MOT'or

Nová technika

SEPTEMBER 2018 | 1,00 €

Toyota vidí budúcnosť vo vodíku

Právna rubrika

20 rokov značky smart

PREDSTAVUJEME

Škoda Fabia
Mercedes-Benz A sedan
Audi Q3
BMW Z4
Honda CR-V
Renault Logan Stepway
Lexus LC Yellow Edition
Hyundai i30 Fastback N
Hyundai i20 Cool
Opel GT X Experimental
Jeep Wrangler JL
Volkswagen Grand California
Isuzu Concept X

Hyundai i30

BMW Z4

PREDVÍDAVOSŤ VODIČOV JE DÔLEŽITÁ V LETE, V ZIME

09
9 771336 420084

Jazdite naplno. Platte 1 %*

Využite príležitosť a jazdite naplno za **1 % z ceny vozidla mesačne**.
Viac informácií nájdete na stránke **www.jednopercento.sk**

Nový operatívny lízing

Mercedes-Benz Financial

* Prvá splátka je 15 % a 2. – 36. mesačná splátka je 1 % z plnej cenníkovej ceny vozidla vrátane DPH.
Poskytovateľom financovania je Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s. r. o.

Bosch Car Service

Všetko pre vaše auto

Kompletný servis vášho vozidla

Výmena oleja
Výmena oleja a olejového filtra podľa špecifikácie výrobcu vozidla

Servis autoskiel
Rýchle a odborné opravy predných aj zadných skiel a bočných okien

Údržba svetlometov
Kontrola svetlometov pre vyššiu bezpečnosť na cestách

Servis motorov
Diagnostika a opravy zážihových aj vznetových motorov

Servis akumulátorov
Rýchla kontrola akumulátora a odborná výmena za akumulátor Bosch

Pneuservis
Spoľahlivá výmena, montáž, vyvažovanie a skladovanie pneumatík

Servis bŕzd
Kontrola alebo oprava bŕzd vrátane výmeny brzdovej kvapaliny a brzdových doštičiek

Inšpekčné prehliadky
Inšpekčné prehliadky všetkých typov vozidiel presne podľa špecifikácií výrobcov automobilov

Servis výfukov
Výmena výfukových komponentov, katalyzátorov a lambda sond s dielmi v kvalite pre prvovýbavu

Sieť autoservisov kdekoľvek potrebujete

Bosch Mobility Assistance

Vaša pomoc na cestách

ARC Europe

ASA AUTOKLUB SLOVAKIA ASSISTANCE

www.boschcarservice.sk

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY
Mesto Žilina a Nadácia Kia Motors Slovakia slávnostne otvorili pump-trackovú dráhu 6
Prieskum Zebra 7
Predvídavost vodičov je dôležitá v lete, v zime 8
Bezpečnejšie na slovenských cestách 8
Psa treba prevážať v aute bezpečne 9

TECHNIKA
Aj bez „rezervy“ si možno poradiť s defektom 10
Toyota vidí budúcnosť vo vodíku 47
Projekt komorového rotačného spaľovacieho motora 56

PRÁVNA RUBRIKA 12

EKONOMIKA
20 rokov značky smart 14

VYSKÚŠALI SME
Hyundai Kona 1.6 T-GDi Family 18
Hyundai i30 N 2.0 T-GDi 19
Lexus NX 300h E-Four 20
Suzuki Vitara 1.6 VVT 4WD Copper Edition 22
Kia Niro Plug-in Hybrid Platinum 24
Crossovery Renault 26
Captur Energy TCe 150 EDC S Edition, Kadjar Energy TCe 165 S Edition, Koleos Energy dCi 175 4x4 CVT X-Tronic Initiale Paris

PREDSTAVUJEME
Škoda Fabia 32
Mercedes-Benz A sedan 36
Audi Q3 38
BMW Z4 40
Honda CR-V 42
Renault Logan Stepway 45
Lexus LC Yellow Edition 49
Hyundai i30 Fastback N 50
Hyundai i20 Cool 51
Opel GT X Experimental 52
Jeep Wrangler JL 54
Volkswagen Grand California 58
Isuzu Concept X 63

HISTÓRIA MOTORIZMU
Škoda na Oldtimer Grand Prix predstavila míľniky svojej športovej histórie 46
Nové vozidlá z LIAZ-u Zvolen po roku 1990 60
30 rokov World Solar Challenge 64
Historické vozidlá 76

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 67

MODELY
Svet v miniatúre 78

POZNÁVAME VLASŤ
Potulky po Slovensku 80

Lexus NX 300h E-Four

Mercedes-Benz A sedan

Honda CR-V

Jeep Wrangler JL

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

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. 2018

AKO NEPRÍSŤ PO KÚPE VOZIDLA O PENIAZE...

Obstaranie nového či jazdeného (používaného) vozidla je jedna z najrizikovejších investícií, akú môže rodina či jednotlivec urobiť.

Najväčšie riziká sa týkajú porúch a ich následných opráv, odcudzenia alebo havárie s totálnou škodou. Proti týmto rizikám sa však dá ľahko poistiť. Predajcovia nových a jazdených vozidiel poskytujete zákazníkom dostatočnú ochranu pred nečakanými výdajmi?

Schopnosť ponúkať koncovým zákazníkom produkty ako poistenie finančnej straty na vozidle GAP či predĺžené záruky na nové i jazdené vozidlá výrazne pomáha predajcom pri predaji, zlepšuje ich dôveryhodnosť a prispieva k celkovému komfortu zákazníka pri nákupe vozidla.

Hodnota vozidiel klesá až o desiatky percent už prvé dni po nákupe. V prípade totálnej škody tak zákazník dostane od poisťovne sumu, ktorá zďaleka nedosahuje výšku jeho počiatočnej investície a je preňho náročné si obstarať ďalšie vozidlo. Poistenie DEFEND Gap, ktoré pokrýva tento rozdiel, by tak malo byť automatickým doplnkom k nákupu vozidla, rovnako ako povinné či havarijné poistenie. Pri jazdených vozidlách je situácia ešte zložitejšia. Hovorí sa, že kupovať jazdené auto je ako kupovať problémy niekoho iného.

Z krátkej obhliadky a testovacej jazdy obyčajne nie je možné presne zistiť, ako s ním predchádzajúci majitelia zaobchádzali a aký je jeho skutočný stav. Tieto obavy sa však môžu veľmi rýchlo rozplynúť vďaka predĺženej záruke DEFEND Car Protect, ktorá kompenzuje nákladné opravy náhlych porúch vozidla.

Produkty, ktoré sú v Európe bežné po mnoho desiatok rokov, sa teraz i vďaka spoločnosti DEFEND INSURANCE stávajú štandardom aj pre slovenských profesionálnych predajcov aut, ktorí sa dlhodobo snažia o skvalitnenie služieb a chcú dopriať kupujúcim rovnaký komfort a istotu. „Poistenie jazdených vozidiel začalo vo Veľkej Británii v sedemdesiatych rokoch minulého storočia – teraz je to už veľmi rozšírený produkt, ktorý v dnešnej dobe ponúka väčšina výrobcov a veľkých predajcov jazdených vozidiel. Keď sme v roku 2012 vstupovali na slovenský trh, panovala tu nedôvera. Dnes už spolupracujeme s viac ako 200 partnermi a u mnohých ide o kľúčový produkt v ich ponuke," hovorí Andrew Quirke, obchodný riaditeľ DEFEND INSURANCE s.r.o.

Spoločnosť DEFEND INSURANCE patrí medzi popredných poskytovateľov doplnkového poistenia vozidiel v strednej a východnej Európe a vďaka svojim bohatým skúsenostiam je schopná veľmi pružne reagovať na aktuálnu situáciu na trhu s vozidlami. „Od tohto roku poskytujeme poistenie Gap okrem vozidiel poháňaných zážihovými či vznetovými motormi aj na elektromobily, hybridy a ostatné vozidlá s alternatívnym palivovým systémom (LPG a CNG). Veríme, že tento krok prispeje

k rozvoju trhu vozidiel s alternatívnym pohonom, keďže podľa našich prieskumov je práve riskantnosť investície jedným z kľúčových dôvodov, prečo od takéhoto nákupu ľudia radšej ustúpia," dodáva **Alžbeta Rigáňová**, oblastná riaditeľka pre Slovensko.

www.defendinsurance.sk

REGISTRÁCIE NOVÝCH AUTOMOBILOV V SR

V júli 2018 sme zaznamenali registrácie 8716 nových osobných automobilov, čo predstavuje oproti minulému roku s počtom registrovaných 8022 vozidiel nárast o 8,65 %.

Registrácie malých úžitkových automobilov (kategória N1) dosiahli v júli 2018 počet 625 vozidiel, čo oproti rovnakému mesiacu minulého roka s počtom vozidiel 479 predstavuje nárast 30,48 %.

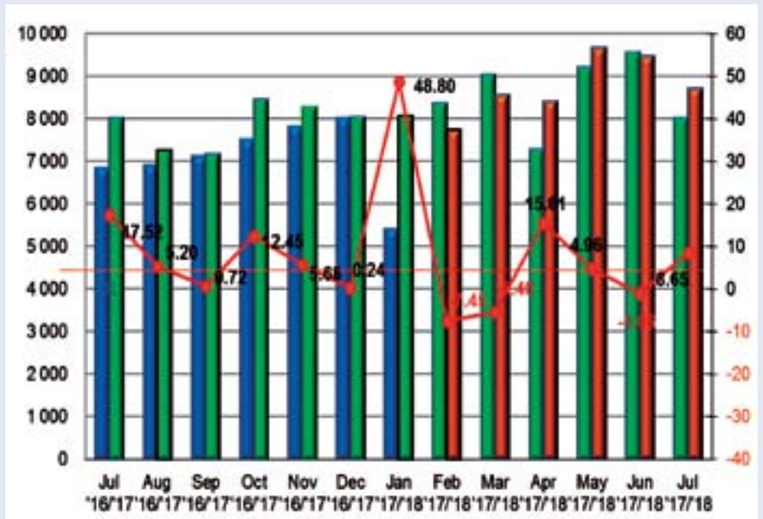
Od začiatku projektu 11/2016 sme ku koncu mesiaca júl 2018 prijali 831 žiadostí na alokovanie prostriedkov na podporu kúpy vozidiel s elektropohonom. Možnosť rezervovať si prostriedky na vozidlo skončila dňom 30.6.2018.

Registrácie v kategórii N2 zaznamenali v júli 2018 počet 41 vozidiel, čo oproti vlaňajšku (júl 2017 –29 vozidiel) predstavuje nárast o 41,38 %.

.

Ing. Pavol PREPIAK
Predseda DDA, viceprezident ZAP SR

MESAČNÝ TREND REGISTRÁCIÍ NOVÝCH OSOBNÝCH AUTOMOBILOV v SR 07.2017 - 07.2018



Auto Recycling

Organizácia zodpovednosti výrobcov vozidiel Auto Recycling zlacnila od 1. Júla 2018 poplatky na recykláciu vozidiel o 20 percent. Organizácia Auto Recycling ktorá združuje 27 zástupcov výrobcov vozidiel a 43 značiek vozidiel zmenšila poplatky za prevzatie zodpovednosti za nakladanie s odpadom pochádzajúcim z vozidla podľa zákona o odpadoch č. 79/2017 Z.z.

Doteraz vyberaný poplatok 30 eur za vozidlo kategórie M1 (osobné motorové vozidlo), N1 (malé nákladne vozidlo) a L2e je od 1. júla 2018 menší o 20 % a je stanovený na sumu 24 eur vrátane DPH.

„Výrobcovia vozidiel zabezpečujú činnosť zberu a spracovania starých vozidiel v súlade so svojimi povinnosťami, ktoré definuje smernica o vozidlách po dobe životnosti 2000/53/ES a zákon o odpadoch č. 79/2015 Z.z. Po zmene zákona o odpadoch a zrušení recyklačného fondu sme nastavili systém spolupráce na zber a spracovanie starých vozidiel s autorizovanými spracovateľmi na Slovensku a voči majiteľom vozidiel sme priniesli takmer o 64 % menšie poplatky ako v predchádzajúcom systéme recyklačného fondu s poplatkom v hodnote 66,39 eur," poznamenal Ing. Pavol Prepiak, výkonný riaditeľ organizácie zodpovednosti výrobcov Auto Recycling.

OZV Auto Recycling zabezpečuje zber a spracovanie starých vozidiel na základe spolupráce so 41 autorizovanými spracovateľmi na celom Slovensku s viac ako 120 zbernými miestami. Ročne sa na Slovensku vyzbiera a ekologicky spracuje viac ako 20 tisíc starých vozidiel členov združenia, čo predstavuje viac ako 20 tisíc ton nebezpečného odpadu.

POISŤOVŇA CHCE ZMENŠIŤ CHOROBNOSŤ KLIENTOV ANALÝZOU ICH DNA

Vedeli ste, že ľuďom s nepriaznivým genetickým základom sa môže vitamín D vstrebávať až o 50 % horšie? Vedeli ste, že väčšina ľudí potrebuje približne o 30 % väčší denný príjem železa, aby dosiahla optimálny stav? A vedeli ste, že 20 % Európanov trpí intoleranciou laktózy a až 45 % z nich si tento problém neuvedomuje?

Každý človek je jedinečný, a to, čo funguje u jedného, u iného vôbec nemusí, dokonca mu to môže škodiť. Každý z nás má totiž špecifickú genetickú podobu, a preto má aj špecifické nutričné potreby. Ak poznáme svoje genetické predispozície, sme schopní porozumieť fungovaniu nášho tela a zlepšiť kvalitu nášho života zlepšením stravovacích návykov, diéty či pohybu. V rámci zlepšovania produktov a poskytovania čo najkomplexnejších služieb klientom, prišla Allianz – Slovenská poisťovňa v spolupráci so slovinskou spoločnosťou GenEplanet s unikátnou novinkou na poistnom trhu – genetickou analýzou NutriFit program. „Uvedením programu NutriFit chceme prispieť k ešte lepšej starostlivosti o našich klientov. Vďaka programu môžeme prichádzať do styku s klientom nielen pri vzniku poistnej udalosti, ale aj počas trvania poistenia, ideálne tak, aby sme vzniku poistnej udalosti predišli. Na základe analýzy vzorky z ústnej sliznice klientovi poskytneme konkrétne odporúčania, ktoré mu môžu zlepšiť jeho zdravie a životný štýl a tým prispieť k prevencii vzniku niektorých ochorení, najmä kritických chorôb. Zároveň kladieme veľký dôraz na ochranu osobných údajov a súkromia klienta, keďže genetickú analýzu vykonávajú certifikované laboratóriá v zahraničí.

Poisťovňa nemá žiadny prístup k analyzovaným vzorkám ani k samotným výsledkom analýzy. Výsledky rozboru preto nemajú žiaden vplyv na určenie rizikových skupín či výšku poistného pre klientov," zdôrazňuje viceprezident rezortu produktov a upisovania rizík Allianz – SP Jozef Paška.

NUTRIFIT - PROGRAM PRIAMO NA TELO

NutriFit program je individuálne nastavený plán pre výživu a životný štýl na základe genetickej analýzy jednotlivca. Nutrigenetická analýza obsahuje 30 špecifických analýz, zameraných na zlepšenie kvality života edukovaním klienta v jednotlivých oblastiach a poskytuje mu personalizované odporúčania na základe jeho individuálnych potrieb.

Vďaka programu NutriFit klient zistí:

- ako si najlepšie udrží ideálnu hmotnosť,
- aký vplyv majú gény na jeho metabolizmus,
- aké minerály a vitamíny potrebuje jeho telo,
- aký šport je najvhodnejší k jeho genetickým predispozíciám,
- aké zmeny potrebuje urobiť vo svojom životnom štýle, aby žil zdravšie,
- akú má genetickú predispozíciu k starnutiu a vzniku zápalov,
- ako môže vďaka zdravšiemu stravovaniu predchádzať vzniku civilizačných chorôb.

INÝ ČLOVEK, INÁ DNA

Na svete nenájdeme dvoch identických ľudí. Môžu za to rozličné variácie v génoch jednotlivých ľudí, resp. odlišné genetické informácie, ktoré okrem iného spôsobujú, že rôzni ľudia môžu absorbovať, tráviť, uskladňovať a metabolizovať jednotlivé živiny odlišným spôsobom. „Odlišné dedičné predispozície u rôznych jednotlivcov tak môžu ovplyvňovať metabolický potenciál laktózy, fruktózy, glukózy, mastných kyselín, bielkovín a ďalších živín. Zároveň určujú individuálne požiadavky pre príjem jednotlivých živín u každého človeka," hovorí interný lekár, gastroenterológ Peter Minárik, ktorý sa špecializuje na výživu a dietetiku. „Ak ľudia poznajú svoje genetické predispozície a dedičné znevýhodnenia, cielenými zmenami svojej životosprávy dokážu obmedziť potenciálne negatívne zdravotné následky a hrozby, vyplývajúce zo slabších stránok svojich génov. Vhodnými stravovacími a diétnymi návykmi tak dokážu významnou mierou eliminovať vznik závažných civilizačných chorôb," dodáva P. Minárik.

IDENTITA KLIENTA JE CHRÁNENÁ

NutriFit program získajú všetci klienti Allianz – SP, ktorý si od 1. júla 2018 v rámci životného poistenia Šťastný Život, Flexi Život alebo investičných životných produktov uzatvoria poistenie kritických chorôb a splnia stanovené podmienky, ktoré sú uvedené vo verejnom prísľube pre NutriFit program na stránke www.allianzsp.sk. Proces vykonania genetickej analýzy je veľmi jednoduchý a bezpečný. Klient dostane na svoju domovskú adresu špeciálny balíček s individuálnym čiarovým kódom, ktorý obsahuje návod a nádobku na odovzdanie vzorky ústnej sliznice. Vzorku odošle predplatenou službou do laboratória. Analýza vzoriek sa vykonáva v certifikovanom laboratóriu s akreditáciou ISO v Ljubljane v Slovinsku. **-az-**

Mesto Žilina a Nadácia Kia Motors Slovakia slávnostne otvorili pump-trackovú dráhu

Primátor Žiliny Igor Choma, prezident spoločnosti Kia Motors Slovakia Dae-Sik Kim a majster sveta v mestských zjazdoch na bicykloch Filip Polc v júni spoločne prestrihnutím pásky slávnostne otvorili pump-trackovú dráhu v rámci novovybudovaného Bike parku na Vodnom diele v Žiline. Autorom dráhy je Filip Polc a jej výstavbu zrealizovala a financovala Nadácia Kia Motors Slovakia.

Deti zo základných škôl skúšajú prvý krát pump-track

Pump-tracková dráha dlhá 180 metrov je prístupná pre širokú verejnosť. Môžu ju využívať cyklisti, kolobežkári, korčuliari či skejtbordisti. Na špeciálne upravenej dráhe je možné jazdiť bez pedálovania a rýchlosť získavať presúvaním ťažiska - odľahčovaním a následným zatláčaním do vĺn a klopených zákrut. Tento spôsob ovládania bicykla pripomína pumpovanie, z čoho vychádza aj samotný názov. Jazda na pump-tracku pomáha zväčšovať silu, výdrž aj kondíciu.

Filip Polc inštruuje mladých jazdcov

„Žilinské vodné dielo je skvelá lokalita pre cyklistov a korčuliarov, ktorí tu každý deň aktívne trávia svoj voľný čas. Každý jeden projekt, ktorý rozšíri možnosti športovania v našom meste je veľké plus. Preto verím, že nová dráha bude pre všetkých jedinečným oživením a nájde si množstvo priaznivcov," uviedol primátor Žiliny Igor Choma. Autorom myšlienky bol Peter Zánický, ktorý výstavbu inicioval. Následne si mesto nechalo vypracovať projekt, ktorého realizáciu zabezpečila a zafinancovala sumou 158 693 eur Nadácia Kia Motors Slovakia prostredníctvom dodávateľskej spoločnosti Extreme sport fabrik s.r.o.

„Aj táto pump-tracková dráha je dôkazom toho, že ľudia majú neustálu potrebu zlepšovať sa, rozvíjať svoje zručnosti a prekonávať nové výzvy. Nový športový areál je ďalšia úspešná aktivita Nadácie Kia Motors Slovakia v spolupráci s mestom Žilina a partnermi Pumptrack Slovakia a Vodohospodárska výstavba. Naším cieľom je podporovať deti a mládež, ich možnosti športovať a viesť ich tak zdravšiemu životnému štýlu," povedal Dae-Sik Kim, predseda správnej rady Nadácie Kia Motors Slovakia a CEO Kia Motors Slovakia.

Na pump-tracku si zajazdí široká skupina ľudí, od malých detí až po profi bajkerov. Je to bezpečná forma, ako sa naučiť pracovať s bicyklom, skejtom, korčuľami či kolobežkou. „Každá vlna, ktorú prejdete vás zrýchľuje a posúva vpred. Pump-track je naozaj pre každého ako vhodná forma tréningu pre všetky kolesové športy. Získané zručnosti je potom ľahké zúročiť aj pri jazde po cestách, no najmä v prírodnom teréne," vysvetlil Filip Polc, majster sveta v mestských zjazdoch na bicykloch, ktorý na otvorení dráhy predviedol svoju Bike Show. Správnu techniku jazdenia na dráhe si mohli už od rána v dni jej otvorenia vyskúšať i deti zo žilinských základných škôl, ktorým boli počas celého dňa k dispozícii profesionálni inštruktori.

Okrem samotnej pump-trackovej dráhy sú v areáli osadené lavičky (z toho 2 „inteligentné"), cyklostojany, koše, infotabule a prístrešok. Mesto Žilina vysadilo v jeho okolí okrasnú zeleň a v priebehu roka tu pribudne aj osvetlenie, kamerový systém a stabilné wifi pripojenie.

Barbora ZIGOVÁ
hovorkyňa mesta Žilina

Prieskum Zebra

Ste za volantom, prechádzate mestom a počítate minúty. Práve keď už to vyzerá, že azda prídete načas, dôjdete k priechodu pre chodcov. Stojí pred ním človek, ktorý chce zrejme prechádzať. Zastavíte? Ak ste žena a šoférujete v Prahe, je táto pravdepodobnosť, napriek zákonnej povinnosti, iba jedna ku jednej. Práve vodičky z Prahy totiž dopadli najhoršie v aktuálnom prieskume ochoty dať prednosť chodcom pred priechodom, ktorý v júli uskutočnila spoločnosť Goodyear Dunlop Tires Czech.

Prieskum Zebra sa uskutočnil v júni a v júli na rôznych frekventovaných priechodoch v troch mestách - v Prahe, Brne a Bratislave. Na celkovej vzorke 1500 prípadov prieskumníci zaznamenávali počet tých prípadov, keď vodič alebo vodička dá prednosť chodcovi alebo chodkyni, ktorý/á sa jednoznačne chystá použiť označený priechod. Vyhodnotenie prinieslo niekoľko prekvapivých zistení.

"Najbezpečnejšie sa podľa výsledkov prieskumu môžu cítiť chodci v Brne, horšia situácia je v Prahe a s odstupom - najmenšiu ochotu dávať chodcom prednosť naši výskumníci zaznamenali v Bratislave. Vyzerá to tak, že Česi berú prednosť chodcov na priechode o niečo vážnejšie ako Slováci. Situácia však nie je uspokojivá ani v jednej z oboch krajín: aj v Brne zastaví, napriek zákonnej povinnosti pred priechodom, len niečo málo viac ako dve tretiny vodičov," povedal marketingový manažér Goodyear Dunlop Tires Slovakia pre Českú republiku, Slovensko a Maďarsko Boris Tománek.

Výskum podľa B. Tománka odhalil aj niektoré zaujímavé kultúrne odlišnosti. "V Brne a Bratislave napríklad dávajú prednosť rovnako často vodiči aj vodičky, kým v Prahe by si mali chodci (a najmä chodkyne) dávať pozor na vodičky, ktoré sú významne menej ochotné pred priechodom zastaviť. Podiel žien-vodičiek, ktoré dali na priechode prednosť inej žene, bol dokonca s 44 percentami vôbec najmenším nameraným údajom. Slovenské vodičky dávajú prednosť mužom na priechode dokonca výrazne častejšie, zatiaľ čo v Brne je to presne naopak. Tam ženy dávajú ženám na priechode prednosť takmer v 70-tich percentách prípadov," doplnil Boris Tománek.

Zatiaľ čo sa na Slovensku čerstvo zavádza absolútna prednosť chodcov na priechode, v Česku sa často stretáva s kritikou aj miernejšia zákonná úprava, ktorá do určitej miery ráta s ohľaduplnosťou vodičov. Obe krajiny majú však spoločné to, že z hľadiska úmrtnosti chodcov na cestách na tom nie sú vôbec dobre. Podľa minuloročných štatistík Európskej únie (EÚ) sú slovenské a české cesty z hľadiska bezpečnosti až v druhej polovici prvej dvadsiatky členských krajín EÚ. Konkrétne na priechodoch pritom v Českej republike vlani prišlo o život 22, na Slovensku 11 chodcov.

Odkaz na video z prieskumu:
https://drive.google.com/file/d/1giJgOGmfENI9G7rzwr-Le-FkEhrZq78Z-/view?usp=sharing

Tab.: Prieskum Zebra 2018:
SPRÁVANIE SA VODIČOV PRED PRIECHODOM, NA KTORÝ VSTUPUJE CHODEC

Situácia	Možnosť (%)	PRAHA	BRNO	BRATISLAVA
Vodič vs. žena na priechode	dá prednosť	71	68	54
	nezastaví	29	32	46
Vodič vs. muž na priechode	dá prednosť	66	68	51
	nezastaví	34	32	49
Vodiči celkom	dá prednosť	68	68	53
	nezastaví	32	32	47
Vodička vs. žena na priechode	dá prednosť	46	74	46
	nezastaví	54	26	54
Vodička vs. muž na priechode	dá prednosť	56	61	69
	nezastaví	44	39	31
Vodičky celkom	dá prednosť	50	68	53
	nezastaví	50	32	47
Celkom	dá prednosť	63	68	53
	nezastaví	37	32	47

Zdroj: Temper Communication

Česká republika: Strety s chodcom na priechode a ich následky	Dopravné nehody	Úmrtia	Ťažké zranenia	Ľahké zranenia
2016	1402	28	241	1139
2017	1423	22	226	1161
2018 (január–jún)	641	15	82	538

Zdroj: POLICAJNÉ PREZÍDIUM ČESKEJ REPUBLIKY

Slovenská republika: Strety s chodcom na priechode a ich následky	Dopravné nehody	Úmrtia	Ťažké zranenia	Ľahké zranenia
2016	444	14	124	285
2017	437	11	109	300
2018 (január–jún)	174	4	45	118

Zdroj: POLICAJNÉ PREZÍDIUM SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Zásady bezpečného použitia priechodu pre chodcov

- Ak je v blízkosti 50 metrov priechod alebo nadchod pre chodcov, **musíte ho využiť**!
- Zastavte **čelom** k priechodu. Nepostávajte pred priechodom, ak sa nechystáte prechádzať.
- Rozhliadnite sa a jasne **naznačte zámer** prejsť cez cestu
- Ak je možné, naviažte **očný kontakt** s vodičom prichádzajúceho auta.
- Vozovku prechádzajte najkratšou cestou, **kolmo,** nie šikmo, a **čo najrýchlejšie**
- V polovici priechodu znova skontrolujte, či vodič prichádzajúci z **opačného smeru** rešpektuje váš zámer prejsť cez cestu
- **Dvojprúdovú vozovku** prechádzajte mimoriadne opatrne, dávajte pozor na druhý pruh, odkiaľ môže prichádzať ďalšie vozidlo.

PREDVÍDAVOSŤ VODIČOV JE DÔLEŽITÁ V LETE, V ZIME

Dopravných prostriedkov na cestách Európy, vrátane našich, každoročne pribúda. Doprava sa stáva nebezpečnejšou. Tento rok sme mali letné teploty už od apríla, cesty boli zvyčajne suché, čo ostražitosť niektorých vodičov hodne oslabilo.

Zvykli si na kratšie brzdné dráhy, na dobrú priľnavosť pneumatík k suchému povrchu cesty, ktorá s podporou elektronicky regulovaných systémov stability moderných áut dokáže napraviť chybu vodiča pri prejazde zákruty. Stačí však aby mierne spŕchlo. Ak si vodič neuvedomí, že vlhká cesta zásadne mení fyzikálne podmienky pre jazdu, k nehode je veľmi blízko. Podceňovať počasie sa nevypláca v žiadnom ročnom období. Rovnako veľkou hrozbou sú aj ďalšie faktory, ako mikrospánok či preceňovanie vlastných schopností a možností.

V horúčavách padne dážď či búrka z tepla veľmi vhod. Avšak, na cestách môže poriadny letný lejak i zabíjať - predbiehanie na mokrej vozovke v kombinácii s veľkou rýchlosťou býva príčinou tragických autonehôd, pri ktorých mnohokrát zahynú aj nevinní a opatrní ľudia. Chybu väčšinou spôsobia príliš odvážni a nezodpovední vodiči, ktorí nezvládnu jazdu a dostanú svoje auto na ceste do šmyku. Takéto prípady sú, bohužiaľ, časté.

KLIMATIZÁCIA ÚNAVU NEZAŽENIE

Veľké pracovné zaťaženie a osobné problémy azda aj väčšiny Európanov vedú k tomu, že za volant si sadajú nedostatočne odpočinutí. Nebezpečenstvo prichádza prevažne v podobe mikrospánku, ktorý je prakticky neovplyvniteľný a ľudská myseľ ho nedokáže ovládať. Človek si neuvedomuje príchod mikrospánku – je neočakávaný a môže trvať len zlomky sekúnd. No aj tie môžu byť osudné a okamih nepozornosti môže spôsobiť fatálne nešťastie. Záchranári aj lekári odporúčajú vodičom viac oddychu a prestávok počas jazdy. Východiskom nie je ani klimatizácia – tá únavu len oddiali, rozhodne ju nepotlačí úplne. Odborníci teda varujú pred jazdou dlhšou ako tri hodiny vkuse.

PREDVÍDAVOSŤ A DOBRÉ ŽIVOTNÉ POISTENIE POMÔŽU

Za volantom treba, samozrejme, rešpektovať pravidlá cestnej premávky, byť koncentrovaný na jazdu, predvídať správanie sa ostatných vodičov, ale nápomocné môže byť aj vhodne nastavené životné poistenie. V prípade vážnej nehody každému postihnutému pomôže finančná injekcia v podobe poistného plnenia.

-nn-

BEZPEČNEJŠIE NA SLOVENSKÝCH CESTÁCH

Projekt zastúpenia značky Ford na Slovensku zameraný na zmenšenie nehodovosti na cestách a šírenie povedomia o bezpečnosti za volantom má za sebou už tretiu úspešnú sériu.

Viac ako stovka mladých vodičov si pod dohľadom inštruktorov vyskúšala prvý augustový týždeň v Centre bezpečnej jazdy simuláciu rôznych krízových situácií, ktoré môžu pri jazde nastať.

Cieľom akcie Jazdím Ford Pre Život je zlepšiť bezpečnosť na cestách a povedomie o nej. Podľa štatistík oddelenia Bezpečnosti cestnej premávky sú stále najrizikovejšou skupinou na cestách mladí vodiči, ktorí majú vodičský preukaz menej ako 5 rokov. V autoškole vás naučia šoférovať a spoznať pravidlá cestnej premávky. Nie však ovládať svoje vozidlo, zvlášť v krízových situáciách.

„Šoférske zručnosti nespočívajú len v teoretickom vzdelávaní, ale najmä v praktických skúškach. Je preto mimoriadne dôležité neustále zlepšovať a udržiavať svoje praktické šoférske zručnosti“ hovorí Jozef Dlholucký, inštruktor Centra bezpečnej jazdy v Orechovej Potôni.

Psychologické štúdie hovoria, že ak si mladí vodiči danú situáciu nezažijú, tak to nepochopia a riziko neberú vážne. Najlepšou školou pre neskúsených vodičov je nasimulovanie rizikovej situácie, kde si problém uvedomia a naučia sa ho riešiť. Viac ako stovka mladých vodičov si tak mala možnosť vyskúšať napríklad správanie sa auta na klzkej vozovke alebo simulátor prevrátenia sa vozidla, ktorý sa celkovo pretočil viac ako 500-krát. Súčasťou programu bolo aj školenie o poskytnutí prvej pomoci, ktoré zastrešil Slovenský Červený kríž.

Projekt Jazdím Ford Pre Život pomohol za rok priamo preškoliť 481 vodičov a ďalšie státisíce vodičov informovať o dôležitosti absolvovania takéhoto kurzu.

Partneri, vďaka ktorým sa projekt mohol uskutočniť a pre účastníkov bol bezplatný: Centrum bezpečnej jazdy, BECEP, Slovenský Červený kríž, Neovízia, a XBOX.

-fd-

PSA TREBA PREVÁŽAŤ V AUTE BEZPEČNE

O bezpečnom prevoze detí v aute sa toho popísalo dosť. No správne zabezpečenie v aute potrebujú aj naši štvornohí miláčikovia. Prevážame ich k veterinárovi, pri návštevách príbuzných, nezriedka aj na dovolenky k moru, do hôr či na stanovačky v prírode.

A často ich prevážame nesprávne zabezpečené (tak ako na fotografii). Allianz Centrum pre technológie (AZT) v Mníchove crash testom zistilo, že počas nehody pri náraze z rýchlosti 40 km za hodinu zotrvačnosť vymrští 35-kilogramového nemeckého ovčiaka silou až 1400 kilogramov!

„Náš crash test ukázal, že ak na zadnom sedadle veziete nezaisteného stredne veľkého psa, môže pri čelnom náraze aj pri pomerne malej rýchlosti dôjsť k usmrteniu zvieraťa a k úplnému zničeniu predných sedadiel,“ hovorí Carsten Reinkemeyer, odborník na automobilové strojárstvo a dopravnú bezpečnosť z AZT.

Ak sa stane havária pri rýchlosti 40 km za hodinu, telo nepripútaného zvieraťa môže vyvinúť silu rovnajúcu sa až 40-násobku jeho hmotnosti. Pes s hmotnosťou 35 kg tak razom dosiahne „hmotnosť“ priemerného hrocha obojživelného, teda až 1400 kg.

PSA SPRÁVNE PRIPÚTAJTE

Psy, ktoré vážia do 12 kilogramov, by mali byť zabezpečené špeciálnym postrojom z nepružného materiálu, ktorý sa pripne k bezpečnostnému pásu. Pre väčšie zvieratá sú určené prepravné boxy či klietky v batožinovom priestore. Tie nielen minimalizujú riziká pri samotnej nehode, ale sú vhodné aj po prípadnej nehode, kedy často vydesené zvieratá nekontrolovateľne vybiehajú z áut a ohrozujú tak seba aj okolitú premávku.

PSÍKA NENECHÁVAJTE V ZAMKNUTOM AUTE

Odborníci tiež varujú majiteľov psov a iných domácich zvierat, aby nikdy neopustili svojich miláčikov v aute počas veľmi slnečných dní. Uzamknuté vozidlo sa môže stať v priebehu niekoľkých minút horiacou pecou, v ktorom sú úbohé domáce zvieratá vystavené veľkému prehriatiu a nedostatku kyslíka.

PRÍPRAVA PSA NA CESTU

Aj keď pes dôveruje svojmu pánovi, je vhodné ho aspoň týždeň-dva umiestňovať do auta v postroji alebo v prepravnej klietke, aby si na obmedzenie pohybu v aute zvykol. Zdravý psík by najradšej menil polohu v kabíne auta a pohyboval sa po celom interéri. Bez takejto prípravy môže mať z jazdy zbytočne veľký stres. Pri jeho prevoze v prepravnej klietke umiestnenej v batožinovom priestore treba popruhmi upevniť klietku tak, aby sa počas jazdy neposúvala.

TURISTIKA

Na cestovanie po Slovensku, aj na spoločné potulky po našej krajine stačí, ak je pes zaočkovaný proti besnote, je odčervený a má platnú registračnú známku mesta alebo obce, kde je zaregistrovaný. Pred cestou do zahraničia so psom alebo iným zvieraťom je nevyhnutná návšteva veterinára a kontrola potrebných očkovaní. Veterinár pre zviera vydá medzinárodný preukaz pre malé zvieratá – cestovný pas zvieraťa, tzv. Pet passport. Potvrdenie od veterinára, že je zviera zdravé, nesmie byť staršie ako 3 dni. Každá krajina môže mať vlastné požiadavky na vyšetrenia, ktoré by malo zviera pred vstupom na jej územie absolvovať. Niekde vyžaduje aj laboratórny test na zmeranie hladiny protilátok v krvi zvieraťa. Nervóznemu alebo plachému zvieraťu je vhodné pred cestou podať zverolekárom odporúčaný upokojujúce liečivo.

Pri dlhšie trvajúcej ceste je vhodné, ak zvieraťu zoberiete do auta jeho obľúbenú hračku, deku. Vhodné je vziať aj suchú, savú handru, plastovú tašku, vlhčené utierky, zásobu krmiva, misku a dostatok vody. Tak ako ostatným členom posádky, aj psíkovi dobre padne prestávka v jazde a pohyb na parkovisku alebo na tichej bočnej ceste. Samozrejme na vôdzke. Prestávky treba urobiť približne po dvoch hodinách jazdy.

ŠTÝL JAZDY

So zvieraťom v aute treba potláčať chuť na športový štýl jazdy. Jazda nemusí byť pomalá, ale mala by byť plynulá, zmeny smeru aj rýchlosti by nemali byť náhle, aby na zviera zbytočne nepôsobili zotrvačné sily. Dôležitá je teplota v kabíne auta. Psík nemá rád nadmerné teplo, rád by počas jazdy vystrkoval hlavu cez otvorené okno. Túto radosť mu nedoprajte, lebo okrem iného mu môže rýchlo prúdiaci vzduch poškodiť oči alebo sluch.

Aj bez „rezervy“ si možno poradiť s defektom

Súčasná legislatíva umožňuje pri drvivej väčšine moderných automobilov odstránenie rezervného kolesa a jeho nahradenie pneumatikami s možnosťou núdzového dojazdu alebo tzv. lepiacou sadou.

Spoločnosť Continental predstavila tri technológie, ktoré umožňujú pri vybraných vozidlách využiť aj priestor pre rezervu, a tým zväčšiť objem batožinového priestoru až o 80 litrov. Podľa aktuálne platnej legislatívy nemusí byť automobil vybavený zdvihákom, kľúčom na matice alebo na skrutky kolies a náhradným kolesom, ak má na všetkých kolesách pneumatiky so špeciálnou konštrukciou umožňujúcou núdzový dojazd, alebo sadu na opravu pneumatík. To spĺňajú pneumatiky s technológiami ContiSeal a SSR RunFlat, ako aj sada ContiMobilityKit. Pri všetkých riešeniach je povinné, alebo odporúčané mať vo vozidle systém sledovania tlaku v pneumatikách.

Technológia ContiSeal dokáže eliminovať asi 80 % všetkých poškodení behúňa do priemeru až 5 mm. Vnútorná lepivá viskózna tesniaca vrstva všetky drobné defekty okamžite sama zacelí, bez nutnosti zastavovať vozidlo a riešiť opravu. Jazda navyše môže pokračovať bez obmedzenia, pretože funkcia plášťa zostáva zachovaná, rovnako ako pri pneumatikách bez poškodenia. Vodiči tak väčšinou ani nepostrehnú, že došlo k defektu. Pri použití tohto typu pneumatík je vhodná pravidelná kontrola stavu pneumatík. Tlak je kontrolovaný automaticky systémom sledovania tlaku pneumatík, bez neho ContiSealy používať neodporúčame. Výhodou taktiež je, že montáž pneumatík s technológiou ContiSeal je rovnaká ako pri bežných pneumatikách. Majú totožnú konštrukciu, líšia sa len mierne väčšou hmotnosťou.

Pneumatiky s technológiou ContiSeal vo veľkom využíva pre svoje automobily koncern Volkswagen, ale sú kompatibilné aj so všetkými bežne dostupnými ráfikmi. Avšak pozor, na poškodených pneumatikách ContiSeal nie je možné jazdiť donekonečna, aj tie treba v prípade defektu dať opraviť v pneuservise.

CONTINENTAL SSR RUNFLAT

Vďaka zosilneným bočniciam pri pneumatikách s technológiou SSR RunFlat nedôjde po defekte k deformácii pneumatiky medzi vozovkou a ráfikom, a nehrozí tak nebezpečné zvlečenie pneumatiky, poškodenie ráfika či celej nápravy. Dojazd nenahustenej pneumatiky so zosilnenými bočnicami je do 80 km. Vodiči áut na pneumatikách s technológiou SSR RunFlat môžu bezpečne dôjsť do servisu, kde im poškodenú pneumatiku vymenia za novú. Na použitie takýchto pneumatík je nutné mať v aute inštalovaný systém sledovania tlaku v pneumatikách, najlepšie v kombinácii s elektronickou stabilizáciou (ESC).

Novinkou pre letnú sezónu 2018 bolo zavedenie technológie SSR RunFlat aj do ponuky iných značiek koncernu Continental – konkrétne v rámci značky Uniroyal, s pneumatikou RainSport3. Vôbec prvýkrát sa tak v rámci koncernu Continental zosilnené bočnice objavujú aj na iných, ako prémiových pneumatikách. Pneumatiky Runflat Uniroyal sú v ponuke vo ôsmich veľkostiach a so zdokonalenou technológiou Shark Skin. Na behúni pneumatiky sú rovnako ako na koži žraloka "šupinky", ktoré optimalizujú prietok vody, potláčajú vodné turbulencie, prispievajú k rýchlemu odvodu vody, a tým minimalizujú

riziko vzniku aquaplaningu. Nové pneumatiky Uniroyal RainSport3 sprístupňujú technológiu SSR RunFlat napríklad majiteľom starších vozidiel BMW.

Pre vodičov, ktorí nechcú voziť v aute rezervné koleso, ale ani kupovať novú sadu pneumatík, je alternatívou sada na opravu plášťov ContiMobilityKit. V balení sa nachádza kompresor napájaný z 12V zásuvky, fľaša so špeciálnou tesniacou kvapalinou, rukavice a návod.
Po aplikácii tesniaceho prostriedku sa s opravenou pneumatikou dá prejsť až 200 km maximálnou rýchlosťou 80 km/h. ContiMobilityKit je vyvinutý tak, aby si každý vodič bez väčších technických znalostí mohol ľahko opraviť poškodenú pneumatiku a dôjsť do servisu. Kompresor, ktorý je súčasťou balíka, navyše môžu vodiči využiť pre pravidelnú kontrolu a udržiavanie správneho tlaku pneumatík.

O možnosti vyradenia rezervy je vhodné sa informovať u výrobcu automobilu. Bez problému je možné náhradné koleso nechať v garáži a nahradiť ho lepiacou sadou napríklad pri všetkých v súčasnej dobe predávaných vozidiel značky Škoda.

-cl-

PRICHÁDZA NOVÁ VITARA

Suzuki Vitara - najžiadanejší typ osobného auta počas júna a štvrtý rok najpredávanejšie SUV na Slovensku, príde už na jeseň v novom vyhotovení. Nová Vitara dostane na výber dva turbodúchadlom prepĺňané zážihové motory Boosterjet s priamym vstrekovaním: motor so zdvihovým objemom 1,0 litra s filtrom pevných častíc (82 kW, 170 Nm) alebo výkonnejší 1,4 litrový (103 kW, 220 Nm).

Exteriér novinky oživí nielen nová maska chladiča, ale aj nový tvar nárazníkov či dizajn diskových kolies a zadných LED svetiel i nové metalické farby: Solar Yellow Pearl a Ice Grayish Blue. Obe dostupné aj v dvojfarebnom vyhotovení – prvý variant s bielou alebo čiernou strechou, druhý modrý, len s čiernou strechou.

Interiér zasa zhodnotia kvalitnejšie plasty použité na prístrojovej doske ako aj farebný displej palubného počítača s uhlopriečkou 4,2 palca. Inovácie zahrňujú aj nový dizajn a materiál poťahov sedadiel.

Doterajšiu rozsiahlu bezpečnostnú výbavu, ktorou disponuje japonské SUV Vitara, rozšíria okrem iného asistenčné systémy: „Dual Sensor Brake Support“ pre elimináciu kolízií s prekážkou pred vozidlom, zároveň pre indikáciu únavy vodiča, varovanie a udržiavanie v jazdnom pruhu a pre rozpoznávanie značiek, ďalej „Blind Spot Monitor“ pre sledovanie mŕtveho uhla a „Rear Cross Traffic Alert“ pre kontrolu situácie za vozidlom. *-si-*

FORD OSLAVUJE VÝROBU 10 MILIÓNTEHO MUSTANGU

Spoločnosť Ford oslavuje výrobu svojho 10-miliónteho Mustangu – najpredávanejšieho športového automobilu Ameriky za posledných 50 rokov. Desaťmilióntym Fordom Mustang bol kabriolet modelového ročníka 2019 s označením GT, motorom V8 s výkonom 338 kW a šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou v bielom odtieni Wimbledon White. Vozidlo je vybavené najmodernejšími asistenčnými technológiami pre vodiča a vyrobili ho v montážnom závode spoločnosti Ford v meste Flat Rock v americkom štáte Michigan. Prvý sériový Mustang (VIN 001) vyrobený

v roku 1964 bol rovnakej farby a išlo o model s trojstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a motorom V8 s výkonom 121 kW.

Automobilka Ford si tento míľnik pripomenie oslavami pre zamestnancov vo svojej centrále v Dearborne a v americkom montážnom závode vo Flat Rocku. Ich súčasťou bude prelet troch stíhacích lietadiel P-51 Mustang z obdobia 2. svetovej vojny a jazda vozidiel Mustang vyrábaných počas viac ako 50 rokov z Dearbornu do Flat Rocku, kde sa typ Mustang v súčasnosti vyrába.

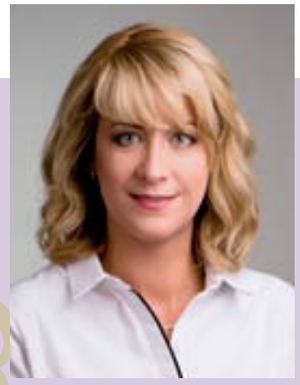
-fd-

MODERNIZOVANÝ FIAT 500X

Fiat zastupuje v segmente malých SUV typ 500X, ktorý sa u nás predáva od roku 2015. Fiat pripravuje jeho výraznejšiu modernizáciu. V modelovom roku 2019 by mal mať podľa zverejnenej fotografickej upútavky prepracovaný predný nárazník a reflektory, ktoré by mali mať podľa informácií z talianskych médií aj čisto LED svetelné zdroje. Zmeny majú byť aj v interiéri, nový má byť napríklad volant, väčšia dotyková obrazovka (8,4 palca) multimediálneho systému. Kvôli plneniu aktuálnych emisných noriem Fiat 500X dostane upravené zážihové motory 1,0 l s výkonom 88 kW, 1,3 l s výkonmi 110 a 132 kW aj vznetové motory 1.6 a 2.0 MultiJet, doplnené o vstrekovanie syntetickej močoviny (AdBlue) na redukciu kysličníkov dusíka v spalinách pod emisnou normou stanovený limit. -ft-

RADA ADVOKÁTA

autor: JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ



Vážení čitatelia, medzi tohtoročné legislatívne novinky, týkajúce sa dopravy a cestnej premávky, patrí aj májová zmena právnej úpravy zimnej údržby, ktorej následky sa prejavia až v nasledujúcich mesiacoch. Novým zákonom č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke došlo s účinnosťou ku dňu 20. 5. 2018 k nepriamej novelizácii zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov. Okrem iného nastala zmena v povinnostiach vlastníkov, správcov a užívateľov priľahlých nehnuteľností vo vzťahu k údržbe chodníkov a miestnych komunikácií určených pre chodcov.

Pre vysvetlenie najdôležitejších termínov týkajúcich sa tejto témy pridávam zopár poznámok: Pojmom miestne komunikácie zákon označuje všeobecne prístupné a užívané ulice, parkoviská vo vlastníctve obcí a verejné priestranstvá, ktoré slúžia miestnej doprave a sú zaradené do siete miestnych komunikácií.

Pojmy závady v schodnosti a závady v zjazdnosti sú definované vo vyhláške č. 35/1984 Zb. takto: Závady v zjazdnosti diaľnic, ciest a miestnych komunikácií sú také zmeny spôsobené vonkajšími vplyvmi, ktoré nemôže vodič predvídať ani pri jazde prispôsobenej stavebnému stavu komunikácie, poveternostným podmienkam, vlastnostiam vozidla a nákladu, vlastným schopnostiam a iným zjavným okolnostiam. Závadami v zjazdnosti sú najmä ojedinelé výtlky, výmole a hrbole v inak bezchybnom povrchu súvislého úseku vozovky, nevhodne uložený udržiavací materiál, spadnuté stromy a kamene, poškodené dopravné značky a iné prekážky, ak sa na ne predpísaným spôsobom neupozorňuje. Medzi závady v zjazdnosti patrí i znečistenie a poškodenie vozovky či ojedinelé miesta s poľadovicou. Závadami v schodnosti chodníkov a miestnych komunikácií určených pre chodcov sú závady obdobné závadám v zjazdnosti, ktoré neumožňujú bezpečnú chôdzu ani pri zvýšenej opatrnosti chodcov.

Cestný zákon v znení účinnom do 19. mája 2018 stanovoval, že závady v schodnosti priechodov pre chodcov na miestnych komunikáciách a prejazdných úsekoch ciest cez obce, ako aj závady v schodnosti miestnych komunikácií určených výhradne pre chodcov, boli povinní odstraňovať správcovia miestnych komunikácií. Závady v schodnosti chodníkov priľahlých k nehnuteľnosti, ktorá sa nachádza v súvisle zastavanom území a hraničí s cestou alebo miestnou komunikáciou, boli povinní bez prieťahov odstraňovať vlastníci, správcovia alebo užívatelia priľahlých nehnuteľností, pokiaľ tieto závady vznikli znečistením, poľadovicou alebo snehom.

Od 20. mája majú povinnosť bez prieťahov odstraňovať závady v schodnosti miestnych komunikácií určených pre chodcov alebo v schodnosti chodníkov správcovia miestnych komunikácií.

Zrušenie povinnosti odstraňovať závady v schodnosti sa však nevzťahuje na vlastníkov samotných chodníkov a miestnych komunikácií určených pre chodcov, ktorí majú naďalej povinnosť starať sa o svoj majetok a udržiavať ho v stave zodpovedajúcom účelu, na ktorý je určený.

Ak niekomu vznikla škoda spôsobená závadami v schodnosti na priľahlých chodníkoch v dôsledku znečistenia, poľadovice alebo snehu, do 19. mája tohto roka za túto škodu zodpovedali vlastníci, správcovia alebo užívatelia nehnuteľností, hraničiacich s cestou alebo miestnou komunikáciou. Od 20. mája 2018 sa uplatňuje pravidlo, že za škody, ktorých príčinou boli závady v schodnosti miestnych komunikácií určených pre chodcov alebo v schodnosti chodníkov, zodpovedajú správcovia miestnych komunikácií, a to vždy okrem prípadu, že preukážu, že nebolo v medziach možnosti tieto závady odstrániť ani na ne predpísaným spôsobom upozorniť.

Vlastníci, správcovia a užívatelia priľahlých nehnuteľností teda už nezodpovedajú za škody zapríčinené závadami v schodnosti na chodníkoch, ktoré vznikli znečistením, poľadovicou alebo snehom a neboli bez prieťahov odstránené.

Zákonodarca v dôvodovej správe k novelizácii zákona uviedol, že predchádzajúca právna úprava prenášajúca povinnosť odstraňovať závady v schodnosti chodníkov priľahlých k nehnuteľnosti a najmä zodpovednosť za škodu na vlastníkov, správcov alebo užívateľov priľahlých nehnuteľností, ktorí nie sú vlastníkmi komunikácie, bola neprimeraná. Staršia úprava predstavovala precedens spočívajúci v tom, že zaväzovala určitú skupinu subjektov starať sa o veci patriace do vlastníctva iných subjektov, a to bezodplatne. To bolo obzvlášť nespravodlivé napríklad voči chorým a starším osobám, ktorých schopnosť bez prieťahov odstraňovať závady v schodnosti chodníkov priľahlých k ich nehnuteľnostiam bola objektívne do značnej miery obmedzená.

Navyše predchádzajúca právna úprava ustanovila za nesplnenie povinnosti bez prieťahov odstraňovať závady v schodnosti na priľahlých chodníkoch absolútnu objektívnu zodpovednosť, teda pre jej vznik sa ani nepožadovalo zavinenie. Nepripúšťala ani možnosť zbavenia sa zodpovednosti povinného subjektu. Predpokladom vzniku zodpovednosti bol vznik škody pôsobením vonkajšej náhody, ktorá nebola predvídateľná a vzťahovala sa na osoby, ktoré neboli vlastníkmi alebo správcami chodníkov, v dôsledku neschodnosti ktorých vznikla škoda.

Treba si však uvedomiť, že väčšina ostatných zákonných ustanovení o zabezpečení zjazdnosti a schodnosti nebola novelizáciou dotknutá. Naďalej ostáva zachovaný právny režim v prípade znečistenia a poškodenia diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie, ktoré spôsobuje alebo môže spôsobiť závadu v zjazdnosti. Ten, kto spôsobil znečistenie, je povinný bez prieťahov ho odstrániť a komunikáciu uviesť do pôvodného stavu. Ak sa tak nestane, je povinný uhradiť správcovi komunikácie náklady spojené s odstránením znečistenia a s uvedením komunikácie do pôvodného stavu. Ten, kto poškodí diaľnicu, cestu alebo miestnu komunikáciu v takom rozsahu, že to spôsobí alebo môže spôsobiť závadu v zjazdnosti, je povinný uhradiť správcovi komunikácie náklady spojené s odstránením poškodenia a s uvedením komunikácie do pôvodného stavu, pokiaľ sa nedohodne so správcom komunikácie, že poškodenie odstráni sám. Rovnaké pravidlá platia aj pri poškodení a znečistení, ktoré spôsobí alebo môže spôsobiť závadu v schodnosti miestnych komunikácií určených pre chodcov a v schodnosti chodníkov.

Inšpirácia pre vás

Dosiahnite vzhľad predĺžených rias ako zo salónu!

AVON predstavuje v exkluzívnej spolupráci s Darou unikátnu špirálu Big and Extreme značky mark., ktorá vaše riasy nielen extrémne zahustí, ale zároveň aj predĺži. Ohúrte tak okolie dokonalo zvodným pohľadom a riasami dlhými ako zo salónu, presne ako ambasádorka značky Beauty by Dara!

Zhusťujúca predlžujúca špirála Big and Extreme obsahuje špeciálne zloženie Elasto-Volumeric, ktoré je 2-krát pružnejšie ako tradičné predlžujúce zloženia, čím zhusťuje a predlžuje riasy za hranice možného. Navyše predlžujúca kefka Lash Extender s krátkymi a dlhými štetinkami zachytí a obalí aj tie najkratšie riasy. Až 63 % žien by vymenilo svoju špirálu za Big and Extreme! Novinka je v ponuke v troch odtieňoch.*

**založené na výsledkoch slepého spotrebiteľského testu, ktorého sa v júli 2017 zúčastnilo 128 žien.*

www.avon.sk

Cielene, šetrne a efektívne proti bolesti kĺbov

Akútna bolesť kĺbov, svalov alebo šliach? Zasiahnite proti nej cielene, ale šetrne. Etrixenal 250 mg tablety od Proenzi® obsahujú účinné nesteroidné antireumatikum naproxén, ktoré vykazuje znížené riziko kardiovaskulárnych komplikácií.

Etrixenal 250 mg tablety prinášajú úľavu od akútnej bolesti kĺbov, svalov a šliach s protizápalovým účinkom. Netrápte sa, doprajte si úľavu od bolesti pre aktívny deň a pokojnú noc. Zbavte sa bolesti a neprestávajte sa hýbať.

Odporúčaná cena Proenzi® Etrixenal 250 mg 3,29 € / 10 tabliet, 5,99 € / 20 tabliet.

Dostupné v lekárňach.
Viac informácií na www.etrixenal.sk

Liek na vnútorné použitie

P.S.
Pri akútnom poranení mäkkých tkanív je tu tiež Etrixenal vo forme gélu.
Pred použitím lieku si pozorne prečítajte príbalovú informáciu pre používateľa a poraďte sa s lekárom alebo lekárnikom.
Etrixenal 250 mg tablety je liek na vnútorné použitie, obsahuje naproxén.

NA POMOC VŠETKÝM BUNKÁM

Karnozín je silný antioxidant, ktorý pozitívne ovplyvňuje všetky bunky v tele. Prispieva k ich multifunkčnej ochrane a má pozoruhodnú schopnosť ich omladzovať. Pozitívne vplýva na funkčnosť buniek a predlžuje ich životnosť, pritom je to telu vlastná látka. Tvorba karnozínu však po tridsiatke začína prirodzene klesať, po štyridsiatke už rapídne. Preto sa jeho pravidelné doplňanie v podobe výživového doplnku odporúča po dovŕšení veku 40 rokov. Jednou z možností je 6-zložkový Karnozín Extra. Obsahuje jedinečnú kombináciu karnozínu (125mg v jednej kapsule) spolu s ďalšími zložkami ako je vitamín E, L-karnitín, koenzým Q10 a extrakty z čučoriedok a plodov vínnej révy (resveratrol). Je to 100% prírodný produkt, ktorý sa odporúča podávať za účelom udržiavania vitality, regenerácie a dobrej fyzickej i psychickej pohody. Dodá vám energiu a čoskoro vás presvedčí, že vek je iba číslo. Ak sa o tejto zaujímavej látke chcete dozvedieť viac, kliknite na www.karnozin.sk.

MOTIVUJE K OSOBNÝM REKORDOM

Spoločníkom, ktorý vám bude neúnavne fandiť pri dosahovaní osobných športových rekordov, je mp4 prehrávač na šport Orava MBT-4I16G. Prenosný audio/video prehrávač vybavený Bluetooth technológiou prehrá vaše obľúbené songy zo vstavanej pamäťovej jednotky, ale aj z éteru, keďže slúži aj ako rádio. Okrem prehrávania hudby, videí, prezerania fotiek a čítania e-kníh vám umožní aj nahrávanie cez vstavaný mikrofón, pričom nahraté audio súbory ľahko uložíte do pamäte zariadenia vo formáte wav alebo mp3. Disponuje 1,8´´ LCD obrazovkou s rozlíšením 160 x 128 pixlov a 260 000 farbami, 7 predvoľbami nastavenia ekvalizéra a vstavaným nabíjateľným akumulátorom.
Keď sa pri vašom nabíjaní pre maximálny športový výkon on sám vyšťaví, ľahko ho nabijete cez USB vstup v počítači, alebo cez AC adaptér. Na jedno nabitie vám poskytne až 7 hodín „hecovania" k top športovým výkonom. Hoci sám veľa neváži (35 g), je to vážny pomocník pri dosahovaní vytýčených športových mét. Ľahko sa obsluhuje, v príslušenstve nájdete slúchadlá do uší a v robustnejšom vyhotovení sklo a kov ho kúpite v dvoch verziách – s kapacitou vstavanej pamäte 4 G a 16 G.

www.orava.eu

20 ROKOV ZNAČKY SMART

Už začiatkom 70. rokov sa vývojári značky Mercedes-Benz zapodievali „autom budúcnosti“ a vymysleli nové, revolučné spôsoby, ktoré napokon viedli ku koncepcii zvlášť kompaktného automobilu s dĺžkou dva a pol metra. Kým bola vyvinutá priekopnícka koncepcia bezpečnosti, ktorá v extrémne krátkom vozidle dovolila zrealizovať úroveň bezpečnosti typickú pre značku Mercedes-Benz, prešiel istý čas.

Už prvé koncepty z roku 1972 ukázali novú perspektívnu cestu. Následne vznikla v Mercedes-Benz koncepcia vozidla s dĺžkou dva a pol metra. Zodpovednosť za zámer niesol Johann Tomforde, vtedajší štúdiový inžinier a typový sprievodca pre oblasť „Budúce dopravné systémy“ v Mercedes-Benz.

Nápad bol síce pôsobivý, no vo vtedajšom čase technická realizácia zlyhávala na prísnych interných podnikových bezpečnostných požiadavkách. O deväť rokov neskôr sa však vývojárom Mercedes-Benz podarilo zrealizovať priekopnícke nápady na bezpečnostné zariadenia, ktoré zaberajú v aute iba málo miesta. Odskúšali prvé konštrukcie sendvičového princípu, čiže zvýšenej podlahy vozidla. Ešte stále však technická realizácia zlyhávala na prísnych bezpečnostných požiadavkách Mercedes-Benz.

V roku 1989 Nicolas G. Hayek, vynálezca hodiniek Swatch, vyhlásil, že chce uviesť na trh malé mestské auto. Aby tento nápad úspešne zrealizoval, Hayek sa obrátil na Mercedes-Benz ako skúseného partnera. Spoločne založili Micro Compact Car AG so sídlom vo švajčiarskom meste Biel. V roku 1997 napokon smart city kupé mal svoju svetovú premiéru na Medzinárodnej výstave automobilov vo Frankfurte. Výroba a predaj sa začali v roku 1998. V tom istom roku sa automobilka smart stala 100-percentnou dcérskou spoločnosťou Daimler-Benz AG (dnes Daimler AG).

Vozidielko je poznateľne iné ako bežné autá – smart city kupé sa v súčasnosti nazýva smart fortwo a od roku 2014 je na trhu už v tretej generácii. S dĺžkou niečo cez dva a pol metra sa kompaktné dvojsedadlové vozidlo zmestí do medzery na zaparkovanie aj priečne a zakladá vlastnú triedu. smart tak už na IAA 1997 jedinečným spôsobom odpovedá na otázky mestskej individuálnej mobility, ktoré sú dnes aktuálne ako nikdy predtým. Výroba sa začala v júli 1998 a po 20 rokoch výroby možno konštatovať: nápad sa presadil, doposiaľ sa predalo viac ako 2,2 miliónov vozidiel smart. „smart je od svojho založenia priekopníkom automobilového priemyslu, a to vo všetkých oblastiach: od revolučnej automobilovej koncepcie cez architektúru závodu v Hambachu, ktorá ukazuje smerovanie budúcnosti, až po najaktuálnejší krok – zameranie značky na čisto elektrické pohony,“ vysvetľuje mnohoročná riaditeľka značky smart Dr. Annette Winklerová. „20 rokov smart – to je v prvom rade príbeh úspechu nášho tímu a našich obchodníkov, ktorí sa svojou kompetentnosťou, tvorivosťou a jedinečným nadšením angažujú za lepšiu kvalitu života v meste.“

Potom ako bol smart fortwo v ponuke najskôr iba v Nemecku a ôsmich ďalších európskych krajinách, v súčasnosti ho možno získať v 46 krajinách na celom svete. V roku 2014 prišla na trh aktuálna tretia generácia. Koncepcia motora vzadu, typická pre značku smart, je prvý raz v ponuke aj vo štvormiestnom smart forfour. Smart fortwo a smart forfour možno jednoznačne zaradiť medzi členov tej istej rodiny. Mnohé dizajnové znaky, napríklad reflektory, mriežka chladiaceho vzduchu v čelnej oblasti a ikonická bezpečnostná bunka tridion sú rovnaké. Koncepcia, usporiadanie konštrukčných skupín a koncepcia bezpečnosti, ktoré sú pre smart fortwo charakteristické, boli v prípade prvých štúdií úplne iné. Ale koncepcia bezpečnosti bola už vtedy geniálne jednoduchá: pevná škrupina rovnako ako v prípade orecha chráni mäkké jadro.

Krátke previsy, malá dĺžka a veľký uhol natočenia predných kolies sú optimálne predpoklady na to, aby sa automobily smart dostali do každej parkovacej medzery a za každý roh. V otázke priemeru otáčania dosahuje smart fortwo nový rekord: vďaka hodnote 6,95 m

(od obrubníka k obrubníku) príp. 7,30 m (od steny k stene) je otáčanie extrémne jednoduché. A smart forfour sa otočí na takmer rovnako malom kruhu, ako generácia fortwo ponúkaná do roku 2014 (od steny k stene: 8,75 m). Modely súčasne bodujú maximálnym miestom na minimálnom priestore, dokumentovaným vo vynikajúcom Body Space indexe. Ten opisuje pomer vnútornej a vonkajšej dĺžky, pričom dĺžka interiéru sa meria od nezošliapnutého plynového pedála vodorovne až po ukončenie vzadu, aby bolo možné jednoducho porovnať odlišné vozidlá. Oba modely dosahujú v tomto kritériu rekordné hodnoty: 75 % (smart fortwo) a 77 % (smart forfour).

V roku 2016 pribudol smart fortwo kabriolet. Jeho textilná skladacia strecha tritop umožňuje jedinečnú flexibilitu: stlačením tlačidla sa kabriolet smart fortwo zmení zo zatvoreného dvojmiestneho vozidla na automobil s veľkou skladacou posuvnou strechou, až po kabriolet s úplne otvorenou sklápacou strechou. Pôžitok z vychutnávania si čerstvého vzduchu tak možno prispôsobiť počasiu aj vlastným predstavám.

Pohon všetkých troch modelov smart zabezpečujú okrem iných moderné trojvalcové zážihové motory s výkonom 52 kW (kombinovaná spotreba paliva: 5,2-4,8 l/100 km) a 66 kW (kombinovaná spotreba paliva: 5,4-5,0 l/100 km). Na prenos sily sú k dispozícii päťstupňová prevodovka s ručným radením alebo dvojspojkový automat twinamic. Od roku 2017 sú všetky tri verzie karosérie k dispozícii aj ako elektricky poháňané modely (kombinovaná spotreba elektrickej energie: 14,0-13,5 kWh/100 km).

NOVÉ FORMY UŽÍVANIA

Vo vozidle smart vision EQ fortwo predstavila značka smart na IAA 2017 elektrickú a autonómnu víziu efektívnej a flexibilnej miestnej verejnej dopravy. Štúdia predstavuje dôslednú koncepciu pre budúcu mestskú mobilitu a zdieľanie áut budúcnosti. Vozidlo vyzdvihne svoju posádku priamo na požadovanom mieste a nepotrebuje volant a pedále. Ako prvé koncepčné vozidlo stelesňuje všetky štyri piliere stratégie CASE: Connected (pripojený), Autonomous (autonómny), Shared (zdieľaný) a Electric (elektrický).

smart ready to a car2go: inovatívne ponuky mobility

Značka smart už šesť rokov dopĺňa svoju ponuku mobility o služby, ktoré zákazníkom uľahčujú život v meste. Najnovšími službami sú smart “ready to spot“ a smart “theft recovery“. Služba “ready to spot“ si automaticky uloží polohu GPS zaparkovaného vozidla smart, ak si ju zákazník aktivoval. Služba okrem funkcie navigácie ponúka aj možnosť, môcť sa pohodlne vrátiť späť k smartu pomocou aplikácie moovel.

V prípade krádeže vozidla smart, služba “theft recovery“ pomáha v komunikácii so štátnymi orgánmi a pri opätovnom nájdení vozidla. Používateľ si vtedy v aplikácii aktivuje režim “theft recovery“. Ten za neho vykoná všetky potrebné kroky: od oznámenia krádeže na polícii až po kontakt so strediskom pre služby zákazníkom smart. To na výslovné želanie zákazníka aktivuje sledovanie vozidla v reálnom čase a spojí sa s políciou.

V záujme rýchleho vývoja a realizácie tvorivých projektov z oblasti mestskej mobility automobilka smart v roku 2016 založila

svoju skupinu expertov smart lab ako Think Tank značky. Koncepcia smart "ready to" zastrešuje mnohé inovatívne služby, ktoré uľahčujú život v meste.

Súčasťou tejto novej stratégie služieb smart sú už zdieľanie súkromných áut smart "ready to share", koncepcia prenajímania smart "ready to rent", služba doručovania do „kufra" auta (In-Car-Delivery-Services) smart "ready to drop" a smart "ready to drop+" ako aj služba na uľahčenie parkovania smart "ready to park".

K úspechu značky smart v rozhodujúcej miere prispel aj car2go – celosvetovo prvý systém zdieľania áut bez väzby na konkrétne miesto prevzatia/vrátenia fungujúci od roku 2008. Globálny líder na trhu systémov zdieľania áut má v súčasnosti viac ako tri milióny zákazníkov a je k dispozícii v 24 mestách v Európe, Severnej Amerike a Číne. Plneelektrický autopark car2go jazdí už v troch mestách (Štuttgart, Amsterdam a Madrid).

Smart sa ako prvá automobilová značka usiluje o dôsledný prechod zo spaľovacieho motora na elektrický pohon: od roku 2017 jazdí smart v USA, Kanade a Nórsku výlučne elektricky, od roku 2020 by smart aj v Nemecku a západnej Európe mal jazdiť výlučne na akumulátorový elektrický pohon. Zvyšok sveta by mal nasledovať krátko na to.

Smart EQ poháňa elektromotor s výkonom 60 kW a krútiacim momentom 160 newtonmetrov, ktorý je k dispozícii hneď pri štarte. Jedno nabitie akumulátora vystačí na dojazd v bežnej mestskej premávke. Elektromotor je takzvaný trojfázový synchrónny motor s cudzím budením. V prípade tejto konštrukcie sa na rotore nachádza vinutie, ktoré sa magnetizuje až pretekajúcim prúdom. Tok energie z vysokovoltového akumulátora do elektromotora riadi výkonová elektronika, ktorá je kompaktne spojená s pohonnou jednotkou do jedného bloku. Z dôvodu výkonovej charakteristiky elektromotora si vozidlo smart vystačí s jedným stálym prevodovým pomerom. Preraďovanie je vďaka tomu nadbytočné – veľká výhoda v hustej mestskej premávke. Pri cúvaní sa zmení smer otáčania motora.

Režim ECO poskytuje obzvlášť energeticky efektívny jazdný program. Rekuperácia na báze radaru riadi spätné získavanie energie v závislosti od dopravnej situácie. Na úsporu energie a získanie ešte väčšieho dojazdu smart EQ fortwo a smart EQ forfour disponujú aj predklimatizovaním.

SMARTVILLE: EURÓPSKY VZOROVÝ ZÁVOD V HAMBACHU

Model smart fortwo sa vyrába v špeciálne preň vytvorenom závode vo francúzskom Hambachu od roku 1997. Systémoví partneri, ktorí tiež sídlia v areáli, dodávajú z časti predvyrobené moduly priamo na montážny pás. Náročnosť prepravy a logistiky tak bola zredukovaná na minimum. Medzi závodmi smart Hambach a Novo Mesto, výrobným závodom automobilky Renault na Slovinsku, v ktorom sa v rámci kooperácie medzi značkami smart a Renault vyrába smart forfour, existuje úzka spolupráca. Začlenením expertov na výrobu a kvalitu zo závodu Hambach je zabezpečené, že všetky vozidlá aktuálnej generácie smart bez ohľadu na miesto výroby zodpovedajú štandardom kvality smart.

Klasikom už dnes: od roku 2002 v Múzeu moderného umenia

Skutočnosť, že smart fortwo s jeho jedinečným charakterom treba napriek jeho mladému veku radiť medzi automobilových klasikov, je nesporná. Pretože smart fortwo sa ako jediné vozidlo ešte za čias svojej sériovej výroby už v roku 2002 stal súčasťou stálej zbierky „Dizajnové znaky poslednej dekády uplynulého tisícročia" svetového Múzea moderného umenia v New Yorku.

Ďalšie modely a konštrukčné rady

Na IAA v roku 1999 prekvapila mladá značka svetovú verejnosť hneď celým radom nových štúdií modelov. Na základe modelu smart city kupé prišla verzia kabrioletu, ktorý „zatvorenej" spoločnosti najmenších automobilov otvoril novú dimenziu – strechu. smart kabriolet ponúka nefalšovanú radosť zo života. Na európske cesty prišli tieto najmenšie sériovo vyrábané kabriolety na svete na jar roku 2000.

1999: smart s cdi-motorom

Zatiaľ čo začiatku nového tisícročia hýbala svetom diskusia okolo zavedenia „trojlitrového auta" (spotreba), smart už krátko po svojom predstavení na IAA koncom roka 1999 propagoval vznetový motor cdi so spotrebou 3,4 litra na 100 kilometrov. Zrodil sa najúspornejší spôsob automobilovej prepravy. Do uvedenia následníka v roku 2007 sa predalo viac ako 140 000 smart cdi.

2002: smart crossblade pre absolútnu otvorenosť

Absolútnu otvorenosť priniesol osobitný variant vozidla, ktorý uviedli v roku 2002: smart crossblade. Nemá dvere, nemá strechu ani čelné sklo. Jeho vodič jazdí krajinou pod holým nebom, necháva sa nerušene ovievať náporom vetra a vychutnáva si neporovnateľný jazdný zážitok. Iba nad zónou prístrojovej dosky kladie odpor dynamike jazdy úzky, tmavo tónovaný usmerňovač prúdenia. Výrobca vozidiel smart sa rozhodol, že o rok neskôr dodá na trh malú sériu týchto vozidiel.

2003: smart roadster a roadster kupé

Mimoriadne intenzívny a športový jazdný zážitok ponúkajú smart roadster a smart roadster kupé, ktoré prichádzajú na trh v apríli 2003. Týmito dvoma vozidlami nadväzuje smart na tradíciu kompaktných a puristických roadsterov, ktoré mali svoj rozkvet v 50. a 60. rokoch.

2003: modernizácia modelu smart fortwo

Nový väčší trojvalcový motor zabezpečil viac sily v benzínových verziách smart fortwo (dovtedy city kupé a kabriolet): základnou verziou sa po modernizácii modelu v roku 2003 stáva verzia s výkonom 37 kW/50 k, silnejší smart vyvinie zo zdvihového objemu 698 cm^3 výkon 45 kW/61 k. Bez zmeny ostáva osvedčený dieselový motor s cdi s výkonom 30 kW/41 k.

V roku 2003 sa menilo aj logo smart a nomenklatúra: zo city kupé a kabrioletu sa stali fortwo kupé a fortwo kabriolet. Vozidlá dostali výkonnejšie motory, predok smartu sa pýši kruhom ako novým logom značky. V tom istom roku sú predstavené verzie BRABUS, vyvinuté spoločným podnikom smart-BRABUS GmbH založeným v roku 2002.

2004: smart forfour

Princípy dvoch sedadiel a motora uloženého vzadu smart prvý raz opúštil v roku 2004, kedy v spolupráci s Mitsubishi uviedol na trh model forfour. Športové päťdverové vozidlo malo na značku smart nezvyčajné rozmery a otvorilo jej nový, trhový segment s intenzívnou hospodárskou súťažou. Výroba štvormiestneho smarta v dcérskej spoločnosti Mitsubishi, Netherlands Car B.V. (NedCar) v Borne (Holandsko) skončila v lete 2006 po rozhodnutí sústrediť sa na model fortwo.

2006: smart formore

Modelom smart formore predstavil smart v roku 2006 koncepciu terénneho vozidla. Tento smart s pohonom všetkých kolies by ako smart utility vehicle (suv) doplnil značku v segmente kompaktných terénnych vozidiel a šíril charakteristické hodnoty značky: inovácia, funkcionalita a radosť zo života.

2007: smart fortwo druhej generácie

Pri vývoji nového smart fortwo posunuli inžinieri latku nárokov opäť vyššie. Optimalizovaný podvozok, dlhší rázvor náprav a mierne zväčšená karoséria zlepšili komfort vozidla. Aktívna a pasívna bezpečnosť boli zlepšené ešte viac. Novovyvinuté motory sú výkonnejšie: trojvalec s litrovým zdvihovým objemom mal výkon 45 kW, 52 kW alebo 62 kW. Výkon smart fortwo cdi bol 33 kW. So spotrebou 3,3 litra na 100 kilometrov podľa NEFZ a s emisiami 88 gramov CO_2 na kilometer bol smart fortwo cdi najúspornejšie sériovo vyrábané auto na svete.

2010: modernizácia druhej generácie

Na jeseň 2010 dostal smart fortwo vynovený vzhľad v interiéri, zlepšený exteriér a ekologickejšie motory. Ešte viac možností individualizácie poskytujú na želanie denné osvetlenie v technike LED a nové disky z ľahkej zliatiny. V interiéri určujú ušľachtilú atmosféru dvojsedadlového vozidla nové látky a farby, ako aj novoriešený kokpit.

2011: smart forspeed

V koncepte forspeed predstavil smart na autosalóne v Ženeve nekonvenčnú štúdiu spájajúcu mestskú mobilitu s faktorom zábavy takým typickým pre túto značku. Dvojsedadlový automobil sa vzdal strechy a bočných okien a namiesto predného okna dostal plochý deflektor v štýle klasických vrtuľových lietadiel. Garantom pôžitku z jazdy je tiež vyspelý elektrický pohon s funkciou boost.

2011: smart forvision

V koncepčnom vozidle smart forvision (IAA 2011) výskumníci a vývojári z BASF a Daimler spojili celkovo päť svetových premiér v automobile: transparentné organické solárne články, priehľadné organické svetelné diódy, plnoplastové disky, nové odľahčené komponenty v karosérii a fólie a laky odrážajúce infračervené žiarenie pomáhajúce zmenšiť spotrebu energie vozidla a zlepšiť tak dojazd a komfort.

2012: smart for-us

Štúdiou smart for-us (Detroit 2012) smart prenáša praktickú úložnú koncepciu pick-upu do mestskej premávky 21. storočia: elektricky poháňaný for-us sa hrá s imidžom klasických veľkých vozidiel s nákladnou plošinou.

2012: modernizácia pre druhú generáciu

Podstatne prepracovaný smart fortwo s väčšou maskou chladiča s integrovaným logom, výraznými a novoriešenými spojlermi predného nárazníka, vodorovne usporiadaným denným osvetlením v technike LED, atleticky modelovanými bočnými prahmi a upravenými spojlermi zadného nárazníka prišiel na trh na jar 2012.

2014: smart fortwo tretej generácie a nový smart forfour

smart fortwo bol zlepšený takmer po všetkých stránkach a teraz je výrazne komfortnejší. Koncepcia s motorom vzadu, typická pre značku smart, je prvý raz ponúknutá aj v štvormiestnom smart forfour, ktorý vznikol v spolupráci s automobilkou Renault. Pohon zabezpečujú moderné trojvalcové motory s výkonom 45 kW/, 52 kW a 66 kW, spolupracujúce s päťstupňovou prevodovkou s ručným radením alebo dvojspojkovým automatom twinamic.

-st-

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

SUV so ŽIVÝM TEMPERAMENTOM

Nový typ Kona je po typoch Santa Fe, Grand Santa Fe a Tuscon ďalším automobilom v ponuke SUV značky Hyundai. So svojimi génmi SUV, prvkami vybavenia premium a modernými bezpečnostnými systémami oslovuje nových zákazníkov, ktorým sa páčia menšie SUV. Začiatkom roka sme vyskúšali model poháňaný litrovým motorom so stupňom výbavy Family, písali sme o ňom v májovom vydaní časopisu. Neskôr sme mali možnosť preveriť vlastnosti modelu s pohonom všetkých štyroch kolies v limetkovej farbe (+500 eur) poháňaného výkonnejším, 1,6-litrovým zážihovým motorom spolupracujúcim so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou 7DCT.

Štvorvalec 1.6 T-GDi s výkonom 130 kW pri 5500 ot./min. a krútiacim momentom s vrcholom 265 kW pri 1500 až 4500 ot./min. je predpokladom dobrých dynamických vlastností malého SUV. Motor je pri malých otáčkach tichý, ale aj pomerne nevýrazný. Zrýchľovanie sa stáva zreteľnejším po prekročení 1700 ot./min.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 1591 cm³, najväčší výkon 130 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 265 Nm pri 1500 až 4500 ot./min.

Prevody:
7-stupňová dvojspojková automatická prevodovka, pohon kolies prednej a zadnej 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 elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 215/55 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4165/1800/1550 mm, rázvor náprav 2600 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1563/1572 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1512/1910 kg, svetlá výška 177,5 mm, polomer otáčania 5,3 m, objem batožinového priestoru 361/1143 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,9 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 8/6/6,7 l/100 km, CO_2 153 g/km.

Po prekročení 3500 ot./min. sa už do kabíny dostáva dosť hluku, ale ani sme nemali dôvod chcieť, aby motor pracoval pri väčších otáčkach. Prevodovka 7DCT je uspôsobená tak, aby podporovala jeho výborné vlastnosti v strede škály jeho pracovných otáčok. Dôkazom je schopnosť vozidlo zrýchľovať z 0 na 100 km/h za 7,9 sekundy (najväčšia rýchlosť 205 km/h). Reakcie prevodovky závisia aj od zvoleného jazdného režimu: Eco, Comfort a Sport.

Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h sa spotreba pohybuje okolo 9,5 l/100 km, mimo mesta pri pokojnej jazde tesne nad 7 l/100 km, v meste sme očakávali menšiu spotrebu, takmer 10 l/100 km pri nie príliš ofenzívnom štýle jazdy nie je málo.

Systém pohonu všetkých štyroch kolies je vybavený funkciou Advance Traction Cornering Control, ktorá reguláciou krútiaceho momentu na kolesách prostredníctvom bŕzd eliminuje nedotáčavosť vozidla a zlepšuje trakciu pri výjazde zo zákruty. Vodič môže rozdeliť krútiaci moment medzi nápravy v pomere 50:50. Naladenie podvozku je tuhšie, ale komfort jazdy je dostatočný. Vďaka väčšej svetlej výške 170 mm a pohonu všetkých štyroch kolies sa Hyundai Kona suverénne pohybuje aj po nespevnených cestách.

Zákazníci majú na výber tri farebné vyhotovenia interiéru: Orange, Lime a Red. Farebné akcenty (v skúšanom vozidle za príplatok 700 eur – Lime) vytvárajú obruby okolo mriežok ventilácie, voliacej páky prevodovky, tlačidla štartovania motora.

Dobre vyzerajú aj dekoračné prvky na volante, kontrastné prešívanie na sedadlách a bezpečnostných pásoch. Prístrojový panel má klasické kruhové prístroje, medzi nimi je malý informačný displej. Dominantným prvkom prístrojovej dosky je 7-palcový multifunkčný displej s dobrým rozlíšením, v skúšanom vozidle bol bez navigačného systému. Otočné ovládacie prvky kúrenia a klimatizácie sú umiestnené v pohodlnom dosahu na stredovej konzole a dajú sa ovládať intuitívne. Skúšané vozidlo bolo vybavené aj head-up displejom, údaje sa tak príjemne zobrazujú na plastovom štíte na prístrojovej doske. Vozidlo poskytuje dostatok miesta pre posádku aj batožinu.

Vzadu sa pohodlne odvezú osoby s výškou okolo 180 cm. Batožinový priestor má základný objem 361 litrov. Po sklopení obidvoch častí priečne deleného (60:40) operadla zadného lavicového sedadla je k dispozícii objem 1143 litrov. Pod dvojitou podlahou v spodnej časti batožinového priestoru je dojazdové rezervné koleso.

Hyundai Kona je vybavený najmodernejšími prvkami aktívnej bezpečnosti už v štandardnej výbave, napríklad systémom pre automatické udržanie vozidla v jazdnom pruhu, systémami sledovania únavy vodiča, núdzového brzdenia, rozjazdu do kopca, pre zjazd z kopca....

Model Kona 1.6 T-GDi s výkonom 130 kW s úrovňou výbavy Family sa predáva za 23 490 eur.

autor: Samuel BIBZA

SKVELÝ MODEL

Mnoho ľudí prežije roky medzi mladosťou a starobou pokojne a aj užitočne bez toho, aby boli častejšie stredobodom spoločnosti. Nemajú napríklad extra pohybové nadanie, ktorým by ohurovali na tancovačkách, nevedia rozprávať vtipné historky, takže ich okoliu zvyčajne dlhšie trvá, kým si všimne, že im nechýbajú ostatné dôležité ľudské kvality. Kto naopak takýmito vlastnosťami oplýva, ľahšie nadväzuje kontakty s inými ľuďmi. Automobilky na upútanie pozornosti na produkty svojej značky využívajú okrem iného automobilový šport a výrobu športových modelov určených aj pre verejnú cestnú premávku. Športové vozidlá spoľahlivo zaujmú mnohých svojim „pohybovým nadaním“. Hyundai i30 N je prvým výkonným modelom línie N juhokórejskej automobilky. Päťdverový Hyundai i30 N možno zaradiť do skupiny často označovanej ako „ostré hatchbacky“. A hneď si získali výborné hodnotenie v médiách. Postarali sa o to vývojári značky pod vedením pána Alberta Biermanna, ktorý mnoho rokov šéfoval oddeleniu BMW M.

V júnovom vydaní časopisu sme písali o skúsenostiach z používania najvýkonnejšej verzie modelu i30 N s prívlastkom Performance. Následne sme vyskúšali len o niečo krotkejšiu alternatívu tohto modelu, ktorej prepĺňaný zážihový štvorvalec je vyladený na najväčší výkon s hodnotou „iba“ 184 kW (v Performance 202 kW). Dôležitejším rozdielom je mechanický samozáverný diferenciál medzi poháňanými kolesami prednej nápravy verzie Performance, ktorý výrazne zrýchľuje výjazd zo zákrut pri ich extrémne rýchlych prejazdoch, najmä ak povrch cesty nie je dokonale rovný a suchý. Kto nepotrebuje často hľadať hranice svojich schopností a technických limitov auta, môže ušetriť asi 2500 eur a kúpi si lacnejšiu verziu modelu i30 N. Aj tá je naozaj konštrukčne vynikajúcim dielom s bohatým diapazónom jazdných vlastností. Pri nastavení jazdných režimov Normal alebo Eco je Hyundai i30 N autom schopným pohodlne prepravovať svoju posádku po mestských komunikáciách aj po okresných cestách i diaľniciach. Podvozok dostatočne účinne tlmí nerovnosti cesty, motor pri bežných rýchlostiach môže pracovať pri malých otáčkach, takže okolie zvukom neupozorňuje na svoj športový naturel. Prepnutie do režimov Sport alebo N či N Custom zmení charakter auta veľmi výrazne. Z rodinného auta takmer zameraného na komfortnú jazdu sa stáva

rýdzo športové auto s tvrdým podvozkom, tuhým riadením, automatickým prispôsobovaním otáčok pri preraďovaní smerom nadol („medziplyn“), charakteristickými chrochtavými zvukmi vychádzajúcimi z výfuku pri zmene polohy plynového pedála. Do konceptu športového auta výborne zapadá aj 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka s krátkymi a presne vedenými dráhami radenia. Úžasná stabilita, ochota zrýchľovať, predvídavo spomaľovať auto pri stupňovaní tlaku na brzdový pedál sú vlastnosti, ktorými si nás podmanil aj tento „slabší“ variant modelu i30 N. Spotreba benzínu je opäť veľmi závislá na štýle jazdy.

Po týždennom jazdení sme dosahovali priemernú spotrebu 9 l/100 km/h. Pri dynamickej jazde bola spotreba aj dvojnásobná.

Hyundai i30 N 2.0 T-GDi vo výbave N sa predáva za 29 490 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový zážihový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 1998 cm³, najväčší výkon 184 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 353 Nm pri 1450 až 4000 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson, priečny skrutný stabilizátor, viacprvková zadná náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/40 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4335/1795/1451 mm, rázvor náprav 2650 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1557/1566 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1475/1950 kg, polomer otáčania 5,8 m, svetlá výška 136 mm, objem batožinového priestoru 395/1301 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 6,4 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 9,5/5,5/7 l/100 km, CO_2 159 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Zlepšený úspešný typ značky Lexus

„Crossover“ NX od svojho uvedenia na trh v roku 2014 rýchlo dosiahol kľúčové postavenie v sortimente značky Lexus. Od uvedenia na trh predstavuje viac ako 30 % všetkých predaných vozidiel značky v Európe. K jeho predajnému úspechu prispela aj možnosť výberu pohonu predných alebo všetkých kolies. Aby automobilka udržala výbornú reputáciu tohto typu, vykonala na ňom sériu zlepšení, ktoré sa týkajú dizajnu exteriéru a interiéru, bezpečnosti a prvkov vybavenia.

Najvýraznejšou zmenou je nový vzhľad vretenovej mriežky chladiča, ktorý ju viac zladuje s inými športovo-úžitkovými vozidlami (SUV) značky Lexus – typmi RX a LX. Nový dizajn obsahuje skupinu horizontálnych líšt, ktoré sa tiahnu až dolu k spodnému okraju mriežky.

Zmena tvaru hornej časti predného nárazníka vytvára plynulejší prechod do dizajnu kapoty a predných dverí, čím vzniká elegantnejší celkový tvar s dobrou aerodynamikou (koeficient aerodynamického odporu 0,33). Reflektory LED majú nové vnútorné usporiadanie, vďaka ktorému obsahujú systém adaptívnych diaľkových svetiel (AHS) ako súčasť bezpečnostného balíka Lexus Safety Systém+, ktorý je v ponuke pre typ NX po prvý raz. Štýl zadnej časti vozidla pripomína dizajn prednej mriežky chladiča. Má združené svetlá vyformované do tvaru písmena L s hladkými svetelnými trubicami LED.

Interiér je vydareným spojením funkčnosti a luxusu. Ponúka širší výber možností farebného vyhotovenia. Najvýraznejšou zmenou v interiéri je zväčšenie uhlopriečky centrálneho multimediálneho displeja. V prípade navigačného systému Lexus Premium Navigation sa obrazovka zväčšila zo 7 na 10,3 palca (súčasť výbavy v skúšanom vozidle).

Panel ovládania klimatizácie v stredovej konzole je teraz riešený ergonomickejšie. Množstvo tlačidiel nahradili štyri páčkové prepínače s jednoduchou obsluhou. Analógové hodiny uprostred sú väčšie, disponujú ovládaním GPS, ktoré automaticky upravuje čas pri jazde v rôznych časových pásmach. Na stredovej konzole má NX dotykovú plochu najnovšej generácie, ktorá sa teraz vďaka väčšiemu rozmeru ľahšie ovláda. Ľahšie, ale predsa len nám deň-dva trvalo, kým sme potrebné funkcie ovládali „intuitívne“. Plnofarebný multifunkčný informačný displej TFT LCD s uhlopriečkou 4,2 palca je umiestnený uprostred združeného prístroja, pričom prepínač voľby jazdných režimov je podsvietený a osvetlenie mení farbu podľa zvoleného režimu: EV (pre elektrickú jazdu), Eco (riadiaca jednotka upraví výkon motora s cieľom optimalizovať spotrebu).

Ďalším jazdným režimom je Normal a režim Sport, ktorý zabezpečuje rýchlejšiu akceleráciu a mení charakteristiku elektrického posilňovača riadenia s cieľom zabezpečiť rýchlejšiu odozvu na požiadavky vodiča. Kožou potiahnuté predné sedadlá s dobrým bočným vedením bol v nami skúšanom vozidle elektricky nastaviteľné v 8 smeroch, s nastaviteľnou driekovou opierkou, vyhrievané, s ventiláciou. Model NX poskytuje dostatok priestoru pre všetkých členov posádky. Vysoká línia strechy poskytuje mimoriadny veľkorysý priestor pre hlavy cestujúcich. Ku komfortu cestovania na zadných sedadlách prispieva aj zadná lakťová opierka s držiakmi na nápoje, vyhrievanie sedadiel a výduchy klimatizácie.

Batožinový priestor v základnom usporiadaní ponúka objem 555 litrov, po sklopení zadných sedadiel vznikne rovná plocha a objem sa zväčší na 1600 litrov. Jednoduché nakladanie je zlepšené zavedením elektricky ovládaných zadných dverí s funkciou „bezdotykového“ otvárania a zatvárania.

Model NX 300h využíva osvedčený systém hybridného pohonu Lexus Hybrid Drive, ktorý tvorí 2,5-litrový radový štvorvalec s Atkinsonovým cyklom a technológiou Dual VVT-i (inteligentné duálne variabilné časovanie ventilov). Dosahuje výkon 114 kW pri 5700 ot./min. a krútiaci moment 210 pri 4200 až 4400 ot./min. Výkon podporujú dva elektromotory. Do spoločnej prevodovky e-CVT krútiacim momentom 270 Nm prispieva prvý elektromotor s výkonom 105 kW, o naplnenie prísľubu pohonu 4x4 vyjadreného v skratkou AWD sa stará zadný elektromotor s výkonom 50 kW. Celkový výkon hybridného systému je 145 kW a maximálna rýchlosť 180 km/h.

Stačí naplno zošliapnuť pedál plynu a zrýchlenie z 0 na 100 km/h trvá len 9,2 sekundy. Riadiaca jednotka prevodovky zabezpečuje plynulý a jemný rozjazd vozidla. Preraďovanie je bezproblémové aj počas jazdy. Lexus NX síce pôsobí športovým dojmom, jeho hybridný pohon má najradšej, keď ho vodič nechá pracovať pohodovo, bez vytáčania k maximu otáčok. Je naladený skôr ekonomicky. Spotreba benzínu je výrazne závislá od spôsobu jazdy. Spotrebu uvádzanú výrobcom sa nám nepodarilo dosiahnuť (5,3 l/100 km). Spotreba v meste a mimo mesta sa pohybovala okolo 7,5 l/100 km.

Na diaľnici pri dodržaní rýchlosti 130 km/h sme mali podľa palubného počítača spotrebu tesne pod 9 l/100 km. Prikladná je stabilita vozidla, aj bočné náklony vozidla sú minimálne. K silným stránkam tohto auta patrí dobré odhlučnenie kabíny.

Lexus NX 300h E-Four sa predáva od 43 430 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový radový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 12,5:1, zdvihový objem 2494 cm^3, najväčší výkon 114 kW pri 5700 ot./min., krútiaci moment 210 Nm pri 4200 až 4400 ot./min., maximálny výkon elektromotora vpredu 105 kW, vzadu 50 kW, najväčší celkový výkon hybridného pohonu 145 kW.

Prevody:
“hybridná“ automatická prevodovka typu E-CVT, pohon kolies prednej aj zadnej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách zadná viacprvková náprava, vzduchové pruženie s reguláciou svetlej výšky, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 12,2 m, pneumatiky rozmeru 225/60 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4640/1845/1645 mm, rázvor náprav 2660 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1580/1580 mm, pohotovostná/celková 1785/2395 kg, svetlá výška 185 mm, objem batožinového priestoru 555/1600 l, objem palivovej nádrže 56 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,2 s, spotreba benzínu v meste/mimo mesta/ kombinovanej prevádzke 5,4/5,2/5,3 l/100 km, CO_2 123 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

NEČUDO, ŽE SA DOBRE PREDÁVA

Prvá Vitara, ktorú spoločnosť Suzuki začala dovážať do Európy v roku 1988, si získala uznanie motoristickej verejnosti, najmä milovníkov „offroadu“. Zákaznícky vkus sa však mení, takže terajšia Vitara má s tou prvou spoločný len názov. Kým prvá Vitara mala karosériu upevnenú na pevnom ráme a nezľakla sa ani náročnejšieho terénu, terajšia je typickým predstaviteľom „mestského SUV“. Vyskúšali sme novú Vitaru s pohonom všetkých kolies, poháňanú zážihovým motorom 1.6 VVT.

Vitara je 4175 mm dlhá, široká 1775 mm a 1610 mm vysoká. Svetlá výška 185 mm je nielen vzhľadovým pripomenutím slávnej „offroadovej“ menovkyne, ale aj predpokladom, že s vozidlom nie je problém jazdiť ani po poľných

či lesných cestách s občasnými hlbšími jamami vo vyjazdených koľajach. Nami skúšané vozidlo malo pohon všetkých štyroch kolies, ale kúpiť si možno aj model, ktorý má poháňané len predné kolesá. Zážihový 1,6-litrový motor s výkonom 88 kW vo Vitare štandardne spolupracuje s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, možná je aj voľba 6-stupňovej automatickej prevodovky. Skúšali sme prvú alternatívu. Vozidlo bolo z limitovanej edície Copper. Tá sa vyznačuje dvojfarebnou kombináciou - strechou v exkluzívnom odtieni galaktická šedá a medenými prvkami. Od klasickej Vitary sa odlišuje dvojfarebnými lakovanými zliatinovými diskovými kolesami rozmeru 215/55 R-17, ktoré sú určené len pre túto edíciu a medenými rámikmi LED stretávacích svetiel. Reflektory vyzerajú nielen dobre, ale v noci aj výborne svietia.

Vyššia stavba karosérie prináša pohodlie ľahkého nastupovania do vozidla. Podobne ako exteriér je luxusne vybavený aj interiér. Poťah sedadiel z kože a syntetického semišu má bočné diely prešité v medenej farbe. V medenej farbe je panel prístrojovej dosky, rámiky výduchov ventilácie a lakťová opierka v dverách. Predné sedadlá poskytujú výborné držanie tela a podopierajú vodiča a spolujazdca na rozbitých aj kľukatých cestách, v nami skúšanom vozidle boli aj vyhrievané. Volant s koženým poťahom ponúka pozdĺžne (36 mm) a výškové (40 mm) prestavovanie. Spoločne s nastavením výšky sedadla tak vodič má možnosť prispôsobiť si polohu voči volantu pri šoférovaní s ohľadom na jeho postavu. Na volante sa nachádzajú tlačidlá na ovládanie tempomatu, audiosystému a hand-free telefonovania. Medzi prístrojmi zobrazujúcimi rýchlosť a otáčky sa nachádza informačný displej, ktorý zobrazuje informácie ako okamžitú a priemernú spotrebu paliva, vonkajšiu teplotu, jazdný režim a varovanie parkovacích snímačov na priblíženie sa k prekážke. Sedempalcový dotykový displej umožňuje intuitívne ovládanie prehrávania audia a videa. Zároveň ponúka funkcie hands-free telefonovania a navigáciu. Vodič má tiež možnosť pripojiť k nemu kompatibilný smartfón a využívať aplikácie telefónu priamo na displeji vozidla. V základnom menu systému si na displeji možno vybrať zo štyroch režimov – Listen (počúvanie), Call (volanie), Drive (navigácia) a Connect (pripojenie). Displej dokáže zobraziť pohľad snímaný zadnou kamerou, čo pomáha zlepšiť kontrolu priestoru za vozidlom pri cúvaní. Páčil sa nám dostatok odkladacích priestorov v kabíne.

Dvaja cestujúci s výškou okolo 180 cm sa na zadných sedadlách odvezú pohodlne. Vitara ponúka rozsiahly batožinový priestor s objemom 375 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel delených v pomere 60:40 síce nevznikne celkom rovná plocha, dvojitá podlaha však dokáže zakryť schod medzi sklopenými operadlami a pôvodným dnom. Objem sa zväčší na 1120 litrov. Do batožinového priestoru je dobrý prístup vďaka širokému a veľkému veku. Praktické sú upevňovacie oká, háčiky na nákupné tašky, schránky po bokoch, zásuvka 12V ako aj osvetlenie. Sklamalo nás, že Vitara nemá rezervné koleso, sada na opravu defektu je podľa nás pre auto, ktoré má dispozície aj pre jazdu po menej kvalitných cestách, nedostatočnou výbavou.

Zážihový 1,6-litrový motor spolupracoval s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Vrcholnú hodnotu krútiaceho momentu 156 Nm má tento motor posunutú do 4400 otáčok za minútu. Pri malých otáčkach ho v kabíne takmer nepočuť, ale ani ho príliš necítiť pri miernejšom pritlačení plynového pedálu. Pri malých otáčkach, neveľmi vzdialených od voľnobehu, dokáže udržiavať dosiahnutú rýchlosť. Zrýchľovanie z nich je však len pozvoľné. Viac možno dosiahnuť podradením, alebo hlbším potlačením plynového pedála. Potom už otáčky idú hore ľahko, ale po presiahnutí 4000 ot./min. už posádka motor vníma nielen ako zdroj zrýchľujúceho sa pohybu auta, ale aj ako zdroj hluku. Takých situácií, kedy sme museli otáčky držať nad touto hodnotou, napríklad na začiatku komplikovanejšieho predchádzania vozidiel, však veľa nebolo. Takže aj akustický komfort tohto modelu je celkovo veľmi dobrý. A pohonná sústava pracuje aj veľmi efektívne, s príjemne malou spotrebou benzínu. Dosiahli sme priemernú spotrebu 6,2 l/100 km.

K prednostiam Vitary určite patrí aj kvalita podvozka. Stabilita vyššieho vozidla je veľmi dobrá, ani bočné náklony karosérie v zákrutách nie sú výrazné, a pritom podvozok nie je tvrdý. Systém pohonu všetkých kolies 4x4Allgrip umožňuje vodičovi voľbu jazdných režimov podľa jazdných podmienok – Auto, Sport, Snow a Lock. Vodič si tieto režimy vyberá stlačením a pootočením voliča na stredovej konzole. V režime AUTO je systém zameraný na malú spotrebu paliva, využíva pohon predných kolies. Ak systém indikuje ich prešmykovanie, automaticky prepne na 4WD. Režim SPORT je vhodný pre cesty s častými zákrutami, riadiaca jednotka zrýchli reakcie motora, umožňuje maximálne využitie výhod pohonu predných

aj zadných kolies v reakcii na zmenu polohy plynového pedálu. V režime SNOW sa hnacia sila rozdeľuje tak, aby bol zabezpečený stabilný a bezpečný záber kolies, vhodný pre zasnežené a klzké povrchy. Režim LOCK je určený na odvrátenie hrozby zapadnutia vozidla do snehu, blata a piesku, alebo pri jeho vyslobodzovaní po zapadnutí. Systém prenáša krútiaci moment na predné aj zadné kolesá v pomere 50:50. Po vyslobodení z blata, snehu alebo piesku a prekročení rýchlosti 60 km/h sa režim LOCK samočinne prepne do režimu SNOW.

Bezpečnostná výbava novej Vitary je bohatá. Nami skúšaný model mal okrem iného asistenčný systém rozjazdu do kopca, systém udržiavania rýchlosti pri jazde z kopca, systém Radar Brake Support, ktorý v premávke zaznamenáva iné vozidlo bezprostredne vpredu, a ak zistí riziko kolízie, upozorní vodiča zvukovým signálom a varovaním na multi-informačnom displeji.

Suzuki Vitara 1.6 VVT 4 WD v špeciálnej edícii Copper sa predáva za 22 100 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový „atmosferický“, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1586 cm³, najväčší výkon 88 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 156 Nm pri 4400 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, priemer otáčania 10,4 m, pneumatiky rozmeru 215/55 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4175/1775/1610 mm, rázvor náprav 2500 mm, svetlá výška 185 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1535/1505 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1235/1730 kg, objem batožinového priestoru 375/1120 l, objem palivovej nádrže 47 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 6,5/5,1/5,61 l/100 km, CO_2 130 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Zaujímavý crossover s plug-in hybridným pohonom

Spoločnosť Kia Motors minulý rok na medzinárodnom autosalóne v Ženeve predstavila model Niro Plug-in Hybrid, ktorý v sebe spája univerzálnosť a príťažlivosť crossoverového dizajnu s úspornosťou paliva. Ekologickí aktivisti iste ocenia najnovší prírastok do ponuky hybridných crossoverov spoločnosti Kia, lebo výrazne zmenšuje emisie CO_2 (29 g/km) v porovnaní s bežným hybridným modelom Niro (88 g/km).

Novinka je dlhá 4355 mm, široká 1805 mm a vrchol jej strechy dosahuje 1545 mm. Srdcom novej pohonnej jednotky je vysokokapacitný 8,9 kWh lítiovo-polymérový akumulátor, ktorého kapacita významne narástla v porovnaní s 1,56 kWh akumulátorom dodávaným do hybridných crossoverov značky Kia. Akumulátor je napojený na výkonnejší, 44,5 kW, elektromotor, ktorý ponúka takmer o 40 % väčší výkon ako doterajších 32 kW v s modeli Hybrid. Elektromotor pracuje spoločne s výkonným 1,6-litrovým štvorvalcom „Kappa" GDI , ktorý nezávisle dosahuje maximálny výkon 77 kW a krútiaci moment 147 Nm. Celkový maximálny výkon a krútiaci moment hybridnej pohonnej jednotky predstavuje 104 kW a 265 Nm, vďaka čomu dokáže Niro Plug-in Hybrid zrýchliť z 0 na 100 km/h za 10,8 sekúnd. Výkon sa prenáša prostredníctvom 6-stupňovej dvojspojkovej automatickej prevodovky (6DCT), čo umožňuje vodičovi aj ručné preraďovanie prevodových stupňov, a teda ponúka zábavnejšiu jazdu ako ostatné hybridné modely vybavené klasickou elektronicky ovládanou prevodovkou s plynule meniteľným prevodom (e-CVT). Prevodovka je zladená so zariadením TMED **(Transmission-Mounted Electric Device),** ktoré umožňuje prevodovke paralelne prenášať plný výkon spaľovacieho aj elektrického motora s minimálnymi stratami energie.

Rekuperačná brzdná technológia umožňuje vozidlu získavať kinetickú energiu a dobíjať akumulátor počas zotrvačnej jazdy alebo brzdenia, pričom nový asistenčný systém vodiča na podporu hospodárnej jazdy (Eco DAS) poskytuje vodičovi inteligentnú asistenciu umožňujúcu hospodárnejšiu jazdu. Súčasťou systému Eco DAS je asistencia pre zotrvačnú jazdu CGC (Coasting Guide Control) a systém s predvídavým hospodárením s energiou PEC (Predictive Energy Control), ktoré vodičovi dávajú tipy na zotrvačnú jazdu resp. brzdenie. Reálny dojazd v čisto elektrickom móde na jedno nabitie batérie by mal byť 55 km, nám sa podarilo prejsť 41 kilometrov pri zapnutých svetlách a klimatizácii. S nabitou batériou sme jazdili so spotrebou 2,4 l/100 km, v režime hybrid (jazda bez dobíjania) sa nám darilo jazdiť so spotrebou 4,3 l/100 km. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h spotreba narástla mierne nad 6 l/100 km.

Pohonný systém modelu Niro PHEV je tichý. Podvozok na pneumatikách rozmeru 205/60 R-16 výborne tlmí nerovnosti na ceste, z pohody ho rozhodia len veľké nerovnosti. Vozidlo má pocitovo dostatočnú dynamiku a objektívne veľmi dobré jazdné vlastnosti. Spokojní sme boli aj s potlačením aerodynamického hluku pri „diaľničných" rýchlostiach. Pripomenieme, že akumulátor na rýchlonabíjacej stanici sa dobije na 100 % za 2 hodiny a 15 minút.

Exteriér vozidla Kia Niro Plug-in Hybrid bol upravený tak, aby sa vozidlo odlišovalo od súčasného modelu Niro Hybrid. Zvonku zaujme novou saténovo chrómovanou mriežkou chladiča, špeciálnym kovaním s lešteného chrómu s modrým lakom na predných a zadných nárazníkoch. Vybavený je 16-palcovými kolesami z ľahkých zliatin vytvorených tak, aby zmenšovali odpor vzduchu ako aj novými prednými LED reflektormi a zadnými svietidlami z LED diód a symbolom „Eco Plug-in". Za metalickú alebo perleťovú farbu karosérie sa pripláca 500 eur.

Kia Niro Plug-in hybrid ponúka interiér výbornej kvality. Atmosféru interiéru dotvárajú nové modré obruby prieduchov klimatizácie na prístrojovej doske. Nami skúšané vozidlo bolo vybavené balíkom výbavy Platinum Pack za 1490 eur, ktorý zahŕňa kožené čalúnenie, vyhrievané a ventilované predné sedadlá, vodičovo elektricky nastaviteľné s pamäťou, driekovú opierku nastaviteľnú v dvoch smeroch a odkladacie vrecko na zadnej strane sedadla vodiča. Vozidlo je vybavené novým 7-palcovým full-TFT prístrojovým panelom, ktorý zobrazuje dôležité informácie o pohonnej jednotke, napríklad stave dobitia akumulátora a ponúka tiež tipy na hospodárnejšiu jazdu. Na prístrojovej doske sa nachádza 8-palcový dotykový displej s multimediálnym a navigačným systémom, ktorý zobrazuje aktuálny elektrický dojazd a polohu najbližších dobíjacích staníc.

Multimediálny systém ponúka podporu pre smartfóny, vrátanie Android Auto a Apple CarPlay. Navigačný systém od spoločnosti TomTomTM (so 7-ročnou aktualizáciou máp) ponúka aktuálne dopravné informácie, predpovede počasia ako aj upozornenia na radary. Nechýba parkovacia kamera, predné, zadné parkovacie snímače, bezdrôtová nabíjačka smartfónov Niro, výkonný audiosystém....

K pohodliu cestujúcich sediacich na zadných sedadlách prispieva vyhrievanie sedadiel, zásuvka 12V, USB nabíjací port ako aj lakťová opierka s držiakmi na nápoje. Akumulátor je umiestnený pod podlahou 324-litrového batožinového priestoru a pod zadnými sedadlami, pričom priestor pre posádku voči modelu Niro zostáva nezmenený. Pod podlahou batožinového priestoru sa nachádza miesto určené na uskladnenie dobíjacích káblov.

Kia Niro Plug-in Hybrid (PHEV) vo výbave Platinum sa predáva za 36 490 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
a/ 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 13:1, zdvihový objem 1580 cm^3, najväčší výkon 77 kW pri 5700 ot./min., krútiaci moment 147 Nm pri 4000 ot./min.,
b/ elektromotor 44,5 kW (akumulátor 8,9 kWh), parametre celej pohonnej sústavy: maximálny výkon 104 kW pri 5700 ot./min., maximálny krútiaci moment 265 Nm pri 1000 až 2400 ot./min.

Prevody:
6-stupňová dvojspojková 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 elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 205/60 R-16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4355/1805/1535 mm, rázvor náprav 2700 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1565/1579 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1576/2000 kg, svetlá výška 160 mm, objem batožinového priestoru 324/1322 l, objem palivovej nádrže 43 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 172 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,8 s, spotreba benzínu komb. prevádzke 1,3 l/100 km, CO_2 29 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ

CAPTUR Energy Tce 150 EDC S Edition

Kadjar Energy TCe 165 S-Edition

Koleos Energy dCi 175 4x4 X-Tronic Initiale Paris

Kategória kompaktných crossoverov sa v Európe teší rastúcej popularite. Renault v tejto kategórii zastupujú typy Captur, Kadjar, zaradiť medzi ne možno s prižmúrením jedného oka aj Koleos. Všetky sme v krátkom časovom slede mali možnosť vyskúšať na našich cestách.

Ako prvý sme vyskúšali najmenší z trojice – CAPTUR. Pred piatimi rokmi ho uviedli na trh a veľmi rýchlo sa stal najpopulárnejším typom značky. Je univerzálnym autom pre každodenné jazdenie za prácou či zábavou po meste. Hodí sa aj na dlhšie cesty, preto si ho často kupujú mladé rodiny. Po štyroch rokoch od uvedenia na trh ho Renault minulý rok na ženevskom autosalóne predstavil v inovovanej podobe. Captur je dlhý 4122 mm, široký 1778 mm a vysoký 1566 mm. Rázvor náprav má hodnotu 2606 mm. Zachoval si aj po inovácii bohaté možnosti individualizácie vzhľadu, Renault preň ponúka viac ako tridsať možných farebných kombinácií, možná je aj dvojfarebnosť karosérie.

Captur môžu poháňať zážihové motory 0.9 TCe (66 kW- Energy TCe 90), 1.2 TCe (87 kW- TCe 120) a nový motor Energy TCe 150 so zdvihovým objemom 1332 cm^3 s výkonom 110 kW. Na výber je 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka alebo 6-stupňová dvojspojková automatická prevodovka EDC. V ponuke zostáva aj vznetový štvorvalec s objemom 1,5 litra a výkonom 81 kW. V minulosti sme vyskúšali všetky motorizácie, teraz sme mali možnosť vyskúšať v Capture nový motor 1.3 TCe so 6-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou EDC, a to v novej verzii výbavy „S-Edition“, pričom „S“ znamená šport. Zaujme neprehliadnuteľným dvojfarebným lakovaním karosérie. Modernizácia priniesla vynovené nárazníky, LED denné svietenie Edge Light, masku chladiča s chrómovanou linkou a najmä nové diódové svetlá LED Pure Vision. Štýlový vzhľad dotvárajú aj 17-palcové diskové kolesá z ľahkých zliatin v čierno diamantovom vyhotovení, vonkajšie spätné zrkadlá v čiernej farbe a bočné lišty na spodných ochranných častiach dverí vo farbe chrómu.

Tmavý interiér pôsobí hodnotným dojmom. Čiernu farbu kabíny dopĺňajú modré a strieborné detaily. Sedadlá s čalúnením S-Edition v kombinácii koža/Alcantare s modrým prešívaním sú pohodlné, s dobrým bočným vedením, v skúšanom vozidle boli vyhrievané. Volant potiahnutý kožou Napa s modrým prešívaním je výškovo aj pozdĺžne nastaviteľný, jeho veniec sa príjemne drží. Páčilo sa nám aj riešenie prístrojov s centrálnym digitálnym rýchlomerom či dotykovým displejom v stredovej konzole. Vo vozidle sme mali multimediálny a navigačný systém R-Link Evolution s online pripojením (navigačný systém TomTom, Bluetooth hands-free s funkciou audiostreaming podporuje prehrávanie MP3 formátu, možnosť prehrávania hudby z externých zdrojov, vstup USB, Jack, iPod, 3D Sound by Arkamys, ovládanie rádia pod volantom, Tuner DAB, 6 reproduktorov, prístup k on-line aplikáciam, výkon 4x35 W). V kabíne je dostatok odkladacích priestorov aj užitočných prvkov ako zásuvka Easy Life pred sedadlom spolujazdca s osvetlením.

Zadný rad sedadiel, priečne delených v pomere 60/40 možno aj pozdĺžne posúvať. V závislosti od polohy sedadiel a spodného alebo horného uloženia vyberateľného dna batožinového priestoru kolíše „základný“ objem pre batožinu v rozsahu 377 až 455 litrov. Sklopením operadiel zadných sedadiel vznikne rovná úložná plocha a nad ňou objem pre náklad 1235 litrov. Páčilo sa nám že vo vozidle sa nachádzalo rezervné koleso, čo si myslíme, že by malo mať každé auto tohto typu.

Súčasťou výbavy S-Edition je systém kontroly trakcie Extended Grip s 3 režimami nastavenia. Výbava zahŕňa aj asistenčný systém pri rozjazde do kopca, stabilizačný systém ESC s protipreklzovým systémom ASR, dažďový, svetelný

snímač, tempomat s obmedzovačom rýchlosti, parkovacie snímače, elektricky sklopné vonkajšie zrkadlá, automatickú klimatizáciu, systém ISOFIX a pár ďalších prvkov. Ak uvážime, že konštrukčný základ Capturu je z Clia, ktoré si na trhu získalo rešpekt už pred rokmi aj za jazdné vlastnosti, s prvkami zlepšujúcimi aktívnu bezpečnosť ako je napríklad kontrola nedotáčavosti, či systém sledovania mŕtveho uhla, je Captur spoľahlivým autom aj pre menej skúsených vodičov.

Nový prepĺňaný zážihový štvorvalec 1.3 TCe je výsledkom spolupráce motorárov Renaultu s odborníkmi koncernu Daimler. Motor postupne dostanú aj ďalšie typy Renaultu, Mercedesu a aj Nissanu. Prešiel všetkými štandardnými procedúrami, ktoré zahŕňajú viac ako 40 tisíc hodín testov. Tento motor má postupne nahradiť známy agregát 1.2 TCe.

Dôvod je zrejmý. Malé motory nezmenšovali spotrebu áut v reálnej premávke, ale len na papieri. To už však nefunguje po zavedení novej metodiky merania spotreby WLTP. Motor má nové priame vstrekovanie paliva, úpravy na zmenšenie trenia a filter pevných častíc. Základ síce ostal rovnaký, novinka vychádza zo 4-valca 1.2 TCe, ale jej zdvihový objem narástol na 1330 cm^3. Nami skúšané vozidlo dosahovalo výkon 110 kW pri 5000 ot./min. a krútiaci moment 250 Nm pri 1700 ot./min. Motor plynule naberá silu už od malých otáčok, dostatok energie má už pod hranicou 2000 ot./min. Ťahá až do maximálnych otáčok. Kombinácia motora s dvojspojkovou automatickou prevodovkou EDC sa nám zdala byť ideálnou voľbou, o čom svedčí zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,2 sekundy a tiež maximálna rýchlosť 205 km/h.

Pri pokojnej plynulej jazde spolupracujúca prevodovka preraďuje hladko, snaží sa efektívne využívať krútiaci moment motora na dosiahnutie malej spotreby paliva. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h motor točí 2750 ot./min. a spotreba sa pohybuje na úrovni 6,5 l/100 km, mimo mesta na okresných cestách bola tesne pod 5 l/100 km a v meste 7,2 l/100 km. Po týždni jazdenia pri snahe o plynulú, no nie pomalú jazdu, s veľkým podielom jazdy po diaľnici sme dosiahli spotrebu 6,3 l/100 km. Možné je aj ručné preraďovanie voliacou pákou – vyššie stupne smerom dozadu, nižšie dopredu. „Manuál“ sme si len vyskúšali.

Vďaka veľmi príjemnému nastaveniu podvozka je Captur pohodlný, účinne tlmí rázy od prejazdu menších nerovností. Aj keď sa v zákrutách kabína nakláňa, zvolenú stopu však kolesá neopúšťajú. Riadenie vozidla vyžaduje málo ovládacej sily, čo ocenia zas dámy.

Renaul Captur Energy Tce 150 so 6-stupňovou dvojspojkovou automatickou prevodovkou EDC s úrovňou výbavy S Edition sa predáva za 20 540 eur.

CAPTUR Energy Tce 150 EDC S Edition

Kadjar Energy TCe 165 S-Edition

Druhým skúšaným „crossoverom“, ktorý automobilka predstavila v roku 2015 na autosalóne v Ženeve, je typ KADJAR.

Ide o kríženca hatchabcku a SUV, ktorého priekopníkom bol Nissan Qashqai. Francúzska automobilka Renault je už roky previazaná s Nissanom a tak nečudo, že využila rovnakú platformu CMF ako má Nissan Qashqai a postavila na nej svoj Kadjar. Súčasne tak vyplnila medzeru vo svojej ponuke medzi menším Capturom a SUV Koleos. Mali sme možnosť vyskúšať Kadjar s novým motorom 1.6 TCe (Energy TCe 165), ktorý sme už poznali z Nissanu. Vozidlo bolo z novej exkluzívnej série S-Edition. Kadjar meria na dĺžku 4449 mm, na šírku 2058 mm a na výšku 1607 mm. Rázvor náprav má hodnotu 2646 mm. Za zmienku stojí aj veľká svetlá výška 200 mm a predný nájazdový uhol 18°. Už to napovedá, že je autom s dosť širokou škálou využitia v mestských aj vidieckych podmienkach. So spomínanou novou štýlovou výbavou zaujal na prvý pohľad modrou farbou laku s označením Modrá Cosmos (+550 eur) a diskami kolies z ľahkej zliatiny s exkluzívnym dizajnom Extreme s modrým logom automobilky v strede. Sériová výbava S-Edition zahŕňa aj predné reflektory LED Pure Vision s väčším svetelným výkonom, ozdobné lišty na predných dverách a veku batožinového priestoru, strieborné lišty okolo bočných okien, chrómovanú lištu na spodných ochranných paneloch dverí a predný i zadný outdoorový spojler v tmavosivej farbe.

Kadjar má praktický a priestranný interiér. Má dobré dielenské spracovanie, dizajnéri použili na jeho zhotovenie materiály s príjemným mäkkým povrchom. Tmavý interiér oživuje niekoľko modrých prvkov. Čierne poťahy sedadiel v kombinácii látka/koženka sú efektne prešívané modrou niťou, volant potiahnutý kožou Nappa taktiež s modrým prešívaním, ktoré je aj na dverách a lakťovej opierke. Dominantným prvkom prístrojovej dosky je farebný TFT displej. Ponúka viac farieb pozadia, prehľadné vyobrazenie všetkých potrebných údajov a možnosť zmeny grafického podkladu. Kadjar je vybavený aj multimediálnym a navigačným systémom R-Link 2, ktorý zahŕňa navigačný systém TomTom HD Traffic s mapovým pokrytím Európy s dynamickým plánovaním trasy podľa aktuálnej dopravnej situácie, so 7“ kapacitným displejom, Bluetooth hand-free s funkciou audiostreamingu...Má výborné rozlíšenie a rýchlo reaguje na pokyny. Vozidlo si zachovalo ovládanie kúrenia a dvojzónovej automatickej klimatizácie pomocou klasických tlačidiel, čo oceňujeme.

Na predných, v skúšanom vozidle vyhrievaných, vhodne tvarovaných sedadlách je dostatok miesta vo všetkých smeroch, vzadu je už pre vysokých cestujúcich dôležité aj to, ako ďaleko dozadu sú posunuté predné sedadlá. Zadné sedadlá sú vybavené systémom Easy break, umožňujúcim ľahké sklopenie priečne delených operadiel (v pomere 60/40). Sklopiť možno aj operadlo predného sedadla spolujazdca, aby sa dali v kabíne prevážať dlhé predmety. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní objem 472 litrov. Praktická je dvojitá podlaha batožinového priestoru, delená, s funkciou „organizéra“. Po sklopení zadných sedadiel vznikne rovná plocha a objem sa zväčší na 1478 litrov.

Súčasťou výbavy je aj množstvo aktívnej a pasívnej bezpečnosti, napríklad elektronický stabilizačný systém s protišmykovým systémom ASR a kontrolou nedotáčavosti CSV, asistenciou rozjazdu do kopca, tempomatom s obmedzovačom rýchlosti, systémom varovania pred opustením jazdného pruhu, systémom rozpoznávania dopravných značiek s varovaním v prípade povolenej rýchlosti, systémom sledovania mŕtveho uhla...

Kadjar bol poháňaný novým najvýkonnejším motorom zo súčasnej ponuky. Zážihový štvorvalcový motor 1.6 TCe (Energy TCe 165) s výkonom 120 kW a krútiacim momentom 240 Nm má príjemný zvuk.

Z pokoja na 100 km/h Kadjar s ním zrýchľuje za 9,2 sekundy, dosiahne najväčšiu rýchlosť 205 km/h. Ak motor pracoval pri malých otáčkach, zošliapnutie plynového pedála bez podradenia neznamenalo okamžitý rast rýchlosti. Živšie reakcie začínajú, až keď sa otáčky motora tesnejšie dostanú k hranici 2000 za minútu, na čo treba myslieť pri komplikovanejších predbiehacích manévroch a včas podradiť. Krútiaci moment sa na kolesá prednej nápravy prenáša výlučne prostredníctvom 6-stupňovej ručne ovládanej prevodovky s pomerne dlhými prevodmi. Motor ponúka aj dobrú spotrebu, pri pokojnejšom štýle jazdy sme mali priemer 6,5 l/100 km – i so značným podielom jazdy po diaľnici.

Podvozok vozidla je o niečo tvrdší, ale z hľadiska účinnosti tlmenia nárazov od nerovností cesty, dostatočne efektívny. Kadjar sa dokáže plavne presúvať aj po nespevnených a poľných cestách.

Renault Kadjar Energy TCe 165 v exkluzívnej limitovanej sérii S-Edition sa predáva za 24 190 eur.

Tretím skúšaným vozidlom bol KOLEOS.

Ten už nepôsobí ako crossover, má robustnejšiu karosériu SUV. Jeho prvá generácia zákazníkov v Európe príliš nenadchla. Dizajn z Renaultu, systém pohonu z Nissanu a výroba v Samsungu v prvom Koleose nevytvárali dobrý súzvuk. Druhá generácia je opäť výsledkom práce vývojárov spomínaných značiek, ale tentoraz je výsledok francúzsko-japonsko-juhokórejskej spolupráce oveľa vydarenejší.

Nový Koleos je postavený na platforme CMF, ktorú možno nájsť v celom rade ďalších typov, vrátane Renault Espace, Talisman, Kadjar či v Nissanoch X-Trail a Qashqai. Renault ponúka nový Koleos v troch výbavových úrovniach (Zen, Intens a Initiale Paris), s 2,0-litrovým motorom (Energy dCi 175), ktorý ponúka výkon 127 kW. Spolupracuje s automatickou CVT X-Tronic prevodovkou, možno ho kombinovať aj s pohonom všetkých štyroch kolies (All Mode 4x4). Práve tento model sme mali možnosť vyskúšať v „top“ výbave Initiale Paris. Veľa záujemcov od SUV očakáva, že ich nové vozidlo bude „oslňovať“ dynamikou. Ak patríte do tejto skupiny, Koleos pre Vás nebude. Vozidlu viac vyhovuje pokojná jazda.

Nový Koleos je 4673 mm dlhý, 1843 mm široký a 1678 mm vysoký. Výrazné podbehy kolies, línie karosérie, robustná predná maska, široké kolesá, veľká svetlá výška mu dodávajú výborný vzhľad. Predné LED svietidlá vytvarované do písmena C majú pri výbave Initiale Paris technológiu Full LED Pure Vision. S kvalitou osvetlenia cesty v noci sme boli spokojní. Permanentne rozsvietené zadné svetlá s technológiou Edge Light vytvárajú jasne rozpoznateľný 3D efekt z diaľky aj zblízka. Špičkový model Koleos Initiale Paris ponúka exkluzívne detaily ako sú metalický lak (v nami skúšanom vozidle biely Pearl za 900 eur), disky kolies z ľahkých zliatin 19“, dizajn Initiale Paris s diamantovým efektom, označenie na mriežke chladiča pod logom značky Renault a dekoratívne chrómované prvky na predných spojleroch.

Kabína sa vyznačuje dôkladne spracovaným dizajnom a použitím kvalitných materiálov.

a lakťov. Batožinový priestor s objemom 498 litrov je vybavený odnímateľnou podlahou, ktorá sa nachádza v rovnakej výške ako nakladací prah, čo uľahčuje manipuláciu s batožinou. Vďaka systému Easy Break sa dá jedným pohybom zmeniť usporiadanie interiéru. Systém umožňuje automaticky sklopiť zadné sedadlá delené v pomere 60/40 a zväčšiť tak batožinový priestor na 1706 litrov. K štandardu vo výbave Initiale Paris patrí aj elektrické ovládanie veka batožinového priestoru s možnosťou jeho otvorenia pohybom nohy pod zadným nárazníkom. V kabíne je množstvo odkladacích priestorov. Nový Koleos je vybavený pokročilými asistenčnými a bezpečnostnými systémami, napríklad systémom sledovania mŕtveho uhla, varovania pred opustením jazdného pruhu, systémom rozpoznávania dopravných značiek, sledovania únavy vodiča, asistenciou rozjazdu do kopca, tempomatom s obmedzovačom rýchlosti a inými vymoženosťami.

Nastupovanie uľahčuje veľký uhol otvárania dverí. Komfort cestujúcich v kabíne a jej esteticke vnímanie zlepšujú špeciálne a štandardné prvky, napríklad tmavé poťahy z kože Nappa s postupným prechodom farieb, predné hlavové opierky typu Relax, špeciálne okrasné detaily Initiale Paris na prístrojovej doske s okrasným stehovaním, vrstvené bočné okná pre ešte tichšiu jazdu, Bose Surround System s 12 výkonnými reproduktormi. Predné sedadlá sú pohodlné, elektricky nastaviteľné, vyhrievané a ventilované. Za multifunkčným koženým volantom si aj vďaka rozsahu jeho prestavenia v dvoch osiach možno nájsť bez problémov optimálnu polohu. V Koleose fungujú všetky ovládacie prvky aj prístroje tak, ako sa od súčasného auta strednej triedy očakáva. Súčasťou úrovne výbavy Initiale Paris sú okrem iného dvojzónová automatická klimatizácia, palubný počítač s multifunkčným farebným displejom TFT, multimediálny a navigačný systém R-Link 2, vertikálne osadený

displej 8,7“ s navigačným systémom TomTom s mapovým pokrytím Európy, Bluetooth hands-free s funkciou audiostreamingu, digitálny príjem rádia DAB...

Vzhľadom na rázvor náprav až 2705 mm majú osoby sediace na zadných sedadlách veľký priestor pred kolenami. Výška a šírka vozidla zabezpečujú všetkým členom posádky veľkorysý priestor nad hlavami a v oblasti ramien

Pod kapotou skúšaného vozidla s pohonom všetkých kolies (All Mode 4x4) bol prepĺňaný vznetový štvorvalec 2.0 dCi (Energy dCi 175). Spolupracoval so 7- stupňovou automatickou prevodovkou CVT (X-Tronic). Motor ponúka slušný krútiaci moment 380 Nm, ktorý je dostupný od 2000 ot./min. Táto zostava pohonu umožňuje Koleosu z 0 na 100 km/h zrýchliť za 9,6 sekundy a dosiahnuť najväčšiu rýchlosť

201 km/h. Motor je po naštartovaní hlučnejší, po zohriatí sa jeho akustický prejav zlepší. Prínos turbodúchadla sa začína prejavovať, keď otáčky motora dosiahnu hodnotu 1700 za minútu, dovtedy je zrýchľovanie auta pomalé. Bezstupňová prevodovka X-Tronic typu CVT má naprogramované virtuálne prevodové stupne. K zmene virtuálneho prevodového stupňa dochádza pri menších otáčkach , pri prudkom zošliapnutí plynového pedála je podradenie rýchlejšie. Je tu aj možnosť ručného preraďovania. Počas týždenného skúšania vozidla sa nám darilo jazdiť s priemernou spotrebou 8 l/100 km. Pri snahe o ekonomickú jazdu a úsporu paliva (pri režime ECO) sa spotreba zmenšila na 7,5 l/100 km.

Podvozok je vyladený vcelku komfortne, dobre tlmí nerovnosti na cestách a do sedadiel prenáša len minimum rázov. Pohon All Mode 4x4 umožňuje vodičovi zvoliť si tlačidlom vľavo od volantu jeden z troch režimov: pri základnom sú poháňané len kolesá prednej nápravy (2WD), v móde 4WD Auto sa podľa potreby na pohone podieľajú aj zadné kolesá pripájané elektromagnetickou spojkou. V režime 4x4 Lock je trvale zapnutý pohon všetkých kolies,

vhodný pre jazdu v teréne pri malých rýchlostiach. Koleos je autom vhodným na pokojnú jazdu, „pretekárov“ zrejme nenadchne. Jazda v ňom je príjemne plavná, a to aj na cestách s nekvalitným povrchom. Pri pokuse o dramatickejší prejazd zákruty vodiča od reprízy v nasledujúcej zákrute asi odradí výraznejší bočný náklon karosérie.

Renaul Koleos Energy dCi 175 4x4 X-Tronic s úrovňou výbavy Initiale Paris sa predáva za 37 990 eur.

Uvedenou zostavou karosárskych krížencov s charakterom SUV sa Renault drží medzi značkami, ktoré včas reagujú na meniace sa požiadavky trhu.

CAPTUR ENERGY TCE 150 EDC S-EDITOIN

RENAULT KADJAR ENERGY TCE 165 S-EDITION

RENAULT KOLEOS ENERGY DCI 175 4X4 X-TRONIC INITIALE PARIS

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný zážihový, rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1332 cm³, najväčší výkon 110 kW pri 5000 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1700 ot./min.

Prevody:
6-stupňová dvojspojková automatická prevodovka EDC , 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 elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 205/55 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4122/1778/1566 mm, rázvor náprav 2606 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1531/1516 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1372/1744 kg, objem batožinového priestoru 377/455/1227 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,2 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,4/4,6/5,3 l/100 km, CO_2 120 g/km.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný zážihový, rozvod 2xOHC, zdvihový objem1618 cm³, najväčší výkon 120 kW pri 5600 ot./min., krútiaci moment 240 Nm pri 2000 ot./min.

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

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

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4449/2058/1607 mm, rázvor náprav 2646 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1556/1542 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1520/1934 kg, predný nájazdový uhol 18°, svetlá výška 200 mm, objem batožinového priestoru 472/1478 l, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,2 s, spotreba benzínu mesto/mimomest.cykle/komb. prevádzke 7,7/5/6 l/100 km, CO_2 134 g/km

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový radový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1995 cm³, najväčší výkon 127 kW pri 3750 ot./min., krútiaci moment 380 Nm pri 2000 ot./min.

Prevody:
7-stupňová automatická prevodovka CVT X-Tronic, pohon kolies prednej aj zadnej nápravy.

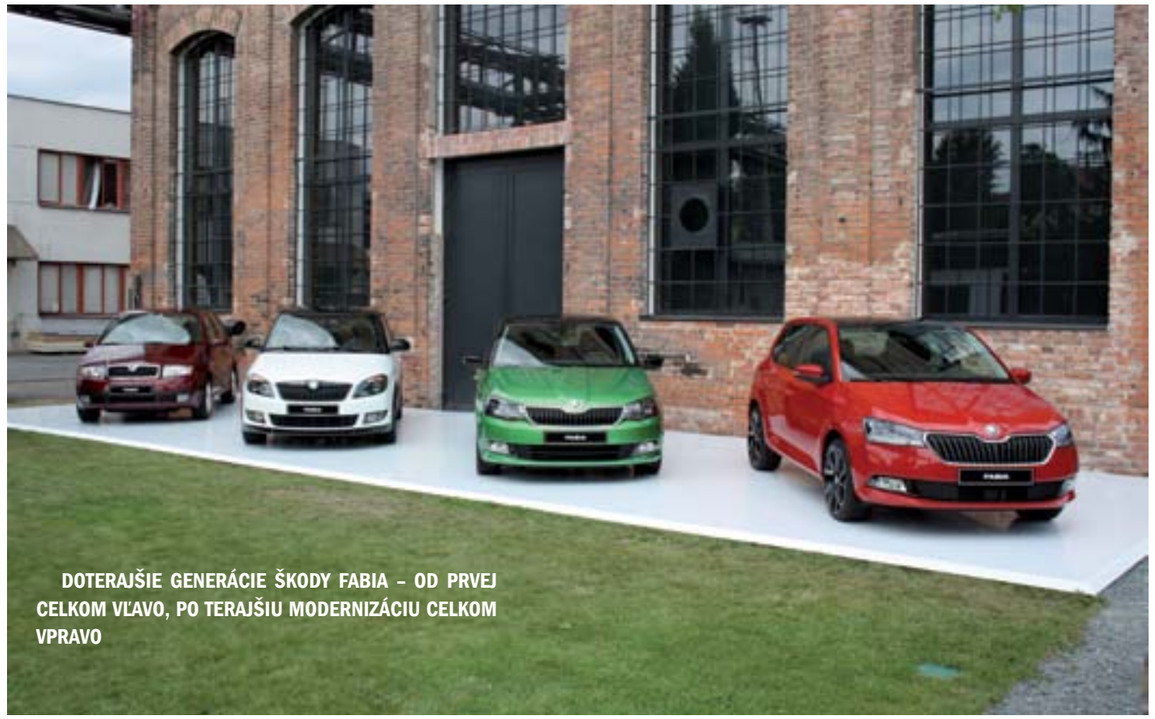
Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/55 R-19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy:
d/š/v 4673/1843/1678 mm, rázvor náprav 2705 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1591/1586 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1880/2301 kg, objem batožinového priestoru 498/663/1706 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 201 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,6 s, spotreba nafty mesto/mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,9/6,2/6,4 l/100 km, CO_2 168 g/km.

autor: Samuel BIBZA



DOTERAJŠIE GENERÁCIE ŠKODY FABIA – OD PRVEJ CELKOM VĽAVO, PO TERAJŠIU MODERNIZÁCIU CELKOM VPRAVO

MODERNIZÁCIA FABIE

Automobilka Škoda Auto začala predávať tretiu generáciu typu Fabia pred štyrmi rokmi. Teraz uvádza na trh Fabiu po modernizácii pre modelový rok 2019 – s dizajnovými úpravami v prednej i zadnej časti karosérie, upraveným vzhľadom združeného prístrojového panelu, rozšírenou ponukou poťahových materiálov sedadiel aj bohatšou ponukou asistenčných systémov. S modernizovanou Fabiou sme mali prvú príležitosť jazdiť v polovici augusta na cestách v okolí Prahy.

Fabia je pre značku Škoda významným typom, od uvedenia jej prvej generácie na trh v roku 1999 bolo zákazníkom dodaných 4 183 500 vozidiel Škoda Fabia a Škoda Fabia Combi.

Tento malý automobil je tak dôležitým pilierom úspechu českej automobilky, je druhým najdlhšie vyrábaným typom automobilky z Mladej Boleslavi. Najvýznamnejším predajným trhom pre typ Fabia je Nemecko.

V roku 2017 v tejto krajine predali celkovo 42 100 vozidiel; z toho takmer polovicu predaných vozidiel tvoril model Fabia Combi (19 600 vozidiel, 46,5 %). Na druhom mieste v záujme o Fabiu bola vlani Česká republika s 25 300 predanými vozidlami.

Na treťom mieste bolo Poľsko s viac ako 20 600 vozidlami a tesne za ním na štvrtom mieste Veľká Británia, kde sa predalo 19 350 vozidiel oboch modelov. Na Slovensku patrí Fabia medzi najpredávanejšie typy, v minulom roku s tesným rozdielom skončila v rebríčku predajnosti na druhom mieste (5307 vozidiel), žiadanejšia bola už len Škoda Octavia.

Od roku 2014, kedy Škoda Auto začala vyrábať tretiu generáciu typu Fabia, predali z nej 688 500 vozidiel a zákaznícky záujem má rastúci trend. Terajšia modernizácia má urobiť Fabiu ešte zaujímavejšou. V okolí Prahy sme sa stihli previezť na troch modeloch Fabie poháňaných litrovým prepĺňaným trojvalcom vyladeným na úrovne 70 a 81 kW, všetky tri mali kvalitnú úroveň výbavy Style. Ak by sme posudzovali vlastnosti modernizovanej Fabie podľa týchto modelov, tak technici Škody Auto odviedli naozaj veľmi dobrú prácu.

Prehľad zmien:

▲▲ **Dizajn:** Maska chladiča, ako aj predná a zadná časť vozidla majú dynamickejší a celkovo výraznejší vzhľad; ponuka kolies z ľahkej zliatiny teraz obsahuje aj osemnásťpalcové disky, ktoré sú k dispozícii pre karosársku verziu hatchback. Vďaka atraktívnemu ColourConceptu si zákazníci môžu individuálne prispôsobiť farebnosť svojho automobilu voľbou čiernej, bielej alebo striebornej farby strechy, predných stĺpikov karosérie, vonkajších spätných zrkadiel a diskov z ľahkej zliatiny.

▲▲ **Pohonné jednotky:** Motorová paleta zahŕňa jeden trojvalcový zážihový motor MPI a dva trojvalcové litrové motory TSI. Obidva motory TSI sú po novom vybavené filtrom pevných častíc.

▲▲ **LED technológie:** Na slovenskom trhu budú mať všetky vozidlá Fabia v štandardnej výbave LED svetlá na denné svietenie. LED zadné skupinové svetlá sú štandardom v modeli Fabia Monte Carlo. Full LED predné reflektory sú vo výbavovom stupni Style a Monte Carlo súčasťou zvýhodnených balíkov výbav.

▲▲ **Asistenčné systémy:** Už aj tak rozsiahla škála prvkov aktívnej a pasívnej bezpečnosti sa rozrástla o nové asistenčné systémy, ktoré pomáhajú vodičovi pri zmene jazdného pruhu, vychádzaní z parkovacieho miesta a prepínaní medzi diaľkovými a stretávacími svetlami. Tieto systémy boli donedávna výsadou vozidiel vyšších tried.

▲▲ **Interiér:** Prístrojovej doske dominuje prepracovaný združený panel s novým vzhľadom kruhových prístrojov a displejov, ktoré sú teraz lepšie čitateľné. Celkový dojem umocňujú nové dekoračné prvky a kvalitnejšie materiály. V závislosti na výbavovom stupni majú sedadlá dvojfarebné vzory poťahových látok alebo môžu byť potiahnuté kombináciou mikrovlákna (Suedia) a látky. Kontrastné švy dodávajú interiéru výnimočný vzhľad.

▲▲ **Komfortné prvky:** Vďaka novej komfortnej funkcii možno dlhým stlačením ovládacieho tlačidla vo výplni dverí automaticky zatvárať a otvárať každé elektricky ovládané okno. Okrem toho možno tiež otvoriť a zavrieť všetky elektricky ovládané okná naraz podržaním tlačidla zamknutie alebo odomknutie automobilu na kľúči s diaľkovým ovládaním. Nové osvetlenie odkladacej schránky v stredovej konzole je súčasťou štandardnej výbavy vo výbavovom stupni Style a vo variante Monte Carlo.

▲▲ **Infotainment:** Infotainment systém Amundsen ponúka v balíčku služieb Infotainment Online funkcie konektivity, ďalej Wi-Fi hotspot a vďaka ŠKODA Media Command 2.0 prepojenie až s dvoma tabletmi na palube. Služby ŠKODA Connect umožňujú pomocou smartfónu, inteligentných hodiniek alebo prostredníctvom webového rozhrania zamknúť a odomknúť automobil aj na diaľku. Novinkou v ponuke je aj infotainment systém Swing Plus so 6,5-palcovým farebným displejom.

▲▲ **Simply Clever:** Fabia ponúka mnoho prvkov Simply Clever. Novinkou sú dva USB konektory pre cestujúcich na zadných sedadlách alebo odnímateľné LED svietidlo v batožinovom priestore modelu Fabia Combi.

▲▲ **Škoda Fabia Monte Carlo:** Lifestylový variant ponúka originálny vzhľad exteriéru aj interiéru. Predný spojler, strešný spojler a zadný difúzor sú vždy v čiernej farbe. Obidva stredné stĺpiky a nástupne lišty zdobí plaketka MONTE CARLO. Bočné prahy sú čierne. Prístrojovú dosku zdobí nová lišta v dekóre Carbon. Optickým odkazom na svet motoršportu sú bielymi kontrastnými švami zdobené športové sedadlá potiahnuté kožou s karbónovým vzhľadom spoločne s červenými švami vo výplni predných dverí a na voliteľnej stredovej opierke.

Inovovaná Fabia sa bude u nás naďalej predávať v troch úrovniach výbavy – Active, Ambition a Style – plus špeciálna verzia Monte Carlo.

Fabia vo verzii Active 1.0 MPI / 44 kW bude k dispozícii koncom roka 2018. Oproti doterajšiemu vyhotoveniu je štandardná výbava obohatená o ručne ovládanú klimatizáciu, centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním, elektrické ovládanie predných okien a vonkajších spätných zrkadiel, ktoré sú po novom vo farbe karosérie spolu s kľučkami dverí a ďalšie

ŠKODA FABIA COMBI

prvky. Napríklad vozidlá s motorom výkonu 81 kW sú štandardne vybavené rezervným kolesom.

V prostrednom stupni výbavy Ambition pribudli napríklad kolesá z ľahkých zliatin, „malý kožený paket“, multifunkčný volant, plne grafický displej palubného počítača MAXI-Dot, či výškovo nastaviteľné obe predné sedlá a ďalšia zaujímavá výbava.

Najvyššia úroveň Style dostala navyše tempomat, disky 16“ z ľahkých zliatin, parkovacie snímače, automatickú klimatizáciu Climatronic, alebo aj rádio Swing+, ktoré v sebe zahŕňa audio systém ŠKODA Surround, Bluetooth a SmartLink+ a ďalšie zaujímavé prvky. Zákazník tak získa ešte bohatšiu výbavu, ako tomu bolo predtým.

Lifestylový variant so športovým nádychom Fabia Monte Carlo má označenie podľa časti Monackého kniežatstva, ktoré je synonymom pre životný štýl, eleganciu a motošport. Zároveň odkazuje na úspechy vozidiel značky ŠKODA v legendárnej Rallye Monte Carlo. Tento variant Fabie a Fabie Combi kombinuje tieto atribúty. Mriežka prepracovaného chladiča, strecha, dvojdielny predný spojler pod predným nárazníkom, vonkajšie spätné zrkadlá a štandardne dodávané 16" disky z ľahkej zliatiny Italia sú v čiernom vyhotovení. Difúzor v novom dizajne dodáva zadnej časti športové rysy. Obidva stredné stĺpiky a nástupné lišty zdobí plaketka MONTE CARLO. Bočné prahy sú v čiernom vyhotovení. Okrem sivej nemetalickej farby Steel, ktorá je špeciálne vyhradená tomuto variantu, je v ponuke ešte ďalších desať farieb karosérie.

Fabia Monte Carlo ponúka na želanie tiež panoramatickú strechu a ďalšie čierne disky z ľahkej zliatiny, napríklad Torino s priemerom 17". Prvýkrát sú tiež v ponuke čierne leštené 18" disky Vega, dostupné pre karosársku verziu hatchback. Škodu Fabia Monte Carlo si možno objednať v kombinácii so všetkými motormi – s výnimkou najslabšieho, 1.0 MPI 44 KW.

V interiéri tohto variantu dominuje čierna farba. Čierne je obloženie stropu, stĺpikov aj stredová konzola. Červené švy na opierkach predných dverí a na stredovej lakťovej opierke, ktorá je dostupná na želanie, vytvárajú dynamickejší dojem. Novinkou je osvetlenie odkladacej schránky v stredovej konzole. Tradíciu motoršportu pripomína aj karbónový vzhľad prístrojovej dosky. Športové sedadlá sú potiahnuté kožou s karbónovým vzhľadom, ktorú zdobia biele kontrastné švy. O správny zvuk sa stará štandardne dodávaný infotainment systému Swing.

Keďže už prvá generácia Fabie z roku 1999 mala dobré jazdné vlastnosti, podvozok nebolo treba zásadne meniť. Konštruktéri ho len medzigeneračne evolučne upravovali. Začiatok prezentácie tejto inovácie Fabie bol pri pražskom letisku. Na presun z letiska do Libčíc nad Vltavou, kde bolo centrum medzinárodnej novinárskej prezentácie, sme si vybrali Fabiu Combi vo verzii Monte Carlo poháňanú motorom 1.0 TSI s výkonom 81 kW, spolupracujúcim so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Trasa viedla spočiatku po diaľnici, v závere po okresných cestách, s prejazdom viacerých obcí. Cesty, aké máme aj doma, ukázali, že podvozok, motor aj prevodovka inovovanej Fabie si zachovali doterajšie dobré vlastnosti. Potrebné úpravy motora pre plnenie sprísnených emisných predpisov sa počas jazdy neprejavujú. V prípade motorov TSI bol zväčšený vstrekovací tlak paliva. Okrem zmien na výfukovom systéme, vrátane turbodúchadla, bol optimalizovaný aj olejový a chladiaci systém motora. Vďaka použitiu nových materiálov sú motory odolnejšie voči vyšším teplotám. Zmenené bolo aj naprogramovanie riadiacich jednotiek motora. Novo použitý filter pevných častíc, ktorý zmenšuje množstvo vypúšťaných jemných tuhých častíc (sadzí) by mohol azda motor utlmiť, ale ostatné úpravy tento možný efekt zaradenia filtra do výfukového systému motora kompenzujú. Upravená bola aj senzorika motora na riadenie a diagnostiku systému filtrácie pevných častíc. Kombinovaná spotreba modelu Fabia Combi s uvedeným hlacím reťazcom je podľa výrobcu 4,7 l/100 km. Palubný počítač auta po príjazde do Libčíc ukazoval o liter viac. Jazdili sme prevažne svižne, takže odklon od „normovanej“ spotreby sme očakávali.

Vyskúšali sme aj Fabiu hatchback, na dvoch trasách, zakaždým s motorom 1.0 TSI, vyladeným na najväčší výkon 70 kW a s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. K modelu so 7-stupňovou sme sa nedostali. Neprepĺňané litrové trojvalce so vstrekovaním MPI, podobne ako ani vznetový motor neboli v ponuke pohonu pre Fabie na tejto prezentácii. Fabia tejto generácie so vznetovým motorom ani nebude. Na žiadnom trhu vraj zákaznícky záujem o „naftu“ vo Fabii nepresiahol 10 percent, a keď k tomu prirátame terajšiu antireklamu pre vznetové motory, pre automobilku by bolo nerentabilné upravovať takýto „neperspektívny“ motor, aby plnil emisné normy.

Neprepĺňaný trojvalec MPI so vstrekovaním benzínu do nasávacieho potrubia dostal pri oboch výkonových úrovniach (44, 55 kW) upravené vstrekovacie dýzy zabezpečujúce efektívnejšie rozprášenie vstrekovaných dávok benzínu a pre lepšie riadenie zmiešavacieho pomeru bola tiež zmenená lambda sonda.

Modernizovaná Fabia ponúka na výber 15 farieb karosérie, iba sivá Steel je určená exkluzívne pre verziu Fabia Monte Carlo.

Interiér si zachoval kvalitné spracovanie a funkčnosť, nové poťahové materiály sedadiel ponúkané vo výbavových stupňoch Ambition a Style a vo verzii Monte Carlo dodávajú interiéru svieżu atmosféru. Nové farby a dekoračné prvky zdobia tiež nový vzhľad prístrojovej dosky. Dizajnéri prepracovali vzhľad prístrojov v prístrojovom štíte, takže ukazovatele sú teraz lepšie čitateľné. Ďalším prvkom, ktorý ponúka výbavový stupeň Style a Monte Carlo v štandardnej výbave, je osvetlenie odkladacej schránky v stredovej konzole. Komfortnejšie je tiež ovládanie elektrických okien. Dlhým stlačením príslušného ovládacieho tlačidla možno automaticky zatvárať a otvárať elektricky ovládané okno, tlačidlo tak už nie je nutné držať celú dobu. Po novom je táto funkcia dostupná pre všetky elektricky ovládané okná, doteraz ju malo len okno vo dverách vodiča. Okrem toho možno tiež naraz otvoriť a zavrieť všetky elektricky ovládané okná zvonka auta. Stačí podržať tlačidlo zamknutia alebo odomknutia automobilu na kľúči s diaľkovým ovládaním.

Pri neveľkej celkovej dĺžke 3997 mm a rázvore náprav 2470 mm ponúka interiér Fabie slušný priestor pre piatich cestujúcich. Karosárska verzia hatchback disponuje jedným z najväčších batožinových priestorov v triede malých automobilov. Základný objem 330 litrov možno sklopením zadných sedadiel, delených v pomere 60/40, zväčšiť na 1150 litrov. Fabia Combi s dĺžkou 4262 mm ponúka vo svojej triede dokonca najväčší batožinový priestor, ktorého objem sa pohybuje od 530 do 1395 litrov. Fabia Combi má teraz v batožinovom priestore odnímateľné LED svetlo, ktoré sa automaticky nabíja počas jazdy. Svetlo je vybavené magnetmi, takže sa dá ľahko pripevniť na karosériu vozidla napríklad pri výmene kolesa po defekte v noci.

Z priestorových dôvodov sme nespomenuli všetky zmeny, ktoré v type Škoda Fabia nastali po inovácii. Neuvádzame ani ceny, lebo tie budú pre slovenský trh známe až začiatkom septembra, teda po redakčnej uzávierke vydania časopisu. V Českej republike už Fabiu predávajú, a bohatšia výbava a úpravy sa prejavili v miernom zdražení modelov Fabia i Fabia Combi.

ŠKODA FABIA MONTE CARLO A FABIA COMBI MONTE CARLO

Rodina kompaktných vozidiel Mercedes-Benz sa rozrastá

Koncom tohto roka automobilka Mercedes-Benz uvedie na trh sedan triedy A. Štvordverový model má rázvor náprav 2729 milimetrov, s krátkymi previsnmi karosérie vpredu a vzadu. Zachováva si známe prednosti triedy A, medzi ktoré patria moderné motory, vysoká úroveň bezpečnosti vďaka najnovším asistenčným jazdným systémom a intuitívne obsluhovaný informačný a zábavný systém MBUX so schopnosťou učiť sa – Mercedes-Benz User Experience. Hodnotou súčiniteľa odporu vzduchu 0,22 a čelnou plochou 2,19 m² dosahuje nový sedan najmenší odpor vzduchu zo všetkých sériovo vyrábaných vozidiel na svete a vyrovnáva tak svetový rekord CLA kupé.

Sedan triedy A sa bude vyrábať v mexickom Aguascalientes a v nemeckom Rastatte. Výstavnú premiéru bude mať na parížskom autosalóne (4. až 14. októbra 2018). Na tohtoročnom autosalóne Auto China v apríli v Pekingu značka Mercedes-Benz už predstavila model triedy A sedan L. Ten bol vyvinutý ako dlhá verzia exkluzívne pre čínsky trh a je vyrábaný výlučne tam.

Nová generácia kompaktných vozidiel podstatne prispela k omladeniu a zmene imidžu značky Mercedes-Benz. Štvordverovým kupé CLA bolo v roku 2013 prvý raz zavedené na americký trh kompaktné vozidlo značky Mercedes-Benz. V roku 2017 takmer každý druhý zákazník kompaktného vozidla značky Mercedes-Benz v USA predtým jazdil na vozidle konkurenčnej značky, a pre viac ako 50 percent zákazníkov CLA to bolo ich prvé vozidlo značky Mercedes-Benz. Najdôležitejšie rozmery nového sedanu triedy A:

- **Dĺžka/šírka/výška 4549/1796/1446 (mm)**
- **Rázvor náprav: 2729 mm**
- **Priestor nad hlavou vpredu/vzadu: 1024/944 mm**
- **Priestor vo výške lakťov vpredu/vzadu 1457/1446 mm**
- **Priestor vo výške ramien vpredu/vzadu 1400/1372 mm**
- **Efektívny priestor na nohy vpredu/vzadu: 1062/861 mm.**

Objem batožinového priestoru je 420 litrov, vstupný otvor do neho po vyklopení veka má šírku 950 mm a uhlopriečka medzi zámkou a spodnou hranou zadného skla je 462 mm, čo umožňuje pohodlne nakladať a vykladať aj väčšie kusy batožiny. Vďaka svojej dlhej zadnej časti aerodynamikou prekonáva vynikajúci hatchback triedy A (hodnota cw od 0,25). Dobré obtekanie vzduchu v rozhodujúcej miere prispieva k malej spotrebe paliva pri každodennom používaní vozidla.

PRI NÁBEHU PREDAJA NOVÉHO SEDANU BUDÚ K DISPOZÍCII DVA MODELY:

- **A 200 (120 kW, 250 Nm); s dvojspojkovou prevodovkou 7G-DCT (kombinovaná spotreba paliva 5,4 – 5,2 l/100 km);**
- **A 180 d s dvojspojkovou prevodovkou 7G-DCT (85 kW260 Nm; kombinovaná spotreba paliva 4,3 – 4,0 l/100 km).**

Už základný model má rozsiahlu výbavu, sériovo má okrem iných systém infotainmentu MBUX s dotykovým displejom a asistenčnými jazdnými systémami najnovšej generácie, napríklad aktívnu asistenciu brzdenia či udržiavania vozidla v jazdnom pruhu. Popritom možno sedan triedy A individualizovať líniami výbavy Style, Progressive a AMG Line, balíkom Night ako aj ďalšími prvkami mimoriadnej výbavy. Vďaka diskovým kolesám s priemerom 16 až 19 palcov a vytvarovaným podbehom kolies vzbudzuje na ceste športové emócie. V roku uvedenia na trh bude sedan triedy A ponúkaný ako Edition 1. V exteriéri aj v interiéri vyniká tento exkluzívny model početnými prvkami s akcentami medenej farby.

Interiér nového sedanu triedy A má jedinečnú priestorovú architektúru. Tá vzniká predovšetkým vďaka avantgardne tvarovanej prístrojovej doske. Prístrojová doska v tvare krídla sa tak bez formálneho prerušenia klenie od predných dverí k ďalším dverám. Širokouhlý displej (na želanie) stojí v priestore úplne samostatne. Zaujímavým prvkom sú ventilačné dýzy so športovým vzhľadom turbín. Náladové osvetlenie so 64 farbami bude dodávané na želanie. Kokpit bude v troch vyhotoveniach: s dvoma 7-palcovými displejmi (17,78 cm), s jedným 7-palcovým a jedným 10,25-palcovým displejom (26 cm) alebo s dvoma 10,25-palcovými displejmi.

Ako prvý konštrukčný rad značky Mercedes-Benz získala nová trieda A úplne nový multimediálny systém MBUX, ktorý zároveň ohlasuje novú éru v oblasti služieb konektivity Mercedes me. Je jedinečný svojou schopnosťou učiť sa vďaka umelej inteligencii. MBUX je možné prispôsobiť vlastným potrebám a upraviť podľa používateľa. Vďaka tomu vytvára emocionálne prepojenie medzi vozidlom, vodičom a cestujúcimi.

Trieda A dokáže v určitých situáciách prvýkrát jazdiť čiastočne automatizovane. Preto má presný prehľad o dopravnom dianí: zlepšené kamerové a radarové systémy dokážu predvídať na vzdialenosť až 500 m. Okrem toho trieda A pre funkcie asistenčných systémov využíva kartografické a navigačné dáta. Aktívny asistenčný systém udržiavania odstupu DISTRONIC ako súčasť balíka asistenčných jazdných systémov (na želanie) dokáže na báze trasy podporiť vodiča v mnohých situáciách a predvídavo a komfortne prispôsobiť rýchlosť jazdy napr. pred zákrutami, križovatkami alebo kruhovými objazdmi.

K tomu sa pridávajú okrem iného aktívne asistencie núdzového zastavenia a intuitívne zrozumiteľnejší aktívny asistenčný systém zmeny jazdného pruhu.

Nová trieda A sa ako prvé vozidlo značky Mercedes-Benz vyvíjala v novom technologickom stredisku pre bezpečnosť vozidiel (TFS). Do návrhu štruktúr vozidla boli zahrnuté aj poznatky z reálneho priebehu nehôd. Každý prvok skeletu karosérie bol vyvinutý s ohľadom na geometriu, hrúbku materiálu, spojovaciu techniku a kvalitu materiálu (nárast podielu oceľového plechu s väčšou a najväčšou pevnosťou).

Vodič a spolujazdec majú k dispozícii trojbodové bezpečnostné pásy s obmedzením sily pásov a napínačmi bezpečnostných pásov.

V kombinácii so systémom PRE-SAFE® (mimoriadna výbava) sú predné sedadlá vybavené reverzibilnými navíjačmi bezpečnostných pásov. Zadné sedadlá sú na oboch vonkajších miestach vybavené trojbodovým bezpečnostným pásom s napínačom navíjačov a obmedzením sily pásov. Okenný bezpečnostný vankúš v porovnaní s mnohými konkurenčnými produktmi pokrýva aj predný stĺpik karosérie a tak lepšie chráni cestujúcich v celom priestore. Bočné bezpečnostné vankúše na ochranu hrudníka a panvy vpredu sa dodávajú sériovo, vzadu ako súčasť mimoriadnej výbavy.

Príkladom prenosu technológie z triedy luxusných vozidiel do triedy kompaktných vozidiel sú aj na želanie dostupné reflektory MULTIBEAM LED. Umožňujú extrémne rýchle a presné prispôsobenie elektricky ovládaného osvetlenia vozidla aktuálnej dopravnej situácii. V každom reflektore sa nachádza 18 samostatne ovládateľných svetelných diód. Farba svetla diód je podobná dennému svetlu, šetrí zrak a pôsobí pozitívne na koncentráciu.

Podľa motorizácie a želania vodiča sú pre triedu A k dispozícii rôzne varianty podvozka. Predná náprava má konštrukciu McPherson. Výkonnejšie verzie a modely 4MATIC, s nastaviteľným tlmením alebo väčšími kolesami, majú prepracovanú štvorprvkovú zadnú nápravu. Ostatné modely majú odľahčenú vlečenú nápravu prepojenú pružne skrutnou priečkou.

Výroba nového sedanu triedy A sa začne ešte v tomto roku v Mexiku. Spoločný výrobný závod COMPAS (Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes) v strednom Mexiku je projekt spolupráce s alianciou Renault-Nissan. Daimler a Nissan vlastnia na COMPAS-e po 50 %. V apríli budúceho roku sa výroba nového sedanu začne aj v závode Mercedes-Benz v nemeckom Rastatte.

-mz-

VÄČŠIE ROZMERY, VIAC KOMFORTU

Nová, druhá generácia SUV Audi Q3 pôsobí výrazne športovejšie ako prvá generácia, podobne ako špičkové typy Audi má štandardne digitálny kokpit a veľký dotykový displej MMI. Rozličné funkcie infotainmentu z luxusnej triedy digitálne prepájajú kompaktné SUV s okolím. Pri parkovaní, v meste a pri jazdách na dlhé trasy vodiča podporujú nové asistenčné systémy. Tie, rovnako ako zlepšený podvozok, ďalej zlepšujú komfort.

Charakteristickým prvkom dizajnu je symetrická grafika reflektorov a zadných skupinových svetiel. Bočná línia spája reflektory a zadné svetlá. S výrazne modelovanými blatníkmi podporuje celkový atletický dojem. Farebne odlíšené plastové lemy blatníkov zvýrazňujú vzhľad offroad. Dlhý spojler na zadnej hrane strechy, ktorý lemuje zadné okno aj z bokov, spolu s výrazne dopredu sklonenými zadnými stĺpikmi karosérie dodáva karosérii vizuálny impulz pohybu vpred. Zákazníci majú mnoho možností individualizácie svojho automobilu. Môžu si napríklad objednať kontrastné lakovanie plastových dielcov v spodnej časti karosérie. Pri dizajnovom komplete S line Exterieurpaket majú nárazníky, lišty na prahoch karosérie a zadný difúzor zvlášť športové vyhotovenie. Na výber je 11 farieb karosérie. Do interiéru Audi ponúka tri línie vybavenia, ktoré sa dajú voľne kombinovať s dizajnovými kompletmi na

karosériu.

Interiér nadväzuje na dizajn karosérie. Prístrojový panel je členený do dvoch úrovní: v hornej časti integruje mriežky ventilácie, v spodnej časti veľkú osemuholníkovú plochu s vyhotovením Black Panel. Táto plocha je variáciou motívu masky chladiča Singleframe a rámuje ju široká chrómovaná lišta. Čierny lesklý obklad obsahuje ústredný prvok novej koncepcie ovládania: displej MMI touch. Je spolu s nižšie položeným ovládacím panelom klimatizácie natočený v uhle 10 stupňov smerom k vodičovi. Aj modul tlačidiel osvetlenia, ktorý nahrádza kombinovaný otočný spínač predchodcu, je zapustený do panelu vľavo od volantu.

Zákazníci Q3 majú na výber tri verzie – základnú, Audi design selection a S line Interieurpaket. Obidva dizajnové komplety obsahujú športové sedadlá, ktoré môžu byť na želanie potiahnuté kombináciou kože/koženky a alcantary. Úplne novým prvkom vybavenia na želanie sú plochy z alcantary na prístrojovom paneli a lakťových opierkach na dverách. Tieto plochy môžu byť v troch rozličných farbách, medzi nimi aj v intenzívnej oranžovej. V tme voliteľné kontúrové/náladové osvetlenie – sériovo pri Audi design selection – vytvára cielené svetelné akcenty na stredovej konzole a dverách. Dá sa prepínať v 30 farbách a osvetľuje aj odkladací priestor pod prístrojovým panelom a nápis quattro na odkladacej schránke pred spolujazdcom, resp. kruhy Audi pri modeloch s pohonom predných kolies. Ďalšími atraktívnymi prvkami vybavenia na želanie sú dvojzónová automatická klimatizácia, nezávislé kúrenie, vyhrievaný volant

a panoramatické strešné okno.

Nové Audi Q3 je skonštruované s využitím modulárnej stavebnice komponentov s priečne uloženým motorom MQB koncernu Volkswagen, oproti predchodcovi narástlo takmer vo všetkých smeroch a svojimi rozmermi sa zaraďuje do hornej časti segmentu kompaktných SUV. Má dĺžku 4485 mm, čím prekonáva svojho predchodcu o 97 mm. Šírka narástla o 25 mm na 1856 mm, no s výškou 1585 mm je o 5 mm nižšie ako Q3 prvej generácie. Rázvor predĺžený o 77 mm na 2680 mm umožnil výrazne zväčšiť vnútorný priestor kabíny – priestor na nohy, vnútorná šírka a výška stropu nad sedadlami majú veľkorysé hodnoty v rámci segmentu. Sedadlá – na želanie s elektrickým nastavovaním – poskytujú rovnaký komfort ako v najbližšej vyššej triede vozidiel. Zadné sedadlo sa dá pozdĺžne posúvať v rozpätí 150 milimetrov. Sklopné operadlo je delené na tri časti v pomere 40:20:40 a jeho sklon sa dá nastavovať v siedmich stupňoch. Podľa polohy zadného sedadla a operadla má batožinový priestor objem od 530 do 675 litrov. Pri úplnom sklopení zadného operadla a naložení po strop je k dispozícii využiteľný objem až 1525 litrov.

Koncepcia ovládania a zobrazovania rodinného SUV je od základu nová – Audi odstránilo analógové prístroje. Už pri sériovom vybavení so systémom MMI rádio má Q3 digitálny združený prístroj s uhlopriečkou 26,0 cm (10,25 palca), ktorý vodič ovláda tlačidlami na multifunkčnom volante. V prvom príplatkovom stupni MMI rádio plus si zákazník na želanie môže združený prístroj rozšíriť na Audi virtual cockpit s ďalšími funkciami. Okrem toho je v strede prístrojového panelu umiestnený dotykový displej MMI touch s uhlopriečkou 22,4 cm (8,8 palca). Vodič môže na displeji prepínať tri rozličné zobrazenia, z ktorých jedno – s veľkým otáčkomerom

v strede, je zvlášť športové.

Aj v oblasti asistenčných systémov je nové Audi Q3 na špičke svojej triedy. Osobitnú zmienku si zaslúži adaptívny asistenčný systém pre jazdu, ktorý je dostupný na želanie v kombinácii s prevodovkou S tronic. Integruje funkciu adaptívneho tempomatu, asistencie pre jazdu v dopravnej zápche a asistencie na vedenie v jazdnom pruhu. Štandardne má Audi Q3 okrem iného bezpečnostný systém Audi pre sense front. Rozoznáva kritické situácie s chodcami, cyklistami a inými vozidlami pomocou radaru a upozorňuje vodiča, vizuálne, akusticky a hapticky. Keď je to potrebné, automaticky zabrzdí vozidlo plnou intenzitou.

Na začiatku predaja bude nové Audi Q3 k dispozícii so štyrmi motormi – tromi zážihovými TFSI a jedným vznetovým TDI v kombinácii s pohonom predných kolies alebo pohonom všetkých kolies quattro. Ich výkonové rozpätie siaha od 110 kW do 169 kW. Prevodové ústrojenstvo tvorí 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka alebo rýchlo a komfortne preraďujúca 7-stupňová dvojspojková prevodovka S tronic. Mimo spevnených ciest permanentný pohon všetkých kolies quattro zaručuje optimálnu trakciu.

Nové Audi Q3 sa začne predávať v Nemecku a ďalších európskych štátoch v novembri. Pri štarte predaja bude Audi ponúkať zákazníkom aj zvláštny model Edition, štandardne vybavený mnohými prvkami na želanie.

-ai-

VZRUŠUJÚCI ROADSTER

Na golfovom ihrisku Pebble Beach Golf Links pri meste Monterey v Kalifornii, svetoznámom dejisku podujatia Concours d'Elegance, automobilka BMW 23. augusta 2018 predstavila novú generáciu svojho roadstera Z4. Vystavované dvojmiestne vozidlo z limitovanej špeciálnej edície BMW Z4 M40i First Edition má prekvapivosť a dynamické riadenie typické vlastnosti pre modely BMW M Performance, ale zároveň aj ich mimoriadne dômyselný dizajn a vybaven, vrátane metalízy vo farbe Frozen Orange.

Nová edícia roadsteru mala svetovú premiéru presne na tom istom mieste, ktoré sa v minulom roku stalo dejiskom prvého verejného predstavenia štúdie BMW Concept Z4. Toto koncepčné vozidlo svojim puristickým a dynamickým dizajnom predstavilo víziu charizmatického športového vozidla, ktoré sa vďaka sériovo vyrábanému typu teraz stáva realitou. Proporcie nového BMW Z4 už na prvý pohľad nepripúšťajú žiadne pochyby o jeho dynamickom potenciáli. Centrálne umiestnenie sedadla vodiča, nízke ťažisko, dokonale vyvážené zaťaženie náprav v pomere 50:50, široký rozchod kolies a kompaktný rázvor náprav predstavujú ideálne predpoklady pre inšpirujúce, obratné riadenie a intenzívnu radosť z jazdy.

BMW Z4 M40i First Edition tieto očakávania v každom ohľade napĺňa vďaka svojmu extrémne výkonnému radovému šesťvalcovému motoru s výkonom 250 kW spolu so športovým odpružením s elektronicky kontrolovanými tlmičmi, brzdovým systémom M Sport a elektronicky ovládaným diferenciálom M Sport v prevodovke zadnej nápravy. Automobilu z rodiny BMW M Performance postačí na rozbeh z nuly na 100 km/h iba 4,6 sekundy.

Vertikálne zarovnané reflektory, sieťovaná mriežka chladiča s klasickým tvarom BMW, kapota v štýle športového vozidla, veľké prieduchy aj osobitý spojler integrovaný do zadného veka spoločne formujú charakteristický vzhľad nového BMW Z4. Aj dizajn interiéru kladie dôraz na čírý športový charakter. Kokpit s dôrazom na polohu vodiča zvýrazňujú dynamické, dopredu plynúce línie. Podobne aj prehľadné rozloženie všetkých ovládacích prvkov vo vnútri nového BMW Z4 zdôrazňuje kľúčovú úlohu pôžitku z jazdy.

BMW Z4 M40i First Edition navyše v rámci optimálneho štartu do novej éry roadsterov ponúka aj osobité prvky dizajnu a vybavenia, ktoré exkluzívnym spôsobom umocňujú športového ducha vozidla. Expresívna metalíza karosérie vo farbe Frozen Orange sa snúbi s antracitovou elektronicky ovládanou plátennou strechou so strieborným odleskom, lesklými lištami BMW Individual, čiernymi krytmi spätných zrkadiel a 19-palcovými diskovými kolesami z ľahkej zliatiny v dvojfarebnom vyhotovení s dvoma lúčmi. Interiéru modelu prvej edície dominuje obloženie z čiernej kože Vernasca s ozdobným prešívaním spoločne s elektronicky nastaviteľnými sedadlami s pamäťovou funkciou, voliteľným ambientným osvetlením a priestorovým zvukovým systémom Harman Kardon. Adaptívne LED reflektory s maticovou funkciou diaľkových svetiel, BMW Head-Up displej (vôbec prvýkrát v roadsteri) aj systém BMW Live Cockpit Professional ponúkajúci tie najnovšie komunikačné technológie ešte podčiarkujú pokrokový status, ktorý koncept tradičného dvojsedadlového športového roadsteru v prípade nového BMW Z4 dosiahol.

Svetová premiéra modelu BMW Z4 M40i First Edition v Pebble Beach poslúžila ako exkluzívna a fascinujúca ochutnávka nadchádzajúceho cestného debutu novej generácie roadsterov. BMW oznámi všetky podrobnosti týkajúce sa ďalších ponúkaných pohonných agregátov, technických inovácií a rôznych prvkov vybavenia tohto dvojsedadlového vozidla 19. septembra 2018. Krátko po ňom už bude nasledovať výstavná premiéra nového BMW Z4 na autosalóne (4. – 14. októbra 2018) v Paríži. Na svetový trh sa vozidlo dostane na jar roku 2019.

-bw-

NOVÁ VERZIA NAJPREDÁVANEJŠIEHO SUV NA SVETE

AUTOMOBILKA HONDA PREDSTAVILA PRVÚ GENERÁCIU TYPU CR-V V ROKU 1995.

Podľa spoločnosti JATO Dynamics sa Honda CR-V prepracovala na pozíciu najpredávanejšieho SUV na svete (obdobie predaja jan. 2013 dec. 2017, zohľadniac predaje na trhoch: EÚ+EFTA, NAFTA, Čína, Japonsko, Brazília, Rusko, India, Indonézia, Austrália, Argentína, Južná Afrika, Južná Kórea, Thajsko, Vietnam). Teraz Honda uvádza na trh piatu generáciu tohto mimoriadne úspešného typu. Výsledok evolúcie obľúbeného kompaktného SUV má prekročiť očakávania zákazníkov.

CR-V má teraz svieži dizajn exteriéru so širšími a robustnými podbehmi, ostrejšími kontúrami kapoty a zadných blatníkov, ale aj najnovšiu „tvár“ automobilov rodiny Honda s pôsobivou grafikou reflektorov. Dvíha latku z hľadiska kvality interiéru, prvýkrát pri modeloch so zážihovým motorom a pohonom všetkých kolies ponúka aj možnosť siedmich sedadiel.

Nová generácia CR-V si zachováva známu siluetu najpredávanejšieho SUV na svete, s evolučným prístupom k sofistikovanému a športovému dizajnu. Medzi najzákladnejšie zmeny patrí predĺženie rázvoru náprav o 40 mm, čo prispelo k zväčšeniu vnútorného priestoru, ale aj k robustnejšiemu vzhľadu SUV s kolesami presunutými viac k rohom vozidla. Zákazníci majú na výber osem farieb exteriéru: nemetalická Rallye Red a metalické Lunar Silver, Modern Steel, Cosmic Blue a prémiová Crystal Red a perleťové Platinum White, Crystal Black a prémiová Agate Brown. Zliatinové diskové kolesá majú priemery 17, 18 a 19 palcov, v závislosti od špecifikácie. Najvyššie verzie automobilu budú štandardne vybavené panoramatickým strešným oknom.

Nová Honda CR-V je podľa interných meraní automobilky aerodynamicky najefektívnejšie vozidlo vo svojej triede. Úzke predné stĺpiky dopĺňajú veľký objem v oblasti ramien a ohraničujú zapustené čelné sklo nad zakrytými ramenami stieračov. V kombinácii s dôkladne tvarovaným predným nárazníkom sa tak podarilo zmenšiť turbulenciu vzduchu okolo nábehovej hrany. Elegantná línia strechy obsahuje plochú anténu a v kombinácii s krytmi pod motorom a podlahou umožňuje plynulé prúdenie vzduchu nad a pod vozidlom, čím sa zlepšuje aj stabilita. Okraje zadného nárazníka smerujú do stredu automobilu a na každej strane sú zakončené ostrými záhybmi. V kombinácii s nápadnými hranami zadných svetiel, ktoré sú umiestnené vyššie na karosérii, tieto záhyby pomáhajú oddeľovať prúdenie vzduchu od bokov vozidla. Turbulenciu prúdenia v zadnej časti zmenšuje funkčný spojler na hornej strane zadných dverí. Celkové zmenšenie aerodynamického odporu v porovnaní s predchádzajúcou generáciou CR-V zmenšuje aj aerodynamický hluk a prispieva aj k spotrebe paliva.

Kvôli zmenšeniu spotreby paliva sú vstupy vzduchu vpredu pod chrómovým znakom Hondy vybavené systémom aktívnej žalúzie mriežky (Honda Active Shutter Grille). Kvôli zlepšeniu aerodynamických vlastností má systém predvolený stav žalúzií mriežky zatvorený, dokonca aj pri jazde v meste. Systém pomocou elektrického krokového motora otvorí žalúzie mriežky tak, aby do motorového priestoru prúdilo dostatočné množstvo vzduchu na udržanie optimálneho chladenia motora. Hlavné teplotné parametre pre požiadavky chladiacej kvapaliny, prevodového oleja a klimatizácie sleduje centrálny procesor, ktorý určuje ideálnu polohu žalúzií.

Pocit priestrannosti kabíny je zvýraznený silným horizontálnym akcentom prístrojového panela a obloženia interiéru. Po celej šírke kabíny sa tiahne prešívaný mäkký panel, rozdelený lesklým čiernym nádychom. V horných častiach dverových panelov sa kvôli komfortu vodiča a spolucestujúceho nachádza mäkké čalúnenie. Nadvihnutím spodných častí prístrojovej dosky tvorcovia interiéru zväčšili priestor pre nohy osôb na predných sedadlách.

Hladké obloženie s imitáciou dreva použité okolo kľučiek a v dolnej časti prístrojovej dosky má nádych prírodnej farby. Lesklé metalizovane obloženie zdobí fazetky výduchov vzduchu, obloženie volantu, kľučiek a ovládací panel klimatizácie a pridáva im moderný nádych. Prémiové čalúnenie sedadiel je štandardne tvorené plyšom, modely vyšších úrovní výbavy sa dodávajú aj vo vysokokvalitnej mäkkej koži v čiernej alebo slonovinovej farbe.

V porovnaní s predchádzajúcou generáciou CR-V racionalizovala Honda rozloženie obrazovky a okrem 7-palcového informačného rozhrania pre vodiča (DII) viditeľného cez volant, má už len jednu centrálnu dotykovú obrazovku. Nové DII obsahuje veľký digitálny rýchlomer a lineárny tachometer. V dolnej polovici DII je integrovaná „zóna s obsahom“, ktorú môže vodič rolovať a vyberať si z rôzneho informačno-zábavného obsahu vrátane navigačných pokynov, textu správ SMS a e-mailov (vrátane odpovedí aktivovaných hlasom), informácií o hudobnej stope, kontaktov smartfónu, stavu pohonu jednotlivých kolies a informácií o pravidelnej údržby

vozidla. Rolovanie a výber informácií, ktoré sa majú zobraziť na DII, sa vykonáva pomocou dotykových ovládacích prvkov na ľavom ramene volantu. Vodič má možnosť prechádzať režimami DII a upravovať nastavenia, vyhľadávať podľa abecedy napríklad kontakty alebo hudobné skladby, ako aj vyberať preferované informácie, ktoré sa zobrazia na DII prístrojového panela. Na ľavom ramene volantu sa nachádzajú aj integrované ovládacie prvky telefónu Bluetooth®3 HandsFreeLink®. Kombinácia dotykových ovládacích prvkov a displeja DII v priamom zornom poli zmenšuje rušenie vodiča počas jazdy. Druhým dotykovým ovládacím prvkom na pravom ramene volantu sa ovládajú nastavenia adaptívneho tempomatu a systému pre udržanie vozidla v jazdnom pruhu. Druhá generácia softvéru Honda Connect v novej generácii CR-V ponúka zdokonalenú intuitívnu obsluhu a plnú integráciu smartfónov prostredníctvom systémov Apple CarPlay aj Android Auto.

Prvotriedny výhľad dopredu je umožnený úzkymi prednými stĺpikmi, ktoré sú o 9,5 mm užšie. Napriek tomu sa vďaka použitiu ocele s mimoriadne veľkou pevnosťou zachovala výnimočná bezpečnostná charakteristika stĺpikov.

V novej Honde CR-V je zabudovaný 1,5-litrový zážihový motor VTEC TURBO, ktorý mal premiéru v najnovšej generácii Hondy Civic. Je vybavený exkluzívne navrhnutým turbodúchadlom pre typ CR-V. Motor má dve nastavenia v závislosti od použitých prevodoviek. Najväčší výkon 127 kW pri 5600 ot./min. a krútiaci moment 220 Nm v rozmedzí 1900 až 5000 ot./min. má pri spojení so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou (6MT). Automatická prevodovka CVT je pevnostne nadimenzovaná na väčšie zaťaženie, preto je motor vyladený na najväčší výkon 142 kW pri 5600 ot./min. a krútiaci moment 243 Nm v rozmedzí 2000 až 5000 ot./min. Spotreba paliva podľa kombinovaného cyklu NEDC je 6,3 l/100 km pri modeli 6MT s predným pohonom, 6,4 l/100 km pri 6MT s pohonom všetkých kolies a 6,8 l/100 km pri vozidle s pohonom všetkých kolies a prevodovkou CVT.

Nové CR-V má prepracovaný podvozok, vozidlu má poskytovať pôsobivý zážitok z jazdy s mimoriadnym komfortom. Najnovšia technológia pohonu všetkých kolies Hondy – „Real Time AWD with Intelligent Control System™“ (AWD v reálnom čase s inteligentným systémom riadenia) – spolu so zväčšenou svetlou výškou o 35 mm (191 mm pri modeloch s predným pohonom a 201 mm pri modeloch s pohonom všetkých kolies) zabezpečuje lepšiu prejazdnosť vozidla. Systém pohonu 4x4 využíva viaclamelovú spojku, ktorá pripája spájací hriadeľ k zadnému di-

ferenciálu. Spojka je ovládaná hydraulickým čerpadlom, poháňaným elektromotorom. Dvojpastorkový systém riadenia poskytuje výnimočnú spätnú väzbu s okamžitými odozvami. Nastavenie nového viacprvkového zavesenia zadných kolies spolu s vyladeným systémom VSA zabezpečuje lepšiu stabilitu pri jazde veľkou rýchlosťou, vynikajúci jazdný komfort a lineárnejšie ovládanie. Nová, pružne uložená plávajúca konštrukcia pomocného rámu, zlepšuje izoláciu hluku v porovnaní s predchádzajúcim modelom CR-V. Vpredu aj vzadu sú namontované hydraulické puzdra pruženia, normálne využívané pre luxusné vozidlá, vďaka ktorým sa dosiahlo vynikajúce odpruženie pri jazde a zlepšilo sa potlačenie vibrácií od podvozku.

Asistenčný systém agilnej jazdy (AHA) je do CR-V zabudovaný prvýkrát. Je špeciálne upravený pre európsky trh tak, aby zodpovedal typickému stavu povrchu vozoviek a štýlom jazdenia. Poskytovaním nenápadnej diskrétnej pomoci zlepšuje bezpečnosť a jemnými alebo rýchlejšími zásahmi do riadenia pomáha zabezpečiť plynulejšie a predvídateľnejšie správanie sa vozidla.

Predĺženie rázvoru náprav zväčšilo „tandemovú vzdialenosť“ medzi prvým a druhým radom sedadiel o 50 mm. Vodič a predný spolucestujúci majú v porovnaní s predchádzajúcim modelom CR-V o 5 mm zväčšený priestor pre hlavu a o 16 mm väčší priestor pre bedrá. Tenšie a plochejšie proporcie palivovej nádrže pred zadnými sedadlami prispievajú k väčšiemu priestoru pre nohy cestujúcich sediacich v druhom rade o 50 mm. Operadlá predných sedadiel sú tvarované tak, aby vodičovi a prednému spolucestujúcemu poskytovali optimálny komfort a zároveň sú tenšie, aby zväčšili priestor pre nohy osôb na druhom rade sedadiel.

Cestujúci na predných sedadlách majú k dispozícii driekovú opierku, ktorá umožňuje vertikálnu úpravu v rozsahu 80 mm a pozdĺžnu úpravu 35 mm. K dispozícii je aj energiu šetriaci rýchly ohrev sedadiel. Cestujúci vpredu a vzadu majú vyhrievané sedadlá a vodič s predným spolucestujúcim aj vyhrievané operadlá.

Honda úplne prvýkrát ponúka CR-V s možnosťou siedmich sedadiel. Doširoka roztvárané dvere a integrované držadlá umožňujú veľmi ľahký prístup na tretí rad sedadiel. Druhý rad sedadiel sa dá posunúť dopredu o 150 mm a tak vytvoriť väčší vstupný otvor. Objem batožinového priestoru je najväčší v danej triede a v histórii typu CR-V má najväčší pôdorys. Spustenie niektorej časti druhého radu lavicového sedadla sa dá urobiť jednou rukou. Sedadlo klesne smerom k podlahe a operadlo sa na naň sklopí úplne naplocho.

Vďaka množstvu šikovných funkcií je Honda CR-V univerzálnejšia ako doteraz. Nová dvojpolohová podlaha umožňuje niekoľko konfigurácií – plochá podlaha v hornej polohe umožňuje ľahšie nakladanie väčších predmetov, podlaha v dolnej polohe zase vytvára väčší priestor pre vyššie predmety, pričom celková hmotnosť nákladu môže byť až 100 kg. Najvyššie verzie sú vybavené bezkontaktným ovládaním zadných dverí s funkciou nastavenia výšky.

Nová generácia Hondy CR-V má zatiaľ v ponuke len jediný motor. Pribudnúť má hybridný pohon využívajúci zážihový neprepĺňaný motor. Pretrvávajúca, úplne nezmyselná hystéria okolo vznetových motorov zrejme brzdí rozhodnutie marketingu Hondy, či záujemcom o svoje nové populárne SUV ponúkne aj tento druh efektívneho pohonu s malou spotrebou paliva.

Cena Hondy CR-V, ktorá sa v predaji na Slovensku objaví v októbri, začína sumou 24 990 eur za verziu Comfort (s pohonom prednej nápravy a s ručne ovládanou prevodovkou). Vyššie stupne výbavy majú označenie Elegance, Lifestyle a Executive.

-ha-

Terénne ladený sedan a jeho súrodenci

Automobily Dacia sú ako stvorené aj pre ruský trh, ale v Rusku sa predávajú pod značkou Renault. Francúzska automobilka má v najväčšom štáte sveta aj nezanedbateľné výrobné aktivity, je významným akcionárom automobilky AVTOVAZ v Togliatti, kde sa v minulosti vyrábali len automobily Lada. Neprekvapuje preto, že veľkú pozornosť venuje aj prezentácii svojej značky v Rusku. Medzi novinky veľkej expozície Renaultu na moskovskom autosalóne, ktorý začal 29. augusta, patrila aj kolekcia automobilov s prívlastkom „Stepway“.

Tvorí ju trojica modelov – už v Rusku známe omladené Sandero Stepway, úžitkovo ladený Dokker Stepway a úplná novinka, sedan Logan Stepway. Tieto vozidlá so zväčšenou svetlou výškou (195 mm) a dookola oplastovanou karosériou sú schopné prekonávať aj prekážky mierne ťažkého terénu a majú hrať významnú úlohu pri napĺňaní marketingovej stratégie Renaultu v Rusku uvádzanú pod heslom: **„Moja vlasť. Moja sloboda. Môj Renault.“**

Všetky tri modely majú oproti svojim štandardným súrodencom (Sandero, Logan a Dokker) honosnejšie vyzerajúcu čiernu masku s chrómovanými prvkami, hrómovaným orámovaním hmlových svetiel, Sandero a Logan majú aj denné LED svetlá vytvarované pre Renault tradične v tvare písmena „C“. Modely Stepway dostali nový volant, ktorého veniec je vyrobený z kvalitného, na dotyk príjemného materiálu. Ruským klimatickým podmienkam vývojári Renaultu prispôsobili výbavu modelov Logan Stepway a Sandero Stepway. V ponuke doplnkovej výbavy je možnosť naštartovať motor „na diaľku“, aby pri začiatku jazdy už bol motor ohriaty na prevádzkovú teplotu a ohrial sa aj vzduch v kabíne. Uvedené dva modely série Stepway možno okrem iného vybaviť aj elektrickým ohrevom čelného skla po celom jeho povrchu, ohrevom predných sedadiel či vonkajších spätných zrkadiel. Premiéru v tejto sérii modelov bude mať nový multimediálny systém MediaNav 4.0 s podporou AndroidAuto a CarPlay, čo klientom dáva nové možnosti pre ľahké využívanie ich smartfónu priamo na displeji automobilu.

Špeciálne pre priaznivcov komfortnej jazdy po mestských komunikáciách Renault ponúka pre Logan Stepway a Sandero Stepway novú verziu Stepway City s bezstupňovou automatickou prevodovkou CVT X-Tronic spolupracujúcou so zážihovým motorom s výkonom 83 kW.

„Bežné“ modely Logan a Sandero Stepway poháňajú 1,6-litrové zážihové motory s najväčšími výkonmi 51, 75 alebo 83 kW.

Ďalšou možnosťou je osvedčený vznetový motor 1.5 dCi s výkonom 66 kW. Všetky spolupracujú s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Sandero Stepway a Logan Stepway sa vyrábajú v spomínanom závode AVTOVAZ v Togliatti. Či sa niektorý z týchto modelov objaví v budúcnosti pod značkou Dacia aj na inom ako ruskom trhu, Renault nezverejnil.

-rt-

ŠKODA na Oldtimer Grand Prix predstavila míľniky svojej športovej histórie

Historické vozidlá ŠKODA obohatili preteky 46. AvD Oldtimer Grand Prix na slávnom okruhu Nürburgring.

Od 10. do 12. augusta tu predstavili aj míľniky z rôznych období 117-ročnej histórie motoršportu tradičnej českej automobilky. ŠKODA Múzeum v Mladej Boleslavi dodalo na túto akciu dve rarity: pretekársky automobil F3 z roku 1965 a unikátny roadster 1100 OHC z roku 1957.

Legendárne športové vozidlá v akcii na AvD Oldtimer Grand Prix zakaždým prilákajú na slávny pretekársky okruhu Nürburgring desaťtisíce divákov. Tento rok pre nich značka ŠKODA pripravila ukážku viac ako 40 vozidiel, ktoré sa zúčastnili samotných pretekov, ako aj dvoch voľných jázd.

K magnetom zo zbierok ŠKODA Múzea patrila formula ŠKODA F3 z roku 1965. S rovnakým typom auta český jazdec Miroslav Fousek v roku 1968 vyhral východoeurópske majstrovstvá Formuly 3. Ďalšou vzácnosťou je raritné športové vozidlo ŠKODA1100 OHC s laminátovou karosériou. Automobil vyrobený v roku 1957 má štvorvalcový motor s vtedy progresívnym ventilovým rozvodom 2xOHC. Dosahoval výkon 68 kW. Ide o jeden z dvoch vyrobených a dochovaných exemplárov.

Ďalšie predstavené vozidlá pochádzajú z privátnych zbierok: okruhové špeciály z päťdesiatych rokov pripomenula ŠKODA Sport z roku 1949, účastník 24 h Le Mans 1950. Slávnu éru rýchlych rely a okruhových mladoboleslavských kupé pripomenul originálny automobil ŠKODA 200 RS. S dvojlitrovým motorom a výkonom 120 kW (163 k) s vačkovým hriadeľom v hlave valcov dosahoval maximálnu rýchlosť až 210 km/h. Po výraznej zmene predpisov musel byť tento zaujímavý projekt ukončený, ale bol základom vzniku skutočnej legendy značky ŠKODA, kupé 130 RS.

Pri ňom stačí pripomenúť double v triede do 1300 cm^3 na Rallye Monte Carlo 1977 alebo zisk európskeho okruhového titulu v hodnotení značiek v roku 1981.

Vedľa týchto skutočných klenotov sa na štarte zoradiloí aj 40 ďalších športových vozidiel značky ŠKODA z rôznych období jej pretekárskej a súťažnej histórie - napríklad ŠKODA 120 Rallye alebo ŠKODA 130 LR z roku 1984, vytvorená pre majstrovstvá sveta v rely skupiny B, ako aj priamy účastník vytrvalostných pretekov na okruhu Nürburgring – automobil ŠKODA FAVORIT 136 L/H.

-ša-

TOYOTA vidí budúcnosť vo vodíku

Toyota sa venuje výskumu elektrických áut poháňaných palivovými článkami od začiatku 90. rokov. Výsledkom je Toyota Mirai – bezemisný sedan strednej veľkosti s výkonom 113 kW a dojazdom takmer 500 km, ktorého tankovanie trvá niekoľko minút. Mirai uviedli na trh v roku 2014 a o rok neskôr sa dostal do Európy a USA.

Aj keď je predaj Mirai obmedzený na oblasti, kde sú v prevádzke čerpacie stanice vodíka, do dnešného dňa dosiahol takmer 6000 vozidiel a zoznam čakateľov na tento typ je stále dlhý. V Európe už jazdia celé flotily vodíkových sedanov - v Paríži 100 taxíkov, v Londýne je k dispozícii 52 vozidiel v autopožičovni a v Hamburgu vozí 35 Toyot Mirai cestujúcich v ridesharingovom servise.

Aby do roku 2020 Toyota zväčšila počet predaných Mirai na plánovaných 30 000 áut ročne, musí zautomatizovať výrobu, zmenšiť náklady na materiál a podporovať rozvoj infraštruktúry na tankovanie vodíka.

ZATIAĽ JU MONTUJÚ RUČNE

V súčasnosti sa automobily Mirai montujú ručne v závode Motomachi v Toyota City. V tej istej, kde ručne vyrábali športový Lexus LFA. Na výrobe každej vodíkovej Toyoty pracuje 13 technikov, ktorí vyrobia iba 6,5 auta za deň. Pritom denne automobilka vyrobí priemerne 13 400 vozidiel.

Podľa odhadov spoločnosti Strategic Analysis Inc, ktorá analyzovala náklady vozidiel na palivové články vrátane Mirai, výroba jednotky palivového článku stojí Toyotu okolo 11-tisíc USD. Na veľkých nákladoch sa podpisujú drahé materiály ako platina, titán a uhlíkové vlákna v palivových článkoch a nádržiach na vodík. Inžinierom sa ich podarilo o čosi zmenšiť v prípade platinového katalyzátora, ktorý je kľúčovou súčasťou 370-vrstvových palivových článkov.

„Podarilo sa nám zmenšiť množstvo platiny o 10 percent pri zachovaní rovnakej výkonnosti," povedal Eri Ichikawa zo spoločnosti Cataler Corp., ktorá patrí Toyote a špecializuje sa na katalytické reaktory. Podľa Strategic Analysis umožní menšia spotreba drahého kovu na každom palivovom článku ušetriť okolo 300 dolárov, keďže teraz Toyota používa v každej jednotke okolo 30 gramov platiny.

Toyota informácie o plánoch zatiaľ nekomentovala. Je však známe, že vyvinula prototypy vodíkových dodávok a veľkých nákladných áut na základe konštrukcií vyrábaných automobilov. Jeden z nich testujú v prístave Long Beach v Kalifornii.

V Japonsku začali testovať dodávky poháňané vodíkom v predajniach reťazca Seven-Eleven. „V nákladných autách s vodíkovými palivovými článkami chceme využiť čo najviac častí z existujúcich modelov. V opačnom prípade by masová výroba pre nás nebola výhodná," konštatuje Ikuo Ota, šéf plánovania nových vodíkových projektov Toyoty.

RIEŠENIE PRE VEĽKÉ VOZIDLÁ

Z neoficiálnych informácií takisto vyplýva, že od polovice budúceho desaťročia Toyota postupne uvedie na trh nové typy poháňané palivovými článkami, medzi nimi aj SUV, pick-upy a nákladné autá. Spoločnosť je v súčasnosti aktívna na trhu mestských autobusov, v Japonsku ponúka vodíkový autobus Sora.

„Pre Toyotu bude ťažké zmenšiť výrobné náklady vozidiel na palivové články, ak bude vyrábať iba Mirai," cituje svojho informátora Reuters. „Využitím systému palivových článkov vo väčších vozidlách chce zmenšiť náklady masovou výrobou a využívaním spoločných súčiastok vo vozidlách rôznych tried."

TISÍC KILOMETROV NA JEDNU NÁDRŽ

Desaťnásobné zväčšenie produkcie Toyoty Mirai si vyžaduje zmeny v konštrukcii auta, preto sa začiatkom budúceho desaťročia pravdepodobne objaví druhá, efektívnejšia a výkonnejšia generácia tohto typu. Neoficiálne zdroje tvrdia, že do roku 2025 prejde Mirai 1000 kilometrov na jednu nádrž.

„Plánujeme prejsť od výroby v obmedzenom množstve k masovej výrobe, zmenšiť množstvo drahých materiálov, zmenšiť rozmery a zväčšiť výkon systému," vyjadril sa pre Reuters Yoshikazu Tanaka, hlavný inžinier Mirai.

ELEKTROMOBILITA – VODÍK ČI BATÉRIE?

Toyota predpokladá, že v priebehu najbližších sto rokov sa vodík stane kľúčovým zdrojom čistej energie. Vodík umožňuje uložiť viac energie ako akumulátor, a to pri rovnakom objeme. Japonský výrobca je presvedčený, že dopyt vzrastie, pretože mnohé krajiny, medzi nimi Čína a Japonsko, majú pozitívny postoj k tejto technológii. Automobilka považuje palivové články aj za riešenie problému s nedostatkom kľúčových surovín na výrobu batérií, akou je napríklad kobalt. V súčasnosti vyrábajú elektromobily poháňané palivovými článkami aj Honda Motor Co. a Hyundai Motor Co.

Ktorá technológia na trhu zvíťazí? V tejto fáze je ťažké to predpovedať, palivové články aj batérie si vyžadujú intenzívny výskum. Medzinárodná energetická agentúra predpovedá, že vodíkové autá a vozidlá na batérie sa budú rozvíjať paralelne, avšak do roku 2040 bude menej vozidiel na palivové články ako elektromobilov poháňaných batériami a plug-in hybridov. Toyota vidí vo vodíku obrovský potenciál najmä v segmente veľkých automobilov, ako sú SUV, nákladné autá a dodávky, pretože vodíkový systém je menší a ľahší v porovnaní s batériami, ktoré značne obmedzujú objem nákladu pri veľkých vozidlách.

Prejazd PIATIMI kontinentmi s Toyotou:
Na rade je Afrika

Automobilka Toyota koncom augusta začala v Afrike piatu etapu projektu Prejazd piatimi kontinentmi. Cieľom projektu je spoznávať kultúry, rôzne typy podnebia a náročné podmienky, ktorým sú autá vystavované. Tím už prešiel Austráliu (2014), Ameriku (2015 a 2016) a Európu (2017).

Tentoraz sa do uvedeného projektu zapoja aj členovia zo spoločností Suzuki Motor Corporation, Hino Motors Ltd. a Toyota Auto Body Co., Ltd. Účastníci projektu tak dokážu ľahšie pochopiť potreby zákazníkov a zamyslieť sa nad tým, aké typy automobilov sú pre Afriku v najbližších rokoch najvhodnejšie.

PROJEKT PREJAZD PIATIMI KONTINENTMI 2018 V AFRIKE

Obdobie: Od konca augusta do začiatku novembra.
Trasa: Východná a južná Afrika,
dva tímy: Tanzánia, Zimbabwe, Zambia, Botswana, Namíbia, Lesotho a Juhoafrická republika. Tímy zahŕňajú predovšetkým zamestnancov miestnych distribútorov, ktorí absolvujú jazdy aj v ďalších regiónoch.
Vzdialenosť: Vozidlá najazdia približne 15 tisíc km.
Cesty: Bežné cesty používané v rámci každodenného dochádzania, nespevnené cesty, horské cesty vo vysokých nadmorských výškach, safari, púšte a ďalšie typy jedinečných afrických ciest.
Vozidlá: Zvláštne zameranie na vozidlá s pohonom 4WD, ako napr. Land Cruiser, Hilux a Fortuner.
Členovia tímu: Zmiešaný tím pozostávajúci približne z 80 zamestnancov Toyoty spoločne s členmi z spoločností Suzuki Motor Corporation, Hino Motors Ltd., a Toyota Auto Body Co., Ltd.

Komentár Akia Toyodu
(prezidenta spoločnosti Toyota Motor Corporation)

Náš projekt „Prejazd piatimi kontinentmi" vyšiel z myšlienky, že ak chceme vyrábať stále lepšie automobily, musíme lepšie pochopiť cesty na celom svete. Od začiatku projektu v roku 2014 sa zapojilo už 480 zamestnancov, ktorí absolvovali 350 dní jazdy na trase viac ako 89 tis. kilometrov naprieč tromi kontinentmi: Austráliou, americkým kontinentom (Severnou a Južnou Amerikou) a Európou.
Členovia projektu „Prejazd piatimi kontinentmi" zanechali svoju obvyklú prácu a sami sa chopili volantu a zžívali sa s najrôznejšími cestami po celom svete. Niekedy išlo aj o cesty v mimoriadne náročných prírodných podmienkach. Potom sa vrátili späť do práce s bohatou zásobou novozískaných skúseností z reálneho sveta, aby si mohli položiť otázku: „Ako môžeme vyrábať stále lepšie automobily, ktoré dokážu vyčariť úsmev na tvárach našich zákazníkov?" Vďaka tomuto projektu vzrástol celkový počet tých kolegov, do ktorých vkladám nemalé nádeje.

Tento rok budeme čeliť výzve afrických ciest. Počas jazdy Afrikou som v minulosti nadobudol pocit, že automobily tu nie sú len dopravným prostriedkom, ale skôr ide o nevyhnutnosť, ktorá ľuďom pomáha plniť každodenné úlohy a tiež chrániť ich životy.

Členovia tímu budú pri každodennom zdolávaní afrických ciest za volantom našich vozidiel premýšľať o tom, akým spôsobom, a do akej miery, sú tu automobily nevyhnutnosťou. Pevne verím tomu, že sa im podarí z prvej ruky odhaliť potenciál ukrytý v automobiloch.

LEXUS PREDSTAVUJE PRÍŤAŽLIVÉ KUPÉ

Spoločnosť Lexus uvádza do radu vlajkových kupé oslnivý prírastok v podobe novej verzie LC Yellow Edition. Ako naznačuje už názov, vozidlo vystavuje na obdiv výrazný lak karosérie vo farbe Žltá žiarivá, ktorý úžasným spôsobom zdôrazňuje ocenený dizajn modelu LC.

Špeciálny farebný motív vidno aj v kabíne. Čierne panely dverí zdokonaľujú žlté prvky z Alcantary, vytvárajúce pocit tepla. Teplý žltý odtieň možno nájsť aj v detailoch kontrastného prešívania na bielych kožených sedadlách, prístrojovej doske, volante a na lakťovej opierke na stredovej konzole. Tieto prvky sú príkladom remeselného spracovania a charakteristického luxusu vozidiel značky Lexus.

V kabíne sa nachádza aj projekčný displej pre vodiča, čalúnenie stropu z Alcantary a predné sedadlá elektricky nastaviteľné v 10 smeroch čalúnené semianilínovou kožou.

Model LC Yellow Edition využíva pokročilé funkcie v oblasti výkonu a ovládania, ktoré sú súčasťou výbavy LC Sport+. Systém Lexus Dynamic Handling (LDH) so systémom riadenia s premenlivým prevodovým pomerom a systémom riadenia všetkých štyroch kolies zabezpečujú agilné, bezpečné ovládanie a skvelé reakcie vozidla. Tieto systémy nezávisle ovládajú uhly natočenia predných a zadných kolies. Vo výbave nechýba ani samozáverný diferenciál Torsen. S týmito pokročilými systémami môže vodič naplno využiť potenciál globálnej platformy GA-L a jej skvelé vyváženie a nízke ťažisko.

Medzi špeciálne exteriérové prvky patria 21-palcové kované zliatinové diskové kolesá. Strecha a aktívny zadný spojler sú vyrobené z ľahkého, avšak pevného plastu vystuženého uhlíkovými vláknami. Spojler hrá osobitnú úlohu pri zachovávaní stability vozidla, automaticky sa vysúva pri rýchlostiach nad 80 km/h.

Chcem, aby sme vytvárali stále lepšie automobily. Chcem sa postarať o to, aby automobily prinášali potešenie a ľudia ich mali radi. Mojím želaním je, aby sa členovia tímu s týmito ambíciami na afrických cestách čo najviac poučili a potom sa živí a zdraví vrátili domov. Mám veľkú radosť z pomyslenia na to, že potom spoločne pokročíme na ceste k vytváraniu stále lepších automobilov.

-ta-

Modely LC 500h Yellow Edition poháňa revolučný samonabíjací hybridný systém Multi Stage Hybrid System. Verzia LC 500 Yellow Edition má pod kapotou atmosférický motor V8 s výkonom 350 kW v kombinácii s 10-stupňovou automatickou prevodovkou.

Model LC Yellow Edition sa predstaví v stánku Lexus na októbrovom autosalóne v Paríži. K zákazníkom sa vozidlá dostanú tento rok na jeseň.

Spomínaná verzia je už dostupná aj pre slovenský trh a cena limitovanej edície je 129 000 eur.

HYUNDAI PREDSTAVIL FILOZOFIU A VÍZIU DIVÍZIE N

Thomas Schemera a Albert Biermann predstavili filozofiu a víziu značky Hyundai 'N' na okruhu Nürburgring v Nemecku.
Zástupcovia Hyundai Motor Europe zdôraznili cieľ značky N: vytvárať mimoriadne výkonné vozidlá, ktoré budú dosahovať vysokú dynamickú úroveň, ale súčasne budú praktické aj na každodenné používanie.

„Modely i30 N, Veloster N a i30 Fastback N majú rovnaké výkonnostné gény a výrazný charakter," povedal Thomas Schemera, člen predstavenstva Hyundai Motor Europe a riaditeľ divízie výkonných vozidiel a motoršportu. „Sú vybavené sofistikovanou technológiou a dizajnovými prvkami. My v Hyundai vždy prijímame nové výzvy a skúšame rôzne veci, aby sme priniesli prelomové zážitky našim zákazníkom. Nechceme len robiť autá, chceme vytvárať emócie, pocity a túžby."

Filozofia modelov Hyundai s označením N nie je zameraná na maximálny výkon, ale na emócie. Modely N sú preto konštruované pre maximálny pôžitok z jazdy, predovšetkým pre svoju veľkú agilitu pri jazde v zákrutách a schopnosť jazdy po pretekárskej trati bez toho, aby sa tým zhoršila každodenná praktická využiteľnosť auta.

„Neobávame sa v tejto oblasti robiť veci odlišne," povedal Albert Biermann, šéf divízie výkonných vozidiel Hyundai. „Naše modely N majú vyváženú kombináciu výkonu a praktickosti, preto je radosť s nimi jazdiť každý deň. Každý model N miluje zákruty, preto ich charakter vyjadruje prezývka 'zákrutový nezbedník.' Je jedno, či ide o jazdu v meste alebo na pretekárskom okruhu, Hyundai N ju zvláda bravúrne."

ZÁKLADY MODELOV N SÚ V MOTORŠPORTE

Meno a reputácia divízie Hyundai N majú základy v motoršporte. Od svojej premiéry v roku 2015 modely N dosahujú najvyššiu výkonnostnú úroveň, úspešne štartujú na majstrovstvách sveta v automobilových súťažiach FIA World Rally Championship, v seriáli pretekov Nürburgring VLN, v majstrovstvách cestovných automobiloch na okruhoch TCR International Series, Pirelli World Challenge, ako aj na náročných 24-hodinových vytrvalostných pretekoch na Nürburgringu. Vízia a filozofia Hyundai N, vybrúsená v automobilovom športe, sa prenáša do života v podobe systematicky štruktúrovaných výkonných modelov, vrátane imidžových vozidiel skonštruovaných na báze špeciálnych technických komponentov z automobilového športu.

Po i30 N a Veloster N automobilka Hyundai v októbri predstaví návštevníkom parížskeho autosalónu tretí model rodiny N, i30 Fastback N, ktorý skompletizuje prvú fázu uvádzania značky N na trh.

Nový balík výbavy N Line, ktorý charakterizuje špecifický N-dizajn a prvky zväčšujúce výkonnosť vozidla, rozširuje škálu možností pre zákazníkov. Okrem toho budú k dispozícii aj tzv. N Options, ktoré budú obsahovať špecifické doplnky, ktoré tiež prispejú k zväčšeniu výkonnosti a jedinečnosti vozidla.

Označenie 'N' reprezentuje dva dôležité prvky. Jednak okres Namyang v Južnej Kórei, kde je umiestnené globálne výskumné a vývojové centrum koncernu Hyundai a kde sa zrodila značka N. Jednak pretekársky okruh Nürburgring v Nemecku, na ktorom má Hyundai svoje technické centrum a ktorý využíva na finálne vyladenie modelov N. A súčasne logo 'N' je grafickým prvkom, symbolizujúcim šikanu na pretekárskej trati a tesnú serpentínu cesty.

VELOSTER N

Hyundai Veloster N je prvým N-modelom určeným pre trh USA. Od východiskového modelu Veloster Turbo sa líši mnohými prvkami na karosérii, v interiéri ako aj mechanickými komponentmi. Veloster N má exkluzívnu prednú časť karosérie v dizajne N so špecifickou maskou chladiča a otvormi v nárazníku na prívod chladiaceho vzduchu k predným brzdám. Z konštrukčných prvkov je to športový diferenciál N Power Sense, modifikované turbodúchadlo prepĺňania, výkonnejšie brzdy a špeciálne pneumatiky. Dizajnové detaily v interiéri symbolizujú veľkú výkonnosť a odlišujú Veloster N od jeho konkurentov.

Systém nastavovania jazdných režimov N Grip Control umožňuje vodičovi modifikovať rozličné výkonové parametre vozidla, pričom k dispozícii má aj voľne programovateľný režim (Custom). Každá jazda v automobile Veloster N je pôžitkom pre aktívneho, angažovaného vodiča.

i30 Fastback N

Hyundai i30 N a i30 Fastback N majú spoločné zadanie: poskytnúť vodičovi maximálne vzrušujúci, emocionálny zážitok z jazdy. Nový i30 Fastback N rozširuje ponuku výkonných vozidiel Hyundai v Európe a má ambície nadviazať na úspech i30 N.
Hyundai i30 Fastback N kombinuje elegantný a praktický dizajn i30 Fastback s emocionálnym nábojom päťdverového hatchbacku i30 N. Je jediným päťdverovým kupé v segmente nižšej strednej triedy (tzv. segment C) a nový model N dopĺňa jeho unikátny dizajn špecifickými dizajnovými a funkčnými prvkami. Poháňať ho bude turbodúchadlom prepĺňaný zážihový štvorvalec so zdvihovým objemom 1998 cm^3. Má mať dve výkonnostné úrovne, 184 kW a 202 kW a najväčší krútiaci moment 353 Nm (378 Nm s využitím funkcie overboost). Motor má spolupracovať so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou, poháňané sú kolesá prednej nápravy. Viac podrobností Hyundai zverejní neskôr, krátko pred výstavnou premiérou na autosalóne v Paríži.
Doterajší predaj modelov Hyundai N prekonal očakávania výrobcu. V prvom polroku 2018 sa v Európe predalo takmer 3000 vozidiel i30 N. Napríklad v Nemecku sa 100 kusov uvádzacieho zvláštneho modelu i30 N First Edition rozpredalo za iba 48 hodín, všetko online, a záujem naďalej nepoľavuje. Situácia na Slovensku je rovnako zaujímavá: ku koncu júla tohto roku jazdilo po slovenských cestách už 35 ostrých hatchbackov i30 N.

-hi-

V ŠTARTOVACEJ EDÍCII JE ŠITÝ NA MIERU SLOVENSKÝM ZÁKAZNÍKOM

V prvej polovici tohto roka avizovala automobilka Hyundai modernizáciu typu i20, z ktorého sa za prvých sedem mesiacov tohto roka predalo u nás 762 kusov. Na Slovensku sa vynovený Hyundai i20 začal predávať v letných mesiacoch vo verzii 5-dverového hatchbacku v špeciálnej štartovacej edícii Cool.

Vynovený Hyundai i20 má modernejší dizajn, zlepšené bezpečnostné systémy a ponúka možnosť výberu z troch zážihových motorov:1.2i (62 kW), 1.0T-GDi (74 alebo 88 kW). Štartovacia edícia Cool prináša navyše viacero prvkov, ktoré za výhodnú cenu zlepšujú komfort, bezpečnosť a atraktivitu tohto šikovného auta. Hyundai i20 v limitovanej štartovacej edícii Cool prináša bohatú výbavu za cenu od 11 690 eur. Disponuje okrem iného asistenčným systémom pre rozjazd do kopca, systémom na upozornenie opustenia jazdného pruhu (LDW), tempomatom s obmedzovačom rýchlosti, zadnými parkovacími snímač aj zadnou parkovacou kamerou. Novinkou v i20 Cool je aj rádio so 7-palcovým LCD displejom a službami Apple CarPlay/Android Auto. Komfort vodiča zlepšuje výškovo i pozdĺžne nastaviteľný kožou potiahnutý volant, či samostmievacie vnútorné spätné zrkadlo. Praktickosť automobilu zasa podčiarkujú užitočné detaily ako napr. schránka pre odkladanie okuliarov. Posádka iste ocení ručne ovládanú klimatizáciu, vrátane chladenia schránky pred spolujazdcom v prístrojovej doske. Štýl modelu i20 v edícii Cool LED dávajú denné svetlá, zliatinové disky kolies a zatmavené sklá zadných okien.

Štartovacia edícia Cool, s ktorou vstúpil vynovený Hyundai i20 na náš trh, bola pripravená s ohľadom na potreby a preferencie slovenských zákazníkov.„Model i20 je vozidlom, ktoré sa na Slovensku teší veľkej obľube. Štartovacia edícia Cool preto prináša všetko podstatné, čo Slováci a Slovenky od auta tejto kategórie očakávajú: príjemný dizajn, solídnu priestrannosť, dobrú bezpečnosť, adekvátny komfort pre vodiča aj posádku a to všetko za rozumnú cenu," povedal o i20 Cool Marek Kopča, marketing a PR manažér Hyundai Slovensko.

Zo štatistík slovenského dovozcu automobilov značky Hyundai vyplýva, že typ i20 oslovuje najmä ženy, ktoré tvoria až 42 % klientely. Celkovo je i20-tka atraktívna najmä pre ľudí vo veku od 30 do 60 rokov. Klienti i20 bez ohľadu na pohlavie preferujú bielu (36 %) a tóny hnedej (18 %) farby. Veľká väčšina klientov i20 starších ako 40 rokov uprednostňuje ručne ovládanú prevodovku pred automatickou. Kým muži siahajú častejšie po modrých odtieňoch farby karosérie, u žien boduje aj červená (16 %). Aj preto nový Hyundai i20 v štartovacej edícii Cool prináša dve nové exteriérové farby: metalickú modrú Champion blue a bezpríplatkovú pastelovú Tomato red. Kvalitu a spoľahlivosť inovovaného Hyundai i20 v edícii Cool demonštruje na trhu jedinečná 5-ročná záruka bez obmedzenia počtu najazdených kilometrov.
Kompletný modelový rad vynovenej i20-tky – 5-dverový hatchback s viacerými výbavovými stupňami a tiež verzia i20 Active – sa začne na Slovensku predávať tento mesiac.

-hi-

VÝRAZNÁ VÍZIA BUDÚCNOSTI OPEL

Opel v závere augusta médiám predstavil svoju novú štúdiu: Opel GT X Experimental – výrazné, 4,06 metra dlhé 5-dverové elektrické SUV s profilom kupé.

GT X Experimental zhmotňuje hodnoty a víziu značky Opel a vytvára bázu pre produkty vyvinuté na základe strategického plánu PACE!, predstaveného v novembri 2017.

„Máme veľmi jasnú víziu, akým smerom sa budeme uberať v budúcnosti, pričom využijeme náš plán PACE! ako náš kompas. Koncentrácia na silnú identitu značky, definovanú našimi hodnotami – nemecký, dostupný, vzrušujúci – zohráva integrálnu rolu pri našom návrate k trvale udržateľnému úspechu. Naša štúdia značky ukazuje, ako sa tieto hodnoty v budúcnosti premietnu do našich produktov. Naše konštrukčné a dizajnové tímy tieto tri piliere zapracovali do štúdie Opel GT X Experimental spôsobom vyrážajúcim dych. Štúdia poskytuje jasný pohľad ako si predstavujeme ponuku mobility Opel v budúcnosti," povedal šéf automobilky Opel Michael Lohscheller.

Opel má 156-ročnú tradíciu priemyselnej výroby presnej mechaniky a takmer 120-ročnú tradíciu automobilovej výroby. Počas tejto histórie sa špecifický "spôsob Opel" dá zosumarizovať do troch základných hodnôt: Nemecký, dostupný a vzrušujúci. Aj v budúcnosti chce byť značka zakotvená do najmodernejšieho a pozitívneho vyjadrenia svojich nemeckých koreňov. Tzv. "nová nemeckosť" preberá to najlepšie z tradičných nemeckých hodnôt – excelentnú konštrukciu, autentickú fascináciu dobre vyhotovených strojov, intenzívnu koncentráciu na funkčnosť, kvalitu a spoľahlivosť – a obohacuje ich teplom, otvorenosťou a skutočnou starostlivosťou o ľudí. Nová štúdia GT X Experimental, inšpirovaná inovatívnym duchom Opel, zhmotňuje esenciu bohatej tradície značky a sľubuje vzrušujúcu budúcnosť. Kombinuje nemecké konštruktérske umenie, presnosť a kvalitu s vizionárskymi inováciami, čím poskytuje náhľad na automobily Opel, ktoré prídu v polovici budúceho desaťročia. Budú výrazné, vzhľadovo čisté, no súčasne extrémne dostupné a orientované na zákazníka.

Opel sa rozhodol symbolicky pretaviť svoju víziu automobilov budúcnosti do podoby kompaktného SUV s dĺžkou iba 4063 milimetrov (rázvor náprav 2625 mm; šírka 1830 mm; výška vrátane antény 1528 mm). Automobily kategórie SUV sú aktuálne najpopulárnejšími vozidlami na trhu a Opel sa usiluje urobiť tieto vzrušujúce vozidlá dostupnejšími.

No aby boli dostupnejšie, musia byť efektívnejšie ako doteraz. Preto je štúdia Opel GT X Experimental skonštruovaná s využitím ľahkej architektúry, má zredukované rozmery a jazdí na 17-palcových kolesách, ktoré vďaka svojmu špeciálnemu dizajnu vyzerajú oveľa väčšie, no negatívne neovplyvňujú jazdný komfort. Ako výraz prísľubu Opel ponúkať do roku 2024 elektrifikovanú verziu v každom svojom modelovom rade, zahrnutého v programe PACE!, má GT X Experimental plne elektrický pohon. Zdrojom energie je kompaktná lítiovo-iónová akumulátorová batéria novej generácie s bezkontaktným indukčným nabíjaním. V rámci sprístupňovania inovácií štúdia poskytuje funkcie pre autonómnu jazdu pre úroveň 3 – teda vodič musí byť schopný na výzvu systému reagovať a zasiahnuť do riadenia.

Karoséria štúdie Opel GT X Experimental má výrazné proporcie harmonicky spojené so štruktúrovanými, čistými splývajúcimi povrchmi. Siluetu karosérie akcentuje výrazná grafická identita, oddeľujúca spodnú a hornú časť. Spodná časť je nalakovaná v svietivej svetlo sivej farbe a horná časť vrátane kapoty, skiel kabíny a strechy má tmavo modrú, takmer až čiernu farbu (odtieň night blue). Jednotlivé farby oddeľuje výrazný akcentný pás v typickej žltej farbe Opel, prechádzajúci po celej dĺžke karosérie a dodávajúci jej štruktúru a dynamiku. Táto farebná schéma revitalizuje tradičnú farebnú kombináciu značky Opel sivá/čierna/žltá a rekonfiguruje ju pre vytvorenie svieže-ho, moderného vzhľadu. Posádka GT X Experimental má do kabíny nerušený prístup vďaka štyrom bočným dverám bez stredných stĺpikov, otvárajúcim sa v širokom uhle 90 stupňov, pričom zadné dvere majú závesy vzadu. Panoramatické predné okno plynulo prechádza do strešného okna, zasahujúceho až nad zadné sedadlá, čo podporuje svetlý a priestranný interiér kompaktného SUV.

Dizajnéri Opel zredukovali na absolútne minimum aj tradičné deliace špáry medzi povrchovými panelmi karosérie. Hornú špáru bočných dverí skrýva žltý akcentný pás prebiehajúci v tejto oblasti pod strechou kabíny a zadná špára zadných bočných dverí je spoločná s dohora výklopnými dverami batožinového priestoru. Na dverách nie sú konvenčné kľučky ani vonkajšie spätné zrkadlá, vďaka čomu panely karosérie pôsobia ako napnuté plátno. Vonkajšie spätné zrkadlá nahrádzajú výsuvné miniatúrne kamery, integrované do žltého deliaceho pásu na bokoch pod prednou kapotou.

Na prahu karosérie pod zadnými dverami na strane vodiča sú vygravírované trojuholníky so zrezanými hrotmi. Jeden z nich obsahuje malý šesťuholníkový displej LCD, indikujúci úroveň nabitia batérie pohonu. Kolesá vyzerajú väčšie ako v skutočnosti sú vďaka robustným gumovým krytom, ktoré presahujú disky a tým vizuálne zväčšujú rozmer tmavomodrých pneumatík. Na zvýraznenie charakteru SUV sú na spodnej časti karosérie ochranné plastové obklady, dodávajúce štúdii GT X Experimental robustný a odolný vzhľad.

GT X Experimental po prvý raz prezentuje aj novú tému predného a zadného čela budúcich typov. "Opel Compass" organizuje dizajnové prvky okolo dvoch výrazných osí, horizontálnej a vertikálnej, ktoré sa pretínajú v blesku loga Opel. Logo značky je teraz ústredným bodom viac ako kedykoľvek predtým. Centrálna hrana v osi prednej kapoty je výrazne vymodelovaná a reprezentuje vertikálnu os, ktorá je predĺžená až pod logo Opel. Horizontálu os symbolizujú denné svetlá s typickým profilom krídla, ktoré budú použité na všetkých budúcich typoch Opel. Zadná časť evokuje konfiguráciu predného čela v zmysle prvku Opel Compass s logom v strede, lemovaným podlhovastými zadnými svetlami v profile krídla a s vertikálnou líniou prechádzajúcou stredom karosérie od plutvy strešnej antény cez zadné čelo až po zvýraznenú hranu v zadnom nárazníku.

Nadväzujúc na tému Opel Compass vytvorili dizajnéri aj novú tvár Opel, "Opel Vizor". Opel Vizor je celistvý modul, ktorý pod tmavo tónovaným plexisklom rámuje všetky prvky high-tech ako logo blesku Opel z LED, signalizujúce prevádzkový stav vozidla rozličnou farbou svetla, reflektory LED matrix, denné svetlá v profile krídla, ako aj kamery a snímače asistenčných systémov a funkcií pre autonómnu jazdu. Modul sa rozpína po prednom čele vozidla bezprostredne pod spodnou hranou prednej kapoty. Bol vytvorený ako typický dizajnový prvok všetkých budúcich typov Opel po roku 2020.

Vzdušný interiér štúdie Opel GT X Experimental je koncipovaný podľa rovnakých princípov a reprezentuje vizuálnu a digitálnu detoxikáciu. Panoramatické predné okno, tvoriace jeden kus so sklenenou strechou a nedelené okná vo dverách zvýrazňujú jednoduchosť kabíny, skrývajúcej mnohé inovácie. Dominantným prvkom interiéru je prístrojový panel integrovaný do modulu opakujúceho Opel Vizor – Opel "Pure Panel". Jediná široká obrazovka privíta vodiča a dokumentuje, že celá plejáda displejov, tlačidiel a ovládačov v súčasných sériovo vyrábaných automobiloch bude zbytočná. Pure Panel umožňuje vodičovi prístup k najmodernejším technológiám a poskytuje mu všetky dôležité informácie pri eliminácii prvkov odpútavajúcich pozornosť. Čistotu dizajnu interiéru dokumentuje aj inteligentné umiestnenie mriežok ventilácie. Sú skryté za obrazovkami, čím nenarúšajú čisté povrchy kabíny. Dve obrazovky na ľavom a pravom okraji prístrojového panelu nahrádzajú vonkajšie spätné zrkadlá. Zobrazujú obraz snímaný malými výsuvnými kamerami.

Tento čistý štýl high-tech zapĺňa celý interiér. Napríklad štyri samostatné sedadlá sa zdanlivo vznášajú v priestore, pod opierkami hlavy majú vložené odnímateľné reproduktory, umožňujúce ozvučenie aj mimo vozidla. Prísnu čistotu dizajnu interiéru zvýrazňujú grafické prvky: téma trojuholníka so zrazenými hrotmi sa opakuje na operadlách sedadiel, ako aj pedáloch akcelerátora a brzdy.

Meno GT X Experimental je reminiscenciou priekopníckej štúdie Opel z roku 1965 –Experimental GT – dostupného kupé, ktoré bolo prvou štúdiou európskeho automobilového výrobcu v histórii. Dodatok X dokumentuje plán Opel rozširovať svoju ponuku v segmente SUV: v roku 2021 má byť 40 percent všetkých predaných automobilov značky typu SUV.

-ol-

Štvrtá generácia Wranglera zostáva „tereniakom“

Viaceré automobilky, ktoré v minulosti vyrábali typicky terénne osobné automobily, svoje „off-roady“ v ďalších generáciách čoraz viac „zjemňovali“ až ich zmenili na klasické SUV. To nie je výčitka, prispôsobili sa meniacim nárokom zákazníkom. Aj keď sa segment trhu klasických terénnych áut, aké zažívali svoje najlepšie obdobie po 2. svetovej vojne, približne do sedemdesiatych rokov, v súčasnosti scvrkol, stále existujú priaznivci tradičných terénnych automobilov. Jeep je takpovediac synonymom pre terénne autá, i keď už aj viaceré dnes vyrábané typy tejto americkej značky majú oveľa viac vlastností typických pre SUV na úkor schopností boriť sa s nástrahami terénu. Predstaviteľom tradície „off-roadov“, ktorú Jeep začal v čase vojny (1941) výrobou typu Willys, zostáva typ Wrangler.

Jeep Wrangler JL absolvoval európsku výstavnú premiéru na autosalóne v Ženeve. Tento mesiac ho začnú predávať aj v Európe. Tvorcovia novej generácie vozidlu zachovali typickú masku so siedmimi zvislými štrbinami v prednom čele, aj kruhové reflektory a z tela karosérie vystupujúce mohutné blatníky. Na autosalóne v Ženeve Jeep vystavoval viacero exemplárov Wranglera, pretože je to mimoriadne variabilne usporiadateľný typ. Aj v novej generácii si zachoval dve dĺžky: dvojdverový model je dlhý 4334 mm, s rázvorom náprav 2459 mm, štvordverový má celkovú dĺžku 4882 mm a rázvor náprav až 3008 mm. O robustnosti konštrukcie svedčia už pohotovostné hmotnosti – kratšieho modelu 2086 kg, dlhšieho 2207 kg.

Strechy môžu byť pevné alebo plátenné, alebo to môže byť odnímateľný „hardtop“, hliníkové dvere možno vyberať, čelné sklo možno sklopiť na kapotu.

Wrangler má tradičný robustný rám a tuhé nápravy vpredu aj vzadu. Jeho výbavové verzie Šport a Sahara majú systém pohonu všetkých kolies Command-Trac s dvojstupňovou redukciou Selec-Trac, čo vodičovi umožňuje prepínať medzi pohonom zadných alebo všetkých kolies do rýchlosti 72 km/h. Na výber sú celkovo štyri jazdné režimy vrátane 4WD Low do ťažkého terénu. Samozáverný diferenciál Trac-Lok je za príplatok. Kratší model Rubicon má odolnejší systém Rock-Trac, dvojstupňovú redukciu, systém pruženia s dlhšími zdvihmi, elektricky uzamykateľné nápravové diferenciály Tru-Lock a odolnejšie nápravy Dana 44 vhodné do najťažšieho terénu. Predný stabilizátor možno elektronicky odpojiť, čo umožní väčšie kríženie náprav vo veľmi nerovnom teréne.

V zámorí Jeep Wrangler poháňa zážihový šesťvalec Pentastar 3,6 l/209 kW, ten sa do Európy nedostane. Pre európsky trh sú určené dvojlitrový prepĺňaný zážihový štvorvalec (200 kW, 400 Nm) a najmä 2,2-litrový vznetový motor Multijet II. Ten dosahuje najväčší výkon 147 kW a krútiaci moment 400 Nm. S obidvoma motormi spolupracuje výhradne osemstupňová automatická prevodovka.

Nové Wranglery majú bohatú škálu bezpečnostných systémov, ich infotainment Uconnect má dve veľkosti displejov (7 a 8,4 palca) a podporuje moderné mobily (Apple CarPlay i Android Auto), v interiéri sú štyri USB zásuvky, motor sa štartuje tlačidlom. Skrátka, v Jeepe mysleli aj na mladých zákazníkov.

Ale vnútro kabíny je navrhnuté tak, aby sa interiér aj naďalej dal po náročnej jazde v teréne opláchnuť tlakovou vodou z hadice. Pravdaže, predtým treba dobre zakryť displej informačného systému nepremokavou fóliou. Krátke aj dlhé modely nového Wranglera si možno objednať v niektorej z desiatich farebných odtieňov, z čoho tri laky sú metalizované. Predaj v Európe začína tento mesiac.

-jp-

ZA SPOLUAUTOROV: ING. JOZEF SURIAK, MARTIN SURIAK

Prvý prototyp

PROJEKT KOMOROVÉHO ROTAČNÉHO SPAĽOVACIEHO MOTORA

Skladba motora

Aj keď sa dnes zdá, že jediným perspektívnym zdrojom pohonu automobilov blízkej budúcnosti sú elektromotory, v dohľadnom čase spaľovacie motory nenahradia. Éra spaľovacích motorov nekončí, ale môže byť, že k tradičným piestovým pribudnú aj iné.

Ostatne, viacero vynálezcov už v minulosti predstavilo niekoľko verzií spaľovacích motorov iných konštrukcií, ale ani jednému sa zatiaľ so svojim riešením nepodarilo vytlačiť piestový motor. Popis nového spaľovacieho motora zo Slovenska sme dostali v liste od pána Ing. Jozefa Suriaka, ktorý teraz uvádzame:

Volám sa Jozef Suriak, som priaznivcom techniky, automobilového priemyslu a motorov všetkého druhu. Dlhú dobu sledujem ich vývoj, výhody a nevýhody, ich vplyv na životné prostredie. Zaujali ma predovšetkým spaľovacie zážihové motory, dôvody ich pomerne malej účinnosti ako i príčiny vzniku emisií. Porovnával som piestové aj rotačné motory, napr. Wankelov motor s bežným spôsobom plnenia zmesi aj prepĺňané motory. Spoločným menovateľom ich malej účinnosti a vzniku väčšieho množstva emisií je spôsob konštrukčného riešenia motorov, ktorý vznikol pred viac ako sto rokmi a svoj princíp si zachoval dodnes, samozrejme aj s rôznymi úpravami a zlepšeniami, avšak s nezmenenou podstatou konštrukcie a spôsobom spaľovania zmesi.

Doteraz používané motory sú vo svojom pracovnom cykle založené na nutnosti:

- prenosu tlaku plynov z horiacej zmesi na plochu piesta motora zmenou polohy piesta a teda aj zmenou objemu spaľovacieho priestoru z maximálneho na minimálny, čo spôsobuje klesanie tlaku z maximálneho na minimálny a zmenšovanie účinnosti. V tomto štádiu horiaca zmes veľmi prudko zväčšuje svoj objem, molekuly zmesi sa rýchlo vzďaľujú, dochádza k nedokonalému zhoreniu zmesi,
- motory v pracovnom cykle nutne potrebujú činnosť kompresie spaľovacej zmesi, čo podstatne zhoršuje účinnosť motora.

Ďalšie obmedzenia a nevýhody piestových spaľovacích motorov sú:

- nutnosť vratného pohybu piestov vo valcoch motorov z dôvodu prenosu sily z valca cez ojnicu na kľukový hriadeľ motora,
- malá excentricita výslednej sily pôsobiacej na piesty voči hriadeľu motora, čo vytvára malý krútiaci moment,
- pohyblivé prvky motora pri prenose sily z piestov na hriadeľ vytvárajú značné "kmitavé" sily, ktoré spôsobujú vibrácie motora,
- motory pozostávajú z veľkého počtu súčiastok, majú veľkú hmotnosť a sú objemovo veľké.

Po niekoľkoročnej práci sme navrhli **nové riešenie konštrukcie motora na celkom novom princípe,** ktoré odstraňuje uvedené nedostatky súčasných motorov. Nazvali sme ho **"Komorový rotačný spaľovací motor"** a jeho konštrukčné riešenie je chránené na Úrade priemyselného vlastníctva SR. Túto informáciu podávam aj v mene mojich dvoch spoluautorov.

Cielene sme pracovali na myšlienke využitia izochorického spaľovania zmesi v zážihových motoroch. Tento druh spaľovania za konštantného objemu má najväčšiu účinnosť zo všetkých druhov spaľovaní. Pri horení nezväčšuje objem horiacej zmesi, môže dôjsť k dokonalému zhoreniu zmesi.

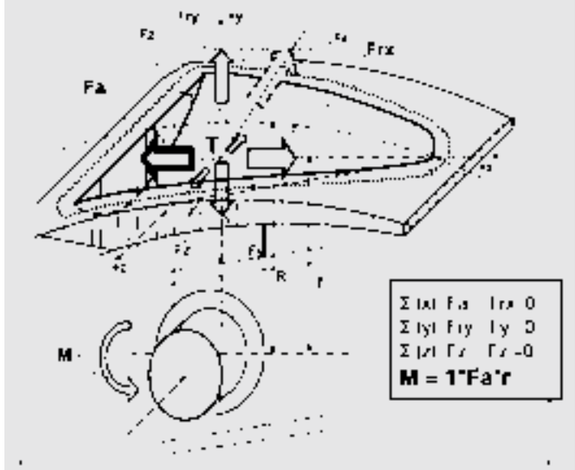
Problémom vysvetlenia podstaty je, že doteraz izochorický dej je chápaný ako statický, bez pohybu. Obdobné riešenie sa pre pohon motorov ešte nepoužilo, v teórií motorov sa o izochorickom deji ako o zdroji pohybu nehovorí, nie sú pre ním vyvolaný pohyb odvodené matematické vzťahy.

Vhodným návrhom konštrukčných prvkov motora, ich vzájomným umiestnením a špecifickým tvarom spaľovacieho priestoru sme dosiahli cielenú premenu tlakovej práce z izochorického spaľovania zmesi na mechanický rotačný kruhový pohyb a tento sa nám podarilo preniesť na hriadeľ bez prevodového mechanizmu.

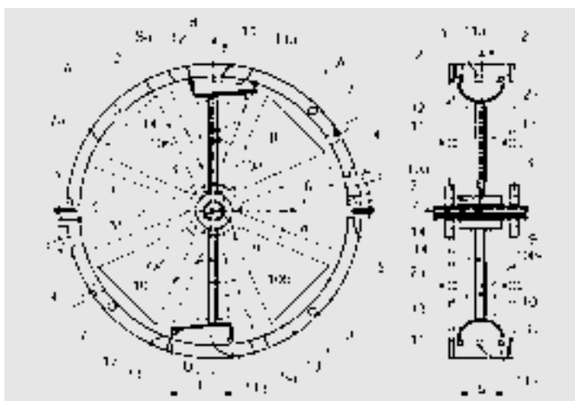
RIEŠENIE SA VYZNAČUJE TÝM, ŽE:

- motor je komorový, rotačný, má statickú vonkajšiu časť - puzdro a vnútornú rotačnú časť – rotor,
- tvar, vzájomné umiestnenie, konštrukčné riešenie puzdra i rotora a tvar spaľovacieho priestoru sú navrhnuté tak, aby umožňovali otáčanie rotora voči puzdru okolo osi hriadeľa,

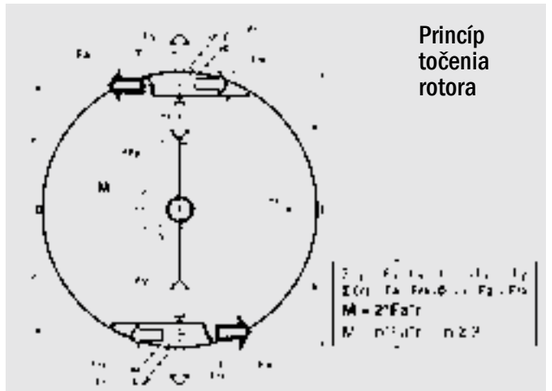
Schéma pôsobenia síl z horiacej zmesi v spaľovacom priestore



- spaľovacie komory sú umiestnené rovnomerne po obvode hriadeľa, čo umožňuje elimináciu sily - Fy rovnako veľkou z komory na opačnom konci rotora,
- spaľovanie zmesi prebieha izochorickým dejom v spaľovacom priestore konštantného objemu a špecifického tvaru. Špecifický tvar umožňuje vytvoriť aktívnu silu - Fa na stenu komory a reakčnú silu Frx na vnútornú plochu puzdra. Tieto sily majú opačný smer, spôsobujú točenie rotora v smere aktívnej sily Fa okolo hriadeľa uloženého v ložiskách,
- tlak z takto horiacej zmesi v konštantnom objeme spaľovacieho priestoru je dlhodobo nemenný aj počas väčších otáčok rotora,



Princíp točenia rotora



- nastáva dlhší čas na horenie a dokonalé spálenie zmesi počas väčších otáčok hriadeľa,
- v pracovnom cykle motora sú činnosti: doprava zmesi prepĺňaním, zapálenie zmesi sviečkou, horenie zmesi, vytváranie aktívnych síl v spaľovacom priestore, ich prenos prostredníctvom rotora na hriadeľ. Táto činnosť prebieha aj počas veľkých otáčok rotora, pokiaľ tlak v spaľovacom priestore neklesne a zmes riadne nezhorí. Ďalšou činnosťou je výfuk spálenej zmesi a výplach („výstrek") komory vzduchom. V komorách na jednom rotore všetky činnosti prebiehajú v jednom okamihu,
- "dvojice" aktívnych síl - Fa v počte komôr - n vytvárajú na ramenách rotora - r krútiaci moment - M vo veľkosti: M = n*Fa*r, ktorý sa prenáša na hriadeľ motora bez prevodového mechanizmu,
- sekcie z puzdier a rotorov možno nasúvať na hriadeľ za sebou s cieľom zväčšenia výkonu motora,
- synchronizáciu všetkých činností v pracovnom cykle vykonáva riadiaca jednotka,
- tesnenie spaľovacieho priestoru "kopíruje" otvorenú plochu spaľovacieho priestoru, je namáhané iba jednosmerným kĺzavým pohybom, mazané je olejom kanálikmi vedúcimi cez hriadeľ a rotor až k tesneniu,
- chladenie motora je kanálikmi v puzdre motora.

ĎALŠIE VÝHODY MOTORA:

- izochorické spaľovanie zmesi má najväčšiu účinnosť zo všetkých druhov spaľovaní,
- všetky pohybujúce sa časti vykonávajú iba rotačný jednosmerný kruhový pohyb okolo osi hriadeľa,
- podstatné časti motora, teda statické puzdro, rotor a hriadeľ majú spoločnú os, totožnú s osou hriadeľa
- pracovný diagram motora na jednu otáčku hriadeľa vykazuje podstatne väčšiu účinnosť ako obdobný piestový alebo Wankelov motor na jednu otáčku hriadeľa,
- veľkosť, tvar spaľovacieho priestoru, polomer - R a činnosť riadiacej jednotky možno optimalizovať,
- motor nepozná činnosť kompresie,
- motor nemá "klasický" kľukový a vačkový hriadeľ,
- je jednoduchý, s malým počtom súčiastok.

Ak Vás prezentovaná myšlienka zaujala a uznáte jej opodstatnenosť, dúfame, že ju pomôžete podporiť. V súčasnosti pracujeme na vývoji prototypu.

Značka Volkswagen Úžitkové vozidlá predstavila na veľtrhu Caravan Salon 2018 v Düsseldorfe (24. augusta až 2. septembra) svoj nový typ Grand California.

Kompletne novo vyvinutý kempingový automobil konštrukčne vychádza z najnovšej generácie typu Crafter. Novinkou značka rozšíri ponuku svojich kempingových automobilov o automobil „šesťmetrovej triedy“, vybavený hygienickou bunkou. Okrem spálne v zadnej časti kabíny môže mať Grand California aj posteľ pre deti v zvýšenej streche. Nový kempingový automobil sa začne predávať na jar 2019.

Štart do novej dimenzie

Kempingový automobil California, predstavený po prvý raz v roku 1988 na báze vtedajšieho typu Transporter (T3), je s viac ako 160 000 predanými exemplármi najúspešnejším vozidlom svojho druhu. Skúsenosti získané počas troch desaťročí jeho výroby značka Volkswagen Úžitkové vozidlá využila pri koncepcii novej verzie Grand California. Obidva modelové rady California sa budú naďalej predávať súbežne.

Interiér so svojou sviežou čistotou a inteligentne premyslenými detailnými riešeniami nadväzuje na tie vlastnosti, ktoré urobili z typu California bestseller. Skrinky v interiéri majú zásadne bielu farbu. Táto farebnosť prispieva k príjemnej atmosfére a podporuje veľkorysý priestorový dojem, rovnako ako vyklápacie okná na bokoch a veľké stropné okná nad dvojitou posteľou v zadnej časti kabíny. Všetky okná obytnej kabíny sú vybavené zdvojenými roletami (sieť proti komárom a zatemnenie). Pre kabínu posádky bola vyvinutá nová koncepcia zatemnenia.

K ďalšiemu sériovému vybaveniu patrí okrem kuchynskej linky a priestrannej hygienickej bunky (840 x 800 mm) aj vonkajšie osvetlenie nad bočnými posuvnými dverami. Sériová prípojka na vonkajšiu sprchu (s nastaviteľnou teplotou vody) v zadnej časti spríjemňuje život v kempe. Elektricky vysúvaný schodík pri bočných posuvných dverách uľahčuje nastupovanie a vystupovanie, súčasťou sériového vybavenia je aj dvojdielna sieť proti komárom v posuvných dverách.

Inovatívnym prvkom je možnosť napojenia reproduktorov v obytnej časti cez Bluetooth. Vďaka tomu je možné počúvať hudbu zo smartfónu, tabletu alebo laptopu nezávisle od systému infotainmentu.

Grand California má otočné sedadlá vodiča a spolujazdca vpredu a lavicu pre dve osoby v obytnej časti. Rodiny s malými deťmi ocenia upevňovacie body pre detské sedačky ISOFIX vrátane úchytov pre horný poistný popruh Top Tether na zadnej lavici. Veľký jedálenský stôl poskytuje dostatok miesta na stolovanie pre štyri osoby. Kuchynské vybavenie zahŕňa výsuvnú 70-litrovú chladničku vrátane mrazničky (dosiahnuteľnú aj zvonka cez posuvné bočné dvere), plynový varič s dvoma horákmi, drez, ako aj rozličné skrinky s posuvnými dverami, zásuvky a výklopné odkladacie schránky.

Výrazným rozdielom oproti menšiemu modelu California „T6“ je hygienická bunka. Okrem WC misy a sprchy obsahuje aj sklopné umývadlo, police na stabilné uloženie kozmetiky na sprchovanie, schránku na toaletný papier (poskytuje ochranu pred vlhkosťou), držiaky na uteráky a strešné okno na vetranie. Nádrže Grand California na čistú vody majú objem 110 litrov. Vypínač vnútorného osvetlenia v kabíne chýba – svetlá sa zapínajú pohybovými snímačmi.

Na želanie výrobca dodáva okrem postele pre deti v zvýšenej streche s integrovaným panoramatickým strešným oknom aj prídavnú stropnú klimatizáciu vzadu, bočnú markízu, nosič na bicykle na zadnú časť vozidla, kempingový stolík a stoličky (ktoré sa dajú uložiť do zadných dvojkrídlových dverí). Sériové plynové kúrenie sa dá na želanie rozšíriť o plynovo-elektrické a naftovo-elektrické kúrenie.

Na želanie výrobca montuje aj solárne články na streche, parabolickú anténu na príjem satelitnej televízie a hotspot (router) LTE WLAN.

Pre Volkswagen Grand California sú k dispozícii mnohé asistenčné a komfortné prvky, ako aj systémy infotainmentu z radu Crafter. K asistenčným systémom patrí napríklad systém monitorovania premávky pred vozidlom „Front Assist“ s funkciou núdzového brzdenia City Brake, asistenčný systém pre bezpečnú zmenu jazdného pruhu „Blind Spot-Sensor“, pre vyparkovanie „Rear Traffic Alert“, ochrany bokov, adaptívny tempomat ACC či cúvacia kamera „Rear View“.

Obytné automobily ako Grand California jazdia po celom svete.

Preto bude značka Volkswagen Úžitkové vozidlá ponúkať novinku aj s pohonom všetkých kolies (4MOTION). Novo vyvinutá zvýšená strecha má aerodynamický tvar, aby výrazne nezväčšovala spotrebu paliva.

Z modelu California „T6“ bola adaptovaná koncepcia dvojfarebného lakovania. Paleta farieb obsahuje odtiene Candy White, Reflex Silver a Indium Grey. Ako dvojfarebné kombinácie sú dostupné Reflex Silver/Indium Grey, Candy White/ Cherry Red, Candy White/ Deep Ocean Blue a Candy White/Mojave Beige Metallic.

-vw-

AUTORI: JOZEF FILANDA, JOZEF BALÁŽ
FOTO: archív autorov

Nové vozidlá z LIAZu Zvolen po roku 1990

Prudký pokles výroby zasiahol na začiatku deväťdesiatych rokov i celý vtedajší štátny podnik LIAZ. Závod vo Zvolene, ktorý sa dovtedy špecializoval na montáž valníkov a podvozkov preto hľadal nové programy. Celkom logicky stavili na nové druhy vozidiel, ktoré značka LIAZ v tej dobe neponúkala – na nižšie hmotnostné kategórie nákladných automobilov, prívesy, návesy a neskôr i autobusy.

Vo Zvolene vyvinuli a vyrábali nákladný automobil LIAZ Furman FZ 13.18 PB. Okrem valníkovej verzie sa dodával i so skriňovou nadstavbou

Materský podnik LIAZ po roku 1989 neúspešne rokoval s automobilkou Mercedes Benz o zavedení montáže nemeckých vozidiel v Jablonci. Zvolenský LIAZ nezávisle rokoval napríklad so značkou MAN, ktorá mala plány vybudovať v jeho priestoroch veľké servisné centrum pre strednú a východnú Európu, ani tento zámer sa však nerealizoval. Na konci roku 1992 prebehla privatizácia štátneho podniku LIAZ a zo závodu vo Zvolene bola v decembri 1992 vytvorená dcérska spoločnosť LIAZ Zvolen, s.r.o., ktorá pokračovala v pôvodnom výrobnom programe výroby valníkov a podvozkov nákladných automobilov LIAZ hmotnostných kategórií 17 až 24 ton.

Klesajúca výroba vozidiel pôvodnej konštrukcie nútila spoločnosť LIAZ Zvolen hľadať ďalšie cesty k rozšíreniu programu i o nákladné automobily nižších hmotnostných kategórií. Výsledkom bol vlastný vývoj a výroba automobilov LIAZ Furman 13.18 PB s užitočným zaťažením 6700 kg a celkovou hmotnosťou 13 ton, ktoré používali štvorvalcový vznetový motor rakúskej spoločnosti Steyr s výkonom 135 kW, šesťstupňovú mechanickú prevodovku ZF, prednú nápravu LIAZ Liberec a zadnú tuhú hnaciu nápravu domáceho výrobcu PPS Detva. Krátka dvojmiestna kabína bola pôvodnej konštrukcie LIAZ, dodávaná už z osamostatneného podniku SVA Holýšov (bývalý závod LIAZ 09). Výroba typu LIAZ Furman prebiehala vo Zvolene v rokoch 1994 až 1996 a celkovo bolo vyrobených viac ako 60 vozidiel, predovšetkým vo verzii valník a podvozok určený k montáži skriňových a ďalších nadstavieb. Okrem valníkovej verzie pripravil zvolenský LIAZ v roku 1995 i zaujímavý prototyp trojstranného sklápača Furman 13.18 SB s užitočnou hmotnosťou 5,9 ton, ktorý sa však už do sériovej výroby nedostal.

V kooperácií s rakúskou spoločnosťou Steyr sa vo Zvolene snažili pripraviť i prototyp terénneho nákladného vozidla s celkovou hmotnosťou 12 ton a pohonom 4x4 určeného pre armádu - ako možnú náhradu za dosluhujúce Pragy V3S. V spolupráci s automobilkou VAB Bánovce (do roku 1990 bývalého závodu podniku Tatra) zase postavili v roku 1994 prototypy vozidiel s podvozkom Tatra a agregátmi vozidiel LIAZ, ktoré dostali označenie TATRAN a FATRAN. Uvažovalo sa, že podnik v Bánovciach bude zabezpečovať výrobu náprav, vo Zvolene sa budú vyrábať rámy a plošiny a bude tu prebiehať i montáž. Kabínu mala dodávať spoločnosť SVA Holýšov (pôvodná krátka kabína LIAZ), prípadne i Kamaz alebo Steyr. K realizácií týchto zámerov však nedošlo. Prakticky neznáma je i krátka spolupráca so slovinskou automobilkou TAM pri výrobe nákladného vozidla ľahkej hmotnostnej kategórie, ktoré bolo osadené kabínou TAM a dostalo označenie „Monarchia“. Niekoľko kusov týchto zaujímavých automobilov údajne zakúpila pošta.

Valníková súprava tvorená vozidlom Furman a nízkopodlažným dvojnápravovým prívesom LIAZ 10.7 VBN15

Ďalším perspektívnym programom, ktorý mal doplniť výrobu nákladných automobilov

Prototyp sklápača LIAZ Furman 13.18 SB sa do sériovej výroby už nedostal

Jeden z prototypov terénneho valníku 4x4 určeného pre armádu v areáli zvolenského LIAZu

Úplne neznámou je spolupráca so slovinskou automobilkou TAM pri výrobe malej série ľahkých nákladných vozidiel „Monarchia“

Trojnápravový valníkový príves pre diaľkovú dopravu LIAZ 22.16 VD 20/TIR s celkovou hmotnosťou 22 ton a užitočným zaťažením 15,8 ton.

Ľahké typy prívesov zo zvolenského LIAZu vybavené účelovými skriňovými nadstavbami z Lučenca

vo Zvolene boli prívesy a návesy. Zámerom bolo dodávať zákazníkom nákladné i prípojné vozidlo od jedného výrobcu, od jednej značky. Pri niektorých typoch bolo navyše možné čiastočne použiť i rovnaké komponenty, napríklad časti karosérie a valníkovej korby či kolesá, docieliť tak pre dopravcu úsporu prevádzkových a servisných nákladov. Závod vo Zvolene disponoval i dostatočnými kapacitami a skúsenosťami s montážou vozidiel a výrobou valníkových plošín, preto šlo o celkom logickú voľbu.

Prvé valníkové prívesy vyrobili v závode LIAZ Zvolen už v prvej polovici deväťdesiatych rokov. Ich sortiment postupne rozširovali aj o samostatné podvozky prívesov, určené k dostavbe kontajnerových, skriňových a ďalších nadstavieb a do výroby zaviedli hneď niekoľko typov prípojných vozidiel v hmotnostných kategóriách 10, 16, 18 a 22 ton s dĺžkou úložnej plochy do 8 m. Dôležitú časť programu tvorili i trojnápravové valníkové návesy s nosnosťou 28 ton, celkovou hmotnosťou 35 ton a dĺžkou úložnej plochy 13,6 m, ktoré niesli označenie LIAZ 35.28 NDV 33/34 (resp. prvý model s nosnosťou 27 ton LIAZ 35.27) a tiež vymeniteľné kontajnerové nadstavby LIAZ C715 (ISO), určené pre kombinovanú prevádzku na cestách a železnici.

Dvojnápravový valníkový príves LIAZ 16.12 VB 19/TIR. Pri montáži prívesov používali i nápravy slovenských dodávateľov VAB Bánovce a STS Kežmarok

Nová generácia návesových ťahačov Škoda „400“ Xena absolvovala funkčné skúšky spriahnutá s návesom zo zvolenského LIAZu

Valníkový náves LIAZ 35.27 NDV 34 zohral úlohu i pri vývoji novej generácie automobilov Škoda LIAZ „400“, resp. jej prvého predstaviteľa, návesového ťahača s označením Škoda Xena 19.47 TBV, vyvíjaného a vyrábaného už len v Mníchovom Hradišti. Prototyp tohto ťahača absolvoval v roku 1997 časť funkčných skúšok práve v súprave s trojnápravovým návesom zo Zvolena.

V roku 1995 spoločnosť LIAZ Zvolen predstavila na autosalóne v Nitre novinku – medzimestský autobus GRANUS, vyrobený v spolupráci s poľskou spoločnosťou Autosan, ktorá dodávala do Zvolena skelet karosérie. Prototyp autobusu bol následne od jesene 1995 nasadený v testovacej prevádzke miestneho dopravcu a vo Zvolene začali s prípravami montážnej linky na štart jeho produkcie.

Vo Zvolene vznikali tiež kontajnerové nadstavby určené na kombinovanú prepravu po železnici a cestách. LIAZ k nim dodával i vlastné, špeciálne upravené podvozky 18.29 UBV, resp. 24.33 PZV

Jeden z prvých prototypov nového autobusu GRANUS. Vo Zvolene pri jeho výrobe nadviazali i na skúsenosti s generálnymi opravami autobusov Š706 RTO, ktoré vykonávali až do konca sedemdesiatych rokov

LIAZ Zvolen prezentoval i diaľkový autokar GRANUS A1012 poháňaný motorom Cummins 221 kW. Fotografia pochádza z dobového prospektu

Prímestský autobus pre 43 sediacich a 27 stojacich cestujúcich dosahoval maximálnu rýchlosť 110 km/h. Poháňal ho prepĺňaný motor Steyr s výkonom 200 kW. Autobus mal šesťstupňovú mechanickú prevodovku ZF a zadnú nápravu domáceho výrobcu PPS Detva

Sériová verzia linkového autobusu LIAZ GRANUS poháňaná motorom Cummins s výkonom 180 kW. Autobus mohol poháňať i motor Steyr 200 kW alebo LIAZ 180 kW

Prvých desať sériovo vyrobených medzimeských autobusov GRANUS H10-11 opustilo továreň vo Zvolene v roku 1997, z nich polovica putovala k dopravcom v Českej republike. Boli osadené motormi Steyr 200 kW (alternatívne bolo možné namontovať i motor LIAZ s výkonom 180 kW, či agregát značky Cummins 180 kW), šesťstupňovou mechanickou prevodovkou vyrábanou v licencii ZF v Maďarsku, prednú nápravu dodával bývalý sesterský závod LIAZ v Liberci a zadná pochádzala od slovenského výrobcu PPS Detva, ktorý v tej dobe úspešne dodával stovky zadných poháňaných náprav napríklad i českému výrobcovi autobusov Karosa. V roku 1998 bola predstavená i prímestská verzia osadená motorom Cummins 180 kW, označovaná ako GRANUS 10-11.2.

V roku 1997 prezentoval LIAZ Zvolen i novú generáciu autokarov A404T Cezar, postavenú v partnerskej spoločnosti Autosan na podvozku Mercedes a pripravoval ďalšie typy autobusov, napríklad diaľkový GRANUS A1012 (s motorom Cummins 221 kW) či turistický A1112. V spolupráci s poľským partnerom uvažovali i o výrobe minibusov a od nich odvodených viacúčelových skriňových verzií GRANUS H6 a H7. Šlo o viacúčelové úžitkové vozidlá určené na prepravu 8 až 24 cestujúcich a nákladu s celkovou hmotnosťou 7 ton, vybavené vznetovým motorom poľskej značky Andoria s výkonom 80 kW a mechanickou päťstupňovou prevodovkou ZF.

V roku 1998 bolo vo Zvolene pre slovenských dopravcov vyrobených 56 autobusov GRANUS, v ďalšom roku ešte približne 70 autobusov, z toho asi 10 vozidiel putovalo opäť do ČR. Následne bola v novembri 1999 výroba v spoločnosti LIAZ Zvolen ukončená. Na výrobu autobusov, prívesov a návesov sa pokúsila ešte nadviazať novo vytvorená spoločnosť GRANUSAN, s.r.o., ale i tá zanedlho ukončila činnosť.

V spolupráci s poľským partnerom plánoval LIAZ Zvolen dodávať i viacúčelové automobily a minibusy radu GRANUS H6. K realizácii tohto projektu však už nedošlo

Dve štúdie auta do extrémneho terénu

Z konštrukčného základu aj u nás známeho pick-upu Isuzu D-Max a z neho odvodeného modelu Isuzu MU-X-SUV v austrálskej spoločnosti EMG, kontrolovanej automobilkou Isuzu, vznikli dve nezvyčajné štúdie pod spoločným názvom Isuzu Concept X. Vytvorili ich predovšetkým pre účely prieskumu trhu, so schopnosťami zvládať nástrahy mimoriadne drsného terénu.

Štúdie dostali extrémne veľké kolesá s pneumatikami Toyo Open Country Mud Terrain rozmeru 38x15,5 palcov (každá s cenou viac ako 1000 dolárov). Keďže v Austrálii pre takéto veľké pneumatiky nik nevyrába vhodné diskové kolesá, bolo ich treba doviezť, čo stálo takmer 10 000 dolárov na jedno vozidlo. Veľkým kolesám technici prispôsobili ich zavesenie, brzdy a systém pruženia.

Svetlá výška vozidiel je až 370 mm a aj vďaka veľkým nájazdovým uhlom, 50 stupňov vpredu a 38 stupňov vzadu (štúdia SUV má vzadu nájazdový uhol „len“ 37 st.) sú obe štúdie schopné výborne prezentovať prejazdnosť automobilov značky Isuzu aj v extrémne ťažkom teréne na austrálskom kontinente.

Napriek tomu spoločnosť EMG ani Isuzu neuvažujú (aspoň zatiaľ nie), že by Isuzu Concept X bol predobrazom sériovo vyrábaného typu –zatiaľ slúžia len na efektnú prezentáciu značky Isuzu v Austrálii. Viaceré súčiastky pre úpravu podvozka a ďalších častí štúdií vyrobili pomocou 3D tlače. Na obidvoch nápravách sú kotúčové brzdy, ich strmene vpredu sú šesťpiestové, vzadu štvorpiestové. V prednej i zadnej časti majú obe štúdie navijaky WARN Zeon 10-S Platinum s ťažnou silou 45 330 N.

Keďže Isuzu patrí medzi tradičných výrobcov kvalitných vznetových motorov, je logické, že aj tieto štúdie poháňa vznetový motor Isuzu. Prepĺňaný štvorvalec má zdvihový objem 3 l, najväčší výkon 132 kW a spolupracuje so šesťstupňovou automatickou prevodovkou. Poháňané sú všetky štyri kolesá.

Štúdia pick-upu má v porovnaní so sériovo vyrábaným pick-upom novú kratšiu a nižšiu korbu s robustným ochranným rámom, pod ktorým sú osadené dve náhradné kolesá. Pick-up Concept X D-Max je dlhý 5500 mm, široký 2150 mm, vysoký 2100 mm.

SUV Concept X MU-X je dlhý 5000 mm, šírku a výšku má rovnakú ako jeho súrodenec. Koncepcia interiéru je zhodná s pick-upom Isuzu D-Max.

-iu-

autor: Ing. Michal Ružinský, PhD.

30 rokov World Solar Challenge

Parkovisko solárnych automobilov pred štartom WSC Darwin

Auto Nuna 9 v polovici trate Alice Springs

Prvý solárny elektrický automobil „Bluebird“ postavil Ed Passerini z New College na University of Alabama, už pred viac ako 40 rokmi, v roku 1977.

Prvý slávny svetový solárny elektromobil „Quiet Achiever“, sponzorovaný spoločnosťou BP, prešiel za 20 dní na rozhraní rokov 1982/1983 naprieč Austráliou (Perth – Sydney, 4057 km, inauguračný traťový rekord) a riadili ho dánsky svetobežník Hans Tholstrup a austrálsky pilot F1 Larry Perkins.

Nuon Solar Team s autom Nuna 9 v cieli WSC Adelaide

Auto Novum 2 v Devils Marbles

Najzvláštnejšou časťou solárnych áut sú karosérie, pričom každé auto je svojím spôsobom unikátne, pretože tu s výnimkou obmedzenia rozmerov nie sú prísne stanovené žiadne štandardy a tvarovo dobré autíčko (s malým aerodynamickým odporom) môže ušetriť solárny výkon. Primárnou záležitosťou je bezpečnosť a preto musí karoséria spĺňať prísne pevnostné a bezpečnostné požiadavky. Podľa jedného z priekopníkov pretekov solárnych automobilov, Austrálčana Johna Hoernera, tu platia len tri primárne pravidlá: bezpečnosť, bezpečnosť a bezpečnosť.

Prvé významné svetové preteky solárnych vozidiel – svetový pohár solárnych automobilov World Solar Challenge (WSC) - sa konali v roku 1987 v Austrálii – ich posledný, štrnásty ročník sa konal v termíne 8. - 15. októbra 2017. Budúci, pätnásty ročník WSC sa pripravuje na 13. až 20. októbra 2019 (http://www.worldsolarchallenge.org).

Stručná história WSC:

Prvé otvorené svetové cestné preteky solárnych automobilov sa konali v novembri 1987, keď sa 23 solárnych vozidiel zo 7 krajín vydalo na transkontinentálne podujatie WSC – World Solar Challenge - zo severu na juh Austrálie. Prvým víťazom sa stal automobil General Motors "Sunraycer".

Zaznamenal inauguračnú strednú rýchlosť podujatia 67 km/h. Vývoj Sunraycera stál GM 8 milión dolárov. WSC v Austrálii medzi Darwinom a Adelaide je odvtedy oficiálnym otvoreným svetovým šampionátom pre elektrické automobily poháňané slnečnou energiou. Ujalo sa motto WSC: **„Brain Sport for the 21st Century“** („Intelektný šport 21. storočia“).

Dohodlo sa, že svetový pohár sa uskutoční každé tri roky. Po prvých štyroch ročníkoch WSC 1987, WSC 1990, WSC 1993 q WSC 1996 zakladateľ Hans Tholstrup predal licenčné právo podujatia lokálnej vláde South Australia.

Pre ďalšie ročníky od WSC 1999 bol za riaditeľa podujatia zvolený Chris Selwood zo South Australian Motosport Board / World Solar Challenge. Od roku 1999 sa podujatie koná každé dva roky (v nepárne roky).

Ďalšie ročníky WSC mali takúto stručnú špecifikáciu:

WSC 1990: 36 vozidiel, 9 krajín, víťaz Spirit of Biel (Švajčiarsko), priemer 62,5 km/h

WSC 1993: 52 vozidiel, 15 krajín, víťaz Honda Dream (Japonsko), priemer 85 km/h, rekord 803 km počas jedného dňa

WSC 1996: 46 vozidiel, víťaz Honda Dream (Japonsko), priemer 89,8 km/h

WSC 1999: 43 vozidiel, 14 krajín, víťaz Aurora 101 (Austrália), priemer 73 km/h

WSC 2001: 33 vozidiel, 11 krajín, víťaz Nuna (Holandsko), priemer 91,8 km/h, rekord 805 km počas jedného dňa

WSC 2003: 22 vozidiel, 12 krajín, víťaz Nuna 2 (Holandsko), priemer 97,02 km/h, rekord 830 km počas jedného dňa

WSC 2005: 21 vozidiel, 9 krajín, víťaz Nuna 3 (Holandsko), priemer 102,75 km/h rekord 860 km počas jedného dňa

WSC 2007: 38 vozidiel, 15 krajín, víťaz Nuna 4 (Holandsko), priemer 90,87 km/h

WSC 2009: 38 vozidiel, 17 krajín, víťaz Tokai Challenger (Japonsko), priemer 100,54 km/h

WSC 2011: 37 vozidiel, 20 krajín, víťaz Tokai Challenger 2 (Japonsko), priemer 91,54 km/h

WSC 2013: 40 vozidiel, 23 krajín, víťaz Nuna 7 (Holandsko), priemer 90,71 km/h

WSC 2015: 43 vozidiel, 23 krajín, víťaz Nuna 8 (Holandsko), priemer 91,75 km/h

WSC 2017: 40 vozidiel, 21 krajín, víťaz Nuna 9 (Holandsko), priemer 81,2 km/h

Auto Punch Two na štarte WSC v Darwin

Punch Powertrain Solar Team v cieli WSC

Podľa technických predpisov ISF (International Solarcar Federation) a WSC 2017 súťažia automobily s plochou solárneho FV panelu (kolektora) do 4 m2. Rozmery vozidla majú stanovené limity: 5 m (dĺžka) a 2,2 m (šírka) pre hlavnú súťažnú triedu „Challenger Class“ (vozidlá so 4 kolesami) a 5x1,8 m pre vozidlá vyvinuté pred rokom 2013, pre nesúťažnú triedu „Adventure Class“ (vozidlá s tromi kolesami - z predošlých ročníkov WSC). V oboch triedach Challenger Class i Adventure Class sa vezie len jedna osoba – vodič solárneho vozidla (pilot). Novinkou od WSC 2013 je súťažná trieda „Cruiser Class“, určená primárne pre praktické vozidlá, vyvinuté pre transport posádky (pre dve a viac osôb).

Povolená hmotnosť akumulátorov pre Challenger aj Adventure Class je: Li-: 15 kg, Li-ion: 20 kg, Li-polymer: 20 kg, LiFePO4: 40 kg.

Oficiálna hmotnosť oblečeného vodiča je 80 kg (pri menšej hodnote sa pridáva balast).

Tokai University Solar Car Team

Auto Tokai Challenger v Alice Springs

Auto RED Shift v premávke Alice Springs

Auto Stella Vie víťaz Cruiser Class WSC

Organizátor WSC 2017: Events South Australia a Division of the South Australian Tourist Commission.

Trasa WSC

Preteky WSC majú presne stanovenú tradičnú trasu (na verejných komunikáciách a autostráde medzi mestami Darwin a Adelaide, 3021 km). Celú trasu pretekov bolo treba prejsť pôvodne za 10 súťažných dní (1987-2001), neskôr za 9 dní (2003-2005) či 8 dní (2007) a teraz (od roku 2009) za 7 dní. Medzi štartom a cieľom je 7 oficiálnych povinných kontrolných bodov i ďalšie nezverejnené kontrolné body (doba kontroly 30 min sa nezapočítava).

Kontrolné miesta, napr. Katherine (318 km), Dunmara (633 km), Tennant Creek (988 km), Barrow Creek (1211 km), Alice Springs (1492 km), Kulgera (1766 km), Coober Pedy (2180 km), Glendambo (2432 km) a Port Augusta (2719 km), teda môžu, ale nemusia byť dopredu oznámené.

Každé solárne vozidlo je sprevádzané dvoma eskortnými klasickými autami tímu (jedno vpredu, druhé vzadu). Oficiálny začiatok dennej jazdy je o 8.00 hod. a koniec o 17.00 hod., pričom každé solárne auto kontroluje osobitný traťový komisár („observer“). Počas jazdy sedí na prednom sedadle druhého vozidla, inak kempuje a stravuje sa s tímom. Práve na kontrolných miestach dochádza k striedaniu (rotácii) „observerov“.

Hlavné výsledky Bridgestone WSC 2017:

Challenger Class (4-kolesové vozidlá, účasť 12 kvalifikovaných solárnych tímov)

1. Nuon Solar Car Team (Holandsko) s autom Nuna 9, 3021 km, príjazd do cieľa 12. 10. 2017 o 14:10:41 hod., stredná rýchlosť 81,2 km/h
2. University of Michigan Solar Car Team (USA) s autom Novum, 3021 km, príjazd 12. 10. 2017 o 16:09:18 hod., priemer 77,1 km/h
3. Punch Powertrain Solar Car Team (Belgicko), s autom Punch Two, 3021 km, príjazd 12. 10. 2017 o 16:38:56, priemer 76,2 km/h
4. Tokai University (Japonsko) s autom Tokai Challenger, 3021 km, príjazd 12. 10. 2017 o 16:48:50 hod., priemer 75,9 km/h
5. Solar Team Twente (Holandsko) s autom RED Shift, 3021 km, príjazd 12. 10. 2017 o 16:56:18 hod., priemer 75,6 km/h
6. Western Sydney Solar Team (Austrália) s autom Unlimited 2.0, 3021 km, príjazd 13. 10. 2017 o 14:08:27 hod., priemer 65,5 km/h
7. Kogakuin University Solar Team (Japonsko) s autom Wing, 3021 km, príjazd 13. 10. 2017 o 15:19:46 hod., priemer 63,8 km/h
8. JUsolarteam (Švédsko) s autom Solveig, 3021 km, príjazd 14. 10. 2017 o 9:38:13 hod., priemer 59,7 km/h
9. Stanford Solar Car Project (USA) s autom Sundae, 3021 km, príjazd 14. 10. 2017 o 9:44:54 hod., priemer 59,5 km/h
10. ANTAKARI (Chile) s autom INTIKALLPA IV, 3021 km, príjazd 14. 10. 2017 o 10:07:06 hod., priemer 59,1 km/h
11. Blue Sky Solar Racing (Kanada) s autom Polaris, 3021 km, príjazd 14. 10. 2017 o 10:34:03 hod., priemer 58.6 km/h
12. NITech Solar Racing (Japonsko) s autom Horizon 17, 3021 km, príjazd 14. 10. 2017 o 11:02:51 hod., priemer 58,0 km/h.

Všetkých 12 solárnych tímov hlavnej kategórie „Challenger Class“ prešlo úspešne celú trasu 3021 km z Darwinu do Adelaide.

V triede novej generácie WSC - Cruiser Class WSC 2017 (4-kolesové vozidlá) – pri

účasti 5 automobilov zvíťazil Solar Team Eindhoven (Holandsko), s automobilom Stella Vie, celá trasa 3021 km s finálnym hodnotením – účinnostným skóre 80 %.

V nesúťažnej triede starších solárnych vozidiel WSC - Adventure Class WSC 2017 (3-kolesové vozidlá), pri účasti 23 automobilov ako prvý dosiahol cieľ v Adelaide 13. 10. 2017 o 9:51:56 hod. UNSW Solar Racing Team Sunswift (Austrália) s autom Violet.

Špičkové svetové solárne tímy

Impozantný prienik do špičkového svetového solárneho motorizmu zaznamenal nováčik WSC 2001 – Nuon Solar Team TU Delft s autom Nuna (s postupnými inováciami - modelmi Nuna 2, Nuna 3, Nuna 4 , Nuna 5, Nuna 6, Nuna 7, Nuna 8 a Nuna 9). Ku štyrom titulom svetového šampióna za sebou na WSC 2001, WSC 2003, WSC 2005 a WSC 2007, pridal dve druhé miesta na WSC 2009 a WSC 2011 aj jubilejné piate prvenstvo na WSC 2013 a teraz už celkové siedme víťazstvo na WSC 2017. Je takto najúspešnejším tímom v histórii svetového pohára solárnych automobilov (1987-2017). Pozoruhodná je účinná spolupráca „tímu veteránov“ (z WSC 2001 až WSC 2015) a súčasného (WSC 2017), keď „starší“ tím asistuje – vždy účinne pomáha ako „podporný“ tím.

Tokai University Solar Car Team sa zúčastnil ôsmich pretekov WSC (1993, 1996, 2001, 2009, 2011, 2013, 2015 a 2017).

Záverečná solárna jazda-paráda v cieli WSC 2017

Po dvoch víťazných ročníkoch WSC 2009 a WSC 2011 zaknihoval aj druhé miesto na WSC 2013, tretie miesto na WSC 2015 a teraz štvrté miesto na WSC 2017. Tím zaznamenal v rokoch 2008-2012 pozoruhodnú sériu troch prvenstiev na najdlhších cestných pretekoch South African Solar Challenge SASC 2008, SASC 2010 a SASC 2012, resp. teda výnimočnú sériu piatich víťazstiev za sebou (SASC 2008, WSC 2009, SASC 2010, WSC 2011 a SASC 2012.

University of Michigan Solar Car Team je najúspešnejším americkým solárnym tímom v histórii: víťazom deviatich ročníkov v rámci American Solar Challenge (Sunrayce 1990, Sunrayce 1993, ASC 2001, NASC 2005, NASC 2008, ASC 2010, ASC 2012, ASC 2014 a ASC 2016) a má aj päť tretích miest z World Solar Challenge (WSC 1990, WSC 2001, WSC 2005, WSC 2009 a WSC 2011) a teraz aj druhé miesto na WSC 2017.

Solar Team Twente sa zúčastnil ostatných siedmich ročníkov WSC, keď zaznamenal tri piate miesta: na WSC 2007, WSC 2011 a teraz na WSC 2017, medailové tretie miesto na WSC 2013 a medailové druhé miesto na WSC 2015.

Punch Powertrain Solar Team sa zúčastnil ostatných siedmich ročníkov WSC, pričom dosiahol medailové druhé miesto na WSC 2007, aktuálne medailové tretie miesto na WSC 2017, piate miesto na WSC 2015 a šieste miesto na WSC 2013.

Solar Team Eindhoven je dominantným tímom v triede novej generácie **WSC – Cruiser Class** – solárne vozidlá pre posádky, keď zvíťazil vo všetkých troch ročníkoch od zavedenia tejto kategórie, teda na WSC 2013, WSC 2015 a teraz WSC 2017.

Autor článku absolvoval ako člen štábu a oficiálny observer päť cestných pretekov svetového pohára solárnych automobilov: WSC 2003, WSC 2005, WSC 2007, WSC 2009 a WSC 2011.

V rokoch 1999-2012 najazdil v 10 pretekoch na cestách v Austrálii, USA, Južnej Afrike a Európe celkove 29 910 km v konvoji solárnych automobilov („za solárnymi vozidlami“) a je v tejto oblasti najvytrvalejším európskym solárnym dobrovoľníkom.

Písmeno F v abecede Lexusu

Bol rok 2006 a od premiéry druhej generácie Lexusu IS uplynulo niekoľko mesiacov. Na verejnosť prenikli snímky zamaskovaného IS, ktorý testovali na okruhu Nürburgring. Lexus si v tom istom roku registroval značku F.

Špekulácie, že F môže byť skratkou slova Fast (rýchly) alebo Flagship (vlaková loď), stratili svoje opodstatnenie v októbri. Spoločnosť oznámila, že na veľtrhu North American International Auto Show 2007 v Detroite predstaví nový športový model IS F, za písmenom F stojí nové oddelenie Lexusu, ktoré sa venuje športovým vozidlám s väčším výkonom. Označenie F pripomína známy pretekársky okruh Fuji Speedway. Tvar nového loga F kopíruje tvar prvej zákruty na trati Fuji. Od roku 2000 patrí slučka pod horou Fuji spoločnosti Toyota a je hlavným testovacím centrom tímu športových vozidiel.

Nový IS F vyvinul malý tím na čele s hlavným inžinierom Yukihiko Yaguchim (na snímke).

Medzi jeho úspechy patrí práca na všetkých štyroch generáciách Toyoty Supra a zype Toyota Chaser určenej pre japonský trh, ktorá je považovaná za inšpiráciu pre Lexus IS F. IS F si vyžadoval motor s výnimočnými vlastnosťami, preto Yaguchi požiadal o pomoc Takaakiho Kimuru, bývalého šéfa programu navrhovania motorov Yamaha pre Formulu 1. Výsledkom spolupráce bol úžasný päťlitrový motor V8 s výkonom 311 kW a krútiacim momentom 505 Nm.

V súčasnosti ponúka Lexus celú škálu modelov s označením F. Tri roky po premiére IS F debutoval superšport LFA – jediný reprezentant línie F, ktorý nemá ekvivalent medzi štandardnými typmi. V roku 2014 do ponuky pribudli kupé RC F, s výkonom 350 kW, a sedan GS F.

-ls-

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 Shine	11 290 €	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

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	9 740 €	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	11 640 €	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	10 540 €	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	8 990 €	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	10 490 €	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	11 090 €	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 Allure	13 890 €	S	4	5	4427 x 1748 x 1477	506/-	R4	1560	D	73	254	M5	P	183	10,8	3,8
301 1,6 VTi Allure	13 690 €	S	4	5	4427 x 1748 x 1477	506/-	R4	1587	B	85	150	A6	P	188	11,1	6,6
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	9 040 €	H	5	5	3700 x 1660 x 1595	267/-	R4	1242	B	66	120	M5	P	170	12,2	4,6
Ignis 1,2 GL+ DUALJET 2WD	10 240 €	H	5	5	3700 x 1660 x 1595	267/-	R4	1242	B	66	120	M5	P	170	12,2	4,6
Ignis 1,2 GL+ DUALJET 4WD	11 940 €	H	5	5	3700 x 1690 x 1595	267/-	R4	1242	B	66	120	M6	4X4	166	11,9	6,0
Ignis 1,2 GLX DUALJET 4WD	13 440 €	H	5	5	3700 x 1690 x 1595	267/-	R4	1242	B	66	120	M6	4X4	166	11,9	6,0
Nový Swift 1,2 GL DUALJET 2WD	9 900 €	H	5	5	3840 x 1735 x 1495	266/679	R4	1242	B	66	120	M5	P	180	11,9	4,3
Nový Swift 1,2 GL+ DUALJET 4WD	12 490 €	H	5	5	3840 x 1735 x 1495	266/679	R4	1242	B	66	120	M5	4X4	176	11,0	4,6
Nový Swift 1,0 GL+ BOOSTERJET 2WD	12 490 €	H	5	5	3840 x 1735 x 1495	266/679	R3	998	B	88	160	M5	P	196	10,6	4,6
Nový Swift 1,0 GLX BOOSTERJET 2WD 6AT	15 290 €	H	5	5	3840 x 1735 x 1495	266/679	R3	998	B	88	160	A6	P	190	10,0	6,0
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 135 kW Scout	31 420 €	K	5	5	4687 x 1814 x 1531	610/1740	R4	1968	D	135	380	A6	4x4	219	7,8	5,1
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
Karoq 1,0 TSI 85 kW Ambition	19 770 €	K	5	5	4382 x 1841 x 1603	521/1630	R3	999	B	85	200	M6	P	187	10,6	5,3
Karoq 1,5 TSI 110 kW ACT Ambition	21 370 €	K	5	5	4382 x 1841 x 1603	521/1630	R 4	1498	B	110	250	M6	P	204	8,4	5,4
Karoq 1,6 TDI 85 kW Style	26 070 €	K	5	5	4382 x 1841 x 1603	521/1630	R4	1598	D	85	250	A7	P	188	10,7	4,6
Karoq 2,0 TDI 110 kW SCR Style	27 470 €	K	5	5	4382 x 1841 x 1603	521/1630	R4	1968	D	110	340	M6	4x4	196	8,7	5,0
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 I 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
Proace Verso L1 2,0 D-4D Active	37 850 €	V	5	5+3	4956 x 1920 x 1890	655/-	R4	1997	D	110	370	M6	P	170	11,0	5,3
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

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
Golf Sportvan 1,4 TSI BlueMotion Technology Comfortline	19 010 €	K	4	5	4338 x 1807 x 1578	590/1520	R4	1395	B	92	200	M6	P	200	9,9	5,6
Golf Variant 1,2 TSI BlueMotion TechnologyTrendline	16 600 €	K	5	5	4562 x 1779 x 1481	605/1620	R4	1197	B	81	175	M6	P	196	10,4	5,1
Golf Variant 1,6 TDI BlueMotion Technology Trendline	21 750 €	K	5	5	4562 x 1779 x 1481	605/1620	R4	1598	D	81	250	A7	P	196	11,0	4,1
Golf Variant 2,0 TDI BlueMotion Technology Highline	26 850 €	K	5	5	4562 x 1779 x 1481	605/1620	R4	1968	D	110	320	A6	P	216	8,9	4,6
Jetta 1,4 TSI BlueMotion Technology Comfortline	18 520 €	S	4	5	4659 x 1778 x 1482	510/-	R4	1395	B	92	200	M6	P	206	9,6	5,4
Jetta 2,0 TDI BlueMotion Technology Comfortline	21 750 €	S	4	5	4659 x 1778 x 1482	510/-	R4	1968	D	81	250	A7	P	197	11,0	4,2
Passat Variant Alltrack 2,0 TDI BlueMotion Technology 4MOTION	39 650 €	K	5	5	4777 x 1832 x 1506	639/1769	R4	1968	D	140	400	A6	4x4	220	8,0	5,2
Passat 1,4 TSI BlueMotion Technology Comfortline	28 480 €	S	4	5	4767 x 1832 x 1456	586/1152	R4	1395	B	110	250	A7	P	220	8,4	5,0
Passat 2,0 TDI BlueMotion Technology Comfortline	30 710 €	S	4	5	4767 x 1832 x 1456	586/1152	R4	1968	D	110	340	A6	P	218	8,7	4,5
Passat Variant 1,4 TSI BlueMotion Technology Trendline	22 540 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1477	650/1780	R4	1395	B	92	200	M6	P	206	9,9	5,5
Passat Variant 1,6 TDI BlueMotion Technology Trendline	24 670 €	K	5	5	4771 x 1820 x 1477	650/1780	R4	1598	D	88	250	M6	P	204	11,0	4,2
Polo 1,2 TSI BlueMotion Technology Trendline	11 930 €	H	5	5	3972 x 1682 x 1453	280/952	R4	1197	B	66	160	M5	P	184	10,8	4,7
Polo 1,4 TDI BlueMotion Technology Comfortline	14 820 €	H	5	5	3972 x 1682 x 1453	280/952	R3	1422	D	66	230	M5	P	184	10,8	3,4
Polo 1,4 TDI BlueMotion Technology Comfortline	16 810 €	H	5	5	3972 x 1682 x 1453	280/952	R3	1422	D	66	230	A7	P	177	11,9	3,9
Sharan 1,4 TSI BlueMotion Technology Comfortline	30 770 €	V	5	5/7	4854 x 1904 x 1740	955/2430	R4	1395	B	110	250	M6	P	200	9,9	6,4
Tiguan 2,0 TSI BlueMotion Technology 4MOTION Highline	34 770 €	K	5	5	4486 x 1839 x 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

Spoločnosť Scania uvádza do prevádzky nový vznetový spaľovací motor DC 13157. Určený je pre ťahače a vozidlá pre diaľkovú a lokálnu dopravu. Spaľovací motor má zväčšený kompresný pomer a upravený vstrekovací systém tak, aby mohol spaľovať upravené palivo (tajnička) označené ED 95. Maximálny výkon 13-litrového vznetového spaľovacieho motora je 301 kW a maximálny krútiaci moment 2150 Nm. Spaľovací motor pracujúci s palivom ED 95 spĺňa emisnú normu Euro 6 a emisie CO2 a NOx sa zmenšili. (MOT´or č. 7-8/2018)

1	2	3	4	5	6	7	8	9

1- palivo pre zážihové spaľovacie motory, 2- dovoz tovaru zo zahraničia, 3- súčiastka spaľovacieho motora, 4- vylučovanie škodlivých látok do ovzdušia, 5- trojrozmerný útvar, 6- zariadenie na príjem elektromagnetických vĺn, 7- podložka z kujnej zliatiny, na ktorej sa kuje, 8- náuka o svetle, 9- súčiastka spojky prevodového mechanizmu vozidla.

Riešenie

Tajnička: **Bioetanol**

1- benzín, 2- import, 3- ojnica, 4- emisia, 5- teleso, 6- anténa, 7- nákova, 8- optika, 9- lamela.

-jo-

Rubriku vedie: Ing. Valentín ZBYŇOVSKÝ

Sedemdesiatročný tulák

◀ Premiera LAND ROVERU na autosalone v Amsterdame v roku 1948

▲ Ten istý automobil po 69 rokoch pripravený na reštaurovanie

Land Rover je ikonou britského automobilového priemyslu. Vznik, tohto legendárneho vozidla nebol náhodný. Ak si uvedomíme, v akom období vznikal, potom máme jasnú odpoveď. Vznikol na základe potrieb a možností povojnového obdobia. Nedostatok ocele a vojnou rozbité cesty viedli spoločnosť Rover k zostrojeniu jednoduchého a zároveň robustného vozidla so stálym pohonom oboch náprav.

Inšpiráciu pre koncepciu terénneho vozidla našiel Maurice Wilks, vtedajší manažér spoločnosti Rover vo vyradenom vojenskom Willyse, s ktorým jazdil na svojej farme. Ocenil jeho výborné jazdné vlastnosti najmä v teréne a na nespevnených cestách.

Jeho odhad bol správny, keď usúdil, že o vozidlo s pohonom všetkých kolies bude veľký záujem. Netrvalo dlho a zrodilo sa vozidlo jednoduchých tvarov, kde najdôležitejším kritériom bola funkčnosť. Horúcu novinku umiestnil Rover na svojom stánku na autosalóne v Amsterdame už pod názvom Land Rover. Reakcia záujemcov bola taká priaznivá, že výrobcu zaplavilo množstvo objednávok. Tento úspech neunikol pozornosti ani britskej vláde, ktorá videla v tom aute výborný exportný artikel. Británia potrebovala nutne devízy, preto poskytla Roveru podporu na prednostný dovoz surovín, aby mohli zväčšiť výrobu a tak uspokojiť čo najväčší počet záujemcov, predovšetkým v zahraničí.

Jednoduchý hranatý tvar Land Roveru bez akýchkoľvek ozdobných prvkov sa osvedčil predovšetkým na vidieku pre potreby farmárov, vidieckych lekárov a zverolekárov.

Prvý prototyp vyrobený v roku 1948 mal vpredu tri sedadlá. Zaujímavosťou je, že pôvodne sa uvažovalo s riadením umiestneným v strede, aby sa ušetrili náklady a zjednodušila výroba pre pravostranné a ľavostranné riadenie. Sériová výroba sa začala roku 1949. Vpredu ostali už len dve samostatné sedadlá, v zadnej časti bola úložná plocha a pozdĺžne sklopné lavičky, na ktorých sa núdzovo mohlo odviezť až 6 osôb. Takmer všetky vozidlá prvej série mali plátennú strechu. Neskôr pribudol model aj s pevnou uzavretou kabínou. Prístrojová doska bola skromná, ale funkčná a prístroje boli sústredené v strede. Predné okno bolo sklopné a až do roku 1979 bolo dvojdielne. Pod prednou kapotou sa nachádzal robustný motor, jednoduchý štvorvalec zdvihového objemu 1595 cm^3 s visutými a stojatými ventilmi, ktorý vychádzal z motora osobného automobilu Rover P3.

Spočiatku bola vo výrobe verzia s krátkym rázvorom náprav označovaná číslom 80. Predné reflektory sa nachádzali pred chladičom za ochrannou maskou. Neskôr pribudol do výrobného programu tzv station-wagon na rovnakom podvozku a s pevnou uzatvorenou kabínou.

Kým prvé kusy mali stály pohon na všetky kolesá, od roku 1950 dostali vypínateľný pohon prednej nápravy a tak bežne boli poháňané zadné kolesá. V prípade nutnosti vodič pákou v kabíne, ktorá sa nachádzala na podlahe vedľa preraďovacej páky uzavrel medzinápravový diferenciál a pokračoval v teréne s pohonom všetkých kolies.

V roku 1952 prešiel tento typ malou modernizáciou. Maska dostala tvar písmena T, pribudli smerové svetlá na blatníkoch a kľučky na vonkajšej strane dverí.

Karosériu tvorili hlinikové rovné plechy

▲ Posledny LAND ROVER defender opušta v roku 2016 výrobnú linku

▲ Winston Churchil pri jednom z prvých sériových LAND ROVEROV.

▲ Aj Slovensko kúpilo niekoľko LAND ROVEROV pre policajtov a hasičov

Od roku 1953 bola v ponuke aj verzia s dlhším rázvorom náprav, označovaná číslom 107. Rázvor verzie sa predlžil z 80 na 86 palcov. K zážihovému motoru pribudol v roku 1957 2-litrový vznetový motor.

Tak ako bolo u nás v minulosti bežne vidieť na vidieku traktor, bol v Spojenom kráľovstve samozrejmosťou Land Rover. V poslednom období sa pre Britov Land Rover stal národným dedičstvom. Mnohí Briti si z bývalých Britských kolónií privážajú späť na ostrovy staré Land Rovery a po zreštaurovaní zaujímajú čestné miesto v garážach vidieckych sídiel ich majiteľov.

Tento rok automobilka slávi 70. výročie predstavenia prototypu tohto slávneho typu sériou podujatí. Čerešničkou na torte je renovácia exempláru, ktorý bol v roku 1957 súčasťou expozície na autosalóne v Amsterdame. Ako píšu viaceré média, nebolo známe, kde skončil tento exemplár Land Roveru. Naposledy vraj jazdil v 60-tych rokoch minulého storočia. Potom dlhé roky stál v poli, kým ho ktosi kúpil, aby ho zrenovoval. Nový majiteľ začal s renováciou, ale nikdy ju nedokončil. A tak auto opäť stálo opustené v záhrade. Keď ho náhodou v roku 2016 objavili, len niekoľko kilometrov od fabriky, kde ho v roku 1948 vyrobili, odborníci z divízie Jaguar Land Rover Classic dlhé mesiace pátrali v archívoch spoločnosti, aby odhalili históriu jeho vlastníctva a potvrdili jeho pôvod. Reštaurátori plánujú zachovať patinu vozidla, čo najviac pôvodných dielcov a prinavrátiť mu svetlozelenú farbu, akú malo na premiére v roku 1948.

▲ Na kráľovskom dvore je niekoľko LAND ROVEROV

▲ Dobová reklama na vozidlo ktoré ide všade

Hoci v roku 2016 sa výroba typu Land Rover Defender skončila, pre veľký úspech v tomto roku by mal byť predstavený jeho nástupca, ktorý by bude mať DNA svojho predchodcu.

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

Z JANOVEJ PÝCHY... SLÁVNE CMC FERRARI D50/1956 F1!

Keď sme v januárovom čísle na tomto mieste publikovali monografiu najnovšieho super modelu CMC Lancia D50/1954 -1955 v M 1:18 (M - 175), netušili sme, že už v septembri predstavíme aj jeho priameho nasledovníka - CMC Ferrari D50 z roku 1956 (M – 180) v rovnakej mierke. Spomenúc aj osem jeho najslávnejších variantov (resp. darčekových balení) štartovaných následne – s pretekovými číslami, už len v limitovaných sériách...

▲ **CMC Lancia D50, Veľká cena Monaka 1955 - vozidlo s číslom 26 -Alberto Ascari. (CMC M-176; jeho limitovaná séria 1500 kusov v M 1:18 vypredaná... skôr, ako sa stihla dostať na trh...)**

▲ **Horúca premiéra: v septembri 2018 prichádza na trh už aj model CMC Ferrari D50 z roku 1956 (tu verzia s „krátkym nosom“) - zatiaľ ako solitér bez pretekového čísla - v M 1:18 (CMC M -180)**

▲ **...a aj celkový pohľad na Ferrari D50/1956 zozadu...**

Vlastne by sa dalo rovno nadviazať na textovú i obrazovú časť vyššie spomenutej dvojstrany z januárového vydania – s krátkym spojovacím nadpisom **„Návrat k sláve a cti“...** Takže voľne pokračujeme: Tragická smrť hviezdneho pilota z vtedy čerstvej pretekárskej stajne F1 talianskej automobilky Lancia, Alberta Ascariho (1918 – 1955) krátko po GP Monako 1955 znamenala – popri medzičasom nabehnutých finančných problémoch – aj skorý koniec pre prekvapivý, ambiciózny projekt D50 Scuderia Lancia. A zároveň aj trpké prebudenie sa zo sladkého sna o účasti na pretekoch **Formuly 1** pre Gianniho Agnelliho

(1921 – 2003) z jeho automobilky Lancia (resp. Scuderia Lancia) ... A čo samotný Vittorio Jano (1891 - 1965), odvtedy už svetoznámy konštruktér dovtedy nevídaného talianskeho zázraku pre trate F1 – Lancia D50? Nuž, i jeho pocity museli byť podobné… Najmä keď 25. júla 1955 sa už jeho vyrobené pretekárske vozidlo F1, spolu s výkresovou dokumentáciou, nástrojmi na jeho výrobu, aj s hromadou medzičasom vyrobených dielcov… rýchlo presunuli k dovtedajšej konkurencii - automobilke Ferrari. Kde sa rozhodli tohto krásavca s dvoma netradične dlhými benzínovými nádržami pozdĺž oboch strán jeho karosérie „prekopať“ tak, ako to vidíme aj pri porovnávaní nášho prvého obrázka s tým druhým (ale aj na poslednom obrázku), ergo, oboch tohoročných noviniek – absolútne bezkonkurenčne špičkových modelov CMC… Možno mnohých modelárov a zberateľov pritom prekvapí fakt, že kým na model CMC Lancia D50/1954-1955 (solitér) sa spotrebovalo v CMC v M 1:18 až 1598 jednotlivých, následne do jediného celku ručne zmontovaných dielcov, pri nemenej náročnej ručnej montáži jeho nasledovníka, CMC Ferrari D50 z roku 1956 - v rovnakej mierke 1:18 - ich bolo už „iba“ 1349… Je teda zrejmé, že Ferrari prepracoval pôvodnú konštrukcia Lancia v rade bodov, integrujúc pritom k tej novej (a už svojej) aj mnoho vlastných revolučných myšlienok... Spomeňme aspoň tieto najpodstatnejšie zmeny: boli zrušené obe postranné benzínové nádrže na bokoch karosérie – nahradila ich jediná nádrž umiestená v zadnej časti vozidla; karoséria bola modifikovaná v oblasti oboch bývalých postranných benzínových nádrží po novom; premiestnenie výfukového potrubia tak, že výfuky sa umiestnili na ľavú/pravú stranu karosérie; rôznymi úpravami sa zväčšil výkon motora na 195 kW (265 konských síl); oba dovtedajšie blokové olejové chladiče nahradil jediný rúrkový, zabudovaný v prednej časti vodného chladiča; pôvodné pneumatiky nahradili iné – značky Englebert. A dovtedajší pilot Mercedesu prešiel v roku 1955 k Ferrari. So svojimi kolegami, Talianmi Luigim Mussom a Eugeniom Castellottim spolu s britským nováčikom Petrom Collinsom vytvorili pre rok 1956 nový super tím: vyhrali až päť Grand Prix a ich eso, samotný J.M. Fangio obhájil na konci sezóny na svojom Ferrari D50 už štvrtý raz titul majstra sveta v F1. Ak dodáme, že v jednotlivých súťažných kolách bol neraz časový rozdiel medzi prvým a druhým pilotom len niekoľko zlomkov sekundy – čo k tomu dodať? Už len dve kapitolky: v prvej uveďme technické údaje predlohy Ferrari D50 z roku 1956, v druhej zas priblížme modelovú miniatúru CMC Ferrari D50/1956 v M 1:18!

A NECH UŽ ROZPRÁVAJÚ AJ PRILOŽENÉ OBRÁZKY... Originál mal nezávisle zavesené kolesá na mriežkovom rúrkovom ráme s integrovaným 8-valcovým 90° V-motorom s 2 ventilmi/valec – riadený dvoma v hlave valcov uloženými vačkovými hriadeľmi, mazanie so suchou kľukovou skriňou, prípravu palivovej zmesi s dvojitým spádovým karburátorom (4x Solex 40 P II), magnetické dvojité zapaľovanie s dvoma zapaľovacími sviečkami/valec, „zdvihový pomer“ 76x68,5 mm, objem valca 2486 cm^3, výkon 195 kW (265 k) pri 8000 ot./min., najväčšiu rýchlosť až 300 km/h (podľa stáleho prevodového pomeru v zadnej náprave), päťstupňovú prevodovku zabudovanú vzadu priečne s nápravou (zahrňujúc prevodovku/spojku/diferenciál), rázvor náprav 2280 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1270/1270 mm, dĺžku 3850 mm, šírku 1448 mm,

▲ **Verme, že dokonale modelovo zvládnutý motor CMC Ferrari D50/1956 sa objaví aj samostatne, v PC (osobitnej vitrínke)**

◀ **Ako inak pri CMC: sedadlo pilota i opierka pre hlavu sú z pravej kože!**

výšku 962 mm a vlastnú hmotnosť 640 kg. A kovový model CMC Ferrari D50/1956? Už vieme, že najnovší model CMC bol ručne (pomocou pinzety!) zmontovaný z 1349 dielcov, kryt jeho motora sa dá zložiť, má aj pohyblivú vetraciu klapku pre priestor okolo nôh, i pohyblivú vetraciu klapku pre celý interiér; dokonale detailné zobrazenie 8-valcového 90°V-motora so všetkými príslušnými agregátmi a kompletnou kabelážou; bočné výfukové rúry sú v kovovom vyhotovení, kovová predná náprava s trojuholníkovými ramenami, s tlmičmi pruženia a priečnymi listovými pružinami, zadná náprava DeDion takisto z kovu, s tlmičmi pruženia i priečnymi listovými pružinami; rúrkový olejový chladič je pred vodným chladičom, kompletné detailné zobrazenie chladiaceho systému s okruhom olejovým i pre pohonnú látku je samozrejmosťou, pohyblivé kryty

▲ **Čerešničky na torte a la CMC: zložený kryt motora, demontované koleso, vzadu ručný externý batériový vozik aj s rýchloštartérom…v M 1:18!**

na benzínovej nádrži i nádrži na napĺňanie oleja takisto, ba aj o čosi elegantnejší kokpit ako mal model CMC Lancia D50/1954-1955 – i tu so sedadlom i opierkou hlavy pre pilota z pravej kože, perfektne zhotovené kolesá s drôteným, ručne vyhotoveným výpletom z nehrdzavejúcej ocele, napnuté na hliníkový veniec obruče (aj s kovovými vsuvkami), plne funkčné sú aj originálne centrálne matice kolies s pravým/ľavým závitom. A vezmite na to jed, že aj identický lak modelu je totožný s červeným farebným odtieňom originálov Ferrari! A aby toho nebolo dosť, nechýba ani originálne dobové príslušenstvo pridané osobitne: batéria na ručnom dvojkolesovom štartovacom vozíku aj s externým štartovacím prístrojom! Ako sa oba tieto externé kusy správne zapájajú k slávnemu vozidlu F1 z polovice 50. rokov? Poľahky, rýchlo a elegantne – presne tak, ako to bývalo aj v skutočnosti (názorne to prezrádza priložený návod)… A tých osem očíslovaných variantov tohto modelu v M 1:18 navyše? Ide o víťazné vozidlá najslávnejších pilotov F1 z polovice 50. rokov minulého storočia, kedy v roku 1956 Scuderia vyhrala až päť Grand Prix a Juan Manuel Fangio, eso jej pilotov, mohol na konci sezóny na svojom Ferrari D50 oslavovať svoje štvrté svetové majstrovstvo! Isteže: čo model, to tie najvzrušujúcejšie spomienky, no kedže len poznámky o nich sa vošli na trojnásobok plochy tohto textu, z logických príčin ich už nespomíname. **MOŽNO NIEKEDY INOKEDY – POSTUPNE...** No i tak ich na záver aspoň spomeňme, že za volantom Ferrari D50 (s tzv. „dlhým nosom“) s číslom 1 na GP Nemecka sedel Fangio (M-181, limitovaná séria 1500 kusov), s číslom 14 na GP Francúzska zas Collins (M-182 lim. ed. 1500 ks),s číslom 26 na GP Talianska (Monza) Collins/Fangio (M-183 lim. ed. 1000 ks – táto séria bola vypredaná skôr, ako stihla prísť na trh), duo (!) s číslom 6 GP Turín Alberto Ascari - CMC Lancia D50 (červený) a s číslom 20 A. Pilette - CMC Ferrari D50 (žltý) GP Belgicka (M-184 lim. ed. 1000), CMC Ferrari D50 (s „dlhým nosom“) s číslom 2 GP Nemecka Collins (M-185 lim. ed. 1000), s číslom 1 CMC Ferrari D50 GP Anglicka „Fangio“ (M-197 lim. ed. 1000), no budú aj dve osobitné série “Lucky Set 2018“/Veselá séria 2018 v dioráme: CMC Ferrari D50 (s „dlhým nosom“) z GP Nemecka – s číslom 1 „Fangio“ plus CMC Ferrari D50 (s „krátkym nosom“) s číslom 1 z GP Anglicka „Fangio“ plus CMC Ferrari D50 (s „krátkym nosom“) z GP Talianska „Fangio/ Collins (s číslom 26) – chýbať nebude ani figúrka Fangia ! (M-201 lim. ed. 200 ks) , resp. CMC Lucky Set 2018 „Collins“: CMC Ferrari D50 (s „krátkym nosom“) z GP Francúzska s číslom 14 plus CMC Ferrari D50 (s „krátkym nosom“ GP Nemecka s číslom 2 plus CMC Ferrari D50 („krátky nos!) z GP Talianska s č. 26 Collins/ Fangio – s jeho figúrkou (lim. ed 200 ks).

Tak čo poviete? Nie je to skvelý návrat značky Ferrari do sveta en miniature, ktorá pred časom z neho náhle úplne zmizla?

▼ **Sú si podobné? No... akože; červená CMC Lancia D50 z rokov 1954/55 vedľa žltého CMC Ferrari D50/1956 – oba modely v M 1:18 – ktorej z týchto dvoch tohoročných noviniek CMC by ste dali prednosť ponajprv..?**

▼ *Už viete, kto vyhral v roku 1956 na tomto Ferrari D50/1956 s „dlhým nosom“..?*

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

Hlahol zvonov

Po stáročia sa na území terajšieho Slovenska zhromažďovali kresťanskí, vo väčšine našich regiónov najmä katolícki veriaci v stánkoch Boha, v kostoloch. Od nepamäti zvolával ich hlas zvona z kostolnej veže. Tak to bolo aj vo Veľkej, časti Popradu.

Tunajší kostol je zasvätený svätému Jánovi, evanjelistovi. Že ide o starobylé patrocínium dosvedčuje aj erb mestečka, v modrom štíte strieborné rameno (svätého Jána Evanjelistu), ktoré drží zlatý kalich s vyliezajúcim strieborným drakom. Podľa tradície sa po vzkriesení Ježiša Ján usadil v Efeze aj s Máriou, Ježišovou Matkou. Napísal štvrté evanjelium, tri listy a Apokalypsu, Zjavenie apoštola Jána. Založil viacero prvokresťanských spoločenstiev v Malej Ázii. Ako jediný z apoštolov nezomrel mučeníckou smrťou, preto erb Veľkej je modrý. Hoci na rozkaz cisára Domiciána evanjelistu Jána hodili do suda s vriacim olejom, zázrakom neumrel. Musel však odísť do vyhnanstva na ostrov Patmos. Zomrel až okolo roku 100 v Efeze, vo vysokom veku. Je patrónom Malej Ázie a sochárov, maliarov, tlačiarov, výrobcov papiera, kníhviazačov, kníhkupcov, spisovateľov, úradníkov, notárov, teológov, vinárov, mäsiarov, sedlárov, sklenárov, rytcov, výrobcov sviečok a prútených vecí. Je ochrancom pre dobrú úrodu, pred krupobitím, otravou, popáleninami a epilepsiou.

Samotný kostol vo Veľkej vznikol okolo roku 1260, čiže pred prvou zmienkou o mestečku. Nachádza sa v opevnenom areáli v centre mestskej časti. Kostol je v dnešnej dobe farským chrámom miestnej farnosti Rímskokatolíckej cirkvi, spravovanej saleziánmi don Bosca.

Ide o dvojloďový ranogotický kostol s polygonálnym presbytériom, predstavanou západnou vežou, severnou sakristiou a dvojpodlažnou prístavbou. Ako typická ranogotická stavba z tej doby mal podobu jednolodia s kvadratickým presbytériom a západnou predstavanou vežou. Pôvodné presbytérium bolo začiatkom 40. rokov 14. storočia rozšírené polygonálnym ukončením a k severnej stene lode pristavali kaplnku. Okolo roku 1370 bola loď zaklenutá na dva desaťboké piliere, čím sa jej dispozícia zmenila na dvojlodie. Aj koncom 15. storočia prešiel kostol prestavbou, kedy severnú kaplnku nahradila dvojpodlažná prístavba, ktorej horná časť, pôvodne prístupná z lode, slúžila zrejme ako oratórium. V 18. storočí bol celý objekt barokovo upravený, kedy pred južný portál doplnili predsieň. Roku 1819 vstavali do západnej časti lode murovanú klasicistickú tribúnu. Na južnej stene severnej prístavby v roku 1956 odkryli sondami unikátne stredoveké nástenné maľby, ktoré zrejme tvoria súčasť kristologického cyklu a pochádzajú asi z polovice 14. storočia. Nové vitráže okien boli zhotovené v roku 2003.

Z ranogotickej stavby sa zachovala barokovo upravená veža a obvodové múry lode s južným ústupkovým portálom. Portál predstavuje krásnu ukážku ranogotického umenia. Jeho kalichové hlavice stĺpikov sú zdobené reliéfom viničných listov a po oboch stranách samotného vstupu sú ľudské tváre. Naľavo Adama a napravo Evy.

Z čias gotických prestavieb sa zachovalo zaklenutie presbytéria so zdobenými svorníkmi, reliéf ružice, resp. Baránka Božieho, a klenba lode podoprená dvoma stredovými piliermi. Kamenné pastofórium, schránka na prechovávanie Sviatosti oltárnej z konca 15. storočia a zamurovaný jednoduchý portál v južnej stene presbytéria, patrí k architektonickým detailom z tohto obdobia. K interiéru kostola patrí bronzová krstiteľnica z dielne Johannesa Weigela zo Spišskej Novej Vsi, pochádzajúca z roku 1439 a neskorogotický krídlový oltár Panny Márie z roku 1480. Oltár sa dnes však nachádza v zbierkach Kresťanského múzea v Ostrihome.

Zvony sa po stáročia ozývajú aj v Kostole svätého Egídia v starom meste Poprad, ktoré sa v historických záznamoch spomína prvý raz v roku 1256. A už z roku 1268 pochádza správa o jestvovaní fary. Ako hovorí názov, vznik kostola súvisí s kultom svätého Egídia. Podľa legendy bola tomuto svätcovi zasvätená v tomto kraji pútnická kaplnka. Keďže v priebehu dejín došlo k zničeniu archívnych záznamov vzťahujúcich sa na najstaršie dejiny mesta, presný údaj o jej vzniku a lokalizácii však chýbajú. Podľa ďalšej legendy, zachovanej v záznamoch z 19. storočia, bola vraj kaplnka pozostatkom kláštora zničeného počas tatárskeho vpádu.

Vznik kostola sa podľa dochovaných záznamov datuje do obdobia okolo roku 1245. Pôvodne šlo o jednoloďovú stavbu s rovným uzáverom presbytéria. Na západnej strane pravdepodobne existovala veža. Najneskôr koncom 13. storočia vznikol v južnej stene lode portál, ktorého autorstvo sa pripisuje bližšie neznámej stavebnej a kamenárskej hute pôsobiacej na Spiši.

Prvý písomný záznam o existencii tunajšej sakrálnej stavby pochádza až z roku 1326, v súvislosti s udelením odpustkov návštevníkom kostola pápežom Jánom XXII. K významným stavebným úpravám existujúcej stavby prišlo v druhej polovici 14. storočia, kedy bola hlavná loď zaklenutá klenbou, čím vznikol dvojloďový priestor. V tom čase vznikla aj sakristia a na severnej strane kostola bola pristavaná kaplnka svätého Valentína, dnes už neexistujúca.

V dôsledku prílivu obyvateľstva nemeckej národnosti, príslušníkov evanjelickej cirkvi, kostol v rokoch 1575 - 1671 slúžil evanjelikom. Počas tohto obdobia bol kostol v dôsledku živelných pohrôm niekoľkokrát opravovaný. Najväčšou rekonštrukciou bola skoro nanovo vystavená veža v roku 1663.

Zvon v Kostole svätého Jána Evanjelistu, vo Veľkej

Počas rekonštrukcie bola k hlavnej lodi pristavená južná predsieň, kde bol vytvorený hlavný vchod. V roku 1708 vypukol v meste rozsiahly požiar, ktorý zničil nielen drevenú faru a jej archív, ale poškodil aj kaplnku svätého Valentína. Koncom 18. storočia bola uskutočnená ďalšia prestavba kostola, počas ktorej bol barokovo upravený, vrátane interiéru, a uskutočnená bola prístavba sakristie. Z tohto obdobia pochádza hlavný oltár s obrazom patróna kostola. Došlo k zamurovaniu gotických okien, ktoré boli nahradené barokovými. Zaujímavosťou bolo, že na úpravy finančne prispel aj vtedajší cisár Jozef II., známy svojim kritickým postojom k cirkvám. Stavebné zásahy v 20. storočí neboli dôsledné a tak dochádzalo k postupnému chátraniu stavby a v roku 1942 bol kostol z bezpečnostných dôvodov úplne uzavretý.

O ďalších osudoch kostola ako aj starého mesta Poprad si povieme niečo nabudúce. Kiež by sa nezmenila identita tohto nádherného podtatranského kraja stáročiami podfarbovaná hlaholom zvonov!

VYROBENÉ NA SLOVENSKU

www.kia.sk

Keď vás poháňa dizajn a technológie.

CEED

KIA

The Power to Surprise

Nová generácia Kia Ceed. Šikovný ťah.

Ak je pre vás rozhodujúci dynamický dizajn a športový charakter, potom nová Kia Ceed okamžite uchváti vašu pozornosť. Pridajte k tomu sériovo dodávané inovatívne technológie vrátane Systému udržiavania vozidla v jazdnom pruhu, Systému sledovania pozornosti vodiča a Asistenta na predchádzanie čelným zrážkam a ihneď viete, že máte pred sebou víťaznú kombináciu.

7 ROČNÁ ZÁRUKA* GARANCIA KVALITY

Kia Motors Sales Slovensko, s.r.o.: Bližšie informácie o ponuke sa dozviete u každého autorizovaného predajcu Kia.
Kombinovaná spotreba paliva: 3,8–6,4 l/100 km, emisie CO_2: 99–145 g/km. *Záruka 7 rokov/150 000 km. Obrázok je ilustračný.