Bola to jedna z najrozsiahlejších odborných konferencií automobilového odvetvia na Slovensku. Po prvýkrát so všetkými zvučnými automobilovými výrobcami v SR: Volkswagen, KIA, PSA Peugeot Citroen a Jaguar Land Rover. Mohli sa zoznámiť aj s dodávateľmi iných automobilových značiek, s ktorými doteraz nespolupracujú. Konferencia mala 230 účastníkov, po oficiálnych prednáškach absolvovali 280 bilaterálnych rozhovorov. Pridruženej výstavy sa aktívne zúčastnilo 15 vystavovateľov.

Úvodnú prednášku o význame automobilového priemyslu a jeho súčasnom stave na Slovensku predniesol prezident Zväzu automobilového priemyslu Slovenskej republiky pán

Martinský závod Volkswagen Slovakia rozšíril výrobu komponentov

Martinský závod Volkswagen Slovakia (VW SK) rozšíril výrobu komponentov pre automobily. Do produkčného portfólia pozostávajúceho z komponentov pre prevodovky a podvozky pridal výrobu dielcov pre motory.

Výroba v Martine sa rozšírila o 6 typov vačkových hriadeľov pre motory V6 a V8, ktoré fabrika dodáva do závodu Audi Hungaria v Györi, jednej z najväčších motorární koncernu Volkswagen. „Pre martinský závod Volkswagen Slovakia to znamená nielen rozšírenie špecializácie, nové kompetencie a strojné vybavenie, ale aj posilnenie našej pozície ako jedného z najväčších zamestnávateľov v regióne Turiec," povedal Thomas Goßmann, vedúci martinského závodu. Nová výroba si vyžiadala investície v hodnote 400 000 eur.

Komponenty pre prevodovky a podvozky z martinského závodu VW sa montujú do 61 modelov značiek Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA a Porsche. Prevažná väčšina jeho produkcie smeruje do koncernových závodov v Nemecku. Približne desatinu produkcie využíva do svojich prevodoviek bratislavský závod VW SK.

ODSTÁVKY VÝROBY

Spoločnosť Volkswagen Slovakia (VW SK) zastavila od soboty 24. decembra výrobné linky. Plánovaná odstávka bude trvať v bratislavskom závode tri týždne, v Martine dva týždne. Nástrojáreň v Stupave spustila výrobu hneď po Novom roku.

Po zastavení výroby vozidiel a prevodoviek sa v bratislavskom závode VW SK spustili práce, ktoré nie je možné vykonávať počas plnej prevádzky, resp. počas nepretržitej prevádzky pri výrobe SUV vozidiel. V nasadení je približne 600 zamestnancov prevažne z údržby, plánovania a z finančného oddelenia, ale aj ďalších asi 2000 pracovníkov dodávateľských podnikov. Zvyšných 10 000 zamestnancov čerpá celozávodnú dovolenku.

Najväčší počet technologických a stavebných úprav v rámci výroby sa realizuje v montážnej hale a v karosárňach. V novopostavenej karosárni a montážnej hale Porsche bude pokračovať inštalácia zariadení a technológií. Počas plánovanej odstávky sa pravidelne vykonáva aj komplexná údržba a kontrola zariadení. S rozširovaním závodu sú spojené aj prestavby a modernizácie v areáli spoločnosti.

Výroba vozidiel bude v Bratislave znova spustená 16. januára 2017. -vw-

TOYOTA PRIUS JE NAJBEZPEČNÉJŠÍM AUTOM...

Nová Toyota Prius v tohtoročných bezpečnostných testoch nezávislej organizácie Euro NCAP získala titul "Najlepšie vo svojej triede" v kategórii veľkých rodinných vozidiel. Toto uznanie si Toyota veľmi cení, lebo sa usiluje o výrobu "vždy bezpečnejších vozidiel" so špeciálnym zameraním na aktívnu bezpečnosť formou širokého presadzovania balíka bezpečnostných technológií "Toyota Safety Sense". Tento bezpečnostný balík výrazne prispel ku skvelým výsledkom typu Prius v testoch Euro NCAP. Rovnaký balík je súčasťou výbavy nedávno predstaveného typu C-HR, ale aj ďalších vozidiel Toyota postupne s tým, ako sa táto technológia rozširuje do celého produktového radu značky.

Organizácia Euro NCAP každoročne vydáva zoznam vozidiel, ktoré sa v jednotlivých kategóriách umiestnili na najvyšších priečkach. Uvedený titul Toyota získala už druhý krát. V roku 2010 bol za "Najlepší vo svojej triede" označený typ Verso v kategórii kompaktných MPV. -ta-

KIA NIRO SA ZAPÍSALA DO GUINNESSOVEJ KNIHY REKORDOV

Róbert Winger vlavo a Wayne Gerdes po rekordnej jazde s Kiou

Kia Niro sa po príchode k newyorskej radnici v Manhattane zapísala do Guinnessovej knihy rekordov ako hybridné vozidlo, ktoré dokázalo prejsť naprieč USA od jedného pobrežia k druhému s najmenšou spotrebou paliva. Nový rekord má hodnotu 3,1 litra paliva na sto kilometrov. Na 5978 kilometrov dlhú cestu od radnice v Los Angeles až k radnici v New Yorku stačilo Kii Niro s Waynom Gerdesom z kalifornského Carlsbadu za volantom a Robertom Wingerom z Williamsburgu ako spolujazdcom len 183,6 litra benzínu, čo predstavuje 4,1 objemu nádrže. Vozidlo použité pri tejto rekordnej jazde nebolo nijako upravované. Mestský hybridný crossover Niro je prvý typ, ktorý Kia vytvorila špeciálne ako hybrid s cieľom ponúknuť kombináciu mimoriadne malej spotreby paliva a praktickosti kompaktného crossovera. Okrem pôsobivého športového zovňajška Niro ponúka celý rad atraktívnych prvkov a vlastností. -ka-

VW TIGUAN JE NAJBEZPEČNEJŠÍM...

Európske konzorcium Euro NCAP zverejnilo najlepšie automobily roku 2016 podľa výsledkov ich testov. Prestížny titul získal aj Tiguan, ktorý bol vyhodnotený ako najbezpečnejší malý „offroad". Už v júni minulého roku nový Tiguan úspešne absolvoval sériu náročných testov Euro NCAP a získal najvyššie hodnotenie päť hviezdičiek. Pri tom boli zohľadnené výsledky zo štyroch čiastkových oblastí: ochrana dospelých členov posádky, ochrana detí, ochrana chodcov a bezpečnostné asistenčné systémy. Metodika testov Euro NCAP bola v roku 2016 opätovne sprísnená. Prvý raz boli zahrnuté do hodnotenia nové meracie figuríny detí. Pri ochrane dospelých členov posádky a detí nový Tiguan dosiahol vynikajúci výsledok. Vďaka sériovým upevňovacím bodom pre detské sedačky ISOFIX a upevňovacím okám pre horný poistný popruh detskej sedačky Top Tether, ako aj napínačom a obmedzovačom sily bezpečnostných pásov na druhom rade sedadiel sú deti aj dospelí v prípade čelného a bočného nárazu veľmi dobre chránené. V minulom roku takýto titul od Euro NCAP získal nový Volkswagen Touran.

-ve-

RADA ADVOKÁTA

Vážení čitatelia,

v novembri minulého roka bol prijatý zákon č. 342/2016 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov. Táto novela nadobudne účinnosť 1. februára 2017 a motoristom prináša niekoľko zmien pri platení správneho poplatku za registráciu vozidiel.

Sadzobník správnych poplatkov bol totiž zmenený práve v časti týkajúcej sa poplatkov za zápis držiteľa motorového vozidla. V niektorých prípadoch zákon ustanovil oslobodenie od tohto poplatku - týka sa napríklad zápisu držiteľa motorového alebo prípojného vozidla, nadobudnutého dedením, na základe úradného príkazu alebo na základe rozhodnutia súdu a zániku bezpodielového spoluvlastníctva manželov. Za zápis držiteľa motorového vozidla kategórie M1 a N1, okrem kategórie N1 s najviac tromi miestami na sedenie, do evidencie vozidiel v SR, aj s vykonaním úprav v dokladoch vrátane vydania týchto dokladov, nie je potrebné uhrádzať poplatok ani vtedy, ak bol držiteľovi alebo vlastníkovi na kúpu motorového vozidla poskytnutý príspevok podľa zákona č. 447/2008 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia. Posledným dôvodom na oslobodenie od správneho poplatku je prihlásenie dosiaľ neevidovaného vozidla kategórie L1 do evidencie vozidiel, ak oň žiada držiteľ motorového vozidla podľa § 23a zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách.

Poplatok sa zmenší o 50 %, najviac však o 100 eur, ak je držiteľ vozidla fyzickou osobou s ťažkým zdravotným postihnutím alebo má preukaz fyzickej osoby s ťažkým zdravotným postihnutím so sprievodcom, prípadne ak ide o motorové vozidlo upravené na vedenie fyzickou osobou s ťažkým zdravotným postihnutím a ak na kúpu motorového vozidla kategórie M1 a N1 nebol poskytnutý príspevok podľa zákona č. 447/2008 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia.

Poplatok za zápis držiteľa motorového vozidla kategórie L, M1 a N1 (okrem kategórie N1 s najviac tromi miestami na sedenie), do evidencie vozidiel v Slovenskej republike aj s vykonaním úprav v dokladoch vrátane vydania týchto dokladov, sa bude vypočítavať podľa vzorca: RP = Pkw x RV1-n

RP – výška poplatku,

Pkw – sadzba poplatku za zápis vozidla v eurách podľa výkonu motora (prvá evidencia vozidla), ktorej hodnoty sú uvedené v tabuľke č. 1,

RV1-n – koeficient zostatkovej hodnoty vozidla, zodpovedajúci zostatkovej hodnote vozidla podľa veku vozidla v rokoch odo dňa prvej evidencie vozidla, ktorého hodnoty sú uvedené v tabuľke č. 2.

Suma poplatku za evidenciu vozidla bude teda závisieť nielen od výkonu motora, ale aj od hodnoty vozidla, ktorá sa s vekom vozidla zmenšuje. Pomer hodnoty vozidla k jeho veku je vyjadrený koeficientom, priamo uvedeným v konkrétnej položke sadzobníka poplatkov. Cieľom zákonodarcu bolo efektívnejšie a spravodlivejšie určenie poplatku, zodpovedajúc efektu východiskovej ceny vozidla a klesajúcej hodnoty vozidla s narastajúcim vekom, resp. opotrebením vozidla v čase. Minimálna výška poplatku bola stanovená na 33 eur a poplatníkom je nový držiteľ motorového vozidla alebo prípojného vozidla.

Poplatok sa zmenší o 50 %, najviac však na 33 eur, pri zápise držiteľa motorového vozidla kategórie M1 s najmenej šiestimi miestami na sedenie s výkonom motora do 110 kW vrátane, ak ide o zápis držiteľa, ktorým je rodič, uplatňujúci si nárok na prídavok na dieťa najmenej na štyri deti najneskôr do dovŕšenia 19 rokov veku. Pri tomto druhu zápisu bude potrebné priložiť fotokópiu rodných listov detí. Poplatok sa takisto zmenší o 50 %, najviac však na 33 eur, pri zápise držiteľa hybridného motorového vozidla, hybridného elektrického vozidla, motorového vozidla s pohonom na stlačený zemný plyn (CNG), motorového vozidla s pohonom na skvapalnený zemný plyn (LNG) a motorového vozidla na vodíkový pohon.

Poplatník môže pri zápise motorového vozidla predložiť znalecký posudok, objednaný na vlastné náklady, na ktorého základe sa vypočíta iný koeficient zostatkovej hodnoty vozidla ako je uvedený v tabuľke č. 2, zodpovedajúci veku vozidla odo dňa prvej evidencie vozidla. Koeficient zostatkovej hodnoty vozidla sa vypočíta na základe znaleckého posudku ako pomer zostatkovej hodnoty vozidla vyjadrenej v eurách a počiatočnej hodnoty vozidla vyjadrenej v eurách. Takto vypočítaný koeficient zostatkovej hodnoty vozidla sa použije vo vzorci na výpočet poplatku.

Tabuľka č. 1

Výkon motora v kW		Sadzba poplatku
nad	do	v eurách
	80 vrátane	33
80	86 vrátane	90
86	92 vrátane	110
92	98 vrátane	150
98	104 vrátane	210
104	110 vrátane	260
110	121 vrátane	360
121	132 vrátane	530
132	143 vrátane	700
143	154 vrátane	870
154	165 vrátane	1100
165	176 vrátane	1250
176	202 vrátane	1900
202	228 vrátane	2300
228	254 vrátane	2700
254	a viac	3900

Tabuľka č. 2

Vek vozidla	Koeficient zostatkovej hodnoty vozidla
prvá evidencia	1,00
do 1 roka vrátane odo dňa prvej evidencie	0,82
do 2 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,68
do 3 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,56
do 4 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,46
do 5 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,38
do 6 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,32
do 7 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,26
do 8 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,23
do 9 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,19
do 10 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,16
do 11 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,14
do 12 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,12
do 13 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,10
do 14 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,09
do 15 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,08
do 16 rokov vrátane odo dňa prvej evidencie	0,07
nad 16 rokov odo dňa prvej evidencie	0,06

Zápis držiteľa motorového vozidla okrem kategórie vozidiel L, M1 a N1 alebo prípojného vozidla do evidencie vozidiel v SR aj s vykonaním úprav v dokladoch, vrátane vydania týchto dokladov, bude spoplatnený sumou 33 eur. Poplatok v rovnakej výške sa bude uhrádzať za zápis držiteľa motorového vozidla, ktorého jediným zdrojom energie je elektrina (elektromobil) do evidencie vozidiel v SR aj s vykonaním úprav v dokladoch vrátane vydania týchto dokladov.

Rovnaký poplatok, teda 33 eur, sa vzťahuje aj na zápis držiteľa motorového vozidla kategórie L, M1 a N1 (okrem kategórie N1 s najviac tromi miestami na sedenie) do evidencie vozidiel v SR, ktoré je určené na predaj a ktoré doteraz nebolo evidované v žiadnej evidencii vozidiel, ak sa ako držiteľ zapisuje výrobca vozidla, zástupca výrobcu vozidla, právnická alebo fyzická osoba podnikateľ, ktorej predmetom podnikania je predaj vozidiel na základe zmluvného vzťahu s výrobcom alebo zástupcom výrobcu vozidla. Ak je predmetom podnikania takejto osoby predaj vozidiel na základe zmluvného vzťahu s výrobcom alebo zástupcom výrobcu vozidla, pri zápise držiteľa vozidla do evidencie vozidiel je povinná tento vzťah preukázať správnemu orgánu. Ak uvedený držiteľ motorového vozidla do 1 roka odo dňa zápisu motorového vozidla do evidencie neprevedie držbu motorového vozidla na inú osobu, je povinný najneskôr pri nasledujúcej zmene v evidencii vozidiel zaplatiť poplatok v sume zodpovedajúcej sume poplatku pri prvej evidencii vozidla a vypočítanej podľa vyššie uvedeného vzorca.

Pri porovnaní súčasnej a novej výšky poplatkov je možné konštatovať, že pri prihlásení nových vozidiel s výkonom motora do 80 kW sa poplatok nemení, pri prihlásení nových vozidiel s menším výkonom motora motoristi ušetria, ale pri vozidlách s väčším výkonom motora dochádza k výraznému zväčšeniu poplatku.

Podľa prechodných ustanovení zákona sa bude pri vyberaní poplatkov postupovať tak, že ak bol podnet na úkon alebo konanie podaný podľa predpisov účinných do 31. januára 2017, poplatky sa platia a vyberajú podľa predpisov účinných do 31. januára 2017. Konania vo veciach poplatkov začaté a právoplatne neukončené do 31. januára 2017 sa dokončia podľa predpisov účinných do 31. januára 2017.

Bratislavské bábätká dostali vianočný darček

V závere minulého roka, v predvianočnom čase, spoločnosť Hyundai Motor Slovakia darovala dvanásť vozíkov Hyundai ix1 trom gynekologicko-pôrodníckym pracoviskám Univerzitnej nemocnice Bratislava, a to v Ružinove, na Kramároch a v Petržalke. Ide o špeciálne upravené vozíky, ktoré budú slúžiť nemocničnému personálu, mamičkám a ich čerstvo narodeným ratolestiam. Aktivita je pokračovaním projektu podpory pôrodníc spoločnosťou Hyundai Motor Slovakia, ktorá takýmto spôsobom potešila mamičky a pôrodníkov už v desiatich slovenských mestách.

Darovanie polohovateľných vozíkov Hyundai ix1 pre novorodencov ocenil pán MUDr. Miroslav Bdžoch, PhD., MPH, riaditeľ Univerzitnej nemocnice Bratislava, aj primárky novorodeneckých oddelení spomínaných troch nemocníc. Generálny riaditeľ spoločnosti Hyundai Motor Slovakia pán Robert Baumgartner:

„Aj takto ukazujeme, že predávame nielen kvalitné autá, ale máme aj veľké srdce. Odovzdávanie najmenších modelov Hyundai ix1 je už na Slovensku tradíciou; určite v nej budeme pokračovať a sprijemňovať tak prvé dni života novorodencom a poskytovať pohodlie ich mamičkám.“

-hi-

KONTROLA ASISTENČNÝCH ELEKTRONICKÝCH SYSTÉMOV V AUTOSERVISNEJ PRAXI

Spoločnosť HOMOLA s.r.o. je známa nielen svojou obchodnou činnosťou zameranou najmä na autoservisnú techniku, ale aj bohatými aktivitami v oblasti vzdelávania. Vzhľadom na rastúci počet asistenčných systémov v moderných automobiloch, ktoré zlepšujú bezpečnosť jazdy aj jazdný komfort, pripravili v poslednom čase školenie špeciálne zamerané na kontrolu, resp. meranie a kalibrovanie týchto systémov. Zatiaľ posledné školenie tohto druhu sa konalo v školiacom stredisku spoločnosti HOMOLA v Bratislave 30.11.2016 a náš zástupca sa ho so záujmom zúčastnil. Ťažiskom školenia bola kontrola a nastavenie systému ACC, kalibrácia čelnej kamery pre asistenčný systém jazdy v jazdných pruhoch a kamery pre adaptívne svetlomety.

Pohľad do školiaceho strediska spoločnosti HOMOLA v popredí so zariadením na kontrolu a kalibráciu asistenčných systémov

Pre menej informovaných najskôr stručné vysvetlenie - skratka ACC označuje adaptívny regulátor rýchlosti jazdy (aktívny tempomat). Ide o aktívny asistenčný systém, ktorý nielen udržuje vodičom nastavenú rýchlosť (ako klasický tempomat), ale dokáže ju automaticky prispôsobiť vzhľadom k meniacim sa podmienkam prevádzky, a to samočinným ubraním plynu, brzdením, prípadne následným zrýchlením.

Stráži tak za vodiča bezpečný odstup od pred ním idúceho vozidla. Dosahuje sa to meraním vzdialenosti a relatívnej rýchlosti vpredu idúceho vozidla pomocou elektronických regulačných systémov. ACC je technicky založený na komponentoch systému ABS, ASR a ESP, rozšírený o radarový snímač so spracovaním signálu a regulačnou jednotkou. Uvedené elektronické systémy robia jazdu vozidlom bezpečnejšou a pohodlnejšou, ale len za predpokladu, že tieto systémy fungujú po celý čas bezchybne.

V prípade systému ACC je správna funkcia osobitne dôležitá, pretože zodpovednosť za vznik prípadnej dopravnej nehody zostáva na vodičovi. Keďže u nás funkcia asistenčných systémov v súčasnosti nie je ešte predmetom pravidelnej technickej kontroly v STK, ostáva na autoopravovni, aby ju v prípade pochybností, napríklad po autonehode alebo pri poškodení prednej časti vozidla s radarovým snímačom, overil a podľa potreby opravil. Podobne je to pri ďalších spomenutých asistenčných systémoch, napríklad pri výmene čelného skla s kamerou.

Pripraviť pracovníkov z autoopravovní na takúto úlohu sa podujala spoločnosť HOMOLA s.r.o.. Predmetom školenia bol praktický postup pri meraní s využitím prístroja CSC-Tool od spoločnosti HELLA GUTMANN Solutions, ktorý je prispôsobený požiadavkám a okolnostiam aj neznačkových autoopravovní. Je do značnej miery univerzálny, takže sa môže použiť pri meraniach rôznych značiek automobilov. Samotná statická kontrola a prípadné nastavenie pomocou kalibračných panelov (tie sú špecifické pre jednotlivé značky) sa vykonáva v spojení s aktuálnymi diagnostickými prístrojmi skupiny Gutmann mega macs. Pomocou nich sa kontroluje stav a funkcia riadiacich jednotiek jednotlivých asistenčných systémov.

Plne obsadené školiace stredisko a bohatá diskusia účastníkov uvedeného školenia potvrdili záujem pracovníkov z autoopravovní rôznych značiek o poskytovanie služieb súvisiacich s modernými asistenčnými systémami, ktoré postupne prenikajú už aj do automobilov nižších tried.

-mk-

RIEŠENIE EMISNÉHO ŠKANDÁLU KONCERNU VW UŽ PREBIEHA

O tom, ako vznikol emisný škandál automobilky Volkswagen, aká bola jeho podstata, priniesol náš časopis podrobné informácie v letnom dvojčísle (č. 7/8) ročníka 2016. Už vtedy bolo známe, že koncern VW chce riešiť situáciu použitím nového softvéru, ktorý by zaručil splnenie emisných limitov kysličníkov dusíka (NOx) pri problematických automobiloch so vznetovým motorom všetkých koncernových značiek, to znamená VW, AUDI, SEAT a ŠKODA. Podľa šéfa koncernu chceli prísť s presvedčivým technickým riešením a odstrániť vzniknutý problém do konca roku 2016.

Zvolávacia akcia u nás

Už od začiatku septembra 2016 dostávali u nás majitelia dotknutých automobilov z produkcie koncernu VW od dovozcov oznámenie o zvolávacej akcii (23R7). V ňom informovali o skutočnosti, že v určitom období výroby boli vznetové motory vybavené takým softvérom riadiacej jednotky motora, pomocou ktorého sa hodnoty emisií kysličníkov dusíka (NOx) počas reálnej prevádzky vozidla zmenia voči hodnotám nameraným v skúšobni podľa nového európskeho jazdného cyklu NEFZ, a preto je nutné vykonať preprogramovanie riadiacej jednotky motora. Zároveň informoval o tom, že potrebný softvér je už k dispozícii a riadiaca jednotka motora vozidla konkrétneho zákazníka (podľa VIN) môže byť preprogramovaná. V prvom kole sa výmena softvéru týka vozidiel s dvojlitrovým vznetovým motorom 2.0 TDI. Oznámenie odporúčalo dohodnúť si termín so značkovou autoopravovňou, pričom samotné preprogramovanie má trvať v závislosti od rozsahu prác zhruba 45 minút až 1 hodinu, a že je samozrejme bezplatné.

Je zrejmé, že úprava softvéru pre zmenšenie emisií na požadovanú úroveň nie je jednoduchá. A bola aj predmetom obáv zo strany majiteľov automobilov, či neovplyvní ďalšie dôležité parametre motora, najmä spotrebu paliva alebo výkon motora. Z toho vyplývala aj ich nechuť zúčastniť sa prípadnej zvolávacej akcie. S vozidlom VW Tiguan 2.0 TDI (EURO 5), ktorého sa zvolávacia akcia týkala, sme v značkovej autoopravovni VW preprogramovanie riadiacej jednotky absolvovali. Prebehlo ešte koncom októbra 2016 v avizovanom trvaní a jej vykonanie bolo zaznamenané do servisného plánu vozidla. Sympatickým krokom zo strany značkovej autoopravovne bolo poskytnutie platobnej poukážky v hodnote 30 eur, ktorú môže zákazník využiť pri ďalšom servise vozidla.

V ďalšom kroku sa zvolávacia akcia zameriava na vozidlá so vznetovými motormi 1.2 TDI a 1.6 TDI, kde sa tiež počíta s výmenou softvéru a pri motoroch 1.6 TDI aj s vložením špeciálneho dielca do nasávacieho potrubia na zlepšenie (usmernenie) prúdenia.

Čo prináša výmena softvéru?

Po preprogramovaní riadiacej jednotky motora sme nezaznamenali žiadne badateľné ovplyvnenie jazdných vlastností vozidla, pričom sme sa zamerali predovšetkým na akceleráciu. Spotrebu v bežných prevádzkových podmienkach hodláme sledovať dlhodobo a porovnať ju s predchádzajúcim obdobím s rovnakými klimatickými podmienkami a použitými pneumatikami (od novembra má vozidlo zimné pneumatiky, s čím mierne zväčšenie spotreby môže súvisieť). Sme si vedomí, že pôjde o subjektívne hodnotenie, pričom pokiaľ ide o vplyv na emisiu škodlivín, predovšetkým kysličníkovov dusíka, tam naše možnosti nesiahajú. Na vykonanie presných meraní sa u nás – žiaľ - nepodujala žiadna skúšobná autorita, aj keď aspoň presné meranie spotreby, ktoré majiteľov automobilov zaujímalo najviac, nie je problémom. Od začiatku „Dieselgate“ sme však pozorne sledovali aj situáciu v susednom Rakúsku, kde sa na obranu majiteľov problémových vozidiel postavil tamojší automotoklub ÖAMTC. Ten sa podujal už v lete 2016 so svojimi partnerskými klubmi vo Švajčiarsku a Nemecku na vykonanie presných meraní na viacerých vozidlách, a to pred výmenou a po výmene softvéru. Tie sa týkali všetkých dôležitých parametrov motora a celého automobilu, pričom kompletné testovanie jedného automobilu predstavovalo náklady vo výške takmer 30 000 eur. Ich cieľom bolo zistiť skutočný stav realizovaného riešenia. Prvé výsledky ukázali, že majitelia z potrebnej úpravy nemusia mať obavy.

V Rakúsku sa testy uskutočnili na valcovej skúšobni Inštitútu pre vozidlové pohony a automobilovú techniku na Technickej univerzite Viedeň. Merania na skúšobni sa uskutočnili podľa európskeho jazdného cyklu (NEFZ), podľa pripraveného celosvetového jazdného cyklu (WLTC), ktorý má platiť od septembra 2017 aj pri simulácii jazdy na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h (BAB 130). Testované boli 3 automobily AUDI (A4 Avant) a jeden VW Golf VI s počtom najazdených kilometrov v rozmedzí 25 000 až 65 500 km, pričom úpravy boli v autoopravovni vykonané štandartne, bez vedomia účelu, anonymne. Všetky testované automobily boli vybavené motormi 2.0 TDI. Okrem toho bolo vykonané aj reálne meranie emisií priamo v cestnej premávke (test RDE).

Aké boli výsledky?

Emisia kysličníkov dusíka (NOx) sa zmenšila a spĺňa stanovené limity, pričom spotreba paliva ani výkon motora prakticky neboli ovplyvnené a ostali na rovnakej úrovni. Zmenšenie emisie NOx sa potvrdilo aj pri teste BAB 130 a túto tendenciu potvrdili aj merania v reálnych podmienkach na ceste aj diaľnici, pri ktorých bola meracia aparatúra umiestnená priamo vo vozidle. Ak sa zameriame na hodnoty emisií kysličníka uhličitého (CO2), ktoré zodpovedajú spotrebe paliva, v prípade vozidiel AUDI boli hodnoty po úprave pri všetkých použitých skušobných procedúrach rovnaké, alebo dokonca menšie, ako pred úpravou softvéru. Minimálne zväčšenie emisie CO2 zaznamenali len pri vozidle Golf, ktorý mal aj najväčší počet najazdených kilometrov. Maximálny rozdiel v spotrebe paliva pri tomto vozidle s novým softvérom a všetkých testovacích postupoch nepresiahol 0,2 l/100 km, pri ostatných vozidlách zaznamenali dokonca mierne zmenšenie spotreby nafty. Takýto rozdiel môže spôsobiť zmenená teplota, alebo tlak v pneumatikách, ktoré sa pri testovaní môžu pohybovať v určitom rozmedzí. Pokiaľ ide o výkon motora, ten sa nezmenil, pričom jeho priebeh v závislosti na otáčkach je s novým softvérom dokonca plynulejší.

Rovnaké porovnávacie merania ÖAMTC plánuje vykonať aj na vozidlách s motormi 1.2 TDI a 1.6 TDI po začiatku zvolávacej akcie. Teda pred a po vykonanom zásahu na motore, aby zistil, či a ako sa zmenili charakteristické parametre pri automobiloch s týmito motormi. Aj keď koncern Volkswagen pôvodne plánoval vyriešiť celú situáciu do konca roku 2016, tento zámer sa nepodarilo realizovať a zvolávacia akcia spojená s úpravami dotknutých vozidiel bude pokračovať aj v tomto roku. Navrhnuté úpravy sa totiž musia odskúšať a schváliť v nemeckom Spolkovom úrade pre motorové vozidlá (KBA) pre každý variant vozidla. To pre rôzne kombinácie značiek, modelov, motorov a prevodoviek predstavuje veľké množstvo meraní, čo je časovo značne náročné. A až po úspešnom ukončení takejto procedúry môže začať zvolávacia akcia pre vykonanie potrebných úprav.

Renault nadviazal partnerstvá s IT spoločnosťami

Značka Renault v posledných mesiacoch nadviazala množstvo dôležitých partnerstiev, predovšetkým so spoločnosťami z oblasti IT. Cieľom tohto snaženia je spríjemniť vodičom zážitok z jazdy a zjednodušiť údržbu vozidla. Skupina Renault a Aliancia Renault-Nissan spolupracuje so spoločnosťami zvučných mien – WAZE, Microsoft Corporation a Chronocam. Výsledky spolupráce budú dostupné pre zákazníkov už od tohto roku.

Renault predstavil 23. septembra 2016 spoluprácu s Waze – bezplatnou aplikáciou, ktorá slúži ako navigácia a zároveň sleduje dopravu na vybranej trase. Táto spolupráca prinesie nové riešenia v oblasti navigácie pre vozidlá Renault. Waze pre Android Auto je dostupný od začiatku roka 2017, ako aj pre celý rad vozidiel Renault so systémom R-Link a R-Link 2, ktoré sú kompatibilné s Android Auto.

Partnerstvo s počítačovým vizionárom Chronocam

Skupina Renault-Nissan podpísala strategickú dohodu so spoločnosťou Chronocam SA, ktorá je vývojárom snímačov inšpirovaných biológiou a počítačových riešení pre automobilové aplikácie.

Renault aktívne spolupracuje na vývoji technológií, ktorým sa venuje Chronocam, a to napríklad na snímaní a spracovávaní vizuálnych vstupov do bezpečnostných systémov vozidiel Renault (ADAS – Advanced Driver Assistance Systems – Vyspelé asistenčné systémy pre vodiča).

Chronocam využíva špeciálne snímanie, ktoré pri pozorovaní okolia funguje na princípe ľudského oka a pri spracovávaní údajov funguje ako ľudský mozog. Vďaka veľkej efektivite môže táto technológia nahradiť súčasné snímače používané na automobilovom trhu.

Aliancia Renault-Nissan a Microsoft Corporation podpísali 26. septembra 2016 dlhoročnú dohodu o spolupráci na ďalšej generácii technológií zlepšenej konektivity vozidla. Ďalšia generácia konektivity bude podporená službou Microsoft Azure.

Nové služby zlepšia vodičom zážitok z jazdy vďaka zlepšenej navigácii, službe o predpokladanej údržbe, diaľkovému kontrolovaniu stavu vozidla a množstvu ďalších služieb.

-rt-

NOVÝ LEXUS LS

Automobilka Lexus na autosalóne v Detroite predstaví novú generáciu svojej vlajkovej lode, typu LS. Detroitská premiéra modelu LS 400 v roku 1989 sa zapísala do automobilovej histórie. Znamenala nielen samotné zrodenie značky Lexus, ale aj nové vozidlo, ktoré ihneď zaujalo vysokou úrovňou jazdných schopností, tichým chodom a úrovňou luxusu, ktorú zákazníci od prémiových vozidiel očakávali. Teraz, po 28 rokoch sa úplne nový sedan LS môže pochváliť novým markantným vzhľadom so siluetou pripomínajúcou kupé, bez akýchkoľvek kompromisov v otázkach priestrannosti, rovnako tak ako vizionárskymi technológiami. Bude postavený na predĺženej verzii novej globálnej platformy Lexus pre luxusné vozidlá (GA–L), teda platforme pre prémiové modely s pohonom zadných kolies, zdieľanej s typom LC, zaisťujúcou dynamickejšie schopnosti na ceste.

-ls-

HONDA VYROBILA 100 MILIÓNOV AUTOMOBILOV

Spoločnosť Honda Motor Co., Ltd. 22. decembra 2016 oznámila, že za svoju históriu dosiahla míľnik 100 miliónov vyrobených automobilov. Honda s výrobou automobilov začala v roku 1963 – vtedy išlo o malé úžitkové vozidlo T360 a športový automobil S500. O rok neskôr Honda v meste Sayama v prefektúre Saitama vybudovala svoj prvý závod určený výhradne na výrobu automobilov, začali v ňom výrobou ďalšieho ikonického auta - roadsteru S600. Aktuálny modelový rad značky je založený na globálnych typoch, ako sú malý hatchback Jazz, rad hatchbackov Civic či rodinných sedanov Accord. Spolu s nimi prichádzajú SUV HR-V a CR-V, ktoré sú celosvetovými bestsellermi vo svojich segmentoch. V roku 2016 disponovala značka Honda 34 závodmi na výrobu automobilov na piatich kontinentoch.

-ha-

Subaru Impreza Autom roka v Japonsku

Nová generácia Subaru Impreza získala titul Auto roka 2016-2017 v Japonsku. Subaru získalo toto prestížne ocenenie po druhý raz, prvýkrát značka bodovala s typom Legacy v roku 2003. Japonské Auto roka volí 59 porotcov. Každý z nich má 25 hlasov, pričom 10 z nich musí dať autu, ktoré považuje za najlepšie, zvyšných 15 potom rozdelí medzi ďalšie štyri typy. Okrem novej podvozkovej platformy priniesla Impreza aj rad ďalších technológií, ktoré zlepšujú pocit kvality i bezpečnosť vozidla. Je vôbec prvým autom japonskej značky, ktoré má bezpečnostný vankúš na ochranu chodcov už v základnom stupni vybavenia.

Okrem odborníkov ocenili novú Imprezu aj zákazníci: jej predaj za prvý mesiac po uvedení na trh v Japonsku štvornásobne prekonal ciele výrobcu. A až 51 % nových majiteľov prešlo k Subaru od inej značky, čo signalizuje, že Impreza priťahuje čoraz širšie spektrum motoristov.

-su-

Trieda G dosiahla 37-ročný rekord

V rakúskom Grazi zišiel z výrobného pásu v závode Magna Steyr dvadsaťtisíci Mercedes-Benz G – biely Mercedes-AMG G63 (kombinovaná spotreba paliva 13,8 l/100 km, kombinované emisie CO2 322 g/km).

Od uvedenia prvého modelu Triedy G pred 37 rokmi prešlo do rúk zákazníkov viac ako štvrť milióna vozidiel. Vlani to však bolo prvý raz, čo bol za jeden rok dosiahnutý tento počet vyrobených „géčiek". Trieda G je vybavená viacerými prvkami výbavy „designo manufaktur", ako napríklad koža designo vyrábaná vo vlastnej dielni a lak v odtieni „designo mystická biela bright". S programom výbavy „designo manufaktur" bude veterán terénnych vozidiel už z výrobného závodu ešte individuálnejší. Zákazníci si svoju ikonu terénnych vozidiel môžu prispôsobiť na mieru svojmu osobnému vkusu. Manufaktúra, ktorá z Triedy G vytvorí jedinečné „géčko", sa taktiež nachádza v rakúskom Grazi. Či exteriér alebo interiér, či ozdobný šev alebo koža designo – takmer každý detail je tu vyrábaný ručne. S odovzdaním, vášňou a v remeselnej dokonalosti tu vznikajú unikáty spĺňajúce najvyššie nároky na kvalitu a exkluzívnosť.

-mz-

PRETEKÁRSKY ŠPECIÁL TOYOTY PRE WRC

Tím TOYOTA GAZOO Racing v závere minulého roka predstavil svoj špeciál Toyota Yaris WRC. Čoskoro začne sezóna 2017 svetového šampionátu rely FIA (WRC) v monackom Monte Carle, tím TOYOTA GAZOO Racing WRC dolaďuje posledné detaily. Viac ako rok príprav predstavuje tisíc hodín tímovej práce v dielňach a praktického testovania.

Yaris WRC bol pripravený v súlade s technickými pravidlami FIA pre súťažnú sezónu 2017 a je jedným zo zástupcov novej generácie vozidiel špecifikácie World Rally Car, ktoré tejto najvyššej športovej kategórii v nasledujúcich sezónach dodajú úplne nový rozmer. Vozidlo poháňané 1,6-litrovým motorom s priamym vstrekovaním paliva disponuje výkonom 280 kW, krútiacim momentom 425 Nm a zaujme pôsobivým zovňajškom, ktorý vyplýva z nových voľnejších pravidiel v oblasti aerodynamiky. Vozidlo má poháňané kolesá prednej aj zadnej nápravy. Yaris WRC navrhol, vyvinul a postavil tím skúsených konštruktérov: Tom Fowler, Simon Carrier a Mikko Ruoha.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

RADOSŤ AJ S LITROVÝM MOTOROM

Škoda Octavia vo všetkých svojich doterajších generáciách dokázala plniť mnohé očakávania. Je obľúbená nielen v rodinách s deťmi, kupujú si ju mladé dvojice, ale výborne slúži aj ako podnikové vozidlo. Celosvetovo je v posledných rokoch Octavia obchodne najúspešnejším typom značky. Aj v minulom roku sme už vyskúšali niekoľko modelov súčasnej Octavie s rôznymi motormi, s karosériou liftback aj kombi.

Pod kapotu Škody Octavie modelového roku 2017 sa dostal nový zážihový trojvalec 1.0 TSI, ktorý sme už poznali so Seatu Leon a Volkswagenu Golf. V ponuke nahrádza štvorvalec 1.2 TSI, konkrétne verziu s výkonom 81 kW. Slabšia, s výkonom 63 kW, naďalej ostáva v ponuke motorov pre Octaviu. Na výber k motoru 1.0 TSI je 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka a za príplatok 7-stupňový dvojspojkový DSG „automat". Dôvodom, prečo Octavia prišla o jeden valec, sú prísne emisné normy a s tým spojená snaha konštruktérov o malú spotrebu paliva. Modelový rok 2017 priniesol aj ďalšie zmeny. Pri motoroch s výkonom viac ako 110 kW je možnosť objednať si adaptívne tlmiče (DCC - Dynamic Chassis Control), známe zo Škody Superb. Systém umožňuje nastaviť režim: Normal, Comfort, Sport a Individual. Rozdiely v správaní podvozka sú výrazné, ale nie tak ako v Superbe. Ďalšou novinkou je funkcia bezdrôtového nabíjania mobilov. Pripomenieme známe: Octavia je dlhá 4659 mm, široká 1814 mm, vysoká 1461 mm a rázvor náprav má hodnotu 2686 mm.

V akčnej úprave Škoda JOY sme vyskúšali Octaviu so spomínaným novým trojvalcom 1.0 TSI. Motor dosahuje výkon 85 kW a maximum krútiaceho momentu 200 Nm ponúka v rozpätí 2000 až 3000 ot./min. Veľmi nás prekvapil. Octavia nie je práve malé auto a aj keď sme stopkami neoverovali výkonnostné parametre jazdy tohto modelu, nemáme dôvod spochybňovať informácie výrobcu. Podľa nich Octavia s týmto litrovým motorom z

www.mot.sk

pokoja na 100 km/h dokáže akcelerovať za 9,9 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 202 km/h. Pri ustálenej rýchlosti po meste a na okresných cestách motor pokojne pracuje aj pri otáčkach 1500 za minútu a dokáže zrýchľovať. Výraznejšie po prekročení hranice asi 2000 otáčok za minútu. Nad touto hranicou je veľmi živý, nad 5000 ot./min. ho už nemá zmysel vytáčať. Spojka zaberá hladko, ale pri rozbehu je vhodné pridať viac plynu, ako pri 1,2 l štvorvalci. To že auto poháňajú len tri valce pri bežnej jazde, má v kabíne auta problém zistiť aj skúsené ucho. Konštruktéri trojvalec v Octavii výborne akusticky „zamaskovali", odhlučnenie a utlmenie vibrácií je vynikajúce.

S motorom dobre spolupracuje 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka s kulisou presne vedúcou pohybu preraďovacej páky. Prevodovka má „dlhšie" prevody, pri rýchlosti 50 km/h so zaradeným tretím prevodovým stupňom motor točí 2100 ot./min., mimo mesta pri rýchlosti 90 km/h so zaradeným 6-prevodovým stupňom je to 1950 až 2000 ot./min., na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h len 2750 ot./min. Spokojní sme boli aj so spotrebou takejto zostavy pohonu. V meste sme dosiahli priemer 6,7 l/100 km, mimo mesta na okresných cestách sme mali spotrebu pod 5 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h so zaradeným 6-prevodovým stupňom sme namerali spotrebu 6,5 l/100 km. Pri týchto jazdách sme boli dvaja, pri zaťažení auta viacčlennou posádkou a s využitím plnej kapacity batožinového priestoru spotreba pravdepodobne stúpne. Tento prevádzkový variant sme nestihli odskúšať.

Interiér akčného modelu Octavia z novej série Škoda JOY (séria Škoda Joy sa vzťahuje aj na typy Fabia, Rapid, Rapid Spaceback a Yeti) ozvláštňujú dizajnové sedadlá či držiak na tablet, súčasťou výbavy je audiosystém s dotykovým displejom, klimatizácia Climatronic, diskové kolesá z ľahkej zliatiny a ďalšia atraktívna výbava. Predné sedadlá skúšaného modelu boli aj vyhrievané. To je v zime veľmi príjemný prvok výbavy.

Škoda Octavia JOY 1.0 TSI 85 kW so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou sa predáva za 18 510 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 20 678 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový zážihový prepĺňaný s priamym vstrekovaním, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 999 cm3, najväčší výkon 85 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 200 Nm pri 2000 až 3500 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 225/45 R-17.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu liftback.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4659/1814/1461 mm, rázvor náprav 2686 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1225/1775 kg, objem batožinového priestoru 590/1580 litrov, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 202 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,9 s, , spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,5/4/4,6 l/100 km, CO2 106 g/km

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Opel Meriva prvej generácie mal premiéru v roku 2003.

Druhá generácia, uvedená v roku 2010, zlepšila štandard tohto malého vanu inovatívnymi prvkami, jedinečným flexibilným systémom sedadiel a mnohými vtipnými riešeniami odkladacích „priestorov“.

VAN S DVOJPALIVOVÝM MOTOROM

Začiatkom roka 2014 Merivu inovovali. Dostala upravenú tvár s charakteristickými prvkami modernizovanej vlajkovej lode Opel Insignia. Dôležitý prvok ergonomickej koncepcie Merivy, patentovaný systém dverí FlexDoors so zadnými dverami zavesenými vzadu a otváranými proti smeru jazdy sa pravdaže, nemenil. Umožňujú pohodlný prístup do zadnej časti kabíny. Táto výhoda dverí sa prejavuje napríklad uľahčením inštalácie detských sedačiek na vonkajšie miesta zadného sedadla.

Interiér pôsobí príjemne, škoda, že inovácia neskresala aspoň niektoré z veľkého počtu tlačidiel na stredovej konzole. Multifunkčný volant je nastaviteľný v obidvoch smeroch, na ramenách má prehľadne umiestnené ovládače tempomatu, audiosystému a handsfree so systémom Bluetooth. Meriva má moderný systém IntelliLink s integrovanou navigáciou (systém Navi 950 Europe). Veľký farebný monitor s uhlopriečkou 7 palcov a veľkým rozlíšením uľahčuje ovládanie, na monitor sa prenáša aj obraz cúvacej kamery, ktorú dopĺňajú snímače prekážok vpredu a vzadu. Vodič a spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Keďže sedadlá sú o niečo vyššie ako napríklad v hatchbackoch, aj sledovanie diania v okolí vodidla je ľahšie.

Kvalitné predné sedadlá sedadiel sú výsledkom spolupráce automobilky s inštitútom AGR v rámci akcie „Za zdravý chrbát“. Praktickosť interiéru podčiarkuje flexibilná koľajnica s lakťovou opierkou na stredovom tuneli, slúžiaca na ukladanie drobností. Oceňovaný systém zadných sedadiel s názvom FlexSpace umožňuje z trojmiestneho zadného sedadla lavicového typu vytvoriť dvojmiestne usporiadanie s lakťovou opierkou a dostatočnou priestorovou rezervou pre dvojicu cestujúcich v druhom rade sedadiel. Sedadlá sa dajú tlačidlom aj sklopiť, pričom vznikne rovný a dlhý prepravný priestor. V batožinovom priestore nechýbajú úchytné oká, výklopný háčik na tašky, osvetlenie ako aj bočné priečinky. Toto

www.mot.sk

všetko sú pomerne známe dobré vlastnosti Merivy. Táto, ktorú sme v závere minulého roka skúšali, bola zaujímavá aj svojim dlhým dojazdom.

Ten umožňoval dvojpalivový systém vozidla. Zážihový štvorvalcový motor 1.4 Turbo mal originálnu, „fabrickú“ prestavbu umožňujúcu aj spaľovanie LPG, teda propán-bután. Za takúto úpravu vozidla treba priplatiť 1000 eur. Ide o pôvodnú „benzínovú“ Merivu s nádržou benzínu s objemom 54 litrov, ktorá má v batožinovom priestore na mieste rezervného kolesa prídavnú nádrž toroidálneho tvaru na LPD. Tá má objem 34 litrov. Objem batožinového priestoru v základnom usporiadaní sa nezmenil, stále ponúka 400 litrov. Nevýhodou tohto druhu alternatívneho paliva je, že s vozidlom spaľujúcim LPG sa nesmie parkovať v podzemnej garáži.

Zážihový motor 1.4 Turbo LPG sa v Merive kombinuje s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Ponúka výkon 88 kW a krútiaci moment 175 Nm v rozpätí 1750 až 4800 ot./min. Sprevodovanie je „ťažšie“, napríklad pri rýchlosti 130 km/h sú pri zaradenom najvyššom, piatom prevodovom stupni otáčky motora len mierne nad 3000 za minútu. Na diaľnici je to príjemné, lebo motor pracuje ticho, ale pri jazde po okresných cestách pri potrebe predbiehať treba častejšie „podraďovať“, pretože dynamika jazdy je najlepšia pri otáčkach motora pri hranici 4000 za minútu. Pri pokojnejšej jazde je však takéto sprevodovanie výhodné, lebo motor môže pracovať úsporne pri malých otáčkach a v kabíne je ticho.

V dvojpalivovej Merive je taliansky systém sekvenčného vstrekovania plynného propán-butánu „Landirenzo Omegas 3.0“. Plyn sa vstrekuje do nasávacieho potrubia. Keďže v nádrži je LPG v kvapalnom stave, zmena na plyn sa uskutočňuje v tzv. splynovači, ktorý dostáva teplo z chladiaceho systému motora.

Kým sa chladiaca kvapalina neohreje aspoň na 60 °C, motor nie je schopný pracovať na LPG. Na spúšťanie motora a prvé stovky až kilometre jazdy, v závislosti od teploty okolia, je teda potrebný benzín. Ak by bola nádrž na benzín prázdna, studený motor nenaštartuje aj keby v druhej nádrži bol ešte dostatok skvapalneného „ropného“ plynu. Prechod na spaľovanie LPG oznamuje blikajúca dióda. Primárne motor spaľuje plyn. Keď sa minie, motor samočinne prejde na spaľovanie benzínu. Prechod medzi palivami možno meniť aj tlačidlom na prístrojovej doske.

Podľa palubného počítača sme dosahovali priemernú spotrebu LPG 9 l/100 km, benzínu okolo 7 l/100 km. Na LPG sme prešli viac ako 350 km, celkovo po vyčerpaní oboch

nádrží viac ako 1100 km. Rozdiel v dynamike jazdy s LPG a benzínom takmer nie je.

Opel Meriva 1.4 Turbo LPG vo výbave Cosmo sa predáva za 19 590 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 22 630 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16- ventilový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 1364 cm³, najväčší výkon 88 kW pri 4800 až 6000 ot./min., krútiaci moment 175 Nm pri 1750 až 4800 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, priečny skrutný stabilizátor, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, svetlá výška 123 mm, pneumatiky rozmeru 225/45 R-17.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu van.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4300/1812/1615 mm, rázvor náprav 2644 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1488/1509 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1471/1965 kg, objem batožinového priestoru 400/1500 l, objem „benzínovej“ nádrže 54 l + 34 l LPG.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 188 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,3 s, spotreba paliva v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,7/5,9/7,3 1 l/100 km, CO_2 137 g/km, CO2 119 g/km s LPG.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

SVIEŽEJŠÍ VZHĽAD AJ NOVÝ MOTOR

Peugeot 2008 mal výstavnú premiéru na autosalóne v Ženeve v roku 2013. Zákazníkom sa zapáčil, „crossover" odvodený z typu 208 obchodne prekonáva svoj „konštrukčný základ", ba aj typ 308. Po troch rokoch, opäť v Ženeve, Peugeot predstavil typ 2008 v zmodernizovanej podobe. Dostal výraznejší dizajn SUV, napríklad rozšírené blatníky, vertikálnu mriežku chladiča a prahové lišty, čo podčiarkuje robustnosť. Ponuka zážihových motorov modernizovaného Peugeota 2008 obsahuje trojvalce radu PureTech so zdvihovým objemom 1,2 litra s výkonmi 60 a 81 kW. Vznetový motor 1.6 BlueHDi je v ponuke s výkonmi 55, 73 a 88 kW. Výbavové úrovne Access, Active a Allure doplnila štvrtá úroveň GT Line, ktorú sme mali možnosť vyskúšať.

Poskytuje posádke športové a elegantné prostredie. Má exkluzívne čierne lesklé 17-palcové diskové kolesá Eridan. Chrómované doplnky dodávané v sérii dopĺňajú čierne prvky, napríklad mriežka chladiča, rámiky hmlových svetiel, kryty spätných zrkadiel, pozdĺžniky strešného nosiča. Mriežku chladiča tvoria čierne a chrómové lamely, zatiaľ čo zadný ozdobný chránič nárazníka je z nehrdzavejúcej ocele, rovnako ako aj koncovka výfuku. Nápisy GT Line sú umiestnené na predných blatníkoch a dverách batožinového priestoru.

Dynamický nádych pokračuje aj v kabíne: prahy dverí z nehrdzavejúcej ocele s nápisom Peugeot, hliníkové pedále a koberčeky s červeným prešívaním. Červené prešívanie sa objavuje na sedadlách a zadnej lavici, na opierkach na dverách, na manžete rukoväte ručnej brzdy a na volante. Na bezpečnostných pásoch sú červené pásy, ktoré zdobia aj predné držadlá dverí. Nastupovanie na predné a zadné sedadlá je jednoduché. V interiéri vidieť príbuzenský vzťah s typom 208, zrejmý je pri pohľade na prístrojovú dosku a malý volant s hrubším vencom. Ten nemusí každému vyhovovať. Aj v najvyššej polohe ho majú nadpriemerne vyrastení vodiči len s malým odstupom od kolien. Dominantou prístrojovej dosky je multifunkčný dotykový displej so 7-palcovou obrazovkou s CD prehrávačom, s dobrou grafikou a ovládaním množstva funkcií, ako sú údaje palubného počítača, rádia, navigačného systému (doplnková výbava). Predné sedadlá sú výškovo a pozdĺžne nastaviteľné s dostatočným bočným vedením, v skúšanom vozidle

www.mot.sk

za príplatok vyhrievané. Na zadných sedadlách sa odvezú s dostatočným pohodlím dvaja dospelí s výškou okolo 180 cm. Z vozidla je vďaka vyššie osadeným sedadlám veľmi dobrý výhľad. Objem batožinového priestoru pri nesklopených zadných sedadlách je 350 litrov. Vďaka priečne delenej lavici v pomere 60:40 sa jednoduchým pohybom vytvorí dlhá rovná úložná plocha a objem sa zväčší na 1172 litrov.

Vozidlo poháňal trojvalcový zážihový motor s priamym vstrekovaním paliva, prepĺňaný turbodúchadlom, ktoré má elektrický pohon čerpadla dochladzujúceho uloženie ložísk turbodúchadla po vypnutí motora. Zo zdvihového objemu 1,2-litra dokáže dostať výkon 81 kW a krútiaci moment 205 Nm už od 1500 ot./min. Pri naštartovaní sa dá postrehnúť charakteristický zvuk trojvalca, ale ďalej už pracuje veľmi kultivovane, k čomu prispieva aj vyvažovací hriadeľ poháňaný ozubeným prevodom od kľukového hriadeľa. Motor je pružný, po pridaní plynu sa riadiaca jednotka automatickej prevodovky hneď nesnaží podraďovať, využíva pružnosť motora. Je to klasická automatická prevodovka s hydrodynamickým meničom, ktorý sa automaticky uzamkne. Je od spoločnosti Aisin. Preraďuje logicky a hladko, možnosť ručného sekvenčného preraďovania voliacou pákou sme si iba vyskúšali. Počas skúšobných jázd sme necítili potrebu brať rozhodovanie o preradení riadiacej jednotke prevodovky. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli priemernú spotrebu benzínu 6,9 l/100 km. Páčil sa nám rýchly a efektívny systém štart/stop, ktorým je motor vybavený.

Novinkou po inovácii je aj funkcia Grip Control. Jej ovládač sa nachádza na stredovej konzole. Peugeot 2008 má len pohon predných kolies, takže tento systém optimalizuje záber predných kolies v závislosti od povrchu, po ktorom sa vozidlo pohybuje. Ponúka päť jazdných režimov. Režim Standard je určený pre bežné cestné podmienky. Režim Sneh prispôsobuje preklz každého z predných kolies podľa aktuálnych podmienok priľnavosti. Keď rýchlosť vozidla dosiahne 50 km/h, systém sa prepne do režimu Standard. Režim Off-road umožňuje pomerne pokojne sa pohybovať na klzkom povrchu ako je blato, či mokrá tráva. Pôsobí do istej miery ako samozáverný diferenciál, vodič ho využije hlavne na vidieckych cestách. Je aktívny až do 80 km/h. Režim Piesok udržuje preklzovanie kolies na oboch poháňaných kolesách súčasne, umožňuje napredovanie na mäkkom povrchu a zmenšuje riziko uviaznutia v piesku. Tento režim je aktívny až do 120 km/h a potom sa prepne do režimu Standard. Režim ESP Off ponecháva vodičovi do rýchlosti 50 km/h možnosť úplne odpojiť ESP a Grip Control a riadiť trakciu úplne samostatne. Nie je to však režim na „driftovanie", vhodné je ho zapnúť, ak vozidlo treba dostať zo záveja alebo z hlbšieho blata.

Podvozok dobre tlmí nerovnosti na cestách. Na kvalitnej vozovke bez problémov drží zvolenú stopu, v zákrutách sa správa neutrálne a aj účinne eliminuje bočné náklony karosérie. Malý stopový priemer otáčania 10,4 m umožňuje s vozidlom dobré manévrovanie aj na malom priestore.

Peugeot 2008 GT Line 1.2 PureTech s výkonom 81 kW so 6-stupňovou automatickou prevodovkou sa predáva za 21 135 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1199 cm³, najväčší výkon 81 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 205 Nm pri 1500 ot./min.

Prevody:
6 - stupňová automatická prevodovka EAT6, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson , priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, ESP, hrebeňové riadenie s elektrohydraulickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,4 m, svetlá výška 165 mm, pneumatiky rozmeru 205/50 R-17.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4159/1739/1570 mm, rázvor náprav 2537 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1285/1690 kg, objem batožinového priestoru 350/1172 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 188 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 10,3 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,9/4,1/4,8 l/100 km, CO2 110 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Typ C3 je pre automobilku Citroen dôležitý, od roku 2002 z neho vyrobili a predali viac ako 3,5 milióna exemplárov. Citroen uviedol koncom minulého roka tretiu generáciu, ktorá si zachovala oblé línie predchodcu, ale dizajnovo je bližšie k typu C4 Cactus. Zaujímavé autíčko vyrábajú v závode PSA v Trnave.

LÁKAVÝ NAJMÄ PRE MLADÝCH

Nový Citroen C3 je dlhší o 49 mm (3996 mm) ako pri predchádzajúcej generácií, výška sa znížila o 54 mm (1474 mm) a šírka je väčšia o 22 mm (1749 mm). Rázvor náprav narástol o 74 mm na 2540 mm. Vonkajší priemer otáčania, ktorý je dôležitý pri manévrovaní vozidla, je len 10,7 metra. Na výber sú tri stupne výbavy: LIVE, FEEL, SHINE a šesť výkonových verzií motorov.

Exteriér C3 ponúka širokú škálu možnosti personalizácie, 9 farieb lakov karosérie a 3 farby strechy, ktoré dopĺňajú farebné prvky v okolí hmloviek, krytov reflektorov, zadných okien a na polyuretánových pásoch so vzduchovými bublinami Airbump, ktoré chránia karosériu. Tvorí ho 6 kapsúl naplnených vzduchom. Nachádzajú sa v spodnej tretine dverí. Ak sa niekomu tento prvok nepáči, nemusí si ho objednať. Nový C3 má lepšiu aerodynamiku, čelná plocha SCx sa zmenšila na 0,63 m2.

Interiér vďaka viacfarebnej kombinácii pôsobí príjemne. Niekomu môže chýbať klasická rukoväť zatvárania dverí, teraz je nahradená textilným pásikom, na spôsob C4 Cactus. Predné sedadlá s dostatočným rozsahom nastavenia majú široké a veľké sedacie časti, v skúšanom vozidle vyhrievané (200 eur).

Za multifunkčným volantom s robustným vencom si každý nájde ideálnu polohu. Páčilo sa nám logické rozmiestnenie ovládačov na volante. Prístrojový panel je klasický, so štyrmi analógovými ukazovateľmi a rýchlomerom. Súčasťou prístrojovej dosky je 7- palcová dotyková obrazovka, ktorá akoby sa vznášala. Pôsobí moderne, má výbornú grafiku a rýchle reakcie. Škoda, že sa nachádza nižšie, a tak nie je optimálne v zornom poli vodiča.

Na zadných sedadlách sa v pohode odvezú dvaja cestujúci s výškou okolo 180 cm. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní 300 litrov (objem sa medzigeneračne nezmenil). Má pravidelný tvar, nevýhodou je vyššia nakladacie hrana. Za príplatok 100 eur bolo vo vozidle rezervné koleso. Spomenúť treba množstvo odkladacích priestor, napríklad vrecká na dverách a hlbokú schránku pred spolujazdcom s objemom 6,25 litra.

C3 prináša celý rad najnovších technológií. Medzi nimi sa vo svetovej premiére predstavil systém (štandardne v najvyššom stupni výbavy) ConnectedCAM Citroen. Ide o HD kameru, ktorá sa nachádza na čelnom skle v oblasti spätného zrkadla, zaznamenáva dianie pred

www.mot.sk

vozidlom. Jednoduchým krátkym kliknutím na špeciálne tlačidlo môže vodič odfotiť to, čo vidí v danej chvíli pred sebou a následne fotografiu môže uverejniť ma sociálnych sieťach. Dlhšie aktivovanie tlačidla spustí nahrávanie videa. Ak snímače ESP vyhodnotia, že vozidlo prudko brzdí, záznam z kamery sa automaticky ukladá. A to až 30 sekúnd pred prípadným nárazom a 60 sekúnd po náraze. Takýto záznam môže pomôcť polícii pri vyšetrovaní dopravnej nehody. Pamäť záznamového zariadenia kamery má na ukladanie kapacitu 16 gigabytov, pomocou wi-fi záznamy možno uložiť do moderného telefónu.

Na to treba do telefónu stiahnuť aplikáciu Citroenu fungujúcu na zariadeniach s operačnými systémami iOS (9 a vyššie) a Android (5 a vyššie). Výhodou tohto systému je aj možnosť uloženia pozície pomocou geolokačnej funkcie, uľahčí to následné nájdenie vozidla. Nový Citroen C3 ponúka pri vyšších úrovniach výbavy viacero ďalších prvkov, ktoré vodičovi uľahčujú šoférovanie, napríklad 3D online navigáciu s hlasovým ovládaním, cúvaciu kameru, zadné snímače prekážok, výstrahu pred opustením jazdného pruhu, sledovanie mŕtveho uhla, asistenčný systém rozjazdu do kopca, možnosť pripojenia smartfónu.....

Vyskúšali sme verziu s označením PureTech 82 vo výbave FEEL. Zážihový trojvalec so zdvihovým objemom 1,2 litra na dosiahnutie najväčšieho výkonu 60 kW nepotrebuje prepĺňanie, ktoré má pri vyšších výkonových úrovniach. Štandardne je spriahnutý s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Vytáčať motor nie je nutné, krútiaci moment kulminuje hodnotou 118 Nm už pri 2750 ot./min. Zrýchlenie z 0 na 100 km/h vozidlo s ním zvláda za 14,9 sekúnd, dosiahne najväčšiu rýchlosť 168 km/h. Z týchto parametrov je zrejmé, že pri tejto zostave pohonu je nový Citroen C3 pre temperamentnejších vodičov vhodný pre jazdy v meste, pre pokojných vodičov hoci aj na dlhších trasách s využitím hoci i diaľnic.

Podvozok na 16-palcových kolesách zvláda nielen cesty s rovným povrchom, ale aj väčšie priečne nerovnosti. Vozidlo sa správa pri zmene smeru stabilne, ale karoséria sa v zákrutách bočne pomerne výrazne nakláňa. Pri prevažne svižnej jazde s približne tretinovým zastúpením trás v meste, po okresných cestách aj na diaľnici sme dosiahli priemernú spotrebu benzínu 6 l/100 km.

Citroen C3 PureTech 82 FEEL sa predáva za 10 790 eur, uvádzacia cena je teraz 9990 eur. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 13 490 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12- ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1199 cm³, najväčší výkon 60 kW pri 5750 ot./min., krútiaci moment 118 Nm pri 2750 ot./min. Prevody: 5- stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných priečnych ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektro-hydraulickým posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11,2 m, pneumatiky rozmeru 205/55 R-16.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback. Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3996/1749/1474 mm, rázvor náprav 2540 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1112/1550 kg, objem batožinového priestoru 300/922 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 168 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 14,9 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,7/4,1/4,7 l/100 km, CO2 109 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

HYUNDAI S HYBRIDNÝM POHONOM JE PRÍJEMNÝM PREKVAPENÍM

Nový Hyundai Ioniq prináša tri rozličné elektrifikované systémy pohonu. V jeseni minulého roka ho uviedli na trh s hybridným pohonom (HEV) a s čisto elektrickým pohonom (EV). Model s pohonom plug-in hybrid (PHEV) príde na trh v priebehu tohto roka. Vyskúšali sme model Ioniq Hybrid.

Všetky tri modely sú postavené na novej platforme. Uhladený tvar karosérie je dôležitý pre aerodynamickú efektivitu, vonkajšie panely karosérie dopĺňajú inteligentné aerodynamické prvky, ktoré prispievajú k najlepšiemu koeficientu aerodynamického odporu v triede, s hodnotou iba 0,24. Ioniq je dlhý 4470 mm, široký 1820 mm, vysoký 1450 mm, rázvor náprav má 2700 mm. Osobitý nádych vozidlu dodávajú kontrastné farby v spodnej časti nárazníka.

Útulné prostredie v kabíne vytvárajú hladké, jednoduché elegantné povrchy všetkých prvkov interiéru vyrobené z kvalitných materiálov. Ergonómia je na vysokej úrovni, tvarovanie prístrojov a ovládacích prvkov je skôr striedme ako futuristické, neodvádza pozornosť vodiča od sledovania jazdy. Vodič a jeho spolujazdci nemajú dôvod sťažovať sa na nedostatok priestoru. Predné sedadlá sú pohodlné, nastaviteľné vo veľkom rozsahu, s dobrou bočnou oporou, v skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Vyhrievaný bol aj výškovo a pozdĺžne nastaviteľný kožený multifunkčný volant. V zornom poli vodiča sa nachádza plne digitálny združený prístroj s farebným displejom TFT novej generácie. Poskytuje informácie, vrátane tokov energie, úrovne nabitia batérie a tipov na ekonomickú jazdu, a to v obidvoch možných režimoch jazdy, Eco či Sport. Ich prepnutím sa zmení vzhľad a farba prístrojov.

Displej multimediálnej jednotky spolu s navigáciou sa zobrazuje na farebnom 8“ displeji s veľkým rozlíšením. Zaujímavosťou je prepnutie klimatizácie do energeticky úsporného režimu ako aj možnosť prepnutia režimu „iba pre vodiča“, ktorý zmenšuje spotrebu energie pri klimatizovaní a kúrení. Interiér je kvalitne odhlučnený. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov.

Batožinový priestor má základný objem 443/550 litrov, trakčná akumulátorová batéria do neho nezasahuje. Je umiestnená pod zadnými sedadlami. Po sklopení operadiel , delených v pomere 60/40 vznikne mierny schod, objem sa zväčší na 1505 litrov.

Ioniq má celú škálu vyspelých prvkov konektivity ako Android Auto, Apple CarPlay, služby TomTom Live a funkcia bezdrôtového indukčného nabíjania mobilného telefónu. K ochrane vodiča a posádky prispieva množstvo inovatívnych prvkov aktívnej a pasívnej bezpečnosti, napríklad systém upozorňujúci na pohybujúce sa vozidlá pri cúvaní RCTA, systém upozorňujúci na rýchlo sa približujúce vozidlá LCA, systém na automatické udržanie vozidla v jazdnom pruhu LKAS, systém automatického núdzového brzdenia AEB, asistenčný systém pre rozjazd do kopca, radarový tempomat a iné.

Verzia Ioniq HEV je vybavená novým hybridným systémom pohonu. Jeho základom je špeciálne pre “hybrid“ vyvinutý zážihový štvorvalec 1.6 GDI s priamym vstrekovaním paliva z konštrukčného radu Kappa. Dosahuje výkon 77,2 kW a maximálny krútiaci moment 147 Nm. Má podporu elektromotora s permanentnými magnetmi, ktorý dosahuje výkon 32 kW. Elektromotor vďaka maximálnemu krútiacemu momentu 170 Nm, dostupnému prakticky okamžite po rozbehu, zlepšuje akceleráciu vozidla. Napája ho kompaktná lítiovo-iónová polymérová batéria s kapacitou 1,56 kWh, ktorá sa nabíja počas jazdy predovšetkým rekuperáciou energie pri brzdení. Ioniq Hybrid umožňuje jazdu na čisto elektrický pohon do rýchlosti 120 km/h. Hybridný pohon má systémový najväčší výkon 103,6 kW a krútiaci moment 265 Nm.

www.mot.sk

Krútiaci moment pohonného agregátu sa prenáša na predné kolesá prostredníctvom 6-stupňovej dvojspojkovej automatickej prevodovky (DCT). Vozidlo dosahuje najväčšiu rýchlosť 185 km/h, pričom emisie CO_2 majú hodnotu 79 g/km (kombinované v normovanom cykle). V režime Eco prevodovka čo najskôr zaraďuje vyššie prevodové stupne pre zmenšenie spotreby paliva. Režim Sport zas udržiava dlhšie zaradený nižší prevodový stupeň a podporuje spaľovací motor elektromotorom pre dosiahnutie čo najväčšej dynamiky jazdy. Ioniq vysloveným športérom nie je, zrýchlenie z pokoja na 100 km/h zvláda za 10,8 sekundy. Na diaľnici sa už stráca výhoda hybridného pohonu, takže je to model vhodný pre jazdy v meste a jeho bližšom okolí. Dosiahli sme výslednú spotrebu benzínu 5,6 l/100 km, čo považujeme za výborný výsledok, pretože sme sa nijako nesústreďovali na dosiahnutie malej spotreby a najmenej tretina z celkovo prejdenej trasy pripadala na jazdy po diaľnici. Ioniq má aj kvalitný podvozok, dokáže účinne tlmiť rázy vyvolané prejazdom nerovností.

Hyundai Ioniq Hybrid 1.6 GDI vo výbave Comfort sa predáva za 24 490 eur. Teraz ho ešte možno kúpiť so zľavou 1500 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
a/ 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 13:1, zdvihový objem 1580 cm³, najväčší výkon 77,2 kW pri 5700 ot./min., krútiaci moment 147 Nm pri 4000 ot./min.,
b/ elektromotor s výkonom 32 kW, krútiaci moment 170 Nm, parametre celej pohonnej sústavy: maximálny výkon 103,6 kW, maximálny krútiaci moment 265 Nm .

Prevody:
6-stupňová dvojspojková automatická prevodovka DCT, pohon kolies prednej nápravy.
Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-17.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu liftback.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4470/1820/1450 mm, rázvor náprav 2700 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1549/1563 mm, svetlá výška 140 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1445/1870 kg, objem batožinového priestoru 443/550/1505 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 185 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,8 s, spotreba benzínu v kombinovanej prevádzke 3,4 1 l/100 km, CO_2 79 g/km.

autor: Samuel BIBZA

OKRUHOVÝ ŠPECIÁL V BEŽNEJ PREMÁVKE

Aktuálna ponuka ostrých hatchbackov s pohonom predných kolies je v súčasnosti dosť bohatá. Významnú pozíciu medzi nimi má deviata generácia Hondy Type R. Model Type R mal a má v sortimente automobilov Honda stále špeciálne miesto. Pripomenieme, že prvý Type R konštruktéri zostrojili v roku 1992, išlo o model NSX-R. Úspech tohto modelu dal podnet pre zrod celého radu športových vozidiel Honda. Súčasný Civic Type R je „športový stroj" skonštruovaný podľa pretekárskeho know-how spoločnosti Honda, ktorý poskytuje maximálny výkon na pretekárskej trati alebo aj na ceste.

Jeho vzhľad pôsobí dosť extravagantne, ak ho chceme zaradiť medzi autá určené pre bežnú cestnú premávku. Je tvarovaný tak, aby si vo veľkej rýchlosti ľahko prerážal vzduch. Prieduchy, mriežky, znížený podvozok spoločne so zadným spojlerom a difúzorom optimalizujú prúdenie vzduchu, minimalizujú jeho odpor a zväčšujú prítlak na nápravy, aby vozidlo malo dobrú ovládateľnosť aj pri veľkej rýchlosti jazdy. Príťažlivosti vzhľadu tohto modelu napomáhajú aj 19-palcové zliatinové diskové kolesá čiernej farby s červenými strmeňmi bŕzd značky Brembo.

Interiér Type R je do detailu prepracovaný, naozaj orientovaný na vodiča. Červené je nielen podsvietenie ukazovateľov, ale aj predné sedadlá, bezpečnostné pásy a vnútorné plochy spodnej časti volantu. Zaujme aj štítok na stredovom tuneli so sériovým číslom auta. Nastupovanie a vystupovanie je náročnejšie vďaka vysokému bočnému vedeniu predných sedadiel. Anatomické škrupinové sedadlá s vynikajúcou oporou tela, sú pohodlné a spolu so štvorbodovými bezpečnostnými pásmi dotvárajú atmosféru sedenia za volantom pretekárskeho auta. Nevytvárajú akúsi ilúziu. Honda Civic Type R má vlastnosti plnohodnotného okruhového pretekárskeho

auta. Chýba jej k tomu len montáž ochranného rámu do vnútra karosérie. Pozícia za volantom je výborná, športový kožený volant je nastaviteľný výškovo a pozdĺžne, sú na ňom tlačidlá na ovládanie palubného počítača, tempomatu a audio systému. To sú prvky, ktoré radia tento model medzi autá na každodenné používanie v bežnej premávke. I keď v tomto aute nikdy nemôže byť „bežná". Ukazovatele kombinujú digitálne a klasické analógové prístroje. Na nich si môže vodič kontrolovať aj úroveň preťaženia, tlaku vzduchu dodávaného turbodúchadlom alebo stopky.

Nechýbajú magické zadné sedadlá. Sú mäkké, pohodlne sa na nich odvezú dve osoby konfekčnej veľkosti. Batožinový priestor má objem 475 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel, delených v pomere 60:40, sa objem zväčší na 1427 litrov. Vo vozidle sa nachádza len sada na opravu pneumatík. Výbava GT navyše ponúka ďalšie prvky, ako sú reflektory s automatickým spínaním pri zotmení, automatické stierače s dažďovým snímačom, zadnú parkovaciu kameru, bezkľúčový vstup a štartovanie, systém štart-stop, tmavé bočné a zadné sklá, športové hliníkové pedále, automatickú klimatizáciu, multimediálny 7 palcový dotykový LCD displej Honda Connect, Bluetooth Hands Free a iné. Týmto sortimentom výbavy sa tento vzrušujúci model opäť posúva medzi autá pre bežnú premávku. Ale medzi nimi je výnimočný.

Pod kapotou má úplne nový 2,0-litrový zážihový motor VTEC Turbo s priamym vstrekovaním s výkonom 228 kW a krútiacim momentom 400 Nm, ktorý je dostupný od 2500 do 4500 ot./min. Výkon je prenášaný na prednú nápravu prostredníctvom 6-stupňovej ručne ovládanej prevodovky. Zrýchlenie z nuly na stovku zvláda za 5,7 sekundy a najväčšia rýchlosť podľa výrobcu je až 270 km/h. Už pri prvom naštartovaní studeného motora dáva jasne najavo, že nepoháňa bežné auto. Reakcie na zošliapnutie plynového pedálu sú ostré, motor je taký pružný, že s autom nie je problém jazdiť pri rýchlosti 50 km/h so zaradeným piatym prevodovým stupňom. Motor sa však najlepšie cíti v stredných otáčkach, nad 3000 ot./min. otáčky bleskovo stúpajú a pri 4500 ot./min od výfuku „rozochveje" celé auto. Nový motor s premenlivým časovaním miluje veľké otáčky a aj tesne pred červeným poľom otáčkomera cítiť rast výkonu. Skvelý pocit z motora dopĺňa 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka s krátkymi, presnými dráhami preraďovacej páky, s krátkym sprevodovaním jednotlivých stupňov.

Do zákrut sa Type R vrhá s radosťou. V bežnej premávke si však treba uvedomovať nájazdovú rýchlosť, pretože pri brzdení v zákrute zadná časť auta „znervóznie" a vodič má čo robiť, aby auto udržal na ceste. Ak je pred autom v takej situácii voľná cesta, najlepšie je pustiť pedál brzdy a šliapnuť na plyn. Silný motor auto v zlomku sekundy začne ťahať zo zákruty. Je to aj vďaka tuhému podvozku, regulácia tuhosti útlmových síl zabezpečuje, že Civic Type R sa v zákrutách bočne nenakláňa a predok karosérie len minimálne čuchne k zemi pri prudkom brzdení a nezdvihne sa pri prudkej akcelerácii. Kvalitné brzdy Brembo nejavili ani najmenší náznak „vädnutia" ani po opakovanom intenzívnejšom brzdení pri dynamickej jazde po kľukatiacej sa ceste. Motor je hlučný, hlavne pri väčších otáčkach. Jeho výrazný zvuk a tvrdosť podvozka, ktorý sa sústreďuje len na zabezpečenie čo najlepšieho kontaktu pneumatík s vozovkou a tlmenie nárazov z prejazdu nerovností do karosérie ho pramálo zaujíma, to zas posúva Type R z bežnej cesty na pretekársky okruh. Všetky tieto rýdzo športové vlastnosti sa ešte zintenzívnia po stlačení tlačidla R+, ktoré sa nachádza na ľavej strane od prístrojového panelu. Motor začne byť dravejší, pritvrdí tlmiče o 30 percent, zostrí reakciu na plyn a zredukuje mieru posilňovania riadenia.

Spotreba paliva vzhľadom na charakter vozidla je primeraná. V meste sa pohybovala okolo 10 l/100 km, medzimestské úseky sme pri uvoľnenej jazde, ale s priemernou rýchlosťou až 75 km/h, zvládali za 4,5 l/100 km. Na diaľnici pri dodržaní 130 km/h motor točí 3000 ot./min. a spotreba sa pohybuje nad 8 l/100 km. Pri športovej jazde bola spotreba 12 až 20 l/100 km.

Honda Civic Type R sa predáva za 32 390 eur. V nami skúšanom vozidle sa priplácalo 519 eur za perleťový lak karosérie.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový radový, 16- ventilový zážihový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,8:1, zdvihový objem 1996 cm³, najväčší výkon 228 kW pri 6500 ot./min., krútiaci moment 400 pri 2500 až 4500 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na dvojiciach pružiacich vzpier a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom s premenlivým účinkom, pneumatiky rozmeru 235/35 ZR 19.

Karoséria: 5-dverová, 4-miestna typu hatchback.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4390/1878/1466 mm, rázvor náprav 2594 mm, svetlá výška 118 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1605/1528 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1461/1700 kg, objem batožinového priestoru 475/1214 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 270 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,7 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 9,4/6,1/7,3 l/100 km, CO_2 170 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

VYDARENÉ DIELO DIVÍZIE M

V BMW sa za veľkým písmenom M v označení modelu skrýva veľký výkon a mimoriadne športové čaro. Automobilke jej športová divízia M s istotou pomohla pri náraste predaja vozidiel. Aby sa udržala stúpajúca tendencia predaja, treba v pravidelných intervaloch verejnosti ponúknuť nový model. Takým sa stalo aj malé športové kupé s motorom umiestneným vpredu a pohonom zadnej nápravy. Ide o najmenší model BMW M. Úlohou BMW M2 Coupé je zaujať najmä mladšiu klientelu.

Kratší rázvor, celkovo menšie rozmery, ostrejšie črty, špeciálne tvarovaný nárazník s väčšími otvormi, ktoré sú vyplnené dimenzovanými chladičmi, široké blatníky, logo na predných blatníkoch a štvorica výfukových koncoviek odlišujú M2 od štandardného BMW 2 Coupé. Brzdy sú schované pod štandardne dodávanými 19-placovými diskovými kolesami s pneumatikami Michelin Pilot Sport rozmeru 245/35 vpredu, 265/35 vzadu. Coupé je dlhé 4468 mm, široké 1854 mm, vysoké 1414 mm, rázvor náprav má hodnotu 2693 mm.

Športová atmosféra pokračuje aj v interiéri, s dôrazom na kvalitu a priestor na predných sedadlách. Prístrojovú dosku a vyšší posed M2 dostala od svojho „súrodenca“ BMW1. Všetky ovládacie prvky a prístroje sú pre vodiča v optimálnej polohe. Prístroje, voliaca páka dvojspojkovej automatickej prevodovky, malé logá s modrým podšitím kožených poťahov už poznáme z iných športových vozidiel značky. Predné kožené sedadlá poskytujú počas jazdy dokonalú oporu, sú elektricky nastaviteľné všetkými potrebnými smermi, vyhovujú azda každému. V skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Veľmi sa nám páčil aj športový kožený volant, i keď sme na ňom nenašli známe tlačidlo „M“, ktorým sa auto dá rýchlo prepnúť do predvolebného športového režimu. Systém radenia Drivelogic ponúka v automatickom režime („D“) ako aj pri ručnom radení („S“) tri možnosti - režimy Comfort, Sport a Sport+.

Vzadu sa odvezú dve osoby s výškou do 180 cm. Sedadlá sú osadené nižšie nad podlahou, stehnám teda chýba dostatočná opora. Batožinový priestor s objemom 390 litrov má malý vstupný otvor, je dosť hlboký a dlhý. Pod panelom dna sa nachádza akumulátor a lepiaca sada na opravu defektov.

BMW M2 Coupé poháňa trojlitrový radový zážihový šesťvalec prepĺňaný turbodúchadlom s technológiou Twin Power Turbo. Poskytuje výkon 272 kW pri 6500 ot./min. a krútiaci moment 465 Nm v rozsahu 1400 až 5560 otáčok za minútu. Pri aktivácii funkcie „overboost“ po plnom stlačení pedála plynu krútiaci moment krátkodobo narastie na 500 Nm, vďaka čomu vozidlo dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 4,3 sekundy. Najväčšiu rýchlosť 250 km/h dosahuje pod kuratelou obmedzovača, bez neho až 270 km/h. S motorom štandardne spolupracuje 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka, v nami skúšanom vozidle bola 7-stupňová dvojspojková automatická prevodovka (doplnková výbava). Jej konštrukcia bola optimalizovaná pre vysokootáčkový motor BMW M. Pohonný reťazec obsahuje trakčne optimalizované automatické preraďovanie, funkciu Launch Control, Asistenčný systém pri malej rýchlosti ako aj funkciu Auto Start Stop. Päťprvková zadná náprava obsahuje M diferenciál, ktorý distribuuje krútiaci moment na jednotlivé kolesá v rozsahu 0 až 100 percent. Zmenou prešlo výfukové potrubie, ktoré končí štvoricou koncoviek. V ňom je zabudovaná aktívna zvuková klapka pre intenzívnejší zvuk. BMW použilo pre M2 kompletne prepracovaný podvozok. Predné a zadné nápravy sú z väčšieho a výkonnejšieho M3/M4. Výsledkom je širší rozchod kolies až o 8 cm a prikladná stabilita aj na cestách s horším povrchom.

Radový šesťvalec vodiča neustále pokúša, aby ho „vytáčal“ až do červeného poľa, pričom sa bez ohľadu na otáčky dostáva do kabíny veľa povzbudzujúceho hluku. Pri režime Sport motor ukazuje svoju lineárne rastúcu vzrušujúcu silu v celom spektre otáčok od takmer voľnobehu až k zásahu obmedzovača pri asi 7000 ot./min. Pritom vydáva príjemný zvuk a často si „odkašle“ z výfuku. Veľký podiel na skvelom pocite z jazdy má aj „rýchla“ 7-stupňová dvojspojková prevodovka. Každé preradenie sprevádza mierny kopanec. Celá sila putuje spod kapoty výhradne na zadnú nápravu. Poháňaná náprava je vybavená aktívnym diferenciálom, pre zistenie celého potenciálu tohto auta by sme však museli jazdiť na okruhu, verejné cesty na to nestačia. K dobrej stabilite a ovládateľnosti prispievajú účinné brzdy a športové riadenie. Podvozok je tvrdý, zábavný a bezpečný. Má podobne nákazlivé vlastnosti ako motor a museli sme sa premáhať, aby sme dodržiavali rýchlostné limity – najmä na kľukatiacich sa okresných cestách. Po prepnutí z režimu Sport na Comfort tento model začne viac pripomínať síce výkonné, na výkonné, ale „civilné“ auto, s ktorým sa dá príjemne jazdiť v meste, lebo motor ho dokáže udržiavať v pohybe už od svojich 1500 ot./min.

BMW M2 Coupé sa predáva za 62 200 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
6-valcový, 24-ventilový radový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,2:1, zdvihový objem 2979 cm³, najväčší výkon 272 kW pri 6500 ot./min., krútiaci moment 465 Nm pri 1400 až 5560 ot./min., 500 Nm overboost.

Prevody: 7-stupňová automatická dvojspojková prevodovka, pohon kolies zadnej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vzduchové pružiace jednotky s vyrovnávaním svetlej výšky, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru vpredu 245/35 R-19, vzadu 265/35 R-19.

Karoséria: 2-dverová, 4-miestna typu kupé

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4468/1854/1414 mm, rázvor náprav 2693 mm, pohotovostná//celková hmotnosť 1595/2010 kg, objem batožinového priestoru 390 l, objem palivovej nádrže 52 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 4,3 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 10,5/6,4/7,9 l/100 km, CO_2 185 g/km.

autor: Samuel BIBZA

PICK-UP S KOMFORTOM SUV

Autá s karosériou pick-up sú dodnes v predstavách väčšiny motoristov rýdzimi úžitkovými vozidlami, ktoré posádke nezabezpečujú dostatočný komfort cestovania. Nuž, vo všeobecnosti to azda netreba spochybňovať, ale výnimky už existujú. A to aj v kategórii pick-upov, s ktorými sa skúsenejšia posádka nemusí báť ani hodne ťažkého terénu. Takým autom je súčasná generácia Toyoty Hilux.

Hilux si svoju povesť odolného a spoľahlivého „prepravníka“ začal budovať v roku 1968, do Európy sa dostal o rok neskôr. Patrí medzi najobľúbenejšie vozidlá tohto druhu takmer 50 rokov, minulý rok bol v počte predaných exemplárov jednotkou v kategórii veľkých pick-upov v Európe. Teraz prišla na náš trh jeho ôsma generácia, ktorá stavia na úspechoch svojich predchodcov, ale zároveň ponúka novinky, ktoré mu dávajú novú užívateľskú kvalitu.

Nový Hilux je o 70 mm dlhší (5330 mm), o 20 mm širší (1855 mm) a o 45 mm nižší (1815 mm) ako v predchádzajúcej generácii. V ponuke sú karosárske verzie Single Cab, Extra Cab (4 miestna) alebo Double Cab (5 miest). Nový Hilux disponuje novým a pevnejším rámovým podvozkom, vystuženou konštrukciou úložnej plochy aj zlepšeným pohonom 4x4. Má aj väčšiu prípustnú hmotnosť prívesu, až 3,5 tony. Novinka je aj pod kapotou, tam je nový motor 2.4 D-4D Global Diesel, pre Európu jediný možný.

V krátkom časovom slede sme vyskúšali Hilux so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou (modré auto) a 6-stupňovou automatickou prevodovkou Super ECT (červené) v karosárskej verzii Double Cab, vo výbave Executive. Najvyššia výbava Executive auto „vyšperkováva“ množstvom doplnkov za príplatky, napríklad ozdobnými lištami prahov s logom „Hilux Invencible“ (203 eur), bočnými hliníkovými nášľapmi (325 eur), predným ochranným spodným krytom (170 eur). Rozdiel medzi nami skúšanými vozidlami, okrem prevodovky, bola úložná plocha zakrývajúca uzamykateľnú nadstavbu s oknami červeného auta. (Pre dojem z jazdy však bola dôležitá len voľba prevodovky.) Korba v modrom Hiluxe bola vybavená plastovou vaňou s uzamykateľným plastovým krytom (1092 eur), čo sa nám ale nezdalo byť praktické riešenie. Viac sa nám páčil kryt s oknami vysoký až po vrch strechy (červené, za príplatok 1699 eur). Takto Hilux pripomínal osobné auto s nadpriemerným batožinovým priestorom. Celkové obloženie nákladového priestoru v obidvoch vozidlách stojí 282 eur.

Štýlová silueta nového Hiluxu skrýva komfortný interiér s kvalitnými materiálmi, vo výbave Executive sa približuje k štandardu osobných áut. Nový Hilux ponúka viac vnútorného priestoru a komfortnejšie sedenie aj na zadných sedadlách. Množstvom praktických úložných priestorov kabína tiež pripomína interiér osobných áut, aspoň nižšej strednej triedy. Sedadlo vodiča je teraz umiestnené o 10 cm vyššie ako predtým, s možnosťou nastavenia sklonu prednej časti, čo spolu s možnosťou nastavenia polohy volantu aj v pozdĺžnom smere umožňuje nastaviť ideálnu polohu za volantom pre vodičov s rôznymi telesnými proporciami. Stredová lakťová opierka je široká a tak ju môžu využívať obidve osoby na predných sedadlách. Predné sedadlá mali jednostupňové vyhrievanie. Stredovej konzole dominuje robustný multimediálny systém so 7" dotykovou obrazovkou. Dobre pracuje navigačný systém Go (658 eur), automobilka poskytuje 3-ročnú aktualizáciu máp zadarmo. Združený prístroj pred vodičom obsahuje veľké prehľadné analógové ukazovatele rýchlosti a otáčok s plnofarebným 4,2" TFT multifunkčným informačným displejom uprostred. Jazdné režimy (vrátane pohonu všetkých kolies) sa prepínajú jednoduchšie, pomocou spínačov v blízkosti preraďovacej páky.

Cestujúci na zadných sedadlách majú k dispozícii veľké priečinky v obložení zadných dverí, držiaky nápojov v zadnej lakťovej opierke a háčiky na operadlách predných sedadiel ako aj úložné priestory pod sedadlami. Flexibilitu kabíny je možné ešte zlepšiť sklopením operadla zadného sedadla priečne deleného v pomere 60:40, celého, alebo niektorej jeho časti.

www.mot.sk

Nový štvorvalec so zdvihovým objemom 2393 cm³ dosahuje najväčší výkon 110 kW pri 3400 ot./min. a krútiaci moment 400 Nm v pásme 1600 až 2000 ot./min. Na auto s hmotnosťou takmer 2 tony to nie sú oslnivé parametre. Takto motor môžu vnímať vodiči preferujúci takmer vždy dynamický štýl jazdy. Im radíme, aby si nekúpili model s automatickou prevodovkou. Pri „normálnej“ jazde je spolupráca motora s automatickou prevodovkou výborná, riadiaca jednotka sa snaží motor držať v otáčkach 1500 – 1700 za minútu. Po hlbšom zošliapnutí pedála akcelerácie otáčky vystúpia asi na 3200 za minútu. Vtedy je už zvuk motora v kabíne zreteľný. Pri komplikovanejšom rozhodovaní sa o realizovateľnosti predbiehacieho

manévru sme sa istejšie cítili v modeli s ručne ovládanou prevodovkou. Riadiaca jednotka automatickej prevodovky predsa len potrebuje nejaké zlomky sekundy na rozhodnutie, o koľko prevodových stupňov je vhodné podradiť v reakcii na prudké pridanie plynu, a na samotné podradenie. Pri ručne ovládanej prevodovke sme podradili ako bolo treba s miniatúrnym predstihom, a vhodné zosúladenie protichodných pohybov nôh na pedáloch spojky a plynu už Hilux bez zaváhania dostatočne zrýchľovalo.

Aj keď je Hilux stavaný na prácu a jazdu v teréne, kde sa cíti ako ryba vo vode, jazda v ňom je pohodlná i na udržiavaných cestách. Nemá rád len „rolety“ vyskytujúce sa pred hranicami niektorých križovatiek a podobné cyklicky sa opakujúce priečne nerovnosti. To dokáže podvozok Hiluxu hodne „znervózniť“. Cez ostatné typy nerovností našich ciest prechádzal plavne. V Hiluxe je nový bezpečnostný balík výbavy Toyota Safety Sense využívajúci kombináciu kamery a radaru pracujúceho v pásme milimetrových vĺn, zahŕňa prednárazový bezpečnostný systém (PCS) s funkciami detekcie chodcov, varovania pred opustením jazdného pruhu (LDA) a rozpoznávania dopravných značiek (RSA).

Klasický rebrinový rám, svetlá výška 225-293 mm, predný nájazdový uhol 31°, zadný nájazdový uhol 26° a hĺbka brodenia 700 mm sú konštrukčným základom výbornej priechodivosti Hiluxu aj v náročnom teréne. Pre zlepšenie jazdných vlastností v teréne má nový rám o 20 percent väčšiu skrutnú tuhosť a kolesá dlhšie dráhy zdvihu tiež o 20 percent. Nový Hilux je vybavený súborom asistenčných systémov, ktoré robia jazdu aj v teréne veľmi bezpečnou. Ide napríklad o systém regulácie stability vozidla (VSC), systém aktívnej kontroly trakcie, asistenčný systém pre zjazd z kopca, rozjazdu do kopca, systém kontroly stability prívesu, aktiváciu uzávierky diferenciálu zadnej nápravy. V bežných podmienkach je poháňaná zadná náprava (H2), elektronicky za jazdy je možné priradiť pohon predných kolies (H4). V ťažkom teréne sa dá uzamknúť diferenciál a prerozdeliť krútiaci moment v pomere 50:50 na obe nápravy.

Vodič má k dispozícii režim Eco a Power. Power zabezpečuje ostrejšie reakcie na pohyby plynového pedála, ale ani vtedy nie je Hilux šampiónom na frekventovaných okresných cestách v konkurencii bežných osobných áut. Takže väčšinu času sme v obidvoch modeloch odjazdili v režime Eco. Neznamená to však, že Hilux brzdil rýchlosť prúdu áut. Dosiahne maximálnu rýchlosť 170 km/h a zrýchli z 0 na 100 km/h za 13,2 sekundy s (6MT) a 12,8 sekundy s (6AT). Motor mal s obidvoma prevodkami, s ohľadom na veľkosť a hmotnosť Hiluxu, dobrú spotrebu nafty. S ručne ovládanou prevodovkou sme dosiahli priemer 7,5 l/100 km, s automatickou 8,7 l/100 km.

Toyota Hilux 2.4 D-4D so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou so stupňom výbavy Executive sa predáva za 36 396 eur a so 6-stupňovou automatickou prevodovkou za 38 100 eur. Pri obidvoch skúšaných vozidlách sa priplácalo 600 eur za lak karosérie.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16- ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2393 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 3400 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 1600 až 2000 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na priečnych ramenách a pružiacej vzpere, priečny skrutný stabilizátor, zadná tuhá náprava, listové pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 265/60 R-18.

Karoséria: 4-dverová, 5-miestna typu pick-up.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 5330/1855/1815 mm, rázvor náprav 3085 mm, svetlá výška 225-293 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1535/1550 mm, pohotovostná/celková hmotnosť a/ 2100/3200 kg, b/ 2175/3210 kg, predný/zadný nájazdový uhol 31°/26°, hĺbka brodenia 700 mm, polomer otáčania stopový/obrysový 6,4/6,7 m, nákladový priestor d/š/v/ 1525/1540/480 mm, objem palivovej nádrže 80 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 170 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za a/ 13,2 s, b/ 12,8 s, spotreba a/ nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,2/6,3/7 1 l/100 km, b/ spotreba nafty v mest./mimomest./cykle/kombinovanej prevádzke 9,5/6,7/7,8 1 l/100 km, CO_2 a/ 185 g/km, b/ 204 g/km.

www.mot.sk

TOYOTA PREDSTAVILA ÚPRAVY KĽÚČOVÝCH EURÓPSKYCH TYPOV

Automobilka Toyota každý rok inovuje a osviežuje svoju ponuku kľúčových typov. Produktové zlepšenia sa zameriavajú na nový vzhľad a nové prvky výbavy. Novinkou pre modelový rok 2017 je predovšetkým nový červený odtieň karosérie Tokyo Red a nový dizajn zliatinových kolies pre typy Toyota navrhované, konštruované a vyrábané priamo v Európe. Ide teda o Yaris, Auris, Verso a Avensis.

Yaris sa vyrába vo francúzskom Valenciennes, posilnil svoje zastúpenie v segmente B ka aj bezpečnostný balík Toyota Safety Sense, ktorý okrem iného obsahuje predkolízny bezpečnostný systém.

Toyota Verso je obľúbeným zástupcom kategórie MPV nižšej strednej triedy, čo potvrdzuje úhrnný predajný objem 730 tisíc vozidiel (od uvedenia na trh v roku 2002). Aj napriek kompaktným vonkajším rozmerom je to mimoriadne priestranný automobil, ponúka prikladnú všestrannosť vďaka systému sedadiel Toyota Easy Flat. Sedadlá v strednom stupni výbavy zaujmú kvalitným čalúnením alebo operadlami s reliéfnym červeným poľom, farebne zladeným odtieňom karosérie Tokyo Red. V ponuke sú aj nové 17" zliatinové kolesá s brúseným povrchom.

Toyota Avensis uvedená po inovácii na trh v roku 2015, ponúka pre európskych zákazníkov reprezentatívne a dynamické štylistické stvárnenie a vysokú úroveň zmyslami vnímanej kvality. Okrem spomínanej červenej farby ponúka aj nové 18" zliatinové kolesá s brúsenými povrchmi.

vďaka nárastu predaja zo 144 tis. vozidiel v roku 2011 na viac ako 160 tis. vozidiel počas prvých 9 mesiacov roku 2016. Na rok 2017 je pre tento typ pripravený nový červený odtieň karosérie Tokyo Red (pre jednofarebný aj dvojfarebný lak karosérie).
Yaris v dvojfarebnom lakovaní Bi-Tone zaujme aj metalickým čiernym lakom po celom obvode, ktorý je aplikovaný na streche, predných A-stĺpikoch, vonkajších spätných zrkadlách, v hornej časti predných blatníkov a na nábežnej hrane kapoty.

Toyota Auris (vrátane verzie kombi Touring Sports) zaznamenala nárast predaja o 7 % na približne 125 tis. vozidiel. Z toho 60 % boli vozidlá s hybridným pohonom. Auris si tak opäť upevnil postavenie najpredávanejšieho hybridného modelu v Európe. Teraz môže okrem novej farby karosérie ponúknuť aj nové 17" zliatinové kolesá s brúseným povrchom a športové sedadlá s čiernym čalúnením z materiálu Alcantara. V základnej výbave ponú-

PLÁNY VÝROBY A PREDAJA TOYOTY NA ROK 2017

Toyota Motor Corporation (TMC) v závere minulého roka oznámila svoj výrobný a predajný plán na kalendárny rok 2017, vrátane dcérskych spoločností Daihatsu Motor Co., Ltd. a Hino Motors, Ltd. Všetky údaje sú po zaokrúhlení; v zátvorkách je percentuálna zmena oproti minuloročným výsledkom.

	Toyota	Daihatsu	Hino	Spolu
Predaj v Japonsku*¹	1 600 000 (2 %)	570 000 (0 %)	64 000 (0 %)	2 234 000 (1 %)
Predaj mimo územia Japonska	7 670 000 (1 %)	200 000 (5 %)	109 000 (1 %)	7 979 000 (1 %)
Celosvetový predaj	9 260 000 (1 %)	770 000 (1 %)	172 000 (1 %)	10 202 000 (1 %)
Výroba v Japonsku*²	3 210 000 (2 %)	810 000 (11 %)	149 000 (2 %)	4 169 000 (3 %)
Výroba mimo územia Japonska*³	5 770 000 (-1 %)	390 000 (15 %)	37 000 (16 %)	6 197 000 (0 %)
Celosvetová výroba	8 980 000 (0 %)	1 200 000 (12 %)	186 000 (4 %)	10 366 000 (1 %)

*¹Zahŕňa výrobu mimo územia Japonska; *²Zahŕňa predpripravené montážne súpravy určené na lokálne zostavenie mimo Japonska; *³Nezahŕňa montážne súpravy z Japonska

Nová generácia vlajkovej lode Opel

Vlani aktuálna generácia typu Astra získala pre automobilku Opel titul európskeho Auta roka. Je zrejmé, že kvalita druhej generácie väčšej Insignie, ktorá bude mať začiatkom marca výstavnú premiéru na autosalóne v Ženeve, nebude minimálne horšia. Opel zatiaľ v predstihu uverejnil z novej generácie typu Insignia základné informácie a pár fotografií z päťdverového liftbacku, ktorý bude mať označenie Insignia Grand Sport. V priebehu budúceho roka pravdepodobne predstavia aj model s karosériou kombi, aj jeho „oplastovaný" variant.

Opel Insignia Grand Sport má byť v každom smere efektívny automobil. Napriek prakticky nezmenenej dĺžke oproti predchádzajúcej generácii novinka len na „holej" karosérii zhodila približne 60 kilogramov hmotnosti. Celkovo je hmotnosť novinky oproti prvej generácii menšia až o 175 kilogramov. Strecha kabíny je o 29 milimetrov nižšia, rozchod je o 11 milimetrov väčší a rázvor náprav dlhší až o 92 milimetrov, čím sa výrazne skrátili previsy karosérie. Zo všetkých uhlov má atraktívny vzhľad a zhmotňuje tradíciu automobilov Grand Turismo. Navyše má vynikajúci koeficient aerodynamického odporu 0,26.

Opel Insignia Grand Sport prichádza so širokou škálou špičkových technických riešení.. Prvky ako adaptívne reflektory IntelliLux LED®, asistenčný systém pre udržiavanie jazdného pruhu Lane Keep Assist, projekčný head-up displej, priestorový kamerový systém so záberom 360° spolu s komfortnými prvkami ako jedinečné predné sedadlá premium s certifikátom AGR, vyhrievanie sedadiel vzadu alebo elektricky vyhrievané predné okno, predstavujú iba niekoľko príkladov z bohatej ponuky vybavenia. Samozrejme, nechýbajú najmodernejšie systémy infotainmentu a prvky konektivity ako systémy IntelliLink a Opel OnStar. Konštruktéri sa postarali aj o bezpečnosť osôb, ktoré sa nevezú v novej vlajkovej lodi Opel – Insignia je prvým modelom značky vybaveným aktívnou hliníkovou kapotou, výrazne zmenšujúcou riziko zranenia chodca pri kolízii.

Pozornosť venovaná detailom je dobre viditeľná aj v kabíne. Čisté línie, príjemné povrchy a prvotriedne remeselné vypracovanie vytvárajú atmosféru elegancie a ľahkosti. Kokpit je natočený k vodičovi, ktorý sedí o 3 centimetre nižšie ako pri predchádzajúcej generácii. Okrem toho je vodič lepšie integrovaný v kabíne a má úplne nový zážitok z jazdy. Stredová konzola poskytuje dodatočnú podporu, prehľadný združený prístroj je v zornom poli a všetky ovládacie prvky sú ľahko dosiahnuteľné. Dotykový monitor systému infotainmentu bez rámu

vyžaruje sofistikovanosť. Predĺžený rázvor náprav prispel k zväčšeniu priestoru na zadných sedadlách. Objem batožinového priestoru má od 490 do 1450 litrov.

Insignia Grand Sport bude k dispozícii so širokým portfóliom turbodúchadlom prepĺňaných motorov s priamym vstrekovaním paliva, skombinovaných s optimálnymi prevodovkami. Novinkou je účinná 8-stupňová automatická prevodovka so špičkovým komfortom preraďovania. Celkové prevodové rozpätie bolo oproti doterajšej 6-stupňovej prevodovke zväčšené, čo umožňuje ekonomickejšiu jazdu veľkou rýchlosťou, ako aj svižnejšiu akceleráciu – a to aj pri malých otáčkach motora. Nová prevodovka sa bude spočiatku montovať výlučne v kombinácii s pohonom všetkých kolies.

Ďalšou významnou novinkou v oblasti pohonného ústrojenstva je nový inteligentný systém pohonu všetkých kolies. Pri ňom diferenciál zadnej nápravy nahrádzajú dve elektronicky ovládané multilamelové spojky. Táto konštrukcia umožňuje tzv. torque vectoring – aktívne rozdeľovanie krútiaceho momentu na kolesá. Vďaka tomu špičkový model Opel jazdí suverénne bez ohľadu na povrch cesty – rovnako na suchom ako na mokrom, zasneženom alebo zľadovatenom povrchu. Aktívne rozdeľovanie krútiaceho momentu podporuje aj ovládanie vozidla. Napríklad pri jazde v zákrute sa na vonkajšie zadné koleso prenáša väčší krútiaci moment, vďaka čomu Insignia Grand Sport precíznejšie a agilnejšie zatáča do zákruty.

Zdokonalený podvozok FlexRide poskytuje bázu pre optimálne jazdné vlastnosti prispôsobené momentálnej situácii. Adaptuje charakteristiku tlmičov pruženia, posilňovača riadenia, elektronického pedála akcelerátora a body preraďovania (pri automatickej prevodovke) automaticky alebo podľa vodičom zvoleného režimu Standard, Sport alebo Tour. Podľa zvoleného režimu je reakcia motora na zmenu polohy pedála akcelerátora viac alebo menej bezprostredná a elektronický stabilizačný systém ESP intervenuje neskôr alebo skôr. Nový centrálny softvér 'Drive Mode Control' je srdcom a dušou adaptívneho podvozka. Kontinuálne analyzuje informácie snímačov a na ich základe rozoznáva individuálny štýl jazdy.

Opel Insignia Grand Sport bude mať aj množstvo moderných asistenčných systémov a komfortných prvkov.

Svetlým príkladom v pravom zmysle slova sú inovatívne adaptívne reflektory Opel IntelliLux LED® matrix novej generácie. Majú 32 segmentov z LED – dvakrát toľko ako v type Astra – ktoré sú všetky integrované v užších hlavných reflektoroch. Zväčšený počet prvkov LED umožňuje ešte presnejšiu adaptáciu rozloženia svetla prevažujúcim podmienkam v premávke a aj prepínanie medzi jednotlivými režimami je oveľa plynulejšie. Výsledkom je zlepšenie kvality rozdelenia svetla ako aj intenzity svetla. Na zlepšenie viditeľnosti pri jazde v zákrutách s diaľkovými svetlami konštruktéri pridali do nových reflektorov IntelliLux LED® matrix novú funkciu. Intenzita svetla vnútorných segmentov sa zväčšuje podľa uhla natočenia volantu, aby sa zlepšilo nasvietenie zákruty. Okrem toho ďalšie bodové svetlo predlžuje dosah diaľkových svetiel až na 400 metrov.

K ĎALŠÍM VÝZNAMNÝM ASISTENČNÝM SYSTÉMOM PATRIA:

Head-up displej: Informácia o rýchlosti vozidla, rozoznané dopravné značky, nastavená rýchlosť tempomatu alebo obmedzovača rýchlosti a smerové šípky navigácie sa premietajú na predné okno v bezprostrednom zornom poli vodiča, ktorý nemusí odpútať pohľad od cesty pred sebou.

Kamerový systém so záberom 360° tvoria štyri kamery umiestnené vpredu, vzadu a na každej strane vozidla. Spracované obrazy sústavy kamier umožňujú vytvoriť pohľad na vozidlo v okruhu 360 stupňov z vtáčej perspektívy, ktorý výrazne uľahčuje parkovacie manévre.

Adaptive Cruise Control (ACC) pomocou radaru meria odstup od vozidla idúceho vpredu a podľa neho prispôsobuje rýchlosť vozidla v rámci nastavenej hodnoty. Adaptívny tempomat ACC iniciuje automatické núdzové brzdenie, ak sa odstup náhle nebezpečne skráti.

Lane Keep Assist s Lane Departure Warning: Asistenčný systém pre udržiavanie jazdného pruhu automaticky riadením koriguje smer jazdy (a LDW upozorní vodiča keď je to potrebné), čím predchádza nehodám spôsobeným neúmyselným vybočením z jazdného pruhu.

Rear Cross Traffic Alert. Asistenčný systém pre vyparkovanie využíva radarové snímače v zadnom nárazníku s dosahom 20 metrov na monitorovanie iných vozidiel a objektov približujúcich sa v uhle 90 stupňov, keď vozidlo cúva z parkovacieho miesta na cestu.

Opel je naďalej jedným z mála výrobcov, ktorý ponúka predné sedadlá s certifikátom AGR ("Aktion Gesunder Rücken" – kampaň za zdravý chrbát). Ergonomické sedadlá premium v novej Insignii poskytujú okrem štandardného nastavovania možnosť nastavovať aj šírku bočných oporných častí sedacej časti aj operadla, ventiláciu, masážnu funkciu, ako aj pamäť nastavenia. Aj osoby v zadnej časti kabíny cestujú v zime pohodlnejšie vďaka vyhrievaniu vonkajších sedadiel. Vyhrievanie predného okna v chladnom počasí rýchlo zabezpečí optimálny výhľad vodiča. Súčasťou sériového vybavenia je aj revolučný telematický systém Opel OnStar s mnohými bezpečnostnými a asistenčnými funkciami siahajúcimi od automatického volania záchranného dispečingu pri nehode až po lokalizáciu ukradnutého vozidla.

-ol-

TECHNOLOGICKY, NAJVYSPELEJŠIE MALÉ VOZIDLO

Spoločnosť Ford 30. novembra 2016 predstavila na špeciálnom podujatí „Go Further" v Kolíne nad Rýnom Fiestu nasledujúcej generácie. Podľa automobilky je to technologicky najvyspelejšie malé auto na svete. Fiesta sa vyrába od roku 1976 a v nasledujúcej, siedmej generácii má množstvo najdômyselnejších asistenčných technológií pre vodiča a funkcií pripojenia, aké boli kedy dostupné v sériovo vyrábanom malom aute v Európe.

Spoločnosť Ford predstavila štyri osobité výrobné varianty Fiesty, vrátane štýlovej verzie Fiesta Titanium, verzie Fiesta ST-Line inšpirovanej produktmi tímu Ford Performance, luxusnej verzie Fiesta Vignale a crossovera Fiesta Active – ako prvého člena nového radu Active, ktorý sa v nasledujúcich rokoch predstaví v celej ponuke vozidiel značky Ford. Troj- a päťdverové modely typu Fiesta sa budú vyznačovať vynikajúcou kvalitou a kultivovanosťou, novým štýlovým exteriérom a revolučným dizajnom interiéru s viacerými možnosťami prispôsobenia sa požiadavkám zákazníkov ako kedykoľvek predtým. Spoločnosť Ford ďalej posilnila aj presvedčivý charakter Fiesty plný radosti z jazdy, vďaka ktorému sa z typu Fiesta za posledné štyri roky stalo najpredávanejšie malé vozidlo v Európe.

Doteraz najkomplexnejší modelový rad Fiesta spĺňa rastúce požiadavky zákazníkov z hľadiska väčšieho výberu a lepšej kvality v segmente B. Fiesta siedmej generácie bude prvýkrát v ponuke vo forme luxusného modelu Ford Fiesta Vignale – ako súčasť luxusného produktu a zážitku z vlastníctva Ford Vignale. Fiesta Vignale sa pripojí k modelom Mondeo, S-MAX, Kuga a Edge Vignale ako najdokonalejšie stvárnenie značky Ford v Európe.

V ponuke pre tento model budú jedinečné 18-palcové zliatinové diskové kolesá, exkluzívne dizajnové prvky, farby exteriéru a kožené sedadlá s hexagonálnym prešívaním v štýle smokingu.

Fiesta Active je prvý crossover odvodený z typu Fiesta, ktorý využíva robustný štýl inšpirovaný SUV – má väčšiu svetlú výšku, strešné nosiče a dodatočné vonkajšie obloženie, praktickosť hatchbacku a skutočné dynamické jazdné vlastnosti typu Fiesta.

Spoločnosť Ford už v priebehu tohto roka po prvýkrát predstavila nový rad ST-Line. Štýl exteriéru a interiéru týchto modelov sa inšpiroval modelmi Ford Performance. Dodávajú sa s výkonnými zážihovými motormi Ford EcoBoost a vznetovými motormi TDCi. Sú určené pre zákazníkov, ktorí túžia po športovom imidži modelov ST, ale nevyužijú charakteristiky optimalizovaných motorov a podvozkov ST so športovými technológiami.

Fiesta ST-Line ponúka športový exteriér vrátane unikátnych diskových kolies z ľahkých zliatin, mriežky chladiča, predného a zadného nárazníka a bočných lemov. V interiéri sa nachádzajú športové sedadlá, pedále z ľahkých zliatin a skosený volant, pričom pôžitok z jazdy zdokonaľuje športový podvozok.

Spoločnosť predstavila aj štýlový model Fiesta Titanium s bohatou výbavou a kvalitou, ktorý sa bude dodávať zákazníkom v celej Európe. Počas prvých 10 mesiacov roka 2016 sa modely Ford s vyššou výbavou podieľali na takmer 60 percentách tržieb. Tento rok sa predalo 48 percent modelov Fiesta súčasnej, šiestej generácie vo výbave Titanium. Fiesta bude dostupná aj vo verzii Trend.

„V medziročnom porovnaní vzrástli registrácie typov segmentu B o 24 percent a zároveň sa o 11 percent zväčšil dopyt po základných modeloch," uviedol Roelant de Waard, viceprezident pre marketing, predaj a servis spoločnosti Ford of Europe. „Spoločnosť Ford teraz ponúka zákazníkom segmentu B väčší výber. Nový typ KA+ poskytne výnimočnú hodnotu, typ Fiesta je zase nasledujúca generácia rodiny skutočne príťažlivých automobilov."

Ford Fiesta siedmej generácie prichádza s množstvom technológií na zlepšenie komfortu, pohodlia a bezpečnosti, čím sa radí na špičku vo svojej triede. Pokročilé technológie asistencie vodičovi sú podporované dvoma kamerami, tromi radarmi a 12 ultrazvukovými snímačmi, ktoré spolu dokážu sledovať priestor okolo vozidla v uhle 360 stupňov a monitorovať cestu až do vzdialenosti 130 metrov pred vozidlom – čo je viac ako dĺžka futbalového ihriska.

Fiesta je prvým vozidlom značky Ford, ktoré má vo výbave pokročilú verziu asistenčného systému prevencie nárazov s detekciou chodcov, ktorý dokáže zaznamenať ľudí na ceste alebo v jej blízkosti, prípadne ľudí, ktorí by mohli vkročiť do dráhy vozidla. Využíva pri tom svetlá zo svojich reflektorov. Systém je navrhnutý tak, aby znížil závažnosť niektorých čelných kolízií s vozidlami a chodcami, alebo úplne zabránil niektorým typom nehôd. Širší uhol kamery prispieva k dokonalejšiemu sledovaniu pohybu chodcov.

Pre Fiestu je po prvýkrát v ponuke aj aktívny parkovací asistenčný systém s funkciou kolmého parkovania, ktorá pomáha vodičom nájsť vhodné parkovacie miesta a autonómne zaparkovať do radu vozidiel alebo vedľa iných vozidiel. Táto technológia bola pre Fiestu ešte zlepšená a po prvýkrát dokáže aktivovať brzdy, ak vodič nereaguje na pokyny pri navádzaní a výstrahy o priblížení sa k prekážke pri vykonávaní manévrov vpred a vzad, pričom hrozí zrážka so zaparkovaným vozidlom alebo s prekážkou vpredu alebo vzadu.

Nasledujúce funkcie sú vo Fieste k dispozícii tiež po prvýkrát a ponúkajú zdokonalenú funkčnosť:

- systém rozpoznávania dopravných značiek, ktorý teraz dokáže monitorovať viacero obmedzení rýchlosti platných pre jednotlivé jazdné pruhy na diaľnici uvedené na návestiach, pričom pri zmene jazdného pruhu sa aktualizuje zobrazenie na displeji,
- systém automatických diaľkových svetiel, ktorý teraz funguje efektívnejšie v situáciách, ak sa medzi protiľahlými jazdnými pruhmi nachádza stredová bariéra a dokáže zaznamenávať približujúce sa nákladné vozidlá, aby nedochádzalo k oslňovaniu vodičov nad stredovou bariérou. Nová funkcia hladkého nábehu zlepšuje komfort pre vodiča pri jazde v noci vďaka pomalému prepínaniu medzi diaľkovými a stretávacími svetlami.

Fiesta je prvým vozidlom vo svojej kategórii, ktoré ponúka systém upozornenia na križujúce vozidlá. Pri cúvaní z parkovacieho miesta upozorňuje vodiča na vozidlá, ktoré môžu o chvíľu križovať jeho dráhu.

Tento systém patrí medzi 15 technológií asistencie vodičovi, ktorých súčasťou je adaptívny tempomat, nastaviteľný obmedzovač rýchlosti, informačný systém mŕtveho uhla, indikácia vzdialenosti, systém na kontrolu pozornosti vodiča, pomocník pre zachovanie stopy v jazdnom pruhu, systém varovania pred opustením jazdného pruhu a systém výstrahy pred hroziacou kolíziou.

Vďaka komunikačnému a zábavnému systému Ford SYNC 3 budú môcť vodiči Fiesty ovládať audiosystém, navigačný systém a pripojené smartfóny pomocou jednoduchých a neformálnych hlasových povelov. Jednoduchým stlačením tlačidla a vyslovením pokynu „Dal by som si kávu," „Musím natankovať" a „Chcem zaparkovať" môžu vodiči vyhľadať blízke kaviarne, čerpacie stanice alebo parkoviská, prípadne nájsť vlakové stanice, letiská a hotely. Systém je kompatibilný s aplikáciami Apple CarPlay a Android Auto™. Systém SYNC 3 ponúka aj aplikáciu SYNC AppLink, ktorá umožňuje hlasové ovládanie množstva aplikácií na smartfóne vrátane Glympse, Aupeo, Spotify, MyBoxMan, HearMeOut, AccuWeather a Los 40 Principales.

„Vznášajúci sa", tabletmi inšpirovaný 8-pal-

cový farebný dotykový displej možno ovládať dotykovými a pohybovými gestami. Pre systém SYNC 3 je v ponuke aj 6,5-palcový „vznášajúci sa“ farebný dotykový displej a 4,2-palcový farebný displej kombinovaný s konektorom MyFord Dock, ktorý umožňuje cestujúcim ukladať, pripojiť a nabíjať mobilné zariadenia, ako sú telefóny a navigačné systémy. Všetky displeje v modeloch Fiesta ponúkajú špičkové rozlíšenie a až dvojnásobný jas v porovnaní s konkurenciou, takže vodič dokáže čítať a prechádzať zobrazenými informáciami a funkciami ešte jednoduchšie.

Fiesta zohľadňuje posun preferencií zákazníkov smerom k prenosným digitálnym multimédiám a v základnej výbave ponúka pripojenie cez Bluetooth a dva USB porty, pričom integrovaný CD prehrávač je súčasťou voliteľnej výbavy. Digitálny rádioprijímač DAB je dostupný v celom modelovom rade. Bez ohľadu na spôsob, ktorý si vodič zvolí na prístup k hudbe, audiosystémy v type Fiesta prinášajú príkladnú kvalitu zvuku, vrátane prvého audiosystému B&O PLAY vo vozidlách značky Ford.

Ford Fiesta nasledujúcej generácie prináša lepšiu kvalitu prostredníctvom bohatšej výbavy, inovatívneho návrhu a prepracovaného dizajnu, vrátane panoramatickej sklenej strechy v celej dĺžke, ktorá sa do typu Fiesta montuje po prvýkrát. Strecha sa skladá z dvoch panelov vyrobených z tvrdeného a farebne tónovaného skla so šírkou takmer rovnou šírke vozidla.

Optimalizovaný vzhľad exteriéru dodáva vozidlu luxusnejší výzor. Parkovacie snímače sú teraz v rovine s karosériou, dýzy ostrekovačov sú skryté pod hornou hranou kapoty, na zadných svetlách ani zadnom paneli nie sú žiadne viditeľné skrutky, medzera medzi strechou a dverami batožinového priestoru sa zmenšila o viac ako 30 percent – toto všetko sú príklady posadnutosti vývojového tímu typu Fiesta kvalitou, ktorú zákazníci okamžite ocenia.

Hladké, zarovnané povrchy sa nachádzajú v celom interiéri. Jednodielna stredová konzola sa diskrétne pripája k spodnej časti prístrojovej dosky a vytvára harmonickejší pocit. Vo vozidle nie sú žiadne viditeľné upevňovacie prvky na podlahe. Poťahy najvyššej kvality sa využívajú aj na komplexných trojrozmerných povrchoch. Materiály sedadiel a koberce v celom modelovom rade Fiesta boli ako prvé testované v zmodernizovanom laboratóriu materiálov spoločnosti Ford v anglickom meste Dunton. Bočné opierky sedadiel sa podrobili 60 000 testovacím cyklom s cieľom zabezpečiť odolnosť proti opotrebovaniu. Stálofarebnosť sa testuje pomocou zariadenia na overovanie účinkov počasia a analyzuje sa spektrometrom, aby látka nevybledla ani po nadmernom vystavení ultrafialovému žiareniu. Koža musí odolať účinkom mletej kávy aj farbiva z džínsov. Testuje sa aj odolnosť kožených volantov voči opaľovacím krémom.

Medzi ďalšie novinky dostupné pre typ Fiesta, ktoré sa inšpirovali väčšími vozidlami Ford, patrí vyhrievaný volant a nová štýlová prístrojová doska s multifunkčným 4,2-palcovým TFT displejom, na ktorom sa po naštartovaní zobrazí atraktívna uvítacia animácia.

Tuhšia konštrukcia karosérie, nižšia úroveň hluku a vibrácií z pohonného ústrojenstva, lepšia izolácia pohonného ústrojenstva a akustické čelné sklo prispievajú k pôžitku z pohodlnejšej a prémiovejšej jazdy. Hladina hluku v interiéri (najnižšia vo svojej triede) dosahuje úroveň 29,3 sonov – jednotka hlasitosti – pri rýchlosti 100 km/h, čo je v porovnaní s predchádzajúcou generáciou Fiesty o 7 percent menej.

Fiesta sa pri každodenných jazdách ovláda jednoduchšie. Reaguje tak na spätnú väzbu od zákazníkov – stierače zotierajú o 13 percent väčšiu plochu čelného skla, na zatvorenie dverí je potrebná o 20 percent menšia sila a optimalizované palivové plniace hrdlo zmenšuje pravdepodobnosť rozliatia paliva pri použití bezuzáverového systému dopĺňania paliva EasyFuel, ktorý zabraňuje načerpaniu nesprávneho typu paliva.

Chránič hrán dverí Ford obsahuje ochranný kryt ukrytý vo dverách, ktorý sa po otvorení dverí v zlomku sekundy presunie na miesto, a zabráni tým poškodeniu laku a karosérie a pomôže vodičom pri parkovaní na úzkych parkovacích miestach. Nová konštrukcia strechy lepšie odvádza dažďovú vodu z okrajov, čím sa zmenšuje riziko zamočenia si odevu pri nastupovaní alebo vystupovaní z vozidla.

Základom všetkých štyroch verzií typu Fiesta predstavených v Kolíne nad Rýnom je exteriér, ktorý vychádza z odvážneho štýlu predchádzajúcej generácie, s elegantnejším dizajnom, plynulejšími a hladšími tvarmi. Reflektory vytvárajú nový efekt obopínania rohov vozidla, ktorý je okamžite rozpoznateľný vo dne či v noci. Dĺžka karosérie sa zväčšila o 71 mm na 4040 mm a šírka o 12 mm na 1734 mm, takže vozidlo získalo dlhší a prémiovejší vzhľad. Rázvor náprav je 2493 mm a výška 1483 mm.

Každý zo štyroch variantov Fordu Fiesta má jedinečný dizajnový charakter, ktorý vychádza z historického pozadia zjednodušeného základného dizajnu. Možno ho ďalej prispôsobiť individuálnymi prvkami, vrátane kontrastnej strechy a krytov vonkajších spätných zrkadiel v čiernej alebo bielej farbe, prípadne svetlozelenou farbou karosérie Bohai Bay Mint alebo novou oranžovou farbou Chrome Copper. Medzi ďalšie nové farby exteriéru patrí modrá Blue Wave a pre verziu Fiesta Vignale zase farba Milano Grigio.

Luxusný vzhľad dodávajú verzii Fiesta Vignale na mieru šité prvky, ako je vzor mriežky chladiča, okraj masky chladiča, rámčeky hmlových svetiel, bočné prvky a dekoratívny element zadného difúzora. Fiesta Titanium je vybavená chrómovanou lištou, ktorá jej dodáva zjednodušujúci, ale luxusný štýl. Vertikálne hmlovky sú spojené líniou na nárazníku v tvare úsmevu, takže sa tento model javí ako optimistický a prívetivý.

Mriežka chladiča na verzii Fiesta ST-Line sa inšpirovala modelmi Ford Performance a je vytvorená z jednoduchej sieťoviny. Reprezentuje výkon, ktorý sa skrýva za ňou. Štýl športovej karosérie je hranatejší a agresívnejší. Funkčný zadný spojler prispieva k pevnému postoju.

Fiesta Active sa ďalej odlišuje zdvihnutým profilom zavesenia kolies, tmavými prvkami vedúcimi od hrany predného nárazníka cez oblúky kolies a bočný profil k zadnej časti. Mriežka chladiča so šesťhranným dizajnom spolu s tmavým elementom v oblasti EČV na dverách batožinového priestoru, kontrastná strecha a lišty strešného nosiča prispievajú k odolnejšiemu, univerzálnejšiemu vzhľadu.

Interiér novej Fiesty sa zameriava na používateľa a spôsob používania inteligentných zariadení a tabletov. Logicky usporiadaný, ale emotívny interiér je priestrannejší a vytvára prémiový prvý dojem vďaka ergonomickému dizajnu a mäkkým materiálom – vrátane hornej časti prístrojovej dosky. Tento upokojujúci a pokojný priestor si zákazníci môžu prispôsobiť pomocou nového radu individuálnych prvkov. Patria medzi ne dekoratívne prvky pre stredový prístrojový panel a prístrojovú dosku na strane spolujazdca, kľučky dverí a kryty vonkajších spätných zrkadiel vo farbe Race Red, Yellow, Bohai Bay Mint, Deep Impact Blue alebo Chrome Copper.

Cestujúci na zadných sedadlách môžu využívať o 16 mm väčší priestor pre kolená, podporený novými tenkými zadnými sedadlami, ktoré sú mäkšie a poskytujú väčšiu bočnú podporu. Predná lakťová opierka je umiestnená tak, aby sa o 19 percent zväčšil priestor pre najvyšších aj najmenších vodičov. Výškovo nastaviteľné sedadlo vodiča obsahuje aj nastaviteľnú driekovú opierku. Optimalizované bolo aj nastavovanie polohy opierky hlavy, aby bolo prínosom pre všetkých cestujúcich.

Dvere batožinového priestoru sú širšie a uľahčujú prístup do batožinového priestoru. Medzi zlepšené úložné priestory patrí o 20 % väčšia odkladacia schránka pred spolujazdcom a 1-litrová priehradka na médiá v stredovej konzole. Do zadných dverí možno odložiť 0,6-litrové fľaše, ktoré prídu vhod na výletoch.

Očakáva sa, že vďaka aktívnym a pasívnym bezpečnostným systémom v kombinácii s komplexným radom asistenčných technológií pre vodiča získa nová Fiesta najvyššie hodnotenie bezpečnosti Euro NCAP. V kľúčových oblastiach karosérie sa kvôli väčšej pevnosti použilo o 36 percent viac bórovej ocele, vrátane hornej časti novej konštrukcie stredného stĺpika, kde sa využíva konfigurácia v tvare T pre účinnejší prenos energie nárazu zboku do strechy. Prepracované priečne sekcie dverí ešte viac chránia cestujúcich pred vniknutím pri bočnom náraze. Dvere teraz obsahujú aj tlakové snímače, ktoré umožňujú aktivovať zádržné systémy o niekoľko milisekúnd skôr. Bočné bezpečnostné vankúše sú navrhnuté tak, aby zdvihli ruku cestujúceho mimo zóny nárazu.

Medzi inovatívne zádržné funkcie patrí blokovací jazýček bezpečnostného pásu – mechanicky aktivované zariadenie, ktoré pomáha predchádzať podkĺznutiu bezpečnostného pásu pri nehode a eliminuje nutnosť použiť kolenný bezpečnostný vankúš vodiča. Krajné zadné sedadlá sú teraz vybavené obmedzovačmi sily a predpínačmi pásov, ktoré boli pôvodne určené len pre cestujúcich na predných sedadlách – ešte viac chránia cestujúcich a pomáhajú zabrániť zraneniam súvisiacim s bezpečnostnými pásmi. K ochrane chodcov prispievajú reflektory navrhnuté tak, aby sa pri nárazе posunuli dozadu, ďalej skladací panel pod čelným sklom a zostava hriadeľa stieračov, ktoré sa posunú pri nárazе hlavy.

Rad zážihových a vznetových motorov spĺňajúcich emisnú normu Euro 6 ponúka výkon a spotrebu paliva, ktoré sú zárukou pôžitku z jazdy a malých nákladov pre majiteľov. Viacnásobne ocenený 1,0-litrový zážihový motor EcoBoost môže mať výkon 74, 92 a 103 kW. Nová šesťstupňová ručne ovládaná prevodovka so zmenšeným trením pomáha udržiavať emisie CO2 na úrovni od 97 g/km. V ponuke je aj voliteľná šesťstupňová automatická prevodovka pre variant s výkonom 74 kW a ovládacími páčkami pod volantom. Vznetový motor TDCi s objemom 1,5 litra a výkonom 88 kW je prvý výkonný vznetový motor pre Fiestu. Je kombinovaný so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Slabšia verzia tohto motora má výkon 62,5 kW. Zážihový 1,1-litrový motor využíva rovnakú trojvalcovú konštrukciu ako 1.0-litrový motor EcoBoost, pričom sa dodáva s novou päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a vo verziách s výkonom 51 a 62,5 kW. Je náhradou za zastaraný zážihový motor s objemom 1,25 litra s atmosférickým nasávaním.

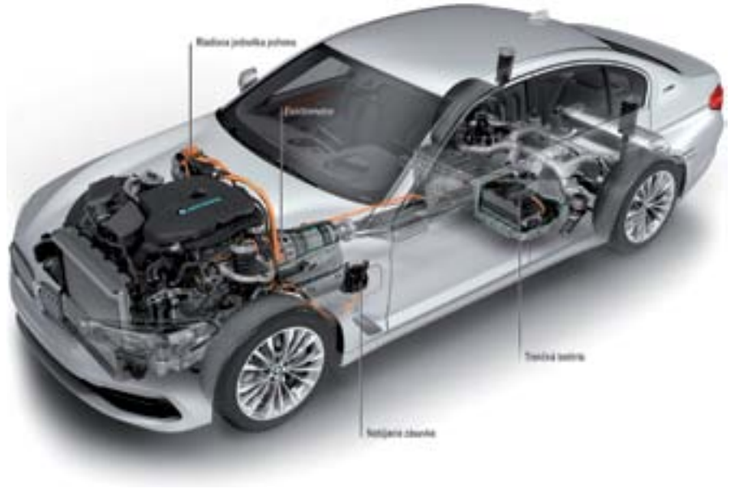
Spotrebu paliva ďalej zlepšuje automatické vypínanie a spúšťanie motora, ktorá sa dodáva pre všetky motory, a systém aktívneho zatvárania vetracích mriežok pre 1,0-litrový motor EcoBoost a 1,5-litrový motor TDCi s výkonom 62,5 kW. Nové tlačidlo Eco pre vozidlá s ručne ovládanou prevodovkou slúži na úpravu parametrov motora a škrtiacej klapky, aby sa v prípade potreby ušetrilo ešte viac paliva. Aerodynamický kryt na podvozku vozidla zmenšuje aerodynamický odpor.

Podvozok novej Fiesty ponúka o 10 percent väčšiu priľnavosť v zákrutách, v čom ho podporuje elektronický systém smerovania krútiaceho momentu. Ten zdokonaľuje pôžitok z jazdy tým, že mierne brzdí vnútorné kolesá, čím zlepšuje trakciu a stabilitu v zákrutách. Brzdná dráha z rýchlosti 100 km/h je kratšia o viac ako 8 percent. Do modelov s výkonom nad 74 kW sa montujú zadné kotúčové brzdy. Nové silentbloky s dvojitým uchytením sú dvakrát tuhšie ako v predchádzajúcej generácii Fiesty, s cieľom dosiahnuť ostrejšiu odozvu riadenia. Silentbloky sú zároveň špecificky vytvarované tak, aby lepšie izolovali nárazy z výmoľov na ceste a zoslabovali prienik nárazov a hluku od podvozka do kabíny.

-fd-

Dynamická jazda, aj možnosť „elektrickej jazdy“

V marci 2017, iba pár týždňov po uvedení najnovšej generácie BMW radu 5, sa do ponuky najúspešnejšieho prémiového sedanu vyššej strednej triedy pridá aj variant s pohonom typu plug-in hybrid. BMW 530e iPerformance je športový sedan, ktorý poskytne zážitky z dynamickej jazdy, typické pre značku, zároveň však spojené s možnosťou čisto elektrickej jazdy s nulovými miestnymi emisiami. Jeho kombinovaná spotreba paliva 1,9 l/ 100 km zodpovedá emisiám CO2 na úrovni iba 44 g/km (predbežne stanovené hodnoty).



Elektrický motor pohonu BMW eDrive disponuje výkonom 70 kW a krútiacim momentom 250 Nm. Zážihový 2-litrový štvorvalec má výkon 135 kW a krútiaci moment 320 Nm. Systémový výkon kombinovaného pohonu je 185 kW a krútiaci moment má hodnotu 420 Nm. Tieto parametre stačia na zrýchľovanie z 0 na 100 km/h za 6,2 s a dosiahnutie maximálnej rýchlosti 235 km/h. Pri využití oboch pohonov disponuje BMW 530e iPerformance reálnym dojazdom do 650 kilometrov a v čisto elektrickom režime dokáže prejsť vzdialenosť do 50 km, maximálnou rýchlosťou 140 km/h. Elektrický aj zážihový motor poháňajú zadné kolesá cez osemstupňovú automatickú prevodovku Steptronic. Umiestnenie elektrického motora nad prevodovkou umožňuje využiť jej prevody aj pri čisto elektrickej jazde. Takto zároveň odpadá nutnosť použitia meniča krútiaceho momentu, čo významne prispieva ku kompenzácii extra hmotnosti, pridanej do pohonu elektrickými komponentmi.

Vysokonapäťová batéria je zložená z lítium-iónových článkov so súhrnnou kapacitou 9,2 kWh a umiestnená pod zadným sedadlom. V batožinovom priestore vďaka tomu ostáva objem 410 litrov a plochá podlaha. Batéria je vybavená efektívnym chladením kvapalinou. Pri

nabíjaní z bežnej domácej zásuvky sa nabije na maximálnu kapacitu za menej ako 5 hodín, pri nabíjaní cez zariadenie BMW i Wallbox s výkonom 3,7 kW postačí čas kratší ako 3 hodiny.

Lišty v „obličkách“ masky chladiča majú modrú farbu, podobne ako kryty nábojov kolies. Za ľavým predným blatníkom sa nachádza kryt nabíjacieho konektora, na C-stĺpikoch je logo „eDrive“ a na veku batožinového priestoru sa nachádza modelové označenie „530e“. Pri otvorení dverí privíta posádku podsvietená prahová lišta s nápisom „eDrive“ a interiér, ktorý svojou športovou eleganciou odráža atraktivitu exteriéru. V kabíne plug-in hybridného BMW 530e iPerformance je tlačidlo eDrive na stredovej konzole a špecifický dizajn zobrazovacích prvkov na prístrojovom paneli pred vodičom, ako aj na centrálnom informačnom displeji.

Okrem ovládača jazdného zážitku s možnosťou voľby režimov SPORT, COMFORT a ECO PRO, má vodič k dispozícii aj tlačidlo eDrive, ktoré mu umožní prispôsobiť si prevádzku systému BMW eDrive trase, ktorú má pred sebou, výberom z jazdných režimov AUTO eDRIVE, MAX eDRIVE a BATTERY CONTROL.

AUTO eDRIVE zariadi optimálnu interakciu elektrického a spaľovacieho motora, čisto elektrickú jazdu umožní do rýchlosti 90 km/h. Tento režim sa automaticky aktivuje ako predvolený pri každom štarte vozidla. Režim MAX eDRIVE slúži na čisto elektrickú jazdu maximálnou rýchlosťou 140 km/h. Ak však vodič v tomto móde stlačí akcelerátor až po kick-down spínač, automaticky sa pripojí aj spaľovací motor pre zabezpečenie extra ťahu, napríklad pri predbiehaní.

BATTERY CONTROL umožní nabíjať vysokonapäťovú batériu počas jazdy. Miera jej nabitia je voliteľná od 30 do 100 percent maximálnej kapacity, s cieľom mať k dispozícii možnosť čisto elektrickej jazdy v jej neskoršej fáze, napríklad pri dojazde do obývanej oblasti, s nulovými miestnymi emisiami. Inteligentný manažment batérie BMW 530e iPerformance buď udržiava nabitie na stálej úrovni, alebo ho zväčšuje na predvolenú hodnotu pomocou elektrického motora, ktorý vtedy funguje ako generátor.

Tak ako aj v ostatných modeloch nového BMW radu 5, aj 530e iPerformance má navigáciu, telefón, zábavné systémy a mnohé funkcie vozidla združené v systéme iDrive, s možnosťou vybavenia doplnkovým 10,25-palcovým displejom s veľkým rozlíšením, ktorý sa dá ovládať aj dotykovo. Okrem toho je k dispozícii štandardný ovládač iDrive, ako aj hlasové ovládanie Intelligent Voice Assistant. Ďalším doplnkom je systém ovládania gestami, ktorý reaguje na jednoduché gestá rukou alebo prstami.

BMW 530e iPerformance žiadnym spôsobom neobmedzuje bohatosť ponuky asistenč-

ných systémov vodiča a umožňuje ich použiť aj v elektrickom režime jazdy. K dispozícii je okrem iného predkolízna ochrana, varovanie pred vozidlami prichádzajúcimi zboku, Varovný systém opustenia jazdného pruhu a Varovný systém zmeny jazdného pruhu v aktívnej verzii, ktorá bráni neodvratnej kolízii zásahmi do riadenia. Doplnkový aktívny systém udržiavania rýchlosti a Asistent udržiavania jazdného pruhu sú vybavené novými funkciami, napríklad importovaním rýchlostného limitu, ktorý identifikuje systém Speed Limit Info, priamo do systému udržiavania rýchlosti, pričom vodič má k dispozícii možnosť manuálneho upravenia tempa v rozsahu +/– 15 km/h. Tento prvok približuje BMW 530e iPerformance o ďalší

krok k automatizovanej jazde**. Podobne ako Asistent riadenia a udržiavania jazdného pruhu, ktorý pomáha vodičovi udržiavať bezpečnú vzdialenosť, zrýchľovať, brzdiť a držať sa v strede jazdného pruhu v rozsahu rýchlosti o 0 do 210 km/h.

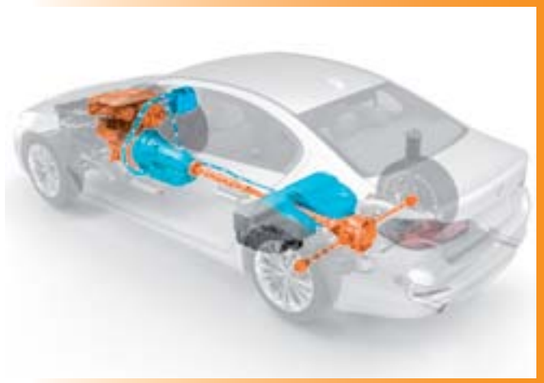
Surround View a 3D View redukujú stres vodiča, ktorý často musí manévrovať v náročných dopravných situáciách v meste tým, že mu poskytnú prehľad o okolí vozidla. Systém zobrazí BMW 530e iPerformance z vtáčej perspektívy a zároveň poskytne trojrozmerný pohľad na dopravnú situáciu. Pomocou technológie Remote 3D View, integrovanej v aplikácii BMW Connected, má vodič k dispozícii pohľad na okolie vozidla aj na diaľku, na svojom smartfóne, prostredníctvom prenosu dát mobilnou sieťou.

Vodiči BMW 530e iPerformance budú mať k dispozícii prístup k produktom ako je napríklad ParkNow – systém digitálnej rezervácie a platby parkovacích miest, ako aj technológiu On-Street Parking Information, ktorá debutuje práve v úplne novom BMW radu 5. Tento systém využíva miestny prediktívny algoritmus na vypočítanie pravdepodobných voľných parkovacích miest v konkrétnej zóne mesta a výsledok zobrazí vodičovi na displeji.

BMW teraz ako prvý výrobca automobilov ponúka používateľom softvéru Microsoft Office 365 bezpečné pripojenie k serveru na výmenu a editovanie e-mailov, položiek v diári a kontaktov v adresári, vďaka funkciám Microsoft Exchange, zabudovaným vo vozidle. Táto integrácia umožní používateľom využiť produktívne aj čas, strávený na cestách.

Tak ako modely M Performance predstavujú prepojenie kmeňovej značky BMW a BMW M, je tu rodina modelov, ktoré pomocou označenia „iPerformance“ demonštrujú transfer know-how medzi značkami BMW a BMW i. Prívlastok „iPerformance“ teda dostávajú všetky plug-in hybridné varianty modelov BMW. Úplne nové BMW 530e iPerformance sa tak pridáva ako šiesty člen do rodiny, ktorá už obsahuje modely BMW 225xe iPerformance, BMW 330e iPerformance, BMW X5 40e iPerformance, BMW 740e/740Le iPerformance a výlučne pre čínsky trh dostupné BMW X1 xDrive 25Le iPerformance.

-bmw-



Horúce novinky KIE

V závere minulého roka automobilka Kia Motors uverejnila prvé detaily o type Picanto tretej generácie, jedného z medzinárodne najpredávanejších typov kórejskej značky.

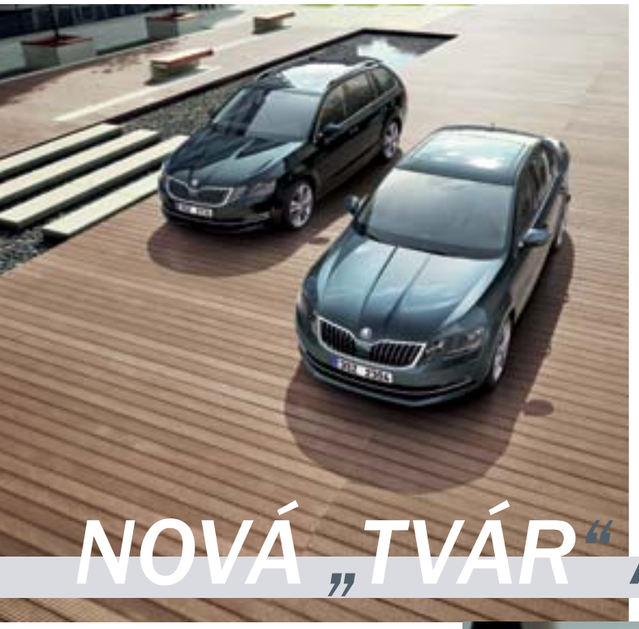
„Nová Kia Picanto kombinuje dizajn mladistvého a energického exteriéru s interiérom s väčším potenciálom pre potreby zákazníka, zachovávajúc si svoje charakteristické kompaktné rozmery.

Ponúka asertívnejší postoj vďaka výraznejším líniám a žiarivej škále farieb. Interiér vozidla ponúka príkladný komfort, pohodlie a bezpečnostné prvky, ktoré sú podčiarknuté moderným a rafinovaným dizajnom s omnoho účinnejším vybavením než kedykoľvek predtým.

Nový typ Kia v A-segmente bude predstavený začiatkom roku 2017.“ To je kompletná oficiálna tlačová správa, ktorá bola dostupná do konca minulého roka. Kresby karosérie aj prístrojovej dosky vyzerajú zaujímavo. Kedy a kde automobilka oficiálne predstaví nástupcu súčasnej generácie Picanta, ktoré malo premiéru v roku 2011 v tlačovej správe nebolo. Bude to však v priebehu tohto roka.

Kia však v závere minulého roka provokovala aj záujemcov o športové autá. Typ GT je momentálne najviac očakávaným projektom automobilky Kia. V závere roka na internetovej stránke thecurveahead.net postupne ukazovala fragmenty siluety nového automobilu Gran Turismo s pohonom kolies zadnej nápravy a odpočítavala dni do premiéry vozidla - 8. januára 2017 na autosalóne v Detroite. Kia GT by vraj mala mať aspoň niektoré dizajnové prvky štúdie Kia GT vystavenej v jeseni 2011 na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom. Niekoľko fotografií štúdie uverejňujeme, bude iste zaujímavé porovnať ich s fotografiami novej Kie GT. Vozidlo už má za sebou testy na známej Severnej slučke Nürburgringu. Z 0 na 100 km/h vraj zrýchľuje za 5,1 s a dosiahne rýchlosť 244 km/h.

–ka–



Octavia je najpredávanejším typom automobilky Škoda Auto. Za 20 rokov od predstavenia jej prvej generácie v roku 1996 Škoda už predala 5 miliónov vozidiel tohto typu. Od konca minulého roka automobilka ponúka inovovanú Octaviu, s novo tvarovanou prednou i zadnou časťou karosérie, s moderným riešením asistenčných systémov, infotainmentu a konektivity a s novými výbavami. Inováciou modelov Octavia liftback i kombi chce značka pokračovať v úspechoch ich predchodcov a posilňovať pozíciu značky Škoda na svetových trhoch.

NOVÁ „TVÁR" AJ VIAC VÝBAVY

Línie karosérie sú o niečo ostrejšie, najmä v prednej časti. Na každej strane sú po dva reflektory, na želanie môžu svietiť aj s využitím technológie Full LED. Logo značky je výraznejšie, predná časť pôsobí mohutnejším, širším dojmom. Rozmery sa nemenili, Octavia zostáva jednou z najväčších v nižšej strednej triede, s priestranným interiérom. Liftback i kombi ponúkajú dĺžku interiéru 1782 mm, batožinový priestor má 590, resp. 610 litrov, sklopením zadných operadiel sa zväčší na 1580, resp. 1740 litrov. Pre model **OCTAVIA COMBI** je v ponuke voliteľnej výbavy i elektricky ovládané veko batožinového priestoru. Pribudli aj služby ako je doživotná Garancia mobility Premium či servisné balíky v rámci doplnkovej výbavy.

S modernizáciou sa do Octavie dostávajú i nové systémy infotainmentu. Všetky štyri – Swing a Bolero a navigačné systémy Amundsen a Columbus – teraz majú kapacitné displeje

skleneného dizajnu, ktoré reagujú už na ľahký dotyk. Columbus má displej s uhlopriečkou 9,2 palca; špičkový systém disponuje WLAN-hotspotom a na želanie aj modulom pre SIM-kartu s rýchlosťou LTE pre superrýchle pripojenie k internetu. Súbor služieb ŠKODA Connect sa delí na Infotainment Online a Care Connect. Care Connect je k dispozícii vo všetkých výbavových variantoch (okrem verzie G-TEC).

Na špičku sa modernizovaná Octavia dostáva ai v oblasti asistenčných systémov – s technológiami, ktoré boli doteraz dostupné len pre automobily strednej triedy. Novinka: ak Octavia slúži ako ťažné vozidlo, pri pomalom cúvaní preberá riadenie asistenčný systém pre jazdu s prívesom. Systém Frontassist doplnila prediktívna ochrana chodcov. Aj parkovací asistenčný systém je novej, zdokonalenej verzie. Systémy Blind Spot Detect a Rear Traffic Alert pomocou radaru v zadnej časti zabezpečujú vozidlo pri prechádzaní z pruhu do pruhu a pomáhajú vodičovi bezpečne vyparkovať smerom dozadu. Rear View Camera zobrazuje bezprostredné okolie vozidla a obraz prenáša na palubný monitor. Okrem ‚Simply Clever riešení, ktorými Octavia disponovala doteraz, pribudli nové prvky: kľúč s možnosťou personalizácie, do ktorého si môže niekoľko užívateľov uložiť svoje osobné nastavenie, vyhrievaný veniec volantu, sklopné stolíky na zadnej strane predných operadiel, držiaky nápojov uľahčujúce otváranie PET-fliaš, a pri verzii kombi aj vyberateľný lampáš v batožinovom priestore.

V piatich motoroch TSI a štyroch motoroch TDI, ktoré tvoria paletu pohonných jednotiek a majú zdvihový objem od 1,0 do 2,0 litrov, je rozpätie výkonov od 63 kW do 135 kW. Takmer pre všetky motory je popri ručne ovládanej prevodovke v ponuke aj šesť- alebo sedemstupňová prevodovka DSG. Pre motory 1.8 TSI a 2.0 TDI je v ponuke aj pohon všetkých kolies. Voliteľný je aj systém Dynamic Chassis Control (DCC) – ten umožňuje meniť charakteristiky posilňovača riadenia a tlmičov pruženia v režimoch Comfort, Normal a Sport. Paleta kolies z ľahkých zliatin siaha od šestnásťpalcových po osemnásťpalcové, ponúkané v niekoľkých nových dizajnoch.

Na Slovensku inovovaná Octavia v základnej výbave ACTIVE stojí 14 990 eur. Má zážihový motor 1.2 TSI s výkonom 63 kW a päťstupňovú ručne ovládanú prevodovku. Má bohatú bezpečnostnú výbavu, vrátane siedmich bezpečnostných vankúšov či elektronického stabilizačného systému ESC s multikolíznou brzdou. Štandardom je LED denné svietenie, zadné LED svetlá a predné hmlové reflektory, prepracovaný infotainment SWING so 6,5-palcovým farebným dotykovým displejom, USB portom, slotom na SD karty a 4 reproduktormi. Komfortné a bezpečné telefonovanie ponúka zabudovaná technológia Bluetooth. Súčasťou výbavy je klimatizácia, chladená schránka pred sedadlom spolujazdca, centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním, palubný počítač, trojramenný kožou potiahnutý volant, či elektricky nastaviteľné a vyhrievané vonkajšie spätné zrkadlá.

Príplatkový balík výbavy Active Plus za zvýhodnenú cenu 399 eur obsahuje tempomat, parkovacie snímače vzadu, displej palubného počítača Maxi DOT a JUMBO BOX s nastaviteľnou lakťovou opierkou vpredu. Uvedené prvky výbavy majú štandardne súhrnnú cenu až 848 eur.

Octavia s úrovňou výbavy AMBITION začína na cene 16 290 eur s rovnakým motorom a prevodovkou ako pri základnej úrovni výbavy. Navyše oproti stupňu ACTIVE ponúka 16-palcové diskové kolesá ILIAS z ľahkej zliatiny, dvojzónovú automatickú klimatizáciu Climatronic, parkovacie snímače vzadu, trojramenný multifunkčný kožený volant pre ovládanie rádia a telefónu, tempomat, elektrické ovládanie okien vzadu alebo výškovo nastaviteľné predné sedadlá s driekovými opierkami, JUMBO BOX s nastaviteľnou lakťovou opierkou vpredu, lakťovú opierku vzadu, vo verzii kombi navyše s otvorom na prepravu dlhých predmetov. O ozvučenie sa postarajú ďalšie 4 reproduktory vzadu. Užitočným prvkom je asistenčný systém rozjazdu do kopca a praktický dáždnik pod sedadlom spolujazdca. Vnútorné spätné zrkadlo obsahuje navyše aj snímač vlhkosti.

Za zvýhodnenú cenu 499 eur je možné doobjednať balík Ambition Plus v celkovej hodnote 936 eur. Obsahuje vyhrievané predné sedadlá, alarm, systém Front assist a svetelný a dažďový snímač.

Základným motorom Octavie so stupňom výbavy STYLE je zážihový motor 1.0 TSI s výkonom 85 kW. Spolupracuje so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Škoda Octavia s touto úrovňou výbavy začína na cene 19 400 eur. Ponúka 17-palcové diskové kolesá TRIUS, infotainment BOLERO s 8-palcovým farebným dotykovým displejom, portom USB, slotom na SD karty a rozhraním Smartlink+. Výbava obsahuje napríklad aj systém Front assist doplnený o prediktívnu ochranu chodcov, systém bezkľúčového odomykania,

zamykania a štartovania KESSY, svetelný a dažďový snímač, vyhrievané predné sedadlá, elektricky sklopné vonkajšie spätné zrkadlá s automatickým stmavovaním a osvetlením nástupného priestoru, vnútorné spätné zrkadlo s automatickým stmavovaním, farebný MAXI DOT displej alebo lakťovú opierku vzadu s otvorom na prepravu dlhých predmetov. Mimoriadne efektným prvkom je čierna lesklá mreža chladiča spolu s chrómovanou lištou v prednom nárazníku a chrómované lemovanie bočných okien. Vo verzii kombi je aj vyberateľný LED lampáš v batožinovom priestore.

Pre výbavu STYLE sú k dispozícii tri atraktívne príplatkové balíky. Balík Style Plus za zvýhodnenú cenu 999 eur obsahuje výbavu v hodnote 1897 eur: Full LED reflektory s AFS, LED denným svietením a výsuvnými integrovanými ostrekovačmi reflektorov, navigačný systém AMUNDSEN s WLAN hotspotom a parkovacie snímače vpredu. Balík Style Safety za 599 eur má výbavu v hodnote 1059 eur. Obsahuje asistenčné systémy LANE ASSIST (systém udržiavania v pruhu), BLIND SPOT DETECT (stráženie mŕtveho uhla) a adaptívny tempomat do 160 km/h.

Za rovnakú cenu je k dispozícii aj balík Style Comfort v hodnote 1354 eur s komfortnými prvkami akými sú parkovacia kamera, zadný stierač pre verziu liftback a ambientné osvetlenie interiéru, poťahy sedadiel vo vyhotovení koža/umelá koža/látka.

Octavia s najvyššou úrovňou výbavy L&K je v ponuke s cenou od 27 280 eur. Zážihový motor 1.8 TSI s výkonom 132 kW spolupracuje so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Súčasťou výbavy je aj interiér Laurin & Klement, poťahy sedadiel v kombinácii hnedá ALCANTARA koža/umelá koža, antracitové 18-palcové diskové kolesá TURBINE, Full LED reflektory s AFS a LED denným svietením, výsuvné integrované ostrekovače reflektorov a predné hmlové reflektory s „Corner" funkciou, špičkový infotainment COLUMBUS s 9,2-palcovým farebným dotykovým

displejom, DVD, 2×SD slotom a USB, rozhraním SmartLink+, online služby na 1 rok a integrovaný WLAN hotspot. Súčasťou výbavy sú aj elektricky nastaviteľné sedadlo vodiča s pamäťou, elektricky sklopné vonkajšie spätné zrkadlá s pamäťou, prémiový SOUND SYSTEM CANTON (10 reproduktorov, digitálny equalizér, subwoofer), trojramenný vyhrievaný multifunkčný kožený volant pre ovládanie rádia a telefónu, parkovacie snímače vpredu a vzadu, vyhrievanie predných a zadných sedadiel, adaptívny tempomat do 160 km/h s obmedzovačom rýchlosti, telefonovanie s Bluetooth s hlasovým ovládaním a phoneboxom, automatické prepínanie diaľkových a stretávacích svetiel a ďalšie prvky. Model kombi obsahuje aj elektrické otváranie veka batožinového priestoru.

Model Octavia G-TEC má motor 1.4 TSI (81 kW) upravený na spaľovanie stlačeného zemného plynu (CNG). Môže spolupracovať so šesťstupňovou ručne ovládanou alebo sedemstupňovou dvojspojkovou prevodovkou.

OCTAVIA SCOUT

Inovácia Škody Octavia sa vzťahuje aj na jej modely Octavia Scout a RS.

***Model Scout** je opäť odvodený od verzie Octavie s karosériou kombi. „Outdoorový" charakter vozidla v porovnaní so štandardnou verziou vytvára o 30 mm zväčšená svetlá výška, strieborne lakované prvky v prednom aj zadnom nárazníku a tradičné plastové lemovanie výrezov pre kolesá v blatníkoch. Balík výbavy „pre zlé cesty" s plastovým prekrytím časti podlahy, vrátane brzdového a palivového vedenia pod autom, môže byť pri jazde v ľahšom teréne užitočný. Vďaka väčšej svetlej výške a z nej vyplývajúcich väčších nájazdových uhlov – 14,5 stupňov vpredu a 16,6 stupňov vzadu – je tento model určite univerzálnejšie využiteľný ako bežná Octavia Combi. Má asistenčné systémy inovovanej Octavie, navyše má elektronickú uzávierku diferenciálu (EDS). EDS zaručuje stabilný rozjazd na nespevnenom povrchu a je aktívny na prednej i zadnej náprave. Pre bezpečný zjazd svahov s nespevneným povrchom je v Octavii Scout k dispozícii funkcia Offroad, ktorá bez zásahu vodiča udržuje konštantnú rýchlosť pri klesaní.*

Manažment motora s asistenciou automatických zásahov brzdového systému zaručuje bezpečnú jazdu zo svahu. Vodič sa môže pritom plne sústreďovať len na smerové vedenie vozidla.

www.mot.sk

Medzi štandardné prvky výbavy patrí okrem iného vyhrievaný volant a sedadlá s poťahovou látkou Thermo Flux, ktorá má dobrú priedušnosť a zaručuje špičkový komfort jazdy za rôznych klimatických podmienok. Maximálna prípustná hmotnosť prívesu je v závislosti od motora až dve tony. V ponuke pre Octaviu Scout sú tri motory. Novinkou v ponuke je motor 2.0 TDI (110 kW) v kombinácii s pohonom všetkých kolies a sedemstupňovou prevodovkou DSG. Dopĺňajú ho zážihový motor 1.8 TSI (132 kW) a vznetový 2.0 TDI s výkonom 135 kW.

ŠKODA OCTAVIA RS

Inovovaná Škoda Octavia RS je v ponuke ako liftback aj kombi. Pre obe karosárske verzie sú k dispozícii dva motory. Vznetový motor 2.0 TDI má ako doteraz výkon 135 kW, výkon zážihového motora 2.0 TSI narástol o 7 kW na 169 kW. S ním sa Octavia RS stáva najrýchlejším sériovo vyrábaným modelom v histórii typu Octavia.

Predná časť karosérie so širšou maskou chladiča pôsobí dynamickejším dojmom aj vďaka novo tvarovanému nárazníku so širšími vstupmi pre chladiaci vzduch s výplňou sa štruktúrou včelieho plástu. Aj štyrii Full-LED adaptivne reflektory (AFS) a do nárazníku integrované hmlové reflektory LED dotvárajú vzhľad novej prednej časti vozidla.

Zadnej časti dominuje výrazný čierny difúzor a charakteristický červený reflexný pás odrazovej plochy, charakteristické prvky modelu Octavia RS. LED prvky tvoriace typické písmeno C, sú v novo usporiadaných koncových svietidlách. Na zadnej časti je opäť neprehliadnuteľné prítlačné krídlo na hrane výklopného veka batožinového priestoru liftbacku, resp. strešný spoiler na kombi.

Aj čierne vyhotovenie interiéru vyžaruje športový charakter modelu RS. Športové sedadlá so zvýšenými bokmi a integrovanými hlavovými opierkami majú výborné bočné vedenie tela osôb na predných sedadlách. Okrem športových sedadiel s látkovým poťahom s prvkami z Alcantary sú teraz v ponuke aj športové sedadlá potiahnuté Alcantarou. Multifunkčný športový volant (v modeloch s prevodovkou DSG s páčkami pre preraďovanie) má veniec potiahnutý perforovanou kožou. Súčasťou sériovej výbavy je pôsobivé ambientne osvetlenie. Odkladacie priestory a vnútorné kľučky dverí sú osvetlené, pedále žiaria v hliníkovom lesku a prahové lišty majú logo RS.

O 15 mm znížený podvozok a v porovnaní s predchodcom o 30 mm širší rozchod kolies vzadu a červené brzdové strmene zvýrazňujú dynamický charakter nového modelu Octavia RS. Sériovo sa na vozidlo montujú 17-palcové kolesá, voliteľne sú v ponuke 18- a 19-palcové kolesá. Elektromechanické riadenie s variabilným prevodom, voľba jazdného režimu Performance Mode Select a Performance Sound Generator (voliteľne), stabilizačný program ESC s funkciou XDS+ alebo adaptivny podvozok DCC (Dynamic Chassis Control) prispievajú k intenzívnemu pôžitku z jazdy.

Nový motor 2.0 TSI má najväčší krútiaci moment 350 Nm v rozsahu od 1500 do 4600 otáčok za minútu. Športovo ladený automobil s pohonom predných kolies zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 6,7 s a má najväčšiu rýchlosť 250 km/h. Tieto hodnoty platia pre Octaviu RS 2.0 TSI s karosériou liftback vybavenú ručne ovládanou šesťstupňovou prevodovkou. Na želanie je možné mať tento model aj so šesťstupňovou prevodovou DSG.

Škoda Octavia RS 2.0 TDI, ktorého motor má výkon 135 kW a krútiaci moment 380 Nm od 1750 ot./min., akceleruje z 0 na 100 km/h za 7,9 s a dosahuje maximálnu rýchlosť 232 km/h. Octavia RS 2.0 TDI je voliteľne k dispozícii s pohonom predných kolies (ručne ovládaná prevodovka alebo šesťstupňová DSG) alebo s pohonom 4×4 a šesťstupňovou prevodovkou DSG.

-ša-

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.

(pokračovanie) Mot 2016-10

MERCEDES BENZ E – POKROK VO VÝVOJI ASISTENČNÝCH SYSTÉMOV

Aktivity automobilového priemyslu v oblasti výskumu a vývoja sa v uplynulom období otočili novým smerom. Namiesto kedysi tak výrazného záujmu o vytvorenie dokonalého mechanického základu automobilu, ktorý by zabezpečoval vynikajúce jazdné vlastnosti a tak zaručoval v rámci možností vysoký stupeň bezpečnosti jazdy, sa dnešné snaženie presunulo do celkom iných oblastí. Automobilovým svetom hýbu najmä otázky ochrany už tak dosť poškodeného životného prostredia, vylúčenie subjektívnych vplyvov na (ne)bezpečnosť premávky vozidiel na často nedokonalých komunikáciách, a pod.

Účinná ochrana životného prostredia predpokladá radikálne zmenšenie výfukových emisií výrazným zmenšením spotreby motorových palív v automobiloch so súčasným princípom pohonu spaľovacím motorom. To by však malo ísť ruka v ruke s bezpodmienečným, avšak isto nepopulárnym, okamžitým vyradením starších nevyhovujúcich vozidiel z prevádzky. Celkom iné riešenie ponúkajú (zatiaľ) snahy o nahradenie súčasného klasického pohonu automobilu pohonom čisto elektrickým, ktoré sú však v súčasnosti sprevádzané známymi problémami s veľkou cenou a nedostatočným dojazdom vozidiel. Navyše, ak by sa v tomto prípade mal dodržať proklamovaný priaznivý efekt na kvalitu životného prostredia, bolo by treba zabezpečiť environmentálne čistú prevádzku priemyselných zariadení vyrábajúcich požadované množstvá elektrickej energie pre potreby automobilovej prevádzky, teda „čisté“ elektrárne. To, ako je zrejmé, nie je otázka roka, dvoch rokov, ani najbližšieho desaťročia. A zatiaľ opotrebenie prostredia, ktoré je naším domovom, bude ďalej nezadržateľne pokračovať.

Druhý okruh problémov, teda vylúčenie subjektívnych vplyvov na bezpečnosť v premávke vozidiel znamená, jednoducho povedané, autonómnu jazdu automobilu, teda jazdu „bez vodiča“. V tejto oblasti existujú, ako je čitateľovi isto známe, niektoré viac-menej úspešné náznaky budúcich riešení, avšak na definitívne riešenie tejto problematiky si tiež budeme musieť ešte chvíľu počkať. Postupné približovanie sa ku konečnému riešeniu sa realizuje pomocou mnohých čiastkových krokov. Jedným z nich je ďalší vývoj známych asistenčných systémov, ktorý pôvodne vyšiel zo snahy uľahčiť vodičovi činnosť pri ovládaní vozidla a tak urobiť jazdu bezpečnejšiu. V súčasnosti moderné asistenčné systémy začínajú plniť novú, „vyššiu“ funkciu, a to v spolupráci s ďalšími systémami vozidla, najmä zavesením a odpružením kolies, riadením, pohonným ústrojenstvom a brzdovou sústavou, umožniť v konečnej fáze vylúčenie vodiča z ovládania vozidla pri bezpodmienečnom zachovaní všetkých aspektov bezpečnosti, čo značí autonómnu jazdu vozidla.

Týmito úvahami, ktoré naznačujú obraz automobilového sveta budúcnosti, ako aj súčasnou praktickou realizáciou konkrétnych čiastkových riešení, sa zaoberajú rozhodujúcou mierou najmä automobilky, ktoré „na to majú“ (tak finančne ako aj z presvedčenia). Jednou z nich je, ako inák, štuttgartský Mercedes–Benz, ktorý s nástupom nového radu E predstavil mnohé pokrokové riešenia v oblasti asistenčných systémov a urobil tak významný krok na ceste k beznehodovej a autonómnej jazde. V tomto príspevku si predstavíme aspoň tie najdôležitejšie novinky, čo nám umožní aj spoznať filozofiu automobilky pri riešení tejto problematiky.

Obr.1 znázorňuje vybavenie vozidla jednotlivými snímačmi a uvádza ich základné parametre. Významný pokrok v porovnaní s predchádzajúcou generáciou bol dosiahnutý ďalším vývojom známych technológií v oblasti snímačov, konkrétne stereokamery a radaru, vývojom inteligentnej centrálnej výpočtovej jednotky a dôsledným zosieťovaním snímačov. Pre toto inteligentné zosieťovanie bol zavedený termín „fúzia snímačov“. Pri tom sa rozlišujú dve oblasti tejto fúzie, a to objektová fúzia a dráhová fúzia.

Pri objektovej fúzii sa informácie poskytované radarom a stereokamerou spracovávajú a spájajú („fúzujú“) pomocou výkonných algoritmov v centrálnej výpočtovej jednotke. Veľká presnosť radaru pri meraní vzdialenosti a relatívnej rýchlosti objektov bola skombinovaná s presným určovaním zmeny veľkosti objektu a jeho uhlovej polohy pomocou stereokamery. Objektová fúzia poskytuje precízny obraz objektov, ktoré sa nachádzajú v okolí vozidla.

Obr. 1 Schematické znázornenie radarových, optických a ultrazvukových snímačov zabudovaných vo vozidle

www.mot.sk

Obr. 2 Schéma rozpoznania dopravného značenia snímačovými systémami vozidla: kamera – informačné tabule a mosty, rýchlostné obmedzenia, atď., navigácia – hranice miest a obcí, klasifikácia ciest, atď.

Dráhová fúzia umožňuje presne určiť nasledujúci priebeh dráhy vozidla. V prvom kroku sa extrahujú informácie, ktoré vplývajú na dráhu vozidla, následne sa overuje ich vhodnosť a kvalitatívna hodnota a konečne sa jednotlivé informácie „fúzujú“ k čo najlepšiemu výpočtu jazdnej dráhy vozidla. Fúziou čo najväčšieho množstva vstupných dát je zabezpečená veľká pohotovosť a dostatočná vzdialenosť, na akú je možné dráhu vozidla bezpečne určiť.

Okrem fúzie snímačov bol v Mercedese zavedený ďalší pojem. Namiesto „asistenčného systému“ sa po novom používa termín „pilot“. Základným kameňom je Drive Pilot („pilot jazdy“), ktorý zahŕňa vedenie vozidla v pozdĺžnom smere pomocou systému Abstands-Pilot Distronic („pilot vzdialenosti od predchádzajúceho vozidla“) a vedenie vozidla v priečnom smere pomocou systému Lenk-Pilot („pilot riadenia“). Drive Pilot využíva obraz okolia vozidla získaný spracovaním signálov snímačov s využitím ich fúzie, takže sa dosahuje maximálny komfort pre vodiča obmedzením jeho zaťaženia pri riadení. Funkcia Drive Pilot je k dispozícii do rýchlosti jazdy 210 km/h.

Komfort poskytovaný pilotom vzdialenosti od predchádzajúceho vozidla Distronic bol v porovnaní s predošlým variantom výrazne zväčšený vplyvom lepšieho „pochopenia“ dopravnej situácie. To umožňuje intuitívny výklad regulácie vzdialenosti od vpredu idúceho vozidla. Známy funkčný okruh systému Distronic bol doplnený nasledujúcimi funkciami:

Regulácia vzdialenosti od stojacich objektov: Objektová fúzia umožňuje klasifikáciu a meranie objektov nachádzajúcich sa v stave pokoja, takže teraz je možné rozoznať aj vozidlá stojace na okraji komunikácie. Vďaka tejto možnosti je reakcia na vozidlá stojace v dosahu snímačov taká komfortná, ako reakcia na idúce vozidlá.

Rozšírenie pohotovosti vozidla k opätovnému rozjazdu: Ak bolo vozidlo zabrzdené systémom Distronic až do pokojového stavu, zostáva v pohotovosti pre nasledujúci rozjazd. Aby sa ďalej zlepšil komfort vodiča pri jazde v kolóne, bol predĺžený časový úsek pohotovosti vozidla k rozjazdu. Pri tom je nutné v pokojovom stave stále monitorovať priestor pred vozidlom. Pohotovosť vozidla pre rozjazd sa ukončí, ak sú v tomto priestore rozpoznané nové objekty, čo sa opticky alebo akusticky signalizuje vodičovi.

Pilot rýchlostného limitu: Komfort vodiča bol ďalej zlepšený použitím nastaviteľného pilota rýchlostného limitu. Rýchlostné obmedzenia rozoznané kamerovým asistenčným systémom dopravného značenia sa preberajú v závislosti na vodičom nastavenej rýchlosti jazdy. Pri tom táto nastavená jazdná rýchlosť sa pri príjazde do určitého miesta automaticky predvídavo prispôsobí podľa miestneho dopravného značenia, obr. 2.

Pilot riadenia predstavuje ďalší vývoj asistenčných systémov riadenia zavedených pri nástupe typu Mercedes-Benz S. Pilot riadenia podporuje vodiča pri priečnom vedení vozidla a pomáha mu na priamej ceste a pri plynulom prejazde zákrutou ostať v strede jazdného pruhu. Na základe signálov stereokamery, ktorá rozozná značky ohraničujúce jazdný pruh (alebo dočasné náhradné prvky ako pylóny alebo iné), sa určí požadovaná dráha vozidla v strede pruhu a skutočná poloha vozidla. Pri tom ostáva na vôli vodiča, či a ako túto predpokladanú dráhu dodrží. Jemné natočenie volantu v príslušnom smere je v každom okamihu možné bez toho, že by zanikla podpora realizovaná pilotom riadenia.

V situácii, keď sa označenie jazdného pruhu nedá rozoznať, umožňuje systém asistovanú ďalšiu jazdu, pričom sa orientuje až do rýchlosti 130 km/h podľa náhradných prvkov, ako aj podľa vpredu idúcich vozidiel, vozidiel idúcich v susedných jazdných pruhoch a vodiacich bariér. V uvedenej situácii sa systém pri malej rýchlosti jazdy orientuje podľa vpredu idúceho vozidla aj pri jazde v zákrute. Pri väčšej rýchlosti v zákrute sa systém orientuje podľa predchádzajúceho vozidla iba vtedy, ak sa vlastné vozidlo správa konzistentne k všetkým ďalším pozorovaným vozidlám. Ak sa značenie okrajov jazdného pruhu stane pre kamerový systém vozidla zrejmým, rozhodne sa systém inteligentne sám, podľa čoho sa bude orientovať.

Pilot riadenia je samostatne zapínateľný, avšak je funkčný len pri súčasne aktivovanom systéme pilota vzdialenosti od predchádzajúceho vozidla. Pilot riadenia vyžaduje, aby vodič mal v každom okamihu ruky na volante pripravené okamžite zasiahnuť do riadenia.

Ak systém rozozná, že tomu po určitý čas tak nie je, vyšle najprv optický a potom zvukový varovný signál. Varovanie je závislé od jazdnej situácie, na ceste s častým výskytom zákrut alebo pri veľkej rýchlosti jazdy systém varuje v kratších časových intervaloch.

Spoločnosť BMW Group predstaví na veľtrhu spotrebnej elektroniky Consumer Electronics Show (CES) 2017 v Las Vegas pohľad do interiéru auta budúcnosti a ukáže príťažlivé koncepty ako aj revolučné technológie. Na podujatí napríklad po prvý raz predstaví systém BMW HoloActive Touch. Inovatívne rozhranie medzi vodičom a vozidlom sa správa ako virtuálna dotyková obrazovka, ktorá sa voľne vznáša v priestore. Ovláda sa pohybmi prstov a zadanie povelov potvrdzuje vodičovi dotykovými reakciami. BMW HoloActive Touch je súčasťou štúdie BMW i Inside Future, ktorá ponúkne návštevníkom CES, konajúceho sa 5. - 8. januára, zážitok a skúsenosť s mobilitou budúcnosti. Tá sa pripravuje pre prepojené automobily a autonómne jazdiace vozidlá.

BMW HoloActive Touch

BMW HoloActive Touch spája výhody systémov BMW Head-Up Display, ovládania gestami a priameho ovládania dotykovej obrazovky, pričom k nim pripája extra prvky na vytvorenie jedinečného spôsobu užívateľského rozhrania. Funkcie sa po prvý raz dajú ovládať bez fyzického kontaktu s materiálom, no technológia stále ponúka viditeľnú a citeľnú interakciu, známu z konvenčných dotykových obrazoviek. BMW HoloActive Touch umožňuje používateľovi prístup k širokej palete služieb pod hlavičkou BMW Connected. Hladká integrácia osobného digitálneho spoločníka mobility si vyžiadala mimoriadne intuitívny spôsob komunikácie.

BMW už na predchádzajúcich ročníkoch veľtrhu CES predstavilo nové a prevratné spôsoby ovládania a interakcie medzi vodičom a vozidlom. Technológiu ovládania gestami vyvinutú spoločnosťou BMW predstavili v roku 2015 a dnes je súčasťou BMW radu 7 aj BMW radu 5. V roku 2016 sa na CES predstavil systém AirTouch, ktorý posúva hranice ešte o krok ďalej. Užívateľ aktivuje ovládacie možnosti rozhrania širokouhlej panoramatickej obrazovky na prístrojovej doske iba jednoduchým gestom otvorenej dlane. Pritom sa fyzicky nemusí ničoho dotýkať.

BMW HoloActive Touch posúva ovládanie rozhrania medzi človekom a automobilom na ďalšiu úroveň. Obraz, podobne, ako v prípade Head-Up displeja, využíva plnofarebné zobrazenie na základe premyslenej technológie odrazov. Teraz však vo forme voľného vznášania sa v interiéri namiesto premietania na čelné sklo. Zobrazuje flexibilne konfigurovateľné ovládacie panely vedľa volantu presne vo výške stredovej konzoly. Pohyby vodičovej ruky v tomto ergonomicky presne vymedzenom priestore sníma kamera, pričom zaznamenáva predovšetkým polohu končekov prstov. V momente kontaktu prsta s priestorom virtuálnej ovládacej plochy sa vyšle potvrdzovací impulz a aktivuje sa požadovaná funkcia.

-bmw-

Hyundai Motor začal vyrábať Hyundai i30 novej generácie

Spoločnosť Hyundai Motor 15. decembra 2016 spustila výrobu typu Hyundai i30 novej generácie v závode Hyundai Motor Manufacturing Czech v severomoravských Nošoviciach. Hyundai i30 novej generácie, navrhnutý, skonštruovaný a vyrábaný v Európe, je automobilom, ktorý je nositeľom DNA značky Hyundai v Európe. V jednotlivých európskych štátoch sa začne predávať od januára 2017.

„Hyundai i30 novej generácie je najdôležitejším typom značky v Európe. Je výsledkom kontinuálnych investícií do našej európskej infraštruktúry. Bol navrhnutý a vyvinutý v európskom výskumnom a vývojovom centre Hyundai v Nemecku a vyrába sa v našom závode v Nošoviciach, preto optimálne spĺňa požiadavky našich zákazníkov v Európe," povedal Thomas Schmid, prevádzkový riaditeľ Hyundai Motor Europe. „Typom i30 novej generácie chceme nadviazať na úspech predchádzajúcich dvoch generácií, z ktorých sa predalo v Európe viac ako 800 000 vozidiel od roku 2008."

Závod Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošoviciach bol otvorený v roku 2008 a ešte v tom istom roku spustil výrobu typu i30 prvej generácie. V súčasnosti sa v závode vyrába Hyundai Tucson, Hyundai ix20 a Hyundai i30 novej generácie. Vďaka flexibilnému produkčnému systému sa všetky typy môžu vyrábať na tej istej linke. Závod nedávno zväčšil svoju výrobnú kapacitu na 350 000 automobilov ročne.

Výroba spĺňa najvyššie štandardy kvality a produkty spĺňajú očakávania európskych zákazníkov. Spoločnosť Hyundai Motor vo svojom závode v Nošoviciach zamestnáva 3300 pracovníkov, ktorí s využitím 500 high-tech robotov vyrobia každý deň 1500 automobilov. Na kvalitu automobilov v jednotlivých fázach výroby dohliada 300 inšpektorov. A každý jeden automobil, ktorý zíde z výrobnej linky, sa testuje na vlastnej testovacej trati v areáli závodu, čo umožňuje značke Hyundai poskytovať 5-ročnú záruku bez obmedzenia počtu najazdených kilometrov.

HYUNDAI I30 NOVEJ GENERÁCIE: AUTOMOBIL PRE KAŽDÉHO

Pretože dizajn je hlavným dôvodom európskych zákazníkov pre kúpu automobilu značky Hyundai, i30 novej generácie prináša ďalšiu evolúciu výrazových prostriedkov dizajnu Hyundai precíznymi líniami, výraznými povrchmi a modelovanou karosériou, spolu vytvárajúcimi nadčasový a sebavedomý vzhľad. Výrazným prvkom je nová, kaskádovitá maska chladiča – nový, charakteristický prvok dizajnu automobilov Hyundai.

Aby splnil aktuálne očakávania zákazníkov, Hyundai i30 novej generácie sprístupňuje najmodernejšie asistenčné systémy a funkcie z automobilov vyšších tried aj pre tento typ. Prvky aktívnej bezpečnosti ako Autonomous Emergency Braking, Smart Cruise Control, Lane Keeping Assist System, Driver Attention Alert a Blind Spot Detection dopĺňajú prvky konektivity ako Apple CarPlay, Android Auto a bezdrôtové nabíjanie smartfónu.

Hyundai i30 novej generácie poháňajú prepĺňané motory s priamym vstrekovaním paliva a zmenšeným zdvihovým objemom, vyznačujúce sa dobrou účinnosťou a dynamikou, ako napríklad nový zážihový štvorvalec 1.4 T-GDI s výkonom 103 kW a trojvalec 1.0 T-GDI s výkonom 88 kW.

-hi-

MODERNIZÁCIA

Typ 301 je prvým automobilom značky Peugeot vyvinutým špeciálne pre segment sedanov nižšej strednej triedy, o ktoré je na niektorých trhoch mimoriadny záujem. Od uvedenia na trh v roku 2012 bolo vyrobených viac 360 000 vozidiel tohto typu. Obchodný úspech je založený na priestrannosti kabíny a batožinového priestoru, dobrých dynamických vlastnostiach a koncepcii prispôsobenej lokálnym požiadavkám.

Aby nový PEUGEOT 301 spĺňal očakávania stále väčšieho počtu zákazníkov v tomto strategickom segmente, posilňuje svoje kvality novými úpravami.

Najnovšie štylistické kódy značky sú aj na karosérii tohto trojpriestorového sedanu. Na zvislej mriežke chladiča je v hornej časti umiestnený názov značky a logo (Lev) je v strede. Reflektory sú vyhotovené z troch materiálov a sú vsadené do karosérie, v zadných svetlách sú aj v noci zreteľne viditeľné tri opalínové „pazúry“.

Dvere sa otvárajú naširoko a umožňujú ľahký prístup do interiéru. Miesto pre vodiča je ergonomické, ľavou rukou počas jazdy ovláda obmedzovač rýchlosti/tempomat a pravou rukou audiosystém. Informácie o prevádzke vozidla mu poskytuje prístrojový panel s bielymi stupnicami prístrojov.

V bezprostrednej blízkosti, na stredovom paneli, je umiestnený veľký 7" kapacitný displej, zdôraznený strieborným olemovaním. Toto zariadenie poslednej generácie je rozhraním pre navigáciu TomTom, ako aj pre cúvaciu kameru. Na paneli sa nachádzajú aj ovládače klimatizácie. Ovládanie štyroch „elektrických“ okien je umiestnené na stredovej konzole, na oboch stranách preraďovacej páky prevodovky.

V ponuke je sedem farieb karosérie, vrátane troch nových: sivá Gris Artense, sivá Gris Moka a modrá Deep Bleu. Na výber sú aj dve farebné schémy v interiéri, svetlá alebo tmavá. Na výbavovej úrovni Allure je farebná schéma tmavá a tvorí ju nový poťah Cran Adamantium. Na tejto výbavovej úrovni je v ponuke aj polokoža, ktorú dopĺňajú koberčeky.

Použitá platforma s rázvorom náprav 2,65 m zabezpečuje priestorový komfort pre piatich cestujúcich. Šírka vozidla na úrovni lakťov je 1,41 m vpredu a 1,40 m vzadu. Cestujúci na zadnom sedadle majú v oblasti kolien priestor od 12 do 26 cm v závislosti od nastavenia predného sedadla, čo je rekordný rozmer v segmente. Každodenné používanie vozidla uľahčujú aj viaceré odkladacie priestory rozmiestnené v interiéri.

Batožinový priestor má objem 640 litrov (506 l podľa normy VDA 210). Pohybom ruky sa sklopia operadlá sedadiel v zadnom rade (delené na 1/3 a 2/3) a objem pre batožinu sa zväčší na 1 332 litrov (VDA 214). Naloženie objemnejších predmetov ako pri každom sedane limituje vstupný otvor do batožinového priestoru.

PEUGEOT 301 má bohatú výbavu: 7" širokouhlý dotykový kapacitný displej, triple play konektivita Mirror Screen (MirrorLink®, Android Auto®, Apple CarplayTM), 3D navigácia TomTom, cúvacia kamera. Z oblasti bezpečnosti: ESP, AFU - podpora brzdenia v núdzi a detekcia podhustenia pneumatík DSG. Cestujúci sú chránení čelnými a bočnými bezpečnostnými vankúšmi, pripútaní sú trojbodovými bezpečnostnými pásmi. Pre bezpečnosť detí sú zadné sedadlá vybavené úchytmi IsoFix.

Motory Euro 6 poslednej generácie poskytujú malú spotrebu a potešenie z jazdy zároveň. Ponuka zážihových motorov pozostáva z 1,2 L PureTech 82 a 1.6 L VTi 115 - ten môže byť spojený aj so 6-stupňovou automatickou prevodovkou EAT6. Ponuka vznetových motorov zahŕňa motor 1.6 L BlueHDi 100, ktorý dosahuje rekordne malé emisie.

Peugeot 301 je vyrobený tak, aby bol odolný voči času, ako aj voči náročným podmienkam používania. Úprava podvozku zabezpečuje kompromis medzi komfortom a držaním kolies na ceste bez ohľadu na jazdné podmienky. Systémy ako ESP, ABS, systém núdzového brzdenia AFU, rozsvietenie výstražných svetiel v prípade prudkého brzdenia alebo detekcia podhustenia pneumatík DSG sú neustále pripravené a aktivujú sa v prípade potreby. Zadné snímače prekážok a cúvacia kamera uľahčujú ovládanie vozidla a parkovanie. Kamera premieta na veľký displej priestor, ktorý sa nachádza za vozidlom.

Peugeot 301 pre európske trhy sa vyrába v Španielsku, v meste Vigo. Závod spĺňa najvyššie výrobné štandardy skupiny PSA.

-pt-

Ešte viac luxusu

Mercedes-Benz v tomto roku uvedie na európsky aj severoamerický trh kupé S 400 4Matic, S 500 a S 500 4Matic v špeciálnej úprave Night Edition. Výstavnú premiéru táto edícia absolvuje v prvej polovici tohto mesiaca na autosalóne v Detroite. Je predpoklad, že najväčšie kupé tejto nemeckej značky v takejto exkluzívnej úprave si už priamo na autosalóne získa mnohých zákazníkov.

Night Edition má lesklú čiernu mriežku masky chladiča, 20-palcové diskové kolesá AMG s čiernymi lúčmi a leštenými ráfikmi. Vonkajší vzhľad kupé ozvláštňujú aj predný a zadný nárazník AMG Styling, lesklé čierne kryty vonkajších spätných zrkadiel a lišty v prahoch dverí.
Karoseria na fotografiách je lakovaná príplatkovým matným sivým lakom Magno, ktorý je súčasťou palety prvkov „designo manufaktur“.

Aj v kabíne sú úpravy ešte viac zdôrazňujúce exkluzivitu tohto modelu a komfort cestujúcich. Športový volant AMG bude obšitý kožou Nappa v rôznych farbách. Koža rovnakej farby bude aj na ďalších častiach interiéru v kombinácii s obložením z leštěného topoľového dreva.

Motory zostávajú v modeloch tejto edície rovnaké ako v štandardnom S kupé. Model S 400 4Matic poháňa trojlitrový vidlicový šesťvalec s výkonom 270 kW a krútiacim momentom 500 Nm. Zrýchľuje z 0 na 100 km/h za za 5,6 s, v kombinovanej prevádzke má normovanú spotrebu 8,3 – 8,9 l/100 km. Modely S 500 a S 500 4Matic poháňa 4,66-litrový osemvalcový vidlicový motor s výkonom 335 kW a krútiacim momentom 700 Nm. Obidva modely zrýchľujú z 0 na 100 km/h za 4,6 s, normovanú spotrebu benzínu majú približne rovnakú ako model S 400. Všetky tri modely majú najväčšiu rýchlosť elektronicky obmedzenú na 250 km/h.

Predaj kupé Mercedes-Benz triedy S v exkluzívnej verzii Night Edition sa v Európe začne v apríli, na severoamerickom trhu v auguste tohto roku. Ceny vozidiel v závere minulého roka automobilka ešte nezverejnila.

-mz-

FORMULA E V KAROSÉRII GT

V histórii parížskych autosalónov pamätníci minuloročný určite nezaradia medzi najlepšie. Viaceré významné automobilky na ňom chýbali, atmosféru poznačili aj obavy z terorizmu. Niekoľko pozoruhodných noviniek však návštevníci autosalónu v hlavnom meste Francúzska uvideli. O jednu sa pričinila aj domáca automobilka Renault. Novým konceptom s názvom Trezor naznačuje, akým smerom sa môže uberať dizajn jej budúcich sériovo vyrábaných automobilov.

Takúto úlohu už plnila krásna štúdia s názvom DeZir, ktorú Renault vystavil na autosalóne v Paríži v roku 2010. Dizajnový koncept DeZiru potom v Renaulte využili najprv pri návrhu typu Clio, a potom viac či menej zreteľne pri všetkých ďalších nových typoch. Futuristický koncept Trezor športového automobilu typu Grand Tourer má byť dizajnovým vzorom pre ďalšie nové typy automobilov. Súčasne demonštruje aktuálne možnosti, ktoré má Renault pri vývoji a stavbe dvojmiestneho GT. V dnešnej, elektromobilitou omámenej dobe, štúdiu poháňa - elektromotor.

Koncept je 4700 mm dlhý, 2180 mm široký a len 1080 mm vysoký. Rázvor náprav má dĺžku 2776 mm, rozchod kolies vpredu je široký 2048 mm a vzadu až 2106 mm. Veľké kolesá, 21-palcové vpredu a 22-palcové vzadu vytvárajú príjemný kontrast k nízkej a dlhej karosérii s koeficientom aerodynamického odporu len 0,22.

Karoséria s netradičným vstupom do interiéru je postavená najmä z laminátu vystuženého uhlíkovými vláknami a z hliníka. Aj vďaka tomu je pohotovostná hmotnosť tohto konceptu športového elektromobilu „len“ 1600 kg. Články trakčnej batérie sú kvôli optimálnemu rozloženiu hmotnosti na obidve nápravy rozdelené do dvoch blokov – jeden vpredu, druhý vzadu. Systém pohonu vychádza z riešenia použitého automobilkou Renault v monopostoch Formuly E. Z nej konštruktéri prevzali aj systém rekuperácie kinetickej energie RESS (Rechargeable Energy Storage Systém) zabezpečujúci predĺženie dojazdu. Štúdiu poháňa elektromotor s výkonom 260 kW a krútiacim momentom 380 Nm. Štúdia Trezor vraj zrýchľuje z 0 na 100 km/h za menej ako 4,0 s.

Kapacitu batérií Renault v tlačovej správe neuvádza, ani dojazd štúdie na jedno ich nabitie. Systém ich chladenia využíva pohyblivosť niektorých šesťuholníkových „šupín“, z ktorých je zhotovená predná kapota, pre regulovaný vstup chladiaceho vzduchu.

Trezor nemá dvere. Vstup do interiéru je možný po zdvihnutí hornej časti karosérie. Dvíha sa nielen strecha, ale kompletné presklenie kabíny, predná kapota aj blatníky.

Dvojmiestny kokpit je rozdelený na časť pre vodiča a spolujazdca. Prístrojovú dosku tvoria OLED displeje (organické svietiace diódy) chránené proti mechanickému poškodeniu pomocou pružného skla Corning Gorilla Glass. V súčasnej dobe sa od koncepčného auta očakáva, že bude mať aj autonómny systém riadenia. Má ho mať aj Trezor, takže pri jeho aktivácii volant zmení svoj tvar, aby nerušil výhľad na displeje prístrojovej dosky.

Sedadlá sú integrované do čalúnenia vnútorných priestorov. Len opierky hlavy majú samostatnú nosnú konštrukciou. Interiéru dominuje červená koža a textil. Zaujímavým riešením je uloženie dvojice štýlových brašní na odloženie menších predmetov pod kapotou v priestore pred čelným sklom.

Tak ako štúdia DeZir nemala priameho nástupcu vo výrobnom programe Renaultu, nepodarí sa to zrejme ani štúdii Trezor. Uvidíme v budúcnosti, či ovplyvní dizajn budúcich sériovo vyrábaných automobilov Renault v takom rozsahu, ako ho ovplyvnil DeZir. **-rt-**

ARTEON

Tri mesiace pred svetovou výstavnou premiérou na ženevskom autosalóne Volkswagen priniesol prvý pohľad na línie svojho nového špičkového typu Arteon. Kompletne novo vyvinutý automobil bude vo výrobnom programe značky figurovať nad modelovým radom Passat a prinesie emocionálne akcenty do vyššej strednej triedy.

Typom Arteon zavádza Volkswagen okrem nových, emocionálnych línií aj výraznú, horizontálne orientovanú novú tvár automobilov značky. Rebrá masky chladiča sú pri tom pretiahnuté až do trojrozmerne tvarovaných predných reflektorov. Osvetľovacie prvky z LED zvýrazňujú markantné tvarovanie.

Päťdverový automobil so splývajúcou zadnou časťou karosérie typu liftback má zákazníkom imponovať dizajnom aj veľkou úžitkovou hodnotou. Kým bezrámové okná v bočných dverách predstavujú typické štylistické prvky štvordverového kupé Grand Tourismo, dohora výklopné rozmerné dvere batožinového priestoru umožňujú optimálny prístup do obrovského batožinového priestoru.

Meno Arteon – prízvuk je pri tom na prvej slabike – sa skladá z dvoch častí: „Art“ (anglicky umenie) popisuje harmonické línie a emocionalitu automobilu so splývajúcou zadnou časťou karosérie. Koncovka „eon“ označuje model premium, rovnako ako špičkový model Phideon, vyhradený pre čínsky trh.

Nový Volkswagen Arteon sa po marcovej výstavnej premiére na ženevskom autosalóne začne predávať v lete.

TIGUAN ALLSPACE

Novým modelom Tiguan Allspace prinesie Volkswagen na trh novú, atraktívnu verziu aktuálneho SUV Tiguan. Predĺžená verzia má svetovú premiéru na autosalóne (8. - 22. januára) v Detroite. Od začiatku leta sa bude dlhý Tiguan, ktorý môže byť vybavený siedmimi sedadlami, postupne uvádzať na trhy v Severnej Amerike, Číne a Európe.

Európska verzia predĺženého modelu Tiguan bude mať dodatkové označenie „Allspace“, kým v Severnej Amerike a Číne sa nový model bude predávať iba ako „Tiguan“ bez ďalšieho označenia. Nové verzia má o 11 centimetrov predĺžený rázvor náprav a predĺžený zadný previs kvôli zväčšeniu vnútorného priestoru. To umožnilo vytvoriť flexibilnejší interiér s piatimi sedadlami a zvlášť veľkým batožinovým priestorom, resp. až siedmimi sedadlami. Pre nový Tiguan Allspace bude k dispozícii atraktívna ponuka prvkov vybavenia.

Ďalší MODEL RODINY I.D.

Éra elektromobility sa začína. Novým modelom z rodiny I.D. predstaví Volkswagen na autosalóne v Detroite štúdiu multifunkčného vozidla novej doby. Rovnako ako I.D. aj nová štúdia využíva modulárnu stavebnicu komponentov pre elektrický pohon MEB.

Od predstavenia štúdie I.D. v septembri na parížskom autosalóne tieto dve písmená symbolizujú predovšetkým novú generáciu elektromobilov značky Volkswagen s dokonalou konektivitou. Aj táto štúdia I.D. môže v budúcnosti jazdiť úplne automaticky. Stačí, aby vodič zľahka stlačil logo Volkswagen na volante a volant sa elektricky zatiahne do prístrojového panelu.

Kým vodič odpočíva, laserové skenery, ultrazvukové a radarové snímače, ako aj kamery monitorujú okolie a iných účastníkov cestnej premávky. -vw-

www.mot.sk

Generačná zmena dominanty

Swift je pre automobilku Suzuki už niekoľko rokov v Európe obchodne najvýznamnejším typom. Pred niekoľkými mesiacmi automobilka naznačila, že čoskoro predstaví novú generáciu Swiftu.

V Európe bude mať premiéru začiatkom marca na autosalóne v Ženeve, zrejme až tam uvidíme jeho podobu pre celoeurópsky trh. Pár dní pred koncom minulého roka ale už bola známa verzia Swifta pre domáci, japonský trh, na ktorý ho uviedli 4. januára. Od európskej – kontinentálnej – sa bude isto líšiť polohou miesta vodiča. V Japonsku, tak ako vo Veľkej Británii sa jazdí po ľavej strane cesty, preto tam majú autá pravostranné riadenie. Ostatné zmeny by nemuseli byť výrazné.

Ako vidno z fotografií, základný tvar karosérie sa nelíši od predchádzajúcej generácie. Iná je predná časť so šesťuholníkovou maskou chladiča a novotvarovanými reflektormi. Kľučky zadných bočných dverí sú skryté v zadných stĺpikoch karosérie, vzadu sú najmä inak tvarované združené svetlá.

V interiéri sú zmeny výraznejšie. Neprehliadnuteľná je dotyková obrazovka multimediálneho systému v stredovej konzole prístrojovej dosky, príťažlivo vyzerá prístrojový panel pred vodičom aj nové výduchy ventilácie a otočné ovládače pod dotykovou obrazovkou. Priestorové pomery v kabíne sa pravdepodobne nezmenili, i keď rázvor náprav je o 20 mmdlhší (2450 mm) ako má doterajšia generácia, celkovo je však nový Swift kratší o 10 mm (3840 mm).

Na domácom trhu Suzuki ponúka pre nový Swift tri druhy pohonných jednotiek. „Základným“ motorom zostáva zážihový 1,2-litrový motor VVT (u nás s výkonom 69 kW). „Mild-hybridná“ verzia pohonu s výkonom 67 kW má tiež základ v 1,2 l zážihovom motore, ten však spolupracuje s prevodovkou typu CVT. Najvýkonnejší je prepĺňaný litrový zážihový trojvalec s výkonom 75 kW a krútiacim momentom 150 Nm, ktorý spolupracuje so šesťstupňovou automatickou prevodovkou. Tento motor je určený pre športovo ladený model Swift RSt. Všetky tri pohonné jednotky sú vraj mimoriadne úsporné. V tlačovej správe sa spomína aj kvalitný podvozok, čo neprekvapuje, lebo dobré jazdné vlastnosti má aj terajšia generácia Swiftu. Pribudli nové asistenčné systémy, napríklad automatické prepínanie diaľkových svetiel či adaptívny tempomat.

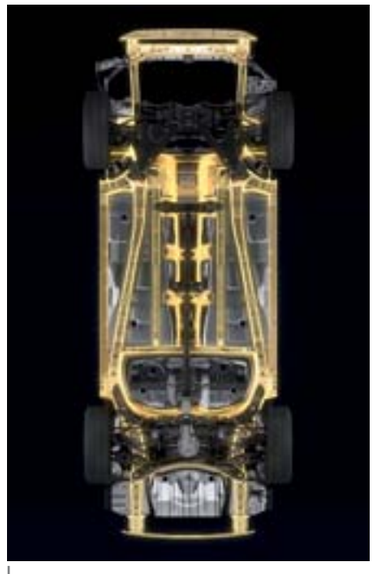
-si-

Nová globálna platforma Subaru

Automobilka Subaru vyvinula globálnu platformu ako architektúru pre budúce generácie všetkých svojich automobilov. Ide o jeden zo šiestich pilierov strednodobej vízie Prominence 2020, zverejnenej v roku 2014. Spolu s boxer motorom, symetrickým pohonom všetkých kolies a bezpečnostným asistenčným systémom EyeSight, ktoré reprezentujú kľúčové technológie značky, bude nová platforma vytvárať základ pre budúce generácie vozidiel Subaru.

Nová platforma má priniesť celkom nový druh pocitu z riadenia, priamo útočiaci na všetky zmysly, no zároveň ponúkajúci neporovnateľný pocit komfortu – to všetko podporené vynikajúcim výkonom a pôsobivými hodnotami dynamiky. Nová konštrukčná architektúra ešte zlepší stabilitu vozidiel v priamom smere, potlačí hluk a vibrácie a zlepší aj komfort jazdy. Výrazne zväčšuje pevnosť karosérie aj podvozku (o 70 až 100 % v porovnaní so súčasnými automobilmi), podstatne zlepšuje systém pruženia, znižuje ťažisko a zlepšuje odozvu riadenia. Eliminácia nežiaducich prejavov pri smerovom manévrovaní akoby prilepila auto na cestu. Veľkú stabilitu jazdy riešili vývojári Subaru už s ohľadom na potreby budúcich autonómnych vozidiel.

Výsledkom optimalizovanej štruktúry rámu a pevnejších spojov medzi jednotlivými komponentmi je zlepšenie skrutnej tuhosti o 70 % oproti aktuálnym typom. Rezonancie a vibrácie sa rozptyľujú do celej karosérie a výrazne menej sa prenášajú do volantu, podlahy a sedadiel. Výsledné „ticho“ v kabíne prekonáva všetky súčasné hodnoty v daných segmentoch automobilov.



Nová platforma zväčšuje aj tuhosť upevnenia zavesenia kolies, čím rastie úroveň absorpcie nerovností podkladu pružením a zoslabuje sa ich prenos do karosérie. Výsledkom je hladká a komfortná jazda. Upevnením zadného stabilizátora priamo do karosérie sa jej náklony zmenšili o 50 %.

Nová platforma znižuje ťažisko o ďalších 5 mm oproti súčasným typom. Spolu s výrazným zväčšením tuhosti a zmenami v systéme zavesenia zlepšuje stabilitu jazdy, ovládateľnosť a tým aj aktívnu bezpečnosť: schopnosť vyhnúť sa nebezpečenstvu posúva na úroveň extra výkonných športových vozidiel.

Absorpcia nárazovej energie sa zlepšila o 40 % oproti aktuálnym typom. A to vďaka rámovej štruktúre, účinnejšie pohlcujúcej energiu nárazu, a zväčšenej tuhosti karosérie, dosiahnutej použitím platní z vysokopevnostnej ocele a materiálov lisovaných za horúca. Zlepšenie konštrukcie a nové materiály dávajú platforme potenciál udržať si najvyššiu úroveň pasívnej bezpečnosti pri nehodách až do roku 2025.

Nová architektúra poskytne jednotný konštrukčný základ pre všetky nové typy Subaru. Spoločné plánovanie základných špecifikácií a ich následné flexibilné prispôsobenie potrebám jednotlivých modelových radov umožní posilniť produktové portfólio Subaru. Platforma je pripravená na použitie nielen pre autá so spaľovacími motormi, ale i pre hybridy, plug-in hybridy, čisto elektrické vozidlá i pre ďalšie typy alternatívnych pohonov, po ktorých bude dopyt rásť v budúcnosti.

Výhodou novej platformy je efektívnejší vývoj a výroba. Dva výrobné závody v Japonsku a závod Subaru v Lafayette v americkom štáte Indiana tak dostanú možnosť premostiť produkciu a vyrábať viaceré typy na jednej výrobnej linke, čím sa zefektívni globálny výrobný systém značky.

Globálnu platformu použije Subaru pri všetkých nových typoch, ktoré sa odteraz dostanú na trh. Prvým bola nová generácia Imprezy.

-su-

EyeSight zlepšuje bezpečnosť vozidiel Subaru

Na cestách už jazdí milión vozidiel Subaru vybavených bezpečnostným asistenčným systémom EyeSight. Rekordnú miliónovú hranicu prekročilo Subaru v novembri 2016, teda osem rokov a sedem mesiacov od prvého uvedenia EyeSightu v máji 2008 v Japonsku. Na Slovensku sú ním sériovo vybavené typy Levorg a Outback (verzie s CVT prevodovkou), pričom ide už o tretiu generáciu špičkového bezpečnostného asistenčného systému.

EyeSight si pripísal svetové prvenstvo využitím technológie stereo kamier v systéme, ktorý poskytuje vodičovi asistenciu, reaguje nielen na autá, ale aj na chodcov, cyklistov a motocyklistov. Využíva aj systémy adaptívneho tempomatu a autonómneho predkolízneho brzdenia. Ako ukázali nezávislé medzinárodné testy, na rozdiel od niektorých podobných systémov, dokáže pred spomínanými „prekážkami“ aj automaticky bezpečne zastaviť.

Subaru vybavené systémom EyeSight majú o 61 % menej nehôd s následkom zranenia či smrti. A ak vezmeme len kolízie medzi vozidlami, dáta Japonského inštitútu pre výskum dopravných nehôd ukazujú, že prípadov, kedy Subaru so systémom EyeSight narazia do áut idúcich či stojacich pred nimi, je o 84 % menej v porovnaní s vozidlami bez tohto systému.

Vysokú úroveň preventívnej bezpečnosti Subaru potvrdili aj nezávislé organizácie testujúce bezpečnosť vozidiel. Levorg aj Outback uspeli v nárazových skúškach Euro NCAP a pripísali si maximálnych päť hviezdičiek. V USA získali všetky typy Subaru s uvedeným systémom najvyššie hodnotenie bezpečnosti Superior podľa metodiky pre rok 2017. Top známkami za bezpečnosť sa vozidlá Subaru môžu pochváliť aj doma, v Japonsku.

-su-

Budúcnosť autonómnej jazdy stojí na neobyčajnej technológii

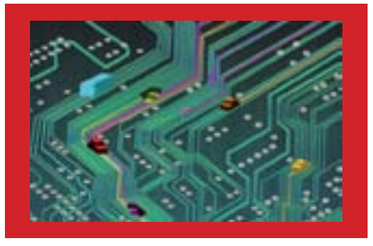
Technológia autonómnej jazdy (AD) prináša nielen pokrok a nový charakter mobility, ale aj otázky, na ktoré je nevyhnutné odpovedať. Napríklad: Ako sa vodiči naučia autonómnym vozidlám dôverovať? Ako budú tieto vozidlá komunikovať s vodičmi a ako ich upozornia na prítomnosť ďalšieho vozidla na ceste? Čo budú vozidlá robiť, keď začnú v premávke identifikovať okolité predmety, dopravné značky a ďalšie prvky, ako je napríklad vodorovné značenie jazdných pruhov? Pre budúcnosť autonómnej jazdy je najdôležitejšia jej spoločenská prijateľnosť.

Takaši Sunda (zástupca generálneho riaditeľa oddelenia vývoja technológií pre autonómnu jazdu v spoločnosti Nissan) a jeho konštruktérsky tím už vďaka práci na technológii komunikácie vodiča s vozidlom odpovede na tieto otázky poznajú. Vo svete plnom osobných elektronických zariadení sa už s podobnou technológiou stretávame mnohokrát denne — pri dotykových obrazovkách vyspelých telefónov, počítačov, ale napríklad i domácich kávovarov. Táto technológia je zásadná aj pre osobné vozidlá, kde sa bez nej nezaobídu prístrojové panely, dotykové obrazovky navigácie ani funkcia asistenčného systému parkovania.

Sunda a jeho tím pracujú na širokej škále nových technológií, ktoré budú s vodičmi lepšie komunikovať. Vďaka tomu vodiči získajú k svojim vozidlám väčšiu dôveru. Situácia je o to zložitejšia, že výskumníci musia prihliadať na mnohé faktory, medzi ktoré patrí nielen pohlavie, vek, miera skúseností, terén, kultúra, ale dokonca i variabilita pravidiel cestnej premávky v rôznych krajinách. „Špecifiká cestnej premávky sú v rôznych krajinách sveta veľmi odlišné. Vo Francúzsku vodiči motocyklov často využívajú diaľnice a v Spojených štátoch sa napríklad jazdí vpravo, zatiaľ čo vo Veľkej Británii vľavo," hovorí Sunda. „Z individuálneho i kultúrneho hľadiska tak existuje mnoho vecí, ktoré je nutné vziať do úvahy. Riadenie je niečo veľmi osobné a jedinečné. Preto je nutné zhromaždiť toľko možných uhlov pohľadu, koľko len bude možné," uvádza a dodáva: „Pochopenie rozdielov a ich rešpektovanie sa tak stáva kľúčom k úspechu. Pretože to však na prvýkrát nemusí byť úplne zrejmé, je potrebné položiť si otázku: ‚Ako je možné vybudovať dôveru nejakým univerzálnym krokom?'" Nájsť tú správnu rovnováhu, pričom Sunda považuje za zásadnú hodnotu prehľadnosť.

S rozvojom autonómnej jazdy sa musí súčasne rozvíjať i rozhranie na komunikáciu vodičov s ich vozidlami. Hneď ako totiž začnú vozidlá zhromažďovať údaje nevyhnutné pre nové funkcie autonómnej jazdy, bude potrebné, aby systémy vedeli rozpoznať celý rad situácií a dokázali na ne aj zareagovať. A čo viac, nové technológie budú musieť vedieť získané údaje rýchlo a ľahko pochopiteľným spôsobom odovzdať vodičovi. „Chceme, aby s používaním technológií na autonómnu jazdu nemali problém ani zákazníci, ktorí si vozidlo Nissan kúpia prvýkrát," vysvetľuje Sunda. „Všetko musí zostať jednoduché." Vodiči budú musieť vedieť, aké údaje vozidlo zhromažďuje a — čo je ešte dôležitejšie — ako bude vozidlo pomocou týchto údajov zaisťovať bezpečnú a pohodlnú jazdu.

Predstavte si situáciu, že prechádzate do vedľajšieho pruhu a náhle sa k vám v tomto pruhu začne približovať iné vozidlo. Ako vám vozidlo túto dôležitú informáciu oznámi a ako na ňu samo zareaguje? Ďalším príkladom je jazda po meste, keď pri odbočovaní môže spoza rohu vstúpiť na vozovku chodec, ktorý prechádza na druhú stranu ulice. Čo vám má v takejto chvíli vozidlo oznámiť? V takýchto situáciách je nutné vodiča informovať, ale súčasne nesmie dôjsť k zahlteniu vodiča informáciami. „Je nesmierne



dôležité správne vyvážiť objem údajov, ktoré vozidlo sleduje, a množstvo informácií, ktoré potom odovzdá vodičovi," vysvetľuje Sunda.

Autonómna jazda nepochybne zmení vzťah vodičov k ich vozidlám. Ide však o výzvu, pre ktorú akoby sa Takaši Sunda narodil. Skôr ako prišiel pred 16 rokmi do spoločnosti Nissan, pracoval na vývoji rozhrania človek — stroj v oblasti letectva. V tejto pozícii ťažil zo spolupráce so skúsenými pilotmi, ktorí mohli okrem pilotáže strojov ponúknuť i názory týkajúce sa ich dizajnu.

Pri projekte autonómnej jazdy sa členovia tímu pána Sundu môžu tiež oprieť o svoju vodičskú prax. Sunda však rýchlo dopĺňa, že jeho vlastná vodičská skúsenosť sa, samozrejme, nemusí zhodovať s praxou, ktorú za volantom prežívajú ostatní vodiči. Pre jeho tím je nakoniec veľkou odmenou už to, že dostal šancu podieľať sa na zmene obrazu budúcnosti riadenia. S tým, ako budú mať vozidlá stále viac autonómnych funkcií, zmení sa podľa Sundu prevratne i spôsob interakcie vodičov s takýmito vozidlami. „Tá zmena sa už začala," hovorí. „Meníme vzťah vodičov k ich vozidlám — a s ním i vodičskú prax ako takú."

-nn-

Značka Lexus zaviedla do konštrukcie svojho prémiového športového sedanu GS F a športového kupé RC F najmodernejší nastaviteľný systém AVS (systém adaptívneho variabilného zavesenia kolies). Ide vlastne o reguláciu účinku tlmičov pruženia. Elektronika systému AVS sleduje a upravuje počas jazdy silu tlmenia na všetkých štyroch kolesách súčasne, pričom zohľadňuje aktuálne podmienky povrchu vozovky a predvoľby vodiča.

Lexus GS F a RC F so zlepšeným podvozkom

Lexus AVS využíva niekoľko rôznych snímačov sledujúcich bočné zrýchlenie, rýchlosť stáčania, rýchlosť jazdy, zdokonaľuje pohodlie jazdy a podporuje stabilitu jazdy, najmä na nekvalitných cestách. Zároveň dokáže zabezpečiť lepšiu stabilitu jazdy pri prejazde zákrutami.

Najnovšia verzia systému AVS ponúka celkovo 30 úrovní sily tlmenia (predtým 9) s automatickým prepínaním podľa aktuálnej situácie s cieľom zabezpečiť presnú reguláciu podvozka na ľubovoľnom povrchu vozovky. Počas prejazdu zákrutou sa sila tlmenia zväčšuje ako reakcia na pokyny z volantu, rýchlosť stáčania a polohu karosérie vozidla, čo sa prejaví v mimoriadne dobrej ovládateľnosti a menších náklonoch karosérie v zákrutách. Výsledkom je hladká a pohodlná jazda.

Na hrubom povrchu cesty systém AVS obmedzuje sily tlmenia kvôli lepšiemu pohlcovaniu vibrácií a vysokej úrovni pohodlia. Kompletný balíček AVS ponúka sedem rôznych stratégií riadenia sily tlmenia, vrátane regulácie poklesu prednej a zadnej časti vozidla.

Systém Lexus AVS v spolupráci s najrôznejšími bezpečnostnými systémami vozidla ovláda ideálne postavenie celého automobilu voči vozovke, čím pomáha potlačať pozdĺžne náklony karosérie počas intenzívneho brzdenia alebo prudkej akcelerácie.

Spoločnosť Lexus ešte doplnila rozšírené funkcie systému AVS o spojenie s bezpečnostnou technológiou integrovaného riadenia dynamiky vozidla (VDIM) a so systémom Drive Mode Select. V režimoch ECO, NORMAL a SPORT tento systém uprednostňuje pohodlie jazdy a zároveň prispieva k väčšej stabilite jazdy v závislosti od pokynov vodiča a aktuálneho stavu vozovky. V režime SPORT S+ sa regulácia síl tlmenia zameriava predovšetkým na stabilitu jazdy. Režim SPORT S+ okrem toho automaticky prepína pohonnú jednotku vozidla, elektrický posilňovač riadenia a stabilizačný systém VDIM do režimu Sport.

Zvolenie režimu AVS Sports sa odteraz zobrazuje prostredníctvom upravenej grafiky na displeji oboch automobilov.

Modely Lexus GS F a RC F používajú rovnaký prémiový pohon, teda zážihový „atmosférický" agregát V8 so zdvihovým objemom 5,0 l s výkonom 351 kW, ktorého výkon sa prenáša na kolesá prostredníctvom osemstupňovej prevodovky s priamym radením Sports Direct Shift.

Okrem modernizácie podvozka modelov GS F a RC F predstavila spoločnosť Lexus aj nový sivý odtieň karosérie pre GS F a nový čierny lak pre RC F. Toto kupé dostalo aj nové zliatinové diskové kolesá so siedmimi dvojitými lúčmi.

-ls-

Text a foto Rado MLÝNEK

ELEGANCIA TRIDSIATYCH ROKOV

Pri estetickom hodnotení vonkajšieho vzhľadu dnešných automobilov zvykneme používať rôzne adjektíva či prirovnania. Povieme napríklad, že auto má športový vzhľad alebo klasické línie, prednú časť niektorých modelov považujeme za „agresívnu“, niektoré autá sa zase javia ako robustné a u iných nám hneď padne do oka ich aerodynamické tvarovanie.

Aero 30 roadster

Adler trumpf junior sport

Málokedy – ak vôbec niekedy – počujeme, že ten či onen moderný automobil vyzerá elegantne. Veru tak, elegancia už nie je primárnym atribútom dizajnu automobilov - ten je diktovaný najmä požiadavkami účelnosti, dobrých aerodynamických vlastností či vysokej miery bezpečnosti (cestujúcich i chodcov).

Existuje vôbec vo viac ako storočnej ére automobilizmu obdobie, o ktorom sa vyrábali autá, ktoré by sme mohli označiť prívlastkom „elegantné“? Podľa niektorých odborníkov na dizajn sú takýmto obdobím 30. roky minulého storočia, keď sa automobily definitívne prestali podobať na hranaté koče a karosári (dnes už neznáma profesia) im začali dávať oblé, splývavé a takpovediac barokové tvary – automobily sa jednoducho stali elegantnými.

www.mot.sk

BMW 327 kabriolet

Takými to elegantnými automobilmi z tridsiatych rokov sa môžete až do konca apríla (a možno aj dlhšie) pokochať na výstave Elegancia 30-tych rokov, ktorá sa koná v priestoroch bratislavského Múzea dopravy (súčasť Slovenského technického múzea v Košiciach). Táto výstava je koncipovaná širšie – jej hlavnými exponátmi sú síce krásne a elegantné autá zo spomenutého obdobia, ale tie sú zasadené do reálií, ilustrujúcich spôsob života a módu, charakterizujúcu toto obdobie, ktoré ukončila druhá svetový vojna. Výstava je rozdelená na dve tematické časti – prvá dokumentuje dopravu v meste, druhá rekreáciu a šport v prírode. Automobily na výstavu, ktorá sa koná aj vďaka finančnej podpore Bratislavského samosprávneho kraja, poskytli členovia Veterán klubu Bratislava. Eleganciu tridsiatych rokov dokumentuje desať automobilov a jeden motocykel. Stručne predstavíme vystavené vozidlá, z ktorých niektoré sú výrobkami dnes už neexistujúcich automobiliek.

Takou je aj nemecká automobilka Adler, ktorú na výstave reprezentuje typ Trumpf Junior Sport z roku 1935, poháňaný litrovým štvorvalcom výkonu 22 kW. Zanikla už aj automobilka Packard, ktorej typ Eight z roku 1938 predstavuje typickú americkú limuzínu tých čias. Na pohon tohto mohutného vozidla slúži – ako to už naznačuje jeho označenie – osemvalcový motor, ktorý má zdvihový objem 4,6 litra a výkon 88 kW. Kabriolet typu 327 začala síce mníchovská automobilka BMW vyrábať už v roku 1937, na výstave je ale exemplár z roku 1940, poháňaný dvojlitrovým šesťvalcom výkonu 40 kW. Českým výrobcom lietadiel Aero vyrábané malé športové autá rovnomennej značky sú tiež už len súčasťou automobilovej histórie. Na výstave sú dve aerovky, a to typ 662 z roku 1932 a otvorený roadster typu 30 z roku 1935. Typ 662 je označený podľa zdvihového objemu svojho dvojvalcového motora, vyvíjajúceho výkon 13 kW, zatiaľ čo označenie roadstera udáva výkon jeho

Tatra 57 sport

dvojvalcového motora (30 koní, čo je 22 kW). Ďalšia slávna česká automobilka Tatra, ktorá dnes už vyrába len nákladné automobily, je na výstave tiež zastúpená dvoma automobilmi. Prvým z nich je unikátna Tatra 12 Taxi z roku 1928, ktorá je najstarším autom na Slovensku s normálnou (teda nie veteránskou) poznávacou značkou. Druhou tatrovkou je model 57 Sport z roku 1932, poháňaný 1,2-litrovým štvorvalcom výkonu 13 kW. Malé automobily dávno zašlých čias reprezentuje Fiat 508 Balilla z roku 1934. Kontrast k tomuto malému vozidlu predstavuje luxusný Rolls-Royce 20/25 z roku 1934, ktorého 3,7-litrový šesťvalec vyvíja výkon 44 kW. Aj keď by sa zdalo, že práve táto luxusná britská limuzína je najvzácnejším vozidlom na výstave Elegancia 30-tych rokov, nie je to tak. Podľa organizátorov výstavy je skutočnou lahôdkou a raritou česká luxusná limuzína Škoda 860 pre šiestich až ôsmich cestujúcich. Na pohon luxusnej škodovky, vyrábanej od roku 1929, slúžil 3,38-litrový osemvalec s maximálnym výkonom 44 kW. Reprezentačná Škoda 860 bola vyrobená len v 49 exemplároch, pričom do súčasnosti sa zachovali len tri kusy.

Škoda 860

Pilotný projekt autonómneho riadenia v San Franciscu

Spoločnosť Uber, ktorá sa špecializuje na technológie spoločného využívania vozidiel, rozširuje pilotný projekt autonómneho riadenia do amerického San Francisca, kde sa použijú špeciálne prerobené luxusné SUV Volvo XC90 vybavené technológiou autonómneho riadenia.

Tento krok znamená ďalšiu fázu prehlbovania spojenectva medzi spoločnosťami Volvo a Uber po tom, ako v auguste 2016 podpísali dohodu o spustení spoločného projektu zameraného na výrobu základných vozidiel, ktoré by sa mohli použiť na vývoj vozidiel s plne autonómnym systémom riadenia bez vodiča.

Najnovšie vozidlá, ktoré sa použijú v San Franciscu, vyrobila spoločnosť Volvo, ktorá ich predala spoločnosti Uber. Tá následne doplnila svoj vlastný hardvér a softvér autonómneho riadenia, čo sa najviditeľnejšie prejavilo na ovládacom zariadení namontovanom na streche. Tieto vozidlá budú autonómne jazdiť ulicami San Francisca, ale v rámci pilotného projektu bude vo vozidle stále prítomný technik spoločnosti Uber, ktorý bude dohliadať na prevádzku vozidla.

Spojenectvo so spoločnosťou Uber predstavuje jednu časť trojdielneho plánu spoločnosti Volvo zameraného na vývoj technológií autonómneho riadenia. Tento mesiac spúšťajú projekt s názvom „Drive Me“. Pôjde o najrozsiahlejší test autonómneho riadenia na svete, v rámci ktorého dostanú zástupcovia verejnosti v dispozícii až 100 samostatne jazdiacich vozidiel a budú ich používať na reálnych cestách v okolí švédskeho Göteborgu. Ich skúsenosti sa použijú pri spoločnom vývoji samostatne jazdiacich vozidiel Volvo.

Druhou časťou projektu je spoločný podnik so spoločnosťou Autoliv, ktorá je popredným výrobcom bezpečnostných technológií pre automobilový priemysel. Cieľom je založiť novú spoločnosť v spoločnom vlastníctve, ktorá bude navrhovať a vyrábať softvér samostatnej značky pre technológie autonómneho riadenia a asistenčné technológie pre vodiča . Softvér sa bude predávať tretím výrobcom originálnych zariadení. Ústredie tejto novej spoločnosti bude sídliť vo švédskom Göteborgu. Na začiatku bude mať spoločnosť 200 zamestnancov z oboch spoločností, ich počet sa však v strednodobom horizonte zväčší na viac ako 600. Očakáva sa, že spoločnosť spustí svoju prevádzku začiatkom tohto roka.

Treťou časťou je pokračujúci vzťah so spoločnosťou Uber pri výrobe a spoločnom vývoji základných vozidiel pre samostatne jazdiace vozidlá. Vďaka tejto spolupráci sa zmenšujú náklady spoločnosti Volvo na vývoj a dáva jej to príležitosť vyvíjať prelomové technológie, pričom by mohla aj značne zväčšiť svoj predaj. Spoločnosti Volvo Cars a Uber do projektu spoločne prispievajú sumou 300 miliónov dolárov. Obidve spoločnosti budú využívať rovnaké základné vozidlá v rámci ďalšej fázy svojich stratégií v oblasti výroby autonómnych vozidiel.

Plná realizácia projektu sa však pravdepodobne pribrzdí, pretože Kalifornský úrad pre motorové vozidlá krátko pred Vianocami zrušil registráciu 16 “autonómnym” automobilom spoločnosti Uber, lebo nemali špeciálne povolenie na testovanie takýchto vozidiel na verejných komunikáciách. Uber tvrdil, že ho nemusia mať, keďže vozidlá majú trvalé sledovanie prevádzky osobou v aute. **-vo-**

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
430i Cabrio	74 062 €	CA	2	4	4638 x 1825 x 1384	445/-	R4	1998	B	185	270	A8	Z	230	8,2	6,3
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

II CENNÍKY AUTOMOBILOV II
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 Open	11 190 €	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
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 1,6 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
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 Elegance	19 990 €	H	5	5	4370 x 1770 x 1440	477/1210	R4	1798	B	104	174	M6	P	215	9,7	6,1
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 1660 x 1500	326/-	R4	1248	B	64	120	M5	P	171	12,3	4,9
i20 1,0 T-GDI Comfort	12 490 €	H	5	5	4035 x 1734 x 1474	326/-	R3	998	B	74	172	M5	P	186	10,7	4,5
i20 1,4 CRDi Style	14 990 €	H	5	5	4065 x 1734 x 1474	326/-	R4	1396	D	66	240	M6	P	175	12,1	3,9
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

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
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
Elantra 1,6 CRDi Premium	21 990 €	S	4	5	4570 x 1800 x 1450	458/-	R4	1582	D	100	260	M6	P	194	10,5	4,5
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
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

II CENNÍKY AUTOMOBILOV II
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 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
MINI																
Mini Cooper Countryman	22 500 €	H	5	4	4097 x 1798 x 1561	350/1170	R 4	1598	B	90	160	A6	P	191	10,4	5,9
Mini Cooper Clubman	26 100 €	K	5	4	4253 x 1800 x 1441	360/1250	R3	1496	B	100	220	A6	P	205	9,1	5,1
Mini Cooper One	20 500 €	H	3	4	3699 x 1683 x 1407	160/-	R4	1598	B	72	153	M6	P	186	10,5	5,4
Mini Cooper S Cabrio	27 400 €	R	4	4	3729 x 1683 x 1414	170/-	R4	1598	B	135	240	M6	P	225	7,3	6,0
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
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
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
Juke Nismo RS DIG-T 218	22 150 €	H	5	5	4165 x 1765 x 1565	354/797	R4	1618	B	160	280	M6	P	220	7,0	7,2
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	14 900 €	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 160 Tekna	25 520 €	K	5	5	4380 x 1806 x 1590	401/-	R4	1618	B	120	240	M6	P	200	8,9	5,8
Qashqai dCi 130 XTRONIC	26 360 €	K	5	5	4380 x 1806 x 1590	401/-	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

II CENNÍKY AUTOMOBILOV II
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
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
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
Talisman Grandtour dCi 160 EDC Initiale Paris	38 390 €	H	5	5	4865 x 1868 x 1609	572/1681	R4	1598	D	118	380	A6	P	213	9,6	4,5
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																

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 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
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 ST 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 ST X-Perience 1,4 TSI	19 360 €	K	5	5	4543 x 1816 x 1481	587/1470	R4	1395	B	92	200	M5	P	200	9,7	5,3
Leon ST 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 ST 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 ST 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 ST 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 ST 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 ST 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

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 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
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

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
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 2099	615/1655	R4	1984	B	132	320	A7	P	208	7,7	7,4
Tiguan 2,0 TDI SCR BlueMotion Technology 4Motion Highline	37 440 €	K	5	5	4486 x 1839 x 2099	615/1655	R4	1968	D	110	340	A7	P	200	9,3	5,6
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

Technologické stredisko automobilky Mercedes-Benz v (tajnička) je hlavným sídlom výskumu a vývoja osobných automobilov tejto značky. Rozšírilo sa o Stredisko integrácie pohonov. Je vybavené najmodernejšími skúšobnými zariadeniami. Na skúšobných stanovištiach dávajú do súladu činnosť spaľovacieho motora, prevodovky a ďalšie časti pohonu vozidla v spojitosti s komfortom, dynamikou, hospodárnosťou. Na skúšobných stoliciach sa meria výkon motora, krútiaci moment na kolesách vozidla. Stredisko je vybavené simulátorom jazdy, akustickým a klimatickým tunelom.

Pre rok 2017 automobilka pripravila dva nové šesťvalcové spaľovacie motory: zážihový M 256 a vznetový OM 656. Ďalej dva zážihové spaľovacie motory – štvorvalcový M 264 a V8 biturbo M 176. (MOT´or č. 12/2016).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

1- nepohyblivá časť alternátora, 2- obsah látok znečisťujúcich ovzdušie, 3- naložený tovar na automobile, 4- prístroj na výrobu jednosmerného elektrického prúdu, 5- živica používaná na výrobu laminátov, 6- ručný nástroj na naberanie piesku, 7- zariadenie na zadržiavanie pevných častíc vo vzduchu, 8- dovoz tovaru zo zahraničia, 9- prechod pre chodcov nad cestou, 10- tuha, 11- tvrdý vulkanizovaný kaučuk, 12- hlavná jednotka sily v sústave SI.

Riešenie

Tajnička: Sindelfingen

1- stator, 2- imisia, 3- náklad, 4- dynamo, 5- epoxid, 6- lopata, 7- filter, 8- import, 9- nadchod, 10- grafit, 11- ebonit, 12- newton.

-jo-

Galéria veteránov na Slovensku

CHRYSLER 300 2-DOOR HARDTOP 440 TNT, ROK VÝROBY 1968

Automobilku Chrysler založil Walter Chrysler v roku 1924 po svojich skúsenostiach v automobilkách Buick, Willys-Overland a Maxwell-Chalmers. Prvým výrobkom automobilky Chrysler bol veľmi úspešný Chrysler 70, poháňaný šesťvalcovým motorom. Získal objednávky za 50 miliónov dolárov. Už v roku 1926 ho nahradil luxusný typ Imperial Six poháňaný opäť šesťvalcovým motorom. Dosahoval rýchlosť 113 km/h.

V roku 1931 Chrysler rozšíril výrobu o modely poháňané osemvalcovými motormi. V roku 1932 autá Chrysler už mali automatickú spojku a synchronizovanú prevodovku.

V roku 1934 prišiel do výroby typ Airflov s aerodynamickou karosériou. Pre vznik tohto typu bola inšpiráciou Tatra 77, ktorú v Kopřivnici vyrábali od roku 1933. Tento Chrysler sa nachádzal i v Bratislave, v roku 1949 pri príležitosti 25. výročia vzniku automobilky, kedy prišiel na trh nový modelový rad áut.

V roku 1951 Chrysler predstavil nový vidlicový osemvalcový motor Hemi V8 s polguľovými spaľovacími priestormi. Automobilka Chrysler bola vždy na čele technického pokroku a jej autá patria medzi najkvalitnejšie americké autá.

TECHNICKÝ POPIS:
Motor je vidlicový osemvalec s ventilovým rozvodom OHV. Priemer valcov x zdvih piestov je 109,78 x 95,25 mm, zdvihový objem je 7206 cm3, výkon 279,5 kW (380 k) pri 4600 ot./min.

Prevodovka je automatická, trojstupňová.

Karoséria je celokovová, dvojdverová typu kupé, šesťmiestna.

Rázvor náprav je 3150 mm. Rozmery vozidla: dĺžka x šírka x výška 5632 x 1999 x 1400 mm. Prevádzková hmotnosť je 1906 kg. Najväčšia rýchlosť je 208 km/h, spotreba paliva (benzín BA95) je 24,7 l/100 km.

Majiteľom tohto krásneho amerického veterána je pán Ing. Vladimír Grosch, člen Mustang clubu Slovakia. V zbierke ma viacero historických vozidiel, áut aj motocyklov. Akcií sa zúčastňuje predovšetkým s nádherným Ford Mustang.

Elegancia 30-tych rokov

Pod týmto názvom usporiadal Veterán klub Bratislava výstavu historických vozidiel. Vernisáž bola 15. novembra v priestoroch Múzea dopravy. Výstava potrvá do 31. marca 2017.

Vystavených je 10 áut, a to Adler Trumpf Junior Sport, ročník 1935, Tatra 57 roadster, ročník 1932, Packard Eight ročník 1938, Tatra 12 Taxi, ročník 1928, BMW 327 cabriolet, ročník 1940, Škoda 860, ročník 1929, Fiat 508 Balilla, ročník 1934, Aero 662, ročník 1932, Aero 30 roadster, ročník 1935, Rolls Royce 20/25, ročník 1932 a motocykel Praga 500 BD.

Skutočnou raritou medzi nimi je Tatra 12 Taxi, ktorá má stále bežné evidenčné číslo, nie veteranistické, a prešla súčasnou STK. Je to na Slovensku najstaršie auto, ktoré má bežné evidenčné čísla.

Vrcholom luxusu je zase limuzína Škoda 860 z roku 1929. Z 2049 vyrobených vozidiel do dnes existujú už iba tri.

Všetkých čo najsrdečnejšie pozývame na tento nevšedný zážitok.

Nebudete sklamaní!

Viac informácii na www.muzeumdopravy.com

Veteran klub Bratislava

Jubilejné valné zhromaždenie FIVA - pri príležitosti osláv 50. výročia FIVA

Tak ako každý rok, aj v roku 2016 sa v druhej polovici novembra uskutočnilo Valné zhromaždenie FIVA. Bolo o to výnimočnejšie, že FIVA oslavovala vlani 50. výročie od svojho založenia. FIVA vznikla v roku 1966 v Paríži, kedy len málo ľudí malo záujem venovať svoju pozornosť zachovaniu historických vozidiel.

Slovenskí zástupcovia, páni Francl a Ivaško.

FIVA vyhlásila rok 2016 za rok svetového motoristického dedičstva a úspechom FIVA je, že záštitu nad touto iniciatívou prevzala Organizácia Spojených národov – UNESCO, starajúca sa okrem iného aj o svetové duševné vlastníctvo. Pri tejto príležitosti bola na Valnom zhromaždení zverejnená „Parížska deklarácia". Deklarácia predstavuje súbor vnímaní majiteľov historických vozidiel na súčasný proces globalizácie. Nastoľuje ciele a priority členov FIVA pre najbližšiu budúcnosť.

Z vyššie uvedených dôvodov organizátorom vlaňajšieho Valného zhromaždenia bolo Francúzsko. Rokovanie sa uskutočnilo v dňoch 17. - 20. novembra v Paríži. Slávnostný charakter Valného zhromaždenia završila spanilá jazdy historických vozidiel v samom centre Paríža.

Slovensko na tejto výnimočnej akcii reprezentoval bratislavský zberateľ historickým vozidlom značky Bugatti, ktoré na každej zástavke vzbudzovalo nesmierny záujem.

Slovenských delegátov zastupovali páni Ľudovít Francl, Juraj Porazík a Mikuláš Ivaško.

Ako je zvykom, pred Valným zhromaždením sa uskutočňujú zasadnutia jednotlivých komisií. Komisia „events" pozitívne zhodnotila svetovú rallye FIVA, ktorá sa v roku 2016 uskutočnila na Slovensku.

Počas zasadnutí komisii mala slovenská delegácia viaceré rokovania s inými delegátmi.

Pohľad na predsednícky stôl

Vkomisii úžitkových vozidiel zastupoval Slovensko pán Mikuláš Ivaško. Svojou prezentáciou spropagoval najväčšie akcie organizované pre úžitkové vozidlá na Slovensku.

Valné zhromaždenie sa vlani uskutočnilo formou riadneho aj mimoriadneho Valného zhromaždenia. Program riadnej Valného zhromaždenia obsahoval tradičnú agendu, ako správa prezidenta, správa jednotlivých komisií, schválenie účtovnej závierky, návrh rozpočtu a významnú agendu – voľbu prezidenta FIVA a viceprezidentov pre nasledujúce funkčné obdobie. Delegáti Valného zhromaždenia zvolili súčasného prezidenta pána Patricka Rolleta aj pre budúce funkčné obdobie.

Vpriebehu mimoriadneho Valného zhromaždenia boli prerokované zmeny stanov a vnútorných predpisov FIVA.

Na záver Valného zhromaždenia vystúpili zástupcovia z Rumunska, ktorí sa podujali zorganizovať Valné zhromaždenie v roku 2017.

Atmosféru Valného zhromaždenia približuje niekoľko fotografií.

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

Keď v roku 2015 oslavovala nemecko-čínska spoločnosť CMC, výrobca najmodelovejších (kovových!) modelov automobilov poskladaných ručne zo stoviek až tisícov jednotlivých dielcov, 15. narodeniny, predstavila už i budúce novinky – medzi nimi, v M 1:18, aj publikom dlho očakávaný nákladný automobil.... Dnes je už Mercedes-Benz Lo 2750 z roku 1936 realitou en minature. Aj s variantmi z rokov 1934 – 1938 – ešte nevyrábanými.

Kolóna transportérov M-B Lkw Lo 2750 „Strieborných šípov" na ceste na pretekársky okruh (30. roky minulého storočia)

SÚ TU: NÁKLADIAKY MERCEDES-BENZ Z 30. ROKOV!

▲ **Predloha modelu (replika z roku 2009) CMC Mercedes-Benz Lkw Lo 2750 z roku 1936. Dnes je v automobilovom múzeu Mercedes-Benz v Štuttgarte**

◄ **Tu si môžete ukrývať svoje tajné fondy – aj v minciach! (Pri originálí tam opravári mali náradie, veď vozidlo slúžilo aj ako ich dielňa!)**

▲ **Pri všetkých modeloch CMC tohto typu je a zostane maska chladiča v takejto vysokolesklej podobe...**

◄ **Čo myslíte: Ide o „benzínový", či „naftový" motor?**

Priblížme si jeho originál (presnejšie: jeho originálnu repliku z roku 2009) – je v svetoznámom automobilovom múzeu Mercedes-Benz na Mercedesstrasse 100 v Štuttgarte. Spolu so 160 inými motorovými vozidlami tejto značky, počnúc vôbec prvým automobilom so spaľovacím motorom, Benzovou patentovanou trojkolieskou z roku 1886 (takisto replikou) i 1500 ďalšími exponátmi na 9 poschodiach. Do pamäti sa vryje svojou typickou modrou krásou nákladného vozidla z obdobia „zlatého veku automobilov" - just toto vozidlo prepravovalo na najvýznamnejšie pretekárske okruhy (a späť) slávne pretekárske automobily slávnej značky: „Strieborné šípy" – Mercedes-Benz W25, W125, W154 a W165 (CMC v M 1:18 ich ponúka takisto). Ako báza pre repliku v múzeu, zhotovenú pri príležitosti 75 rokov Strieborných šípov (presnejšie, ich prvého objavenia sa, na pretekoch v roku 1934 na okruhu v Eifeli, kde bolo zaznamenané aj ich prvé víťazstvo, slúžilo originálne vozidlo z roku 1936. Ktoré presne, neviem; veď do cieľa a späť v 30. rokoch minulého storočia prevážala „Strieborné šípy" naraz viacpočetná kolóna takýchto rovnakých vozidiel... Tam - skrytých pod plachtou nad prepravnou plošinou, späť domov - už s vyhrnutou plachtou; teda, ak Strieborný šíp odpočívajúci na korbe automobilu – zvíťazil! Čo sa vtedy stávalo často... Veď si len pripomeňme aspoň troch z tých, ktorí sa o to za ich volantom pričinili – Manfred von Brauchitsch, Rudolf Caracciola, Hermann Lang... A aj samotné, typicky modré nákladiaky s nápisom „Mercedes-Benz Rennabteilung"/M-B Pretekárske oddelenie, chrbtica logistiky medzi závodom automobilky a pretekárskou dráhou širokú verejnosť fascinovali práve tak, ako ich náklady..! A novinka - model CMC v M 1:18?

Transportéry typu M-B Lkw Lo 2750 z rokov 1934-38 „Strieborné šípy" nielen dopravovali na miesto určenia a späť, ale slúžili aj ako dielne na ich prípadnú opravu – tu aj so „Strieborným šípom" typ W25 - z rokov 1934-36

Návrat domov – plachty nad korbou zmizli, odhaliac zašpinené „Strieborné šípy", čo znamenalo „Zvíťazili sme!"

A bolo im tam dobre! – mančaftu, Strieborným šípom typ W25, transportérom...v horárni Sankt Hubertus v Nürburgu, na pretekoch 14.6.1936

informácie tlačového oddelenia automobilky z roku 2009) silu zážihový motor so zdvihovým objemom 5 litrov – vyvinutá výkon 70 k/51 kW (k tomu moja poznámka: prečo Daimler-Benz hovorí toto, kým CMC spomína teraz motor vznetový, s výkonom 65 k, je pre mňa - zatiaľ - záhadou); dodajme ale, že tento typ automobilov (ako aj typy Lo 2000, Lo 2500 a Lo 3750) sa vtedy vyrábali pre domáci i svetový trh v mnohých podobách... Na využitie nášho modrého, špeciálne na prevoz Strieborných šípov ho (vo väčšom počte) predurčila... nízko položená korba. Ale druhú svetovú vojnu neprežil žiadny z nich... Ešteže automobilka Daimler AG v Štuttgarte, so svojou ponukou Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks/ťahače, Mercedes-Benz Vans/služobné vozidlá a Daimler Buses/autobusy patrí dnes na čelo výrobcov tohto všetkého – pokiaľ ide o ťažké a stredne ťažké nákladiaky a autobusy, je dokonca absolútnou svetovou jednotkou! Aj vďaka divízii Daimler Financial Services/Finančné služby Daimler... dohromady na všetkých piatich kontinentoch. V roku 2009, kedy bola vyrobená replika v M 1:1, ktorej supermodel v M 1:18 spoločnosti CMC dnes čoby čerstvú novinku predstavujeme, k značke Mercedes-Benz už patrili aj najhodnotnejšie automobilové značky smart, AMG, Maybach, Freighliner, Western Star, Mitsubishi, Fuso, Setra, Orion a Thomas Bilt Buses... Summa- summarum: aj s počtom viac ako 270 000 spolupracovníkov, ktorí vyrobili v prechádzajúcom roku 2008 dohromady 21 miliónov motorových vozidiel, čím sa dosiahol obrat 95,5 miliárd eur! Nuž, ak sa neustále inovuje najmodernejšia výrobná technika, používajú najlepšie suroviny a materiály, a to všetko obsluhuje či spracováva spoľahlivá pracovná sila – prečo nie? Čo platí, našťastie, aj v prípade spoločnosti CMC a jej produktov – už šestnásť rokov! Dnes v mierke M 1:18 (i M 1:6), a to dokonca... s nulovým zaťažovaním životného prostredia jej bezkonkurenčnými motorovými vozidlami... En miniature. A priložené obrázky prezrádzajú ešte viac... Čo už z nich ale o dnes predstavovanej novinke, a dodnes v M 1:18 druhom najväčšom modeli so značkou CMC nezistíme, sú jeho presné rozmery – ale aj jeho troch inak identických verzií – v iných farbách. Keďže však v čase písania toho príspevku boli známe už aj ony, hoci sa ešte nevyrábali, o ich konkrétnych predlohách ešte spoločnosť CMC neinformovala ani novinárov. Našťastie už zverejnila ich farebné fotografie, žiaľ, len v malom rozlíšení – pre internet. Takže opíšme aspoň slovne aj tieto tri ďalšie farebné podoby – a kvôli lepšej orientácii uveďme aj ich katalógové čísla u CMC! Kým náš nový modrý transportér dostal katalógové číslo u CMC M-144, jeho prvý variant (CMC M-169) je farebne veľmi atraktívny „bikolor" - so žltou kabínou i korbou, a červeným podvozkom, prednými blatníkmi i diskovými kolesami – bez plachty nad korbou. Keďže išlo o nákladný automobil s určením pre stredne veľké i malé podniky, je logické, že sa v medzivojnovom období objavil nielen v takejto jedinej farebnej dvojkombinácii – ale aj ďalších, no vždy s lesklou pochrómovanou maskou pred chladičom motora, zdobenou práve takým emblémom trojcípej hviezdy ako vidíte i na modrom transportéri - hneď dvakrát! Imidž bol imidž už v 30. rokoch minulého storočia... aj keď vozidlo neprevážalo žiadne Strieborné šípy, ale všetko, čo žiadal trh...

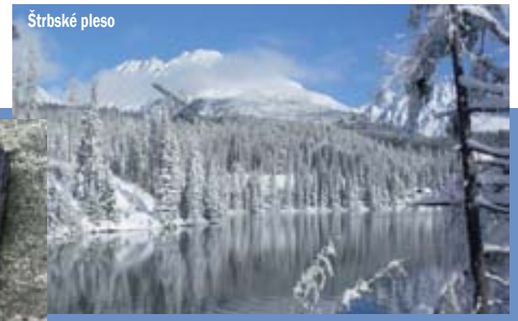
Chýba vám na žlto-červenej „169" plachta? Čo narobíš, keď ju mnohý Mercedes-Benz Lo 2750 za oných zlatých čias nepoužíval vôbec; našťastie sa bude vyrábať aj model CMC M-170 - s hodvábnou plachtou a nápisom - reklamou dobového majiteľa predlohy na nej! A jeho farby? Hráškovo zelenú farbu kabíny a korby akcentujú tmavšie zelené blatníky – podvozok s diskovými kolesami je červený... Do tretice je tu aj tzv. „čistý" variant, alias CMC M-171: jeho korba je aj vizuálne drevená (tak, ako sú v svojej podstate všetky korby pri tomto type nákladného automobilu), všetko ostatné ale je už - z leštenej nehrdzavejúcej ocele! Žeby nový zberateľský moto-Modrý Maurícius..? Lebo jedno je isté: Najnovší, vskutku prekrásny super model nákladného automobilu z čias zlatého veku automobilizmu si budú kupovať nielen nepolepšiteľní zberatelia (ktorí na to nie vždy hneď tak majú), ale aj rôzni milovníci motorizmu – na celom svete. Takže sa ešte len ukáže, koľko farebných variantov a obmien tejto skvelej novinky napokon spoločnosť CMC vyrobí dohromady... Lebo isté je i to, že jej série konkrétneho modelu ešte nikdy neprekročili 10 000 kusov (častejšie uvádza čísla 5000, 3000 – najčastejšie však len 1000 kusov) a na Zemi žije už 7 miliárd ľudí... Takže každý z týchto modelov s certifikátom sa neskôr zmení aj na starožitnosť – a jeho certifikát ho urobí stále vzácnejším...

Zaujímavosťou zostane, že skôr, ako sa novinka, transportér M-B Lkw Lo 2750 z roku 1936 čoby sólo model dostala na trh, bolo už toto duo (s pretekárskym automobilom W25) vďaka internetovým objednávkam vopred – vypredané...

autor: Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.

foto: archchív autora

ŠTEDRÝ MECENÁŠ


Štrbské pleso

Jozef Svätojánsky – Szentiványi

Rok sa minul s rokom. Zapriali sme si len to najlepšie, hlavne zdravie. A to sa môže ideálne utužovať v zimnom období pri kvalitnej lyžovačke, ktorú na Slovensku najvyššie položený areál Štrbského Plesa poskytuje.

Až do polovice 13.storočia boli celé Vysoké Tatry kráľovským majetkom. Medzi významné donačné listiny, vzťahujúce sa na oblasť Horného Liptova, patrí donácia Ondreja II. z roku 1230 pre Beucha a Hauk Polka, ktorí pochádzali pravdepodobne z Čiech, predkom Bohumíra (tiež známeho ako Bogomel, Bogomer, Bogomil). V roku 1262 uhorský kráľ Belo IV., teda pár rokov po tatárskom plene, udelil donáciu na Liptovský Ján, v roku 1269 na Východnú už rodine comesa Bohumíra za zásluhy získané vo vojne s Rakúskom a pri prenášaní posolstiev do Poľska a Ruska. Ten istý panovník roku 1267 udelil comesovi Bohumírovi zalesnenú oblasť medzi Važcom a hranicami Spiša, rátajúc do toho liptovskú časť Vysokých Tatier z výnimkou Kôprovej a Tichej doliny, ktoré s priľahlými horskými hrebeňmi zostali naďalej a trvale korunným, resp. neskôr erárnym majetkom. Súčasťou Bohumírovho majetku boli aj Važecká, Furkotská a Mlynská dolina aj so Štrbským plesom. Aj tento komplex si v podstate zachoval celistvosť do konca devätnásteho storočia v rukách Bohumírových potomkov Svätojánskych, Szentiványiovcov. Z čias kolonizácie sa nám zachovala vzácna pamiatka, pečatidlo Bohumírových synov z druhej polovice 13. storočia. Našli ho okolo roku 1850 v poli pri Liptovskom Jáne. Znázorňuje stredovekého osadníka, ktorý vyrubuje les, teda vykonáva základný kultivačný úkon prvých historických obyvateľov v tatranskej oblasti. Človek potreboval drevo na výstavbu domov, hospodárskych stavieb, komunikácií, na skromný nábytok a ostatné zariadenia, na výrobu väčšiny svojich každodenných pomôcok a potrieb, aj ako palivo. Na tomto rozsiahlom území sa po stáročia pohybovali drevorubači, pytliaci, lovci kamzíkov a svišťov. Sadlo zo svišťov bolo vychváleným liekom proti lámke i suchotinám. Hľadaným tovarom boli aj bezcárové gule, ktoré sa vytvárajú v žalúdkoch starých kamzíkov z nestrávených častí horských bylín, a rozdrvené na prach mali byť účinným prostriedkom proti všetkým možným neduhom a ochorenia. Medzi kolonistami boli aj baníci. Medené štôlne na Patrii, ktorá sa v tom čase volala Medeným vrchom, patrili benediktínskemu kláštoru zo Štôly, zrušenému v polovici 16. storočia. Potulovali sa tu aj hľadači pokladov a drevorubači, stínajúci kosodrevinu a limby často pre pokútnych producentov liečivých olejov a mastí. Kosodrevinovým olejom sa napríklad posilňoval vyčerpaný organizmus. Do oblasti Štrbského plesa sa neskôr zatúlali aj novodobí pionierski bádatelia a turisti. Pri plese sa pristavovali národovci štúrovského pokolenia pri ich historických vychádzkach na Kriváň.

Niekoľko mesiacov po otvorení Košicko-bohumínskej železnice na úseku Žilina – Poprad, čo sa stalo 8. decembra 1871, sprístupnil verejnosti neskorší Bohumírov potomok, Jozef Svätojánsky – Szentiványi, svoju poľovnícku chatku, postavenú v roku 1872. Tým položil základy neskoršej osady Štrbské Pleso. V tom istom roku jeho liptovskí tesári, pod vedením Jána Zuskina zo Štrby, postavili na juhovýchodnom brehu plesa dva jednoduché prízemné zruby, ktoré svojim vzhľadom pripomínali vtedajšie horárne. Keďže Szentiványi nebol poľovníkom, o rok neskôr, v roku 1873, sprístupnil prvú z nich tiež verejnosti. Jozef Svätojánsky – Szentiványi patril k zakladateľom a mecénom Uhorského karpatského spolku. Ako zástupca predsedu Uhorského karpatského spolku daroval spolku stavebný pozemok neďaleko poľovníckej chaty a finančne prispel na výstavbu budovy, ktorú otvorili v roku 1875. Dostala meno Jozefova chata - Józef-meneház, na počesť štedrého mecenáša. Chata poskytovala 40 lôžok, kúpeľne a sprchy, komoru, kuchyňu a miestnosť pre chatára. Tento počin sa považuje za zrod kúpeľníctva na Štrbskom Plese. Hosťom tu poskytovali kosodrevinové kúpele. Hostí privážali miestni fiakristi zo železničnej stanice Štrba.

Po prvých dvoch zruboch sa Jozef Szentiványi rozhodol postaviť ďalšie budovy podľa projektu architekta Gedeona Majunkeho. Ako prvá vyrástla roku 1877 Jazierka - Szigetlak. Keď už kapacitne nestačila Jozefova chata, v roku 1879 postavili samostatný reštauračný objekt, ktorý v roku 1892 podstatne rozšírili. Pôvodnú poľovnícku chatu nahradil v roku 1882 dom Szentiványi – lak, neskôr premenovaný na Jánošík. Turistický dom pre menej majetnejšiu klientelu bol dokončený roku 1881 a o rok neskôr bol postavený Gőmőri - lak, vila Detvan. Na východnom brehu plesa postavený Kúpeľný dom, ku ktorému patrila ohradená plaváreň na plese, začal slúžiť v roku 1883. Potom pribudla v roku 1887 kaviareň a v roku 1892 vila Tivoli, dnes Marína. Roku 1896 bola dokončená administratívna budova kúpeľného riaditeľstva s bazárom a ďalšími ubytovacími miestnosťami. **Veľa z pôvodných objektov, žiaľ, v súčasnosti chátra ...**

Priestranné kočiarne, maštale a hostinec s pohotovostnou ubytovňou pre horských vodcov, kočišov a služobníctvo hostí boli postavené poniže plesa ešte roku 1882. Zásadovosť Jozefa Szentiványiho sa prejavila, keď na protest proti snahe vyradeniu slovenčiny z vodcovských knižiek, ako zástupca predsedu Uhorského karpatského spolku, položil svoju funkciu. Pôvodný návrh stanov vodcovskej organizácie bol v maďarskom, nemeckom a slovenskom jazyku, nakoľko členovia kežmarskej centrály si uvedomovali, že Vysoké Tatry navštevujú aj Slováci. Najväčším oponentom proti slovenčine a demokratizačných snáh v spolku, bol hlavný spišský župan a neskorší minister, gróf Albin Csáky.

Jozef Szentiványi súhlasil, aby na jeho pozemkoch vyrástli aj rodinné vilky významných ľudí. Roku 1884 to bola vila Gyulu Laszkáryho, neskoršia Popelka, a v roku 1891 vila Pála Prónayho, neskorší Tuček. V roku 1890 bol postavený letohrádok brata cisára Františka Jozefa I., arcivojvodu Karola Ľudovíta a jeho manželky, portugalskej princeznej Márie-Terézie, terajšie Solisko.

Štrbské Pleso Jozef Svätojánsky – Szentiványi vlastnil a zveľaďoval až do roku 1901, kým ho nepredal uhorskému štátu.

Vynikajúce podmienky pre lyžiarov s 9 km zasnežovanými zjazdovkami a bežecké trate v celkovej dĺžke až 26,5 km, dávajú šancu k utužovaniu zdravia. **Všetko dobré v novom roku 2017, priatelia Potuliek.**

www.kia.com

Získajte Kia cee'd
v limitovanej zimnej edícii

cenové zvýhodnenie
až 2 000 €

VYHRIEVANÝ VOLANT
VYHRIEVANÉ SEDADLÁ
ZIMNÉ PNEUMATIKY

KIA
The Power to Surprise

ZIMNÁ EDÍCIA*
1/4 FINANCOVANIE NA ŠTVRTINKY BEZ NAVÝŠENIA

V novej limitovanej zimnej edícii získate Kia cee'd alebo cee'd Sportswagon vo výbave Silver a navyše vám pribalíme **vyhrievaný volant, vyhrievané sedadlá a zimné pneumatiky úplne zadarmo**. Okrem toho môžete teraz využiť aj výhodné financovanie na štvrtiny bez navýšenia.

7 ROČNÁ KIA ZÁRUKA*
VYROBENÉ NA SLOVENSKU

Kia Motors Sales Slovensko, s. r. o.: Ponuka sa vzťahuje na model Kia cee'd vo výbave Silver a cenové zvýhodnenie sa skladá z hotovostnej zľavy 1 300 € a balíka výbavy v hodnote 700 €, ktorý obsahuje vyhrievaný volant, vyhrievané sedadlá a zimné pneumatiky. Bližšie informácie o ponuke a financovaní sa dozviete u každého autorizovaného predajcu Kia. Kombinovaná spotreba paliva 4,6 – 6 l/100 km, emisie CO_2: 102 – 138 g/km. *Záruka 7 rokov/150 000 km. Obrázok je ilustračný.

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

KAŽDÝ MÁ SVOJ DRIVE.

Modely ŠKODA Drive teraz navyše s výbavou až 1 060 €.

ZÁRUKA 5 rokov

Mať drive nebolo nikdy jednoduchšie. Stačí si vybrať z modelov ŠKODA Drive s dizajnovými diskami, parkovacími senzormi, automatickou klimatizáciou a ďalšou výbavou navyše v hodnote až 1 060 €. Okrem obľúbených Simply Clever riešení vás určite poteší aj 5-ročná záruka a sami si môžete vybrať súpravu zimných kompletov zadarmo alebo 5-ročný servis so zľavou 50 %. **Špeciálne teraz aj s kompletným poistením na celý rok zadarmo pri využití Financovania na polovicu bez navýšenia.**

DRIVE FINANCOVANIE NA 1/2
+ KOMPLETNÉ POISTENIE NA ROK ZADARMO

www.skoda-auto.sk

Kombinovaná spotreba a emisie CO_2 automobilov Fabia, Rapid, Yeti Drive: 3,8 – 6,4 l/100 km, 99 – 147 g/km. Ilustračné foto.