MOT'or

Nová technika

SEPTEMBER 2017 | 1,00 €


Opel Insignia GSi


BMW Concept Z4

PREDSTAVUJEME

Lexus NX, CT, Kia Optima SW PHEV,
Hyundai i30 Fastback,
Mercedes-Maybach 6 kabriolet,
BMW 7 edícia 40 Jahre, Honda Jazz,
Opel Insignia GSi,
Opel Vivaro Tourer a Combi+, BMW Concept Z4,
Mercedes-Benz G, Isuzu D-MAX,
Sto rokov úžitkových automobilov Ford

Vision Mercedes-Maybach 6 kabriolet

PRÁVNA RUBRIKA

HISTORICKÉ VOZIDLÁ

SVET V MINIATÚRE

MLADÍ VODIČI - postrach slovenských ciest?

09
9 771336 420084



Kia Carens v neodolateľnej Zlatej edícii.

Nepremeškajte príležitosť získať novú Kia Carens v limitovanej Zlatej edícii s výhodným balíkom výbavy: navigačný systém vrátane zadnej parkovacej kamery, 16" disky z ľahkej zliatiny, predné parkovacie senzory, vyhrievané predné sedadlá a vyhrievaný volant, chrómový balík, elektricky sklápateľné vonkajšie spätné zrkadlá s LED smerovkami a zadné LED svetlá. To všetko s celkovým cenovým zvýhodnením až 2 240 Eur a možnosťou mimoriadne nízkej mesačnej splátky – 185 Eur mesačne cez unikátne financovanie KIA SELECT. Financovanie KIA SELECT môžete využiť aj na ďalšie modely z ponuky Kia. Viac info na www.kia.com

KIA

The Power to Surprise

7 ROČNÁ KIA ZÁRUKA

KIA SELECT

Kia Motors Sales Slovensko, s.r.o.: Bližšie informácie o ponuke sa dozviete u každého autorizovaného predajcu Kia. Kombinovaná spotreba paliva 4,9 – 7,1 l/100 km, emisie CO2: 129 – 164 g/km. Uvedená splátka platí pre model Kia Carens 1.6 GDi Zlatá edícia pri financovaní vozidla prostredníctvom finančného lízingu s akontáciou vo výške 20%, dĺžkou trvania zmluvy 36 mesiacov a s max. ročným nájazdom 20 000 km. Prvých 35 splátok s havarijným poistením vo výške 241,09 EUR. Posledná splátka s havarijným poistením vo výške 10 353,45 EUR. Spracovateľský poplatok je 302,85 EUR a poplatok za prevod vlastníctva pri ukončení lízingu je 1,00 EUR, RPMN = 6,32%. *Záruka 7 rokov/150 000 km. Obrázok je ilustračný.

SPICE

Students program of integrated company education

ZVÄZ AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU SLOVENSKEJ REPUBLIKY ZAP



OKOREŇ SI VYSOKOŠKOLSKÉ ŠTÚDIUM

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

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

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

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

PARTNERSKÉ FAKULTY

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

PRIEMYSELNÍ PARTNERI

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

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

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



18
Citroen C-Elysée PureTech 82 Shine



24
Hyundai i10 1.2i 64 kW Comfort



32
Suzuki Swift 1.0 BoosterJet 2WD 6AT GLX



40
Mercedes-Maybach 6 kabriolet

MOT´or, nová technika, 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. 08. 2017

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY
Mladí vodiči – postrach slovenských ciest? ... 4

PONUKA SLUŽIEB
Prvého poisťovacieho „chat bota“ vyvinuli v Allianz-SP ... 7

PRÁVNA RUBRIKA ... 12

EKONOMIKA
Unikátny projekt komunitnej mobility ... 14

VYSKÚŠALI SME
Citroen C-Elysée PureTech 82 Shine ... 18
Škoda Octavia Combi Scout 2.0 TDI 135 kW 4x4 6AP ... 20
Toyota Proace Verso L1 2.0D-4D 110 kW 6M/T Active ... 22
Hyundai i10 1.2i 64 kW Comfort ... 24
Ford Kuga 1.5 TDCi Duratorq 88 kW A6-PowerShift Business ... 26
Dacia Logan MCV 0.9 TCe 66 kW Stepway Outdoor ... 28
Peugeot 301 1.6 VTi 85 kW EAT Style,1.6 BlueHDi 73 kW Allure ... 30
Suzuki Swift 1.2 DualJet+SHVS 4WD 5 MT,1.0 BoosterJet 2WD 6AT GLX ... 32

PREDSTAVUJEME
Lexus NX, CT ... 35
Kia Optima SW PHEV ... 36
Hyundai i30 Fastback ... 38
Mercedes-Maybach 6 kabriolet ... 40
BMW 7 edícia 40 Jahre ... 42
Honda Jazz ... 44
Opel Insignia GSi ... 45
Opel Vivaro Tourer a Combi+ ... 46
BMW Concept Z4 ... 48
Mercedes-Benz G ... 52
Isuzu D-MAX ... 54
Sto rokov úžitkových automobilov Ford ... 58

TECHNIKA
Individuálne programovateľný digitálny prístrojový panel Škody Karoq ... 15
Od inteligentných valivých ložísk po Bio-Hybrid ... 50
Prototyp digitálnej servisnej knižky ... 56
Integrovaná 360° kamera určená aj pre akčné športy ... 57
Koľajová doprava – elektrické rušne – jednosmerná napájacia sústava ... 62

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV ... 67

HISTÓRIA MOTORIZMU
Drobec v lese ... 60
Historické vozidlá ... 76

MODELY
Svet v miniatúre ... 78

POZNÁVAME VLASŤ
Potulky po Slovensku ... 80



44
HONDA JAZZ



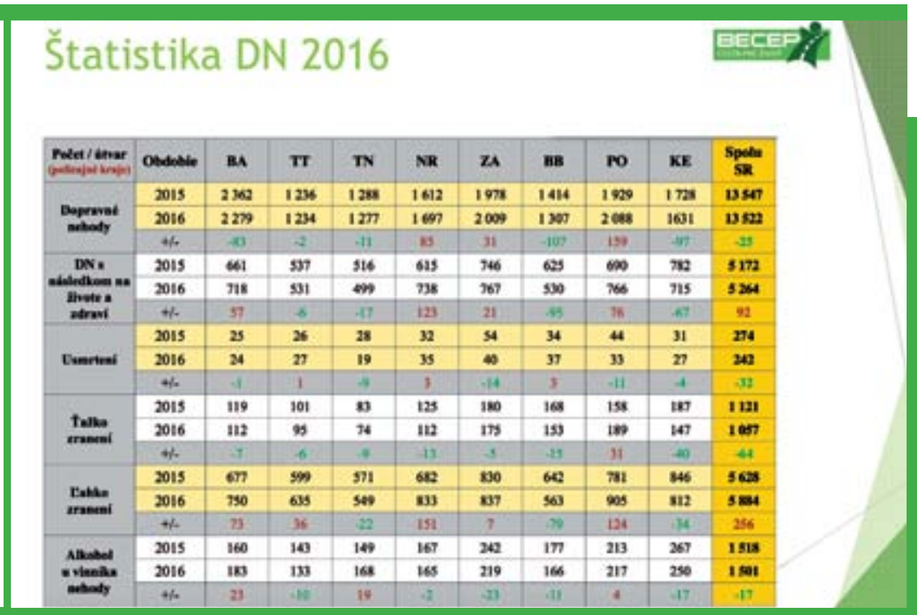
46
OPEL VIVARO TOURER



54
ISUZU D-MAX

MLADÍ VODIČI - POSTRACH SLOVENSKÝCH CIEST?

Najrizikovejšou skupinou na slovenských cestách sú mladí vodiči, ktorí majú vodičský preukaz menej ako 5 rokov. Vyplýva to z aktuálnych prieskumov BECEP – samostatného oddelenia venujúceho sa bezpečnosti cestnej premávky v rámci pôsobnosti Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Väčšina držiteľov vodičského oprávnenia ho získala hneď po 18. narodeninách, ide teda prevažne o vodičov vo veku od 18 do 23 rokov.



Počet / útvar (počítajú kraje)	Obdobie	BA	TT	TN	NR	ZA	BB	PO	KE	Spolu SR
Dopravné nehody	2015	2 362	1 236	1 288	1 612	1 978	1 414	1 929	1 728	13 547
	2016	2 279	1 234	1 277	1 697	2 009	1 307	2 088	1631	13 522
	+/-	-83	-2	-11	85	31	-107	159	-97	-25
DN s následkom na živote a zdraví	2015	661	537	516	615	746	625	690	782	5 172
	2016	718	531	499	738	767	530	766	715	5 264
	+/-	57	-6	-17	123	21	-95	76	-67	92
Usmrtení	2015	25	26	28	32	54	34	44	31	274
	2016	24	27	19	35	40	37	33	27	242
	+/-	-1	1	-9	3	-14	3	-11	-4	-32
Ťažko zranení	2015	119	101	83	125	180	168	158	187	1 121
	2016	112	95	74	112	175	153	189	147	1 057
	+/-	-7	-6	-9	-13	-5	-15	31	-40	-64
Ľahko zranení	2015	677	599	571	682	830	642	781	846	5 628
	2016	750	635	549	833	837	563	905	812	5 884
	+/-	73	36	-22	151	7	-79	124	-34	256
Alkohol v vinníka nehody	2015	160	143	149	167	242	177	213	267	1 518
	2016	183	133	168	165	219	166	217	250	1 501
	+/-	23	-10	19	-2	-23	-11	4	-17	-17

Kombinácia chýbajúcich skúseností s prehnanou sebadôverou prináša za rok 2016 štatistiky, ktoré sú zdvihnutým prstom pre všetkých, ktorí bojujú za bezpečnosť jazdy na cestách. Podľa nás ale najmä pre samotných mladých motoristov, ich rodičov a všetkých, ktorých konkrétni mladí vodiči aspoň trochu rešpektujú.

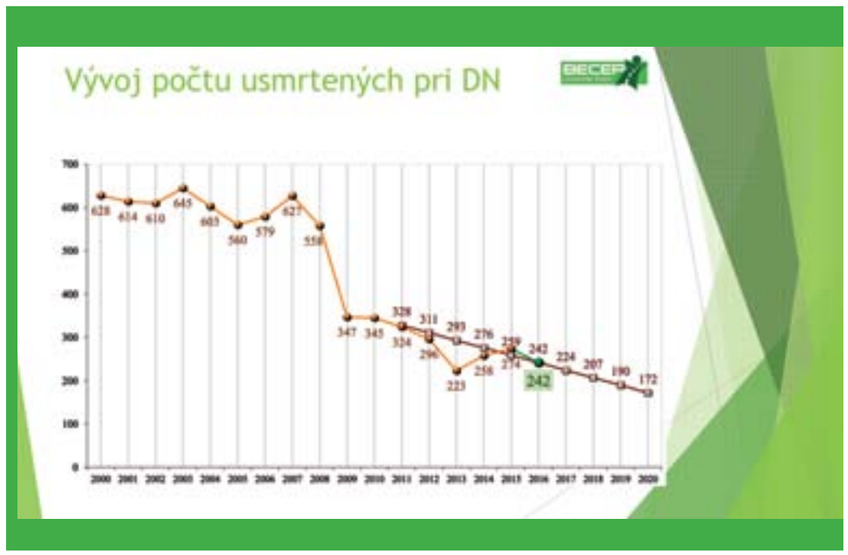
Podľa štatistík oddelenia bezpečnosti cestnej premávky na MDV SR, sa počet dopravných nehôd u šoférov s praxou kratšou ako päť rokov vyšplhal v roku 2016 na 2079 nehôd. Celkovo tak **vodiči-začiatočníci** spôsobili dvakrát viac dopravných nehôd ako skúsenejší vodiči, teda šoféri s praxou 6 a viac rokov.

Neskúsenosť sa tiež prejavila pri vyhodnotení počtu usmrtených podľa dĺžky vodičskej praxe, kde mladí vodiči sedeli za volantom pri 44 % dopravných nehôd s tragickým koncom.

„Šoférske zručnosti nespočívajú len v teoretickom vzdelávaní, ale najmä v praktických skúškach. Je preto mimoriadne dôležité neustále zlepšovať a udržiavať svoje praktické šoférske zručnosti“, tvrdí pán Jozef Dlhoľucký, inštruktor Centra bezpečnej jazdy na Slovakia Ringu.

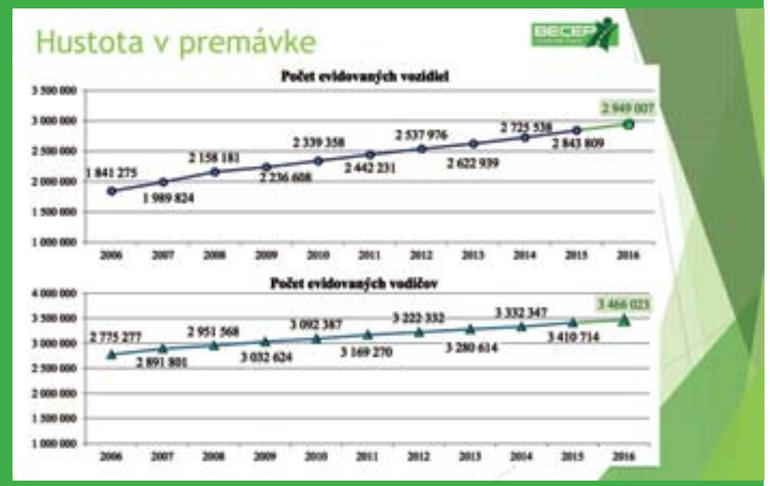
Podobný trend platí aj pri dopravných nehodách spôsobených pod vplyvom alkoholu. Počet dopravných nehôd s alkoholom podľa dĺžky vodičskej praxe je u menej skúsených vodičov opäť takmer dvojnásobne väčší.

BECEP sa štatistiky snaží zmeniť k lepšiemu aktivitami smerujúcimi k mladšej cieľovej skupine. Je účastný najmä na hudobných festivaloch po celom Slovensku, kde okrem teoretických informácií a odporúčaní poskytuje aj názorné ukážky zábavnou formou. Návštevníci festivalov majú možnosť vyskúšať si napríklad simulátor prevrátenia sa s autom, prípadne aj jazdy bez zapnutých bezpečnostných pásov alebo „opité okuliare“, vďaka ktorým na vlastnej koži zažijú nega-



tíva vedenia auta pod vplyvom alkoholu.

Vyjadrenie k problematike poskytol pán Ján Hnat, marketingový manažér Summit Motors Slovakia – Importéra značky Ford na Slovensku, ktorý sa v súčasnosti zameriava na zlepšenie bezpečnosti kritickej skupiny šoférov: „Dlhodobo najrizikovejšou skupinou na cestách sú podľa štatistík mladí vodiči, ktorí majú vodičský preukaz menej ako



5 rokov. Jednoducho im chýbajú praktické zručnosti na cestách. Aj preto sme iniciovali projekt s názvom **„Jazdím Ford pre život“**, v rámci ktorého vybraní účastníci vo veku 18 až 25 rokov na základe registračného dotazníka absolvujú okrem iných praktických skúseností aj Školu bezpečnej jazdy“.

„Jednou z hlavných príčin dopravných nehôd môže byť zrak, hoci štatistiky potvrdzujúce tento údaj chýbajú. Ľudia môžu mať až o 50 % zhoršené videnie a stále si myslia, že vidia výborne. Človek sa ľahko adaptuje na zhoršené videnie a slabnúci zrak si uvedomí, až keď je neskoro,“ upozorňuje lekárka a chirurgička Očnej kliniky NeoVízia, pani MUDr. Adriana Smorádková. „Každý šofér reaguje podľa toho, ako vidí. Ak na ceste prekážku jednoducho nezbadá, nemá dôvod, aby na ňu reagoval. Akákoľvek očná chyba môže viesť k nesprávnemu vyhodnoteniu situácie v cestnej premávke.“

Práve mladí šoféri sú podľa expertky častejšie nedisciplinovaní. „Možnosť dioptrickej chyby častejšie podceňujú a zľahčujú. Nahovárajú si, že vidia skvele, realita je však odlišná. Mnohí si myslia, že majú bezchybný zrak, na vyšetrení im však nameriame diop-

trie do blízka, do diaľky či astigmatizmus. Kombinácia rýchlosti a zlého zraku je životu nebezpečná,“ dodáva očná expertka.

V rámci každoročnej prevencie oftamológovia odporúčajú myslieť na pravidelné očné prehliadky. Podstúpiť by ju vodiči mali ideálne každý rok, minimálne však rak za dva roky.

„Sviatočným šoférom“, respektíve tým, ktorí dlhšiu dobu po obdržaní vodičského oprávnenia nešoférujú, sa odporúča absolvovať rekvalifikačné jazdy. Existujú tiež tzv. „školy šmyku“, ktoré rovnako prispievajú k zmenšovaniu nehodovosti na cestách, lebo absolventi sa učia zvládať neočakávané kríkrízové situácie ako šmyk na mokrej vozovke, vyhýbacie manévre, krízové brzdenie a podobne.

Podľa prieskumov sa najviac dopravných nehôd stane v letných mesiacoch jún až september. Najrizikovejšou skupinou sú práve mladí ľudia. Aj to bol jeden z dôvodov, pre ktorý sa oficiálny dovozca značky Ford na Slovensku a youtuberka Lucy Pug rozhodli pripraviť pre mladých vodičov podujatie s názvom Jazdím Ford pre život. V rámci podujatia môžu nadobudnúť praktické skúsenosti so zvládaním krízových situácií na vozovke. Dňa 9. a 10. augusta 2017 sa vodiči-začiatočníci stretli v Orechovej Potôni, kde ich čakal náročný, no atraktívny program. Pre veľký záujem prebehla aj druhá vlna registrácií pre podobnú akciu uskutočnenú koncom augusta.

Tréning v Centre bezpečnej jazdy v Orechovej Potôni zahŕňa zvládanie nástrah mokrej vozovky, vyhýbacie manévre, krízové brzdenie, ale aj lekciu toho, ako poskytnúť predlekársku prípravu a prvú pomoc pri nehode. Okrem tréningových jázd na účastníkov čakajú aj sprievodné aktivity s modelmi áut, simulátormi a hracími konzolami.

Projektu sa účastní a verejne ho podporuje aj youtuberka Lucy Pug, ktorá sama patrí



medzi mladých, menej skúsených vodičov. „Som veľmi rada, že môžem byť súčasťou kampane so super myšlienkou. Vodičák mám už pár rokov a sama som sa hlavne cez zimné mesiace dostala na ceste do nepríjemnej situácie, počas ktorej mi nebolo všetko jedno“.



„Hlavný prínos projektu **„Jazdím Ford pre život“** nespočíva len v teoretickom vzdelávaní sa , ale najmä v praktických skúškach. Veď ako sa hovorí - skúsenosť človeka učí najlepšie. Hneď v prvej vlne registrácií na podujatie sme zaznamenali veľký počet záujemcov. Spustili sme preto aj druhú vlnu prihlasovania sa na termíny 22. a 24. augusta“, dodáva pán Hnat.

Partnermi projektu sú: XBOX, Gemerka, BECEP, Slovenský červený kríž, Lokálka, Raj modelov, Centrum bezpečnej jazdy a Neovízia.

-fd-





Prvého poisťovacieho „chat bota“ vyvinuli v Allianz – SP

Odchádzate do zahraničia a potrebujete sa poistiť, no v poisteních sa veľmi nevyznáte, nemáte čas ísť do poisťovne ani chuť študovať poistné podmienky či stretávať sa s poisťovacím agentom?

Obráťte sa na ***Borisa Bedekera*** prvého poisťovacieho chat bota na Slovensku, ktorého vyvinula Allianz – Slovenská poisťovňa. **„Ako líder na poistnom trhu je Allianz – Slovenská poisťovňa** aj trendseterom v oblasti technologických noviniek. V snahe o neustále zlepšovanie klientskych služieb tentoraz prinášame **chat bot-a**, ktorý klientom interaktívnym spôsobom uzatvorí cestovné poistenie priamo cez Facebook Messenger.

Táto forma komunikácie je tak trochu ako zo sci-fi filmu. Napriek tomu má klient pocit ľudskejšieho poisťovacieho prístupu, hoci jeho sprievodcom poistením je vlastne robot,“ vysvetľuje riaditeľka odboru market manažmentu Allianz – SP, pani Marta Kausichová



VIAC AKO ROBOT

Boris Bedeker ide ďalej ako bežní boti. Komunikuje s vami ako priateľ, no ak to potrebujete, zmení sa na poisťovacieho agenta, ktorý vám pomôže s poistením do celej Európy aj Turecka. A to priamo vo Facebook Messengeri, kde vám ponúkne na výber z dvoch balíkov cestovného poistenia s liečebnými nákladmi s neobmedzeným krytím, vrátane akútneho zubného ošetrenia či prepravy a ubytovania v dôsledku hospitalizácie.

V príjemnom neformálnom rozhovore mu zadáte všetky údaje, ktoré sú potrebné na výpočet poistného a na stránku www.allianzsp.sk vás presmeruje až vtedy, keď treba doplniť osobné údaje a poistenie zaplatiť. Tým sa však jeho úloha nekončí. Po uzatvorení zmluvy vám do Messengera pošle poistnú kartičku, ktorú tak máte vždy po ruke.



POISTITE AJ SVOJICH SPOLUCESTUJÚCICH

Do zahraničia človek zväčša neodchádza sám a býva pohodlné nechať poistné záležitosti na jedného človeka z partie či z rodiny, ktorý poistenie vybaví pre všetkých. Allianz - SP myslela aj na takéto prípady a vygenerované poistné kartičky dokážete pohodlne zdieľať so svojimi priateľmi či s rodinou v rámci Facebooku.

VYSKÚŠAJTE HO HNEĎ TERAZ

Boris Bedeker funguje veľmi jednoducho: zadajte si do Facebooku meno Boris Bedeker a pridajte si medzi priateľov prvého chatbota, ktorý vás vie poistiť priamo vo Facebook Messengeri (URL = m.me/borisbedeker).

BORIS NIELEN POISTÍ

Boris Bedeker vám môže byť užitočný nielen vtedy, keď potrebujete poistenie. Scestovaný Boris sa s vami rád podelí o svoje skúsenosti a pridá aj nejakú tú zaujímavosť. Alebo sa s ním môžete odreagovať pri rôznych minikvízoch. Dokonca ak vás šéf nechce pustiť na dovolenku, **Boris sa za vás rád prihovorí.** ☺

ŠPORTOVÝ YARIS PRE EURÓPU

Limitovaná edícia športového modelu Toyota Yaris GRMN, ktorého bolo vyrobených len 400 kusov pre celú Európu sa predáva aj na Slovensku. Cena modelu je 31 900 eur, oficiálny začiatok rezervácie a následného predaja vozidla sa spustil 27. júla 2017 prostredníctvom webovej stránky www.toyota.sk





Inšpiráciou pre uvedenie Yaris GRMN na trh sú úspechy japonskej automobilky v motoristickom športe. Nový Yaris WRC, ktorý patrí do súťažného tímu TOYOTA GAZOO Racing, vybojoval prvé miesto na pretekoch vo Fínsku i Švédsku, druhé miesto na Sardínii a na okruhu v Monte Carle. GRMN = Gazoo Racing tuned by Meister of Nürburgring. Názov je výrazom uznania pre pilotov TOYOTA GAZOO Racing, ktorí Yaris GRMN testovali na slávnom nemeckom okruhu.

Trojdverový športový Yaris bude prvým modelom GRMN v Európe. Autá z tejto série doteraz predávali výlučne v Japonsku. Yaris inšpirovaný prototypom WRC má pod kapotou prepĺňaný motor 1,8 l s výkonom 158 kW, vybavený kompresorom. Spolupracuje so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou, ktorá poháňa predné kolesá a dosahuje najlepšie zrýchlenie vo svojej triede - z nuly na 100 km/h za 6,3 s. Zavesenie kolies modelu odborníci vyladili pri rozsiahlom testovaní na okruhu v Nürburgringu. Podvozok bol znížený a spevnený. Auto dostalo samozáverný diferenciál Torsen, športové tlmiče Sachs špeciálne vyrobené pre tento model, a predný stabilizátor s väčším priemerom. Posilnený brzdový systém je vybavený veľkými vetranými kotúčmi a štvorpestikovými prednými strmeňmi.

Červené a čierne grafické prvky na karosérii nadväzujú na zdobenie automobilov TOYOTA GAZOO Racing nálepkami. Interiér takisto nepripomína „civilné" auto. Pohodlné anatomicky tvarované športové sedadlá Boshoku a malý volant z kupé Toyota GT86 uľahčujú riadenie pri rýchlych manévroch. Športový charakter vozidla zvýrazňuje štylizovaný kombimeter a hliníkové pedále.

-ta-

NAJŽIADANEJŠIE SUV: SUZUKI

V júni 2017 dosiahla japonská Suzuki päťpercentný trhový podiel a šieste miesto medzi značkami osobných vozidiel (kategória M1) na Slovensku. Za prvý polrok 2017 značka Suzuki dodala 2421 (v porovnaní s vlaňajškom +23,77 %) osobných vozidiel, z toho 2014 pripadlo na automobily SUV:

Vitara – na fotografii - (1352 kusov) a SX4 S-Cross (662 kusov). Oba typy tým pre Suzuki upevnili pozíciu značky s najžiadanejšími vozidlami v segmente SUV, ktorá jej na Slovensku náleží už dva po sebe idúce uplynulé roky 2015 a 2016.



Po tohtoročnom januári až júni Suzuki opäť vedie v odbyte osobných vozidiel medzi všetkými japonskými značkami na Slovensku.Vyplýva to z oficiálnych, vrátane najnovších, aktuálne zverejnených, výsledkov štatistiky registrácií vozidiel Zväzu automobilového priemyslu na Slovensku.

-si-

HĽADÁTE alebo PONÚKATE PRÁCU v oblasti AUTOMOBILIZMU?



Príchodom štvrtej automobilky na Slovensko si automobilové odvetvie posilnilo vedúcu pozíciu našej ekonomiky so zásadným podielom nielen na HDP, ale i zamestnanosti obyvateľov. Automobilový priemysel tak priamo či nepriamo zamestnáva už viac ako 250 000 ľudí a čím ďalej tým viac si vyžaduje samostatnú pozornosť.

„Z toho dôvodu sme sa rozhodli pre vytvorenie efektívneho pracovného portálu špecializujúceho sa výlučne na automobilový priemysel, ktorý by poskytoval ucelený priestor pre zadávateľov pracovných ponúk. Teda tých, čo hľadajú zamestnancov s pracovnými skúsenosťami v tomto odvetví, ale aj pre záujemcov o prácu v automobilovom priemysle. Zároveň chceme ponúknuť priestor pre expertov so skúsenosťami, kde životopisy nezapadnú medzi tisícky iných a kde budú ponuky z nášho najdôležitejšieho priemyselného odvetvia dobre viditeľné," informuje pani Iveta Žáková zo spoločnosti Artela s.r.o., prevádzkujúcej portál s ponukami práce v automobilovom priemysle ajobs.eu a ajobs.sk

Ajobs.sk ponúka nielen nákladovo efektívnejší nábor zamestnancov a zároveň prístup do databázy uchádzačov o zamestnanie, ale aj záruku, že ponúkané a hľadané pozície nezaniknú v spleti iných odvetví a budú presne cielené na požiadavky zamestnávateľa i zamestnanca. Navyše ponúka osobný klientsky prístup personálnych špecialistov v oblasti automobilového priemyslu.

Podpora Zväzu automobilového priemyslu je signálom pre správnu cestu

Nápad so vznikom špecializovaného pracovného portálu uvítal a podporil aj Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky, ktorý sa stal zároveň jeho oficiálnym partnerom. Aj táto spolupráca hovorí o dôležitosti vzniku špecializovaného pracovného portálu, ktorý zrýchli a zjednoduší prístup hľadania nových zamestnancov v autobiznise.

Ponuka práce aj v zahraničí

Pracovný portál agentúry Artela s.r.o však neprináša len pracovné príležitosti v automobilovom priemysle na Slovensku. Ajobs.sk ponúka prácu aj pre ľudí, ktorí by sa chceli zamestnať v automobilovom priemysle okolitých štátov.

Pôsobenie špecializovaného portálu práce z automobilového odvetvia je teda globálne a čoskoro bude ponúkať pracovné príležitosti v celej Európe.

Mestská polícia v Bratislave testuje elektromobily BMW i3

Primátor Bratislavy Ivo Nesrovnal prevzal dva elektromobily BMW i3, ktoré BMW Group Slovakia bezplatne požičia mestu do konca októbra 2017. Vozidlá si 15. augusta prevzali príslušníci mestskej polície od generálneho riaditeľa BMW Group Slovakia Michaela Kordysa. Využitím týchto inovatívnych vozidiel s nulovými emisiami v prevádzke Bratislava aktívne vytvára podmienky pre ďalšie alternatívne formy ekologickej dopravy v meste.

Hlavné mesto vníma túto ponuku spoločnosti BMW Group Slovakia ako inšpiratívnu víziu do budúcnosti pri rozvoji alternatívnych foriem ekologickej dopravy v meste. Rovnaký elektromobil používajú policajti a hasiči aj inde vo svete, napríklad policajný zbor takých metropol ako sú Los Angeles, Londýn, či Mníchov. Tieto bavorské elektrické vozidlá a skútre používa i Pápežská rada štátu Vatikán na administratívne účely a na prepravu hostí.

-bw-

foto: M. Velcek



NISSAN LEAF s pedálom e-Pedal



Jediným prepnutím páčky na centrálnej konzole premení táto technológia štandardný akceleračný pedál na e-Pedal, ktorý umožní vodičovi zrýchľovať, spomaľovať a zastavovať iba pomocou akceleračného pedála. *(V naliehavých situáciách, ktoré si vyžadujú agresívne brzdenie, však treba použiť konvenčný brzdový pedál.) Technológia e-Pedal je celosvetovo prvým ovládaním vozidla, ktoré je založené na použití jediného pedála a umožní vodičovi úplne zastaviť i na svahu, zotrvať v tejto pozícii a následne ihneď opäť pokračovať v jazde. Vodič pokryje až 90 % svojich potrieb ovládania vozidla jediným pedálom, takže proces riadenia bude menej únavný. Pri jazde v intenzívnej mestskej premávke už nebude musieť vodič používať dva pedále, jazda bude jednoduchšia a príjemnejšia.*

Technológia e-Pedal predstavuje ďalší kľúčový míľnik v sústavnej snahe spoločnosti Nissan o sprístupnenie špičkových jazdných asistenčných technológií najširšiemu okruhu bežných spotrebiteľov. Vývoj týchto technológií, ktorého cieľom je umožniť bezpečnejšie a zábavnejšie riadenie, je súčasťou programu Inteligentná mobilita Nissan - Nissan Intelligent Mobility.

-nn-

Mercedes-Benz V RISE



Nový model od divízie Mercedes-Benz Vans *v sebe spája klasické atribúty triedy V a atraktívny pomer ceny a výkonu. Prikladná funkčnosť sa vo veľkopriestorovom vozidle spája s hodnotným vzhľadom, komfortom, potešením z efektívnej jazdy a bezpečnosťou. Trieda V je svojou rozmanitosťou optimálne pripravená na plnenie rôznych potrieb zákazníkov, vďaka čomu je ideálnym vozidlom pre rodiny, športovo založené osoby, ako aj osoby, ktoré trávia svoj voľný čas aktívne, a poskytovateľov dopravných služieb na vysokej úrovni.*

Trieda V RISE je k dispozícii ako kompaktný variant i dlhá verzia. Sériovo poskytuje priestor pre päť osôb, na želanie možno počet miest na sedenie zväčšiť až na osem miest. K dispozícii sú dva vznetové motory s výkonom 100 kW alebo 120 kW. Spolupracujú so šesťstupňovou prevodovkou s ručným radením, alebo s príplatkovou automatickou prevodovkou 7G-TRONIC PLUS. Rozsiahla bezpečnostná výbava v plnej miere zodpovedá filozofii značky Mercedes-Benz a na želanie ju možno obohatiť napríklad o preventívny systém na ochranu cestujúcich PRE-SAFE®, asistenčný systém prevencie kolízií, ktorý pomáha vodičovi udržiavať minimálny odstup od vozidla idúceho vpredu, alebo o systém udržiavania v jazdnom pruhu. Model RISE triedy V ponúka veľa možností prostredníctvom používania množstva služieb Mercedes me connect. Pomocou nich sa zákazníci na 20 trhoch so službami Mercedes me môžu kedykoľvek pomocou smartfónu, tabletu alebo osobného počítača pohodlne spojiť so svojou triedou V.

-mz-

MODERNIZOVANÝ VZNETOVÝ MOTOR



V Honde zrejme veria, že Európania ešte úplne neprišli o rozum a nezakážu používať v autách vznetové motory. Kompletne prepracovaný 1,6-litrový vznetový motor i-DTEC s výkonom 88 kW sa dostane do ponuky motorov pre Hondu Civic v Európe od marca 2018.

Nový motor je jedným z prvých, ktoré sa oficiálne testujú podľa nového celosvetovo harmonizovaného postupu testovania ľahkých vozidiel (WLTP) z hľadiska spotreby paliva a emisného cyklu, ktorý nadobudne účinnosť tohto roku. Zatiaľ čo údaje zo známeho testu podľa nového európskeho jazdného cyklu (NEDC) vychádzajú z teoretického jazdného profilu, cyklus WLTP bol vypracovaný na základe skutočných jazdných údajov, získaných z celého sveta. Je teda navrhnutý tak, aby poskytoval výsledky, ktoré budú bližšie jazdným skúsenostiam v reálnom svete. Zlepšenia účinnosti 1,6-litrového motora i-DTEC pre Hondu Civic sa prejavili v hodnotách spotreby paliva a emisií CO_2, ktoré začínajú na 3,7 l/100 km a 99 g/km. Zaslúžilo sa o to najmä zmenšenie trenia vo valcoch, vďaka piestom vyrobeným z mimoriadne trvanlivej zliatiny ocele s chrómom a molybdénom, ako aj „superjemným honovaním“ vložiek valcov, čím sa dosiahol hladší pohyb piestov.

Motor disponuje malým výkonným turbodúchadlom, nízkotlakovým systémom EGR (recirkulácia výfukových plynov), prívodom s veľkým prietokom a kanálom hlavy valcov s výrazným vírením. Ľahký a pevný kľukový hriadeľ a celohliníkový otvorený blok motora, odlievaný pod veľkým tlakom, minimalizujú hmotnosť motora. Motor má pridané dodatočne odlievané rebrovanie bloku valcov, ktoré zväčšuje konštrukčnú tuhosť, dôležitú aj pre zmenšenie hluku a vibrácií.

Nový systém konvertora skladovania NOx s väčšími katalyzátormi a väčším obsahom drahých kovov (striebro, platina a neodým) spoľahlivo skladuje plynné kysličníky dusíka až do regeneračného cyklu. Snímač sadzí presne detekuje, kedy je potrebný regeneračný proces, čím predlžuje životnosť komponentov výfuku.

Paletu hnacieho ústrojenstva Hondy Civic rozšíri od polovice roku 2018 deväť- stupňová automatická prevodovka, ktorá bude prvýkrát použitá v automobile s pohonom prednej nápravy.

-ha-

VOLKSWAGEN I.D. BUZZ





Volkswagen minulý mesiac na podujatí Pebble Beach Concours d'Elegance v Kalifornii oznámil, že koncept I.D. Buzz dostane podobu sériovo vyrábaného vozidla. Má sa dostať do výrobného programu v roku 2022, kedy ho aj plánujú uviesť na trh.

Štúdia Volkswagen I.D. Buzz mala premiéru v januári tohto roku na autosalóne v Detroite a v júni pri predstavovaní novej generácie typu Polo šéf Volkswagenu Herbert Diess povedal, že mikrobus podobný štúdii I.D. Buzz zavedú do sériovej výroby. Mal by sa objaviť v dvoch základných verziách. Ako mikrobus s variabilným interiérom, podobný štúdii vystavenej v Detroite, druhým variantom má byť ľahký dodávkový automobil. Obidve verzie budú postavené na novej platforme MEB,



vyvinutej v koncerne VW pre automobily s elektrickým pohonom, ktorá je aj konštrukčným základom štúdie I.D. Buzz. Či sériovo vyrábané elektromobily v roku 2022 bude poháňať dvojica elektromotorov s celkovým výkonom 275 kW ako poháňa uvedenú štúdiu, je otázne.

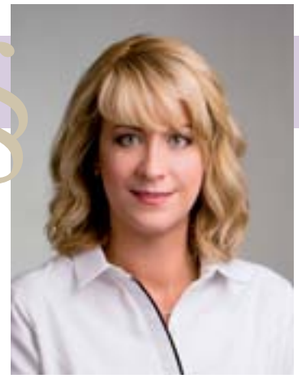
Tie v štúdii čerpajú elektrickú energiu z bloku akumulátorov s kapacitou až 111 kWh, čo štúdii umožňuje dojazd podľa cyklu NEDC 600 km. Treba veriť, že dovtedy vývoj akumulátorových batérií pokročí, a batérie s rovnakou alebo väčšou kapacitou budú podstatne lacnejšie ako v súčasnosti.

-vw-

PRE HONDU CIVIC



RADA ADVOKÁTA §



Pán Milan z Kremnice nám položil otázku v súvislosti s tradičnými zvislými dopravnými značkami, ktoré vodičom motorových vozidiel niečo zakazujú alebo ich obmedzujú. Pýta sa, či existuje nejaké univerzálne pravidlo, podľa ktorého môže vodič zistiť, kedy presne preňho končí platnosť zákazu alebo obmedzenia podľa zvislej značky. Okrem toho nášho čitateľa zaujíma, čo sa zmenilo preňho ako vodiča v konkrétnom prípade, keď na okraji vozovky pred budovou jedného zo štátnych úradov pribudli žlté čiary, ale žiadna vysvetľujúca „plechová" značka tam osadená nebola.

Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov stanovuje, že zvislé dopravné značky sa spravidla umiestňujú pri pravom okraji cesty v smere jazdy vozidiel. Ak si to vyžaduje bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo nevyhnutnosť zvýrazniť dopravnú situáciu, je možné umiestniť ich i na ľavom okraji jazdného pruhu alebo cesty približne na rovnakej úrovni oproti sebe. Zákazové a príkazové dopravné značky, ktoré sa vzťahujú na premávku v príslušnom jazdnom pruhu, umiestňujú sa spravidla nad týmto jazdným pruhom. Dopravné značky upravujúce zastavenie alebo státie sa umiestňujú na tej strane cesty, na ktorú sa vzťahujú. Ak ide o jednosmernú cestu, môžu sa takéto dopravné značky umiestniť po oboch stranách cesty. Ak je nesúlad medzi zvislými a vodorovnými dopravnými značkami, zvislé dopravné značky sú nadradené vodorovným.

Ďalšie podrobnosti o dopravných značkách sú uvedené vo vyhláške č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Zvislé dopravné značky sa podľa významu členia na výstražné, zákazové, príkazové, značky upravujúce prednosť a dodatkové tabuľky s tvarom križovatky, informatívne značky (prevádzkové, smerové a iné), rôzne dodatkové tabuľky.

Keď z príslušnej zvislej dopravnej značky vyplýva zákaz, obmedzenie alebo príkaz, tento sa končí na vzdialenejšej hranici najbližšej križovatky, ak nie je skôr skončený inak. Hranicou križovatky je miesto vyznačené vodorovnou dopravnou značkou „Priečna súvislá čiara", „Priečna súvislá čiara so symbolom Daj prednosť v jazde!" alebo „Priečna súvislá čiara s nápisom STOP". Kde takáto vodorovná dopravná značka nie je, hranicu križovatky tvorí kolmica na os vozovky v mieste, kde sa pre križovatku začína zakrivenie vozovky.

Toto pravidlo neplatí pre zvislé dopravné značky č. P 1 až P 15, ktoré platia pre najbližšiu križovatku. Medzi značky tejto skupiny patria napríklad značky Daj prednosť v jazde!; Stoj, daj prednosť v jazde!; Daj prednosť v jazde električke!; Križovatka; Križovatka s vedľajšou cestou; Križovatka s kruhovým objazdom; Hlavná cesta; Koniec hlavnej cesty; Prednosť protiidúcich vozidiel; Prednosť pred protiidúcimi vozidlami a dodatkové tabuľky s tvarom križovatky.

Platnosť zvislých dopravných značiek označujúcich obec, miestnu časť obce, obytnú zónu, pešiu zónu, školskú zónu, zónu s dopravným obmedzením, zónu s plateným alebo regulovaným státím, diaľnicu a rýchlostnú cestu, sa končí dopravnou značkou označujúcou ich skončenie.

Poslednou výnimkou sú zvislé dopravné značky č. IP 12 až IP 17b, ak nie sú použité v spojení s príslušnými vodorovnými dopravnými značkami. Medzi dopravné značky č. IP 12 až IP 17b patria značky, označujúce parkovisko; parkovacie miesta s kolmým státím, so šikmým státím, s pozdĺžnym státím, s pozdĺžnym, kolmým alebo šikmým státím na chodníku, s čiastočným státím na chodníku. Patria sem i značky Parkovisko – parkovacie miesta s vyhradeným státím; Parkovisko – parkovacie miesta s plateným státím a Parkovisko – parkovacie miesta s regulovaným státím. Ich platnosť sa končí 5 metrov pred hranicou najbližšej križovatky, ak nie je skôr skončená inak. Pozor, vjazd a výjazd z miesta mimo cesty len prerušuje ich platnosť, ale neukončuje ju!

A čo znamenajú žlté čiary na vozovke? Ide o vodorovné dopravné značky, ktoré sú zobrazené ako čiary, šípky, nápisy, symboly alebo významové symboly na ceste a jej súčastiach. Nemusia byť použité vždy v spojení so zvislými dopravnými značkami, prípadne s dopravnými zariadeniami, ktorých význam zdôrazňujú alebo spresňujú. Vyhláška pripúšťa aj ich samostatné použitie.

Podľa farby, ktorou sú vyznačené, môže vodič rozlíšiť ich význam. Zásadne sa na vodorovné trvalé dopravné značky a doplňujúce nápisy používa biela farba. Žltou farbou, o ktorú sa zaujíma náš čitateľ, sú vyhotovené vodorovné značky vyznačujúce zákaz státia alebo zákaz zastavenia. Keďže pán Milan nespresnil, ako žlté čiary vyzerajú, pozrime sa na všetky možnosti. **Prvou možnosťou je, že žltá čiara je súvislá:**



V úseku, vyznačenom žltou súvislou čiarou, je z obidvoch strán tejto čiary zakázané zastavenie a státie vozidiel.

Ak je čiara žltej farby prerušovaná a vyzerá takto:



tak platí z obidvoch jej strán – v celom úseku - zákaz státia vozidiel, pričom zastavenie je možné. Zákon o cestnej premávke definuje zastavenie ako uvedenie vozidla do pokoja na čas nevyhnutne potrebný na urýchlené nastúpenie alebo na vystúpenie prepravovaných osôb alebo na urýchlené naloženie alebo na zloženie nákladu.

Žltá kľukatá čiara:



vyznačuje priestor, kde je zakázané státie vozidiel.

Modrá farba sa používa na označenie parkovacích miest s plateným alebo regulovaným státím alebo na oddelenie parkovacieho pruhu s plateným alebo regulovaným státím od jazdného pruhu. Žltá alebo biela farba sa používa na vyznačenie zastávky vozidiel pravidelnej dopravy osôb. Biela, prípadne zelená farba, vyznačuje cyklistické trasy a ich priechody; na zvýraznenie viditeľnosti cyklistických trás a ich priechodov sa používa zelená alebo biela farba na farebnom zelenom alebo červenom podklade. Dočasná zmena organizácie miestnej úpravy cestnej premávky sa vyznačuje vodorovnými značkami v oranžovej farbe v retroreflexnej úprave, ktoré sú nadradené trvalým vodorovným dopravným značkám.



Unikátny projekt komunitnej mobility



Na Slovensku sa rozbehol projekt mobility RegioAuto, ktorý predstavuje unikátne riešenie pre komunitnú prepravnú službu. Jeho cieľom je zlepšenie sociálneho prostredia pre seniorov, osoby so zdravotným postihnutím, rodičov s deťmi a sociálne slabšie skupiny prostredníctvom mobility dostupnej pre obce, zariadenia sociálnej starostlivosti, neziskové organizácie, ako aj menšie podnikateľské subjekty. Projekt na podporu komunitného podnikania v regiónoch je nadstavbou dlhoročného programu ŠKODA Handy ZŤP, ktorý poskytuje mobilitu osobám so zdravotným postihnutím.

RegioAuto
KOMUNITNÁ PREPRAVNÁ SLUŽBA

Projekt RegioAuto pomáha mnohým z týchto skupín obyvateľov, pre ktorých je preprava nevyhnutnosťou z dôvodu nedostupných služieb či potrebnej starostlivosti v ich okolí a nákup automobilu pre nich často znamená neúmernú finančnú záťaž. Preto spustenie programu prepravnej služby je riešením všade tam, kde je dostupná mobilita veľmi potrebná.

RegioAuto zásadne využíva vozidlá prenajaté na operatívny lízing, ktoré prevádzkovateľ získa bez akejkoľvek akontácie. S týmto vozidlom potom môže poskytovať tzv. sociálnu prepravnú službu, ale rovnako ho môže používať aj na iné účely, súvisiace s výkonom svojej činnosti. Sociálna prepravná služba zahŕňa napríklad prepravu znevýhodnených osôb do zdravotníckeho alebo sociálneho zariadenia, ale rovnako aj ich prepravu na spoločenské a kultúrne akcie, rozvoz stravy a donášku nákupov, rozvoz opatrovateliek alebo prepravu detí do školy a na záujmové aktivity. Táto služba nemá charakter pravidelnej dopravy osôb ani taxi služby. Na jej vykonávanie preto stačí oprávnenie na nepravidelnú osobnú cestnú dopravu, a to automobilmi, ktoré majú okrem miesta pre vodiča najviac 8 miest na sedenie.

DOSTUPNOSŤ A VÝHODNOSŤ

Okrem finančnej transparentnosti (konštantná výška nákladov počas celého zmluvného obdobia) prináša projekt RegioAuto pre prevádzkovateľa vozidla mnoho ďalších výhod. Splátka operatívneho lízingu je daňovo uznateľný náklad v plnom rozsahu a aj administratívna náročnosť pri prevádzke je výrazne menšia ako pri používaní automobilu, ktorý je v majetku prevádzkovateľa. Ten nemusí prihlásiť vozidlo do evidencie, ani sa starať o cestnú daň a poistenie. Keďže prevádzkovanie vozidla na podnikateľské účely je podmienené legislatívou, záujemca k vozidlu dostane aj špeciálny manuál, obsahujúci právne, ekonomické, servisné a komerčné požiadavky na prevádzkovanie vozidla. Takúto „kuchársku knihu“ ocenia najmä malé obce alebo občianske združenia, ktoré nemajú v tejto oblasti veľké skúsenosti, alebo majú iba minimálny administratívny aparát.

Dĺžka trvania operatívneho lízingu je 2 až 4 roky. Po uplynutí tohto obdobia je možné zmluvu obnoviť a automobil vymeniť za nový. Dostupnosť automobilu cez projekt RegioAuto najlepšie dokumentuje najmenšia splátka, ktorá je od 169 eur s DPH mesačne. Samozrejme, výška splátky závisí od typu automobilu, jeho vybavenia a dohodnutého počtu najazdených kilometrov ročne. V mesačnej splátke je pritom zahrnutý kompletný servis vozidla podľa predpisu výrobcu, zákonné a havarijné poistenie, ako aj zimné pneumatiky. Prevádzkovateľovi tak stačí hradiť iba náklady na spotrebované palivo. Vítaná je pritom aktivita verejnej správy či miestneho podnikateľského prostredia, ktorí môžu na tomto projekte participovať nákladovo aj výnosovo pri napĺňaní svojich programov a cieľov.

SPOĽAHLIVÍ PARTNERI

Projekt RegioAuto – komunitná prepravná služba, realizuje spoločnosť ŠKODA AUTO Slovensko, ako najväčší dovozca osobných automobilov na Slovensku, v spolupráci s finančnou spoločnosťou Volkswagen Financial Services. Ďalším realizátorom a nositeľom myšlienky je spoločnosť AV mobilita, osvedčený gestor projektu ŠKODA Handy ZŤP, ktorý už 6 rokov prináša riešenia pre rozvoj dopravnej mobility osôb so zdravotným postihnutím.

V rámci programu RegioAuto je možné využiť prakticky všetky typy značky Škoda, teda



Citogo, Fabia, Rapid, Octavia, Superb a Kodiaq. Automobil si prevádzkovateľ môže objednať v ktoromkoľvek centre ŠKODA Handy ZŤP, servis zabezpečí každý autorizovaný servis ŠKODA.

Dobrým príkladom využitia projektu RegioAuto je prepravná služba Slovenského Červeného kríža v Košiciach. Ako povedala pani Mgr. Helena Kmeztová, riaditeľka územného spolku SČK Košice – okolie: „Projekt RegioAuto považujeme za prelomový vo svojej oblasti, pretože môže výrazne prispieť k zlepšeniu sociálneho prostredia a má mnohé ďalšie výhody. Začiatkom júna sme si prevzali prvé vozidlo Škoda Rapid, s ktorým budeme realizovať prepravnú službu. Veríme, že táto spolupráca bude úspešná a pomôže nám skvalitniť život tým, ktorí sú na pomoc odkázaní.“

AUTÁ AJ SO ŠPECIÁLNOU ÚPRAVOU

Automobil pre komunitnú prepravnú službu je možné aj upraviť pre zdravotne ťažko postihnuté osoby a cena prestavby môže byť rozpočítaná do pravidelných mesačných splátok operatívneho lízingu. Úpravy vozidiel pre ZŤP zabezpečujú špecializované centrá ŠKODA Handy ZŤP u desiatich autorizovaných predajcov značky Škoda na celom Slovensku: IMPA Bratislava, Porsche Bratislava, Todos Bratislava, Autoprofit v Galante, PO CAR v Prešove, IMPA v Žiline, Auto Gábriel v Košiciach, Autonova v Poprade, Prvý Trenčiansky Autoservis v Trenčíne a AUTO SLOVÁK vo Zvolene.

Odborníci v centrách okrem iného poradia držiteľom ZŤP preukazu, na čo všetko majú nárok, či už vo forme príspevkov na kompenzáciu, zľavy z ceny automobilu alebo ďalších služieb.

Ako vidno, projekt RegioAuto – komunitná prepravná služba, poskytuje dostupnú mobilitu „na mieru“ pre špecifické potreby za výhodných podmienok. Viac informácií a podrobnejší návod na vstup do programu nájdete na www.regioauto.sk a www.avmobilita.sk.

-ša-

Individuálne programovateľný digitálny PRÍSTROJOVÝ PANEL ŠKODY KAROQ

Digitálny prístrojový panel prichádza na trh s typom Škoda Karoq vystavovanej na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom. Po prvýkrát značka Škoda nahrádza analógové indikátory takzvaným digitálnym prístrojovým panelom. Vodič môže samostatne nastaviť digitálny displej v štyroch rôznych konfiguráciách. A táto novinka je jedným z mnohých riešení, ktoré umožňujú cestujúcim byť vždy online. ŠKODA Connect ponúka navigáciu v reálnom čase, automatické tiesňové volania a diaľkový prístup k vozidlu. Škoda Karoq je ďalším krokom v ofenzíve SUV. Kompaktné SUV je možné objednať si okamžite v dvoch výbavových stupňoch a niektorou z piatich rôznych pohonných jednotiek.



Prvýkrát je možné personalizovať prístrojovú dosku vo vozidle Škoda. Karoq ponúka štyri rôzne jednoduché konfigurácie: Classic, Digital, Infoprofile a Reduced. Tieto zobrazenia definujú len voliteľný rámec. Ktoré informácie sa zobrazujú, a v ktorej časti displeja, či už veľké alebo malé, o tom rozhoduje vodič pomocou listovacieho tlačidla pre každú časť obrazovky. Vpravo, vľavo alebo v strede možno tiež zobraziť informácie o audiosystéme, telefóne, asistenčných systémoch (Lane Assist, Front Assist atď.) alebo ostave vozidla.

Na digitálnom prístrojovom paneli možno nastaviť nasledujúce usporiadanie:

Klasické usporiadanie s veľkým kruhovým otáčkomerom (vľavo) a rýchlomerom (vpravo). Priestor medzi nimi možno usporiadať individuálne - zobrazuje sa aktuálny zábavný program alebo navigačná mapa.

Digitálne usporiadanie, pri ktorom mapa navigačného systému alebo iný vodičom preferovaný zdroj infotainment systému zaberá takmer celú plochu displeja, uľahčuje vodičovi orientáciu vďaka prehľadnému podaniu informácií. Aktuálna rýchlosť jazdy, zvolený prevodový stupeň, automaticky rozpoznané dopravné značky alebo navigačné údaje sa zobrazujú v horných alebo dolných virtuálnych lištách menšími písmenami a symbolmi.



Usporiadanie Infoprofile, pri ktorom je v strede displeja veľký „ukazovateľ“, napríklad navigačná mapa. Vpravo, vľavo a nad mapou je miesto pre individuálne dodatočné informácie, čo môže byť napríklad aktuálna rýchlosť, navigačný výhľad s piktogramami, zvolený prevodový stupeň, identifikácia dopravných značiek (napr. rýchlostný limit, zákaz predbiehania) alebo doba jazdy.

Redukované usporiadanie, ktoré je vhodné napríklad pri jazde v noci, digitálne zobrazuje na väčšej ploche iba dve vybrané informácie. Môže to byť napríklad aktuálna rýchlosť a zostávajúci rozsah paliva v nádrži. Navyše horný a dolný displej zobrazuje základné informácie (čas atď.) menšou veľkosťou písma. S aktívnym navádzaním k cieľu sú v strede viditeľné aj navigačné šípky.

Škodu Karoq si možno objednať s dvoma úrovňami výbavy, a to Ambition a Style. Ponuka motorov obsahuje dva zážihové a tri vznetové motory. Systém ŠKODA Connect nielenže umožňuje posádke vozidla byť vždy online, ale v prípade núdze vyšle automaticky volanie o pomoc, umožňuje vzdialený prístup k vozidlu a v prípade potreby odporúča obchádzkovú trasu.

-ša-

POLESTAR BUDE VYRÁBAŤ ELEKTRICKÉ AUTÁ PRE VOLVO CARS



Spoločnosť Volvo Cars oznámila, že jej odnož pre výrobu výkonných vozidiel Polestar sa stane novou spoločnosťou so samostatnou značkou, ktorá bude vyrábať elektrifikované výkonné vozidlá pre svetový trh. Ide o najnovšiu fázu prebiehajúcej transformácie spoločnosti Volvo.

S cieľom podporiť vývoj značky spoločnosť Volvo Cars tiež oznámila, že Thomas Ingenlath, hlavný viceprezident značky Volvo pre dizajn, sa ujme funkcie generálneho riaditeľa spoločnosti Polestar.

„Skutočnosť, že Thomas povedie organizáciu Polestar, je znakom nášho záväzku vytvoriť skutočne diferencovanú samostatnú značku v rámci skupiny Volvo Car Group," uviedol Håkan Samuelsson, prezident a generálny riaditeľ spoločnosti Volvo Cars.

Spoločnosť Volvo Cars kúpila 100 percent spoločnosti Polestar Performance v júli 2015. Obe spolupracovali v oblasti motoristického športu už od roku 1996. V budúcnosti bude spoločnosť Polestar ponúkať automobily značky Polestar, ktoré už neponesú logo Volvo, ako aj optimalizačné balíky pre sortiment vozidiel Volvo pod značkou Polestar Engineered. Spoločnosť Polestar sa bude tešiť špeciálnej technologickej a konštruktérskej synergickej spolupráci so spoločnosťou Volvo Cars a vďaka svojmu spojeniu so značkou Volvo bude mať aj výhodu významných úspor. Táto synergia jej umožní navrhovať, vyvíjať a vyrábať bezkonkurenčné elektrifikované výkonné automobily svetovej triedy. Spoločnosť Polestar oznámi bližšie informácie o svojich produktoch, industrializácii a komerčných plánoch túto jeseň.

-vo-

SEAT, Shotl a Moventis TESTUJÚ SLUŽBY kyvadlovej dopravy NA ŽELANIE



SEAT spolu so start-upom Shotl a v spolupráci so spoločnosťami Moventis a Media Urban SL implementujú službu kyvadlovej prepravy automobilom s vodičom v Sant Cugat del Vallès (provincia Barcelona), jednom z prvých miest v Španielsku, ktoré má ambíciu stať sa vzorovým Smart City. Táto iniciatíva na zdieľanej mobilite v pilotnej testovacej fáze, trvajúcej jeden mesiac, poskytuje obyvateľom flexibilné trasy, ktoré sa dajú adaptovať podľa potreby v reálnom čase. Vozidlo, ktoré sa používa pre túto službu je SEAT Alhambra, MPV so siedmimi sedadlami.

Cieľom projektu je študovať a poskytovať efektívnejšiu mestskú mobilitu, ktorá rieši existujúce problémy ako dopravné zápchy, zaťaženie životného prostredia, zlepšenie efektivity niektorých autobusových liniek a podobne. Pilotný test prebieha s východiskami od vlakových staníc Can Barata a Volpalleres, čím poskytne efektívnu alternatívu k autobusovým linkám reakciou na nepravidelný dopyt a malý počet cestujúcich. Používatelia môžu požiadať o službu prostredníctvom aplikácie Shotl, ktorá ich bude informovať aj o zostávajúcom čase čakania na vozidlo a predpokladanom čase príchodu do ich cieľa. Systém unifikuje požiadavky a uľahčuje prepravu viacerých osôb v rovnakom čase, čím sa mobilita stáva efektívnejšou a digitálne prepojenou. Službu bude zabezpečovať Moventis, prevádzkovateľ mestskej verejnej dopravy v Sant Cugat del Vallès, ktorý bude aj koordinovať potrebné ľudské zdroje.

Prelomovú službu vo svojej úvodnej koncepčnej fáze propagoval začiatkom roka 2017 CARNET, spoločná výskumná základňa pre mestskú mobilitu, ktorú vytvorili SEAT, Výskumná divízia koncernu Volkswagen a Katalánska polytechnická univerzita UPC s cieľom hľadať koncepcie a riešenia mobility budúcnosti v Barcelone.

Pri poslednom ročníku Smart City Expo World Congress v novembri 2016, na ktorom boli prezentované realizácie viažuce sa ku koncepcii Barcelona Smart Shuttle, simulácia ukázala, že 500 vozidiel jazdiacich v takejto službe prepravy podľa potreby, má priemernú obsadenosť 4,5 cestujúcich, čo môže nahradiť 2000 súkromných vozidiel počas dopravnej špičky. Tým by sa dosiahlo výrazné zmenšenie emisií CO_2 a zjednodušenie mestskej mobility v Barcelone.

-st-

Ford 1.0 EcoBoost získal už šiestykrát titul medzinárodný motor roka

Litrový zážihový motor EcoBoost bol porotou 58 automobilových novinárov z 31 krajín po šiesty rok po sebe zvolený za Medzinárodný motor roka v kategórii „Najlepší motor do 1,0 litra".Tento kompaktný trojvalcový zážihový motor zostáva neporazený vo svojej kategórii od svojho uvedenia na trh v roku 2012. V tomto roku bolo v kategórii do 1,0 litra zastúpených 35 motorov, čo je o deväť viac ako v roku, keď 1,0-litrový EcoBoost debutoval. Porota oceňovala kombináciu výkonu, spotreby a technológií motora.





V ponuke sú jeho verzie s výkonom 74, 92 a 103 kW. Tento motor teraz poháňa jedno z piatich nových vozidiel Ford predávaných v Európe, vrátane dvoch z piatich modelov Fiesta. Úsporné zážihové motory Ford EcoBoost so zdvihovým objemom do 3,5 litra poháňajú vozidlá Ford na celom svete – od kompaktného úplne nového typu Ford Fiesta až po dodávky Transit, pickupy a modely od tímu Ford Performance, vrátane modelov Focus RS a superšportu Ford GT.

Od začiatku roka 2018 sa bude 1,0-litrový motor EcoBoost dodávať s technológiou deaktivácie valca a zákazníkom prinesie zmenšené prevádzkové náklady – ak nie je potrebný plný výkon, napríklad pri jazde ustálenou rýchlosťou alebo pri jazde s minimálnym výkonom, automaticky zastaví jeden z valcov motora. Ako príklad pokročilej techniky, ktorá umožňuje spoločnosti Ford poskytovať možnosť voľby zákazníkom s úspornými zážihovými, vznetovými a elektrickými pohonnými jednotkami, slúži táto technológia, ktorá dokáže za 14 milisekúnd odpojiť alebo znova pripojiť jeden valec – čo je 20-krát rýchlejšie ako žmurknutie oka – bez vplyvu na výkon alebo kultivovanosť.

-fd-

AUTOMATICKÝ SKLAD MENŠÍCH DIELCOV V KVASINÁCH



ŠKODA AUTO vo svojej fabrike v Kvasinách uviedla koncom júla do prevádzky nový automatický sklad menších dielcov (AKL - z nemeckého Automatisches Kleinteilelager). Pre automobilku je výstavba AKL jedným z najväčších logistických projektov novodobej histórie. Automatický sklad menších dielcov umožní efektívnejšiu manipuláciu s narastajúcou komplexnosťou druhov materiálu a logistické procesy vo fabrike urobí ešte flexibilnejšími. Jedinečnosť skladu spočíva v stupni automatizácie. Sklad disponuje automatickým príjmom tovaru pomocou robotov a kamery a automatickým výdajom tovaru s robotmi, zdvižnými plošinami a posunovačmi. Robot prekladá boxy z dopravníka do vozíka úplne automaticky, bez zásahu človeka.

V novom automatickom sklade AKL v Kvasinách, kde sa vyrábajú okrem iných aj automobily ŠKODA KODIAQ, SUPERB a v blízkej dobe sa začne výroba typu KAROQ, sa drobné dielce nachádzajú na centrálnom mieste vnútri skladu dielcov. Ako uskladnenie, tak aj vyskladnenie prebieha plne automaticky. Z AKL sú drobné dielce dopravované priamo na montážnu linku. Tam prichádzajú v „just-in-sequence", teda presne v takom poradí, v akom majú byť doručené. Nový automatický sklad v Kvasinách ponúka kapacitu 45 000 boxov na menšie dielce.

Stavebné práce v Kvasinách začali v januári 2016. ŠKODA AUTO investovala viac ako 8 miliónov eur a počíta s ročnými nákladovými úsporami viac ako 1 milión eur.

-ša-

autor: Samuel BIBZA





Reprezentatívnejší VZHĽAD

Vo viacerých štátoch, najmä okolo Stredozemného mora, ale aj v Ázii sú autá s karosériou sedan mimoriadne obľúbené. Kúpna sila väčšiny obyvateľov týchto regiónov však nie je veľká, preto vedenie skupiny PSA Peugeot Citroen pred rokmi rozhodlo o vývoji cenovo dostupného sedanu veľkosťou patriaceho do nižšej strednej triedy. Čas ukázal, že to bolo dobré rozhodnutie, Peugeot 301 a Citroen C-Elysée sa na trhoch, pre ktoré prioritne vznikli, nestratili.

V prípade Citroena je dôkazom viac ako 400 000 predaných C-Elysée od roku 2012, kedy tento typ uviedli na trh. Raritou nie je ani na našich cestách.





V prvom štvrťroku 2017 ho Citroen dodáva v zmodernizovanej podobe. Dostal novú masku chladiča, chrómované šípy s nadväzujúcimi lištami v nej zaberajú celú šírku a končia sa až v dizajnovo upravených predných reflektoroch. Reflektory získali väčšiu plochu a chrómované prvky umocňujú moderný vzhľad. Zadnej časti dominujú reflektory s 3D efektom, charakteristickým znakom najnovších vozidiel Citroen. Vyskúšali sme model s úrovňou výbavy Shine poháňaný „základným" motorom z ponuky, ktorým je zážihový trojvalec 1.2 PureTech s maximálnym výkonom 60 kW výbave. Vozidlo malo príplatkový nový odtieň sivého laku karosérie (400 eur) a 16-palcové diskové kolesá San Diego z ľahkých zliatin v dvojfarebnom vyhotovení, za ktoré si treba priplatiť tiež 400 eur.

Interiéru dominuje prístrojová doska, ktorú zdobí lišta pred spolujazdcom. Plasty sú síce „tvrdé", ale na pohľad pôsobia celkom dobre. Dôležité je, že počas jazdy vo vozidle nič nevŕzgalo ani neklepalo. Prístrojová doska má novú grafiku ukazovateľov, zlepšila sa jasnosť a čitateľnosť informácií. Novinkou v prístrojovej doske je hodnotná 7-palcová dotyková obrazovka, na ktorej sa zobrazujú informácie z palubného počítača i obraz z cúvacej kamery, ktorá je zakomponovaná do veka batožinového priestoru. Dotykový displej slúži informačno-zábavnému systému Citroen Connect Radio s možnosť kompatibility s mobilmi cez MirrorLink, Android Auto a Apple CarPlay. Podľa druhu výbavy môžu mať zákazníci aj navigačný systém Citroen Connect Nav s integrovanou mapou Európy,







s hlasovým ovládaním (za navigáciu treba samostatne doplatiť 350 eur).

Predné sedadlá v kombinácii látka Claudia/mix koža (doplatok 400 eur) sú dostatočne pohodlné, ale so slabšou bočnou oporou. Pri úrovni výbavy Shine sú vyhrievané. Ku komfortu cestovania prispieva aj stredová lakťová opierka s úložným priestorom. Kožou potiahnutý volant má väčší priemer, kvôli úspore výrobných nákladov je bez akýchkoľvek tlačidiel, len výškovo nastaviteľný. To vodičom s výškou okolo 190 cm môže spôsobovať problémy pri hľadaní ideálnej polohy za volantom. Elektrické nastavenie vonkajších spätných zrkadiel je netradične umiestnené na prístrojovej doske, naľavo od volantu, kde sa nachádza aj tlačidlo na vypínanie ESP a otváranie veka batožinového priestoru. Panel s tlačidlami na elektrické otváranie okien nie je na dverách, ako vo väčšine áut, ale na stredovej konzole pred preraďovacou pákou prevodovky.

Osoby sediace na zadných sedadlách majú k dispozícii jedinečný priestor na nohy, v nižšej strednej triede príkladný. Sedadlá sú delené v pomere 60/40, majú mäkšie výplne, sedí sa na nich pohodlne. Batožinový priestor má objem 506 litrov, je síce veľký, ale má pomerne malý vstupný otvor a vysokú nakladaciu hranu, čo môže sťažiť nakladanie a manipuláciu s väčšími predmetmi. Zadné sedadlá sa dajú sklápať, no nevytvoria rovinu a priestor, ktorý vznikne je určený viac na prevážanie dlhých, úzkych premetov. Nič iné sa v sedane ani nedá očakávať.

Trojvalcový motor 1.2 PureTech s najväčším výkonom 60 kW pri 5750 ot./min. pokojne pracuje už pri malých otáčkach. Pri väčšine jázd tvoril hmotnostné zaťaženie vozidla len vodič, vtedy motor na pridanie plynu reaguje zreteľným zrýchlením vozidla hneď ako otáčky prekročia hranicu 1300 za minútu. Pod touto hranicou dokáže tiež pracovať, ale dunivejší zvuk a začínajúce vibrácie naznačujú, že snaha o úsporu paliva tlačením otáčok k voľnobehu nie je dobrým riešením. Najväčší krútiaci moment 117 Nm motor ponúka od 2750 ot./min. Výhrady nemáme ani k vlastnostiam päťstupňovej ručne ovládanej prevodovky. Táto pohonná sústava umožňuje C-Elysée zrýchľovať z pokoja na 100 km/h za 12,9 s a dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 168 km/h. Veľa hluku sa do kabíny dostáva hlavne pri diaľničných rýchlostiach, menšia cena vozidla sa musí zákonite niekde prejaviť. V nadpriemerne veľkej spotrebe benzínu však nie - v meste sme mali priemer 7,1 l/100 km, na okresných cestách 5 l/100 km a na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h (motor točí 4000 ot./min.) 7,3 l/100 km.



Podvozok je naladený na horšie a rozbité cesty. Dobre vyžehlí aj veľké priečne nerovnosti. V zákrutách je vozidlo primerane stabilné. Ak by sme napísali primerane cene, vozidlu by sme ukrivdili. Ale jazdné vlastnosti C-Elysée určite nemožno dať na roveň jazdných vlastností napríklad Citroena C4.

Citroen C-Elysée PureTech 82 vo výbave Shine sa predáva za 11 290 eur.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11,1:1, zdvihový objem 1199 cm³, najväčší výkon 60 kW pri 5750 ot./min., krútiaci moment 117 Nm pri 2750 ot./min
Prevody: 5-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson , priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, hrebeňové riadenie s elektr. posilňovačom, stopový polomer otáčania 5,35 m, pneumatiky rozmeru 195/55 R-16.

Karoséria: 4-dverová, 5-miestna, typu sedan.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4419/1748/1466 mm, rázvor náprav 2652 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1082/1470 kg, objem batožinového priestoru 506/640 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 168 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 12,9 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. 5,8/4,1/4,8 1/100 km, CO_2 110 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Zmodernizovaná „outdoorová“ Octavia Combi



Octavia je obchodne najúspešnejším typom automobilky Škoda Auto. Od konca minulého roka automobilka ponúka inovovanú tretiu generáciu Octavie s novo tvarovanou prednou i zadnou časťou karosérie, s moderným riešením asistenčných systémov, infotainmentu a konektivity a s novými výbavami. Vyskúšali sme model poháňaný najvýkonnejším motorom z momentálnej ponuky pohonných jednotiek pre tento model, vznetovým 2.0 TDI s výkonom 135 kW.

Model Scout je opäť odvedený od Octavie s karosériou kombi. „Outdoorový“ charakter vozidla v porovnaní so štandardnou verziou má o 30 mm zväčšenú svetlú výšku, strieborne lemované prvky v prednom aj zadnom nárazníku, ostro rezané





hmlové svetlá a tradične plastové lemovanie výrezov pre kolesá v blatníkoch. Kvôli terénnemu charakteru je štandardnou výbavou Octavie Scout balík „pre zlé cesty“ s plastovým prekrytím časti podlahy, vrátane brzdového a palivového vedenia pod autom. Vďaka väčšej svetlej výške a z nej vyplývajúcich väčších nájazdových uhlov – 14,5 stupňov vpredu a 16,6 stupňov vzadu – je tento model univerzálnejšie využiteľný ako bežná Octavia Combi.

Interiér nezapiera príbuzenstvo s ostatnými novými typmi značky Škoda. Použité materiály sú solídne, dielenské spracovanie prikladné. Ako v každej Octavii, aj tu boli pohodlné, v skúšanom aute elektricky nastaviteľné predné sedadlá (doplnková výbava), ich vyhrievanie je bez príplatku. Trojramenný športový volant s koženým poťahom a emblémom verzie Scout je vyhrievaný, má dobre tvarovaný veniec, výborne padne do ruky. Sú na ňom tlačidlá na ovládanie audiosústavy, palubného počítača. Nechýba ani obsluha mobilného telefónu spárovaného cez Bluetooth handsfree. Novinkou po inovácii je dotykový displej multimediálneho systému na stredovej konzole, v skúšanom vozidle 9,2 palcový (za príplatok) s navigačným systémom Columbus. Jeho sklený dizajn vyzerá efektne, ako aj do displeja zabudované funkčné tlačidlá. Menu je logické a prehľadné. O tom, že je to auto plne využiteľné aj pri bežnom živote rodiny, svedčí výbava, kde nechýba dvojzónová automatická klimatizácia, prehľadný displej palubného počítača, parkovacie snímače vpredu, vzadu, Full LED reflektory s AFS, s LED denným svietením, Top LED zadné svetlá, elektrické ovládanie okien vpredu, vzadu, strešný nosič Alu Optik, Simply Clever balík a ešte ďalšie prvky.

Na zadné sedadlá sa pohodlne usadia aj osoby vyššieho vzrastu. Ocenia lakťovú opierku s držiakmi na nápoje a zásuvku na 230 V a 2x USB (doplnková výbava). Batožinový priestor je dobre využiteľný, má jednoduchý geometrický tvar a pre značku Škoda povestný batožinový priestor s veľkým objemom. V základnom usporiadaní ponúka 610 litrov, po sklopení operadiel zadných sedadiel objem pre náklad narastie na 1740 litrov.

Škoda Octavia Scout je vybavená množstvom elektronických asistenčných systémov, vrátane veľmi užitočných ako sú Front Assist, ktorý akusticky aj vizuálne upozorní vodiča, keď sa prirýchlo priblíži k prekážke. Zvládne aj samočinne núdzovo brzdiť. Medzi ďalšie systémy štandardne patria systém kontroly slepého uhla, stabilizačný

www.mot.sk







systém, rozpoznávanie únavy vodiča, adaptívny tempomat v kombinácii s automatickým udržiavaním jazdného pruhu. Novinkou je systém automatického núdzového volania v prípade nehody. Scout má asistenčné systémy inovovanej Octavie.

Väčšia svetlá výška ani pri svižnejšej jazde zásadne nemení veľmi dobré jazdné vlastnosti „základnej“ Octavie Combi. Užitočná je elektronická uzávierka diferenciálu (EDS), ktorá umožňuje stabilný rozjazd na nespevnenom povrchu a je aktívna 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.

Štvorvalcový vznetový motor dosahuje výkon 135 kWpri 3500 až 4000 ot./min. Najväčší krú-





tiaci moment 380 Nm sa drží v rozsahu 1750 až 3250 ot./min. Otáčky motora rastú ľahko, výrazná akcelerácia vozidla prichádza po presiahnutí 2500 ot./min., zrýchľovanie začína ochabovať, keď sa ručička otáčkomera dostáva k hodnote 4000 otáčok za minútu. Auto dosahuje najväčšiu rýchlosť 219 km/h a z pokoja na 100 km/h zrýchli za 7,8 sekundy. Motor spolupracoval s automatickou prevodovkou DSG, ktorá preraďuje logicky a rýchlo. Umožňuje aj ručné sekvenčné



preraďovanie, len pákou pohybmi dopredu a dozadu. Chovanie automatickej prevodovky sa dá ovplyvniť voľbou jazdného režimu. V ekonomickom móde sa snaží držať otáčky okolo 1500 za minútu, v športovom nad 2000 ot./min. V režime offroad sa preraďuje zvlášť hladko a plynule. Stabilita vozidla je výborná i vďaka pohonu všetkých štyroch kolies. Spotreba paliva je závislá na štýle jazdy. Po týždennom jazdení v zmiešanej prevádzke, aj po nespevnených cestách, sme dosiahli priemernú spotrebu 6,4 l/100 km.

Škoda Octavia Combi Scout 2.0 TDI s výkonom 135 kW 4x4 6AP sa predáva za 31 240 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový vznetový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 15,8:1, zdvihový objem 1968 cm³, najväčší výkon 135 kW pri 3500 až 4000 ot./min., krútiaci moment 380 Nm pri 1750 až 3250 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-18.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu kombi. Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4687/1814/1531 mm, rázvor náprav 2680 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1559/2129 kg, objem batožinového priestoru 610/1740 litrov, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 219 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,8 s, spotreba nafty v komb. prevádzke 5,1 l/100 km, CO_2 133 g/km.

autor: Samuel BIBZA





„DODÁVKA“ s vlastnosťami MPV





Nová generácia Toyoty Proace predstavuje komplexný rad vozidiel, ktorý spĺňa profesionálne potreby v širokom rozsahu a zároveň predstavuje zaujímavú ponuku pre zákazníkov, ktorí hľadajú priestranný a pohodlný osobný automobil. V ponuke je v troch rôznych veľkostiach - kompaktná s dĺžkou 4606 mm a rázvorom náprav 2925 mm, stredne dlhá (L1) s dĺžkou 4956 mm, a dlhá (L2) s dĺžkou 5306 mm. L1 a L2 sú postavené na dlhšom rázvore náprav 3275 mm. Na výber je Proace v dvoch výbavových stupňoch Live a Active, na našom trhu v ponuke len so vznetovými štvorvalcovými motormi BlueHDi, ktoré sú v Toyote označované ako D-4D so zdvihovým objemom 1,6 a 2,0 litre. Štandardne sú spriahnuté so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a zabudovaným systémom automatického vypnutia a zapnutia motora Stop&Start od spoločnosti Toyota. Ako je zrejmé z prvého označenia typu motorov, sú z motorárne skupiny PSA, s ktorou Toyota spolupracuje pri výrobe tohto typu vozidla. Spolu so svojimi súrodencami Peugeot Traveller a Citroen Spacetourer využíva podvozkovú platformu EMP2 , akú má napríklad aj Peugeotu 308. Vyskúšali sme osobnú verziu Proace s prívlastkom Verso, so strednou veľkosťou L1, poháňanú motorom 2.0 D-4D s výkonom 110 kW.

Osobnú verziu možno rozpoznať podľa farebných nárazníkov, chrómovaného lemovania spodnej časti prednej mriežky chladiča, hmlových svetiel a dverí batožinového priestoru so samostatným otváraním, ktoré sa dodávajú ako súčasť štandardnej výbavy. Od stupňa výbavy záleží výber oceľových diskových kolies s priemerom 16“ alebo 17“ s plným krytom, možné sú aj 17-palcové „disky“ z ľahkých zliatin. Všetky tri varianty modelu Proace Verso majú po oboch stranách praktické bočné posuvné dvere. Sú 2,2 m široké a 1,9 m vysoké.

Priestranný interiér má plastové dielce síce s tvrdým povrchom, ale nepôsobia lacným dojmom. A hlavne počas jazdy, aj po veľmi nerovnej ceste držia na svojom mieste a nevydávajú vŕzgavé pazvuky. Kabína je osemmiestna, vpredu sú dve pohodlné sedadlá, druhý a tretí rad tvoria posuvné odnímateľné sedadlá na koľajničkách, vďaka čomu interiér získava flexibilitu a praktickosť. Druhý aj tretí rad sedadiel poskytuje dostatok miesta pre kolená, hlavu ako aj ramená dospelých osôb s výškou do 170 cm. Cestujúci v druhom rade môžu využívať pohodlné stolíky ako v lietadle a všetkých šesť zadných sedadiel je vybavených systémom Isofix pre upevnenie detských sedačiek. Komfort v druhom a treťom rade sedadiel zabezpečuje aj samostatne ovládaná stropná klimatizácia, konektory na nabíjanie tabletov a smartfónov. Batožinový priestor s tromi radmi sedadiel poskytuje 655 litrov. Pre zväčšenie objemu batožinového priestoru sa dajú postupne sklápať operadlá všetkých sedadiel druhého a tretieho radu, prípadne ich aj vybrať.

Poloha sedadla vodiča a spolujazdca je veľmi pohodlná, podobná ako ponúkajú vozidlá SUV. Medzi sedadlami sa nachádzajú samostatné úzke lakťové opierky. Z vozidla je veľmi dobrý výhľad do všetkých strán. Pred vodičom sú prístroje s prehľadnými analógovými

www.mot.sk











číselníkmi a ergonomické ovládacie tlačidlá. V strede prístrojovej dosky sa nachádza veľký 7-palcový dotykový displej s dobrou grafikou a tlačidlami základného menu po jej stranách. V celej kabíne sú k dispozícii rozmanité úložné priestory, vrátane držiakov na nápoje.

Aj keď je Proace Verso veľké auto, s pohotovostnou hmotnosťou takmer 2 tony, motor s najväčším výkonom 110 kW a krútiacim momentom 370 Nm mu poskytuje dobré dynamické vlastnosti.

Z pokoja na 100 km/h vozidlo zrýchli za 11 s, dosiahne najväčšiu rýchlosť 170 km/h. Motor pracuje ticho a hospodárne.

V meste sme dosiahli priemernú spotrebu 6,8 l/100 km, na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h so zaradeným šiestym prevodovým stupňom palubný počítač ukazoval spotrebu 7.8 l/100, cesty 2. a 3. triedy medzi obcami sme zvládali so spotrebou 5,4 l/100 km pri priemernej rýchlosti 70 km/h. Pri predvídavom spôsobe jazdy sa spotreba od týchto hodnôt odchýlila nahor aj pri takmer plne zaťaženom vozidle len nepatrne. Pri preraďovaní 6-stupňovej ručne ovládanej prevodovky cítiť miernu nepresnosť vedenia páky, ale druhý deň používania auta sme to už rušivo nevnímali.

Toyota Proace Verso má mäkšie naladenie podvozku, ale i pri svižnej jazde zostáva pri zmene smeru stabilná. Mali sme pocit, že sedíme za volantom dobrého viacúčelového auta (MPV), nie auta, ktoré má „úžitkových“ súrodencov. Tlmiče pruženia s variabilnou charakteristikou dokážu automaticky udržať zadnú časť auta v správnej výške.

Nová generácia modelu Proace Verso je vybavená novým systémom integrovanej bezpečnosti s označením „Toyota Safety Sense“. Súčasťou balíka bezpečnostných technológií je okrem iného upozornenie na hroziacu čelnú zrážku, autonómny systém núdzového brzdenia, varovný systém nežiaduceho vybočenia z jazdného pruhu, systém sledovania pozornosti vodiča, asistenčný systém rozpoznávania dopravných značiek. V skúšanom vozidle bol za príplatok 1900 eur balík Viditeľnosť, ktorý zahŕňa parkovacie snímače vpredu, vzadu, sledovanie slepého uhla, xenónové predné reflektory s ostrekovačmi, LED svetlá denného svietenia, farebný LCD displej palubných prístrojov a navigačný systém.

Toyota Proace Verso L1 2.0 D-4D s výkonom 110 kW so stupňom výbavy Active sa predáva za 37 850 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový radový, 16- ventilový vznetový, ventilový rozvod DOHC, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1997 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 370 Nm pri 2000 ot./min.

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

Podvozokpredné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadné kolesá zavesené na ramenách so šikmou osou kývania, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/55 R-18.

Karoséria: 5-dverová, 8-miestna typu van.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4956/1920/1890 mm, rázvor náprav 3275 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1627/1600 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1925/2740 kg, svetlá výška 160 mm, objem batožinového priestoru 655/2228 l, objem palivovej nádrže 69 l,.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 170 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11 s., spotreba nafty v kombinovanej prevádzke 5,6 l/100 km, CO_2 147 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ



Modernizovaný najmenší Hyundai

Prvá generácia najmenšieho typu značky Hyundai predávaného na našom trhu, i10, mala v Európe premiéru v roku 2008. Druhú generáciu predstavili v závere roku 2013, a bol to už rýdzo európsky automobil – navrhnutý a vyvinutý v technickom centre Hyundai Motor Europe (HMETC) v nemeckom Russelsheime. Vyrábajú ho v závode Hyundai Assan Otomotive Sanayi v Turecku. Teraz druhú generáciu i10 automobilka zmodernizovala.

Má novú kaskádovitú masku chladiča so zakrivenými, prirodzene plynúcimi líniami. Zmenený je aj tvar predného nárazníka, nové sú kruhové denné svetlá z LED, umiestnené v horných rohoch novej masky chladiča. Na zadnej časti karosérie je modifikovaný zadný





nárazník s čiernou vložkou a kruhovými zadnými svetlami do hmly. Aj zadné skupinové svetlá majú nové vyhotovenie. Profil i10 dopĺňajú bočné ochranné lišty nového tvaru a veľkosti. Inovovaný Hyundai i10 má na výber rovnako ako doteraz z dvoch osvedčených zážihových motorov – trojvalca so zdvihovým objemom 1 liter a 1,25-litrového štvorvalca. Štandardne spolupracujú s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Poháňané sú predné kolesá. V ponuke je v troch stupňoch výbavy: Start, Classic a Comfort. Vyskúšali sme model s najlepšou výbavou, poháňaný 1,2 litrovým motorom.

Príťažlivý červený metalický lak vozidla bol za príplatok 400 eur. Pri skúšaní najmenších áut je pre nás vždy hádankou, ako sa budeme cítiť za volantom, a potom, ako to bude, keď sa „posadíme za seba“ na zadné sedadlo. Aj keď má toto „mini“ rázvor náprav len 2385 mm, tvorcom interiéru sa podarilo umiestniť sedadlá v kabíne tak, že štyri osoby s výškou okolo 180 cm sa tu celkom pohodlne usadia. Päťmiestne „otypovanie“ autíčka reálne nemožno vzťahovať na dospelé osoby, vzadu môže dostatočne pohodlne sedieť len trojica detí predpubertálneho veku.

Skúšaný model mal dvojfarebný interiér v kombinácii sivej farby s červenými doplnkami, čiastočne červenými poťahmi sedadiel, prístrojovej dosky aj výplní dverí. Predné sedadlá majú jednoduchý tvar, dobre však podopierajú telo, vrátane stehien. Trojramenný multifunkčný volant je nastaviteľný len výškovo, rozsah prestavovania sedadla vodiča nám však umožnil nájsť si za ním vhodnú polohu. Na volante sú tlačidlá na ovládanie rádia, palubného počítača alebo telefónu cez pripojenie Bluetooth. Riešenie prístrojovej dosky aj vďaka farebnej kombinácii pôsobí hodnotne, i keď plasty v interiéri kvalitou zodpovedajú štandardu triedy najmenších áut. Prístrojová doska je prehľadná, prístrojový panel výborne čitateľný. Vodič má všetky potrebné ovládače po ruke. Zadné sedadlá majú takmer kolmé operadlá, príjemné je, že chodidlá na nich sediacich osôb sa dajú







i s rozbitými cestami. Je stabilné, iste aj preto, že elektronický stabilizačný systém zasahuje veľmi skoro.

Hyundai i10 1.2i s výkonom 64 kW s úrovňou výbavy Comfort sa predáva za 11 690 eur.

zasunúť pod predné sedadlá. Jediným limitom pohodlia cestovania v i10 je menšia šírka, vďaka ktorej sa vodič so spolujazdcom takmer dotýkajú ramenami. Poteší aj počet a rozmery odkladacích priestorov.

Batožinový priestor v základnom usporiadaní ponúka objem 252 litrov. Po sklopení zadných sedadiel delených v pomere 60/40 vznikne síce schod a šikmá úložná plocha, ale objem pre náklad sa zväčší na 1046 litrov. Pod podlahou batožinového priestoru sa nachádza sada na opravu defektu.

Hyundai po inovácii pridal do i10 aj nové technológie, v nami skúšanom vozidle bol balík Safety Pack za príplatok 600 eur. Zahŕňa systém varovania pred čelným nárazom a systém na upozornenie opustenia jazdného pruhu.

Motor s atmosférickým nasávaním so zdvihovým objemom 1,2 l má najväčší výkon 64 kW pri 6000 ot./min a krútiaci moment 120 Nm pri 4000 ot./min. Pracuje ticho až do 4000 otáčok za minútu. Tam ho však hnať treba len zriedkavo, pri potrebe razantnejšie zrýchliť. A vtedy je lepšie podradiť ako zošliapnuť plynový pedál k podlahe pri zaradenom piatom prevodovom stupni. Pri rýchlosti 50 km/h sa dá jazdiť už so zaradeným piatym prevodovým stupňom.







Na diaľnici sú otáčky za hranicou 4000 za minútu a vtedy výraznejšie rastie nielen spotreba benzínu, ale do kabíny sa dostáva dosť hluku. Pri takom malom aute to však neprekvapuje. Na diaľnici bola spotreba okolo 8 l/100 km, na okresných cestách pri plynulej jazde sme dosahovali spotrebu tesne pod 5 l/100 km, v meste sme mali priemer 6,8 l/100 km.

V dynamike vozidlu pomáhajú „krátke“ prevody 5-stupňovej ručne ovládanej prevodovky s presným preraďovaním. Maximálna rýchlosť vozidla je 171 km/h, zrýchli z pokoja na 100 km/h za 12,3 sekundy.

Vozidielko nás prekvapilo kvalitou podvozku, v zákrutách sa výrazne nenakláňa, poradí si

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový, rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1248 cm³, najväčší výkon 64 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 120 Nm pri 4000 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 s pružne skrutnou priečkou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, polomer otáčania 4,78 m, pneumatiky rozmeru 175/65 R-14.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu hatchback. Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3665/1660/1500 mm, rázvor náprav 2385 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1467/1480 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1016/1450 kg, svetlá výška 149 mm, objem batožinového priestoru 252/1046 l, objem palivovej nádrže 40 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 171 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,3 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,5/4,1/4,9 l/100 km, CO_2 114 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ



UŽITOČNÁ INOVÁCIA

Ford Kuga je na trhu od roku 2008. V roku 2012 mala výstavnú premiéru druhá generácia tohto SUV. Nedávno prešla výraznou omladzovacou kúrou.

Hlavne jej predná časť sa teraz viac podobá „tvári" jej súrodenca, typu Edge. Výraznejšia maska chladiča má viac chrómu, nové sú nárazníky, vďaka čomu Kuga pôsobí mohutnejšie. V zadnej časti sa zmenili hlavne svetlá a veko batožinového priestoru. Pre Kugu je v ponuke iba jeden zážihový motor, 1,5- litrový EcoBoost s trojicou úrovní výkonu 88, 110 a 134 kW. Priaznivci nafty majú k dispozícii motor so zdvihovým objemom 1,5 litra s výkonom 88 kW alebo 2-litový motor s výkonom 110 a 132 kW. Na výber sú 4 stupne výbavy: Trend, Business, Titanium a ST line.

Vyskúšali sme model poháňaný vznetovým motorom 1.5 TDCi Duratorq vyladeným na výkon 88 kW.

Motor bol spárovaný so 6-stupňovou automatickou prevodovkou PowerShift. Skúšané vozidlo malo úroveň výbavy Business, ktoré malo za príplatky aj obvodový alarm s priesto-





rovým snímačom a so snímačom náklonu, dvojité centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním (Thatcham 300 eur), auto-funkciu zapnutia reflektorov, dažďový snímač, monochromatické vnútorné spätné zrkadlo, reflektory s funkciou oneskoreného vypnutia „Follow me home" za 290 eur, sadu Style plus za 755 eur, ktorá zahŕňa 17" diskové kolesá z ľahkej zliatiny, pozdĺžniky strešného nosiča v striebornej farbe, tmavé sklá okien, ďalej za 575 eur elektricky vyhrievané predné sedadlá s funkciou regulácie teploty, tlakové ostrekovače reflektorov, elektricky vyhrievané čelné sklo, vyhrievané dýzy ostrekovačov čelného skla, elektricky vyhrievaný volant (sada Winter). Vozidlo malo aj príplatkový špeciálny metalický červený lak.

Kuga poskytuje veľký vnútorný priestor na predných aj zadných sedadlách. Vzadu sa z hľadiska priestoru pohodlne odvezú dvaja urastení cestujúci. Pri dlho trvajúcom cestovaní je príjemné, že si môžu zmeniť uhol sklonu operadiel. K pohodliu ich cestovania prispievajú dva výduchy ventilačnej a vykurovacej sústavy na konci konzoly nad podlahovým tunelom. Batožinový priestor má v základnom usporiadaní objem 406 litrov s dojazdovou rezervou, 456 litrov so sadou na opravu pneumatiky s defektom. Ak je to málo na prepravu objemnejšieho nákladu, priečne delené operadlo zadných sedadiel v pomere 60/40 sa dá sklopiť a priestor sa zväčší na 1653 litrov. Nakladacia hrana je 721 mm nad vozovkou.

Vodič aj vedľa neho sediaci spolujazdec majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Predné sedadlá sú primerane veľké, s dobrou bočnou oporou, ktorá spoľahlivo podrží telo pri ostrejšom prejazde zákrut. Pohodlie cestovania osôb na predných sedadlách zlepšuje široká posuvná lakťová opierka s integrovaným úložným priestorom. Nový trojramenný volant má hrubší veniec, je nastaviteľný výškovo aj pozdĺžne. Dotyková obrazovka nahradila



www.mot.sk



množstvo ovládačov, ktoré mala predchádzajúca generácia. Páčilo sa nám, že v Kuge ostali klasické ovládače slúžiace na ovládanie automatickej klimatizácie a vodič ich nemusí hľadať v informačno-zábavnom systéme. Súčasťou kvalitného multimediálneho systému SYNC 3 je aj hlasové ovládanie, aj v češtine (doplnková výbava). Novinka je kompatibilná so smartfónmi cez Apple CarPlay a Android Auto.

Silnou stránkou 1,5-litrového vznetového motora Duratorq je mäkký a kultivovaný chod. Záťah motora je už „odspodu", vďaka veľkému krútiacemu momentu 270 Nm pri 1500 až 2000 ot./min. Otáčky po stlačení pedála plynu už od hranice 1500 za minútu rastú rýchlo a rovnomerne, čo zabezpečuje plynulé zrýchľovanie vozidla. Z pokoja na 100 km/h Kuga s touto pohonnou sústavou zrýchli za 12,7 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 173 km/h. Motor okrem prijateľnej dynamiky ponúka aj dobrú spotrebu, ktorá sa počas týždenného skúšania



vozidla pohybovala na úrovni 6,6 l/100 km. Automatická dvojspojková prevodovka PowerShift preraďuje logicky a reaguje včas na zmeny polohy pedála akcelerátora. Ponúka aj možnosť ručného preraďovania, a to netradičným prepínačom na boku voliacej páky.

Jazdné vlastnosti sa v porovnaní s predchádzajúcou generáciou posunuli k lepšiemu komfortu. To je ostatne neprehliadnuteľný trend vo Forde. Podvozok je naladený skôr na pohodlnú jazdu, ale nie na úkor stability jazdy. V zákru-





VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16- ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1499 cm³ , najväčší výkon 88 kW pri 3600 ot./min., krútiaci moment 270 Nm pri 1500 až 2000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/55 R-17.

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu kombi.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4531/1838/1703 mm, rázvor náprav 2690 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1672/2100 kg, objem batožinového priestoru 406/456/1603/1653 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 173 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,7 s., spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 4,8/4,2/4,4 1 l/100 km, CO_2 124 g/km.



tách sa mäkšie pruženie prejavuje väčšími bočnými náklonmi karosérie, nestabilita vozidlu však ani pri rýchlejšom prejazde zákrutou vozidlu nehrozí. Elektronický strážca stability v Kuge pracuje spoľahlivo.

Ford Kuga 1.5 TDCi Duratorq s výkonom 88 kW A6-PowerShift s úrovňou výbavy Business sa predáva za 29 780 eur.

autor: Samuel BIBZA





Vyparádené CENOVO dostupné KOMBI







Vďaka veľkej popularite modelov Stepway v produktovom rade Dacie sa vedenie Dacie/Renaultu rozhodlo rozšíriť rodinu Stepway o Logan MCV Stepway. Dacia predstavila toto priestranné a cenovo dostupné kombi v marci na ženevskom autosalóne spolu s novými limitovanými edíciami viacerých typov. Nový Logan MCV Stepway ponúka väčšiu svetlú výšku o 50 mm, predný a zadný kryt pod nárazníkom, mriežku chladiča ako má typ Duster, bočné ochranné lišty nárazníka pre spodnú časť karosérie a špecifický interiér.

Vyskúšali sme model s „offroadovou“ vizuálnou úpravou, poháňaný zážihovým motorom TCe so zdvihovým objemom 0,9 litra , ktorý má najväčší výkon 66 kW. Spolupracoval s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Limitovaná séria Outdoor má uvádzaciu exkluzívnu farbu Sivá Island za príplatok 400 eur. Model skrášľujú aj pozdĺžne strešné lišty, nárazníky vo farbe karosérie, „terénne“ ochranné prvky nárazníkov striebristej farby a dvojfarebné vonkajšie spätné zrkadlá.

Priestranný interiér poskytuje päť plnohodnotných sedadiel pre päť dospelých osôb. Dielce z plastov bez mäkčených povrchov sú vyrobené aj vzájomne zmontované presne, takže počas jazdy nás nerušili žiadne vŕzgavé či klepotavé pazvuky. Sedadlo vodiča je veľké, dobre podopiera aj stehná, je prestaviteľné v dostatočne veľkom rozsahu. Volant je prestaviteľný len „výškovo“ a celkom sme sa za ním na sedadle hneď neudomácnili, na jeho odklon od zvislej osi sme si zvykli až po pár hodinách jazdy. Z miesta vodiča je bezpečný výhľad na okolie auta, aj na dôležité prístroje. Niektoré ovládače, napríklad okien dverí či tempomatu a obmedzovača rýchlosti v spodnej časti stredovej konzoly, nemajú najvhodnejšie umiestnenie. Pred ich použitím ich vodič

www.mot.sk

musí najprv pohľadom nájsť, spoliehanie sa na ich nájdenie rukou by znamenalo ešte dlhšie rozptyľovanie pozornosti vodiča.

Vzhľad prístrojovej dosky oživilo oranžové lemovanie stredovej konzoly, výduchov ventilačnej sústavy, rovnakej farby sú aj ozdobné švy poťahov sedadiel. Nový je kožený volant, ktorý dostal časť povrchu s matným chrómom a nápisom Stepway. Vo vozidle je dobre fungujúci dotykový multimediálny systém Media Nav Evolution s navigáciou so základným mapovým pokrytím Traffic Info, Bluetooth handsfree s funkciou audiostreamingu, rádio s ovládaním páčkami vpravo pod volantom, vstup USB, Jack (za 119 eur bolo vo vozidle aj mapové pokrytie celej Európy). Súčasťou výbavy boli aj elektricky nastaviteľné, vyhrievané vonkajšie spätné zrkadlá, ručne ovládaná klimatizácia, ovládače okien zad-







ných sedadiel (120 eur). Zadná parkovacia kamera vrátane zadných parkovacích snímačov (doplnková výbava 150 eur) a asistenčný systém rozjazdu do kopca zjednodušujú používanie vozidla.

Osoby na zadných sedadlách majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Sedenie vzadu je pohodlné, sedacie časti sedadiel sú dostatočne dlhé, ideálne podopierajú stehná aj urastenejších osôb. Batožinový priestor má objem až 573 litrov. Sklopením zadných sedadiel, priečne delených v pomere 40/60 vznikne síce schod, objem sa však zväčší na 1518 litrov. Pod podlahou bolo, za príplatok 60 eur, rezervné koleso. Nakladacia hrana je nízko nad vozovkou, manipulácia s nákladom je jednoduchá. Pri celkovej dĺžke vozidla 4,5 metra možno prepravovať predmety dlhé až 2,7 metra. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov, napríklad v predných i zadných dverách, odkladacia schránka pred spolujazdcom, držiak nápojov na stredovej konzole, či v lakťovej opierke za príplatok 100 eur.



Prepĺňaný zážihový motor so zdvihovým objemom 898 cm^3 prenáša krútiaci moment na predné kolesá cez 5-stupňovú ručne ovládanú prevodovku. Malý trojvalec poskytuje vozidlu primeranú dynamiku už od malých otáčok, netreba otáčky hnať až k ich hornej dovolenej hranici. Najvýraznejšie zrýchľovanie vozidlu poskytuje, keď pracuje v strednom pásme otáčok. Príjemným prekvapením v lacnom aute je aj jeho akustický prejav – v kabíne nás hlukom naozaj nerušil. Spolupracoval s 5- stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, ktorej tiež nemáme čo vytknúť. Z pokoja na rýchlosť 100 km/h dokáže Logan MCV s touto sústavou pohonu zrýchliť za 11,1 sekúnd a dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 170 km/h. Počas týždenného skúšania vozidla na verejných cestách rôznych kategórií motor v priemere spotreboval 6,2 l/100 km.

Podvozok je „mäkký“, v zákrutách sa karoséria viac nakláňa a pri ostrejšom prejazde cíti, že vozidlo má sklony k nedotáčavému šmyku. Na cestách s nerovným povrchom v aute obsadenom len vodičom v zákrute „znervóznie“ aj zadná náprava.

Ak sa vodič nehrá na pretekára, štandardne montovaný systém ESP si poradí aj s náznakmi nedotáčavosti aj s následkami poskakovania zadných kolies na nerovnostiach. Vozidlo dobre zvláda aj rozbité cesty, podvozok pri primerane malých rýchlostiach nesie karosériu cez ne celkom plavne.

Pri „diaľničných rýchlostiach“ preniká do interiéru nielen aerodynamický hluk, ale aj hluk od odvaľujúcich sa kolies.

Dacia Logan MCV 0,9 TCe s výkonom 66 kW s úrovňou výbavy Stepway Outdoor sa predáva za 11 040 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3 -valcový, 12-ventilový prepĺňaný zážihový s priamym vstrekovaním, ventilový rozvod OHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 898 cm^3, najväčší výkon 66 kW pri 5000 ot./min., krútiaci moment 140 Nm pri 2250 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, zadná viečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor vpredu/vzadu, kotúčové brzdy vpredu, bubnové vzadu, hrebeňové riadenie s posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,68 m, pneumatiky rozmeru 205/55 R-16.

Karoséria:5-dverová, 5-miestna typu kombi.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4528/1762/1550 mm, rázvor náprav 2634 mm, svetlá výška 192 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1211/1605 kg, objem batožinového priestoru 573/1518 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 170 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,1 s, spotreba benzínu v komb. prevádzke 5,1 km, CO_2 115 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Po modernizácii takmer ELEGÁN





Sedan Peugeot 301 je určený pre zákazníkov, ktorí obracajú každý peniaz v ruke, kým ho za niečo zaplatia. Nie z lakomosti, ale pretože tých peňazí nemajú nazvyš. Tento sedan nižšej strednej triedy zrejme plní ich očakávania, lebo od jeho uvedenia na trh v roku 2012 bolo vyrobených takmer 400 000 vozidiel. Momentálne sa už predáva inovovaná verzia tohto typu. Zmeny, najmä na prednej časti karosérie skutočne zdvihli vizuálnu hodnotu tohto vozidla, vyzerá naozaj zaujímavo. Na širokej mriežke chladiča je v hornej lište umiestnený názov značky a logo – štylizovaný lev - je umiestnené v strede.

Reflektory sú vyhotovené z troch materiálov a sú zapustené do karosérie, v zadných svetlách sú hlavne v noci zreteľne viditeľné tri „pazúry“. V krátkom časovom slede sme vyskúšali dva modely, prvý so zážihovým a druhý so vznetovým motorom. Obidve vozidlá mali motory s rovnakým zdvihovým objemom 1,6 litra.

Do interiéru sa dobre nastupuje cez naširoko sa otvárajúce dvere. Predné sedadlá sú výškovo a pozdĺžne nastaviteľné, majú dostatočne účinné bočné vedenie. V skúšaných vozidlách boli za príplatok aj vyhrievané. Nie každému bude vyhovovať poloha za volantom, ktorý je blízko prístrojovej dosky. Vodič si nemôže volant pritiahnuť k sebe podľa svojich potrieb, môže nastaviť len jeho sklon. Informácie o prevádzke vozidla vodičovi poskytuje prístrojový panel s bielymi stupnicami prístrojov. Tempomat a multimédiá sa ovládajú špeciálnymi páčkami. Na stredovej konzole je umiestnený 7-palcový displej, vizuálne zdôraznený strieborným olemovaním. Je rozhraním pre navigáciu s integrovanou mapou Európy, hlasovým ovládaním ako aj pre cúvaciu kameru. Cez dotykový displej auta vodič ovláda všetky aplikácie potrebné počas jazdy. Na paneli sa nachádzajú aj ovládače klimatizácie.

Ovládače okien v dverách sú umiestnené netradične, na stredovej konzole, po oboch stranách preraďovacej páky prevodovky. Použitá platforma s rázvorom náprav 2,65 metra zabezpečuje veľmi dobrý priestorový komfort pre štyroch cestujúcich. Osoby na zadnom sedadle lavicového typu majú dostatok miesta v oblasti ramien (ak sú len dvaja), ako aj kolien. Batožinový priestor má veľký objem, až 640 litrov. Po jednoduchom sklopení operadiel sedadiel delených v pomere 60/40 sa objem pre batožinu zväčší na 1332 litrov. Naloženie objemnejších predmetov, ako pri každom sedane, významne limituje vstupný otvor batožinového priestoru. Vo vozidle by sme prijali viac odkladacích priestorov. Veko batožinového priestoru sa aj po inovácii otvára len ovládačom na kľúči alebo ovládačom z vnútra kabíny.

Prvý z testovaných modelov poháňal zážihový motor 1.6 VTi. Je vybavený viacbodovým vstrekovaním a variabilným časovaním ventilov. Výkon 85 kW a krútiaci moment 150 Nm neohúria, ale pre sedan s malou hmotnosťou bohato stačia na zabezpečenie dostatočne svižnej jazdy. Otáčky sa od voľnobežných vzďaľujú spočiatku len neochotne, ale po prekročení hranice 3000 za minútu je to už celkom dobré. Najviac sily tento motor ukazuje v rozmedzí otáčok 3500 až 5500 za minútu. Viac je ho zbytočné „vytáčať“, rýchlosť už narastá pomaly. Po naštartovaní studeného motora cítiť slabšie vibrácie na volante, motor sa však pomerne







rýchlo ohreje na prevádzkovú teplotu a chvenie skončí. Ani potom však nemožno povedať, že by posádka motor v kabíne nepočula. Motor dobre spolupracoval so 6-stupňovou automatickou prevodovkou od spoločnosti Aisin. Prevodovka preraďuje plynule a hladko, pri potrebe razantnejšieho zrýchľovania, napríklad pri predbiehaní, sme využívali ručné sekvenčné preraďovanie. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli priemernú spotrebu 7,7 l/100 km.

Druhý model poháňal vznetový motor 1.6 BlueHDi, ktorý dokáže vyvinúť výkon 73 kW pri 3750 ot./min. a krútiaci moment 254 Nm dosahuje už od 1750 ot./min. Vozidlo s ním dosahuje najväčšiu rýchlosť 183 km/h a zrýchľuje z 0 na 100 km /h za 10,8 sekundy. Vznetový motor pre plnenie emisnej normy Euro 6 používa nielen filter pevných častíc, ale aj systém Selective Catalytic Reduction s aditívom na odstraňovanie kysličníkov dusíka.







Pracuje kultivovane v celom rozsahu pracovných otáčok, prekvapil dynamikou aj pri otáčkach pod hranicou maximálneho krútiaceho momentu. Spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Hnacia sústava tohto modelu sa nám z hľadiska spotreby nafty páčila bez výhrad. Pri prevažne svižnej jazde s približne tretinovým zastúpením trás v meste, po okresných cestách aj diaľnici sme dosiahli priemer 4,8 l/100 km.

Podvozok je komfortne naladený, dobre tlmí nerovnosti na cestách. Na kvalitnej vozovke bez problémov drží zvolenú stopu, v zákrutách sa vozidlo správa pri bežných rýchlostiach neutrálne, ESP nastupuje v krízových momentoch s predstihom. Podvozok tohto auta nie je pre vodičov, ktorí sa vyžívajú v športovom štýle jazdy. Motor v obidvoch vozidlách je tichý, veľa vonkajšieho hluku sa do kabíny dostáva až pri diaľničných rýchlostiach.





Peugeot 301 1.6 VTi s výkonom 85 kW EAT6 v limitovanej edícii Style sa predáva za 13 390 eur. Peugeot 301 1.6 BlueHDi s výkonom 73 kW a 5 stupňovou ručne ovládanou prevodovkou s úrovňou výbavy Allure sa predáva za 13 890 eur.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
a/ 4-valcový, 16-ventilový zážihový, b/ 4-valcový, 8 ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer a/ 11:1, b/ 16:1, zdvihový objem a/ 1587 cm³, b/ 1560 cm³, najväčší výkon a/ 85 kW pri 6050 ot./min., b/ 73 kW pri 3750 ot./min., krútiaci moment a/ 150 Nm pri 4000 ot./min., b/ 254 Nm pri 1750 ot./min.

Prevody:
a/ automatická prevodovka EAT6, b/ 5-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson , priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy vpredu, vzadu bubnové, hrebeňové riadenie s posilňovačom, stopový polomer otáčania 5,35 m, pneumatiky rozmeru a/ 195/55 R-16, b/ 185/65 R-15.

Karoséria: 4-dverová, 5-miestna typu sedan.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4445/1748/1477 mm, rázvor náprav 2652 mm, pohotovostná/celková hmotnosť a/ 1210/1590 kg, b/ 1186/1590 kg, objem batožinového priestoru 640/1332 l, objem palivovej nádrže a/ 50 l, b/ 45 l..

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť a/ 180 km/h, b/ 183 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h a/ 11,1 s, b/ 10,8 s, a/ spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 9/5,2/6,6 l/100 km, b/ spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb.4,6/3,4/3,9 l/100 km, CO2 a/ 154 g/km, b/ 101 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Stále MILÉ autíčko





Pre automobilku Suzuki je Swift už niekoľko rokov v Európe obchodne najvýznamnejším typom. Ide o sympatické, prevádzkovo spoľahlivé auto s výbornými jazdnými vlastnosťami a malou spotrebou paliva. V Európe mala nová, štvrtá generácia Suzuki Swift premiéru v marci na autosalóne v Ženeve. Dizajn predchádzajúcich troch generácii bol vydarený, aj preto sa tento typ tak dobre predával. Od predchádzajúcej generácie sa nová líši takmer vo všetkom.

Nový Swift je o niečo kratší a nižší, ale zvnútra priestrannejší. Je 3840 mm dlhý, 1735 mm široký. Má teda o 10 mm kratší a o 40 mm širší pôdorys ako mala tretia generácia. Výška nového Swifta s pohonom len predných kolies je 1495 mm, čo je medzigeneračne o 15 mm menej, tento výškový rozdiel platí aj pre variant s pohonom 4x4, s terajšou výškou 1520 mm. Konštruktérom sa podarilo natiahnuť rázvor náprav o 20 mm na hodnotu 2450 mm. Rozšírili sa aj rozchody kolies o 30 mm. Je postavený na platforme s označením HEARTEC, akú využíva aj o 155 mm dlhší typ Suzuki Baleno. Použitím viacerých druhov plechov s vysokopevnostných ocelí a moderných výrobných postupov ako aj nových konštrukčných riešení je uvedená platforma tuhá, bez dodatočných výstuh. To viedlo k významnej úspore hmotnosti, ktorá sa mení v závislosti od druhu pohonu a rozsahu výbavy.

Základný tvar karosérie sa nelíši od predchádzajúcej generácie. Je viac „svalnatý“, iná je predná časť so šesťuholníkovou maskou chladiča. Vertikálne orientované reflektory sú osadené dennými LED. Čierne A a B stĺpiky dopĺňa čiastočne čierny lakovaný zadný stĺpik, čo navodzuje dojem plávajúcej strechy. Kľučky zadných bočných dverí sú teraz skryté v zadných stĺpikoch karosérie, vzadu sú najmä inak tvarované združené svetlá.

V ponuke sú tri druhy pohonných jednotiek. Základným motorom zostáva 1,2- litrový štvorvalec DualJet s atmosférickým nasávaním, s výkonom 66 kW. Môže spolupracovať s ručne ovládanou 5-stupňovou prevodovkou, s prevodovkou s plynulou zmenou prevodov (CVT), poháňa aj Swift s pohonom 4x4 a je aj súčasťou „mierne hybridného“ pohonu s integrovanou jednotkou ISG. Výkonnejší je prepĺňaný trojvalec 1.0 Boosterjet s priamym vstrekovaním benzínu do valcov, s výkonom 82 kW. Spolupracuje s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, alebo s klasickou planétovou 6-stupňovou automatickou prevodovkou s hydrodynamickým meničom. Aj tento motor môže byť súčasťou pohonu SHVS. Vznetový motor už nie je súčasťou ponuky pohonných jednotiek pre novú generáciu Swifta. Zákazníci majú na výber tri stupne výbavy – GL, GL+ a GLX.

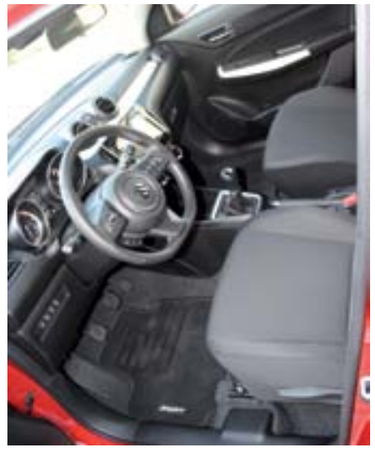
Mali sme možnosť vyskúšať Swift s 1.2 litrovým zážihovým motorom s výkonom 66 kW spolupracujúci s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou a pohonom 4WD. Hneď nato sme vyskúšali Swift poháňaný 1,0-litrovým motorom s výkonom 82 kW so 6-stupňovou automatickou prevodovkou a pohonom len predných kolies (2WD). Obidva modely mali najvyšší stupeň výbavy GLX.

Swift má interiér koncipovaný v podobnom štýle ako má typ Baleno, o ktorom sme už písali. Medzi kruhovými stupnicami rýchlomeru a





www.mot.sk



otáčkomeru je 4,2 –palcový farebný displej typu TFT. Na informačnom displeji sa zobrazuje napríklad okamžitá/priemerná spotreba, dojazd, indikátor preradenia (5MT), priemerná rýchlosť, vonkajšia teplota, hodiny.... V strednej časti prístrojovej dosky je nový 7-palcový dotykový displej pre ovládanie audiosústavy s podporou USB či SD kariet. Displej infotaimentu, známy už z Vitary, je prehľadný, má slušnú grafiku, dobre fungujúcu navigáciu. Zobrazuje aj obraz zo zadnej parkovacej kamery. Nastavovanie hlasitosti posúvaním prsta počas jazdy však nie je jednoduché. Swift je prvým typom Suzuki, ktorý má vo výbave (za príplatok) kvalitný systém na rozpoznávanie hroziaceho nebezpečenstva pred vozidlom. Jeho riadiaca jednotka získava informácie z jednookej kamery schopnej rozpoznávať objekty pred autom na strednú a dlhú vzdialenosť a z laserového snímača, ktorý registruje prekážky blízko pred vodičom aj v noci.



Nárast šírky vozidla umožnil posunúť predné sedadlá o 10 mm smerom von od pozdĺžnej osi vozidla. Sedadlá sú osadené nižšie nad podlahou a tak cestujúci na predných sedadlách majú viac miesta nad hlavami. Predné sedadlá sú pohodlné, s účinným bočným vedením. V nami skúšaných vozidlách boli aj vyhrievané. Nový je športový trojramenný volant s koženým poťahom, s tlačidlami na ovládanie audiosystému, tempomatu a hands-free telefonovania. Dobre vyzerajú kruhovo tvarované ovládače a výduchy klimatizácie. Vzadu, i keď pribudlo 23 mm nad hlavou, nemajú osoby s výškou okolo 180 cm komfortný odstup hláv od stropu. Objem batožinového priestoru 265 litrov je o 54 litrov väčší ako pri tretej generácii. Prispelo k tomu o 75 mm dlhšie dno, ale aj optimalizovaný tvar bokov. Po sklopení zadných sedadiel, delených v pomere 60:40, vznikne menší schod, objem sa zväčší na 947 litrov. V kabíne je dostatok odkladacích priestorov.

Pvý skúšaný Swift (červený) poháňal zážihový štvorvalec s atmosférickým nasávaním 1.2 DualJet s výkonom 66 kW. Na každý valec pripadajú dva vstrekovače, ktoré vstrekujú benzín do vetiev nasávacieho potrubia vedúcich vzduch do jednotlivých valcov. Tento motor s veľkým kompresným pomerom 12,5:1 sme už vyskúšali v automobiloch Swift viackrát. Najväčší výkon 66 kW dosahuje pri 6000 otáčkach za minútu, slušné maximum krútiaceho momentu 120 Nm má pri 4400 ot./min. Motor s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou dokáže Swift zrýchliť z 0 na 100 km/h za 12,6 s a zabezpečiť mu najväčšiu rýchlosť 170 km/h. Swift s pohonom 4x4 mal integrovanú jednotku ISG „mierneho hybridu“. Ide o elektromotor, ktorý plní funkciu spúšťača motora, pri spomaľovaní vozidla sa mení na generátor, ktorý dobíja malú lítium-iónovú batériu pod sedadlom vodiča. Z nej potom pri potrebe zrýchľovať elektomotor odoberá naakumulovanú elektrickú energiu a pomáha spaľovaciemu motoru. Keďže je pripojený cez remeňový prevod, štartovanie spaľovacieho motora po jeho automatickom vypnutí pri zastavení vozidla je tiché a mäkké (pohon SHVS- Smart Hybrid Vehicle by Suzuki). Celý „mild-hybrid-











ný“ systém má hmotnosť iba 6,2 kg a je schopný zmenšiť normovanú spotrebu o 0,4 l. Auto sme dostali nezabehnuté, malo najazdených len 60 kilometrov, takže s dosiahnutou spotrebou v kombinovanej prevádzke 5,4 l/100 km sme boli veľmi spokojní.

Druhé skúšané vozidlo (modré) poháňal trojvalcový 1.0-litrový prepĺňaný motor s najväčším výkonom 82 kW a krútiacim momentom 160 Nm pri 1700 až 4000 ot./min. Swift s ním zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 10 s a dosiahne najväčšiu rýchlosť 190 km/h. Živo reaguje na zmeny plynového pedála už pri malých otáčkach, ochotne zaberá od 1750 ot./min. Motor je tichý, na voľnobehu ho sprevádzajú slabé vibrácie a vo väčších otáčkach tradičný zvuk trojvalca. Dobre spolupracoval so 6-stupňovou automatickou prevodovkou. Auto sme dostali tiež celkom nové, malo najazdených len 8 kilometrov. Reálna priemerná spotreba v kombinovanej prevádzke tohto modelu bola 5,8 l/100 km.

Nový Swift nás presvedčil, že patrí medzi najlepšie ovládateľné malé autá na trhu, jazda s ním je zábavná. V zákrutách má veľmi dobrú stabilitu. Prekvapujúco stabilne pôsobí aj pri jazde po diaľnici, nie je príliš citlivý ani na bočný vietor. Podvozok je tvrdší, ale dostatočne dobre filtruje nerovnosti na našich cestách.

Suzuki Swift 1.2 DualJet + SHVS 4WD s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou s úrovňou výbavy GLX sa predáva za 14 590 eur.

Swift 1.0 BoosterJet 2WD so 6-stupňovou automatickou prevodovkou a úrovňou výbavy GLX sa predáva za 14 990 eur. Pri obidvoch vozidlách je potrebné si priplatiť 400 eur za metalizu.







VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
a/ 4-valcový, b/ 3-valcový, a/16-ventilový zážihový, b/12-ventilový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer a/ 12,5:1, b/ 10:1, zdvihový objem a/ 1242 cm³, b/ 998 cm³, najväčší výkon a/ 66 kW pri 6000 ot./min., b/ 82 kW pri 5500 ot/min., krútiaci moment a/ 120 Nm pri 4400 ot./min., b/ 160 Nm pri 1700 až 4000 ot./min.

Prevody: a/ 5-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej aj zadnej nápravy, b/ 6-stupňová automatická prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektromechanickým posilňovačom, minimálny polomer otáčania 4,8 m, pneumatiky rozmeru a/ 195/55 R-16, b/ 185/55 R-16.

Karoséria: 5- dverová, 5-miestna typu hatchback.
Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v
a/ 3840/1735/1520 mm, b/ 3840/1735/1495 mm, rázvor náprav 2450 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1520/1525 mm, svetlá výška 120 mm, pohotovostná/celková hmotnosť a/1035/1405 kg, b/ 1015/1380 kg, objem batožinového priestoru 265/947 l, objem palivovej nádrže 37 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť a/ 170 km/h, b/ 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za a/ 12,6 s, b/ 10 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke a/ 4,9/4,2/4,5 l/100 km, b/ 6,4/4,3/5 l/100 km, CO_2 a/ 101 g/km, b/ 114 g/km.



Spoločnosť Lexus na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom v európskej premiére predstavuje luxusný kompaktný crossover NX a inovovaný luxusný kompaktný hatchback CT. Ako svižný mestský crossover zažíva typ NX úspech od svojho uvedenia na trh, ktoré sa udialo pred tromi rokmi.

Európske premiéry Lexusu – NX a CT





Expresívny štýl, priestrannosť interiéru, komfort, bezpečnosť a jazdné vlastnosti mu pomohli významne prispieť k celosvetovému rastu predaja značky Lexus. Teraz je pripravený prekonať očakávania zákazníkov modernejším štýlom exteriéru, zlepšeniami interiéru a prvkami vybavenia s ešte väčším komfortom a funkčnosťou. Spoločnosť Lexus uviedla na trh luxusných vozidiel kompaktný hybridný hatchback CT 200h na ženevskom autosalóne v roku 2010. Pri najnovšej modernizácii získal model športovejší štýl, zlepšenú kabínu a nové prvky výbavy.

Nový crossover NX a vynovený hatchback CT sa postavia do svetla reflektorov expozície Lexus vo Frankfurte spolu s novým vlajkovým sedanom LS a luxusným kupé LC. Tieto vozidlá „so svätožiarou“ najlepšie ilustrujú novú celosvetovú komunikačnú stratégiu spoločnosti Lexus a jej slogan „Experience Amazing“ (Zažijete niečo úžasné) a sú hlavným prvkom jedného z najrušnejších rokov v celej histórii značky.



Na potvrdenie svojho postavenia globálnej značky pre luxusný životný štýl predstaví spoločnosť Lexus aj ukážky projektov svojej nedávnej tvorivej spolupráce z oblasti módy, kinematografie a dizajnu.

Jedným z nich je futuristická vesmírna loď SKYJET vytvorená pre najnovší sci-fi film režiséra Luca Bessona „Valerián a mesto tisícich planét", ktorý mal vo svetových kinách premiéru v letných mesiacoch. Spoločnosť Lexus spolupracovala s tvorivým tímom tvorcov filmu a zhmotnila pre strieborné plátno ich víziu jednomiestnej stíhacej lode SKYJET, ktorá hrá ústrednú úlohu v akčných scénach novej sci-fi snímky.

V súlade so svojím priekopníckym duchom spoločnosť Lexus predstavila na frankfurtskom autosalóne aj nové poňatie tradičnej tlačovej konferencie v podobe radikálne nového spôsobu komunikácie s médiami. V nabitom rozvrhu tlačových dní nemala tlačová konferencia spoločnosti Lexus žiadny presne stanovený čas. Namiesto toho zástupcovia médií mohli prísť do stánku značky Lexus v čase, kedy to vyhovuje im, a pomocou okuliarov na rozšírenú realitu absolvovali „prehliadku so sprievodcom“, v rámci ktorej si prezreli stánok automobilky spolu s komentárom a prezentáciami Alaina Uyttenhovena, riaditeľa európskej divízie Lexus Europe, a produktových špecialistov spoločnosti Lexus. **-ls-**



KOMBINÁCIA UNIVERZÁLNOSTI A ÚSPORNOSTI



Nová Optima Sportswagon Plug-in Hybrid sa dostane do predaja v celej Európe od tretieho štvrťroka 2017. Je najnovším modelom, ktorý obohacuje rozširujúcu sa zostavu vozidiel Kia s malou produkciou emisií. Nový derivát v sebe spája univerzálnosť tradičnej Optimy Sportswagon s úspornou pohonnou jednotkou, ktorá je súčasťou sedanu Optima Plug-in Hybrid uvedeného na trh v roku 2016.

Optima Sportswagon Plug-in Hybrid je poháňaná súborom lítiovo-iónových polymérových akumulátorov s kapacitou 11,26 kWh, z ktorých odoberá prúd elektromotor s výkonom 50 kW. Pohonná jednotka umožňuje pohon vozidla v čisto elektrickom režime do vzdialenosti 62 km a pri rýchlosti, ktorá dosahuje až 120 km/h. „Srdcom" inovatívnej pohonnej jednotky je úsporný 2,0-litrový štvorvalcový motor „Nu" GDI od spoločnosti Kia, ktorý sám generuje výkon 114 kW a krútiaci moment 189 Nm. Motor je spojený s elektromotorom, čo umožňuje vozidlu pracovať v režime podporného nabíjania v prípade, keď sa akumulátor vybije. Celkový výkon pohonnej jednotky je 151 kW pri 6000 ot./min., a to vďaka používaniu elektromotora, ktorý uľahčuje okamžitú odozvu motora na pokyny plynového pedála. S pridaním elektrickej energie je celkový výstupný krútiaci moment modelu Plug-in Hybrid 375 Nm a túto hodnotu dosahuje už od 2330 ot./min. Krútiaci moment sa na vozovku prenáša prostredníctvom šesťstupňovej automatickej prevodovky. Elektromotor so zabudovanou prevodovkou a výkonom 50 kW nahrádza tradičný menič krútiaceho momentu. Optima Sportswagon Plug-in Hybrid akceleruje z 0 na 100 km/h za 9,7 sekundy.

Dve kľúčové technológie šetria a regenerujú energiu akumulátora – rekuperačné brzdenie a pokročilý systém vyhrievania, vetrania a klimatizácie (HVAC). Súčasťou systému HVAC je aj samostatná funkcia vetrania iba pre vodiča, ktorá šetrí energiu. Systém rekuperačného brzdenia tretej generácie umožňuje vozidlu získavať kinetickú energiu pri jazde na voľnobeh alebo brzdení. Oproti systémom nachádzajúcim sa v predošlých modeloch Optimy Hybrid dokáže tento zlepšený systém regenerovať o 11 % viac energie, pričom dobíja akumulátor vždy, keď je to možné.

Optima Plug-in Hybrid je vybavená pokročilým systémom HVAC od spoločnosti Kia, ktorý prevzal z modelu Kia Soul EV. Využíva inteligentný systém prívodu vzduchu so systémom vetrania „iba pre vodiča", ktorý poskytuje funkciu vetrania a vyhrievania iba pre sedadlo vodiča a vypína vyhrievanie a vetranie v ďalších priestoroch interiéru vozidla. To je v protiklade s tradičnými systémami, v ktorých zatvorenie jedného vetracieho otvoru iba odkloní vetranie smerom cez ostatné otvory – pričom spotreba energie zostáva vždy rovnaká. Systém HVAC zmenšuje zaťaženie akumulátora a obmedzuje spotrebu energie vynakladanú na vyhrievanie a vetranie.





Nová Optima Sportswagon Plug-in Hybrid poskytuje 440 litrov batožinového priestoru – čo je o 133 litrov viac ako poskytuje sedan Optima Plug-in Hybrid (pri sklopení zadných sedadiel do roviny jeho objem narastie na 1574 litrov. Súbor akumulátorov je uložený pod podlahou batožinového priestoru. Novinka má rad zlepšení, ktoré zdokonaľujú aerodynamickú účinnosť. Keď je vozidlo v pohybe, aktivuje sa vzduchová klapka mriežky chladiča, čím sa zmenší koeficient odporu vzduchu na iba 0,28 (0,30 pri modeli Optima Sportswagon). Nový profil predných a zadných nárazníkov a špeciálne navrhnuté 17-palcové diskové kolesá z hliníkovej zliatiny umožňujú vďaka aerodynamicky účinnejšiemu dizajnu efektívnejšie prúdenie vzduchu po karosérii vozidla. Rovnako ako sedan Plug-in Hybrid má aj Sportswagon Plug-in Hybrid modré ozdobné kovové prvky na prednom a zadnom nárazníku a bočných prahoch. Špeciálne označenie „EcoPlugin" a modrý pásik na mriežke chladiča ešte viac odlišujú Plug-in Hybrid od tradičných modelov Sportswagon. Dobíjací port je integrovaný do predného blatníka na strane vodiča.







Vnútri je priestor pre vodiča vybavený prístrojovým panelom, ktorý zobrazuje kľúčové informácie o pohonnej jednotke Plug-in Hybrid – napríklad stav nabitia akumulátora – rovnako ako podrobné informácie o štýle riadenia, ktoré vyznačujú, kde môžu majitelia vozidla jazdiť úspornejšie. Optima Sportswagon Plug-in Hybrid je okrem iného vybavená funkciou najnovšieho audiovizuálneho a navigačného systému od spoločnosti Kia (AVN) s informačno-zábavným systémom s 8-palcovou dotykovou obrazovkou a digitálnym rádiom s podporou štandardu DAB+. Na účely podpory využívania pohonnej jednotky Plug-in Hybrid poskytuje systém AVN rad nových displejov vrátane displeja zobrazujúceho priebežnú zostávajúcu dĺžku elektrického dojazdu a displeja zobrazujúceho polohu nabíjacích staníc v blízkom okolí. Model Sportswagon Plug-in Hybrid je k dispozícii so súborom pokročilých asistenčných systémov pre vodiča ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), ktoré patria pod novú podznačku spoločnosti Kia „DRiVE WISE".

-ka-

Nový člen rodiny i30



Po uvedení novej generácie modelov Hyundai i30 v roku 2016 a i30 Kombi začiatkom roka 2017 spoločnosť Hyundai Motor predstavuje i30 Fastback – najnovší prírastok do radu i30, ktorý sa u nás začne predávať začiatkom budúceho roka. Hyundai i30 Fastback má športové, pretiahnuté línie, bočná silueta novinky pripomína kupé. Fakticky je to liftback, ale Hyundai sa pripojil k automobilkám, ktorých marketingové oddelenia alebo dizajnéri vymýšľajú nové označenia, aby aj tým ukázali svoje novátorstvo. Nuž, či už fastback alebo liftback – podľa fotografií je to pekné auto.



„Hyundai i30 Fastback je automobilom, ktorý mení situáciu na trhu. Sme prvou značkou, ktorá vstupuje do kompaktného segmentu s elegantným a sofistikovaným 5-dverovým kupé," vysvetľuje Thomas Bürkle, šéfdizajnér Hyundai Design Centre Europe. „Pri návrhu i30 Fastback sme sa pohrali s proporciami radu i30 redukciou výšky kaskádovitej masky chladiča a znížením línie strechy. Elegantnú siluetu ďalej zvýrazňuje veľkorysý tvar zadného spojlera. Nášmu tímu sa podarilo dosiahnuť čistý dizajn, ktorý kombinuje ducha športového automobilu s komfortom luxusného sedanu. Týmto inovatívnym prístupom v segmente kompaktných automobilov umožňujeme našim zákazníkom prezentovať výrazné posolstvo pri jazde v i30 Fastback."

Hyundai i30 Fastback má siluetu s proporciami dynamického športového kupé. Nízka kabína je posadená na širokom pontóne karosérie, zvýraznenom rozšírenými blatníkmi. S využitím klasických postupov automobilového dizajnu je strecha kabíny znížená o 25 milimetrov oproti i30 s päťdverovou karosériou, čím sa zlepšuje aerodynamika. Siluetu i30 Fastback dopĺňa výrazne modelovaný zadný spojler, integrovaný do dverí batožinového priestoru, na ktorý nadväzujú zadné svetlá. K dispozícii je až 12 farebných vyhotovení exteriéru: tri perleťové farby (Stargazing Blue, Micron Grey a Phantom Black), sedem metalických farieb (Clean Slate Blue, Intense Copper, Moon Rock, Fiery Red, Platinum Silver, Ara Blue a White Sand) a dve štandardné farby (Engine Red, Polar White). Interiér si klienti môžu „vystavať" z 3 farebných verzií: Oceanids black, Slate Grey alebo nová Merlot červená..

Hyundai i30 Fastback sa v niektorých oblastiach líši od ostatných verzií radu i30. Oproti päťdverovej verzii má i30 Fastback o 5 mm menšiu svetlú výšku a o 15 % tvrdšie vyladený podvozok. To mu zabezpečuje dynamickejšie a agilnejšie jazdné vlastnosti pri zachovaní vysokej úrovne komfortu.

Vďaka zníženej streche a podvozku je i30 Fastback s výškou 1425 mm o 30 mm nižší ako základný päťdverový hatchback, čo ďalej zvýrazňuje jeho elegantné a dynamické proporcie. Karoséria s predĺženou siluetou má celkovú dĺžku 4455 mm – o 115 mm väčšiu ako hatchback. So sériovými prvkami Autonomous Emergency Braking, Driver Attention Alert, High Beam Assist a Lane Keeping Assist System poskytuje i30 Fastback najvyššiu štandardnú úroveň aktívnej bezpečnosti vo svojej triede. Funkcia automatického brzdenia Autonomous Emergency Braking (AEB) v i30 Fastback využíva kameru a funguje v troch fázach. Najprv akusticky a vizuálne upozorní vodiča, ak sa odstup i30 od vozidla idúceho vpredu zmenší natoľko, že hrozí riziko kolízie. V druhej fáze automaticky pribrzdí vozidlo potrebnou intenzitou a v tretej fáze zabrzdí vozidlo maximálnou intenzitou pre zabránenie kolízii. Príplatková funkcia rozoznávania chodcov využíva radarový snímač a zabraňuje kolízii s chodcom alebo aspoň zmierňuje intenzitu nárazu.

Adaptívny radarový tempomat Advanced Smart Cruise Control (ASCC) automaticky udržiava nastavený odstup od vozidla idúceho vpredu v rámci limitu nastavenej rýchlosti do 180 km/h. Keď vozidlo idúce vpredu zastaví, systém automaticky zabrzdí a po rozjazde vozidla vpredu ho opäť automaticky rozbehne.



Okrem navigačného systému majú zákazníci na výber dva audiosystémy: štandardné rádio s monochromatickým displejom 12,7 cm (5 palcov) s modulom Bluetooth alebo príplatkový audiosystém s farebným kapacitným dotykovým displejom LCD s rovnakou uhlopriečkou 12,7 cm a integrovanou cúvacou kamerou s dynamickými vodiacimi čiarami.

Pohonné ústrojenstvo modelu i30 Fastback tvoria dva prepĺňané zážihové motory. Zákazníci majú na výber prepĺňaný štvorvalec s priamym vstrekovaním paliva 1.4 T-GDI s výkonom 103 kW alebo trojvalec rovnakej konštrukcie 1.0 T-GDI s výkonom 88 kW. Motor 1.4 T-GDI je k dispozícii so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou alebo so 7-stupňovou prevodovkou DCT s dvoma spojkami, umožňujúcou automatický i manuálny režim. Motor 1.0 T-GDI sa montuje výlučne so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Neskôr ponuku motorov doplní novo vyvinutý úsporný štvorvalcový vznetový motor 1.6 CRDi. Bude k dispozícii v dvoch modifikáciách s výkonom 81 kW a 100 kW. Pri obidvoch verziách sa bude dať ako alternatíva k štandardnej 6-stupňovej ručne ovládanej prevodovke objednať aj 7-stupňová prevodovka DCT.

Modelový rad Hyundai i30 tretej generácie, navrhnutý v európskom technickom centre Hyundai v Rüsselsheime, testovaný na Nürburgringu a vyrábaný v závode Nošovice v Českej republike, využíva infraštruktúru, ktorú spoločnosť Hyundai Motor za uplynulých vyše 25 rokov vybudovala v Európe. Má ambície nadviazať na dve predchádzajúce generácie i30, z ktorých sa od roku 2008 predalo v Európe viac ako 800 000 exemplárov **–hi-**



Rear-Cross Traffic Alert (RCTA) redukuje riziko kolízie s vozidlami približujúcimi sa zboku v priečnom smere pri cúvaní z neprehľadných miesto kolmo na cestu vizuálnym a akustickým upozornením vodiča na približujúce sa vozidlá.

Speed Limit Information Function (SLIF) identifikuje dopravné značky obmedzujúce rýchlosť. Dopravné značky sa zobrazujú v reálnom čase na displeji TFT v združenom prístroji i na monitore navigačného systému.

Asistenčný systém diaľkových svetiel High Beam Assist (HBA) pomocou kamery rozoznáva protiidúce vozidlá i vozidlá idúce vpredu v tom istom jazdnom pruhu a automaticky prepína na tlmené svetlá, aby nedochádzalo k oslňovaniu iných účastníkov cestnej premávky. Keď v monitorovanom priestore nie sú iné vozidlá, HBA automaticky prepne na diaľkové svetlá pre maximálne osvetlenie cesty.

Na želanie môže byť Hyundai i30 Fastback vybavený navigačným systémom najmodernejšej generácie, ktorý má dotykový displej s uhlopriečkou 20,3 cm (8 palcov). Tento systém poskytuje najmodernejšie funkcie konektivity ako Apple CarPlay a Android Auto. Obidva systémy umožňujú vodičovi pripojiť svoj smartfón a bezpečne ovládať funkcie telefónu, hudobného prehrávača alebo navigácie prostredníctvom dotykového monitora na prístrojovom paneli. Navigačný systém okrem toho zahŕňa na 7 rokov predplatené služby LIVE Services.













ŠTÚDIA EXTRAVAGANTNÉHO LUXUSNÉHO KABRIOLETU



Mercedes-Benz aj tento rok pri príležitosti vrcholového stretnutia ušľachtilých klasických automobilov v kalifornskom Pebble Beach predstavil zaujímavosť:

Vision Mercedes-Maybach 6 kabriolet. Zmyselne emocionálnym dizajnom a inovatívnymi koncepčnými technickými riešeniami definuje ultimatívny luxus budúcnosti. Dvojmiestne vozidlo je zároveň poctou slávnej automobilovej haute couture ručne vyrábaných, exkluzívnych kabrioletov.

Vision Mercedes-Maybach 6 kabriolet s rozmermi 5700x2100x1340 mm prostredníctvom mimoriadne dlhej kapoty motora a puristicky prechádzajúcich línií preberá klasické proporcie štýlu art déco a úplne nanovo interpretuje tieto estetické princípy. Výrazný kontrast medzi tmavomodrým lakovaním a chrómovanými prvkami zosilňuje napínavý vzťah medzi jasne vypracovanými plochami a chrómovanými lištami. Pri návrhu masky sa dizajnéri inšpirovali oblekom s jemnými prúžkami. Maska chladiča sa opiera o dve aerodynamicky stvárnené vodiace plochy vpravo a vľavo vonku v nárazníku. Novonavrhnuté 24-palcové diskové kolesá z ľahkej zliatiny sú vybavené centrálnou maticou. Tá je lakovaná v ružovozlatej farbe, čím nadobúda farebný odtieň, ktorý nesú všetky štúdie elektrických vozidiel značky Mercedes-Benz. Zadná časť štúdie pripomína luxusnú jachtu. Vo vonkajších hranách sú integrované úzke zadné svietidlá zdôrazňujúce šírku vozidla. Výraznými prvkami sú aj difúzor s hliníkovým rámom a vývody vzduchu za podbehmi zdných kolies.

Prechod medzi zadnou časťou vozidla, plochou veka batožinového priestoru a interiérom je plynulý. Medzi krištáľovo bielou kožou napa a tmavou farbou exteriéru vládne napínavý kontrast. Špeciálne vypracovaná látková skladacia strecha, do ktorej boli vtkané nite v ružovozlatej farbe, bola dokonale zosúladená s vozidlom. Veľkoplošné plynulé tvary sa v exteriéri a interiéri spájajú do uceleného dizajnu. Plochy formálne prechádzajú zo zadnej časti vozidla do interiéru. Ľahké krídlo plynulo prechádza ponad obloženie dverí a stredový tunel do scény sedadiel a vytvára tak 360-stupňový salónik pod holým nebom.



Charakteristickým prvkom je nový druh povrchovej úpravy „zvnútra smerom von“. Sedacia plocha tak tvorí horizontálu, ktorá prechádza do vertikály vo dverách a napokon sa z nej stane spodná strana krídla prístrojovej dosky. Kožené poťahy z krištáľovo bielej kože napa s kosoštvorcovou úpravou na povrchoch, ktorých sa cestujúci dotýkajú, sú spracované podobne ako pri sedacom nábytku Chesterfield. Koža sa skladá do kosoštvorcového tvaru a gombíkmi sa upevňuje na ráme. V štúdii Vision Mercedes-Maybach 6 kabriolet má toto tradičné čalúnenie sedadiel futuristický prejav: na každom gombíku kosoštvorcovej úpravy čalúnenia je hviezda Mercedes, ktorá je zozadu osvetlená modrým svetlom. Drevená podlaha s otvorenými pórmi a intarziami z hliníka zvýrazňuje pohodové prostredie a súvislosť s jachtou.

Zobrazovací pás nad 360-stupňovým luxusným priestorom spája dvere, prístrojovú dosku a oblasť zadných sedadiel. Všetky zobrazovacie prvky sú integrované v obvodovom ozdobnom prvku zo skla. Kontrastne a nápadne pôsobia klasické kruhové prístroje. Kombinácia digitálnych ukazovateľov s ozajstnými ručičkami kráča s módou.



Dizajnéri prostredníctvom „hyperanalógových“ riešení nadväzujú na túžbu ľudí po zážitku z autentického luxusu analógových prístrojov v čoraz digitálnejšom svete. Zaujímavý je aj vznášajúci sa priehľadný stredový tunel, ktorý pomocou modrého svetelného vodiča umožňuje cestujúcim vizuálne zažiť tok elektrickej energie pohonu. Na čelnom skle sa prostredníctvom dvoch projekčných displejov počas jazdy zobrazujú hlavné funkcie, ako aj relevantné informácie o okolí (napríklad odporúčané reštaurácie alebo informácie o pozoruhodnostiach).

Vision Mercedes-Maybach 6 je elektrické vozidlo. Vďaka štyrom kompaktným synchrónnym elektromotorom s permanentným magnetom má pohon na všetky kolesá. Plochý akumulátor je umiestnený v spodnej časti vozidla. Výkon pohonu 550 kW umožňuje zrýchlenie z 0 na 100 km/h pod štyri sekundy, maximálna rýchlosť je elektronicky obmedzená na 250 km/h. Dojazd podľa NEJC je viac ako 500 kilometrov (podľa EPA: viac ako 200 míľ). Vizionárska je aj funkcia rýchleho nabíjania: systém vďaka nabíjaniu jednosmerným prúdom na báze štandardu CCS umožňuje výkon nabíjania až 350 kW. Iba päť minút stačí na doplnenie množstva energie na predĺženie dojazdu približne o 100 kilometrov.

-mz-

Luxus, elegancia a dynamika s tradíciou





Limitované modely s exkluzívnym dizajnom interiéru aj exteriéru podčiarkujú štyri desaťročia neustáleho vývoja jedinečnej luxusnej limuzíny. Sú vzorom radosti z jazdy, komfortného cestovania, výrazného vzhľadu a zároveň sú aj galériou inovácií.

Už štyri desaťročia je číslica 7 v označení automobilov značky BMW symbolom luxusu, radosti z jazdy a inovácií. Prémiový výrobca automobilov svojím špičkovým typom demonštruje najnovšie výsledky svojich technologických schopností a porozumenie pre maximálny komfort, progresívny dizajn a kvalitu bez kompromisov. Toto dlhoročné tradičné spojenie inovácií a exkluzivity sa odráža aj v charaktere šiestej generácie luxusnej limuzíny a naplno sa prejavuje v špeciálnom modeli BMW radu 7 Edition 40 Jahre.

Špeciálne modely sa vyznačujú exkluzívnymi dizajnovými prvkami v interiéri aj na exteriéri, reprezentatívnou eleganciou a progresívnym vzhľadom. BMW 7 Edition 40 Jahre má premiéru na frankfurtskom autosalóne.

Počet vyrobených vozidiel BMW radu 7 Edition 40 Jahre zastane na čísle 200. Podľa individuálnych požiadaviek klientov ich budú vyrábať v závode BMW v nemeckom meste Dingolfing, ktorý je už od roku 1977 rodiskom luxusných limuzín prémiovej značky. Exkluzívny charakter jubilejnej edície sa prejaví najmä v mimoriadne hodnotnom lakovaní karosérie či v precízne ručne zostavených prvkoch interiéru. Limitované modely budú od októbra 2017 k dispozícii s normálnym aj s predĺženým rázvorom náprav a vybavené všetkými dostupnými šesť-, osem- a dvanásťvalcovými motormi v ponuke BMW radu 7 (kombinovaná spotreba: 12,8 – 2,1 l/100 km), na požiadanie aj s inteligentným pohonom všetkých kolies BMW xDrive či s plug-in hybridným pohonom BMW iPerformance.



BMW radu 7 Edition 40 Jahre posilňuje fascinujúce vyžarovanie luxusných limuzín najmä prostredníctvom výrazného lakovania karosérie. Na výber sú dve verzie. Špeciálny strieborný metalický lak BMW Individual Frozen Silver prináša polomatným vyhotovením progresívne prvky a odlesky, ktoré intenzívne zvýrazňujú pôsobivé plochy exteriéru. Tradičná decentná a elegantná farba modrých metalických tónov karosérie sa v limitovanej edícii predstavuje v podobe špeciálneho laku BMW Individual s označením Petrol Mica. Lak fascinuje nezvyčajným leskom, príťažlivými perleťovými efektmi a neobvyklým pocitom hĺbky. Exkluzívne laky doplnia špeciálne lakované prvky M aerodynamického balíka, BMW Individual lesklá línia Shadow Line a 20-palcové diskové kolesá z ľahkej zliatiny V-spoke.

Ďalším dizajnovým prvkom interiéru je špeciálne označenie jubilejného modelu, ktoré sa nachádza na B-stĺpikoch karosérie a na prahoch dverí.

V interiéri sa nachádza viacero výnimočných prvkov od BMW Individual. Celokožené čalúnenie BMW Individual jemnou kožou Merino v bielo-hnedej alebo bielo-čiernej farebnej kombinácii Smoke White/Cohiba alebo Smoke White/Black s ručne pletenou kedrovou stuhou perfektne dopĺňa strop potiahnutý alkantarou BMW Individual v bielom vyhotovení Smoke White. Modely BMW radu 7 Edition 40 Jahre sú vpredu aj vzadu vybavené komfortnými sedadlami. Interiérové lišty BMW Individual sú, v závislosti od farby čalúnenia, vyhotovené v čiernom klavírnom laku alebo z eukalyptového dreva s veľkým leskom. Označenie limitovanej edície sa dostalo aj na prístrojovú dosku v priestore pred spolujazdcom. Atmosféru luxusu završuje označenie limitovanej edície na opierkach hlavy a na koberčekoch vyhotovených v bielej farbe Smoke White s čiernym alebo hnedým lemovaním.

Exkluzívne dizajnové prvky pomáhajú limitovaným modelom k individuálnemu vzhľadu a k neopakovateľnej atmosfére v interiéri. Pre dostatočné možnosti konfigurácií podľa vlastných potrieb sú zákazníkom k dispozícii všetky možnosti prvkov z programu špeciálnej výbavy BMW radu 7. Vďaka nim môžu svoje vozidlo vybaviť pre maximálnu radosť z jazdy, alebo ho zamerať na komfort jazdy. Aktuálna generácia prináša pre BMW radu 7 typickú rovnováhu medzi športovými výkonmi a elegantným vzhľadom, ktorú dopĺňajú pokrokové asistenčné systémy vodiča, s ktorými sa BMW radí na prvú priečku na ceste k autonómnej jazde. K tomu sa pridávajú aj riešenia Connectivity. Vďaka tomu sa mobilita prepája so životným štýlom vodičov.

Ku klasickým znakom luxusu, ktoré nanovo definujú nové BMW radu 7, patrí aj komfort cestovania a pohodlie cestujúcich na zadných sedadlách. Výrazne ho zvyšujú na želanie dodávané prvky ako presklená panoramatická strecha Sky Lounge, elektronicky nastaviteľné sedadlá Executive Lounge, vyklápacia opierka na nohy Executive Lounge a zábavný systém pre osoby na zadných sedadlách Entertainment Experience vrátane ovládania dotykovým tabletom BMW Touch Command.

BMW radu 7 tradične prináša technologické novinky, ktoré následne zlepšujú radosť z jazdy aj v ostatných typoch BMW a dávajú impulzy celému automobilovému priemyslu. Automatický diagnostický systém Check-Control (1977), prvý dvanásťvalcový motor v nemeckom automobile po 2. svetovej vojne (1987), prvý zabudovaný navigačný systém v európskom sériovo vyrábanom vozidle (1994), revolučný ovládací koncept iDrive a služby mobility BMW Online vrátane e-mailového konta (2001) či premiéra neobmedzeného internetového pripojenia vo vozidle (2008).





Zoznam technologických noviniek a míľnikov, ktoré sa prvý raz predstavili v BMW radu 7 a spájajú sa s jeho históriou, je dlhý a plný fascinujúcich prvkov.

Táto tradícia pokračuje v aktuálnej generácii využitím schopností a skúseností z vývoja automobilov známych pod značkou BMW i. Inteligentný materiálový mix v konštrukcii karosérie spája plasty vystužené uhlíkovými vláknami, hliník a oceľ a zabezpečuje BMW radu 7 jedinečnú syntézu pevnosti a malej hmotnosti. V novom BMW 7 sa vo svetovej premiére predstavilo ovládanie gestami. Ovládanie režimu jazdy sa rozšírilo o ponuku ADAPTIVE. V tomto režime sa nastavenie vozidla prispôsobuje jazdnému štýlu vodiča a vozovke. V BMW radu 7 sa prvýkrát predstavuje doplnkový systém na kontrolu podvozku Executive Drive Pro. Zmenšuje vychýlenie karosérie pri dynamickom zatáčaní za pomoci elektrických stabilizátorov a zároveň automaticky prispôsobuje nastavenie tlmičov zaznamenaným nerovnostiam na povrchu vozovky.



Aktuálne BMW radu 7 bolo pri svojej premiére prvou luxusnou limuzínou na svete, ktorá sa na požiadanie dodávala s laserovými reflektormi. V porovnaní s LED reflektormi dosvietia až do vzdialenosti 600 metrov.

-bw-

SVIEŽI VZHĽAD A NOVÝ MOTOR



Aktuálnu, tretiu generáciu Hondy Jazz v jej európskom vyhotovení predstavili najprv ako štúdiu v jesení 2014 na autosalóne v Paríži. Až o rok ju začali v Európe predávať.

Tento mesiac, na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom Honda oficiálne predstaví Jazz po inovácii. Okrem štýlových úprav exteriéru a dizajnu interiéru sa nový Jazz bude prvýkrát v Európe dodávať aj s 1,5-litrovým zážihovým motorom i-VTEC s výkonom 96 kW.



Zmeny exteriéru inovovaný Jazz dôslednejšie zaraďujú do najnovšieho štýlu dizajnu automobilov Honda, vrátane použitia motívu krídla na reflektoroch a prednej maske. Ostro tvarovaný predný nárazník má okolo vzduchových prieduchov agresívnejšie kontúry.

Plytšie sekcie zadnej masky sú nad lichobežníkovou spodnou sekciou prepojené lesklou čiernou ozdobnou lištou. Modernizácia prvkov exteriéru je doplnená možnosťou výberu novej metalízy Skyride Blue.

V zážihovom 1,5-litrovom motore Hondy sa snúbi veľký výkon 96 kW s malou spotrebou paliva. Spotreba v kombinovanej prevádzke dosahuje 5,4 l/100 km a emisie CO2 od 124 g/km s voliteľnou automatickou prevodovkou CVT. Samotný systém CVT bol prepracovaný tak, aby pri zrýchľovaní poskytoval lineárnejšiu a kultivovanejšiu odozvu.

Nový motor sa dodáva v rámci novej úrovne výbavy Dynamic, ktorá sa vizuálne vyznačuje tenším predným predelom pod spodnou časťou prednej masky a difúzorom s trojitým



usmerňovačom k zadnému nárazníku. Oba tieto prvky sú ukončené športovou červenou zvýrazňujúcou linkou. Do výbavy úrovne Dynamic patria aj reflektory LED, predné hmlové svetlá, obruby bočných prahov, spojler zadných dverí a lesklé čierne zliatinové diskové kolesá s pneumatikami rozmeru 185/55 R16. Interiér je vybavený jedinečným prúžkovaným čalúnením. Volant a preraďovacia páka prevodovky sú potiahnuté kožou. Všetko je zvýraznené oranžovými švami.

Inovovaná Honda Jazz si uchováva výnimočnú všestrannosť predchodcu vrátane veľkého batožinového priestoru s objemom 354 litrov (897 litrov pri sklopených zadných sedadlách) a prvotriedneho priestoru pre cestujúcich. Systém vyhotovenia zadných sedadiel Honda Magic Seat s praktickým priečnym delením lavice v pomere 60:40 umožňuje vytvoriť rôzne konfigurácie nákladového priestoru, pričom maximálna dĺžka nákladu je až 2480 mm a jeho maximálna výška môže byť 1280 mm.

Medzi štandardné vybavenie Jazzu patrí tempomat, vyhrievané sedadlá, automatická regulácia diaľkových svetiel reflektorov a bezpečnostný systém City-Brake Active. Vyššie úrovne výbavy sú vybavené 7-palcovým informačno-zábavným systémom Honda Connect,



zadnou parkovacou kamerou, bezkľúčovým odomykaním a štartovaním, ako aj pokročilými bezpečnostnými technológiami ako je upozornenie pred čelnou kolíziou, upozornenie na vybočenie z jazdného pruhu a rozpoznávanie dopravných značiek.

Zážihový motor i-VTEC so zdvihovým objemom 1,3 litra a výkonom 75 kW sa bude aj naďalej dodávať – s výnimkou modelov Honda Jazz novej úrovne výbavy Dynamic.

-ha-

ŠPORTOVÉ NÁRADIE

Ostrejšia, precíznejšia a dokonca aj efektívnejšia. Nová Insignia GSi je športový liftback, auto poskytujúce maximálny pôžitok z jazdy na všetkých druhoch ciest. Podvozok so zvlášť dynamickým vyladením v kombinácii s pohonom všetkých kolies zaručujú jedinečný zážitok a súčasne maximálnu bezpečnosť.



Nová 8-stupňová automatická prevodovka sa dá ovládať aj ručne páčkami na volante – ako pri pretekárskom automobile – pre ešte aktívnejšiu a dynamickejšiu jazdu. Typické pre Insigniu novej generácie je kombinácia ľahkej konštrukcie s nízkym ťažiskom a výkonných, turbodúchadlom prepĺňaných štvorvalcových motorov.

Precízne vyladenie v duchu najlepšej tradície Opel prinieslo úplne odlišnú dynamiku verzie GSi oproti už beztak agilnej Insignii Grand Sport. „Nová Insignia GSi je na okruhu Nürburgring-Nordschleife jasne rýchlejšia ako výkonnejšia Insignia OPC predchádzajúcej generácie," rekapituluje Volker Strycek, riaditeľ automobilky Opel pre výkonné automobily a automobilový šport. Jedným z dôvodov je, že Insignia GSi je o 160 kilogramov ľahšia ako porovnateľná Insignia OPC 2.8 V6 Turbo.

Kratšie pružiny zmenšujú svetlú výšku GSi o 10 milimetrov a špeciálne športové tlmiče pruženia zmenšujú nakláňanie karosérie. K tomu bolo primerane modifikované riadenie. Optimálne spomalenie vozidla zabezpečuje výkonná brzdová sústava Brembo so štvorpiestovými brzdičmi. Insignia GSi má štandardne mechatronický podvozok FlexRide,



ktorý mení charakteristiku tlmičov pruženia a posilňovača riadenia v zlomku sekundy podľa jazdných podmienok. Riadiaca jednotka FlexRide ovplyvňuje aj kalibráciu elektronického pedála akcelerátora a body preraďovania 8-stupňovej automatickej prevodovky. Vodič môže prepínať režimy Standard, Tour a Sport, rovnako ako pri ostatných verziách radu Insignia. Exkluzívnym prvkom pre GSi je režim Competition, ktorý sa aktivuje tlačidlom stabilizačného systému ESP. Po dvojnásobnom stlačení môžu skúsení vodiči lepšie využívať dynamický potenciál vozidla s vypnutou trakčnou kontrolou a zoslabenou funkciou stabilizačného systému.

Vozidlo má 20-palcové pneumatiky Michelin Pilot Sport 4 s extrémnou adhéziou. K optimálnej trakcii prispieva aj štandardný systém pohonu všetkých kolies s aktívnym rozdeľovaním krútiaceho momentu na zadné kolesá (funkcia torque vectoring) – jedinečný prvok v tomto segmente.

Klasický diferenciál zadnej nápravy nahrádzajú dve lamelové spojky, z ktorých každá dokáže zrýchľovať zadné koleso individuálne v zlomku sekundy podľa jazdnej situácie. Tým sa eliminuje neželaná nedotáčavosť.

Novinku poháňa turbodúchadlom prepĺňaný zážihový 2-litrový štvorvalec s priamym vstrekovaním paliva s výkonom 191 kW a krútiacim momentom 400 Nm. Motor sa štandardne kombinuje s 8-stupňovou automatickou prevodovkou. Neskôr ponuku motorov pre Insigniu GSi doplní aj nový výkonný vznetový motor.



So športovým charakterom Insignie GSi korešpondujú dizajnové prvky a doplnky. Medzi nimi vynikajú športové sedadlá Opel s certifikátom AGR (Aktion Gesunder Rücken e.V.) a preto sú ergonomicky ideálne, majú vyhrievanie, ventiláciu a nastaviteľné bočné časti čalúnenia. Opierka hlavy je integrovaná v operadle. Zákazníci majú na výber dve kombinácie kože, obidve dekorované emblémom GSi.

Insignia GSi má premiéru na frankfurtskom autosalóne a bude sa dať objednávať od druhej polovice októbra.

-ol-



FUNKČNÉ, KOMFORTNÉ, VŠESTRANNÉ VANY


Opel Vivaro Tourer

Opel Vivaro je flexibilným a dostupným spoločníkom na mnohé aktivity a súčasne efektívnou dodávkou. Vďaka širokým možnostiam konfigurácie je najpredávanejším úžitkovým vozidlom značky Opel. Teraz Vivaro otvára novú kapitolu – so zvlášť pohodlnými a všestrannými osobnými verziami Vivaro Tourer a Vivaro Combi+. Obidve novinky majú jedno spoločné: prvotriedne vybavenie a komfort približujúci sa osobnému automobilu, variabilnú konfiguráciu sedadiel, ako aj inovatívne technológie a asistenčné systémy.





VIVARO TOURER: PROFESIONÁLNY MINIBUS S KVALITAMI ROKOVACEJ MIESTNOSTI

Opel Vivaro Tourer má vďaka variabilnej konfigurácii interiéru perfektné predpoklady na využitie ako mobilná pracovná a cestovná lóža. V druhom rade sú tri samostatné sedadlá s lakťovými opierkami na vonkajšej strane. Sedadlá sú štandardne namontované na sústave koľajničiek. Aby sa uľahčil prístup na tretí rad sedadiel, ktoré sú takisto namontované na sústave koľajničiek, vonkajšie sedadlá v druhom rade sa dajú sklopiť dopredu pomocou funkcie Easy Entry.

Zákazníci, ktorí chcú využívať Vivaro Tourer ako modernú mobilnú rokovaciu miestnosť, môžu jednoducho otočiť sedadlá v druhom rade o 180 stupňov. Na želanie môže byť priestranný minibus vybavený dvoma sedadlami otočnými o 360 stupňov – voliteľne aj s koženým poťahom – a sklopným stolíkom. Laptopy a iné mobilné zariadenia sa dajú jednoducho zapojiť do dvoch zásuviek USB a do 220-voltovej elektrickej zásuvky (do príkonu 300 wattov) v druhom rade sedadiel. Celý interiér kabíny je štandardne obložený pre vytvorenie primeranej atmosféry. Stropné osvetlenie z LED umožňuje prácu aj v tme, automatická klimatizácia vpredu a ručne ovládaná vzadu vytvára príjemnú teplotu v kabíne, tmavo tónované sklá (štandard) zabezpečujú súkromie posádky.



K dispozícii sú štyri rozličné systémy infotainmentu, vrátane príplatkového systému Navi 80 IntelliLink s funkciou dopravných informácií v reálnom čase. Systém sa ľahko ovláda prostredníctvom farebného dotykového displeja s uhlopriečkou 17,8 cm (7 palcov), tlačidiel na multifunkčnom volante alebo hlasového ovládania. Vďaka digitálnej konektivite navigačný systém prijíma dopravné informácie v reálnom čase a na ich základe navrhuje alternatívnu trasu k cieľu skôr, ako vodič uviazne v dopravnej zápche.

Vodič a spolujazdec vpredu sedia na samostatných sedadlách s lakťovou i driekovou opierkou a integrovaným bočným bezpečnostným vankúšom v operadle. Sedadlo vodiča je vybavené výškovým nastavovaním. Na želanie sa montuje lavica pre dvoch spolujazdcov vpredu s integrovaným odkladacím priestorom. K príjemnému pocitu z jazdy prispieva kožený volant s chrómovanými dekoračnými prvkami. Vodiča pri manévrovaní podporujú cúvacie snímače, za príplatok sa dá objednať cúvacia kamera. Vivaro Tourer má štandardne dažďový a svetelný snímač, reflektory do hmly s funkciou statických odbočovacích svetiel a denné svetlá z LED.




Opel Vivaro Combi Plus

Vivaro Tourer má vonkajší dizajn akcentovaný osobitnými prvkami ako lesklé čierne kľučky dverí a kryty vonkajších spätných zrkadlách. Pre tento model sú vyhradené zvlášť tmavo tónované okná v zadnej časti kabíny a 17-palcové disky z ľahkej zliatiny s povrchovou úpravou "Diamond Cut". Na zušľachtenie interiéru sú k dispozícii elegantné kožené poťahy sedadiel a dizajnový komplet Irmscher Style Pack.

Opel Vivaro Combi+: Pre zvlášť príjemné cestovanie

Kým Opel Vivaro Combi sa osvedčil ako odolný a praktický minibus na prepravu deviatich osôb, napríklad na pracovisko, nová verzia Combi+ je komfortný osobný a rodinný minibus. Vodič sedí na 6-smerovo nastaviteľnom sedadle s driekovou a lakťovou opierkou, dvaja spolujazdci vpredu majú pohodlné kontúrované sedadlá. Zadné lavice majú štandardne lakťové opierky, sedadlá v druhom a treťom rade sa pre zväčšenie batožinového priestoru dajú úplne vybrať bez použitia náradia. Zadná lavica sa okrem toho dá sklopiť dolu o 180 stupňov. Úplne obložené steny kabíny, elektricky ovládané okná a voliteľný koberec na podlahe vytvárajú útulné prostredie. Opel Vivaro Combi+ sa dá objednať aj s druhými bočnými posuvnými dverami pre pohodlnejšie nastupovanie a vystupovanie. Ručne ovládaná klimatizácia pre kabínu vodiča a priestor pre spolujazdcov zaručuje konštantnú príjemnú teplotu v celom interiéri vozidla.



Rovnako ako pri ostatných verziách radu Vivaro môže aj majiteľ verzie Vivaro Combi+ dodať svojmu vozidlu športový vzhľad s príplatkovým kompletom Sport Pack. Tvoria ho fóliové pásy na bokoch vozidla a kapote motora, ktoré spolu s farebne zladenými 17-palcovými diskami z ľahkej zliatiny dotvárajú športový vzhľad minibusu Opel.

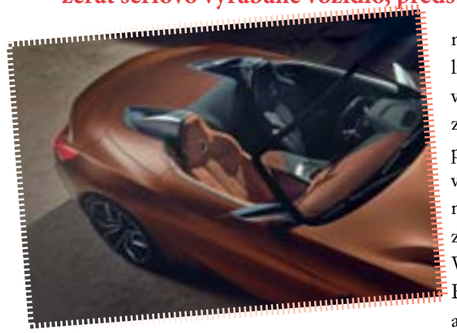
A rodina veľkých vanov Opel bude naďalej rásť. Onedlho bude predstavená tretia, zvlášť flexibilná osobná verzia, ktorá doplní modelový rad Vivaro.

-ol-

Pohľad do blízkej budúcnosti



Spoločnosť BMW Group v auguste na podujatí Concours d'Elegance v Pebble Beach predstavila novú víziu roadstera značky BMW. BMW Concept Z4 prináša pružné kompaktné proporcie, dynamickú siluetu a emocionálne príťažlivé tvary. Štúdia ponúka pohľad na to, ako bude vyzerať sériovo vyrábané vozidlo, predstavené v priebehu budúceho roka.



BMW Concept Z4 dostal klasické dizajnové prvky vozidiel typu roadster, akými sú dlhý rázvor náprav, nízka natiahnutá silueta a kompaktná zadná časť, zabalené do čerstvého a známeho balenia obohateného o súčasný dizajnový jazyk značky BMW. Kratšia kapota a minimálne previsy zaručujú, že vodič sedí bližšie pri strede vozidla ako v predchádzajúcich roadsteroch od BMW. Široké blatníky natiahnuté smerom dozadu od kabíny elegantne skrývajú funkciu stabilizátorov a umocňujú športový vzhľad nízko nad zemou umiestnenej zadnej časti vozidla. Z jasne tvarovaného žraločieho nosa na prednej časti vychádzajú dramatické linky, ktoré pokračujú po celej dĺžke bokov vozidla. Široké otvory na prúdenie vzduchu za prednými kolesami vytvárajú pocit, že priestor za nimi vytvorilo samotné prúdenie vzduchu. Prahy dverí so špeciálne tvarovanými záhybmi vytvárajú najmä pri pohľade zboku pocit, že vozidlo je nízko nad cestou. Výrazná matná oranžová farba exteriéru Energetic Orange podporuje kontrast svetla a tieňa na povrchoch karosérie a umocňuje plastické spracovanie exteriéru. V harmonických tvaroch blatníkov sú 20-placové disky kolies z ľahkých zliatin v športovom dvojfarebnom vyhotovení s dvojitými lúčmi.



Spojenie nízko položenej prednej časti, širokej masky chladiča v tvare obličiek a vyššie umiestnených hlavných reflektorov navodzuje inšpiráciu typom BMW Z8. Namiesto zvyčajných lamiel tvorí vnútornú časť obličiek komplikovane spracované tkanivo. Jeho vertikálna orientácia pripomína športový funkčný tvar obličiek raných roadsterov značky BMW ako bol napríklad model BMW 328 Mille Miglia. Odkláňajúc sa od noriem značky BMW, štúdia Concept Z4 predstavuje vertikálnu interpretáciu klasických predných reflektorov so štyrmi šošovkami. Na každej strane sa tak nachádzajú dva navzájom sa prekrývajúce tubusy. Smerovky sa diagonálne zvažujú smerom k obličkám a podčiarkujú dynamický nádych prednej časti. Kapota v tvare lastúry so štylizovanými otvormi nad kolesami vytvára pocit, akoby bez akýchkoľvek prerušení prekrývala celú prednú časť. Trojica širokých otvorov na vstup vzduchu v nárazníku je prísľubom výkonného motora a udržiava očakávanie dynamického jazdného zážitku. Široká vložka z uhlíkových vlákien v stredovom otvore na vstup vzduchu pochádza priamo z motoristického športu.

Široký a nízky tvar zadnej časti spája línie bokov vozidla. Výrazne rozšírené blatníky dodávajú vozidlu široké boky. Podčiarkujú ich úzke zadné svietidlá v tvare písmena L. Difúzor z uhlíkových vlákien dodáva zadnej časti športový a exkluzívny nádych a dotvára bod, ktorý je najbližšie k vozovke.







Prepojenie medzi interiérom a exteriérom štúdie BMW Concept Z4 sa prejavuje tvarmi aj farebnými kombináciami. Veľká časť interiéru prebrala farbu karosérie, čím sa vonkajšok vizuálne prepojil s vnútrom vozidla. Vďaka tomu sa ešte viac vynímajú chrómové lišty. Sedadlo vodiča ako aj obloženie dverí, prístrojová doska a stredový panel, ktorý obklopuje vodiča, dostali čiernu farbu. Prvky sa tak vyčleňujú z takmer všadeprítomných oranžových odtieňov exteriéru a zvyšku interiéru. Vytvárajú jasne definovanú oblasť okolo vodiča. Volant a okolité čierne povrchy pomáhajú upriamiť pozornosť vodiča smerom dopredu a zlepšujú tak jeho sústredenosť na jazdu. Prístrojová doska a stredový informačný displej tvoria súbor kvalitných obrazoviek, ktoré sú ergonomicky a bez rušivých vplyvov zapracované do zorného poľa vodiča. Vodič si dotykovým ovládačom môže vybrať, ktorý prvok z ponuky na displeji si chce dať zobraziť na informačnom displeji – navigáciu, hudobnú knižnicu či ďalšie informácie z infotainmentu. Head-up displej nad prístrojovou doskou prináša kľúčové informácie priamo do zorného poľa vodiča.



Všetky ovládacie prvky sa zoskupili do funkčných ostrovov, aby podporili sústredenie sa vodiča na to najpodstatnejšie. Vďaka tomu ho nič nerozptyľuje od jazdného zážitku. Ešte aj obklady a prvky výbavy sú úplne minimalistické. Namiesto vyberaných materiálov, starostlivo leštených chrómových detailov či brúsených prvkov, vytvára exkluzívnu atmosféru interiéru laserom vyrezávaný šesťuholníkový motív na sedadlách. Športové zameranie interiéru završujú karbónové prahy dverí spolu s asymetrickým logom vylisovaným na sedadlách a na prístrojovej doske.

-bw-

Od inteligentných valivých ložísk po Bio-Hybrid


E-BOARD SPOLOČNOSTI SCHAEFFLER JE ŠPECIÁLNE NAVRHNUTÝ PROSTRIEDOK NA RÝCHLY PRESUN

Spoločnosť Schaeffler sa zamerala na nové riešenia pre budúcnosť mestskej a sieťovej dopravy s pilotným projektom „Bio-Hybrid“. Automobilový a priemyselný dodávateľ prináša aj inteligentné komponenty a systémy, ktoré generujú dáta a dokážu prepojiť všetkých budúcich účastníkov cestnej premávky.

Podľa štúdie Organizácie Spojených národov sa celosvetová mestská populácia do roku 2050 zväčší o 2,5 miliardy. Kým rozvoj miest v mnohých priemyselných krajinách stagnuje, v afrických a ázijských metropolách explo-duje. Len tri krajiny predstavujú 37 % celkového rastu: Čína, India a Nigéria. „Keďže rozširovanie infraštruktúry nedokáže udržať krok s rastom obyvateľstva, tento vývoj má za následok obrovské problémy v doprave,“ vysvetľuje profesor Peter Gutzmer, zástupca generálneho riaditeľa a hlavný technologický riaditeľ spoločnosti Schaeffler. „Intermodálna doprava v oblastiach, kde je priestor vzácny, a schopnosť plynulého prechodu z jedného dopravného prostriedku na iný budú veľmi dôležitými faktormi v budúcich mestských centrách. Práve tu sú potrebné technické riešenia, na ktorých práve pracujeme.“

Udržateľné riešenia pre mobilitu budúcnosti

Jedným z inovatívnych konceptov spoločnosti Schaeffler je Bio-Hybrid – vozidlo, ktoré je z hľadiska veľkosti a rozsahu niekde medzi elektrickým bicyklom a malým elektrickým autom. Na rozdiel od bicykla má strechu, ktorá ponúka určitú ochranu pred poveternostnými vplyvmi. Vozidlo má šírku len 85 centimetrov a štyri kolesá, ktoré zabezpečujú dobrú stabilitu pri jazde. Táto šírka bola zvolená preto, aby sa vozidlo mohlo používať aj na cyklotrasách vo väčšine krajín. Vodič Bio-Hybridu sa nemusí spoliehať len na svoje svaly, pretože výpomoc mu poskytuje elektrický pohon, ako v prípade elektricky poháňaných pedálov. Elektromotor počas brzdenia obnovuje energiu a privádza zachytávaný elektrický prúd späť do batérie. Vozidlo je určené na presun v rozsahu 50 až 100 km. Ak je batéria vybitá, dá sa jednoducho vybrať a dobiť z akejkoľvek domácej zásuvky.

Toto riešenie pre mobilitu vyvolalo skutočný záujem najmä vďaka funkčnému, kvalitnému dizajnu a integrovanej technológii inteligentných telefónov. Koncept bol navrhnutý ako platforma na rozvoj ďalších nadstavieb, ako je trojkolieska. Zároveň je možné vytvoriť aj prepravnú verziu bez toho, aby bolo treba robiť zásadné úpravy pohonu a náprav, čo by sa mohlo hodiť pri rozvoze pizze. „Bio-Hybrid nie je masovo predajný produkt. Ide skôr o inšpiráciu pri zvažovaní nových foriem mobility,“ pripúšťa profesor Gutzmer. „Napriek tomu si vieme s vhodným partnerom predstaviť výrobu skúšobnej flotily pre použitie v metropole.“

Spoločnosť Schaeffler prezentuje aj elektrický „kickboard“, ktorý bol špeciálne určený na rýchly presun. Podobá sa na skateboard, tvoria ho dve nápravy a veľká doska. Rozdielom je, že v doske je zabudovaná batéria, ktorá poháňa zadnú nápravu pomocou elektromotora. Kickboard je ovládaný pomocou tyče s ergonomicky tvarovaným uchopením. „Takéto riešenia tzv. poslednej míle pomáhajú ľuďom využívať verejnú dopravu a zdieľanie vozidiel v mestskom prostredí,“ hovorí profesor Gutzmer ako vysvetlenie motivácie pre vytvorenie tohto produktu.

Technológia snímačov pre sieťou prepojené automobily budúcnosti

Neoddeliteľnou súčasťou siete mobility v budúcnosti bude aj osobný automobil. Na dosiahnutie tohto cieľa je potrebné vyvinúť inteligentné komponenty a systémy, ktoré budú schopné generovať dáta. Napríklad je dôležité, aby mali spoločnosti zamerané na zdieľanie vozidiel prehľad o intervaloch údržby všetkých vozidiel vo svojej flotile.

Prevádzkovateľ musí mať preto prístup k informáciám o technickom stave všetkých komponentov v každom vozidle. Práve to umožňuje aj použitie ložísk s integrovanou funkcionalitou snímačov. Samotné generovanie technických údajov však nestačí: rozhodujúca je ich interpretácia. „Automobil sa stane súčasťou internetu vecí“, povedal profesor Gutzmer. „Naše snímačové ložiská, ktoré sa montujú tam, kde sa komponenty pohybujú a kde pôsobia sily, poskytujú údaje z prvej ruky.“



SPOLOČNOSŤ SCHAEFFLER PREZENTUJE SVOJU VÍZIU PREPOJENEJ MOBILITY BUDÚCNOSTI.

Údaje zaznamenané počas jazdy by mohli poskytnúť informácie nielen o vozidle, ale aj o stave cesty. To umožňujú systémy, ako je inteligentné aktívne riadenie valcov. Tento systém zlepšuje komfort jazdy a bezpečnosť pre cestujúcich a v kombinácii s GPS s veľkým rozlíšením by sa mohol používať na zasielanie informácií o zlom stave povrchu vozovky ďalším vozidlám alebo prevádzkovateľovi infraštruktúry. Pre prof. Gutzmera je kombinácia mechatronických odborných znalostí a digitálnych informácií základným predpokladom na prekonanie výziev, ktoré predstavuje hustá mestská premávka.

„Pre mobilné riešenia budúcnosti bude vždy rozhodujúca mechanická dokonalosť,“ tvrdí profesor Gutzmer. **„Avšak nejde len o spoľahlivosť, ale aj o bezpečnosť ľudí.“**

-sr-

KONVOJE NÁKLADNÝCH VOZIDIEL



Európski výrobcovia nákladných vozidiel predstavili podrobnú časovú os krokov vedúcich k zavedeniu konvojov, teda koordinovanej jazdy nákladných vozidiel s minimálnymi rozstupmi. Na európskych diaľniciach by sa takéto konvoje mohli objaviť už pred rokom 2025. Európska únia jazdu v konvojoch podporuje a jej cieľom je, aby mala koordinovaná jazda cez hranice členských krajín čo najmenej legislatívnych prekážok.

„Technológia pre jazdu v konvojoch s nákladnými vozidlami rovnakej značky je už dnes k dispozícii. Zákazníci sa ale budú potrebovať do nej zapojiť s vozidlami rôznych značiek, takže to teraz bude našim ďalším cieľom,“ uviedol Erik Jonnaert, generálny tajomník Európskej asociácie výrobcov automobilov (ACEA), vo svojej prezentácii na pôde Európskeho parlamentu.

Do roku 2023 by malo byť možné jazdiť na diaľniciach po celej Európe v konvojoch bez ohľadu na značku vozidla a navyše bez zvláštnych výnimiek na prekračovanie hraníc členských štátov EÚ – čo je predpoklad pre plynulú medzinárodnú dopravu. Vďaka tomu by sa tak napríklad mohla vodičovi, ktorého vozidlo je „vlečené“ v konvoji, započítavať povinná prestávka. Nebude sa totiž musieť venovať riadeniu. Plne autonómne vozidlá však podľa Erika Jonnaerta prídu až neskôr.

Zatiaľ čo spoločnosť Scania a ďalší výrobcovia sa už venujú týmto odvetviam v nákladnej doprave, niektoré požiadavky, ktoré je potrebné splniť pred rokom 2023, sú mimo kontroly automobilového priemyslu. Európa bude musieť vytvoriť podporný regulačný systém ešte predtým, ako bude koordinovaná jazda nákladných vozidiel úplne bezpečná. Politici budú musieť vytvoriť nové pravidlá, uskutočniť zmeny súčasných právnych predpisov a zjednotiť medzinárodné a európske pravidlá. **-sa-**

Exkluzívnejšia a individuálnejšia trieda G



Móda prichádza a odchádza, legendárna trieda G zostáva: odolné terénne vozidlo značky Mercedes-Benz je od roku 1979 pevnou veličinou v produktovom programe a teší sa veľkej obľúbenosti na celom svete. Zákazníci, ktorí chcú svoju triedu G zlepšiť ešte väčšou individuálnosťou, štýlom a luxusnou výbavou, nájdu v dvoch nových mimoriadnych modeloch dokonalú ponuku: na výber sú designo manufaktur Edition ako aj Exclusive Edition.
Predaj sa už spustil, uvedenie na trh začína v septembri. Komfort ešte viac zlepšujú digitálne služby balíka Mercedes me connect.

Od konca roka 2015 ponúkaný program „designo manufaktur" našiel u zákazníkov triedy G vynikajúcu odozvu. Program individualizácie je symbolom prvkov výbavy ušitých presne na mieru, tradičného umenia remeselnej výroby a najvyššej úrovne kvality. Nová designo manufaktur Edition je k dispozícii pre Mercedes-Benz G 350 d a G 500 (kombinovaná spotreba paliva: 12,3-9,9 l/100 km; kombinované emisie CO2: 289-261 g/km). Aranžmán mimoriadne ušľachtilých prvkov výbavy robí tieto modely vizuálne mimoriadne nápadné: s tromi dodávanými lakmi designo magmová červená, designo mystická biela bright a obsidiánová čierna farebne ladia početné exteriérové dielce v čiernej farbe: disky AMG z ľahkej zliatiny s 5-lúčovým dizajnom s pneumatikami 275/55 R 19 sú taktiež čierne, rovnako ako vložky bočnej vonkajšej ochrannej lišty. Tri lamely masky chladiča, vonkajšie zrkadlá a kryt náhradného kolesa sú nalakované obsidiánovou čiernou farbou a štýlovo dokončujú dizajn.

V interiéri má trieda G designo manufaktur Edition športové dielce v koži designo napa čierna s farebne zladenými červenými ozdobnými švami. V rovnakej kombinácii farieb je vyhotovený volant AMG Performance: dvojfarebný veniec prichádza na scénu v kombinácii klasická červená/čierna. Luxusnú eleganciu dotvárajú ozdobné dielce vo farbe klavírový lak designo čierny, s ním vhodne kontrastujú červené bezpečnostné pásy designo. Držadlá v čalúnení stropu v čiernej koži ako aj exkluzívna plaketa „designo manufaktur Edition" na stredovej konzole dokončujú celkový farebne zladený balík.



Do sériovej výbavy triedy G designo manufaktur Edition okrem toho patria:

□□□ **balík Exklusiv (pozostávajúci z balíka komfortu sedenia vrátane viackrivkových sedadiel vpredu a klimatizácie sedadiel pre vodiča aj spolujazdca, kožou potiahnutá prístrojová doska, osvetlené prahové lišty 4-krát a čalúnenie stropu designo z mikrovlákna DINAMICA v čiernej farbe)**

□□□ **športový balík vrátane exteriérového balíka ušľachtilej ocele (nášľapné dosky bočné vľavo a vpravo, športová výfuková sústava (pre G 500) a velúrové podlahové rohože v čiernej farbe)**

□□□ **balík pochrómovaných doplnkov (vrátane pochrómovaného rámika okolo ovládača nastavenia sedadla a reproduktorov na dverách vpredu a nástupná lišta v batožinovom priestore s nápisom Mercedes-Benz).**

V porovnaní s porovnateľne vybavenými sériovými modelmi má designo manufaktur Edition výhodnejšiu cenu približne o 24 percent.





G 63 AMG Exclusive Edition: ušľachtilá a dynamická

Oba špičkové modely značky Mercedes-AMG, G 63 a G 65 (kombinovaná spotreba paliva: 17,0-13,8 l/100 km; kombinované emisie CO2: 397-322 g/km), sú ihneď k dispozícii v mimoriadne ušľachtilej Exclusive Edition. Svoju dynamickú inscenáciu dávajú vizuálne najavo špecifickou ochranou spodku vozidla z ušľachtilej ocele, bočnými pásikmi AMG Sport, vložkami v ochrannej lište vo vzhľade tmavého hliníka a krytom náhradného kolesa nalakovaným vo farbe karosérie. K tomu sa hodia výrazné disky AMG z ľahkej zliatiny s pneumatikami s rozmermi 295/40 R 21: G 63 je vybavený diskami z ľahkej zliatiny v dizajne 5 zdvojených lúčov, v matnej čiernej farbe s leštеným lúčmi. V prípade G 65 sú namontované keramicky leštené disky z ľahkej zliatiny v dizajne 5 zdvojených lúčov. Na želanie sú pre oba modely k dispozícii disky z ľahkej zliatiny s priemerom 53,3 cm (21") v dizajne 5 zdvojených lúčov v čiernej farbe s leštеným ráfikom a vonkajšia ochranná lišta s vložkami vo vzhľade uhlíkových vlákien. Popri všetkých farebných odtieňoch palety lakovaní sa výlučne pre modely Exclusive Edition dodáva matný lak vo farbe sivá Monza AMG magno.



Mimoriadny model sa vyznačuje ušľachtilým dizajnom aj vnútri: súčasťou sériovej výbavy je balík designo Exklusiv s dvojfarebnou, kožou potiahnutou prístrojovou doskou a športové sedadlá AMG s dvojfarebnou kožou. Na výber sú koža designo dvojfarebná v šiestich príťažlivých farebných odtieňoch v koži napa alebo ako alternatíva dvojfarebné sedadlá v koži designo napa v troch farebných odtieňoch s bočnicami sedadiel v čiernej karbónovej koži. V oboch variantoch výbavy sú stredové časti sedadiel a stredové výplne dverí vyhotovené s kosoštvorcovým vzhľadom. V prípade ozdobných prvkov si zákazníci môžu zvoliť medzi uhlíkovými vláknami AMG a čiernym klavírovým lakom designo. Na palube Exclusive Edition je aj balík komfortu sedenia vrátane viackrivkových sedadiel a klimatizácie sedadiel pre vodiča a spolujazdca. Ako ďalšie voliteľné možnosti z programu designo manufaktur sú k dispozícii bezpečnostné pásy designo v červenej farbe, kožou potiahnuté držadlá v čalúnení stropu a dvojfarebný volant AMG Performance vo farbách podľa farby sedadiel.

Služby Mercedes me connect odteraz aj pre triedu G

Pod označením Mercedes me connect ponúka značka Mercedes-Benz odteraz aj pre triedu G rozsiahly balík bezplatných základných služieb, ako aj služieb Online na diaľku. Služby sú priebežne rozširované. Ich základom je komunikačný modul zabudovaný vo vozidle. Medzi bezplatné základné služby patria automatické núdzové volanie (eCall), nehodový manažment ako aj poruchová služba a mimoriadne komfortné služby zákazníkom Mercedes me assist. Zákazníci môžu nájsť online servisného partnera Mercedes-Benz. Mobilné služby a aplikácie sa postarajú napríklad o dohodnutie termínu. Súčasťou rozsahu Mercedes me assist sú aj videotipy k funkciám a obsluhe vozidla ako aj odporúčania pre správne motorové oleje a pneumatiky. Služby Online na diaľku umožňujú, kdekoľvek a kedykoľvek sa spojiť so svojim vozidlom, vyvolať si informácie o vozidle a aktivovať na diaľku rôzne funkcie.

-mz-

Nový D-MAX



Automobilka Isuzu je významným výrobcom úžitkových automobilov a vznetových motorov., U nás však nie je obchodne príliš aktívna, poznáme vlastne len jej pick-up D-MAX. Od júla sa predáva jeho nová generácia. Nový D-MAX zostal robustný, spĺňa nároky na bezpečnosť a možno ho individuálne prispôsobiť rôznym prevádzkovým potrebám.





Navonok pracovný stroj, vnútri komfortný priestor. Už vo verzii výbavy BASIC disponuje D-MAX ergonomicky optimalizovanou kabínou, asistenčným systémom jazdy do svahu (HSA) a zo svahu (HDC), či klimatizáciou (okrem 2WD). Od úrovne CUSTOM ponúka ďalšie užitočné vybavenie, ako napríklad elektricky sklopné vonkajšie zrkadlá so zabudovanými smerovkami, Bluetooth-Handsfree, prehľadný multifunkčný informačný display, tempomat, sedadlo vodiča s nastaviteľnou výškou či 18“ kolesá z ľahkých zliatin. Ešte viac pohodlia ponúkajú varianty úrovne PREMIUM. V ich výbave sú napríklad exkluzívne kožené sedadlá, vyhrievané predné sedadlá, elektricky polohovateľné sedadlo vodiča, automatická klimatizácia, bezpečnostný alarm, 7“-DVD/Audio s 8 reproduktormi, parkovacia spätná kamera. Úroveň výbavy PREMIUM+ navyše disponuje navigačným systémom.

Na prianie si možno objednať aj 6-stupňovú automatickú prevodovku pre všetky modely kabínových verzií Space Cab a Double Cab (ako alternatívu k sériovo vyrábanému variantu 6-stupňovej ručne ovládanej prevodovky). Pri





dvojmiestnom modeli Single Cab so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou je možné sa rozhodnúť pre pohon iba zadnej nápravy vozidla alebo pre dodatočne pripojiteľný pohon všetkých štyroch kolies. Pri modeli Space Cab s usporiadaním miest 2+2, prípadne pri päťmiestnom modeli Double Cab patrí pripojiteľný pohon všetkých štyroch kolies k sériovému vybaveniu. D-MAX je v kabínových verziách Single Cab a Space Cab (pri všetkých



modeloch s pohonom na všetky štyri kolesá) k dispozícii aj ako verzia „Cab a Chassis“.

Vo vyhotovení Single Cab má najväčšiu úložnú plochu s dĺžkou 2,31 m a šírkou 1,57 m. Vo verzii s pohonom len kolies zadnej nápravy (2WD) má užitočné zaťaženie 1225 kg, s pohonom kolies oboch náprav (4WD) je užitočné zaťaženie 1081 kg. Optimálny kompromis v ponuke priestoru kabíny a objemu nákladu poskytuje variant 2+2 Space Cab s vnútornými rozmermi úložnej plochy 1,80 m (dĺžka) a 1,53 (šírka) a užitočným zaťažením 1026 kg. Dvere Space Cab sa otvárajú protismerne.

Ešte vyššie nároky na cestovné pohodlie a reprezentatívnosť spĺňajú štvordverové modely Double Cab (päťmiestne), v ktorých možno pri vnútorných rozmeroch úložnej plochy 1,55x1,53 m odviezť náklad s hmotnosťou 991 kg.

Nový D-MAX poháňa 1,9-litrový vznetový motor s chladičom plniaceho vzduchu. Dosahuje výkon 120 kW a najväčší krútiaci moment 360 Nm. Emisnú normu Euro 6 plní bez pridávania SCR (vodného roztoku syntetickej močoviny). Normovaná spotreba nafty sa po-

www.mot.sk









hybuje medzi hodnotami 6,2 a 7,8 l/100 km (v závislosti od konštrukčnej verzie a výbavy).

Základ trvalej kvality a spoľahlivosti Isuzu D-MAX stále tvoria vystužená kabína, kvalitný podvozok s pevným rámom vozidla a obojstranne galvanizovanými oceľovými plechmi. Bezpečnosť a dobrú priechodnosť v náročných terénnych podmienkach umožňuje veľkorysá svetlá výška a maximálny bočný náklon až 49° vo verziách 4WD s pripojiteľným pohonom predných kolies a redukčným prevodom. Isuzu na všetky modely poskytuje zmluvnú záruku 5 rokov, do 100 000 najazdených kilometrov.

Remeslo, lov alebo výlet do terénu, Isuzu všetko zvládne. K rozsiahlemu programu príslušenstva patria hardtopy, plachty, ochranné plastové vane úložného priestoru, rámy, prípojky k návesu, 16 až 19 palcové kolesá s rôznymi druhmi pneumatík, ochranné kryty podvozka, chromované dielce montované na vozidlo, stúpadlá, off-road príslušenstvo, prídavné kúrenie, tachograf, hmlovky, parkovací snímač a najmodernejšie audio príslušenstvo. Hardtopy sú v ponuke buď s uzavretými bočnicami, alebo majú posuvné bočné okná, bočne vyklápacie okná alebo vyklápacie bočnice. Na prianie môže byť hardtop vybavený i praktickými zásuvkami alebo posuvnou podlahou



úložného priestoru, ktorá vo vysunutej polohe unesie náklad až 250 kg. Flexibilná konštrukcia vyklápania je v ponuke pre všetky kabínové verzie D-MAXu a je jeho prednosťou pri skladaní ťažkého nákladu, napríklad piesku, kameňov či iného stavebného materiálu.

Optimálne riešenie pre zimnú údržbu cesty ponúka D-MAX vďaka modernej technike odpratávania snehu. Keď sa vybaví mohutnou snehovou radlicou a zodpovedajúcim nadstavcom na sypanie, ktorý sa upevní na úložnú plochu, stane sa efektívnym sprievodcom pri snehu a poľadovici.

-iu-





Využitím technológie Blockchain si zákazníci budú môcť uložiť všetky informácie o svojom vozidle do zjednodušenej a bezpečnej digitálnej servisnej knižky. Skupina Renault predstavila prototyp digitálnej servisnej knižky, ktorú vyvinula v spolupráci so spoločnosťami Microsoft a VISEO. Technológia Blockchain zaručuje, že údaje o vozidle sú uložené bezpečne.



Spoločnosť VISEO, ktorá využíva najnovšie metódy technológie Blockchain, dohliada na celkovú technologickú implementáciu projektu (v spolupráci s čínskou start-up spoločnosť BitSe) a na dizajn pre zákazníkov.

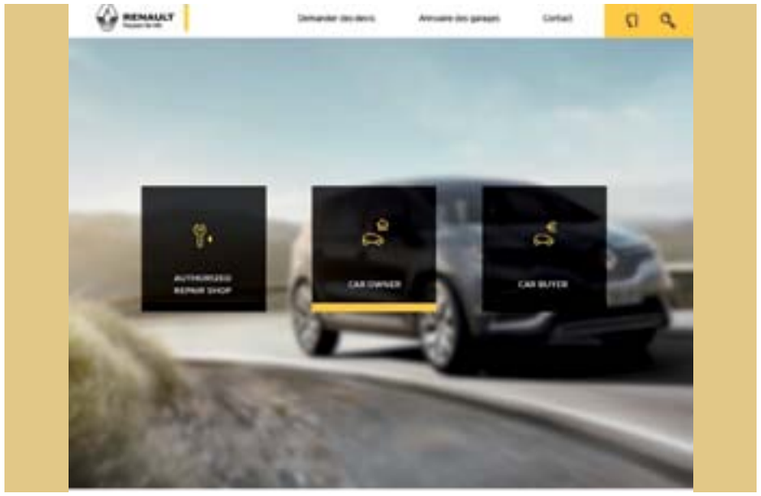
"Veríme v potenciál technológie Blockchain, najmä pokiaľ ide o vývoj transparentných vzťahov. Naše tímy dokázali v priebehu niekoľkých týždňov vyvinúť technológiu, ktorú je možné okamžite využívať," povedal Eric Perrier, generálny riaditeľ VISEO.

Prototyp digitálnej servisnej knižky

V súčasnosti sú informácie o zákazníkoch a ich vozidlách rozmiestnené vo viacerých informačných systémoch, ktoré spravujú výrobcovia automobilov, poisťovne, autoopravovne a ďalšie inštitúcie. Táto nová digitálna servisná knižka zhromažďuje všetky informácie na jednom mieste. Informácie sú tak zákazníkovi kedykoľvek k dispozícii. Ak chce napríklad zákazník predať svoje vozidlo, môže lepšie informovať potenciálneho kupca a dať mu prístup ku všetkým údajom o vozidle. Tým sa vytvorí väčšia dôvera medzi predávajúcim a kupujúcim.

"Táto nová digitálna servisná knižka nám umožní poskytovať zákazníkom nové služby. Okrem toho technológia Blockchain, ktorá je založená na platforme Microsoft Azure, vytvorí spoľahlivý protokol bezpečnosti," vysvetlil Elie Elbaz, riaditeľ digitálnych technológií Skupiny Renault. "Okrem toho je táto technológia krokom vpred v otázke konektivity vozidiel a splní požiadavky malých podnikov."

Spoločnosť Microsoft pracovala na zabezpečení všetkých údajov v aplikácii. Okrem toho poskytla zo svojej platformy sadu nástrojov na obsluhu knižky.



"Pokračujeme v našom partnerstve so Skupinou Renault a naďalej spoločne vyvíjame konektivitu vo vozidlách. Teší nás, že môžeme podporiť Renault a jeho digitálnu transformáciu. Vytvorili sme inovatívne riešenie, ktoré sleduje celý život vozidla," uviedol Bernard Ourghanlian, riaditeľ technického oddelenia spoločnosti Microsoft Francúzsko.

Technológia prinesie odborné poznatky aj spoločnosti RCI (Renault Finance), ktorá je dcérskou spoločnosťou Skupiny Renault. Bude tak môcť poskytnúť služby, ktoré ešte nie sú na trhu a môže identifikovať nové obchodné príležitosti.

-rt-

Integrovaná 360° kamera určená aj pre akčné športy

Nissan predstavil svoju najnovšiu inováciu pre vodičov so zmyslom pre dobrodružstvo. Volá sa JukeCam a ide o prvú integrovanú viacúčelovú 360° palubnú kameru na svete, ktorá sa v priebehu sekúnd dokáže zmeniť na kameru pre adrenalínové športy.









Dva držiaky na mieru – jeden integrovaný na prístrojovej doske Nissanu Juke, druhý pripevnený na prilbe – znamenajú, že JukeCam je dokonalou voľbou na zachytenie každej stránky života vodiča. Môže to znamenať život na cestách, v ktorom dokážu palubné kamery zmenšiť cenu poistného a vyriešiť poistnú udalosť. Alebo to môžu byť zachytené zážitky na svahoch, vo vzduchu, dolu horskými chodníkmi alebo akékoľvek iné dobrodružstvo, kde je akčná kamera zaznamenávajúca pohľad aktéra nevyhnutnou súčasťou výbavy.

Nissan JukeCam je technologický koncept, ktorý bol vyvíjaný v spolupráci so spoločnosťou 360fly, výrobcom 360° kamier. Dvojaký účel kamery JukeCam je prezentovaný vo videoklipe (https://youtu.be/5Brl4AWVeJk) – natočenom v rozlíšení 4K, v ktorom vystupujú členovia formácie Xpogo, tímu extrémneho skákania s pogo tyčou.

Predchádzajúca verzia tohto systému bola prvýkrát predstavená v roku 2012 na vozidle Nissan Qashqai. Nissan dlhodobo pracuje na tom, aby svoje technológie inteligentných kamier vo vozidle sprístupnil širokej verejnosti. Sústredí sa pritom na 360° zobrazenie obrazu - pre zlepšenie bezpečnosti na cestách. Inteligentný panoramatický kamerový parkovací systém je inovatívny systém parkovacej kamery vytvárajúci panoramatické zobrazenie z vtáčej perspektívy, ktorý pomáha vodičom rozpoznať prekážky počas manévrovania pri malých rýchlostiach.

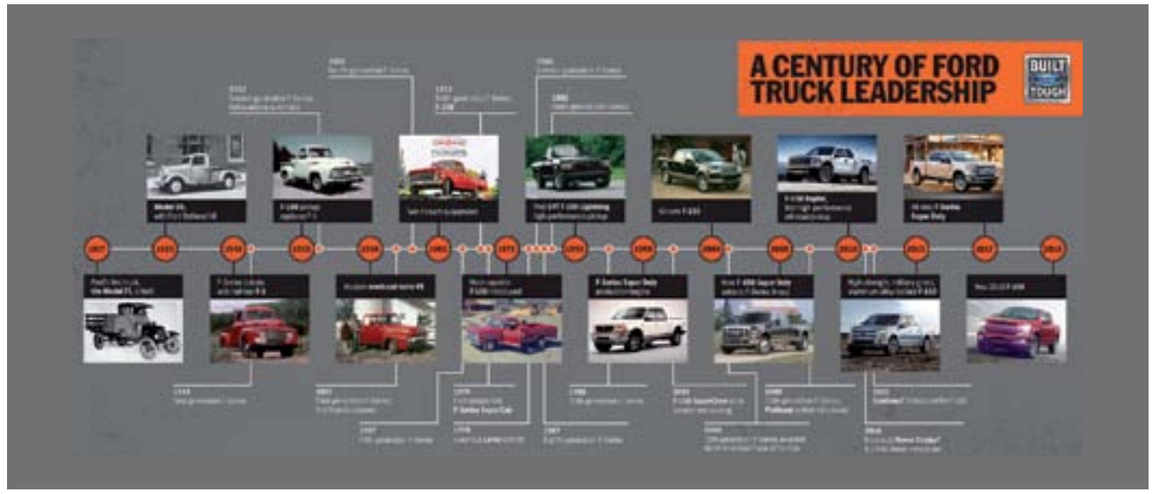
Od predstavenia typu Juke v roku 2010 sa v Európe predalo takmer 800 000 týchto vozidiel. Z toho 133 000 má namontovaný inteligentný panoramatický kamerový parkovací systém. So štyrmi kamerami na každom jednom vozidle to znamená, že do automobilov Juke bolo od ich predstavenia namontovaných celkovo 532 000 kamier.

Nissan je priekopníkom v oblasti použitia automobilových kamier, ktoré sa vo veľkej miere podieľajú na zlepšení bezpečnosti vodiča. V roku 2002 sa Primera stala prvým európskym typom mainstreamovej značky, ktorý využíval zadnú parkovaciu kameru nazvanú Rear View Monitor. Tento nárast popularity palubných kamier za posledné roky je dramatický. Palubné kamery sa používajú na poskytovanie dôkazov poisťovniam a štátnym orgánom v prípade poistnej udalosti.

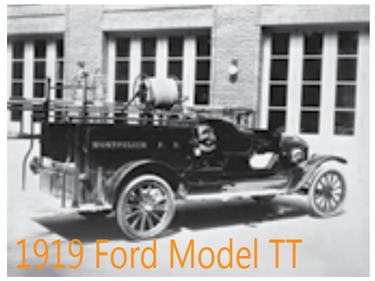
Plne integrovaná kamera JukeCam má kapacitu „neustáleho spustenia" počas troch hodín, ak sa používa ako palubná kamera. Vďaka tomu je možné zaznamenávať cesty pre prípad, že záznam bude potrebný pri riešení poistnej udalosti. Po odpojení kamery JukeCam od základne na prístrojovej doske vydrží batéria akčnej kamery až dve hodiny.

-nn-

STO ROKOV ÚŽITKOVÝCH AUTOMOBILOV FORD



Ford Model T, legenda, o ktorej už určite počuli mnohí, aj mladí motoristi. Ale čo taký model TT? Je síce menej známy, ale predsa veľmi významný. Vytýčil totiž cestu všetkým moderným dodávkam a pick-upom Ford, vrátane súčasného Transitu.


1919 Ford Model TT

Vjúli 1917, teda pred 100 rokmi, sa začal predávať model TT – prvý úžitkový automobil Ford s nosnosťou do jednej tony. Na základný podvozok si zákazníci mohli priobjednať korbu a voziť tak najrôznejší tovar od zásielok až po pohonné látky. Model TT bol najskôr uvedený na americký trh, ale mnoho sa ich vyrobilo aj v Európe, v britskom Manchestri.

Model TT bol dlhší a robustnejší ako osobný model T. V kabíne bolo miesto pre vodiča a jedného spolujazdca. Od modelu T sa odlišoval najmä dlhším


1935

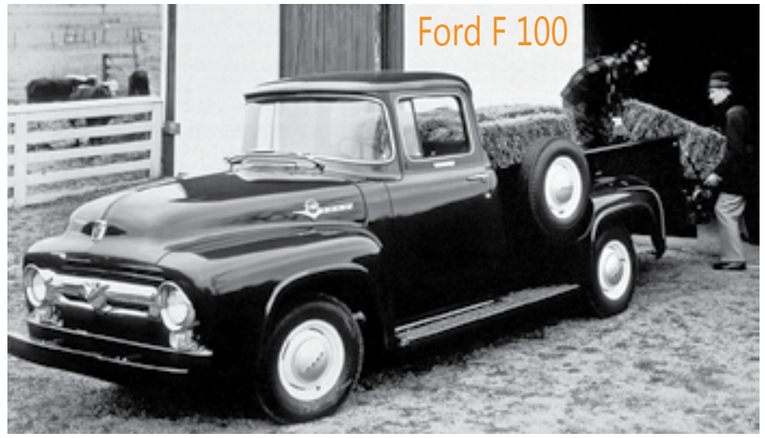

1956

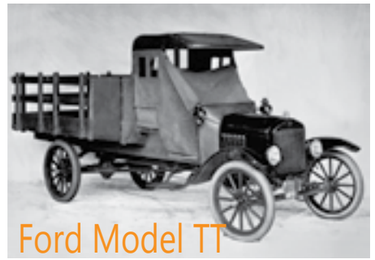
rázvorom náprav a robustnejším rámom. Motor sa spúšťal štartovacou kľukou. Zákazníci túžiaci po lepšom jazdnom komforte si mohli priplatiť za moderné pneumatiky plnené vzduchom.

Ford TT prestali vyrábať v roku 1928. Jeho nástupcom sa stal typ AA s nosnosťou do 1,5 tony, po piatich rokoch ho vo výrobnom programe vystriedal typ BB. Ford okrem týchto čisto úžitkových automobilov v tom čase vyrábal aj pick-upy. Veľmi úspešné boli pick-upy odvodené z typu A z rokov 1927 až 1931 s 3,3-litrovými štvorvalcovými motormi. Prevratným typom v histórii pick-upov odvodených od osobných áut v Amerike bol Model 50, poháňaný 3,6-litrovým vidlicovým osemvalcom s výkonom 63 kW.






Ford F 100


Ford Model TT


1924 Ford Model TT



Samostatnou produktovou vetvou sa pick-upy Ford, bez vzoru v sériovo vyrábaných sedanoch, stali až v druhej polovici štyridsiatych rokov minulého storočia.


Ford Model TT


Ford Transit

Koncom roku 1947 Ford predstavil typ F-1, ktorý je prvým v línii v Amerike slávnych F-Series pick-upov. Zatiaľ ich posledná, už trinásta generácia mala premiéru v roku 2014. Ford však celkom neopustil ani produkciu pick-upov odvodených od osobných automobilov, najúspešnejším bol typ Ranchero. V rokoch 1957 až 1979 sa postupne menil v rámci siedmich generácií.


Ford F 160

V súčasnosti je Ford najpredávanejšou značkou úžitkových vozidiel v Európe. Na našom kontinente ich netvoria pick-upy, ale najmä vany. Zákazníkom Ford ponúka širokú paletu ako Transit, Transit Custom, Transit Connect, Transit Courier. S pick-upov sa v Európe uchytil typ Ranger.

-fd-

autori: MILAN SCHIFFERDECKER, JOZEF BALÁŽ, JURAJ ŠUHAJ
FOTO: archív autorov

Drobec v lese

Prvá myšlienka na vývoj menšieho lesného traktora, ktorý by nahradil upravené poľnohospodárske traktory používané pri pestovateľských prácach v lese a čiastočne i pri ťažbe dreva, vznikla v podniku ZŤS už na konci osemdesiatych rokov. Kapacitu oddelenia konštrukcie lesnej techniky ZŤS v tej dobe plne vyťažoval vývoj novej generácie traktorov LKT 90 a tiež pripravovaný ťažký rad LKT 160. Preto tento zámer nebol spočiatku realizovaný.



VÝVOJ A SKÚŠKY TRAKTORA LPKT 40 PREBIEHALI PRIAMO V TRSTENEJ

Iniciatívy sa však chopili priamo vo výrobnom závode ZŤS Trstená a na konci roku 1990 vlastnými silami postavili prvý prototyp stroja, ktorý dostal netypické označenie LPKT 40. Táto skratka označovala **„lesno-pestovateľský kolesový traktor“** a predurčovala ďalšie využitie stroja, ktoré malo byť univerzálnejšie ako pri klasických ťahačoch LKT. Nový malý lesný traktor bol totiž vybavený aj hydraulikou a závesmi umožňujúcimi montáž poľnohospodárskych strojov a zariadení, ako napríklad bežného pluhu, ktoré sa tak mohli použiť i pri pestovateľských prácach v lesnom poraste.

Zámerom konštruktérov bolo použiť maximum z dostupných sériových komponentov a tým dosiahnuť priaznivú cenu stroja. Ťahač bol preto osadený motorom ZETOR s výkonom 46 kW, vyrábaným v podniku ZBROJOVKA Brno a bežne používaným v traktoroch ZETOR 7211/7245. Alternatívne sa ponúkal motor Lombardini s výkonom 34 kW, vyrábaný licenčne v závode ZŤS Martin, prípadne pre export sa osádzal silnejším motorom Cummins 58 kW.

Nový malý traktor mal napríklad v porovnaní s najrozšírenejším modelom LKT 81T zhruba o polovicu menšiu hmotnosť, bol o 30 cm užší a o necelých 1,5 m kratší. Prevádzkové skúšky stroja sa realizovali prevažne na Orave, v okolí výrobného závodu. Prvých šesť sériových traktorov LPKT 40 zišlo z montážnej linky v roku 1991. Na konci roku 1994 pripravili v Trstenej prototyp modernizovanej verzie LPKT 40 M95 s dvojbubnovým navijakom a tento stroj vďaka exportérovi - podniku MARTIMEX ALFA, absolvoval úspešnú výstavnú premiéru na veľtrhu v Mníchove. Až do ukončenia produkcie v roku 1998 bolo v Trstenej vyrobených celkovo 117 strojov LPKT 40.

Šlo pritom nielen o prvý traktor kompletne vyvinutý v Trstenej, ale zároveň i prvý lesný traktor tejto kategórie vyrábaný v bývalom Československu. Značka ZŤS bola v tom čase známa predovšetkým výrobou strojov strednej a ťažšej výkonovej triedy a LPKT 40 (niekde označovaný i LKT 40) mal ambície nahradiť v lesnom hospodárstve nielen doma často používané upravované poľnohospodárske traktory, ale na západných a východných trhoch konkurovať aj iným zavedeným značkám.

Na základe skúseností užívateľov so strojom LPKT 40 bol v roku 1998 vyvinutý nový lesný traktor LKT 50, vybavený motorom Perkins 47 kW a neskôr motorom rovnakej značky so zväčšeným výkonom 52 kW. Na jeho vývoji závod v Trstenej spolupracoval s Výskumno-vývojovým ústavom ZŤS v Martine. Okrem nového motora dostal traktor väčšiu kabínu, prepracovaný navijak 40 kN a predovšetkým nové, robustnejšie nápravy, ktoré lepšie vyhovovali veľkému zaťaženiu a častému preťažovaniu stroja pri práci v lese.

ŤAHAČ LPKT 40 BOL VYBAVENÝ ZADNÝM ZÁVESNÝM ZARIADENÍM, KTORÉ UMOŽŇOVALO PRIPOJIŤ RÔZNE NÁRADIE, VRÁTANE PLUHU





MALÝ LESNÝ TRAKTOR LPKT 40 PRI PRÁCI S PREDNOU RADLICOU



PRÍSTUP K MOTORU PODOBNE AKO PRI VÄČŠÍCH STROJOCH UĽAHČOVALA PREDNÁ SKLOPNÁ KAPOTA. LPKT 40 BOL OSADENÝ PEVNOU KABÍNOU, MODERNIZOVANÝ LKT 50 MAL SKLOPNÚ KABÍNU

LKT 50 bol výrazne spoľahlivejší, robustnejší a lepšie prispôsobený nielen na pomocné a pestovateľské práce v lese, ale aj na úväzkové približovanie dreva. Aj LKT 50 bolo možné vybaviť predným a zadným trojbodovým závesom a vývodovými hriadeľmi pre pripojenie náradia a strojov určených pre poľnohospodárske a pestovateľské práce.

Okrem dodávok pre lesníkov v Čechách a na Slovensku, či v krajinách bývalej Juhoslávie, sa niekoľko „lesných drobcov“ dostalo vďaka spoločnosti MARTIMEX ALFA aj na západoeurópske trhy, napríklad do Nemecka, Švajčiarska, Anglicka či Belgicka a dokonca i do Tuniska alebo ďalekého Vancouveru v Kanade.

Výroba traktorov LKT 50 bola postupne ukončená na začiatku tisícročia. Dôvodom



NOVÝ TYP TRAKTORA LKT 50 KONŠTRUKČNE VYCHÁDZAL Z PREDCHÁDZAJÚCEHO TYPU, MAL NOVÉ, ROBUSTNEJŠIE NÁPRAVY, MODERNIZOVANÝ NAVIJAK A PRIESTRANNEJŠIU KABÍNU



POSLEDNÉ SÉRIE TRAKTOROV LKT 50 BOLI EXPEDOVANÉ V TYPICKOM ŽLTO-ZELENOM DIZAJNE, NA OBRÁZKU STROJ EŠTE S PÔVODNÝM ŠTÍTKOM ZŤS

JEDEN Z POSLEDNÝCH VYROBENÝCH ŤAHAČOV LKT 50 UŽ POD ZNAČKOU NOVO VZNIKNUTEJ SPOLOČNOSTI LKT TRSTENÁ



bola nasýtenosť trhu, ale i fakt, že veľa domácich výrobcov rozhodujúcich komponentov (zväčša od bývalých sesterských závodov ZŤS) sa v tom čase dostalo do existenčných problémov a ukončilo výrobu. Značka LKT preto tento segment opustila a špecializovala sa predovšetkým na strednú triedu traktorov.

V poslednom období však LKT predstavilo nové stroje ťažších výkonových tried a preto nie je vylúčené, že v budúcnosti môže značka LKT znovu prekvapiť aj univerzálnym strojom nižšej výkonovej kategórie a obsadiť kompletnú škálu produktov presne tak, ako v minulosti.



OBR. 4 LOKOMOTÍVA RADU 140 (E 499.0)

Koľajová doprava - elektrické rušne – jednosmerná napájacia sústava

Elektrická lokomotíva je rušeň s elektrickým hnacím ústrojenstvom. Z hľadiska histórie ide o jeden z najmodernejších typov rušňov, ktorý predovšetkým na hlavných tratiach úplne vytlačil rušne s parným a vznetovým motorom. Dôvody sú predovšetkým ekonomické a ekologické, v našich krajinách v povojnových rokoch hrala významnú úlohu tiež snaha o čo najmenšiu závislosť na rope. Doba však ide ďalej a najnovšie rušne „levitujú na magnetických poduškách". No my ostaneme pri elektrických rušňoch jazdiacich po koľajniciach, ktoré v našej dopravnej infraštruktúre ešte stále zďaleka nemôžu využívať svoje maximálne prevádzkové možnosti.

V súčasnej dobe existuje celý rad rôznych typov elektrických rušňov, ktoré sa líšia napájacou sústavou, typom elektromotorov, reguláciou pohonu, hmotnosťou, výkonom, prevodovým pomerom, prevádzkovými podmienkami a pod.

NAPÁJACIA SÚSTAVA

Elektrický rušeň (s výnimkou akumulátorových rušňov) potrebuje ku svojej prevádzke stály prívod elektrickej energie, ktorý je zabezpečovaný pomocou napájacej sústavy. Vzhľadom na to, že existuje niekoľko typov napájacích sústav, existujú aj rôzne typy elektrických rušňov, ktoré sa líšia tým, pre aké napájacie sústavy sú konštruované. Komfortným riešením sú viacsystémové rušne na prepravu vlakov po tratiach s rôznymi sústavami.

Podľa typu napájacej sústavy rozlišujeme tieto typy rušňov:

- **jednosmerné (najčastejšie 3 kV alebo 1,5 kV)**
- **striedavé (25 kV, 50 Hz alebo 15 kV, 16,7 Hz)**
- **viacsystémové (viac napájacích sústav, obvykle striedavé aj jednosmerné)**
- **akumulátorové (na posun v depách, vlečkách závodov a pod.)**

Jednosmerný prúd sa ťažko transformuje, preto jednosmerné napájacie sústavy nemávajú veľmi vysoké napätie a najmä pri starších rušňoch je priamo pripojené k trakčnému motoru. Striedavý prúd je naopak možné transformovať veľmi ľahko, preto sa na distribúciu používa vyššie napätie (čo zmenšuje prenosové straty) a preto býva v rušni umiestnený transformátor.

Okrem elektrických parametrov napájacej sústavy je tiež dôležitý spôsob odberu trakčnej energie. Najčastejším spôsobom je v súčasnej dobe odber energie z troleja zaveseného nad traťou (Obr. 1) pomocou pantografového alebo polopantografového zberača, prípadne, najmä pri podzemných dráhach, napájanie pomocou napájacej koľajnice. [1]

TRAKČNÝ MOTOR

Elektrický rušeň využíva na svoj pohon elektromotor. Ten býva buď jednosmerný alebo striedavý – synchrónny alebo asynchrónny. Typ motora nemusí zodpovedať napájacej sústave, lebo elektrická energia môže byť v transformátore rušňa transformovaná do požadovanej formy. Najskôr sa často aj „striedavé rušne" osadzovali usmerňovačmi a jednosmernými motormi. Dnes sa aj v „jednosmerných rušňoch" používajú asynchrónne motory s frekvenčným riadením otáčok. [1]

REGULÁCIA VÝKONU

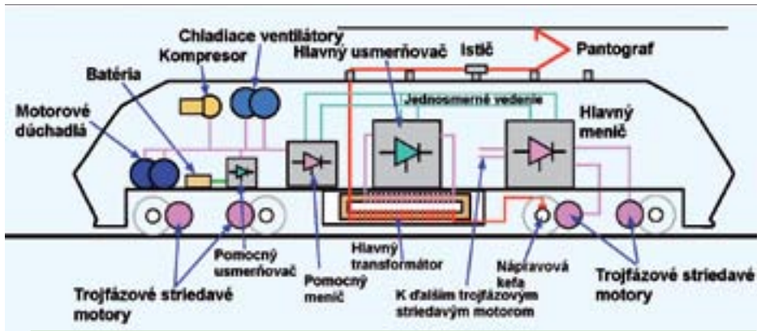
Dôležitým parametrom elektrických rušňov je spôsob regulácie ich výkonu. Pri jednosmerných sústavách je najstarším spôsobom odporová regulácia. Prúd motora je regulovaný postupným vyraďovaním rozbehových odporov zapojených do série s motorom tak, aby nedošlo k preťaženiu motora, poprípade k prekĺznutiu dvojkolesia, a to obvykle až do úplného vyradenia odporov. Výhodou je jednoduchosť konštrukcie, nevýhodou sú veľké energetické straty pri jazde na odporových stupňoch, keďže prebytočná energia v odporovej kaskáde sa mení na odpadové teplo. S rozvojom výkonových polovodičových súčiastok sa začala používať najmä tyristorová regulácia výkonu, ktorá je na rozdiel od odporovej regulácie výkonu efektívnejšia a ekonomicky výhodnejšia. Straty výkonu v polovodičových súčiastkach sú totiž malé. Nevýhodou je zložitejšia konštrukcia a nutnosť filtrovania parazitných väčších harmonických kmitočtov.

Rušne určené pre striedavú napájaciu sústavu mávajú obvykle reguláciu výkonu realizovanú prepínaním odbočiek na transformátore. Tým sa mení napätie elektromotora a následne aj jeho výkon, podobne ako pri odporovej regulácii výkonu. Tento spôsob regulácie výkonu je bezstratový, jeho nevýhodou je však obmedzený počet stupňov regulácie daný počtom odbočiek transformátora. Transformátory rušňa sú zariadenia vyžadujúce pravidelnú údržbu a výrazne zväčšujú hmotnosť vozidiel kvôli veľkej hmotnosti ich magnetického obvodu a sprievodného chladiva.

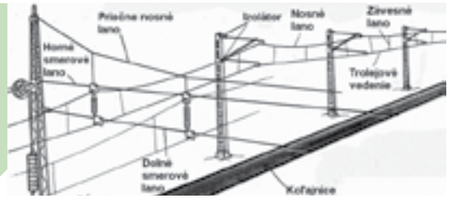
Moderné elektrické rušne používajú asynchrónne motory, ktorých regulácia je realizovaná pomocou polovodičových frekvenčných meničov (za použitia výkonových tyristorov alebo tranzistorov). Meniče, resp. ich vstupné filtre môžu byť pripojené na jednosmernom systéme priamo

na trolejové napätie alebo cez primárny menič na obvod so zmenšeným napätím, na striedavom systéme sú napájané cez transformátor a riadený usmerňovač umožňujúci aj rekuperáciu. Tento spôsob regulácie je najekonomickejší. Asynchrónne motory sú veľmi spoľahlivé a majú lacnejšiu prevádzku, pretože neobsahujú komutátor a kefy (výrazne jednoduchšia je pravidelná údržba). Pri moderných rušňoch bývajú trakčné motory uložené priamo v ráme podvozku. [1]

Schéma trakčného vedenia s popisom je na Obr. 1. Popis hlavných častí elektrickej lokomotívy je zobrazený na Obr. 2.



OBR. 2 SCHÉMA ELEKTRICKEJ LOKOMOTÍVY [3]



OBR. 1 POPIS ELEKTRICKÉHO TRAKČNÉHO VEDENIA [2]

KRÁTKO O ELEKTRIFIKÁCII TRATÍ

V roku 1946 rozhodlo československé Ministerstvo dopravy o elektrifikácii Československých štátnych dráh v tej dobe najmodernejším jednosmerným 3 kV systémom. Zároveň potvrdilo, že prvým elektrifikovaným úsekom bude slovenský úsek Žilina – Spišská Nová Ves a druhým úsekom, na ktorom bude práca prebiehať paralelne, bude úsek Praha – Česká Třebová. V roku 1949 sa začalo s elektrifikáciou hlavných tratí.

Takto elektrifikovaná bola trať Děčín - Praha – Česká Třebová – Ostrava – Valašské Meziříčí – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou. Práce na elektrifikácii tejto trate trvali 15 rokov. [4,5]

V 60-tych rokoch sa už v Európe začala presadzovať striedavá napäťová sústava s parametrami 25 kV, 50 Hz, ktorej rozvoj bol spôsobený už zmieneným rozvojom polovodičovej elektroniky. V roku 1959 bolo rozhodnuté, že tento systém bude zavedený aj u nás. Vzhľadom k dokončovaniu jednosmerne napájanej trate z Děčína do Košíc (jednosmerná 3 kV) bola pomyselne rozdelená Československá republika na severnú a južnú časť a hranicou bola práve táto trať. Územie na sever od spomínanej hlavnej trate bolo elektrifikované jednosmernou napäťovou sústavou 3 kV a južná časť územia bola elektrifikovaná striedavou sústavou 25 kV, 50 Hz. Používanie rôznych napájacích sústav na území jedného štátu vedie k požiadavkám na finančne nákladnejšie viacsystémové lokomotívy, ktoré však v podmienkach ČR vychádzajú ekonomicky výhodnejšie ako zjednotenie železničnej elektrifikácie na jeden typ napäťového systému. Je možné, že v budúcnosti k zjednoteniu predsa len dôjde, pretože k zjednocovaniu napäťových systémov už dochádza na Slovensku, ktoré prechádza na jednotný napäťový systém 25 kV, 50 Hz. [6]

Elektrické lokomotívy ŠKODA pre jednosmernú napäťovú sústavu

LOKOMOTÍVA RADU 140 (E 499.0)

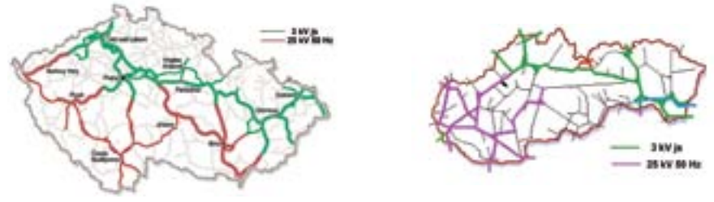
Prvou elektrickou traťovou lokomotívou sa stal typ Škoda 12E (značenie podľa ČSD E 499.0, súčasné značenie rad 140) vyrábala sa od roku 1953 do roku 1958 v závodoch V.I. Lenina v Plzni (neskôr ŠKODA Plzeň). Celkovo bolo vyrobených 100 kusov. Od roku 1953 bola Škoda výhradným dodávateľom elektrických lokomotív pre ČSD (až do roku 1991). Išlo o univerzálnu elektrickú lokomotívu na jednosmerný prúd určenú na ťahanie osobných vlakov, rýchlikov aj nákladných vlakov. Bola určená pre novo elektrifikované trate s napájacou sústavou 3 kV. (Obr. 4)

Konštrukciu lokomotívy tvorila oceľová skriňa s dvoma koncovými stanovišťami pre strojvodcu. Medzi stanovišťami sa nachádzala strojovňa so šiestimi charakteristickými kruhovými oknami na každej strane. Pohon zabezpečovali štyri trakčné elektromotory, pre každú nápravu jeden. Lokomotíva bola napájaná cez dva trolejové zberače na streche. Niektoré komponenty boli vyrábané v licencii švajčiarskych podnikov, ktoré boli prizvané k spolupráci na vývoji. Pozícia tohto stroja ostala neotrasiteľná až do konca osemdesiatych rokov. Potom ich pomaly začali nahrádzať od roku 1978 stroje radu 150, ale ešte mnoho rokov slúžili s nimi paralelne. V ČR slúžili tieto rušne až do konca deväťdesiatych rokov, na Slovensku asi o desať rokov dlhšie. Z technických parametrov hodno spomenúť maximálny výkon 2032 kW, maximálnu ťažnú silu 212 kN a maximálnu rýchlosť 120 km/h. Lokomotíva mala dĺžku 15 740 mm a hmotnosť 82 ton. [7]

LOKOMOTÍVA RADU 141 (E 499.1)

Táto lokomotíva vznikla z radu 140 a bola charakteristická tým, že sa na nej už nepoužívali licenčné komponenty. Charakteristickým dizajnovým prvkom bolo nahradenie šiestich kruhových okien medzi stanovišťami strojvodcu štyrmi obdĺžnikovými oknami po každej strane strojovne. Lokomotíva bola vyrobená v rokoch 1957 a 1959-1960 v počte 61 kusov. Maximálny výkon ostal nezmenený, 2032 kW, maximálna ťažná sila stúpla na 225 kN. Maximálna rýchlosť ostala zachovaná na 120 km/h. Rozmery sa trocha zmenili. Dĺžka na 16 140 mm a hmotnosť na 84 ton. Zopár rušňov tohto radu slúži ešte ako záložné stroje dodnes. (Obr. 5) [8]

OBR. 3 NAPÄŤOVÉ SÚSTAVY NA TRATIACH ČR A SR [11, 12]





OBR. 5 LOKOMOTÍVA RADU 141 A 121 (E 499.1 A 469.1) [8]



OBR. 6 LOKOMOTÍVA RADU 181 (E 669.1) [10]



OBR. 7 RUŠEŇ RADU 150 (E499.2)



OBR. 8 LOKOMOTÍVA RADU 163 (E499.3)

LOKOMOTÍVA RADU 121 (E 469.1)

Lokomotíva 121 vychádza z radu 141 a je určená len pre nákladnú dopravu. Predošlé dve univerzálne lokomotívy nedisponovali dostatočnou ťažnou silou pre nákladnú dopravu a tak bol tento rad sprevodovaný pre maximálnu rýchlosť 90 km/h pri zväčšení maximálnej ťažnej sily na 234 kN. Taktiež hmotnosť vzrástla na 88 ton. V rokoch 1960 až 1961 bolo celkovo vyrobených 85 strojov. Dizajnovo bola identická s radom 141. (Obr. 5) [9] Z radu 121 vyšli ešte modifikované rady 122 a 123.

LOKOMOTÍVA RADU 181 (E 669.1)

Lokomotíva radu 181 bola určená pre ťažkú nákladnú dopravu. Lokomotíva mala dva trojnápravové podvozky. Pohon zabezpečovalo 6 elektromotorov s celkovým výkonom 2790 kW. Maximálna ťažná sila stúpla na 345 kN a celková hmotnosť stroja bola 124,2 ton, dĺžka 18 800 mm. Charakterizovalo ju po 6 obdĺžnikových okien po každej strane strojovne. V rokoch 1961 a 1962 sa z nej vyrobilo 150 kusov. (Obr. 6) Na jej výrobu priamo nadviazala lokomotíva radu 182, z ktorej bolo v rokoch 1963 až 1965 vyrobených 168 kusov. Lokomotíva sa líšila len drobnými konštrukčnými úpravami podvozku. Pohonné ústrojenstvo ostalo identické s radom 181. [10]

LOKOMOTÍVA RADU 150 (E 499.2)

Lokomotíva radu 150 sa vyrábala v roku 1977 a bolo z nej vyrobených 27 kusov (Obr. 7). Mala výkon 4000 kW a bola určená na ťahanie ťažkých rýchlikových súprav. Dosahovala rýchlosť až 140 km/h a maximálna ťažná sila dosahovala hodnotu 227 kN. Mala hmotnosť 82,4 tony a dĺžku 16 740 mm. Skriňu lokomotívy nesú dva dvojnápravové podvozky. Tvar lokomotívy bol výrazne hranatejší oproti predchádzajúcim radom a pôsobil modernejším dojmom. Jej hlavná prevádzka bola na trati Praha – Košice a zachádzali až do Čopu v Zakarpatskej oblasti Ukrajiny. [13]

LOKOMOTÍVA RADU 151

V rokoch 1992 až 2002 vzniká 13 kusov zmodernizovaných lokomotív radu 150. V roku 1992 sa úpravou prevodového pomeru a malých úprav tlmenia podvozku podarilo lokomotívu naladiť na maximálnu prevádzkovú rýchlosť 160 km/h. Dizajnovo ostala takmer totožná s radom 150.

LOKOMOTÍVA RADU 163 (E499.3)

Lokomotíva radu 163 je univerzálna traťová lokomotíva pre jednosmernú napájaciu sústavu 3 kV (Obr. 8). V rokoch 1984-1986 a 1991-1992 vyrobili 147 kusov. V roku 1995 bolo 9 rušňov



OBR. 9 SKUTOČNÁ LOKOMOTÍVA RADU 131 (E479.1) A MODELOVÁ NA KOĽAJISKU SPŠ DOPRAVNEJ V KOŠICIACH

druhej série predaných súkromnému dopravcovi do Milána v Taliansku. Výkon tejto lokomotívy dosahoval 3480 kW, maximálna ťažná sila 285 kN, niektoré verzie až 300 kN. Maximálna rýchlosť 120 km/h. Hmotnosť lokomotívy bola 85 ton a celková dĺžka 16,8 metra. Lokomotíva mala štvornápravový podvozok a bola vybavená dvoma polopantografovými zberačmi elektriny. Podvozok lokomotívy bol navrhovaný na rýchlosť až 200 km/h. [14]

LOKOMOTÍVA RADU 131 (E479.1)

Lokomotíva 131 je podľa [15] charakterizovaná ako dvojdielna lokomotíva na jednosmerný prúd určená pre ťažkú nákladnú dopravu na tratiach s náročným sklonom medzi Ostravskom a východným Slovenskom.

Úlohou pri vývoji bolo navrhnúť lokomotívu, ktorá dokáže ťahať vlaky s hmotnosťou nad 2000 ton cez „Štrbskú rampu“ a na ďalších tratiach s podobnými sklonovými pomermi. Niekedy bolo potrebné na tomto úseku nasadzovať dve až tri lokomotívy, čo bolo ekonomicky nevýhodné. Rušeň tvoria dva zhodné diely, spojené zadnou časťou natrvalo k sebe. Každý diel má svoje vlastné číslo ako samostatný rušeň. Aj keď sa v prevádzke vyskytujú výhradne v spojených dvojiciach, každá sekcia rušňa je schopná jazdiť samostatne. Rušeň má štyri dvojnápravové podvozky a poháňa ho 8 elektromotorov, každú nápravu jeden. V rokoch 1980 až 1982 bolo vyrobených 50 dvojdielnych lokomotív. Trvalý výkon lokomotív bol 4480 (2x2240) kW a trvalá ťažná sila 350 kN. Celková hmotnosť „dvojičky“ bola 169 ton. Maximálna rýchlosť je 100 km/h. Tieto rušne sú stále v prevádzke. (Obr. 9)

LOKOMOTÍVA RADU 162

Rušeň radu 162 je upravenou verziou rušňa 163 a je s ním s prevažnej časti zhodný. V roku 1991 takto vzniklo 60 rušňov. Vzhľadom na to, že už v 80-tych rokoch sa uvažovalo o zväčšení rýchlosti na našich tratiach na 140 km/h, boli tieto lokomotívy upravené tak, aby týmto podmienkam vyhoveli. Podvozky boli vybavené tlmičmi vrtivých pohybov, vzhľadom na to, že podvozky boli navrhované až na rýchlosť 200 km/h, stačili úpravy prevodového pomeru a elektroniky. Od začiatku boli tieto stroje používané na ťahanie rýchlikov a expresných vlakov. Dizajnovo sa tento rad zhodoval s radom 163.

LOKOMOTÍVA RADU 184

Rad rušňov 184 vznikol z radu 163 (Obr. 10), z ktorého prevzal väčšinu komponentov. Lokomotívy mali nahradiť staršie šesťnápravové rady 181 a 182. Vzhľadom na to, že v rokoch 1994-1998 boli vyrobené len štyri kusy radu 184, stále ostávajú v prevádzke aj staršie stroje. Lokomotíva je postavená na troch dvojnápravových podvozkoch. Prostredný podvozok je stranovo posuvný. Cieľom tohto riešenia je obmedzenie opotrebovania koľajníc oproti lokomotívam s dvoma trojnápravovými podvozkami. Lokomotíva je vybavená mikroprocesorovým riadením, ktoré umožňuje manuálny alebo automatický režim regulácie rýchlosti. Tieto lokomotívy ťahajú súpravy uhlia v okolí Tušimíc. Výkony sú vcelku zaujímavé. Trvalý výkon je 5220 kW, maximálna ťažná sila 575 kN. Lokomotíva má hmotnosť 120 ton a dĺžku 20 346 mm. Maximálna rýchlosť je 95 km/h. Zaujímavosťou je, že jedna z lokomotív bola sprevodovaná do rýchla na maximálnu rýchlosť 155 km/h. Prebehli aj skúšky na ŽZO Velim. Následne však bola upravená na rýchlosť 95 km/h. [16]



OBR. 10 LOKOMOTÍVA RADU 184 V DOMOVSKOM DEPE V TUŠIMICIACH [15]

Záver:

Pôvodne sme plánovali o elektrických rušňoch napísať jeden článok. Pri postupnom písaní sme došli k záveru, že vtesnať do článku ešte stroje pre striedavú napájaciu sústavu a prípadne viacsystémové stroje je nad rámec jedného článku. Tak sme sa rozhodli, že teraz skončíme s jednosmernou napájacou sústavou a niekedy na budúce sa budeme zaoberať rušňami napájanými striedavou napájacou sústavou. Aj tam sú pekné mašinky a je sa načo tešiť.

Článok bol vypracovaný s podporou projektu VEGA 1/0198/15

Literatúra:

[1] Elektrický rušeň, URL: <https://sk.wikipedia.org/wiki/Elektrick%C3%BD_ru%C5%A1e%C5%88>

[2] Winco, HObbexx, URL: <http://www.winco.uk.com/HObbexmain.html>

[3] A Theoretical Guide to Electric Locomotive Systems, URL: <https://www.elprocus.com/what-is-an-electric-locomotive-systems-and-their-types-in-india/>

[4] História železničnej dopravy v Česku, URL: <https://sk.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_%C5%BEelezni%C4%8Dnej_dopravy_v_%C4%8Cesku>

[5] Retro magazín o ČSSR, R.F.K.: Retro pohľad na ČSD, URL: <https://www.retromania.sk/1990-1999/retro-pohlad-na-csd>

[6] o energetice, Tomáš Molek: Elektrifikace českých železnic, Elektrifikace ČR, URL: <http://oenergetice.cz/technologie/elektrifikace-ceskych-zeleznic/>

[7] Lokomotiva 140, URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_140>

[8] Lokomotiva 141, URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_141>

[9] Lokomotiva 121, URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_121>

[10] Lokomotiva 181, URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_181>

[11] iDNES.cz, URL: <http://ekonomika.idnes.cz/foto.aspx?foto1=JB5bd6bd_mapa.jpg>

[12] rail.sk, Elektrifikácia tratí na Slovensku, URL: <ttps://www.rail.sk/skhist/elektr.htm>

[13] Lokomotiva 150, URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_150>

[14] Lokomotiva 163, URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_163>

[15] Lokomotiva 131, URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_131>

[16] Lokomotiva 184, URL: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Lokomotiva_184>

UMENIE *a elegancia*



ZLATÉ ŠESŤDESIATE – DOLCE VITA

Pozývame vás na súťaž elegancie historických vozidiel
v anglickom parku Art Hotela Kaštieľ v Tomášove
v nedeľu 10. 9. 2017, od 10:00 do 17:00 hod.

Program: mažoretky, dobová módna prehliadka,
hudobné a tanečné predstavenia, detské atrakcie a súťaže,
prelet historického lietadla, súťaž elegancie historických vozidiel.
Po celý deň stánky s občerstvením.
Vstupné: dospelí 3,- € (deti 1,50,- €)
Možnosť parkovať v areáli kaštieľa za 5,- €/deň.

Viac informácií najdete na **www.veteranklubba.sk** a **www.hotelkastiel.sk.**

Art Hotel KAŠTIEĽ TOMÁŠOV
BUCHBINDER Rent-a-Car
PORSCHE BRATISLAVA
Ševt
AGEM COMPUTERS
ostredok
MTAUTOBUTIK.SK
VOLKSWAGEN FINANČNÉ SLUŽBY
SLOVENSKÁ sporiteľňa

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
Nové Rio 1,2 D-CVVT Gold	11 900 €	H	5	5	4065 x 1725 x 1450	325/-	R4	1248	B	62	122	M5	P	170	12,9	4,8
Nové Rio 1,4 CRDi Platinum	15 200 €	H	5	5	4065 x 1725 x 1450	325/-	R4	1396	D	66	240	M6	P	175	12,0	3,8
Nové Rio 1,4 D-CVVT Silver	12 140 €	H	5	5	4065 x 1725 x 1450	325/-	R4	1368	B	74	134	A4	P	166	13,9	6,1
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

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

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
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

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 1,0 TSI 70 kW Style - nová	12 110 €	H	5	5	4059 x 1780 x 1444	355/-	R3	999	B	70	175	M5	P	182	10,9	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 1,0 TSI 85 kW Style - nová	12 830 €	H	5	5	4059 x 1780 x 1444	355/-	R3	999	B	85	200	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
Ignis 1,2 GL DUALJET 2WD	8 740 €	H	5	5	3700 x 1660 x 1695	267/-	R4	1242	B	66	120	M5	P	170	12,2	4,6
Ignis 1,2 GL+ DUALJET 2WD	9 940 €	H	5	5	3700 x 1690 x 1695	267/-	R4	1242	B	66	120	M5	P	170	12,2	4,6
Ignis 1,2 GL+ DUALJET 4WD	11 640 €	H	5	5	3700 x 1690 x 1695	267/-	R4	1242	B	66	120	M6	4X4	166	11,9	6,0
Ignis 1,2 GLX DUALJET 4WD	13 140 €	H	5	5	3700 x 1690x 1695	267/-	R4	1242	B	66	120	M6	4X4	166	11,9	6,0
Vitara 1,6 VVT COOPER EDITION 2WD	19 600 €	H	5	5	3970 x 1720 x 1510	375/120	R4	1586	B	88	156	M5	P	180	11,5	5,3
Vitara 1,6 VVT COOPER EDITION 4WD	21 700 €	H	5	5	3970 x 1720 x 1510	375/120	R4	1586	B	88	156	M5	4X4	180	12,0	5,6
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
Jimmy 1,3 Club 4WD	14 990 €	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	9 110 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	999	B	44	95	M5	P	160	15,7	4,9
Fabia 1,0 TSI 70 kW Ambition	11 610 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	999	B	70	160	M5	P	185	10,6	4,4
Fabia 1,0 TSI 81 kW Style	14 610 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	999	B	81	200	A7	P	196	9,5	4,4
Fabia 1,4 TDI 66 kW Active	13 310 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	1422	D	66	230	M5	P	182	11,1	3,9
Fabia 1,4 TDI 66 kW Ambition	15 610 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	1422	D	66	230	A7	P	182	11,1	4,0
Fabia 1,4 TDI 77 kW Style	15 810 €	H	5	5	3992 x 1732 x 1467	330/1150	R3	1422	D	77	250	M5	P	193	10,1	4,2
Fabia Combi 1,0 MPI 55 kW Active	10 510 €	K	5	5	4257 x 1732 x 1467	530/1395	R3	999	B	55	95	M5	P	175	14,9	4,9
Fabia Combi 1,0 TSI 81 kW Ambition	12 710 €	K	5	5	4257 x 1732 x 1467	530/1395	R3	999	B	81	200	M6	P	199	9,6	4,4
Fabia Combi 1,4 TDI 66 kW Style	17 210 €	K	5	5	4257 x 1732 x 1467	530/1395	R3	1422	D	66	230	A7	P	184	11,3	4,0
Fabia Combi 1,4 TDI 77 kW Ambition	15 410 €	K	5	5	4257 x 1732 x 1467	530/1395	R3	1422	D	77	250	M5	P	196	10,2	4,2
Octavia 1,2 TSI 63 kW Ambition	16 290 €	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	16 240 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1395	B	90	200	A7	P	208	9,0	4,8
Rapid Liftback 1,0 TSI 81 kW Ambition	14 640 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R3	999	B	81	175	M6	P	198	9,8	4,5
Rapid Liftback 1,4 TDI 66 kW Style	16 890 €	L	5	5	4483 x 1706 x 1461	550/1490	R4	1422	D	66	230	M5	P	185	11,7	3,6
Rapid Spaceback 1,0 TSI 70 kW Active	12 340 €	H	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R3	999	B	70	160	M5	P	186	11,3	4,5
Rapid Spaceback 1,4 TSI 92 kW Ambition	17 040 €	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	15 690 €	H	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R4	1596	D	85	250	M5	P	198	9,9	4,2
Rapid Spaceback 1,0 TSI 81 kW Monte Carlo	16 600 €	H	5	5	4304 x 1706 x 1459	415/1380	R3	999	B	81	175	M6	P	198	9,8	4,5
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
Kodiaq 1,4 TSI 92 kW Active	21 990 €	K	5	7	4697 x 1882 x 1676	720/2065	R4	1395	B	92	200	M6	P	190	10,5	6,1
Kodiaq 2,0 TSI 132 kW 4x4 Ambition	32 040 €	K	5	7	4697 x 1882 x 1676	720/2065	R4	1984	B	132	320	A7	4x4	207	8,0	7,4
Kodiaq 2,0 TDI SCR 140 kW 4x4 Style	36 140 €	K	5	7	4697 x 1882 x 1676	720/2065	R4	1968	D	140	400	A7	4x4	210	8,9	5,7
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

Koncern Volkswagen má 20 najmodernejších servo-mechanických lisovacích liniek PXL. Lisovacie linky na výrobu hliníkových dielcov sú navrhnuté a skonštruované v súlade s požiadavkami tzv. 4. priemyselnej revolúcie. Nová lisovacia linka PXL je súčasťou ekologickej stratégie (tajnička) koncernu Volkswagen. Lisovacia linka PXL II je namontovaná v mladoboleslavskej automobilke Škoda. Umožňuje pružnejší výrobný proces, využíva rekuperáciu energie uvoľnenej počas lisovania, má krátke prestavovacie časy pri výmene lisovacieho náradia a ušetrí až 15 % energie oproti bežným lisovacím linkám. (MOT´or č. 7-8/2017)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

1- tuha, 2- mechanizmus, ktorý riadi plnenie valcov spaľovacieho motora zápalnou zmesou alebo vzduchom a ich vyprázdňovanie, 3- vývoz tovaru, 4- vypúšťanie látok znečisťujúcich ovzdušie, 5- naložené veci na automobile, 6- názov osobného automobilu značky Smart, 7- jediný exemplár vozidla, 8- trojrozmerný priestorový útvar, 9- otočné uzavieracie zariadenie, 10- vzdialenosť medzi kolesami vozidla na tej istej náprave, 11- čierny tvrdý vulkanizovaný kaučuk.

Riešenie

Tajnička: GreenFuture

1- grafit, 2- rozvod, 3- export, 4- emisia, 5- náklad, 6- Fortwo, 7- unikát, 8- teleso, 9- uzáver, 10- rozchod, 11- ebonit.

-jo-

90 rokov značky Volvo


Prvé Volvo ÖV4 bolo vyrobené 14. apríla 1927


S týmto typom si Volvo prerazilo cestu na americký trh. Duett bol akýmsi hybridom dvoch áut. Cez týždeň pracoval, cez víkend slúžil rodine na relax


Striedanie generácii. Vľavo Volvo 121 Amazon, vpravo Volvo PV 544

So značkou Volvo si každý v prvom rade predstaví robustné a bezpečné auto. Škandinávsky strohý dizajn nekopíroval módne trendy automobilového priemyslu. Pri zrode značky stáli dvaja muži, Assar Thorvald Nathanael Gabrielsson a Erik Gustaf Larson. Obaja pracovali v spoločnosti SKF AB, výrobcu guľôčkových valivých ložísk. Názov Volvo sa objavil v názve jednej jej dcérskej spoločnosti už v roku 1915, ale vtedy nemala ešte s výrobou automobilov nič spoločné.

Až do 20-tych rokov minulého storočia sa automobily do Švédska len dovážali. Okolo 12 tisíc vozidiel ročne. V tých časoch bolo bežné, že automobiloví výrobcovia nakupovali komponenty u rôznych automobiliek, z ktorých skladali vozidlá. Kvalita týchto produktov nebola veľká a tak mnoho automobilových výrobcov zaniklo tak rýchlo, ako aj vznikli. Výber dodávateľov, kontrola kvality prvotnej suroviny a výroba komponentov na základe požiadaviek finálneho výrobcu automobilov boli ciele, o ktorých debatovali večer čo večer po práci Gabrielsson a Larsson. Vyvrcholením ich teoretickej prípravy bolo založenie spoločnosti VOLVO.

Bol Zelený štvrtok, 14. apríla 1927 a niekoľko robotníkov pracovalo na jednoduchej výrobnej linke v Lundby na predmestí Göteborgu. O 10. hodine vyšlo z fabriky prvé Volvo. Spočiatku plánovali vyrobiť za týždeň 5 vozidiel. Týždeň mal vtedy ešte 6 pracovných dní. Hektický nábeh výroby a pravdepodobne nervozita bola príčinou, že jeden z robotníkov namontoval jednu súčiastku tak, že pri skúšobnej jazde sa dalo s vozidlom ísť len dozadu. Stačilo niekoľko zásahov a prizerajúci sa v krátkom čase videli „rolujúce“ vozidlo vychádzať z brán spoločnosti. Bol to typ ÖV4 a prvých desať kusov malo ešte názov Jakob. Podľa označenia **ÖV4** (Öppen Vagn 4) išlo o auto s otvoreným typom karosérie pre štyri osoby. Dodávalo sa len v jednej farebnej kombinácii, a to modrá karoséria s čiernymi blatníkmi. Vozidlo v porovnaní s inými automobilmi bolo dosť drahé a typ otvorenej karosérie nebol práve praktický vzhľadom k švédskemu podnebiu. V tom istom roku začalo Volvo vyrábať i svoj prvý automobil s uzavretou karosériou **PV4** (Personen Vagn). O dva roky neskôr vyrobili prvý automobile s 3-litrovým 6-valcovým motorom. Do druhej svetovej vojny Volvo vyrábalo viacero typov určených predovšetkým pre domáci trh. Boli to typy PV651, PV652, PV655, TR671, TR674, TR676.

V 30. rokoch mnohé automobilky začali experimentovať s aerodynamickými tvarmi karosérie. Ani Volvo neostalo bokom a v roku 1935 predstavilo **PV36**, známy aj pod menom Carioca.

Nikde na svete počas druhej svetovej vojny nebolo predstavené verejnosti žiadne nové auto – len v Štokholme. Bolo to Volvo **PV 444**. Už pred skončením vojny označovali toto vozidlo za „Posla mieru“. V porovnaní so strednou Európou, kde sa na mnohých miestach ešte bojovalo, vo Švédsku už bežala reklamná kampaň prvých troch prototypov. Nedostatok suroviny na európskom trhu posunul začiatok sériovej výroby až na február 1947. Volvo nikdy oficiálne nezdôvodnilo, prečo bolo v typovom označení číslo 444. Môže to znamenať 4- miesta na sedenie, 4-valcový motor, 40 konských síl, alebo tajomstvo čísiel sa skrýva v roku prezentácie 1944, alebo objeme motoru 1440 cm^3? V každom prípade bol to úspešný typ. Už pred začiatkom výroby evidovali stovky objednávok. Spočiatku bol dodávaný len v čiernej farbe. Produkcia rástla pomaly. Export mal prednosť a tak čakacia doba vo Švédsku bola viac ako jeden rok. Medzitým typ postupne modifikovali, výkon narástol zo 40 na 60 k.

V roku 1953 tento typ doplnili modelom s praktickou skriňovou karosériou, mal číselné označenie **445** alebo jednoducho Duett. Počas jedenásťročnej produkcie sa vyrobilo z neho viac ako 280 tisíc kusov, vrátane úžitkových verzií. V auguste roku 1958 ho nahradil nový typ **PV544**. Mal mnohé zlepšenia, vrátane nového motora B16 a novej štvrstupňovej prevodovky. Je to už vozidlo typických „volváckych“ charakteristík. Čoraz viac sa s ním spájali slová: bezpečnosť, predĺžená životnosť, kvalitná švédska oceľ. Na Volvo ani automobilový šport nemusel dlho čakať. Volvá bodovali najmä na dlhých, vytrvalostných súťažiach v Európe, Afrike alebo Južnej Amerike. V roku 1960 vyhralo ako prvé európske vozidlo náročnu 4600 kilometrov dlhú súťaž v Argentíne.

AUTÁ ZO ŠVÉDSKEJ OCELE

Modely 444 a 544 boli dvojdverové. Aby uspokojili zákazníkov túžiacich po štvordverovej limuzíne, Volvo prišlo s typom **PV120** so štylisticky úplne novou koncepciou pontónovej karosérie. Z predchodcov zdedil všetky kladné vlastnosti – kvalitu, dlhú životnosť a odolnosť v náročných podmienkach. Bezpečnosť sa stala synonymom značky. Volvo od roku 1959 sériovo montuje do svojich vozidiel bezpečnostné pásy. Pri architektúre interiéru sa berie do úvahy bezpečnosť cestujúcich. Z prístrojovej dosky boli odstránené všetky ostré a vyčnievajúce prvky a celá je potiahnutá mäkkým obložením.


Volvo P1800 športový typ značky, ktorý sa postupnou modifikáciou udržal vo výrobe od roku 1962 do roku 1973


Rad 700 s výrazne hranatou karosériou odrážal štýl amerických krížnikov ciest. Pre svoje prednosti (kvalita, bezpečnosť, priestrannosť) bol na americkom trhu veľmi obľúbeným

Kolesá sú sériovo „obuté“ do bezdušových pneumatík. V duchu doby boli vozidlá dodávané v dvojfarebnej kobinácii.

Volvo malo v rokoch 1956/57 svoj športový typ. Otvorený dvojsedadlový kabriolet P1900 s motorom zo 444-ky a so sklolaminátovou karosériou však nebol predajným trhákom, predalo sa len 67 kusov. Skutočne úspešným športovým vozidlom sa stalo až Volvo **P1800**. Elegantná športová karoséria pochádzala z dielne Frua v Turíne. Po nie moc uspokojivej spolupráci s anglickym Jensenom stiahli Švédi výrobu do Göteborgu, aby najmä v kvalite mohli garantovať klientom to, na čo sú pri značke Volvo zvyknutí. Typ 1800 prešiel niekoľkými vývojovými štádiami. V roku 1968 model S dostal silnejší dvojlitrový motor a o dva roky neskôr „S“ nahrádil model „E“ čo symbolizuje elektronické vstrekovanie benzínu. Posledná verzia mala karosériu typu Shooting Break, teda akýsi typ športového kombi, kde tretie dvere tvorí veľkoplošné výklopné sklo. Z 8077 vyrobených kusov 80 % smerovalo na severoamerický trh. Dedičstvo týchto tvarov sa u Volva objavilo ešte dvakrát. Pri type **480** z roku 1986 a **C30** z roku 2006.

V roku 1966 prišli na trh nástupcovia 120-ky, modely **142, 144** a **145**. Ide o úplne nový typ s dizajnom karosérie, ktorá sa stala charakteristickou črtou Volva na dlhé roky.

V 1974 strieda 100-ku séria 200. Rad Volvo **240** bol vôbec prvý automobil na svete s motorom vybaveným lamba sondou a katalyzátorom. Z tohto radu stojí za povšimnutie elegantné kupé **262** s karosériou, ktorú navrhli v karosárni Bertone.

V roku 1982 začala výroba modelov série 700. Pre ich hranaté tvary karosérie ich mnohí nazývali švédske škatule. Popri veľkej limuzíne a objemnom kombi sa predávalo i dvojdverové kupé **780**. Typový rad **900**, ktorý prišiel na trh v roku 1990 s modelmi 940 a 960, boli poslednými Volvami, ktoré mali klasický pohon, teda motor vpredu a pohon zadnej nápravy. Vozidlá boli sériovo vybavené viacerými bezpečnostnými vankúšmi a bočnými výstužami zlepšujúcimi pasívnu bezbečnosť posádky. Súbežne s ich výrobou sa pripravoval nový typ 850. Išlo o prvé Volvo s 5-valcovým motorom umiestneným naprieč, ktorý poháňal predné kolesá. Najmä verzia kombi sa stala mimoriadne úspešnou. Bolo to i posledné Volvo s 3-ciferným označením modelov.

Na rozdiel od inej švédskej automobilky, Volvu sa dnes darí. Potom, čo ho kúpila čínska spoločnosť Geely, vzrástol predaj vozidiel najmä na nových trhoch, v Indii, Číne a Rusku. Marketingovou stratégiou známou ako Design Around You, ktorá sa stala súčasťou revitalizačného plánu automobilky, je dosiahnuť do roku 2020 predaj 800 tisíc nových automobilov Volvo.

Symboly Volva



Volvo je pravdepodobne jediná automobilová značka s tromi silnými symbolmi, ktoré používa od svojho vzniku. Keď sa objavil prvý typ Volva, marketingovo ho predstavili ako „švédske auto“. K tomu potrebovali vhodný symbol. Ako logotyp vybrali chemický symbol železa – kruh so šípkou mieriacou vpravo šikmo hore. Ide o jeden z najstarších a najbežnejších symbolov západnej kultúry, ktorý bol pôvodne v Rímskej ríši používaný ako symbol planéty Mars. Symbolizuje aj rímskeho boha vojny Marsa, a všeobecne mužské pohlavie. Tak sa vytvoril symbol spájajúci železo s automobilom. Znak prevzal túto symboliku a evokovuje spojitosť s uznávanou tradíciou švédskeho oceliarskeho priemyslu. Logo bolo už pri prvom aute v roku 1927 doplnené oceľovou lištou, ktorá technicky fixovala umiestnenie loga v správnom smere.

Keď v auguste 1926 rozhodlo vedenie o začiatku výroby vozidiel, financujúca spoločnosť Svenska Kullagerfabriken (SKF), obnovila fungovanie spoločnosti, ktorá bola od roku 1920 nečinná. Bola založená v roku 1915 za účelom výroby a predaja ložísk pre automobilový priemysel. Niekto z vedenia SKF navrhol spoločnosť premenovať na jednoduché, výstižné a ľahko vysloviteľné Volvo. V prvej osobe neurčitku latinského slovesa volvere sa mení na volvo, čo vyjadruje otáčať sa.

Tieto symboly sú dodnes v pozmenenej grafike na každej maske automobilu Volvo.

Ettore a Enzo


ETTORE BUGATTI

Pred 60 rokmi zomrel v Paríži jeden z najznámejších automobilových konštruktérov Ettore Isidero Arco Bugatti. Narodil sa 15. 9. 1881 v Miláne. Už ako 17- ročný skonštruoval prvú motorizovanú trojkoliesku. Potom, čo niekoľko rokov pôsobil ako zamestnanec v podnikoch Mathis v Štassburgu a Deutz AG v Kolíne nad Rýnom, založil v roku 1908 v alssaskom Molsheime (franc. Mulhouse) spolu so svojím partnerom Ernstom Friederichom svoju vlastnú automobilovú továreň Bugatti. Jeho automobily zaujali nielen jednoduchou a pragmatickou konštrukciou, ale predovšetkým svojím estetickým poňatím, ktoré Bugatti zdedil po svojom umelecky zameranom otcovi. Pri automobilovej nehode 11. augusta 1939 prišiel o svojho syna a nástupcu Jeana Bugattiho. Ettore Bugatti zomrel 21. augusta 1947 a je pochovaný v rodinnej hrobke na cintoríne v Dorlisheime pri Molsheime.

Tam kde jeden končí, druhý začína. V roku 1947 malo premiéru prvé vozidlo Ferrari, typ 125S. Poháňal ho 12-valcový motor objemu len 1500 cm^3 s výkonom 118 k (87 kW). Dosahoval rýchlosť 170 km/h a Enzo Ferrari ho posielal na pretekársku dráhu. Nebola to jeho prvá skúsenosť s pretekárskymi vozidlami. Už ako


ENZO FERRARI

21-ročný vytvoril pretekársku stajňu Scuderia Ferrari. Alberto Ascari v roku 1952 vyhral na vozidle Ferrari prvé majstrovstvá sveta F1, neskôr tento titul obhájili Fangio, Hill, Surtees a neskôr Niki Lauda, Scheckter a Schumacher. V roku 1969 prevzal FIAT 50-percentný podiel spoločnosti Ferrari, o dva roky neskôr produkcia dosiahla 1240 kusov vozidiel a v roku 1985 už 3000 automobilov.

Po smrti Enza Ferrariho prevzal predsedníctvo v spoločnosti Luca di Montezemolo a pozdvihol ju z dlhodobého útlmu. Enzo Ferrari zomrel 14. augusta 1988.

ŠPIČKA PYRAMÍDY:

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

CMC Talbot Lago Coupé T150 C-SS (1937-1939)
Hoci automobilová značka Talbot Lago dnes už mnohým nehovorí nič, faktom je, že ešte v roku 2006 vzbudila vo svete nemalú pozornosť: jej dvojsedadlové Talbot Lago Coupé T150 C-SS z rokov 1937-39 spoločnosť Gooding & Company v USA predala za sumu 3 905 000 US $..!

Skôr, ako si priblížime model – novinku, na priložených obrázkoch už vo viacerých farbách, čosi o histórii značky Talbot Lago: spoločnosť bola založená v roku 1902 - s cieľom montovať v jednej londýnskej továrni francúzske automobily Clément. Projekt financoval gróf zo Shrewsbury a Talbotu – prvé predávané kusy dostali názov Clément-Talbot. Do roku 1904 sa vozidlá z Francúzska len dovážali, po získaní značky Talbot London (podľa erbu grófa) sa ihneď začali v

▼Nuž... 30. roky 20.storočia: zlatý vek motorizmu (1937 -1939)... (CMC M-165)



Anglicku montovať zo stavebníc (Clément) - až v roku 1906 sa tam vyrobil aj prvý originálny Talbot... V roku 1919 prevzala britský podnik francúzska spoločnosť Darracq – rok používajúc pre osobné automobily vyrábané vo Francúzsku značku Talbot-Darracq. (Pretekárske automobily z výrobných prevádzok na oboch stranách Kanálu ju používali do roku 1930) – tie britské mali značku Talbot. Keď v roku 1920 kúpil Darracq aj britskú značku Sunbeam, vznikla skupina STD (Sunbeam -Talbot - Darracq) - francúzske vozidlá niesli značku Talbot, časť určená pre export do Anglicka starú značku Darracq. V roku 1935 sa STD stala platobne neschopnou - továreň Talbot v Suresnes (F) prevzal Talian Antonio Lago... a do roku 1937 sa objavili aj dva úplne nové automobily s šesťvalcovými motormi (zdvihový objem 2,7 a 3 litre) s novou značkou Talbot Lago! Dva fakty: keď v roku 1937 predlohu dnešnej modelovej novinky predstavili na autosalóne v Paríži (1. séria – 5 kusov), publikum bolo nadšené (2. séria, 11 kusov – jeden kus z nej bol vystavovaný v New Yorku/Auto Show v tom istom roku) – práve tak! Fíha, úžasná, nevídaná krása... a toľko zmyslu pre každý detail – a ten luxus! Skrátka „state of the art" – absolútna špička vo vývoji! A druhý? Prívlastky „goutte d´eau"/kvapka vody, či „teardrop coupé"/kupé slza vymysleli... novinári. Túto úžasnú karosériu navrhla karosárska spoločnosť Figoni & Falaschi (Talbot Lago Coupé C-150 SS Coupé 1937 – 1939) – nezabudnúc aj reflektory zapustiť do karosérie tak, že sa „stratili"... Predlohu nášho modelu poháňal 4-litrový šesťvalcový motor, mala štvorstupňovú prevodovku Wilson s predvoľbou,



◄◄Pri takomto množstve detailov je naozaj čo obdivovať! (CMC M-166)

nezávislé zavesenie kolies – vpredu s priečnou listovou pružinou, zadná náprava má dve pozdĺžne listové pružiny, brzdenie sa ovláda lanovodom . Technické údaje všetkých, dohromady len 16 vy-



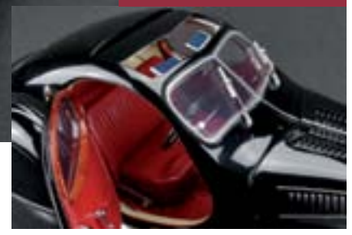
Spielwarenmesse 2017:
3 x novinka CMC (M-145/M/165/M-166)
Talbot-Lago Coupé T150 C-SS 1937/1939 v M 1:18
– každá z 1307 dielcov!

Holubičia, sivomodrá metalíza modelu CMC M-145...



▼Detail motora – kedy sa objaví celý, v osobitnej vitrínke tak, ako je u CMC zvykom?





Otvorené dvere i strecha, interiér potiahnutý pravou kožou... čertovsky farebná kombinácia!

robených vozidiel: šasi ľahkej konštrukcie s krátkym rázvorom, zdvihový objem 3996 cm^3, výkon (v závislosti od vyhotovenia): 140 k (103 kW) a 160 k (118 kW) pri 4200 ot./min., max. rýchlosť 185 km/h, rázvor náprav 2650 mm, rozchod kolies vpredu 1360 (1372) mm – vzadu 1360 (1461) mm. Spoločnosť po jej insolventnosti v roku 1959 kúpila automobilka Simca, zašlú slávu značky Talbot sa ešte raz (1979 – 1993) pokúsil oživiť koncern PSA... Prejdime od predlohy k modelu CMC v M 1/18 – Talbot Lago Coupé T150 C-SS: to najpodstatnejšie vidíme na priložených obrázkoch, texty pod nimi ich spresňujú. My doplníme, čo čitateľa ešte môže zaujímať: predovšetkým, že novinka bola ohlásená vlastne už v roku 2015, kedy táto nemecko-čínska spoločnosť, dodnes absolútna svetová špička (čo platí hlavne o jej modeloch automobilov) spoločnosť CMC/Classic Model Cars, oslávila už svoje 20. narodeniny – prvé tri modely (na spoločnom obrázku) po prvý raz predviedla na Spielwarenmesse 2017



Naozaj dokonalé koleso - aj v M 1:18!

na prelome januára/februára – návštevníkov i nás nadchli! Aj keď predávať sa majú až od septembra 2017. Čuduj sa svet, nie iba v troch, ale už v štyroch farebných vyhotoveniach (piaty model je športová verzia), čo nadchlo aj autora tohto príspevku – pretože štvrtý farebný variant (M-179) z edície „Memory Edition"/Spomienková séria má lak farby zrelého baklažánu (anglicky: aubergine), ktorá medzi obrázkami predlôh i na internete okamžite zaujme – aj svojím príťažlivo elegantným lakom metalízy... Samozrejme, že ide o limitovanú sériu, teda, kto sa skôr prihlási (via internet), ten má aj šancu... Hoci vždy platí... čo zberateľ, to iný vkus! Takže ktorému modelu z tých troch na spoločnom obrázku by ste dali prednosť vy? Modelu CMC M-145, sivomodrej metalíze, ktorej výroba limitovaná nie je, alebo tým ďalším dvom, už limitovaným sériám: M-165 so strieborno/červeným lakom, resp.



Ak by ste nebodaj „pichli"...

pre mnohých ešte elegantnejším čiernym lakom (M-166)? Či štvrtému, s nádychom jubilea, s metalízou laku farby zrelého baklažánu (M-179)? Pokiaľ ide o „piaty lak" (M -167, limitovaná séria), športovú verziu tohto modelu s číslom 8 v bielom kruhu na stredne tmavej modrej metalíze s číslom 8 aj na maske chladiča, s francúzskymi

▼V novej, pamätnej limitovanej sérii Memory Edition ponúka CMC novinku aj v metalíze farby zrelého baklažánu (M-179)... Na pamiatku zakladateľa spoločnosti CMC, už zosnulého Waltra Nickerla, ktorý pri predlohe vystavovanej svojho času v Aschafenburgu (Rosso Bianco Collection) dospel definitívne k záveru, že... „a ideme vyrábať najdokonalejšie kovové modely automobilov na svete, hodné tohto tu!". A to bol už na dôchodku...



pretekármi Philippe de Massa a Norbert Jean Mahé pre britský pretekársky tím T.A.S.O. v Le Mans v júni 1939 – posledné preteky (24 H Francúzsko 1939) pred 2. svetovou vojnou; model bol vypredaný už „v predpredaji" začiatkom júla 2017 , skôr, ako stihol vôbec prísť na trh... Nuž, tvoja je, milý zberateľ, (aj včasná) voľba! A keďže reálne viem, že do prvého kola sa nedostanem – i keď mi je jasné, že neskôr, na zbe-



▲Pohľad zhora – cez otvorenú strechu aj na prístrojovú dosku, i chladiace „žiabre" na kapote - v M 1:18!



◄Čierny lak – v Nemecku dodnes elegancia non plus ultra!

rateľských burzách, bude táto nádherná vecička, ručne poskladaná z 1307 jednotlivých dielcov určite vyhľadávaná (veď hotovou pastvou pre oči je aj samotný motor so všetkými zvonka viditeľnými detailmi vrátane elektrických káblov, sedadlá s celým interiérom sú potiahnuté tou najjemnejšou



▲Špičkový lak perfektne odzrkadľuje... aj podložku pod modelom

pravou kožou, prístrojovú dosku neprekonáva ani jej predloha...atď, atď. - a pokiaľ ide o ručne vyleštený lak karosérie, na svete lepšieho niet – ani pri najdrahších automobiloch v M 1:1!). Skrátka, automobilový model bez konkurencie, ktorý



▲Športová verzia modelu (s podvozkom č. 90117) sa od ostatných odlišuje radom zmien a dodatkových dielcov... (Tu len pracovný prototyp – definitívna podoba? Stredne tmavá modrá metalíza, číslo 8 bude aj na maske chladiča)

bude na burzách zberateľov „koštovať" (ako vždy) neskôr už viacnásobok! **Čo už... Veď ako zvyknú vravievať dnes nielen Francúzi: c´est la vie (čo znie vždy tak odovzdane i smutne: se – la - vi) – tak to v živote býva... Ešteže dokážeme aspoň snívať – no, poniektorí...**

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

Úchvatné Rysy



NA VRCHOLE RYSOV

Ak máte to šťastie a podarí sa vám prežiť noc na Chate pod Rysmi, pri obmedzenej kapacite asi 20 ľudí, budete mať neopakovateľné zážitky na celý život. Výhľad na okolité štíty v tesnej blízkosti sedla Váha, Vysokej a Ťažkého štítu, počas večerného posedenia pri lampášoch či sviečkach, bez mobilného signálu. Panská latrína, vzdialená asi dvesto metrov od chaty po klzkých kameňoch, poskytujúca prednou stenou celou zo skla exkluzívny panoramatický výhľad. A pri privstaní si ráno možnosť vidieť východ slnka z vrcholu Rysov. To sú jedinečné zážitky.

Jedálny lístok je pestrý vďaka zásobovaniu chaty výlučne vysokohorskými nosičmi, vrátane chatára. V ponuke sú, okrem iného, aj bryndzové halušky. Dokonca na raňajkách môžete očakávať švédske stoly s jogurtami. Neodmysliteľnou súčasťou chaty je jej dlhoročný chatár Viktor Beránek, jediný „monarcha" svojho druhu, ktorý sa vie postarať aj o zaujímavý program, napríklad flambovanie krupicovej kaše. Vo svojej „ríši" vo výške 2250 m, ktorú nazval „Slobodným kráľovstvom Rysy", šíri vynikajúcu atmosféru už len svojou prítomnosťou za okienkom.

Nad chatou chodník stúpa do známeho sedla Váha a odtiaľ už na samotný vrchol Rysov, ktoré majú tri vrcholy, prostredný – hlavný, 2503 m, juhovýchodný a severozápadný vrchol, najvyšší bod Poľska. Ten od roku 2000 slúži ako hraničný peší prechod v čase letnej turistickej sezóny po červenej značke náročným zostupom k schronisku pri Morskom oku. Colnicu tu však nehľadajte. Vrchol Rysov leží v hlavnom hrebeni Vysokých Tatier a sú z neho nádherné, uchvacujúce kruhové výhľady na celé Tatry.

Názov Rysy skoro s istotou pochádza z goralského „rysy", čo je pomenovanie pre čiary, ryhy či štrbiny, ktoré sú viditeľné pri pohľade zo severu na vrchol Rysov. Tieto žľaby sú často i v lete zasnežené a tak sa vynímajú na tmavom žulovom podloží skalných stien. Názov nemá teda nič spoločného s rovnomennou mačkovitou šelmou, hoci mnohí tomu veria. Pred 1. svetovou vojnou Rysy dokonca propagovali pod názvom uhorské/maďarské alebo tatranské Rigi, podľa výrazného a turisticky obľúbeného vrchu vo Švajčiarsku. Prvý zaznamenaný výstup na Rysy, v lete 1840, uskutočnil správca Starého Smokovca Eduard Blasy so svojimi priateľmi, pod vedením horského vodcu Jána Rumana – Driečneho. Blasy zaznamenal štít pod názvom Meeraugespitze, Štít Morského oka. Nemecká podoba „risse", trhliny, dala asi podnet že názov štítu pochádza z nemčiny. Prvý zimný výstup si zaknihoval Nemec Teodor Wundt s horským vodcom Jakubom Horvayom v roku 1884. Prvý ženský zimný výstup na tento štít uskutočnila Terézia Egenhofferová, nadšená propagátorka zimnej turistiky, v roku 1905. Roku 1899 navštívila Rysy Marie Curie-Skłodowska s manželom Pierrom. Zhruba rok po tom, čo vo svojom biedne vybavenom laboratóriu na dvore parížskej univerzity Sorbonna identifikovali na základe žiarenia emitovaného smolincom, z ložiska Jáchymov v Čechách, nový prvok. Dostal meno rádium. Bolo to už po ich objave polónia, nazvaného podľa Poľska, rodnej krajiny objaviteľky. Prvok rádium bol objavený v dôsledku rozhodnutia Madam Curie skúmať žiarenie popísané Henrym Becquelerom v roku 1896. Merania oboch vedcov utvrdili v tom, že zdrojom žiarenia sú dva neznáme prvky. Vedecká obec však bola ochotná uznať rádium len v čistej forme. Po nekonečnej práci v nehostinnom laboratóriu Marie v roku 1902 získala z ôsmich ton smolinca desatinu gramu čistého rádia. Manželia získali v roku 1903 za svoj výskum prirodzenej rádioaktivity Nobelovu cenu. V roku 1911 dostala Marie Curie-Skłodowska druhú Nobelovu cenu za objav polónia a rádia. Najskôr bol smolinec len hlušinou uskladňovanou pri ťažbe striebra na haldách a v 19. storočí sa začal používať na farbenie skla a porcelánu.

Potom, ako Madam Curie objavia princíp rádioaktivity rozpadom jadier atómov, smolinec „zažil" najväčšiu „slávu". Rádioaktívne žiarenie sa po zistení, že pôsobí na živé organizmy, začalo používať v medicíne na liečbu nádorov a žiaľ, hlavne na výrobu ničivej atómovej bomby, čím sa naštartovala éra možného samozničenia ľudstva.

Na Rysy vystúpil v auguste 1913, z poľskej strany, aj komunistický vodca V. I. Lenin. Nebol by to recesista Viktor Beránek a jeho personál, keby na niektorých skalách akrylovou farbou namaľoval „Leninove stopy" a aj miesto, kde údajne sedel. Povráva sa, že vraj jeden čas varil na chate aj „Leninov guláš", čo však nie je potvrdené.

Počas minulého režimu na našom území bolo podujatie „Medzinárodný výstup mládeže na Rysy" enormne populárne a na Rysy vystúpilo pravidelne i niekoľko tisíc návštevníkov počas jediného dňa. Prvý predseda organizačného štábu podujatia Jaroslav Prísuda už nežije, ale zanechal písomnú spomienku, že nápad vznikol na sekretariáte Zväzu roľníckej mládeže v Novom Targu, kde bol na návšteve. Po vzájomnej dohode spracoval Prísuda návrh, podľa ktorého sa potom v lete 1956 uskutočnil výstup zo slovenskej i poľskej strany. Zúčastnilo sa na ňom viac ako 400 mladých ľudí, vrátane Francúzov, Nemcov a Rusov. Z vrcholu Rysov potom poslali pozdravný telegram prípravnému výboru svetového festivalu mládeže. Leninovo meno sa v súvislosti s výstupmi začalo skloňovať až neskôr. V bývalom režime totiž každú masovú akciu bolo treba politicky „zastrešiť" a ideologický „zdôvodniť". A tak usporiadatelia pred straníckymi orgánmi podujatie na Rysoch zdôvodňovali najčastejšie ako pochod „po stopách Lenina". Zakaždým naň pozvali aj niekoho z najvyšších predstaviteľov komunistickej strany a vlády a nechali ho prehovoriť pred výstupom. Mladí účastníci akcie ju však napĺňali úplne iným obsahom, predovšetkým rekreačným športom, turizmom, hraním na gitare, spevom, zábavou a hlavne hľadaním priateľstiev. Účelovo klamú tí, čo tvrdia, že ľudí vtedy naháňali na Rysy. Naopak, stávalo sa, že organizátori museli obmedziť počet záujemcov, lebo by ich nemali kde ubytovať. Po prevrate v roku 1989 stretnutia mládeže na Rysoch pretrvali asi len vďaka ich nadšeným organizátorom, takým ako Ján Pavlovčin, Peter Karabin, Jaroslav Novotný, Štefan Molnár, Ladislav Vosika, Zdenko Kožuch a mnohým ďalším. „Končiar Rysov sa pre nás stal symbolom krásy tatranskej prírody, priateľstva, ale aj túžby prekonávať prekážky a prekonať aj sám seba," vyznáva sa pán Pavlovčin, ktorý odhaduje, že za 60 ročníkov sa pri výstupoch na Rysy vystriedalo okolo 350-tisíc účastníkov, z ktorých už mnohí ani nevedia, kto to vlastne bol Lenin.



LADA VESTA

Nová generácia LADA

od 10 500 €



Ku každému novému vozidlu: 3 ročná záruka. Priemerná spotreba: 6,1 - 6,2 l/100km. Priemeraná emisia CO_2: 138 - 141 g/km

Bratislava, 02/ 60101711 · Košice, 055/ 6992197 · Zlaté Moravce, 037/ 6425841 · Komárno, 035/ 7778772, 035/ 7740522 · Trnava, 033/ 5545096, 033/ 5537101 · Banská Bystrica, 048/ 4285555, 048/ 4148735 · Michalovce, 056/ 6443322 · Ružomberok, 044/ 4342323 · Trenčín, 032/ 7440501 · Humenné, 057/ 7882710 · Bardejov, 054/ 4722306 · Tornaľa 047/ 5523717 · Žilina, 041/ 7247301 · Prešov, 051/ 7480961 ·

www.lada-auto.sk · info@slovlada.sk

LADA