MOT'or

Nová technika

JANUÁR 2019 | 1,00 €

PREDSTAVUJEME

Lincoln Continental
Range Rover Evoque
Škoda SCALA
Lexus LF-1
Genesis G90
Renault EZ-ULTIMO
Mitsubishi L200
McLaren 720S Spider



Mitsubishi L200

RANGE ROVER EVOQUE

REKORDNÉ ČÍSLA ZO SVETA PNEUMATÍK

Meníte sa za volantom na zombie?

ČO OČAKÁVAJÚ MILENIÁLI OD AUTOMOBILU?

9 771336 420084 01

www.vwuzitkove.sk

MAKAŤ NESTAČÍ.



€ IDEAL
ZVÝHODNENIE AŽ DO 5 700 €

Spojte silu s rozumom. Držte krok s budúcnosťou vďaka technologicky najvyspelejším modelom značky Volkswagen Úžitkové vozidlá.

Rozhodnite sa pre lídra v inováciách a vyberte si jedno z najinteligentnejších úžitkových vozidiel. **Volkswagen Caddy, Caravelle, Multivan, Transporter, Amarok alebo nový Crafter** teraz môžete získať **s financovaním bez navýšenia**. Nasledujte najsilnejších, to najlepšie zo segmentu úžitkových vozidiel je tu pre vás aj **s cenovým zvýhodnením IDEAL až do výšky 5 700 €**.

Kontaktuje svojho predajcu Volkswagen Úžitkové vozidlá a dajte sa do práce. My sme pripravení.

Úžitkové vozidlá

Financovanie 1% Profi Kredit 1/3 1/4 1/5

Inzercia obsahuje reklamu na produkty „Financovanie za 1 %" a „Financovanie Profi Kredit" od spoločnosti VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o.
Cenové zvýhodnenie IDEAL platí na vybrané modely Caddy, Transporter, Caravelle, Multivan, Crafter a Amarok na limitovaný počet vozidiel do vypredania zásob. Spotreba paliva v l/100 km: 4,4 – 9,4 (kombinovaná), emisie CO_2 v g/km: 114 – 216 (kombinované). Triedy energetickej efektivity: A – D. Všetky uvedené ceny sú ceny odporúčané pre klienta v € s DPH a majú len informatívny a nezáväzný charakter. Podrobnosti o ponuke modelov, ich konečných cenách, ich špecifikácii, dostupnosti, dodacích podmienkach a uvedených doplnkových službách vám poskytne váš autorizovaný predajca Volkswagen Úžitkové vozidlá. Fotografia je ilustračná.

Youtube | Volkswagen Úžitkové vozidlá Facebook | Volkswagen Úžitkové vozidlá

SPICE

Students program of integrated company education

ZVÄZ AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU SLOVENSKEJ REPUBLIKY ZAP



OKOREŇ SI VYSOKOŠKOLSKÉ ŠTÚDIUM

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

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

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

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

PARTNERSKÉ FAKULTY

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

PRIEMYSELNÍ PARTNERI

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

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

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

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. 12. 2018



Seat Ateca 1.6 TDI 85 kW 7-DSG XCELLENCE (TDI 115)



Škoda Karoq 1.6 TDI 85 kW 6MT Ambition



Renault EZ-ULTIMO



McLaren 720S Spider

OBSAH

EKONOMIKA
Bez podpory vlády a masívnej kampane budú školy aj naďalej vychovávať naše deti pre úrady práce 4
Čo očakávajú mileniáli od automobilu 16
Výrobu Kie ProCeed už naplno rozbehli 34

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY
Cestné kontroly s viacerými novinkami 8
Tipy pre bezpečnú cestu 11
Meníte sa za volantom na zombie? 14

TECHNIKA
Rekordné čísla zo sveta preumatík: niekoľko je aj z dielne Continentalu 10
Mercedes-Benz EQC 56
Vplyv paliva na emisie 58
Komplexná bezpečnosť Subaru 65
Lexus s kamerami namiesto zrkadiel 66

PRÁVNA RUBRIKA 12

VYSKÚŠALI SME
Seat Ateca 1.6 TDI 85 kW 7-DSG XCELLENCE (TDI 115) 18
Peugeot 3008 2.0 BlueHDi 180 S&S EAT8 GT 20
Peugeot 308 1.5 BlueHDi S&S 96 kW Allure 21
Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI 22
BMW X2 sDrive 18i 24
BMW X1 sDrive 20i M Sport 25
Škoda Rapid Liftback 1.0 TSI 81 kW 7AT Style 26
Škoda Karoq 1.6 TDI 85 kW 6MT Ambition 27
Ford C-MAX 1.0 EcoBoost 92 kW Sport 28
Opel Astra K 1.6 Turbo 147 kW S/S 6MT Innovation 30
Citroën Berlingo BlueHDi 100 FEEL 32

PREDSTAVUJEME
Lincoln Continental 36
Range Rover Evoque 40
Škoda SCALA 44
Lexus LF-1 50
Genesis G90 51
Renault EZ-ULTIMO 52
Mitsubishi L200 54
McLaren 720S Spider 55

HISTÓRIA MOTORIZMU
Vznik prvej automobilky na Slovensku 60
Historické vozidlá 76

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 67

MODELY
Svet v miniatúre 78

POZNÁVAME VLASŤ
Potulky po Slovensku 80

autor: Samuel BIBZA

„BEZ PODPORY VLÁDY A MASÍVNEJ KAMPANE BUDÚ ŠKOLY AJ NAĎALEJ VYCHOVÁVAŤ NAŠE DETI PRE ÚRADY PRÁCE“



Na Mikuláša, 6. decembra 2018 Asociácia priemyselných zväzov zorganizovala v Bratislave tlačovú besedu o chabom postupe tzv. duálneho vzdelávania. Mala samozrejme iný názov, ten je nadpisom tohto článku, ale jej podstata nie je v rozpore s prvou vetou tohto „pojednania“. Najprv uvedieme oficiálnu správu z tlačovej besede doplnenú ilustráciami, ktorými prednášajúci vysvetľovali novinárom súčasný stav nášho odborného školstva a „kádrové“ potreby zamestnávateľov. K niektorým v závere článku uvedieme vlastnú úvahu.

Reforma stredoškolského vzdelávania sa dostala do štádia, keď je možné urobiť prvú relevantnú bilanciu.

Tri roky reálneho budovania systému duálneho vzdelávania na Slovensku priniesli prvých 113 úspešných absolventov a stále rastúci záujem o vstup do systému zo strany zamestnávateľov, škôl i žiakov. Aj napriek tomu reforma zaostáva za očakávaniami zamestnávateľov. Všetci zainteresovaní sa zhodujú v jednom: bez výraznej podpory vlády a masívnej celoštátnej kampane nie je možné očakávať výrazný pokrok reformy vzdelávania na Slovensku.

Do systému duálneho vzdelávania bolo aktuálne ku koncu októbra tohto roku (2018) zapojených 3970 žiakov. Počet zamestnávateľov dosiahol k tomuto istému termínu počet 631. Žiaci sa môžu v rámci systému duálneho vzdelávania učiť na 231 školách, v 161 študijných a učebných odboroch. Pri hodnotení podielu sektorov na počte žiakov sú na prvých miestach: strojnícko-automobilový sektor, elektrotechnický sektor a sektor obchodu a služieb. V rámci regionálneho rozloženia reformy sa najviac žiakov učí v Trenčianskom kraji, nasleduje Žilinský, Nitriansky a Bratislavský kraj.

„Aj napriek tomu, že sa do reformy duálneho vzdelávania zapája čoraz viac žiakov, škôl i zamestnávateľov, nie sme s týmito počtami ani zďaleka spokojní,“ hovorí Alexander Matušek, viceprezident Asociácie priemyselných zväzov a prezident Zväzu automobilového priemyslu SR. *„Až 63 percent absolventov stredných škôl nepracuje vo svojom odbore. Pritom až 38 percent podnikov odmieta zákazky pre nedostatok pracovnej sily.“*

Neefektívne vynaložené ročné výdavky iba na stredné školstvo predstavujú 250 miliónov eur, plus ďalšie prostriedky sú potrebné na rekvalifikáciu. *„ Je nám jasné, že hlas zamestnávateľov musí byť stále dôraznejší, inak sa veci nepohnú výrazne dopredu. Aj to je jeden z dôvodov, prečo sme sa rozhodli reformu komunikovať prostredníctvom Asociácie priemyselných zväzov. Nedávno sme sa stali členom tripartity. Potrebu podpory reformy zo strany štátnej i verejnej správy chceme preto komunikovať aj v rámci tejto platformy.“*

Počas uplynulých rokov sa podarilo zrealizovať viacero požiadaviek. Zamestnávatelia vstúpili do vedenia Národného programu duálne vzdelávanie a zlepšenie kvality a atraktivity odborného vzdelávania a prípravy. Prijatá bola aj dôležitá novela zákona 61/2015 Z. z. o odbornom vzdelávaní a príprave. „Novela priniesla viacero pozitívnych zmien,“ hovorí Alexander Matušek. „ Zjednodušil sa administratívny proces overovania zamestnávateľa, zrušilo sa krátenie normatívu školám, zmenili sa plány výkonov škôl.“ Plánovanie počtu miest sa realizuje už nielen na triedu, ale aj na žiaka a nadväzuje na verifikáciu potrieb trhu práce. Plán výkonov škôl sa vydáva rozhodnutím predsedu samosprávneho kraja a ministerstvo školstva preberá v tejto súvislosti úlohu kontrolného a odvolacieho orgánu.

Podporu vlády či ministerstiev však zamestnávatelia očakávajú pri vybudovaní centier orientácie na výber povolania, pri vytvorení novej sústavy študijných a učebných programov a jej implementácie do praxe v roku 2019/2020 či pri podpore rekvalifikácií s prvkami duálneho vzdelávania s cieľom zabezpečiť v krátkom čase dostatok pracovnej sily. Zamestnávatelia preto pripravili akčný plán ďalšieho smerovania odborného vzdelávania a prípravy na roky 2020-2025, ktorý obsahuje tieto body:

1. **Smerovať rolu zamestnávateľov ako poskytovateľov vzdelávania**
2. **Na základe analýzy nastaviť novú efektívnu sieť škôl**
3. **Zmeniť financovanie škôl podľa ich kvality a uplatnenia sa absolventov s využitím dát Sociálnej poisťovne**
4. **Vytvoriť dostatočne veľkú ponuku učebných miest v SDV zamestnávateľmi vo všetkých sektoroch hospodárstva**
5. **Zapojiť mestá a obce do činnosti Rady vlády pre OVP a Krajských rád pre OVP ako plnohodnotných členov**
6. **Sprevádzať žiakov a študentov ZŠ a SOŠ pri výbere povolania, získaní nových kompetencií, získaní úplnej kvalifikácie a príprave na prácu**
7. **Overovať kvalitu prípravy na povolanie a poskytovať spätnú väzbu**

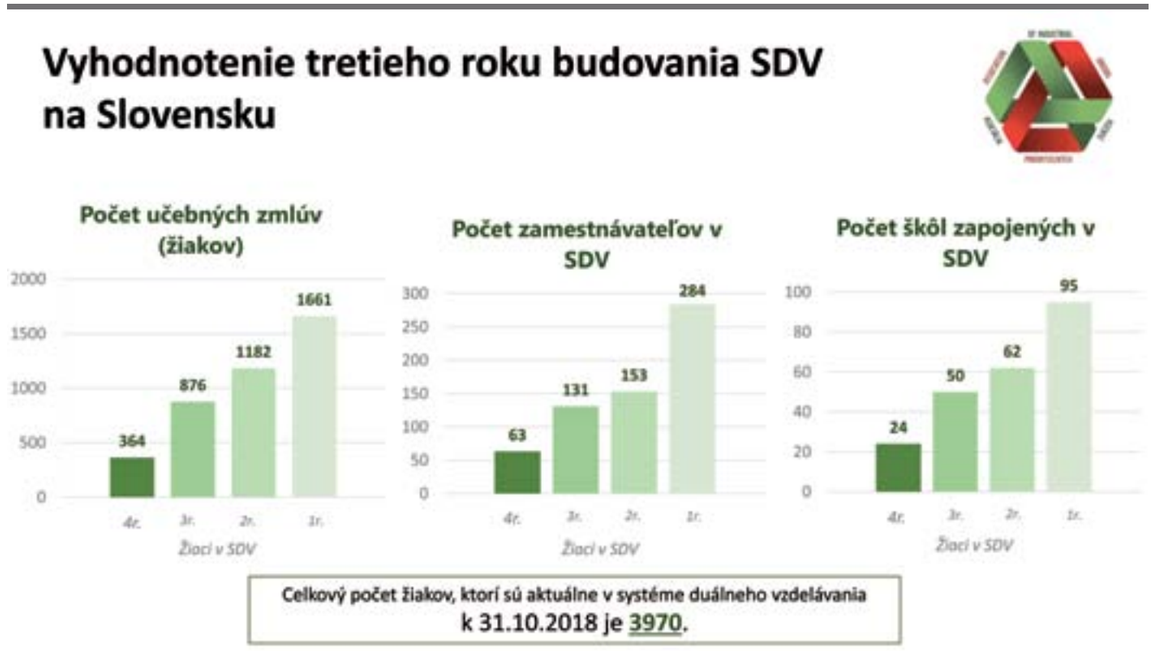
„Za mimoriadne dôležité považujeme aj vytvorenie funkčného systému propagácie nielen povolaní, ale aj celkovej reformy systému duálneho vzdelávania,“ dopĺňa Alexander Matušek. „ Bez podpory vlády a vytvorenia komplexnej koncepcie propagácie na celoštátnej úrovni budú naše deti aj naďalej končiť na úradoch práce.“

Impulz pre obnovu duálneho vzdelávania na Slovensku prišiel z automobilového odvetvia v roku 2000. Vtedy majitelia autoopravovní a predajcovia automobilov zistili, že na našom pracovnom trhu nenájdu náhradu za odborníkov vychovaných duálnym vzdelávaním z éry socializmu, ktorí odchádzali do starobného dôchodku. Musia si ich teda vychovať. Im sa to vcelku podarilo, ale ich malý (počtom absolventov) projekt neprerástol do opätovnej spätosti stredných odborných škôl s praxou. (Ako keby gazdiná hodila v súčasnosti propagovaný dôkladne pripravený kvások na jeden chlieb do tony studenej pšeničnej múky.) Pritom tento princíp prípravy odborníkov na úrovni učňov, stredoškolákov i vysokoškolákov v žiadnom prípade nemôže mať nálepku reliktu doby socializmu. Prirodzene vznikal v začiatkoch priemyselnej výroby už v 19. storočí a u nás bol na vysokej úrovni v časoch tzv. prvej republiky (ČSR) pred vypuknutím druhej svetovej vojny. Aj komunisti bez vysokoškolského vzdelania, ktorí sa dostali do vedenia štátu po roku 1948, chápali, že ak má hospodársky život u nás prosperovať, nemôžu narušiť fungujúce princípy odborného školstva. Všetko zmenila až ďalšia, tzv. nežná









ná revolúcia v roku 1989, ktorú podľa zásad „demokratického sveta“ u nás režírovali ľudia prevažne s vysokoškolským vzdelaním. Nie som expertom na citáty z literatúry ale-bo z filmov, pravdepodobne však Švejk začal vysvetľovanie niečoho zrejmého nejakej osobnosti vetou: „Ráčite chápať, pri vašom vzdelaní“… Veru tak, denne sa presviedčame pri správach z domácej aj zahraničnej politiky, že vzdelanie a rozum nesídlia vždy v rovnakých hlavách.

Na tlačovej besede sme sa dozvedeli, že naše stredné školy nie sú žiakmi naplnené ani na 40 %. Tento stav nevznikol v tomto školskom roku, rovnako už dlhé roky platí, že väčšina absolventov stredných odborných škôl a vysokých škôl nepracuje v odboroch, ktoré vyštudovali. Na ďalších ilustráciách sú míľniky snáh „profesných“ organizácií o znovuoživenie duálneho vzdelávania. Ak si uvedomíme, že tie snahy trvajú už 18 rokov a v súčasnosti ich praktický výsledok ešte stále kaká do plienok, ako je spravovaný náš štát? Aké priority majú naši politici? Nielen tí, ktorí sú momentálne pri moci. Vidieť v televízii slušnú, vecnú debatu alebo ju počúvať v rozhlase, je vzácnosťou. Diskutujúci politici/političky priam štekajú po sebe, rozumní diváci a poslucháči odchádzajú od prijímačov. Tí, ktorí tieto morbídne súboje vydržia sledovať, si nevdojak upevňujú sympatie k svojmu „bojovníkovi“, ale do istej miery strácajú schopnosť vlastného kritického myslenia. My na Slovensku nemáme tradíciu kohútích zápasov, ale podľa mňa sledovanie mnohých „diskusií“ našich politikov prináša divákom približne rovnaký intelektuálny úžitok. Politici sú pritom nebezpečnejší, lebo dokážu rozhádať rodiny a kamarátov oveľa účinnejšie ako kohúty.

Opoziční politici by mali určite oveľa väčší potenciál prevziať po voľbách moc, ak by sa nesústreďovali len na ostré kritizovanie skutočných aj domnelých chýb práve vládnucich kolegov. Mali by využiť svoj čas na detailné riešenia aspoň niektorých problémov, ktoré roky sužujú našu spoločnosť.

Keby tak robili, väčšina mladých obyvateľov Slovenska by mala vzdelanie, s akým si nájdu doma prácu bez väčších problémov a nemuseli by sme teraz počúvať, či je „dovoz pracovnej sily z tretích krajín“ pre Slovensko užitočný, alebo naopak, škodlivý.

Na jednej z prechádzajúcich tlačových besied na tému duálneho vzdelávania som sa spýtal, či sa zástupcovia priemyslu nesnažia presadiť vo verejnoprávnej televízii pravidelnú reláciu o profesiách, kde nám chýbajú odborníci. Reláciu koncipovanú podobne, ako sú veľmi úspešné a pre ľudí užitočné relácie o záhradníčení, varení, poľovníctve





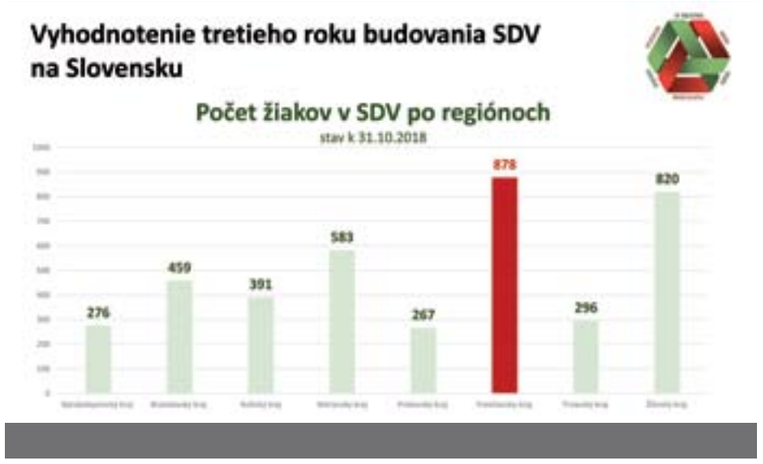
či rybárstve. ***„Máme dohodnuté stretnutie s generálnym riaditeľom RTVS, “ dostal som odpoveď. Uplynuli odvtedy dlhé mesiace, teraz, „na Mikuláša“ som sa dozvedel, že „pri-pravujú sa nejaké šoty“*** o duálnom vzdelávaní. Čo je podľa mňa prakticky nič. Chýbajú nám odborníci v mnohých strojárskych odboroch, v elektronike i elektrike, v rastlinnej i živočíšnej výrobe, nemáme pekárov, cukrárov, možno ani lesníkov, vodoinštalatérov, kúrenárov… Takže náplň pre pravidelnú televíznu hodinovú reláciu by bola na desiatky rokov, pretože aj obsah uvedených profesií sa bude meniť. A vzniknú aj celkom nové pracovné odbory.

Vedenia zamestnávateľských zväzov nemajú zrejme kontakty na organizátorov protestných pochodov, takže apel na zmenu nášho vzdelávacieho systému politikom v hlavách rezonovať nezačne. Zmeniť by to efektívne mohol budúci prezident. U nás nemá síce veľa právomocí, ale vedenie RTVS mu nemôže odmietnuť žiadosť o verejné vystúpenie.

Bol by v úlohe „moderátora“, do vystúpenia by si povolal vedúcich všetkých parlamentných strán, vládnych aj opozičných, zavolal by tam aj pár odborníkov zo škôl a napríklad len zo strojárskych podnikov, aby sa diskusia príliš „nerozplynula“ do šírky. Odborníci by predniesli, čo ich trápi, politici by vysvetlili, prečo v tom roky nič užitočného nespravili. Po vysielaní by všetci dostali od prezidenta domáce úlohy, ako problém nášho odborného školstva začneme najneskoršie od začiatku nasledujúceho školského roka riešiť tak, aby prestal byť problémom. Pod vedením prezidenta by sa stretávali, predkladali riešenia, hádali sa možno do krvi. Ale keď by o pár mesiacov opäť v televízii v rovnakej zostave vystúpili, predstavili by svoj projekt revitalizácie odborného školstva, kultivované vysvetlili možné úskalia jeho naplnenia. Prezident by sa týmto dostal prirodzeným spôsobom na pozíciu prvého medzi rovnými. Niesol by kožu na trh, takže musel by dbať, aby žiadne politické krídlo neškodilo úspešnému naplneniu projektu.

Nepochybne by to účinne prispelo k zlepšeniu „politickej kultúry“. My, občania by sme mohli mať nasledovania hodný príklad vedenia diskusie, aj keď majú diskutujúci pôvodne veľmi odlišné názory. Viem, že sa toho asi nedočkáme, ale začal nám nový rok, tak prečo na záver článku nenapísať niečo pekné, v realizáciu čoho sa oplatí aspoň dúfať...

Asociácia priemyselných zväzov



autor: Ing. Martin KMEŤ

CESTNÉ KONTROLY S VIACERÝMI NOVINKAMI

Nový zákon NR SR č. 106/2018 o prevádzke vozidiel v cestnej premávke prináša viaceré zmeny aj v oblasti cestných kontrol vozidiel, ktoré vykonávajú príslušníci dopravnej polície pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou premávky priamo v cestnej premávke. Reaguje na Smernicu EP a Rady 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii, ktorá obsahuje nové požiadavky. Tie musia členské štáty uplatňovať najneskôr od 20. mája 2018. Poukážeme na niektoré podstatné zmeny voči predchádzajúcemu stavu, ktorý bol daný zákonom č. 725/2004 Z.z. Ten už zaviedol podľa požiadaviek EÚ aj cestné technické kontroly, pod ktorými sa rozumie vopred neoznámená a neočakávaná kontrola technického stavu vozidla. Podľa novej smernice a zákona sa existujúci systém cestných technických kontrol ďalej rozvíja a prináša viaceré novinky.



▲ Obr. 1: Mobilný skúšobný kontajner od nemeckej spoločnosti MAHA v rozvinutom stave tvorí mobilnú STK (typu A), ktorú používa naša dopravná polícia pri cestných technických kontrolách

Systém cestnej technickej kontroly pozostáva z počiatočnej a podrobnejšej cestnej technickej kontroly.

Počiatočnú kontrolu vykonáva príslušník policajného zboru, pričom celkový počet týchto kontrol vozidiel kategórie M2, M3, N2, N3, O3 a O4 (autobusy, nákladné vozidlá nad 3,5t a k ním prípojné vozidlá) má zodpovedať najmenej 5 % z celkového počtu týchto vozidiel evidovaných v štáte, čo v SR predstavuje približne 7500 kontrol za rok. Na túto kontrolu vyberá príslušník Policajného zboru alebo technik cestnej technickej kontroly najmä vozidlá s veľkým rizikovým profilom dopravného podniku, ale aj náhodne. Tiež ak je podozrenie, že vozidlo je technicky nespôsobilé, že môže ohroziť bezpečnosť, životné prostredie, verejné zdravie, alebo že náklad na vozidle nespĺňa požiadavky na jeho upevnenie. Rizikový profil sa bude hodnotiť podľa informácií o počte a závažnosti chýb zistených na úžitkových vozidlách, ktoré dopravný podnik prevádzkuje, a to podľa stanovených kritérií.

Pri počiatočnej kontrole sa kontrolujú doklady vozidla, posledné osvedčenie o technickej kontrole (prípadne aj správa o cestnej kontrole), vizuálne sa posudzuje technický stav a môže sa vykonať kontrola technického stavu akoukoľvek vhodnou metódou na zistenie opodstatnenosti rozhodnutia o ďalšej podrobnejšej kontrole. Predmetom vizuálneho posúdenia technického stavu stojaceho vozidla je kontrola osvetlenia a signalizačných zariadení, kolies/pneumatík, pruženia a podvozku (viditeľné chyby), tachografu a zariadenia obmedzujúceho rýchlosť (inštalácia), úniku paliva alebo oleja a mechanizmu riadenia.

Na základe výsledku počiatočnej kontroly sa následne rozhodne o tom, či sa má vozidlo podrobiť podrobnejšej kontrole, ktorú vykonáva technik cestnej technickej kontroly orgánu PZ prostredníctvom kontrolného zariadenia. Podrobnejšia cestná technická kontrola zahŕňa stanovené položky, pričom hlavne obsahuje kontrolu funkčnosti brzdového systému, ďalej pneumatík, kolies, podvozku a kontrolu emisie škodlivín vo výfukových plynoch (zaťaženie životného prostredia). Zoznam chýb a ich hodnotenie pre všetky kontrolované položky, ako aj metódu kontroly obsahuje príloha vyhlášky MDV SR č. 135/2018 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o cestnej technickej kontrole. Ak sa po vykonaní podrobnejšej technickej kontroly zistila na vozidla vážna alebo nebezpečná chyba, je vodič vozidla povinný uhradiť príspevok na čiastočnú úhradu nákladov na vykonanie tejto kontroly, ktorej výšku určí orgán Policajného zboru. Podľa zákona je výška tohto príspevku pre vozidlá vyššie uvedených kategórií – teda autobusov, nákladných vozidiel nad 3,5 t a k ním prípojných vozidiel najviac 200 eur za vykonanie technickej kontroly a najviac 100 eur za vykonanie emisnej kontroly.

Pre vozidlá ostatných kategórií je výška tohto príspevku najviac polovičná.

Podrobnejšie cestné technické kontroly predovšetkým úžitkových vozidiel sa u nás začali vykonávať od roku 2006 orgánmi dopravnej polície pomocou troch mobilných STK (typu A), ktoré boli vybavené technológiou spoločnosti MAHA (obr. 1).

Mobilný skúšobný kontajner, ktorý obsahuje aj valcovú skúšobňu brzd s dynamickým vážením, analyzátorom výfukových plynov a dymomerom sa na miesto nasadenia dopravuje špeciálne upraveným nákladným vozidlom Mercedes Benz Actros s nadstavbou Compaan (obr. 2). Splnila sa tak požiadavka vtedy platnej Smernice 2000/30/EÚ, ktorá bola po našom vstupe do EÚ záväzná a v súčasnosti je už nahradená vyššie uvedenou novou smernicou. Koncom roku 2009 boli dané do používania ďalšie 3 mobilné STK (typu B). Tie sa skladajú zo špeciálne upraveného nákladného vozidla značky AVIA s hydraulickou rukou, ktorá slúži na manipuláciu s prepravovanou valcovou skúšobňou brzd (tá sa umiestni na vhodnú spevnenú plochu). Okrem uvedených mobilných kontrolných jednotiek (mobilných STK) sa počíta aj s určenými zariadeniami cestnej technickej kontroly na vykonanie podrobnejšej kontroly, ktoré môžu byť vybavené trvalo nainštalovanou technológiou.



▲ Obr. 2: Nákladný automobil určený na prepravu mobilného skúšobného kontajnera – mobilnej STK typu A

Ak nie je možné vykonať podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu pomocou kontrolného zariadenia, môže policajt rozhodnúť o podrobení sa vozidla technickej kontrole v STK alebo emisnej kontrole na pracovisku emisnej kontroly (PEK) v najbližšej obci, alebo obidvom kontrolám na uvedených pracoviskách (obr. 3). Keď sa pri nich zistí na vozidle vážna alebo nebezpečná chyba, je vodič vozidla povinný zaplatiť STK a PEK úhradu za jej vykonanie (ak nie, náklady znáša MV).

Pri zistení nebezpečnej chyby počas počiatočnej alebo podrobnejšej cestnej technickej kontroly policajt na mieste zadrží evidenčné doklady a o zadržaní vydá potvrdenie. V ňom môže povoliť ďalšiu jazdu s vozidlom na najbližšie miesto opravy najviac na 15 dní, ak takouto jazdou nebude ohrozená bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky. Keď sa cestnou technickou kontrolou zistila vážna alebo nebezpečná chyba na vozidle prihlásenom do evidencie v SR, je držiteľ povinný – podľa druhu zistených chýb – podrobiť vozidlo pravidelnej technickej alebo emisnej kontroly do 30 dní od vykonania cestnej kontroly. Údaje o vykonaných cestných technických kontrolách v SR sú evidované v celoštátnom automatizovanom informačnom systéme, ktorý funguje na princípe klient – server v sieti internetu.



◄ Obr. 3: Policajt môže pri cestnej kontrole rozhodnúť o podrobení sa vozidla technickej kontrole v najbližšej STK

Cestné technické kontroly sú dodatočným a efektívnym opatrením najmä pre dohľad nad úrovňou technického stavu úžitkových vozidiel v premávke v priebehu obdobia (spravidla ročného) medzi pravidelnými technickými kontrolami. Majú prispieť k tomu, aby tieto vozidlá, ktoré sa vyznačujú veľkým kilometrovým prebehom (ťahač návesu bežne 120 000 až 150 000 km za rok), boli technicky spôsobilé na premávku počas celého roka a nielen v čase pravidelnej technickej emisnej kontroly. Aj podľa štatistiky z výsledkov týchto kontrol vykazujú úžitkové vozidlá v porovnaní s osobnými automobilmi väčší počet vážnych a nebezpečných chýb.

Podľa dostupných údajov zo správy Európskej komisie za predchádzajúce obdobia bol v SR počet zákazov používania vozidiel evidovaných v SR až 42,6 % zo skontrolovaných vozidiel. Celkovo predstavoval podiel zákazov 38 % zo všetkých na Slovensku skontrolovaných vozidiel evidovaných v štátoch EÚ vrátane SR.

Pri kontrolách sa zistili najčastejšie nedostatky spôsobilosti osvetľovacieho zariadenia a elektrického systému (20,9 %), náprav, kolies, pneumatík a zavesenia náprav (20,6 %), brzdového zariadenia (18,8 %) a iných zariadení vrátane tachografu a obmedzovača rýchlosti (17,4 %).

Počas cestnej technickej kontroly môže byť vozidlo podrobené aj kontrole rozmerov a hmotnosti a kontrole upevnenia nákladu odborne spôsobilou osobou.

Jazda v zime

Vo Veľkej Británii sa viac ako polovica smrteľných nehôd na diaľnici stane v noci počas dažďa, sneženia alebo poľadovice a v prípade smrteľných nehôd v zastavaných oblastiach je to podobné. Isté je, že aj u nás je zima pre vodičov nepríjemnou časťou roka. Hlavným faktorom všetkých nehôd v zime je príliš rýchla jazda, nezohľadňujúca prevládajúce podmienky, čo je najbežnejšie medzi mladšími a menej skúsenými vodičmi.

Vedeli ste, že...?:

- V správe Európskej komisie sa píše, že v prípade typického mladého vodiča dôjde k nehode s najväčšou pravdepodobnosťou v čase od ôsmej hodiny večer do druhej hodiny ráno v piatok alebo v sobotu, keď úlohu zohráva tma.
- Správa Európskeho observatória pre bezpečnosť na cestách zdôrazňuje, že príčinou nehôd mladých vodičov je neprimerané plánovanie (neprispôsobenie sa podmienkam) spôsobené nedostatkom skúseností.
- V období od októbra do marca zahynie v Európe počas zrážky s autom viac chodcov ako v iných častiach roka.

Najdôležitejšie rady, ktoré by ste si mali zapamätať skôr, ako túto zimu vyrazíte autom na cesty:

- **Vidieť a byť videný:** Očistite si okná, predné reflektory a zadné svetlá, aby ste dobre videli a aby aj ostatní naokolo videli vás, najmä keď budete brzdiť.
- **Spomaľte:** A ponechajte si dostatok miesta na brzdenie. Keď sú cesty zasnežené a šmykľavé, počíta sa každá sekunda.
- **Nešpliechajte:** Ak na ceste stojí voda a musíte prejsť veľkou mlákou, prejdite cez ňu pomaly a udržiavajte veľké otáčky motora pri zaradenom nízkom prevodovom stupni. Keď budete za mlákou, odskúšajte brzdy.
- **Používajte nízke prevodové stupne:** Na snehu a klzkých cestách môžete dosiahnuť lepší záber kolies, keď zaradíte nižší prevodový stupeň. Ak uviaznete na ľade, vyšší prevodový stupeň vám zase môže pomôcť uviesť vozidlo do pohybu.
- **Zvoľnite:** Jemnejšia a plynulejšia obsluha plynového a brzdového pedála a riadenia pomáha predchádzať strate kontroly nad vozidlom.
- **Nepodliehajte panike:** Ak dostanete šmyk na ľade, snehu alebo mokrej vozovke, jemne natočte riadenie v smere šmyku. Takže ak sa zadná časť vozidla šmýka doľava, natočte riadenie doľava a vyhnite sa prudkému brzdeniu. To je správna reakcia v prípade tzv. pretáčavého šmyku. Ak zo zákruty smeruje vozidlo prednou časťou, plynule uberte „plyn“ a natočte volant viac do zákruty.

-ford-

REKORDNÉ ČÍSLA ZO SVETA PNEUMATÍK:

NIEKOĽKO JE AJ Z DIELNE CONTINENTALU



Pneumatiky s hmotnosťou 5,5 tony, najrýchlejšie i najdrahšie kusy s cenou podobnou luxusnej vile, pneumatiky ktoré pri testoch prejdú 500 krát okolo zemegule či spoločnosť, ktorá so svojimi 320 miliónmi vyrobených pneumatík ročne je držiteľkou svetového rekordu. Tu je sedem zaujímavostí zo sveta pneumatík, z ktorých niektoré pochádzajú z kuchyne spoločnosti Continental a pravdepodobne ste o nich ešte nepočuli.

1. Najväčšia vyrábaná pneumatika

Pneumatika pre ťažobný Caterpillar 797 B je vysoká 4,3 metra, má hmotnosť viac ako 5,5 tony, nosnosť 100 ton a na výrobu jednej takejto pneumatiky je použitých asi 900 kg ocele. Z množstva materiálu, ktorý si vyžaduje výroba jednej takejto pneumatiky by sa dalo vyrobiť približne 600 bežných pneumatík pre osobné autá.

2. Najväčšia dosiahnutá rýchlosť na pozemnej komunikácii

Svetový rekord v rýchlosti jazdy vo vozidle s povolením premávky na pozemných komunikáciách je 344 kilometrov za hodinu. Podarilo sa ju dosiahnuť s upravenou verziou vozidla Porsche 911 Turbo S. Pre porovnanie, známy Boeing 737 spravidla vzlieta od zeme pri rýchlosti okolo 250 km/h.

3. Najdrahšie pneumatiky na svete

Pneumatiky pre Bugatti Veyron sú navrhnuté na rýchlosť nad 400 km/h. Touto rýchlosťou je však možné na daných pneumatikách ísť len 15 minút, čo je 100 km. Miesto, kde by ste mohli ísť touto rýchlosťou tak dlho, budete ale hľadať len ťažko. Musíte však myslieť aj na to, že vám pri spotrebe tohto vozidla skôr ako uvedenú vzdialenosť prejdete, dôjde palivo. Cena za sadu týchto špeciálnych pneumatík je neskutočných 34 600 €! Ak by ste hľadali niečo luxusnejšie, v Dubaji si môžete kúpiť najdrahšiu sadu pneumatík na svete. Zaplatíte za ňu neuveriteľných 532 000 €! Ako je vôbec možné dosiahnuť takúto sumu? Pneumatiky nie sú výnimočné zmesou, ani vozidlom, ktoré si tieto „gumy“ môže obuť. Sú špecifické tým, že majú časť bočnice pozlátenú 24-karátovým zlatom a v telese pneumatiky sa nachádza niekoľko diamantov.

4. Pred uvedením na trh obíde pneumatika 500 krát zemeguľu

Ak ste niekedy túžili po ceste okolo sveta, predstavte si, že taká pneumatika ju pred tým, ako je uvedená na trh, absolvuje približne 500 krát. Vývoj novej pneumatiky je zložitý a zdĺhavý proces. V spoločnosti Continetal trvá približne 4 roky. Novinka je vždy podrobená dôkladným testom, pri ktorých prejde vzdialenosť zodpovedajúcu vzdialenosti viac ako 20 miliónov kilometrov. Podobným procesom prešla aj pneumatika WinterContact TS 860.

5. Najväčším výrobcom pneumatík je Lego

Výrobca hračiek Lego je najväčším svetovým producentom pneumatík! Hoci Lego vyrába pneumatiky len pre svoje hračky, napriek tomu je s 320 miliónmi vyrobených pneumatík ročne zapísané v Guinnessovej knihe rekordov ako držiteľ svetového rekordu.



6. Ročná svetová produkcia

Ročne sa na svete vyrobí viac ako miliarda pneumatík! Toto číslo vzhľadom na stále rastúci počet automobilov neprekvapuje. Ojazdené pneumatiky však predstavujú nepochybne veľkú odpadovú záťaž. Je preto nesmierne dôležité venovať tejto otázke patričnú pozornosť. „V Continentale si uvedomujeme svoju zodpovednosť v otázke odpadovej stopy ojazdených pneumatík. V dnešnej dobe sa už našťastie opotrebované pneumatiky prestávajú spaľovať a nekončia vo veľkej miere na skládkach. Aktívne sa zaoberáme otázkami recyklácie ojazdených pneumatík a tiež vývojom alternatívnych materiálov pre výrobu nových pneumatík. Vo výrobe tiež plánujeme neustále zmenšovať spotrebu energie a vody, množstvo emisií CO_2 a odpadu a súčasne zvyšovať mieru recyklácie prevádzkového odpadu,“ uviedol pán Juraj Ižvolt, šéf marketingu Continental Barum, s. r. o.

7. Najstaršie zaznamenané pneumatiky na Slovensku

Na záver jedna zaujímavosť zo Slovenska. V rámci pravidelného prieskumu obutia vozidlového parku našli zástupcovia spoločnosti Continental aj skutočne dlhoveké pneumatiky. Príkladom sú pneumatiky Barum OR 37 použité na vozidle Škoda Favorit v Košiciach, ktoré mali 23 rokov.



Continental vyvíja technológie a služby, ktoré určujú trendy, pre udržateľnú a prepojenú mobilitu ľudí a ich tovarov. Technologická spoločnosť založená v roku 1871 ponúka bezpečné, efektívne, inteligentné a cenovo dostupné riešenia pre vozidlá, stroje, dopravu a prepravu. Spoločnosť Continental dosiahla v roku 2017 obrat vo výške 44 miliárd eur a momentálne zamestnáva viac než 244 000 zamestnancov v 61 krajinách a trhoch sveta.

Divízia pneumatík má v súčasnej dobe viac ako 24 výrobných a vývojových miest po celom svete. Ako jeden z popredných svetových výrobcov pneumatík, ktorý zamestnáva okolo 54 000 zamestnancov, generovala v roku 2017 tržby vo výške 11,3 miliard €. Continental sa v oblasti výroby pneumatík radí medzi technologických lídrov a ponúka veľké množstvo produktov pre osobné aj nákladné automobily a jednostopové vozidlá. Prostredníctvom neustálych investícií do výskumu a vývoja zásadným spôsobom prispieva k zabezpečeniu nákladovo efektívnej a ekologickej mobilite zákazníkov. Portfólio divízie pneumatík obsahuje tiež služby zamerané na obchod s pneumatikami a použitie vo flotilách, rovnako ako digitálne systémy riadenia pre pneumatiky nákladných vozidiel.

Continental AG je v Českej republike zastúpený výrobnými a predajnými jednotkami v Adršpachu, Brandýse nad Labem, Frenštáte pod Radhoštěm, Jičíne, Otrokoviciach a Trutnove. Slovenskú republiku zastupujú výrobné závody Púchov, Zvolen, Partizánske a Dolné Vestenice. Celkom v Česku a na Slovensku koncern Continental AG zamestnáva približne 19 000 pracovníkov.

V rámci slovenského trhu patria do portfólia spoločnosti Continental Barum, s. r. o. pneumatiky Continental, Barum, Uniroyal, Semperit, Matador a General Tire.

TIPY PRE BEZPEČNÚ CESTU

NA ZIMNÚ DOVOLENKU BEZ POKÚT

Spoločnosť Continental prináša niekoľko tipov pre všetkých vodičov, ktorí počas zimy vyrazia autom na cesty do zahraničia. Základ predstavuje kontrola technického stavu vozidla vrátane batérie a hladiny prevádzkových kvapalín. Podmienkou bezpečnej jazdy však vždy zostáva aj voľba správnych pneumatík. V európskych krajinách, bohužiaľ, neplatí jednotná legislatíva upravujúca použitie zimných pneumatík. A bez správneho „obutia“ vodičom hrozí aj veľká pokuta.

Na Slovensku platí, že ak sa na vozovke nachádza súvislá snehová vrstva, ľad alebo námraza, vodič motorového vozidla kategórie M1 a N1 môže také vozidlo použiť v cestnej premávke, len ak je na všetkých nápravách vybavené zimnými pneumatikami s hĺbkou dezénu minimálne 3 mm.

"Počas zimných mesiacov nebývajú na Slovensku vozovky vždy pokryté snehom či ľadom. Ľudia preto s výmenou pneumatík otáľajú, čo nie je dobré riešenie. Na zimné pneumatiky odporúčame prezúvať v čase, keď teploty dlhodobo neprekračujú 7 °C. Zimná pneumatika má rozdielne zloženie a je konštruovaná na jazdu pri nižších teplotách, kedy má lepšie jazdné vlastnosti a kratšiu brzdnú dráhu ako pneumatika letná," hovorí pán Aleš Langer z oddelenia Zákazníckeho servisu Barum Continental, s. r. o.

ZIMNÉ PNEUMATIKY V OBĽÚBENÝCH ZAHRANIČNÝCH DESTINÁCIÁCH

Najčastejšie navštevovanou destináciou slovenských motoristov pre zimnú dovolenku zostáva Rakúsko. Tu je zimné obutie vozidla povinné od 1. novembra do 15. apríla a rovnako ako u nás záleží na vonkajších podmienkach alebo dopravnom značení.

Druhou najpopulárnejšou lokalitou, kam Slováci vyrážajú za zimnými radovánkami, je Taliansko. Tu sa nariadenie ohľadom použitia zimných pneumatík líši podľa regiónu. V oblasti Val d'Aosta, na švajčiarsko-francúzskych hraniciach, sú zimné pneumatiky povinné od 15. októbra do 15. apríla. V ostatných regiónoch sa začína sezóna 1. novembra. Zimné pneumatiky musia mať vzorku s hĺbkou minimálne 4 milimetre, čo platí aj mimo zimného obdobia. Nie je teda možné v lete "dojazďovať" zimné pneumatiky na 1,6 mm, ako to zvyknú robiť niektorí slovenskí vodiči.



Pozor si dajte od tohto roku v Nemecku, kde platia nové pravidlá značenia pneumatík. Ich použitie je rovnako ako u nás povinné, nestačí však mať pneumatiky označené M + S (Mud + Snow). Pneumatiky musia byť po novom označené tzv. Alpským symbolom - snehové vločky v horskom masíve. Táto povinnosť platí pri pneumatikách vyrobených v roku 2018 a novších. Vek pneumatík si ľahko overíte podľa štvormiestnej - tzv. DOT - na bočnici pneumatiky.



Viete, že? Najväčšiu hĺbku dezénu pri zimných pneumatikách potrebujete na Ukrajine: minimálne šesť milimetrov. Rovnakú hodnotu vzorky potrebujete aj v Macedónsku pri jazde vo vozidle s pohonom všetkých štyroch kolies.

Pri kontrole pneumatík nezabudnite tiež na tlak. V nedávnom prieskume spoločnosti Continental viac ako 63 % vodičov priznalo, že tlak pneumatík nekontrolujú vôbec alebo len náhodne. Pritom správne nahustenie je veľmi dôležité, obzvlášť pred dlhou cestou. "Na nesprávne nahustených pneumatikách sa vozidlo horšie ovláda a má dlhšiu brzdnú dráhu. Nesprávny tlak, podhustenie, sa prejavuje aj na spotrebe, ktorá sa v dôsledku väčšieho valivého odporu výrazne dvíha," dopĺňa Aleš Langer.

ZIMNÁ VÝBAVA VOZIDLA

Pneumatikami sa zimné obdobie len začína a je dobré auto doplniť aj o ďalšiu výbavu. Medzi to najdôležitejšie patria snehové reťaze. Podobne ako na Slovensku i v zahraničí platí ich použitie na označených úsekoch za povinné a v horských oblastiach v Rakúsku, vo Švajčiarsku, vo Francúzsku alebo v Taliansku sa bez nich prakticky nezaobídete. Ak vojdete na vozovku bez snehových reťazí v úseku, kde sú povinné, vystavujete sa riziku veľkej pokuty. Tá môže hroziť aj v prípade použitia tekutých snehových reťazí, ktoré nie sú v niektorých krajinách tolerované.

"Snehové reťaze si zaobstarajte podľa rozmeru pneumatík a typu pohonu, pretože musia byť nasadené na kolesách hnacej nápravy. Pri voľbe zlého rozmeru reťazí sa môže stať, že nebudete mať dostatočný záber a zapadnete. Uvoľnená reťaz počas jazdy môže tiež poškodiť vozidlá iných účastníkov dopravy," varuje Aleš Langer.

Úplnú nutnosť predstavuje použitie nemrznúcej zmesi do ostrekovačov, ktorá je navyše napríklad v Nemecku v zimných mesiacoch súčasťou povinnej výbavy. Pribaľte si aj škrabku a metlu, pretože u nás aj v niektorých okolitých štátoch hrozí pokuta, ak na cestu vyjdete so snehovou "čiapkou" na svojom vozidle. Hodí sa vám aj rozmrazovač na zamrznuté zámky a gumové tesnenia. Zabaľte si tiež dostatočný počet reflexných viest, pretože napríklad v Poľsku a vo Francúzsku sú povinné pre každého cestujúceho vo vozidle.

-cl-

autor: JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

RADA ADVOKÁTA



Vážení čitatelia, úvodom vám prajem veľa šťastných kilometrov a pohodu za volantom počas celého roka 2019. Aj v tomto roku vám budem prinášať najmä informácie o legislatívnych novinkách v oblasti motorizmu a odpovedať na vaše otázky a verím, že nám zachováte vašu priazeň.

Motorista Miloš V. z Blatného sa na našu redakciu obrátil s otázkou, ako sú v zákonoch upravené podmienky pre nadrozmernú dopravu a zvláštne užívanie komunikácií. Keďže svoju otázku nekonkretizoval, informácie o tejto téme som spracovala všeobecnejšie, aby mohli prípadne poslúžiť aj našim ostatným čitateľom.

Najskôr si upresníme, čo je a čo nie je považované za zvláštne užívanie pozemných komunikácií. V zásade platí pravidlo, že každý môže užívať pozemné komunikácie obvyklým spôsobom na účely, na ktoré sú určené, ak tak činí v medziach osobitných predpisov, upravujúcich premávku na pozemných komunikáciách. Za takéto osobitné predpisy sú považované napríklad zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov či vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke.

Cestný správny orgán môže rozhodnúť na určitý čas o uzávierke, obchádzke a odklone dopravy. Premávka na diaľniciach, cestách a miestnych komunikáciách sa môže uzatvoriť (čiastočne alebo úplne), prípadne sa môže nariadiť obchádzka alebo odklon, ak to vyžadujú nevyhnutné verejné záujmy. Medzi takéto záujmy sa podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) zaraďujú najmä záujmy bezpečnosti dopravy alebo záujmy stavby, údržby alebo ochrany diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie. O uzávierke, obchádzke a odklone rozhodne cestný správny orgán na základe stanoviska správcu pozemnej komunikácie a záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu. V takomto prípade nemajú vodiči - užívatelia diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie - žiadny nárok na náhradu prípadných väčších nákladov, ktoré im vzniknú v dôsledku uzávierky, obchádzky alebo odklonu. Cestný správny orgán je však povinný postarať sa o to, aby uzávierka, obchádzka alebo odklon boli vždy obmedzené na čo najkratší čas, aby boli riadne technicky zabezpečené a čo najvýhodnejšie.

Ten, kto požiadal o uzávierku alebo o obchádzku, má povinnosť uhradiť náklady na potrebnú úpravu obchádzkovej trasy, na jej údržbu počas obchádzky, ako aj na jej prípadné uvedenie do pôvodného stavu po skončení obchádzky.

„Zvláštnym užívaním“ je užívanie diaľnic, ciest a miestnych komunikácií iným ako zvyčajným spôsobom alebo na iné účely, než na ktoré sú určené. Na takéto užívanie je potrebné povolenie cestného správneho orgánu, vydané na základe stanoviska správcu pozemnej komunikácie a záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu. Výnimkou sú len nasledovné dva prípady:

1. Na hraničných priechodoch vonkajších hraníc Európskej únie pred vstupom na územie Slovenskej republiky správca priľahlého úseku diaľnice, cesty alebo miestnej komunikácie vedúcej k hraničnému priechodu vyberá správny poplatok, ak je pri vozidle alebo jazdnej súprave prekročená najväčšia povolená hmotnosť pripadajúca na jednu nápravu a vozidlo alebo jazdná súprava s nákladom neprekročí najväčšiu povolenú hmotnosť vozidla alebo jazdnej súpravy, šírku nad 3,0 metre a výšku nad 4,5 metra. Doklad o zaplatení správneho poplatku oprávňuje vykonať nadmernú dopravu a nadrozmernú dopravu na území Slovenskej republiky. V ostatných prípadoch nadmernej a nadrozmernej dopravy sa vodič musí pred vstupom na územie Slovenskej republiky preukázať povolením na zvláštne užívanie, vydaným cestným správnym orgánom.

2. Na hraničných priechodoch vonkajších hraníc Európskej únie pri výstupe z územia Slovenskej republiky správca priľahlého úseku cesty vedúcej k hraničnému priechodu vyberá za nadmernú dopravu a nadrozmernú dopravu vykonanú bez povolenia správny poplatok, pričom vozidlo alebo jazdná súprava môže opustiť územie Slovenskej republiky až po jeho uhradení.

Ak vodič vozidla nepreukáže, že správny poplatok za vykonávanú nadmernú dopravu a nadrozmernú dopravu bol uhradený, colný orgán nepovolí prejazd vozidla alebo jazdnej súpravy cez hraničný priechod.

Vráťme sa k povoleniu na zvláštne užívanie - zvláštne užívanie sa povoľuje na dobu určitú, ak u užívateľa trvajú dôvody, pre ktoré bolo povolenie udelené. Cestný správny orgán môže v povolení určiť podmienky na zvláštne užívanie a pre ich nesplnenie môže udelené povolenie zrušiť. Pri zmene užívateľa, zmene podmienok užívania alebo pri inej zmene je potrebné požiadať o nové povolenie alebo o zmenu povolenia.

Podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je každý vodič vozidla povinný mať pri sebe platné doklady, predpísané zákonom o cestnej premávke a inými osobitnými právnymi predpismi. Okrem iných dokladov (napríklad vodičského preukazu, osvedčenia o evidencii, dokladu o povinnom zmluvnom poistení, o vykonaní technickej a emisnej kontroly) je teda vodič povinný vo vymedzených prípadoch predložiť pri cestnej kontrole i povolenie na zvláštne užívanie pozemných komunikácií.

Ak by užívateľ znečistil či poškodil diaľnicu v takom rozsahu, že by hrozila porucha v zjazdnosti komunikácie, ani vydané povolenie na zvláštne užívanie ho nezbavuje povinnosti uhradiť správcovi komunikácie náklady vynaložené na uvedenie komunikácie do pôvodného stavu a na odstránenie jej znečistenia resp. poškodenia.

O správnych poplatkoch za vydanie povolenia na zvláštne užívanie diaľnic, ciest a miestnych komunikácií pri nadrozmernej doprave alebo nadmernej doprave, dodatočnom povolení a ďalších špecifikách zvláštneho užívania komunikácií sa viac dozviete vo februárovej Rade advokáta.

Inšpirácia pre vás

Dobite ich v aute!



Tablety a mobily sa stali neodmysliteľnou súčasťou našich životov. Pri správe na displeji o takmer vybitej batérii našich technospoločníkov začíname podliehať panike, hlavne ak je pred nami dlhá cesta a žiadna vidina elektrickej zásuvky. Každému blackoutu sa vyhnete, ak sa povinnou výbavou vášho motorového vozidla stane USB nabíjačka do auta Orava AN-5.

Cez 12 V autokonektor ňou pohodlne a rýchlo nabijete naraz až dve zariadenia – mobily, smartfóny, PDA či tablety. USB výstupy pre nabíjanie majú maximálny výstupný prúd 2 A/5 V.

Pre ochranu dát sa USB nabíjačka zaklápa elegantným kovovým uzáverom, takže vyzerá šik aj voľne položená v aute. Hodí sa k svojmu majiteľovi, ktorý miluje pekné veci a nezabúda na dôležité detaily – ako mať po ruke vždy nabitý mobil či tablet. Orava AN-5 kúpite za 7,90 €.

www.orava.eu

Stop zápche!



Zápcha je nepríjemný stav, pri jej liečbe sa najskôr uplatňujú dostupné nefarmakologické postupy, ako je úprava stravy s dostatkom vlákniny, probiotík, prebiotík, s dostatočným pitným režimom a pravidelným pohybom.

Ak tie nezaberú a zdravotný stav sa nezlepší, pomoc a úľavu poskytnú laxatíva. Treba však myslieť na to, že sa môžu užívať len výnimočne, s mierou a len na krátke obdobie.

V praxi sa už dlhé roky pri liečbe chronickej zápchy používajú salinické laxatíva na báze magnézia (magnézium hydrát, magnézium sulfát či magnézium citrát), ktorých výhodou je najmä to, že pri ich užívaní nevzniká syndróm „lenivého čreva“, kedy si črevo zvykne na podnety k vyprázdneniu zvonka (z laxatív) a prestane samé pracovať na peristaltike.

Tieto laxatíva zabraňujú vstrebávaniu vody z čreva a neobmedzujú jeho prirodzený pohyb. Ich nevýhodou však býva nepríjemná chuť.

Hľadajte ich lekárni, kde nájdete napríklad magnéziovú soľ F.X.Passage SL, ktorá túto nevýhodu nemá, pretože je ochutená pomarančovým sladidlom. Pripravíte si ju vo forme šumivého nápoja.

Nechajte sa uniesť hrejivým čokoládovým relaxom.



Horúca voda a príjemný relax, to je presne to, čo v tomto náročnom čase vaša pokožka potrebuje pre svoju regeneráciu. Nájdite si čas pre seba a dopraje si tak sladkú odmenu počas dlhých zimných dní a sviatočného obdobia, rovnako ako ambasádorka spoločnosti AVON Cosmetics Dara Rolins.

„Mne vždy zlepší náladu obľúbená vôňa alebo chvíľka relaxu. Milujem produkty, ktoré si môžem pridať do relaxačného kúpeľa a následne ich aplikovať na telo. Aktuálne si užívam rituál s prípravkami Avon Planet Spa, ktoré voňajú bambuckým maslom a mojou milovanou čokoládou. Vaňa plná bohatej peny, jemný peeling k tomu a čokoládová vôňa, ktorá vás okamžite vystrelí na inú planétu, to milujem,“ prezrádza Dara Rolins.

Hrejivý čokoládový rituál Planet Spa s obsahom vzácneho výťažku z kakaa a bambuckého masla vyživí a rozmazná pokožku. Lahodná vôňa vám okamžite zlepší náladu a príjemne opantá vaše zmysly.



www.avon.sk

Ešte viac vôní!



Spríjemnite si zimné dni aj večery lákavými vôňami. Novinkou sú Vonné tyčinky značky Sweet Home DUO Pack *od slovenskej spoločnosti* Persona. *Jedno balenie obsahuje až dve exkluzívne vône, ktoré potešia vaše zmysly hneď dvakrát.*

Vybrať si môžete napríklad vône pripomínajúce ďaleký východ Šafránové kvety a Orient alebo kombináciu vôní Jazmín/Figa a Citrónová tráva. Omamná a čisto prírodná vôňa sa uvoľňuje postupne, takže vydrží až niekoľko týždňov. Kúpite v sieti predajní drogérií DM.

Ktoré Lay´s si dnes dáš?



Každý deň so sebou prináša nové dobrodružstvá, tvojou úlohou je dodať im tú správnu príchuť. Na pomoc ti prichádzajú chipsy Lay´s, ktoré sú tým správnym spoločníkom pri akejkoľvek príležitosti a nálade.

Chystáš sa na párty s priateľmi? Nezabudni na overenú klasiku ***Lay´s Core****. Z širokej ponuky chutí si určite vyberieš tie svoje! Vonkajšiu zábavu na maxximum ti zaručia* ***Lay´s Maxx****. Tie majú extrémne hlboké vrúbky, vďaka ktorým je chuť chipsov naozaj maxximálna.*

Naopak, stretnutia s priateľmi poriadne okorenia pálivé Lay´s Strong. Čaká ťa skôr pohodový večer? Žiaden problém, siahni po pečených Lay´s Oven Baked, ktoré obsahujú až o 50 % menej tuku.

Lay´s ti prinášajú chipsy stvorené pre každú príležitosť. Ochutnaj a uži si silu okamžiku naplno! ***Tak ktoré Lay´s si dnes dáš ty?***

Meníte sa za volantom na zombie?



Ak vidíte priateľa alebo svoju polovičku, ako berie kľúče od auta po večernej oslave, ako jeden z mnohých ľudí namietnete alebo sa snažíte danú osobu presvedčiť, aby vám odovzdala kľúče. Ale čo keď priateľ trvá na šoférovaní, aj keď je po dlhom dni unavený?





Únava je hlavnou príčinou jednej z piatich dopravných nehôd a podľa odborníkov bdenie dlhšie ako 18 hodín môže obmedziť schopnosti do takej miery, ktorá je porovnateľná s prekročením povoleného množstva alkoholu v mnohých krajinách.

Spoločnosť Ford si objednala vývoj „spacieho obleku“, ktorý umožňuje zažiť pocit

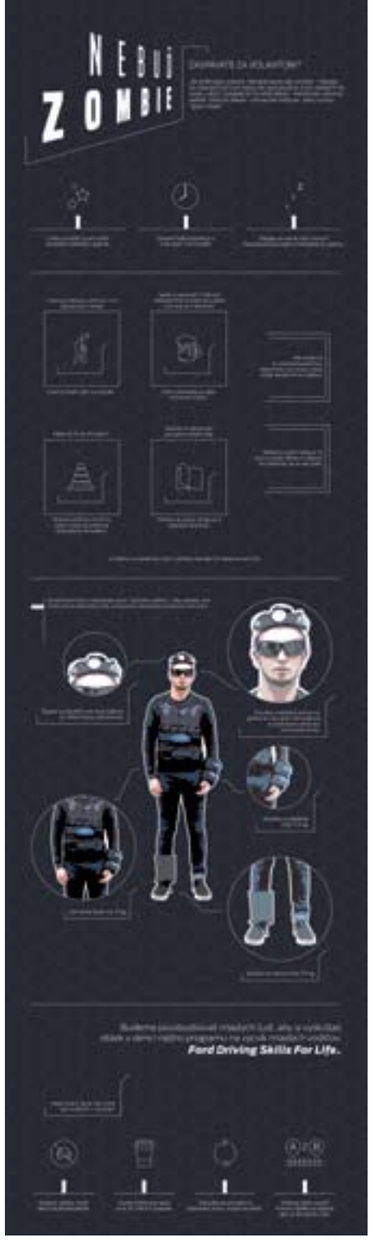


oslabujúceho účinku únavy. Dopravné nehody sú hlavnou príčinou smrti mladých ľudí a spoločnosť integruje školenie s oblekom do svojho programu Driving Skills for Life (DSFL), ktorý je určený pre mladých vodičov od 17 do 24 rokov.

„Ak šoférujete unavení, riskujete jazdu ako zombie – stávate sa nebezpečným pre seba, pre spolujazdcov a pre všetkých na ceste v okolí,“ povedal Dr. Gundolf Meyer Hentschel, výkonný riaditeľ inštitútu Meyer Hentschel Institute, ktorý vyvinul „spací oblek“. „Mladí ľudia veľmi často podliehajú „úmyselnému nedostatku spánku“ – nútia sa zostať bdelí, aby stihli reagovať na rušný spoločenský život, mohli dlho pracovať a študovať na skúšky.“

Súčasťou obleku sú aj špeciálne okuliare, ktoré simulujú extrémne vyčerpanie vrátane mikrospánku – nekontrolovateľnú odpoveď na únavu. Následkom mikrospánku môžu osoby za volantom šoférovať naslepo 10 sekúnd a viac, niekedy s otvorenými očami. Počas tohto času prejdú aj stovky metrov a neskôr si na to nedokážu spomenúť.

Po pripojení k aplikácii pre smartfóny možno okuliare nastaviť tak, aby simulovali vypnutie mozgu, takže vodič na pol sekundy vlastne nevidí nič pred sebou. Intervaly sa následne predlžujú až na 10 sekúnd.



Pri oblečení spolu so špeciálne navrhnutou čiapkou, vestou, popruhmi na ramená a členky – s celkovou hmotnosťou viac ako 18 kilogramov – celkový efekt vytvorí náhľad na mieru obmedzenia unavených vodičov. V USA spôsobujú väčšinu nehôd z ospalosti osoby s vekom do 25 rokov.

„Odhodlali sme sa zlepšiť povedomie o jazde v ospalosti a „spací oblek“ predstavuje dokonalý spôsob predvedenia,“ povedal Jim Graham, manažér programu DFSL spoločnosti Ford. „Mnoho ľudí bolo vďačných, že priateľ alebo člen rodiny sa dobrovoľne rozhodol, že bude v noci šoférovať. Ale fakt, že nepil, neznamená, že dokáže bezpečne jazdiť, keďže zostal celú noc hore a je vyčerpaný.“



Spoločnosť Ford vyvinula inteligentné riešenie, ktoré by mohlo pomôcť identifikovať lokality, kde sa pravdepodobne vyskytnú dopravné nehody – takže predstavitelia mesta môžu podniknúť preventívne opatrenia.

„Veľké dáta“ by mohli zlepšiť bezpečnosť v mestách



Konkrétne križovatky alebo úseky ciest sa ukážu byť problematické pre vodičov, cyklistov alebo chodcov často až po nehodách. Spoločnosť Ford teraz ukázala spôsob, vďaka ktorému by „veľké dáta“ mohli potenciálne pomôcť mestám určiť lokality, na ktorých sa – v prípade, ak sa nepodniknú žiadne opatrenia – s najväčšou pravdepodobnosťou stanú v budúcnosti dopravné nehody. Divízia Ford Smart Mobility sa rozhodla nájsť odpoveď a minulý rok zaznamenala údaje pokrývajúce 1 milión kilometrov ciest a analyzovala správanie sa vozidiel a vodičov v okolí Londýna.

Spoločnosť sledovala cesty vozidiel v meste a zaznamenávala skutočne podrobné údaje o jazde a jazdných udalostiach, ako je brzdenie, kritickosť brzdenia a dokonca aj použitie výstražných svetiel. Takto identifikovala situácie, pri ktorých takmer došlo k nehodám. Spoločnosť Ford potom porovnala tieto informácie s existujúcimi hláseniami o nehodách a vypracovala algoritmus na určenie pravdepodobnosti vzniku nehôd v budúcnosti.

„Veríme, že naše poznatky môžu využiť milióny ľudí. Dokonca aj veľmi malé zmeny by mohli znamenať veľký rozdiel – možno orezanie stromu, ktorý zakrýva dopravnú značku – či už z hľadiska plynulosti dopravy, bezpečnosti cestnej premávky alebo efektivity,“ povedal Jon Scott, vedúci projektu City Data Solutions oddelenia Ford Smart Mobility.

Táto myšlienka je len jednou z príležitostí identifikovaných v Správe s údajmi o meste od spoločnosti Ford, ktorú koncom novembra 2018 na konferencii Financial Times Future of Transport v Londýne zverejnila divízia Ford Smart Mobility. Správa využíva údaje, ktoré boli získané a analyzované so súhlasom účastníkov a obsahuje zistenia z viac ako 15 000 dní používania vozidiel zo 160 pripojených dodávok jazdiacich v meste. Flotila dodávok najazdila viac ako 1 milión kilometrov, čo je vzdialenosť ekvivalentná 20-násobku obvodu Zeme a obsahuje 500 miliónov dátových bodov.

Spoločnosť Ford sa zaviazala poskytovať inteligentné vozidlá pre inteligentný svet – a každé vozidlo v štúdii bolo vybavené jednoduchým zásuvným zariadením, ktoré zaznamenávalo údaje o jazde a potom



ich odosielalo do „cloudu“ na analýzu. Vedci z tímu Global Data Insight a Analytics spoločnosti Ford analyzovali tieto informácie prostredníctvom interaktívneho panelu. Túto technológiu možno používať v akomkoľvek prostredí cestnej premávky, nielen v mestách.

Správa tiež preskúmala ďalšie príležitosti, ako napríklad spôsob, akým by plánovanie doručovania a jazda dodávok s tovarom v skorších úsekoch dňa, teda mimo časov špičiek, mohlo byť prínosom pre všetkých účastníkov cestnej premávky a ako by využívanie údajov o jazde mohlo pomôcť pri identifikácii ideálnych miest na nabíjanie elektromobilov.

„Správa s údajmi o meste od spoločnosti Ford je ukážkou, čo v spoločnosti Ford dokážeme urobiť s údajmi o pripojených vozidlách, s inteligentnou infraštruktúrou a našimi analytickými schopnosťami. Vyzývame mestá, aby s nami spolupracovali na spoločnom riešení problémov, a stali sa tak ešte lepšími miestami pre život a prácu,“ povedala Sarah-Jayne Williamsová, riaditeľka divízie Ford Smart Mobility spoločnosti Ford of Europe.

Spoločnosť Ford chápe, že akékoľvek riešenie vychádzajúce z údajov závisí od ochoty vodičov zdieľať svoje údaje, ale domnieva sa, že v situáciách, kde existuje jasný prospech, budú spotrebitelia otvorenejší a podporia takéto služby.

Kompletnú správu vrátane vizualizácie animovaných dát, video rozhovorov s výskumníkmi a metodológiu nájdete na stránke **citydatareport.fordmedia.eu.**



Takže čo by ste mali urobiť, ak si myslíte, že ste príliš unavení na šoférovanie? Podľa doktora Gundolfa Meyer-Hentschela je najlepší postup takýto:

- **Zastavte vozidlo, hneď ako to bude bezpečné.**
- **Vypite kofeínový nápoj a na 20 minút si pospite.**
- **Zobudíte sa osviežení a pripravení znovu vyraziť na cestu. (Ak nie, potom je pravdepodobne čas nájsť iný spôsob ako cestovať domov alebo do cieľa.)**

-fd-

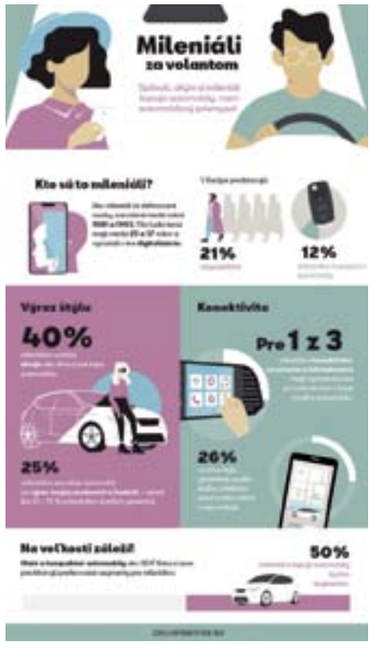
ČO OČAKÁVAJÚ MILENIÁLI OD AUTOMOBILU?



Ľudia narodení v období od začiatku 80. do polovice 90. rokov dvadsiateho storočia predstavujú 12 % zákazníkov kupujúcich autá v Európe. Svojich kamarátov volávali z domáceho telefónu, ale teraz používajú mobilné telefóny najnovšej generácie. Hudbu začali počúvať na rádiách s kazetovým magnetofónom, no teraz majú svoje obľúbené skladby v cloude. To sú tzv. mileniáli – generácia, vyznačujúca sa rýchlou adaptáciou na technické výdobytky. No čo presne hľadá táto výrazne digitálne prepojená generácia, keď si vyberá automobil?

DIZAJN NADOVŠETKO: Pre 40 % aktuálnych zákazníkov vo veku od 25 do 37 rokov je vonkajší dizajn jedným z hlavných dôvodov pre kúpu automobilu, ako vyplýva z interných prieskumov značky SEAT. Výsledky prieskumu ukazujú, že tretina zo zákazníkov vo veku do 30 rokov chce, aby automobil vyjadroval ich osobnosť a chce ním vyjadriť svoj individuálny štýl. Konektivita, ozvučovací systém a infotainment sú ďalšími rozhodujúcimi atribútmi pre každého tretieho mileniála.

MALÉ A MESTSKÉ: Na trhu je nekonečné množstvo možností, ale táto generácia má jasnú predstavu: 50 % preferuje kompaktný alebo malý automobil ako SEAT Leon alebo Ibiza. Okrem toho je segment SUV veľmi populárnou alternatívou pre 20 % tejto skupiny zákazníkov, pričom percentuálny podiel sa zväčšuje s vekom zákazníka.



No iba každý piaty mileniál je schopný zaplatiť automobil zo svojich úspor, pričom tento podiel je väčší o 40 % pri starších generáciách.

AKTUÁLNE A JEDINÝM KLIKOM: Príslušníci digitálnej generácie pred rozhodnutím pre určitý model robia extenzívne rešerše na internete. Enrique Pastor, zodpovedný za prieskum trhu a produktovú stratégiu SEAT hovorí, že „priemerne trvá 9 týždňov, kým záujemcovia dospejú ku kúpe. Pretože chcú byť lepšie informovaní a majú relatívne menej skúseností s procesom kúpy vozidla, trvá im dlhšie, kým si vyberú vozidlo." Internetové stránky výrobcu a špecializované testy predstavujú 50 %, resp. 24 % ich hlavných zdrojov informácií. Od svojich predchodcov sa táto generácia líši tým, že pre ňu hrajú dôležitú rolu odporúčania priateľov a rodiny. Pred uskutočnením kúpy 23 % tejto skupiny hľadá radu vo svojom užšom kruhu, kým tento počet sa u zákazníkov vo veku nad 40 rokov zmenšuje na 13 %.



ZDIEĽANIE JE ŽIVOT: Oproti minulosti sa zmenil spôsob používania vozidla. Podľa interných štúdií mileniáli sú prvou generáciou, ktorá má záujem o nové formy mobility. Napríklad 26 % vodičov vo veku od 25 do 37 rokov uvažuje o zdieľaní svojho automobilu s inými užívateľmi. Zdieľanie automobilov je „trend, ktorého rastúcu intenzitu môžeme očakávať v budúcnosti. Predpokladá sa, že na celom svete bude v roku 2025 využívať služby zdieľania vozidiel 36 miliónov ľudí," rekapituluje Enrique.

-st-



Potvrdený dizajn modelu Nissan GT-R50 by Italdesign



Spoločnosť Nissan potvrdila produkčný dizajn modelu Nissan GT-R50 by Italdesign – najexpresívnejšej verzie typu Nissan GT-R – a začala oficiálne prijímať objednávky na vozidlá z limitovanej série 50 kusov.

Exteriér vozidla sa prakticky zhoduje s prototypom (na snímke vozidla zozadu), ktorý bol prvýkrát predvedený v júli na festivale Goodwood Festival of Speed v Anglicku. Cena modelu GT-R by Italdesign s výkonom 530 kW vyladeného divíziou NISMO začína sumou 990 000 € bez dane z pridanej hodnoty. Keďže v ponuke budú aj prvky príplatkovej výbavy, cena bez DPH hravo prekročí milión eur.

Tento model z Nissanu GT-R NISMO odvodila spoločnosť Nissan v spolupráci so spoločnosťou Italdesign z Turína pri príležitosti päťdesiateho výročia modelu GT-R v roku 2019 a spoločnosti Italdesign v roku 2018. Prototyp mal špeciálny sivý lak so zlatými prvkami, zákazníci si budú môcť zvoliť nimi preferovanú farebnú kombináciu. Vybrať si budú môcť aj farby interiéru a balíčky doplnkov.

Prototyp GT-R50 sa po festivale rýchlosti Goodwood objavil aj na akciách Spa-Francorchamps v Belgicku, Rolex Monterey Motorsports Reunion v USA a na Nissan Crossing v tokijskej štvrti Ginza. Od 7. decembra 2018 je vystavený v Nissan Gallery v Jokohame.

„Reakcie priaznivcov vozidiel Nissan z celého sveta a potenciálnych záujemcov o Nissan GT-R50 výrazne prekonali naše očakávania," uviedol Bob Laishley, riaditeľ globálneho programu športových vozidiel v spoločnosti Nissan. „Táto päťdesiatka vozidiel, prostredníctvom ktorých oslávime 50 rokov typu GT-R i 50 rokov spoločnosti Italdesign, bude predstavovať živú a funkčnú poctu priekopníckym technológiám spoločnosti Nissan a jej bohatému odkazu v oblasti športových vozidiel, ktorý pretrvá dlho do budúcnosti."

Zákazníci, ktorí by model GT-R50 z limitovanej série radi vlastnili, môžu navštíviť web www.GT-R50.nissan a kontaktovať spoločnosť Italdesign, aby im postavila vozidlo s prihliadnutím na ich požiadavky. Dodávky vozidiel začnú v tomto roku a pokračovať budú v roku 2020.

-nn-

RENAULT MÁ NOVÝ MOTOR 2.0 BLUE DCI



Sprísnenie emisnej normy aj v Renaulte vyvolalo zmeny v ponuke motorov pre jednotlivé typy značky. Najvýkonnejším medzi vznetovými bude štvorvalec 2.0 Blue dCi. Má síce interné označenie M9R ako mal vznetový štvorvalec 2.0 dCi známy napríklad z tretej generácie Renaultu Laguna, ale nový motor je odlišný. Jeho konštrukčným základom je motor 2.3 dCi, používaný v úžitkových automobiloch Renault.

Ten má priemer valcov 85 mm, ako má aj nový dvojliter, len zdvih piestov motorári Renaultu v motore pre osobné autá skrátili na 88 mm.

Nový motor 2.0 Blue dCi vyrábajú v dvoch úrovniach výkonu – 118 a 147 kW. V obidvoch verziách je prepĺňaný jedným turbodúchadlom s kvapalinovým chladením. Turbodúchadlo má snímač otáčok pre čo najpresnejšiu reguláciu.

Slabšia verzia motora poskytuje najväčší krútiaci moment 360 Nm, výkonnejšia 400 Nm. Motor dostal novú, kompaktnejšiu hlavu valcov, s potenciálom upraviť motor v budúcnosti pre variabilné časovanie ventilov. Nový je aj systém vstrekovania common rail od spoločnosti Bosch, pracujúci s tlakom až 250 MPa (predchodca najviac so 160 MPa).

Motor na dočisťovanie spalín od kysličníkov dusíka využíva systém selektívnej katalytickej redukcie so vstrekovaním syntetickej močoviny (AdBlue), je umiestnený bližšie k motoru pre zlepšenie jeho účinnosti.

-rt-

PSA a Toyota začínajú ďalšiu etapu spolupráce v Európe

Spoločnosti Toyota Motor Corporation (TMC) a Groupe PSA (PSA) 30. novembra 2018 oznámili začiatok novej kapitoly úspešného a vzájomne výhodného dlhodobého partnerstva na európskom trhu.

Od konca roku 2019 rozšíri PSA rad úžitkových vozidiel dodávaných spoločnosti Toyota Motor Europe NV/SA (TME) na predaj v Európe pod značkou Toyota. PSA bude spoločnosti TME dodávať kompaktné dodávky (C-Van) zo svojho španielskeho závodu Vigo Toyota pokryje časť investičných nákladov spojených s vývojom budúcich ľahkých úžitkových vozidiel a príslušnými priemyselnými investíciami. PSA a TME spustili spoluprácu v oblasti stredne veľkých ľahkých úžitkových vozidiel v roku 2012, keď sa vo francúzskom závode Hordain skupiny Groupe PSA začala vyrábať Toyota PROACE.

Od januára 2021 prevezme Toyota majetkovú kontrolu nad závodom Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. (TPCA) v Kolíne (ČR), výrobným podnikom so spoločnou majetkovou účasťou, vyrábajúcim minivozidlá segmentu A. Podnik TPCA so spoločnou majetkovou účasťou vznikol na podnet spoločností PSA a TMC v roku 2002 a súčasťou dohody bola aj doložka o preskúmaní, ktorá obidvom partnerom umožňuje znovu posúdiť veľkosť svojho akcionárskeho podielu. Závod sa stane dcérskou spoločnosťou TME, a pripojí sa tak k siedmim ďalším závodom, ktoré Toyota aktuálne v Európe už prevádzkuje. Závod v Kolíne bude aj naďalej pre obidve spoločnosti vyrábať minivozidlá segmentu A súčasnej generácie. Toyota do budúcnosti plánuje, že vo svojom kolínskom závode zachová výrobu i zamestnanosť.

-ta-

autor: Tatiana ŤAŽKÁ



Automobil pre každodenný (nielen) mestský život

SEAT ATECA patriaca do koncernu Volkswagen sa predáva od roku 2016. Prvé SUV španielskej značky nemá chyby „prvotiny“, vývojári Seatu mohli využívať bohaté skúsenosti koncernových kolegov z vývoja podobných automobilov. V duchu tradície automobilky Seat má aj Ateca meno odvedené zo španielskej geografie. Dedina Ateca leží západne od Zaragozy.



Ateca je postavená na modulárnej platforme MQB. Na jej pohon sú v ponuke turbodúchadlom prepĺňané zážihové motory TSI a vznetové TDI s výkonom v rozpätí od 85 do 140 kW v kombinácii s ručne ovládanou alebo automatickou DSG prevodovkou. Vybrať si možno modely s pohonom predných alebo všetkých kolies – v závislosti od výberu motora. Minulý rok na jar dostala Ateca nové prvky vybavenia, najmä Full Digital Cockpit. Vyskúšali sme model v najvyššej úrovni výbavy XCELLENCE poháňaný vznetovým štvorvalcovým motorom 1.6 TDI s výkonom 85 kW. Spolupracoval s automatickou dvojspojkovou prevodovkou 7-DSG. S týmto motorom má Ateca poháňané kolesá prednej nápravy.

Zvonku v tejto výbave zaujme aj pozdĺžnikmi strešného nosiča a rámom okien s chrómovaným povrchom, čiernou lesklou maskou chladiča, tmavo tónovanými sklami v zadnej časti kabíny, čiernymi ochrannými olemovaniami blatníkov, diskovými kolesami z ľahkej zliatiny, v skúšanom vozidle boli na nich pneumatiky rozmeru 215/50 R-18. K typickým prvkom dizajnu značky Seat patria montované reflektory Full-LED



s výborným svetelným výkonom. Emocionálnym zážitkom je tzv. „uvítacie osvetlenie“. Keď vodič odomkne dvere, diódy LED vo vonkajších spätných zrkadlách osvetlia









priestor okolo automobilu premietnutím mena Ateca a siluety vozidla na zem.

Vnútro kabíny harmonizuje s dizajnom karosérie. Má vlastnosti SUV, ako sú zvýšená poloha sedadiel, jasne viditeľná predná časť vozidla a masívne dvere. Interiér pôsobí príjemným, hodnotným dojmom. Prístrojová doska má priame línie, vyzerá elegantne. Za volantom je displej s uhlopriečkou 10,25 palca, vedľa neho je teplomer chladiacej kvapaliny a palivomer. Full Digital Cocpit dokáže zobraziť mapu navigácie v zornom poli vodiča, nemusí teda otáčať hlavu na displej v strede prístrojovej dosky. Osempalcový displej navigačného systému „Štandard“ (doplnková výbava za 793 €) je v „balíku“ aj s 4xUSB/Aux-in, hlasovým ovládaním a Bluetooth. Výborná je rýchla odozva, logika obsluhy ako aj grafika. Nechýba podpora mobilných aplikácii Android Auto a Apple CarPlay.

Športovejšie tvarované predné sedadlá sú pohodlné, s dobrou bočnou oporou, nastaviteľnou driekovou opierkou, boli aj vyhrievané. Za koženým multifunkčným volantom, ktorý je nastaviteľný výškovo aj pozdĺž osi otáčania, si bez problémov nájde ideálnu polohu každý vodič. Tlačidlami na volante sa dajú prepínať napríklad údaje o spotrebe, ubehnutých kilometroch, dobe jazdy, hudbe, kontaktoch v telefóne… K dispozícii sú tri základné módy nastavenia. Páčilo sa nám náladové osvetlenie (v ponuke 8 farieb) a množstvo odkladacích priestorov.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú aj traja cestujúci s výškou do 185 cm, majú dostatočnú rezervu voľného miesta pred kolenami aj nad hlavami. Batožinový priestor ponúka základný objem 510 litrov (485 litrov pri verziách s pohonom všetkých kolies). Jednoduchým sklopením delených operadiel zadných sedadiel vznikne síce schod, ale objem sa zväčší na 1604 litrov. Nízko položená nakladacia hrana umožňuje ľahšie nakladanie a vykladanie batožiny. Pod podlahou sa nachádza dojazdová rezerva a niekoľko odkladacích priestorov. Za príplatok malo vozidlo bezdotykové (nohou) ovládanie dverí batožinového priestoru.

Ateca disponuje množstvom inovatívnych asistenčných a bezpečnostných systémov, za príplatok bol vo vozidle balík Driving assistance Pack 3 zahrňujúci systém udržania jazdného pruhu, systém sledovania mŕtveho uhla, kontrolu okolia pri cúvaní, adaptívny tempomat s automatickou reguláciou odstupu, systém pre monitorovanie priestoru pred vozidlom, vrátane funkcie núdzového brzdenia, zadná parkovacia kamera a iné.

Prepĺňaný vznetový motor 1.6 TDI dosahuje výkon 85 kW a dokáže vyvinúť krútiaci moment 250 Nm už pri 1500 až 3250 ot./min. Pracuje kultivovane v celom rozsahu pracovných otáčok, s prekvapivo slušnou dynamikou aj pri otáčkach pod hranicou najväčšieho krútiaceho momentu. Najlepšie sa cíti v stredných otáčkach. Ateca dokáže z pokoja na 100 km/h zrýchliť za 11,5 sekundy, dosiahnuť najväčšiu rýchlosť 184 km/h. Spolupráca motora so 7-DSG prevodovkou



funguje veľmi dobre. Vyjadruje to aj spotreba paliva – dosiahli sme priemer 6,1 l/100 km. Vodič môže prepínať 4 jazdné režimy- Eco, Normal, Sport a Individuál otočným ovládačom režimov Seat Drive, ktorý sa nachádza za voliacou pákou prevodovky.

S nerovnosťami na ceste si podvozok poradí s noblesou. Vozidlo sa v zákrutách nakláňa minimálne. Dobre nastavený systém ESP s elektronickou uzávierkou diferenciálu XDS+ dokáže do istej miery pomôcť vodičovi udržať auto v požadovanej stope, ak to trochu prehnal s rýchlosťou nájazdu do zákruty.

Seat Ateca 1.6 TDI s výkonom 85 kW 7-DSG vo výbave XCELLENCE sa predáva za 26780 eur.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový vznetový prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,2:1, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 85 kW pri 3250 až 4000 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1500 až 3250 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ESP, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 215/50 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4363/1841/1601 mm, rázvor náprav 2638 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1534/1990 kg, priemer otáčania 10,8 m, svetlá výška 176 mm (s pohonom 4x4 186 mm), objem batožinového priestoru 510/1604 litrov, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 184 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 11,5 s, spotreba nafty mesto/mimomests./v komb. prevádzke 4,8/4,2/4,5 l/100 km, CO_2 128 g/km.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ









SUV s visačkou „Auto roka“

Druhá generácia Peugeotu 3008 získala novinárske ocenenie Auto roka 2017. Páčila sa nielen novinárom z komisie, ktorá určovala poradie z noviniek, ktoré automobilky uviedli na európsky trh v roku 2016, ale aj zákazníkom. V ponuke má aj vizuálne športovo ladené verzie s označením GT a GT Line. Peugeot 3008 GT, ktorý sme mali možnosť vyskúšať, je v ponuke len s 2-litrovým vznetovým motorom a 8-stupňovou automatickou prevodovkou.

Peugeot 3008 GT má dvojfarebné lakovanie karosérie (strecha čierna „Perla Nera“ – doplnková výbava), na zadnej časti je vždy použitá čierna „Noir Perla Nera“. Na prednej časti karosérie je neprehliadnuteľná mriežka chladiča. Je široká, ohraničená výraznou lištou, uprostred chrómovanej „šachovnicovej“ mriežky je logo značky. Profil karosérie zvýrazňujú lišty okien s nehrdzavejúcej ocele. Rozšírené oblúky podbehov kolies, 19“ diskové kolesá (doplnková výbava), profilované hliníkové pozdĺžniky strešného nosiča, pochrómované kryty spätných zrkadiel, označenie GT na prednom blatníku, prepracované predné svetlá s FullLED reflektormi v štandardnej výbave, sekvenčné smerovky, ďalšia „šifra“ GT na zadných dverách ako celok pôsobia na aute veľmi dobre. Dvojica chrómovaných „koncoviek výfuku“ v zadnom nárazníku navodzuje dojem nadpriemernej výkonnosti pohonu. Tú tento model nemá, ale motor podvyživeným dojmom počas jazdy určite nepôsobí.

Nový dvojliter BlueHDI s výkonom 130 kW a maximálnym krútiacim momentom 400 Nm pri 2000 otáčkach za minútu pracuje kultivovane. Na pridanie plynu reaguje okamžite, rast krútiaceho momentu je lineárny. Veľký počet stupňov automatickej prevodovky pomáha čo najčastejšie držať motor pri otáčkach mierne pod 2000 za minútu, pri ktorých pracuje s menšou spotrebou paliva. Pri snahe o dynamický spôsob jazdy riadiaca jednotka prevodovky podraďuje dostatočne rýchlo a hladko. Nechýba možnosť preraďovať páčkami pod volantom, vyskúšali sme to, ale častejšie sme sa rozmaznávali automatickou prevodovkou. Vozidlo disponovalo aj režimom Šport, pri ktorom motor na pohyby plynového pedála reaguje len o niečo ostrejšie, ale z reproduktorov sa ozýva výraznejší umelý zvuk motora. Z pokoja na 100 km/h tento model zrýchli za 9 sekúnd a dosiahne maximálnu rýchlosť 215 km/h. Na diaľnici pri rýchlosti 130 km/h motor točí 1900 ot./min., pri tejto rýchlosti už v kabíne počuť aerodynamický hluk. Počas týždenného skúšania vozidla s veľkým podielom jázd v meste a na diaľnici sme dosiahli priemernú spotrebu nafty 6,7 l/100 km. Páčil sa nám tuhšie naladený podvozok. Vozidlo sa aj pri svižnejšej jazde správa sebavedomo, netrpí ani veľkými bočnými náklonmi v zákrutách. Presvedčili sme sa, že s vozidlom sa dá príjemne jazdiť aj po nespevnených cestách.

Exkluzívnosť interiéru GT sa opiera o celý rad drobných detailov, ako sú ambientne osvetlenie, presvetlenie interiéru cez deň elektricky ovládaným panoramatickým strešným oknom s roletou (doplnková výbava), kovové pedále, prahy predných dverí z nehrdzavejúcej ocele, koberčeky s prešívaním atď. Osoby na predných sedadlách majú dostatok priestoru na nohy, niekomu môže prekážať široký stredový tunel. Chvíľu sme si naň zvykali aj my. Predné sedadlá sú výborne tvarované, s masážnou funkciou, v nami skúšanom vozidle aj vyhrievané. Volant s poťahom z perforovanej kože s pochrómovanými prvkami a vsadeným logom GT je skosený v hornej aj dolnej časti, čo umožňuje lepší pohľad na digitálne prístroje. Na jeho ramenách sú ovládače hlasitosti rádia a telefónu. Dobre vyzerajú pochrómované prepínače - „piano“ –tlačidlá pre aktiváciu funkcií dotykovej obrazovky nachádzajúcej sa na stredovej konzole. Pod nimi sú tlačidlá na ovládanie vyhrievania predných sedadiel, čelného a zadného skla. Vo vozidle nechýbala dvojzónová automatická klimatizácia, 3D navigačný systém, rádio s DAB Tunerom, cúvacia kamera… Cestujúcim na zadných sedadlách sprijemňujú cestovanie výduchy klimatizácie na konci podlahového tunela medzi prednými sedadlami, lakťová opierka s držiakmi na nápoje a klasická 12 V zásuvka. Batožinový priestor ponúka objem 520 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa objem zväčší na 1482 litrov. Nami skúšané vozidlo malo aj dojazdové rezervné koleso. Výklopné veko batožinového priestoru sa otváralo elektricky – tlačidlom na kľúči, alebo pohybom nohy pod nárazníkom (doplnková výbava). Bohatá bola aj zostava bezpečnostných asistenčných systémov.

Peugeot 3008 2.0 BlueHDi 180 S & S EAT8 GT sa predáva za 37 140 Eur.





VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 1997 cm³, kompresný pomer 16:1, najväčší výkon 130 kW pri 3750 ot./min., krútiaci moment 400 Nm pri 2000 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 235/50 R-19.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4447/1841/1624 mm, rázvor náprav 2675 mm, svetlá výška 219 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1644/2090 kg, priemer otáčania 10,67 m, rozchod kolies vpredu/vzadu 1601/1610 mm, objem batožinového priestoru 520/1482 l, objem palivovej nádrže 53 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 215 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 5,3/4,7/4,9 l/100 km, CO_2 129 g/km.



autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Auto do MESTA aj na DIAĽNICU







VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16:1, zdvihový objem 1499 cm3, najväčší výkon 96 kW pri 3750 ot./min, krútiaci moment 300 Nm pri 1750 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a priečnych ramenách, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, vpredu aj vzadu priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, polomer otáčania 5,2 m, pneumatiky 225/45 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4253/1863/1457 mm, rázvor náprav 2620 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1559/1553 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1373/1810 kg, svetlá výška 109 mm, polomer otáčania 5,2 m, objem batožinového priestoru 420/1228 l, objem palivovej nádrže 52,5 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 204 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 10,2 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 4,2/3,4/3,7 l/100 km, CO_2 96 g/km.

jenia Mirror Link pre zariadenia Android aj Apple. Na otáčkomer sme už boli zvyknutí, ručička sa stále pohybuje nezvykle, proti tachometru. V minulosti novinármi kritizovaný „les tlačidiel“ zo súčasných áut zmizol, v tomto type ten les preriedili až príliš. Viaceré funkcie by sme ovládali radšej mechanicky, ako preklikávaním na displeji.

Vzadu sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou okolo 180 cm – s malou priestorovou rezervou na kolená a nad hlavami. Batožinový priestor má objem 470 litrov. Ak sa vo vozidle nachádza „rezerva“, ako v nami skúšanom vozidle, ubudne z batožinového priestoru 50 litrov. My pre pocit istoty (na základe nepríjemných skúseností) túto priestorovú obeť radi prinášame v každom type auta. Po sklopení priečne deleného operadla zadnej lavice vznikne síce schod, objem sa však zväčší na slušných 1228 litrov. Vo vozidle sme mali za príplatok napríklad Pack Assist, systém snímania mŕtveho uhla (650 €), 3D navigačný systém+ DAB Tuner (900 €), Driver sport Pack (350 €), ktorý zahŕňa športový zvuk motora, červené podsvietenie prístrojovej dosky, zobrazenie dynamických parametrov vozidla na displeji, športovú odozvu plynového pedála.

Základom 1,5-litrového motora je obľúbený štvorvalec 1.6 BlueHDi, disponuje o 8 kW väčším výkonom, 96 kW. Krútiaci moment zostal nezmenený, 300 Nm pri 1750 ot./min. Motor pracuje kultivovane v celom rozsahu pracovných otáčok, prekvapil dynamikou aj pri otáčkach pod hranicou vrcholu krútiaceho momentu. Ochotne začne hnať auto od 1500 ot./min. a ťahá až k 4000 ot./min. Spolupracoval s novou 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.



Má pomerne „krátke“ sprevodovanie, na diaľnici pri limite 130 km/h sú otáčky motora okolo 2350 otáčok za minútu a spotreba sa pohybuje okolo 6 l/100 km. V meste sa spotreba pohybovala na úrovni 7 l/100 km a mimo mesta sme jazdili - aj svižne - pod hranicou 5 l/100 km. Po týždni skúšania tohto vozidla vyšla priemerná spotreba nafty 5,4 l/100 km, čo považujeme za dobrú hodnotu.

Podvozok dobre filtruje nerovnosti. Na kvalitnej vozovke vozidlo s jednoduchou zadnou nápravou bez problémov drží zvolenú stopu, v zákrutách sa správa neutrálne a účinne eliminuje náklony karosérie. Mierne ho rozhodí len rýchly prejazd zákrutou so sériou veľkých priečnych nerovností.

Peugeot 308 1.5 BlueHDi S & S s výkonom 96 kW so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, s výbavou Allure. sa predáva za 22 960 eur.

Peugeot 308 súčasnej generácie je na trhu od roku 2013. Automobilka ho priebežne zdokonaľuje, nedávna inovačná kúra bola zameraná hlavne na aplikovanie nových technológií.

Vozidlo je vybavené všetkými systémami pomoci pri riadení, ktoré poznáme zo SUV Peugeot 3008 a 5008, aby bolo konkurencieschopné dnes, ale i o pár rokov, kým ho nahradí celkom nová generácia. Vyskúšali sme model s úrovňou výbavy Allure poháňaný vznetovým prepĺňaným motorom 1.5 BlueHDi s výkonom 96 kW, spolupracujúcim s novou 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

Pri všetkých verziách je „Lev“ umiestnený v strede masky a názov Peugeot sa nachádza na hornej lište. Nové sú štandardne dodávané halogénové reflektory s eliptickým modulom, v skúšanom vozidle však boli Full LED reflektory. Vzadu je neprehliadnuteľný svetelný podpis s tromi neustále rozsvietenými pazúrmi v združených koncových svetlách. Nami skúšaný hatchback v bielom perleťovom laku (+750 €) a s novým dizajnom 17“zliatinových diskových kolies Rubis (+390 €) vyzerá elegantne.

Interiér Peugeota 308 sa nám páčil od príchodu na trh, čas na tom nič zásadne nezmenil. Predné sedadlá sú pohodlné, ponúkajú dostatok bočnej opory, v skúšanom vozidle boli vyhrievané (240 €). Prístrojovej doske dominuje veľký dotykový displej s uhlopriečkou 9,7“ orientovaný na vodiča. Je ľahko sledovateľný, funguje dobre. Poskytuje klasické možnosti prepo-

autor: Samuel BIBZA

JAZDÍ ako osobné AUTO



Pre automobilku Mercedes-Benz je Sprinter kľúčovým typom v jej ponuke ľahkých úžitkových automobilov. Aj preto nielen vývoju jeho tretej generácie, ktorá už nie je príbuzná s Volkswagenom Crafter, ale aj jej prezentácii pri premiére v Duisburgu vo februári minulého roka, venovali mimoriadnu pozornosť.

Novinka prináša niekoľko revolučných zmien, ponúka viac ako 1700 rôznych konfigurácií. Základom je paleta 6 verzií karosérií, 4 dĺžky, 3 výšky nákladného priestoru, hmotnosť od 3 do 5,5 tony, nosnosť viac ako 3 tony, v závislosti od vyhotovenia 2 až 20 sedadiel, úložný priestor až 17 m³. Okrem pohonu zadných, alebo všetkých kolies je po prvý krát v ponuke Sprinter s pohonom predných kolies, pre ktorý je vyvinutá nová 9-stupňová automatická prevodovka s meničom a 6-stupňová ručne





ovládaná prevodovka. Nový Sprinter teraz ponúka individualizáciu prakticky pre akýkoľvek podnikateľský sektor. Dostupná je ako skriňová dodávka, mikrobus, valník a aj šasi. Pohon Sprintera zabezpečujú vznetové štvorvalce so zdvihovým objemom 2,1 litra s výkonmi 84, 105 a 120 kW, verzia s výkonom 130 kW je určená len „pre zadný pohon“ v segmente obytných automobilov. V ponuke je aj vznetový 3-litrový V6 motor s výkonom 140 kW.

Vyskúšali sme model 316 CDI - skriňovú dodávku s pohonom zadnej nápravy. Z celkovej dĺžky vozidla 6967 mm s vysokou skriňovou nadstavbou pripadlo na úložnú plochu 4307 mm, maximálna výška nákladového priestoru je 2009 mm. Zhodou okolností sme Sprinter dostali na vyskúšanie v čase, kedy sme využiteľnosť jeho nákladového priestoru nemuseli nijako simulovať. Pri nakladaní rozmerného a ťažkého stavebného materiálu sme ocenili, že sme sa mohli po nákladovom priestore auta pohybovať vzpriamene. Pri celkovej šírke je dno úložného priestoru široké 1787 mm. Celková výška vozidla je 2616 mm, výška podlahy nezaťaženého vozidla nad vozovkou je 621 mm. Manipuláciu s nákladom uľahčujú široké bočné posuvné dvere na pravej strane vozidla, hlavný vstup do nákladového priestoru je cez dvojkrídlové zadné dvere otvárajúce sa, ak treba, až po bočnú stenu (491 €).

Moderné stvárnenie vozidla umožnilo optimalizovať aj odpor vzduchu, ktorý ovplyvňuje spotrebu paliva. Najväčšie zmeny sa udiali v interiéri, ktorého komfort je porovnateľný s osobnými vozidlami. Kabína je zhotovená z kvalitných materiálov, ergonómia je na vysokej úrovni. Prístrojová doska s dotykovou obrazovkou multimediálneho systému MBUX s uhlopriečkou 7 palcov (679 €) tiež pripomína prednú časť interiéru osobných áut. Rozšírenie systému MBUX predstavuje inteligentná navigácia (738 €), ktorú možno ovládať aj hlasom v češtine. Ku komfortu prispieva klimatizácia **TEMPMATIC** s poloautomatickou reguláciou (1806 €), digitálne rádio DAB (200 €), podpora Android Auto a Apple CarPlay, háčiky na šaty v kabíne vodiča a iné. Na výber je päť variantov sedadla vodiča, v skúšanom Sprinteri bolo sedadlo vodiča komfortné, robustné (148 €). Dvojsedadlo spolujazdcov bolo pevné. Pomocou multifunkčného volantu môže vodič pohodlne prostredníctvom ovládacích tlačidiel ovládať palubný počítač, funkcie vozidla a multimediálne systémy, pričom ruky nemusí dať preč z volantu. Ovládacie sily na pedáloch aj na venci volantu sú porovnateľné s osobnými autami. Rovnako to platí aj pre účinnosť tlmenia rázov od prejazdu nerovností – pri prázdnom aj plne zaťaženom vozidle. Len nepatrne výraznejší je hluk v kabíne.

V Sprinteri je celý rad nových voliteľných bezpečnostných a asistenčných systémov, napríklad cúvacia kamera s premietaním obrazu vo vnútornom zrkadle, aktívna asistencia brzdenia, udržiavania odstupu od vpredu jazdiaceho vozidla, parkovací balík výbavy s 360-stupňovým zobrazovaním najbližšieho okolia vozidla (ocenili sme ho pri jazde po úzkej lesnej ceste s veľmi nekvalitným povrchom), adaptívny tempomat, systém udržiavania v jazdnom pruhu, sledovanie únavy vodiča, čítanie dopravných značiek, systém núdzového volania Mercedes-Benz, poruchový manažment.

Teda zostava ako vo veľmi dobre vybavenom osobnom aute. Držiak s rezervným kolesom je na zvyčajnom mieste pri tomto druhu vozidiel - pod podlahou za zadnou nápravou.

Významnou novinkou je on-line komunikácia Mercedes Pro Connect (LTE -profesionálne riešenie zamerané na konektivitu a vozidlový park) umožňujúca jednoduchú komunikáciu medzi správcom vozidlového parku a vodičmi. Umožňuje sledovať polohu vozidla na trase, množstvo prevádzkových údajov v reálnom čase, napríklad zásobu paliva. Zákazníci si môžu vybrať z ôsmich balíkov s hlavnými službami. V nami skúšanom vozidle sme mali komunikačný modul (LTE) pre digitálne služby.









Vznetový štvorvalec s najväčším výkonom 120 kW na trase dlhej asi 200 kilometrov dokazoval, že sa nezadýcha ani pri najväčšej povolenej hmotnosti auta 3,5 tony. A nebolo to len po rovine, bolo treba prekonávať aj stúpania, na ktorých sa mnohí cyklisti menia na chodcov postrkujúcich vpred svoj dopravný prostriedok.

Plne nás uspokojila zladenosť výkonnostnej charakteristiky motora so sprevodovaním 6-stupňovej ručne ovládanej prevodovky ECO Gear 360. Preraďovanie je príjemné, chod páky obdobný ako v dobrom osobnom aute.

Ani s volantom vodič nemusí zápasiť, posilňovač za neho spraví „hrubú prácu“. To, čo pri zmene smeru vozidla necháva na vodiča, stačí, aby vodič cítil, ako sa správajú predné kolesá v styku s cestou.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16- ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 16,2:1, zdvihový objem 2143 cm³, najväčší výkon 120 kW pri 3800 ot./min., krútiaci moment 380 Nm pri 1400 až 2400 ot./min.

Prevody:
6-stupňová ručne ovládaná prevodovka ECO Gear 360, pohon kolies zadnej nápravy.

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná tuhá náprava, listové pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s posilňovačom, stopový priemer otáčania 14,4 m, obrysový priemer otáčania 15,3 m, pneumatiky rozmeru 235/65 R-16C.

Karoséria: 4-dverová, 3-miestna typu van.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 6967/2175/2616 mm, rázvor náprav 4325 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2405/3500 kg, rozmery úložnej plochy d/šv 4307/1787/2009 mm, výška dna úložného priestoru 621 mm, úložná plocha 6,9 m², nákladový objem 14 m³ , objem palivovej nádrže 93 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 160 km/h, spotreba nafty v mest./mimomest.cykle/kombinovanej prevádzke 8,7/7,2/7,7 l/100 km, CO_2 203 g/km.

Počas týždenného skúšania vozidla sa spotreba pohybovala od 7 do 10 l/100 km. Veľký Sprinter si užil pár kilometrov lesnej cesty, viackrát opakovaný prejazd kopca Pezinská Baba aj výdatnú porciu diaľnice. S ohľadom na to možno jeho motor hodnotiť ako veľmi úsporný.

Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI, dlhý variant s vysokou strechou, sa predáva za 35 779,20 €. Nami skúšané vozidlo s bohatou doplnkovou výbavou stálo 41 313,60 eur.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ





VIE POBAVIŤ









Kompaktný crossover X2 je ďalším prírastkom automobilky BMW v segmente športovo-úžitkových vozidiel. Bavorská automobilka tak zaplnila medzeru v spodnej časti svojej ponuky SUV automobilov. Pripomenieme, že u Mníchovčanov typy s nepárnou číslovkou v názve sú klasickými SUV autami, orientovanými na priestor a komfort. Párna číslovka znamená zväčšený dôraz na imidž, dizajn a dynamiku. To platí aj v prípade nového BMW X2.

BMW X2 postavili na platforme UKL2, má teda motor uložený vpredu naprieč a ten poháňa buď prednú, alebo obidve nápravy. X2 vychádza konštrukčne z typu X1, je o 79 mm kratší a o 72 mm nižší ako typ X1. Oba typy majú rovnaký rázvor náprav 2670 mm. Vyskúšali sme model poháňaný „základným“ motorom. Zážihový prepĺňaný trojvalec so zdvihovým objemom 1,5 l má najväčší výkon 103 kW, štandardne je spojený so 6- stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, poháňa kolesá prednej nápravy. Nami skúšané vozidlo malo, za príplatok, motor spriahnutý so 7-stupňovou dvojspojkovou prevodovkou.

Prístrojová doska kompletne pochádza z BMW X1. Všetky ovládacie prvky sú ergonomicky usporiadané tak, aby ich mal vodič na dohľad a v dosahu. Pre vozidlá z rodiny BMW X je typická zvýšená pozícia sedenia vodiča a spolujazdca. Prispieva k lepšiemu výhľadu a k optimálnej kontrole nad dianím okolo vozidla. Sedadlá vodiča a spolujazdca sú nastaviteľné s dofukovaním bočného vedenia, čím sa sedadlo prispôsobí každej postave. Poskytujú dobrú oporu, boli vyhrievané (doplnková výbava). Displej informačného a zábavného systému na stredovej konzole zobrazuje aj obrazovku mobilu. Pre vozidlá bavorskej automobilky typický dlhý zoznam voliteľnej výbavy malo aj nami skúšané vozidlo - napríklad náladové osvetlenie interiéru, 2-zónovú automatickú klimatizáciu, head-up displej, radar adaptívneho tempomatu, prednú i zadnú kameru, asistenčný systém pre jazdu v kolónach…

Konštruktérom sa podarilo aj napriek kompaktným vonkajším rozmerom vytvoriť dostatok priestoru na kolená osôb sediacich aj na zadných sedadlách i dostatočne veľký batožinový priestor. Ten v základnom usporiadaní ponúka objem 470 litrov. Zadné sedadlá sa sklápajú v pomere 40:20:40, operadlá majú nastaviteľný sklon. Po sklopení vznikne rovná plocha a priestor sa zväčší na 1355 litrov. Veľa drobností sa dá uložiť pod dvojité dno.

Model X2 sDrive 18i poháňa trojvalec s dvanástimi ventilmi. Pri jazde takmer nepočuť, že pod kapotou auta je o jeden valec menej ako mávali autá nižšej strednej triedy pred nástupom éry „downsizingu“.

Motor dosahuje výkon 103 kW a krútiaci moment 220 Nm pri 1480 ot./min., s ktorým dobre spolupracuje 7--stupňová dvojspojková automatická prevodovka. Vozidlo z pokoja na 100 km/h dokáže zrýchliť za 9 sekúnd a dosiahne maximálnu rýchlosť 205 km/h. Vodič si môže nastaviť základný režim Comfort, úsporný režim Eco Pro a aj režim Sport s dynamickým nastavením riadenia a pohonu. Spotreba je závislá od štýlu jazdy. Priemerná, po týždni skúšobných jázd, bola 7,3 l /100 km. Kto chce, môže si užiť radosť z jazdy aj ručným ovládaním prevodovky - páčkami pod volantom, alebo priamo voličom prevodovky. Jazdné vlastnosti vozidla sú naozaj výborné. Pohon sDrive, teda len predných kolies, plne postačuje pre pohyb vozidla po upravených komunikáciách. Pravdaže, teraz, počas zimy, budú možno občas situácie, kedy majitelia tohto modelu na chvíľu zapochybujú, či bolo vhodné upriamiť sa pri jeho kúpe na pohon len jednej nápravy.

BMW X2 sDrive 18i sa predáva v štandardnej výbave za 38 750 eur.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1499 cm³, najväčší výkon 103 kW pri 4600 ot./min., krútiaci moment 220 Nm pri 1480 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy 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 4360/1824/1526 mm, rázvor náprav 2670 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1490/2005 kg, rozchod kolies vpredu/vzadu 1543/1562 mm, objem batožinového priestoru 470/1355 l, objem palivovej nádrže 51 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 205 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle komb. prevádzke 7/5/5,7 l/100 km, CO_2 131 g/km.







autor: Tatiana ŤAŽKÁ

Zásadná medzigeneračná ZMENA

Kompaktné SUV X1 automobilka BMW predstavila v jeseni 2008 na autosalóne v Paríži. Najmenšie vozidlo značky bolo verné mníchovskej koncepcii pohonu zadných kolies s pozdĺžne uloženými agregátmi. Medzi konkurenčnými vozidlami X1 vynikal exkluzivitou systému pohonu, ale práve vďaka nemu nemohol poskytnúť posádke toľko priestoru v interiéri ako konkurenčné automobily. Druhá, súčasná generácia BMW X1 mala premiéru v roku 2015. Vzdala sa pôvodnej koncepcie a za základ jej poslúžila nová modulárna platforma ULK2.

Má už priečne uložený motor, poháňané predné kolesá, k dispozícii je aj variant s pohonom všetkých kolies. Typ X1 medzigeneračne aj významne narástol, do šírky o 23 mm, do výšky o 67 mm. Sedí sa teraz vzpriamenejšie, takže aj keď konštruktéri skrátili karosériu o 15 mm na 4439 mm a rázvor náprav až o 90 mm na 2670 mm, interiér pôsobí vzdušnejším dojmom. A je aj reálne priestrannejší. Svetlú výšku zväčšili o 4 mm na 183 mm, čo určite nestačí na absolvovanie dobrodružnej cesty čo len v stredne ťažkom teréne, ale pri prerážaní vyššieho snehového záveja môže tých pár pridaných milimetrov pomôcť. Vyskúšali sme model poháňaný 2-litrovým prepĺňaným zážihovým motorom s rešpektovania hodným výkonom 141 kW. Poháňal len kolesá prednej nápravy. Príťažlivosť skúšaného vozidla zlepšoval balík výbavy M Sport (doplnková výbava), ktorý mu dodáva ešte lepší vzhľad.

Kabína v prednej časti je koncipovaná podľa ergonomických zásad, ktoré v BMW tradične ctia. Významnú úlohu hrajú kvalitné materiály a špičková akosť spracovania. M Sport dizajn sa v interiéri prezentuje exkluzívnymi LED svetlenými pásmi v obkladoch dverí, modrými ozdobnými lištami na prístrojovej doske, čalúnením sedadiel s modrým zvýraznením či M koženým volantom. Technické „vychytávky“, ako napríklad navigačný systém Professional s ovládačom iDrive Touch Controller, HiFi reprosústava Harman/Kardon, automatická klimatizácia sú rozmiestnené tak, aby ich vodič dokázal intuitívne ovládať. Interiér X1 poteší posádku zvýšenou pozíciou sedenia, čo umožňuje vodičovi a posádke výborný výhľad z vozidla. Sedadlo vodiča a spolujazdca sú pohodlné s veľkým rozsahom nastavenia, vo výbave M Sport majú športové tvarovanie s dobrou bočnou oporou. V skúšanom vozidle boli predné sedadlá vyhrievané. Súčasťou doplnkovej výbavy bol napríklad adaptívny tempomat, parkovacie snímače s výborným zobrazením okolia vozidla z vtáčej perspektívy, varovanie pred nechceným opustením jazdného pruhu, asistenčný systém pre jazdu v kolóne, autonómne brzdenie v meste… Príjemne nás prekvapil dostatok miesta na zadných sedadlách. Zadné sedadlá delené v pomere 40:20:40, sú posuvné, s nastaviteľným sklonom operadiel (za príplatok). Narástol aj objem batožinového priestoru na 505 l, po sklopení zadných sedadiel až na 1550 l.

V BMW X1 sDrive20i výborne spolupracuje motor s 8-stupňovou automatickou prevodovkou od spoločnosti Aisin. Najväčší krútiaci moment zážihového dvojlitra, 280 Nm, je dostupný už pri 1350 otáčkach, čo napovedá, že riadiaca jednotka prevodovky môže preraďovať rýchlo na vyššie prevodové stupne a držať motor pri malých otáčkach, kedy pracuje najúspornejšie. X1 dokáže zrychlit z 0 na 100 km/h za 7,6 sekundy a pokračovať plynule k maximálnej rýchlosti 226 km/h. Pri voľbe športového režimu vodič naruší šetriacu filozofiu riadiacej jednotky prevodovky a prevodovka preraďuje až pri otáčkach, keď ručička otáčkomera je pri červenom poli stupnice. Spotreba je závislá na štýle jazdy, nesnažili sme sa jazdiť ekonomicky, čo by pri jazde v tomto vozidle naznačovalo, že máme isté sadomasochistické sklony. Užívali sme si výborné jazdné vlastnosti vozidla, dosiahli sme po týždni skúšobných jázd priemernú spotrebu benzínu 7,7 l/100 km. Kto má ambície využiť výkonnostný potenciál motora ešte dôslednejšie, musí rátať so spotrebou okolo 8,5 l/100 km.







Kvalita podvozka v ničom nezaostáva za pohonným reťazcom, takže sme sa za volantom cítili vždy isto, napriek tomu, že ťažisko tohto vozidla je dosť vysoko.

BMW X1 sDrive 20i M-Sport sa predáva za 45 800 €. Ako každé BMW, aj tento model mal dlhý zoznam drahých príplatkov.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný zážihový ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 11:1, zdvihový objem 1998 cm³, najväčší výkon 141 kW pri 5000 až 6000 ot./min., krútiaci moment 280 Nm pri 1350 až 4600 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na dvojiciach trojuholníkových ramien, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/50 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4439/1821/1612 mm, rázvor náprav 2670 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1561/1562 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1555/2065 kg, objem batožinového priestoru 505/1550 l, objem palivovej nádrže 51 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 226 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,6 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 7/5,3/5,8 l/100 km, CO_2 130 g/km.



Dobrý aj s trojvalcom

autor: Tatiana ŤAŽKÁ



Modely Rapid (liftback) a Rapid Spaceback (kombi) prešli v roku 2017 modernizáciou, ktorá im priniesla nielen sviežejší vzhľad, ale aj zmeny v interiéri, vo výbave a pod kapotou. V rámci modernizácie sa v ponuke motorov objavil litrový prepĺňaný zážihový motor TSI, ktorý nahradil starší štvorvalec 1.2 TSI. Nový motor je dostupný v dvoch výkonových verziách, 70 a 81 kW. Agregáty sú osadené inteligentným alternátorom s rekuperáciou brzdnej energie a so systémom start-stop. V ponuke pre Rapid sú tri stupne výbavy – Active, Ambition a Style. Vyskúšali sme liftback poháňaný motorom 1.0 TSI s výkonom 81 kW vo výbave Style.





Po vzhľadovej stránke omladenie modelu spočíva len v niekoľkých drobných úpravách. Tenká lišta v novom prednom nárazníku spája nové hmlové svetlá čím predok vozidla pôsobí širším dojmom. Výrazným poznávacím znakom modernizovaného modelu sú nové, na želanie dodávané LED svetlá na denné svietenie premiestnené do hlavných reflektorov vo forme svetelného pásu s integrovanou funkciou smerového svetla. Zadná časť je jednoducho tvarovaná, zadné LED svetlá majú typický dizajn značky Škoda v tvare písmena C s tmavým krycím sklom.

Aj v interiéri je niekoľko dizajnových a funkčných zmien, sú bez vplyvu na priestrannosť pre posádku aj na batožinu. Nové sú napríklad dekoračné lišty, prepracované boli výduchy v prístrojovej doske, prístroje pred vodičom a ovládanie klimatizácie. Interiér má dobré dielenské spracovanie, predné sedadlá sú dostatočne veľké, ponúkajú dobrú bočnú oporu, v skúšanom vozidle boli vyhrievané.

Na trojramennom multifunkčnom koženom volante sa nachádzajú tlačidlá na ovládanie rádia a telefónu. Samotný prístrojový panel v prehľadnej a logickej podobe zobrazuje všetky dôležité údaje. V nami skúšanom vozidle bol za príplatok 499 € „Paket Style Plus“, ktorý zahŕňal aj navigačný systém so 6,5“ farebným dotykovým displejom s USB, SD slotom, mapy Európy, infotainment Online na 1 rok, bi-xenónové reflektory s Corner funkciou. Modely Rapid umožňujú aj automatické tiesňové volanie.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 999 cm³, najväčší výkon 81 kW pri 5000 až 5500 ot./min., krútiaci moment 200 Nm pri 2000 až 3500 ot./min.

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

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

Karoséria: 5-dverová, 5-miestna typu liftback

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4483/1706/1461 mm, rázvor náprav 2602 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1463/1500 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1234/1694 kg, svetlá výška 143 mm, objem batožinového priestoru 550/1490 l, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 200 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h 10,2 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5,5/4/4,6 l/100, CO_2 108 g/km.

Nastupovanie na zadné sedadlá uľahčuje širšia horná časť zadných dverí. Vzadu je dostatok miesta na nohy a hlavu vďaka dlhému rázvoru 2602 mm. Batožinový priestor má pravidelný tvar, ale dosť vysokú nakladaciu hranu. Ponúka v základnom usporiadaní zadných sedadiel objem 550 litrov, po ich sklopení sa objem zväčší na 1490 litrov. Rozsiahla je aj ponuka asistenčných a bezpečnostných systémov, napríklad výstraha pred kolíziou, podpora núdzového brzdenia, či asistencia rozjazdu do kopca.

Zážihový trojvalec 1.0 TSI, dosahuje výkon 81 kW a maximum krútiaceho momentu 200 Nm v rozpätí 2000 až 3500 ot./min. Vozidlo s ním z pokoja na 100 km/h dokáže akcelerovať za 9,8 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 200 km/h. Motor začína citeľnejšie zaberať okolo hodnoty otáčok 2000 za minútu.



Nad touto hranicou je príjemne živý, ale netreba ho príliš „vytáčať“, najlepšie sa cíti v strednom pásme otáčok. Aj s ohľadom na spotrebu benzínu. Jeho zvuk nad hranicou 3000 ot./min. už dokazuje trojvalcovú konštrukciu, ale nie je pre posádku nepríjemný.

S motorom dobre spolupracuje 7-stupňová automatická prevodovka DSG. Preraďuje logicky, rýchlo a hladko. Spokojní sme boli aj s priemernou spotrebou benzínu na úrovni 5,8 l/100 km. Dobré jazdné vlastnosti majú všetky súčasné typy mladoboleslavskej automobilky. Má ich aj Rapid.

Škoda Rapid 1.0 TSI s výkonom 81 kW s úrovňou výbavy Style sa predáva za 17 740 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 19 192 eur.



autor: Tatiana ŤAŽKÁ









VYDARENÉ MENŠIE SUV ŠKODY



Po type Kodiaq predstavila v roku 2017 automobilka Škoda svoje menšie SUV Karoq. Je aktuálnou náhradou za historicky prvé SUV Škody, typ Yeti. V porovnaní s ním je Karoq o 160 mm dlhší (4382 mm), o 48 mm širší (1841 mm) a o 86 mm nižší (1603 mm). Karoq je navrhnutý v duchu nového dizajnového jazyka vozidiel SUV značky Škoda, vyznačuje sa použitím viacerých prvkov pripomínajúcich kryštály. Na výber sú dva stupne výbavy: Ambition a Style. Vyskúšali sme model s úrovňou výbavy Ambition, poháňaný vznetovým motorom 1.6 TDI s výkonom 85 kW, spolupracujúci so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou.

V prakticky koncipovanej kabíne sú všetky sedadlá umiestnené vyššie ako v bežných osobných autách s podobne veľkým pôdorysom, čo prispieva k výbornému výhľadu z vozidla. Predné sedadlá s nastaviteľnou driekovou opierkou sú pohodlné, s dobrým bočným vedením. V skúšanom vozidle boli za príplatok vyhrievané. Nájsť si ideálnu polohu za multifunkčným výškovo a pozdĺžne nastaviteľným volantom nebol žiadny problém. Predná časť zaujme ergonomicky prepracovanou prístrojovou doskou s dekoračnými lištami. Centrálnym prvkom prístrojovej dosky je 9,2 palcový displej infotainmentu s dobrou grafikou. Jeho súčasťou v nami skúšanom vozidle bol navigačný systém Columbus s integrovanými mapami Európy (doplnková výbava).

Pod ním sa nachádzajú tlačidlá na ovládanie klimatizácie. Klasické prístroje pred vodičom sú prehľadné, usporiadané podobne ako v ostatných nových typoch značky. Nechýba bezdrôtové nabíjanie smartfónov a online služby.

Vzadu sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci aj s nadpriemernou výškou okolo 185 cm. Batožinový priestor má pri nesklopených zadných sedadlách základný objem 521 litrov. Po sklopení operadiel zadných sedadiel vzrastie priestor pre batožinu na 1630 litrov. V batožinovom priestore sa nachádza množstvo háčikov, drobné priehradky na odkladanie menších predmetov, koberček s obojstranným využitím, nechýba vyberateľná LED lampa.

Medzi dobré vlastnosti vznetového prepĺňaného motora 1.6 TDI s výkonom 85 kW patrí kultúra chodu. Vďaka skorému nástupu najväčšej hodnoty krútiaceho momentu 250 Nm už od 1500 otáčok za minútu dokáže zväčšovať rýchlosť Karoqu veľmi efektívne, vozidlo zrýchľuje z pokoja na 100 km/h za 10,7 sekundy a dosiahne maximálnu rýchlosť 188 km/h. Odozva motora na pohyb akceleračného pedálu sa líšila podľa zvoleného jazdného režimu – Eco, Comfort, Normal, Sport a Individual. S motorom dobre spolupracuje 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka s kulisou presne vedúcou pohyb preraďovacej páky. Počas týždenného skúšania vozidla sme v kombinovanej prevádzke dosiahli priemernú spotrebu nafty 5,5 l/100 km.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, ventilový rozvod 2xOHC, vstrekovací systém common rail, kompresný pomer 16,2:1, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 85 kW pri 3250 až 4000 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1500 až 3200 ot./min.

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

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

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4382/1841/1603 mm, rázvor náprav 2638 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1576/1541 mm, svetlá výška 183 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1426/1976 kg, objem batožinového priestoru 521/1630 l, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 188 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,7 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 5/4,3/4,6 l/100 km, CO_2 117 g/km.



Aj keď je systém pruženia naladený viac smerom ku komfortu ako k športu, ani raz sa nám nestalo, že by Karoq strácal stabilitu. Podvozok dokáže dobre vyžehliť aj väčšie nerovnosti. V zákrutách sa karoséria bočne veľmi nenakláňa, pri ostrom prejazde zákrut, pri hroziacej strate stability, zasahuje kvalitný systém ESP. Svetlá výška 183 mm nie je zanedbateľná, ukrýva určitý potenciál terénneho využitia tohto vozidla.

Škoda Karoq 1.6 TDI s výkonom 85 kW, so 6 stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, vo výbave Ambition sa predáva za 22 900 €. Nami skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 24 508 eur.

autor: Tatiana ŤAŽKÁ



Pohodlné rodinné AUTO





Ford v segmente MPV ponúka viacero typov: B-MAX, C-MAX, Grand C-MAX, S-MAX, Galaxy. Pri všetkých zákazníci odjakživa oceňovali najmä ich dobré jazdné vlastnosti a priestrannosť interiéru. Z tejto bohatej palety viacúčelových vozidiel sme v závere minulého roka vyskúšali C-Max poháňaný oceňovaným litrovým motorom EcoBoost.

Ford uviedol typ C-MAX/Grand C-MAX na trh v roku 2003. Jeho súčasná generácia sa predáva od roku 2011, omladila ju inovácia v roku 2015. Minulý rok na jar sa v ponuke objavila nová verzia Sport s trojvalcom EcoBoost. V ponuke motorov ostávajú vznetové motory 1.5 TDCi Duratorq, dostupný s výkonom 70 kW, 88 kW a 2.0 TDCi Duratorq (110 a 125 kW).

Karoséria odráža aktuálny globálny dizajnový jazyk značky Ford. C-MAX sa vo výbave Sport odlišuje čiernou lakovanou strechou, spätnými



zrkadlami, prednou maskou vo vyhotovení Sport, bočnými nadstavcami prahov vo farbe karosérie, väčšími (17“) kolesami z ľahkej zliatiny Sport a zadným integrovaným spojlerom vo farbe karosérie. Nami skúšané vozidlo malo navyše za príplatok 195 € zadné tmavé sklá okien od B-stĺpika, za 995 € adaptívne bi-xenónové reflektory s tlakovými ostrekovačmi, automatickým nastavením sklonu reflektorov, s funkciou prisvietenia do zákrut, predné LED svetlá s funkciou denného svietenia.

Interiér je podobný interiéru nového Focusa. Zmenšil sa počet ovládacích prvkov a prepínačov. Vodič má optimálnu pozíciu za volantom, všetko dôležité má poruke, preraďovacia páka šesťstupňovej prevodovky je v dobrom dosahu, ukazovatele rýchlosti a otáčok sú v zornom poli, dobre čitateľné počas dňa i noci. Športové predné sedadlá v dizajne Sport sú pohodlné, s dobrou bočnou oporou. V nami skúšanom vozidle boli ešte zlepšené – za 350 € bolo sedadlo vodiča elektricky nastaviteľné v 6 smeroch a sada výbavy WINTER Plus za 545 € zahŕňala aj elektrické vyhrievanie predných sedadiel s nastaviteľnou intenzitou, elektricky vyhrievaný športový kožený volant, elektrické vyhrievanie čelného skla.



S teplotným komfortom má súvis aj sada výbavy Family 2 za 275 € (automatická klimatizácia s nastavovaním teploty v 2 zónach, vyústenie klimatizácie a kúrenia v stredovej konzole pre cestujúcich na zadných sedadlách, peľový filter, stredová lakťová opierka posuvná s integrovanou odkladacou schránkou). Vozidlo bolo ďalej obohatené o sadu Assistance 12 (2095 €), ktorá zahŕňa aktívny automatický parkovací asistenčný systém pre pozdĺžne a priečne parkovanie, asistenciu pre výjazd z pozdĺžneho parkovacieho miesta, navigačný systém Sync3 funkciu automatického núdzového volania „Emergency Assist“ multifunkčný 8“ dotykový farebný informačný displej, 4,2“ farebný displej prístrojového panela, dostupné funkcie Android Auto, Apple CarPlay, USB vstup, zadnú parkovaciu kameru, rádio CD/MP3 prehrávač s ovládaním na volante Bluetooth sadu a iné.

Na zadných sedadlách sa pohodlne odvezú dvaja cestujúci s výškou do 180 cm. C-Max má vzadu tri samostatné sedadlá, ale pôdorysom patrí predsa len do nižšej strednej triedy, kde vnútorná šírka neumožňuje pohodlné cestovanie trom dospelým. Batožinový priestor v základnom usporiadaní má objem 471 litrov, po sklopení zadných sedadiel sa zväčší na 1723 litrov. Ocenili sme rezervné koleso pod podlahou batožinového priestoru pre núdzový dojazd (za 100 €).

V súčasnosti používajú prepĺňané „litrové“ zážihové trojvalce viaceré automobilky na pohon svojich áut od malých po strednú triedu, takže zaradenie takéhoto motora do ponuky pre Ford C-Max nás neprekvapilo.







Navyše, motor Ford 1.0 EcoBoost bol viackrát ocenený titulom „Motor roka“ a z iných automobilov Ford sme mali s ním vždy len dobré skúsenosti. Nesklamal ani teraz. Ukázalo sa, že plochá krivka krútiaceho momentu s najväčšou hodnotou až 170 Nm v širokom pásme otáčok sa dokáže s gráciou vyrovnať s rastúcim zaťažením vozidla. Keďže spomínanú hodnotu motor dosahuje už pri 1400 otáčkach za minútu a bez reptania pracuje hladko aj pri ešte menších otáčkach, mohli sme i v meste pri slabšej intenzite premávky jazdiť pri zaradenom šiestom prevodovom stupni Motor je tichý, do 2000 ot./min. ho v kabíne takmer nepočuť.

Nad 3000 otáčok za minútu sa už akusticky prejavuje, ale pre posádku v kabíne nie je otravný. Počas týždenného skúšania vozidla sme dosiahli v kombinovanej premávke spotrebu 7,6 l/100 km. A to si vozidlo užilo značný podiel jázd v meste i po diaľnici. Motor spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, ktorá má dráhy preraďovacej páky pri zmene prevodov síce dlhšie, ale presne vymedzené.

C-MAX dokázal, že podvozky patria už viac rokov k pýche súčasných vozidiel Ford. Model bol vybavený množstvom asistenčných systémov, okrem štandardných za príplatok 875 € mal Systém Blis (optická signalizácia objektu v mŕtvom uhle vonkajších spätných zrkadiel, systém Cross Traffic Alert – detekcia prechádzajúcich vozidiel pri výjazde z parkovacieho miesta) a iné.

Ford C-MAX 1.0 Eco Boost s výkonom 92 kW, s úrovňou výbavy Sport sa predáva za 20 490 €. Teraz tento typ možno kúpiť s cenovým zvýhodnením až 2500 €.

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
3-valcový, 12-ventilový zážihový s priamym vstrekovaním benzínu, prepĺňaný, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 999 cm³, najväčší výkon 92 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 170 Nm pri 1400 až 4500 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 viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s vnútorným chladením, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový priemer otáčania 10,7 m, pneumatiky rozmeru 235/40 R-18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4379/1858/1626 mm, rázvor náprav 2648 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1553/1554 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1555/2150 kg, objem batožinového priestoru 471/1723 l, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 187 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 11,4 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/komb. prevádzke 6,7/5,1/5,7 l/100 km, CO_2 129 g/km.





DOBRÝ PRODUKT





Inovácie do vývoja súčasnej generácie typu Astra automobilke Opel zabezpečili na pár rokov veľmi dobrú obchodnú pozíciu na celoeurópskom trhu. Zisk titulu Auto roka 2016 v Európe je potvrdením kvality novej Astry. Piata generácia v závislosti od modelu a vybavenia má menšiu hmotnosť o 120 až 200 kilogramov v porovnaní s predchádzajúcou generáciou, pohotovostná hmotnosť nami skúšaného modelu bola 1350 kg.

Zážihový 1,6-litrový prepĺňaný motor s najväčším výkonom 147 kW a krútiacim momentom 280 Nm ju naozaj nemal problém dynamicky rozhýbať. Spolupracoval so 6-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, vozidlo dokáže zrýchliť z 0 na 100 km/h za 7,8 sekundy a dosiahne rýchlosť 235 km/h. Výkonnému motoru sa vlastnosťami vyrovná podvozok, a tak na okresných cestách medzi dedinami sme s pôžitkom predbiehali pomalšie autá aj v situáciách, pri ktorých v mnohých iných autách počkáme na „vhodnejšiu príležitosť". Ovládanie prevodovky je príjemné, dráhy páky sú presne vymedzené. Pri pokojnej jazde motor pravidelne pracuje aj pri malých otáčkach, pri snahe zrýchliť citeľnejší nárast rýchlosti prichádza, až keď sa otáčky dostanú k hodnote asi 2000 za minútu. Prepnutím do režimu Sport motor ožil a podvozok citeľne stuhol. V tomto režime však posádka výraznejšie cíti aj nerovnosti cesty. Vozidlo sa správalo predvídavo, isto aj pri prejazde „voľnejších" aj „ostrých zákrut". Konštruktéri si pochvalu zaslúžia aj za primerane účinné brzdy a presné riadenie. Vo vozidle boli všetky potrebné asistenčné systémy zlepšujúce bezpečnosť aj pohodlie jazdy. Počas týždenného skúšania vozidla sa spotreba benzínu pohybovala okolo 8 l/100 km. Pri dynamickej jazde motor spotrebovával benzín hltavejšie, viac ako 10 l/100 km.

Vnútro kabíny je zhotovené dôkladne a z kvalitných materiálov. Vodič i spolujazdec vedľa neho majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Kto rád sedí za volantom takmer ako v motokáre, teda nízko nad podlahou, Astra sa mu bude páčiť aj pre túto možnosť. Rozsah výškového nastavenia to dovoľuje. Zo stredovej konzoly zmizla bohatá zostava tlačidiel. Nahradil ich najmä veľký dotykový displej multimediálneho systému IntelliLink. Má prehľadnú grafiku a citlivo reaguje na dotyk. Medzi analógovými prístrojmi s kruhovými stupnicami pred vodičom je farebný displej s dostatočným rozlíšením. Klimatizácia má samostatný panel, s jej ovládaním nebudú mať vodiči problém. Predné ergonomické sedadlá AGR vo výbave Innovation, ktoré patria k štandardnej výbave, sú športovo tvarované s dobrým bočným vedením. Ponúkajú nastaviteľný sklon sedacej časti aj vysúvateľnú oporu pod kolená. Zážitok z vedenia vozidla umocňuje trojramenný športovo tvarovaný kožený volant s veľkým rozsahom nastavenia. Na volante sú tlačidlá na ovládanie tempomatu a audiosystému. Predné sedadlá aj veniec volantu boli v skúšanom aute vyhrievané (Zimná sada +510 €).

Aj dvaja cestujúci vzadu majú dostatok miesta vo všetkých smeroch. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní objem 370 litrov. Po sklopení zadných sedadiel vznikne takmer rovná plocha a objem sa zväčší na 1210 litrov. Batožinový priestor má pravidelný tvar, nevýhodou je vyššia nakladacia hrana.

Astra 1.6 Turbo Start/Stop s výkonom 147 kW, šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a úrovňou výbavy Innovation sa predáva za 22 790 €.



VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 16- ventilový prepĺňaný zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 1598 cm³, najväčší výkon 147 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 280 Nm pri 1650 až 5000 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 s Wattovým priamovodom, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 225/45 R-17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4370/1809/1485 mm, rázvor náprav 2662 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1548/1565 mm, pohotovostná/ celková hmotnosť 1350/1890 kg, objem batožinového priestoru 370/1210 l, objem palivovej nádrže 48 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 235 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 7,8 s, spotreba benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,5/5,5/6,6 l/100 km, CO_2 151 g/km.

VÝZNAMNÉ VÝROČIE A ELEKTRIFIKÁCIA



Rok 2019 bude osobitným rokom pre značku Opel. Nemecká značka v ňom nielen oslávi **120 rokov výroby automobilov,** ale aj akceleruje **elektrifikáciu** svojho produktového programu. V prvom polroku Opel už začne prijímať objednávky na dva elektrifikované modely – plne elektrickú verziu typu Corsa novej generácie a kompaktné SUV Grandland X s pohonom plug-in hybrid.
Zvlášť Corsa novej generácie dodá značke Opel dodatočný impulz. Bestseller v triede malých automobilov, ktorého prvá generácia mala premiéru v roku 1982, príde úplne nový a po prvý raz bude obsahovať aj plne elektrickú verziu.
Grandland X plug-in hybrid, ktorý bude Opel vyrábať vo svojom závode Eisenach, je určený pre zákazníkov, ktorí hľadajú viac priestoru a vlastnosti SUV. Hybridný systém pohonu bude dosahovať systémový výkon do 221 kW a bude zahŕňať pohon všetkých kolies e-All Wheel Drive.
Aj stredný dodávkový automobil **Vivaro novej generácie** bude od roku 2020 k dispozícii v elektrickej verzii; rovnako ako aj nová generácia úspešného subkompaktného SUV **Mokka X**, ktorá sa takisto začne vyrábať v roku 2020.
Opel sa vždy prezentoval ako značka, ktorá robí inovácie dostupné pre každého. To zostane základným atribútom aj v roku 120. výročia automobilovej výroby, ktoré nemecká značka oslavuje tento rok. Príbeh úspechu, ktorý sa začal v Rüsselsheime ručnou kusovou výrobou série 65 automobilov **Opel "Patentmotorwagen System Lutzmann"** v roku 1899 – štyri roky po tom, ako zomrel zakladateľ spoločnosti Adam Opel – do súčasnosti reprezentuje viac ako 70 miliónov vyrobených automobilov. Počas svojej histórie Opel zostal verný svojej ambícii vyrábať kvalitné automobily maximálne efektívnym spôsobom, aby boli dostupné pre čo najširší okruh zákazníkov.



OPEL SYSTEM LUTZMANN 1899 R

Mnoho ikonických typov z Rüsselsheimu, vyvinutých počas uplynulých 120 rokov, zahŕňa míľniky automobilovej histórie ako **Laubfrosch, Admiral, Kadett, Rekord, Manta a GT**. Súčasne Opel priniesol množstvo inovácií bežným zákazníkom. Patrí k nim prvý veľkosériovo vyrábaný automobil v Nemecku so samonosnou oceľovou karosériou (Opel Olympia, 1935), štandardné zavedenie riadeného katalyzátora pre zážihové motory (1989), vybavenie všetkých osobných automobilov plnoobjemovými bezpečnostnými vankúšmi (1995) alebo zavedenie adaptívnych reflektorov IntelliLux LED® Matrix do kompaktného segmentu (2015) v rade Astra.

Aby oslávil 120. výročie so svojimi zákazníkmi, Opel doplnil do svojho produktového programu **špeciálne verzie "120 rokov"**. Verzie "120 rokov" majú štandardne rozličné inovatívne technológie, ako aj dizajnové a komfortné prvky, a to za zvlášť atraktívne ceny.

-ol-



OPEL GRANDLAND X PHEV R

autor: Samuel BIBZA

Minivan Citroën Berlingo vždy zákazníkom ponúkal praktické, užitočné vlastnosti. Vo verzii na prepravu osôb plnil aj úlohu rodinného auta, remeselníkom alebo montážnikom z rôznych odvetví Berlingo slúžilo ako spoľahlivý prepravník. Z prvej generácie (od r. 1996) automobilka predala 2,4 milióna Berlíng, koncipovaných zreteľne ako úžitkové autá, z druhej (od r. 2008) 2,5 mil. vozidiel.

V čase vývoja druhej generácie si už v zoskupení PSA Peugeot Citroën naplno uvedomili obchodný potenciál tohto typu vozidla aj na prepravu osôb. Tretiu generáciu Berlinga uviedli na trh minulý rok, najskôr v osobnej verzii, čo určite nie je náhoda. Viaceré automobilky zúžili ponuku viacúčelových automobilov (MPV), osobné Berlingo je za ne pre mnohých zákazníkov výbornou náhradou.



Vydarená konverzia z úžitkového na osobné auto



Tretia generácia predstavuje výrazný kvalitatívny skok v oblastiach ako dizajn, komfort a technológie. Vlastnosťami sa prakticky vyrovná osobným autám. Na výber sú dve veľkosti karosérie: M s dĺžkou 4,40 m, XL s dĺžkou 4,75 m a dve dĺžky rázvorov náprav, 2785 mm alebo 2975 mm. Obidve verzie ponúkajú 5 alebo 7 miest na prepravu osôb. Vzhľadové úpravy spojené s modernizáciou sa dotkli hlavne prednej časti vozidla, ktorá využíva platformu EMP2, umožňujúcu okrem iného kratší predný previs karosérie. Zadnú časť vozidla konštruktéri postavili na platforme druhej generácie Berlinga, upravili ju pre čo najväčšie zaťaženie a pre zachovanie veľkej šírky medzi podbehmi kolies. V ponuke je 8 farieb karosérie.

Významné zmeny v ponuke motorov spôsobila prísnejšia emisná norma. Na výber je už dostatočne známy zážihový prepĺňaný trojvalcový motor so zdvihovým objemom 1,2 litra (PureTech) s výkonom 81 kW a vznetový motor (BlueHDi) s objemom 1,5 litra a výkonmi 56, 75, 96 kW.

Už kratšie Berlingo, s dĺžkou 4,4 m, vďaka pravidelným tvarom karosérie vyniká veľkým vnútorným priestorom a jeho praktickým usporiadaním.

Vďaka nízkym prahom sa do vozidla dobre nastupuje. Vodič a spolujazdec vedľa neho majú vynikajúci výhľad na všetky strany aj dostatok miesta vo všetkých smeroch. Látkou potiahnuté sedadlá s opierkou ruky sú dostatočne veľké, pohodlné, v skúšanom vozidle vyhrievané (doplnková výbava). Všetky ovládače sú umiestnené logicky, prehľadne. Na prístrojovom paneli je multimediálny 8-palcový dotykový displej s funkciou Mirror Screen pre navigáciu a multimédiá, ktorý umožňuje využívanie aplikácií smartfónu, (doplnková výbava). Pohodlie cestovania zlepšovali aj viaceré prvky príplatkovej výbavy, napríklad automatická klimatizácia s nezávislou reguláciou na pravej a ľavej strane interiéru, bočné slnečné clony, spätné panoramatické zrkadlo na kontrolu detí (balík Rodina)…

Všetky tri zadné samostatné sedadlá sú nezávisle nastaviteľné, sklopné. Dvoje širokých bočných posuvných dverí sú veľkou výhodou, napríklad na preplnenom parkovisku nákupného centra. Okná v nich už možno sťahovať elektricky, v predchádzajúcej generácii sa len bočne vyklápali. Batožinový priestor ponúka v základnom usporiadaní objem 775 litrov







(medzigeneračne zväčšený o 100 litrov). Po sklopení zadných sedadiel vznikne rovná plocha a objem sa zväčší na 2126 litrov. Berlingo poskytuje možnosť úplného sklopenia aj predného sedadla spolujazdca smerom dopredu, vďaka čomu sa v aute dajú previezť v prípade potreby predmety dlhé až 2,7 metra. V batožinovom priestore kvôli prístupu k nádrži na syntetickú močovinu (AdBlue) sa nenašlo miesto pre rezervné koleso. To je umiestnené zospodu, čo v prípade potreby jeho využitia nie je ideálne, ale hlavne, že ho vozidlo má. V kabíne je množstvo dômyselne rozmiestnených odkladacích priestorov (až 28), výrobca uvádza ich súhrnný objem 186 litrov. Ocenili sme viaceré z množstva asistenčných systémov tohto vozidla ako tempomat s obmedzovačom rýchlosti, asistenciu rozjazdu do kopca, systém načítania dopravných značiek, upozornenie na možnú únavu vodiča, systém varovania pred zrážkou, nechcené prekročenie jazdného pruhu, a iné. Pri parkovaní do tesnejších priestorov pomáha cúvacia kamera a snímače upozorňujúce pri cúvaní na prekážky. To je výbava užitočná v každom aute.

Vyskúšali sme Berlingo so strednou úrovňou výkonu vznetového motora, 75 kW pri 3500 ot./min. Jeho krútiaci moment vrcholí hodnotou 250 Nm pri 1750 ot./min. Ručne ovládané prevodovky pre nové Berlingo majú pre motory do 75 kW päť stupňov, pre výkonnejšie sú šesťstupňové. Motor v skúšanom aute má pravidelný chod aj pri malých otáčkach a po stlačení pedála plynu sa bez dlhého otáľania dvíhajú, aj keď bola ich pôvodná hodnota niekde pri 1300 za minútu. Plnú silu motor predvádza po prekročení 2000 otáčok za minútu. Páčila sa nám aj prevodovka, jej sprevodovanie, nie je zbytočne „ťažké“. Pravdu povediac, párkrát sa nám stalo, že sme už mali ruku na hlavici prerad-



ďovacej páky, aby sme preradili na „šestku“, a v poslednej chvíli sme si uvedomili, že tento stupeň prevodovka nemá. Z 0 na 100 km/h sa Berlingo dostane s týmto pohonom podľa výrobcu za 12,3 sekundy a dosiahne najväčšiu rýchlosť 175 km/h. Hodnoty považujeme za reálne. Počas týždenného skúšania sme dosiahli v kombinovanej prevádzke spotrebu 6,1 l/100 km, čo nás príjemne prekvapilo, keďže v jazdách bola významne, viac ako polovicou prejdenej vzdialenosti, zastúpená diaľnica. Podvozok nie je vyslovene mäkký,



dobre však tlmí zvyčajné nerovnosti, v zákrutách je vozidlo stabilné. Páčilo sa nám účinné odhlučnenie kabíny Berlinga a jeho výborná manévrovateľnosť.





VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor:
4-valcový, 8-ventilový vznetový, prepĺňaný, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod OHC, kompresný pomer 18:1 zdvihový objem 1499 cm³, najväčší výkon 75 kW pri 3500 ot./min., krútiaci moment 250 Nm pri 1750 ot./min.

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

Podvozok:
predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stbilizátor, zadná vlečená náprava s pružne skrutnou priečkou, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, stopový polomer otáčania 5,5 m, pneumatiky rozmeru 205/60 R-16.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4403/1921/1844 mm, rázvor náprav 2785 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1553/1567 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1614/2090 kg, objem batožinového priestoru 775/1355/3000 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti:
najväčšia rýchlosť 175 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,3 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 4,8/4/4,3 l/100 km, CO_2 114 g/km.

Citroën Berlingo BlueHDi 100 s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou vo výbave FEEL sa predáva za 18 490 €.

Skúšané vozidlo s doplnkovou výbavou stálo 20 940 eur.





Výrobu Kie ProCeed už naplno rozbehli

Od 15. novembra 2018, kedy začal z výrobných liniek v závode Kia Motors Slovakia schádzať najnovší model - Kia ProCeed – v Tepličke nad Váhom vyrobili do 18. decembra 2372 vozidiel. V "ostrej" verzii GT ich bolo 1100, zvyšné vyrobili vo vyhotovení GT Line. Najviac, 600 vozidiel vyexpedovali do Nemecka, 440 na britský trh. Postupne sa vytvárajú zásoby tohto atraktívneho modelu aj v ďalších európskych štátoch, aby predaj ProCeedu mohol na všetkých tradičných európskych trhoch pre značku Kia začať v prvom štvrťroku.

V závode Kia Motors Slovakia plánovali v poslednej dekáde decembra vyrobiť ďalších približne 380 automobilov ProCeed, takže za mesiac a pol ich vyrobili asi 2750. Cena pre náš trh v čase uzávierky tohto vydania nebola známa, spoločnosť Kia Motors Sales Slovensko ju plánuje zverejniť v polovici tohto mesiaca.

ProCeed sme dosť podrobne predstavili v minuloročnom októbrovom vydaní časopisu, článok o tvorbe jeho dizajnu sme uverejnili v nasledujúcom vydaní. ProCeed absolvoval premiéru minulú jeseň na autosalóne v Paríži, určite ho možno považovať za najšportovejšieho predstaviteľa nového radu Ceed. Tento model bude k dispozícii výlučne vo verziách GT Line alebo GT. Spája v sebe atraktívny dizajn, pôsobivé rozmery spolu so všestrannosťou vozidiel kombi v päťdverovej karosérii „shooting brake". Batožinový priestor modelu ProCeed s objemom 594 litrov ponúka väčší objem ako mnohé klasické kompaktné rodinné kombi, ale i mnohé vozidlá typu tourer z vyšších tried.

Pri slávnostnom začiatku výroby modelu ProCeed vo svojom príhovore Dae-Sik Kim, prezident a výkonný riaditeľ Kia Motors Slovakia povedal: „Spustenie výroby najnovšieho modelu Kia ProCeed je pre nás úspešným zavŕšením tohtoročného snaženia. Postupne sme rozbehli sériovú výrobu päťdverovej a kombi verzie radu Ceed, ako aj produktovo zlepšeného typu Sportage. Zároveň sme do výroby úspešne aplikovali technológie selektívnej katalytickej redukcie na aktívnu reguláciu emisií. Výrazne sme zmenšili množstvo vyprodukovaných emisií našich motorov s cieľom spĺňať najnovšiu emisnú normu Euro 6d TEMP."

Nový ProCeed zdedil (mierne upravený) názov po predchádzajúcej generácii trojdverového kupé Kia pro_cee'd, ktorý tiež vyrábali v závode Kia Motors Slovakia. V dvoch generáciách bolo pre zákazníkov vyrobených viac ako 190 000 vozidiel tohto modelu. Nástupca bol navrhnutý v európskom dizajnovom centre vo Frankfurte nad Mohanom pod dohľadom hlavného dizajnéra spoločnosti Kia Motors Europe Gregoryho Guillaumea a pod vedením Petra Schreyera, prezidenta dizajnu a hlavného dizajnéra spoločnosti. Dizajnový tím preskúmal, ako najlepšie navrhnúť nástupcu modelu pro_cee'd a zabezpečiť, aby nestratil ani kúsok z vitality predchodcu pri transformácii na päťdverový „shooting brake".



Prípravy na sériovú výrobu modelu ProCeed sme v našom závode začali už koncom roka 2016 úpravou technológií výrobných liniek. Dnešnému úspešnému spusteniu výroby predchádzalo zaškolenie a tréning výrobných operátorov vo výskumno-vývojovom centre v Kórei ako aj priamo v našom závode. Nový typ karosérie „shooting brake" priniesol z pohľadu výroby viacero výziev, ktoré sa nám podarilo úspešne zvládnuť. Vďaka tomu sme nadobudli množstvo nových a cenných skúseností," povedal Roman Kraľovanský, vedúci výroby v Kia Motors Slovakia.

Viac ako 300 pracovníkov sa zúčastnilo školení vo výskumno-vývojovom centre Kia Motors v kórejskom Namyangu zameraných na spustenie sériovej výroby nového produktového radu Ceed. Išlo prevažne



o skúsených zamestnancov z montážnej haly a oddelenia kvality. Zúčastnili sa ich aj kolegovia z ďalších výrobných hál a oddelení. Ich dôležitou úlohou bolo vopred odhaliť prípadné nedostatky, ktoré by mohli nastať počas sériovej výroby. Takmer sedemdesiat z nich sa už začiatkom roka 2018 zúčastnilo tréningu naviazaného práve na výrobu najnovšieho modelu ProCeed.

V roku 2018 Kia Motors Slovakia pokračovala vo svojich investičných aktivitách a celkovo plánovala preinvestovať takmer 200 miliónov eur. Okrem spustenia výroby nových modelov Kia Motors Slovakia otvorila v auguste vlastné zdravotné stredisko priamo v areáli závodu, kde zamestnanci naplno využívajú moderné zariadenia, ktoré slúžia na prevenciu chorôb z povolania.

Po spustení predaja začiatkom roka 2019 bude model ProCeed k dispozícii s rôznorodou ponukou motorov. Pre modely GT Line budú k dispozícii tri motory, vrátane 1.0-litrového motora T-GDi s výkonom 88 kW a krútiacim momentom 172 Nm. Najvýkonnejším agregátom pre modely GT Line je nový 1,4-litrový motor T-GDi, ktorý dosahuje výkon 103 kW. Zákazníci si budú môcť vybrať aj nový úsporný 1,6-litrový vznetový motor CRDi s označením, Smartstream". Motor s výkonom 100 kW v modeloch Ceed a ProCeed je prvý vznetový motor Smartstream od spoločnosti Kia, a zároveň najekologickejší vznetový motor, aký automobilka v súčasnosti ponúka. ProCeed GT bude poháňať rovnaký 1,6-litrový motor T-GDi, ako používa nový Ceed GT. Ide o najvýkonnejší motor v ponuke s výkonom 150 kW a krútiacim momentom 265 Nm. V nových modeloch ProCeed GT a Ceed GT sa zároveň po prvýkrát predstaví sedemstupňová dvojspojková prevodovka automobilky Kia.

V súčasnosti Kia na Slovensku zamestnáva viac ako 3 800 ľudí a vyrába modely Kia Ceed v troch karosárskych úpravách - päťdverový Ceed, Sportswagon, ProCeed, športovo-úžitkový Kia Sportage a rodinné MPV Kia Venga. Spoločnosť Kia Motors Slovakia patrí medzi najväčších výrobcov a exportérov na Slovensku. Od spustenia sériovej výroby v decembri 2006 výrobné brány závodu opustilo už viac ako 3,1 miliónov vozidiel a vyše 4,7 milióny motorov.



autor: Rado MLÝNEK







Lincoln Continental
so „samovražednými“ dverami

Pretože s termínom „samovražedné dvere“ sa možno mnohí naši čitatelia nestretli, stručne ho vysvetlíme. Spomenutý termín je doslovným prekladom anglického slangového výrazu „suicide doors“, ktorý sa používa na označenie takých dverí - najmä zadných pri štvordverových vozidlách – ktoré sú zavesené vzadu, nie na strednom, ale na zadnom stĺpiku karosérie.

Dvere so zadným zavesením – to je technický termín na ich označenie – majú svoje výhody i nevýhody. Za najväčšiu výhodu sa považuje ľahšie nastupovanie na zadné sedadlá i vystupovanie z vozidla, i napríklad pohodlnejšia inštalácia detských sedadiel. Neprajníci ale tvrdia, že ak naraz vystupujú z vozidla s „opačne“ zavesenými zadnými dverami cestujúci z predného i zadného sedadla, tak je veľká pravdepodobnosť, že sa takpovediac zrazia. Nie je celkom zrejmé, prečo dostali takéto dvere prívlastok „samovražedné“. Ide zrejme o to, že ak sa za jazdy otvoria dvere s klasickým zavesením (teda vpredu), prúd vzduchu sa ich snaží privrieť, čo sťažuje vypadnutie (či vyskočenie) s vozidla.

Ak aj cestujúci z vozidla vypadne, otvorené dvere mu neublížia – na rozdiel od vzadu zavesených dverí, ktoré sa prúdom vzduchu úplne otvoria a môžu tlačiť pred sebou človeka, ktorý z auta vypadol. No, tak či onak, nie príliš optimisticky znejúcemu termínu „samovražedné dvere“ sa automobilky v svojich oficiálnych podkladoch vyhýbajú ako čert krížu.

Okrem už spomenutého termínu „dvere so zadným zavesením“ používajú výrobcovia rôzne označenia takýchto dverí: napríklad Opel ich nazýva FlexDoors, Mazda trochu nadnesene freestyle doors (voľnoštýlové dvere?) a Rolls-Royce ich nazýva „coach doors“.



Termín coach doors použila aj americká automobilka Lincoln na označenie vzadu zavesených dverí, ktorými je vystrojená nedávno predstavená špeciálna verzia jej luxusnej limuzíny Continental. Výraz coach doors možno preložiť ako dvere koča – aj luxusné, koňmi ťahané koče majú obvykle zadné dvere zavesené vzadu. Novinka firmy Lincoln nesie siahodlhý názov Continental 80th Anniversary Coach Door Edition, ktorý po rozšifrovaní znamená, že ide o špeciálnu edíciu pri príležitosti 80. výročia prvého použitia modelového názvu Continental. Všetko sa začalo roku 1938, keď Edsel Ford, vtedajší prezident spoločnosti Ford Motor Company, si u E. T. Gregorieho, šéfdizajnéra spoločnosti, objednal špeciálny kabriolet na báze typu Lincoln-Zephyr. Unikátny kabriolet mal byť – a aj bol – zhotovený načas, teda pred Edselovou dovolenkou v marci 1939. Na kabriolete boli použité aj dizajnérske prvky, typické pre vtedajšie európske automobily, a preto dostalo vozidlo označenie Continental (kontinentálny). U bohatých priateľov Edsela Forda vzbudil kabriolet veľký záujem a preto Ford nariadil okamžite začať takpovediac kusovú výrobu modelu Continental s ručne tvarovanými panelmi karosérie. V roku 1939 bolo zhotovených asi 25 vozidiel Continental, v roku 1940 to už bolo okolo 400. Najnovší špeciálny model Continental 80th Anniversary príde na trh v lete, teda 80 rokov po prvom použití označenia Continental, a bude vyrobený len v 80 exemplároch. Obmedzený počet vozidiel bude vyrobený aj pre modelový rok 2020. Od sériového typu Continental sa špeciálna edícia odlišuje – okrem vzadu zavesených dverí – aj o 15,2 cm predĺženým rázvorom náprav, čím sa podstatne zväčšil priestor pre nohy vzadu sediacich osôb a dĺžka vozidla narástla na viac ako päť metrov. Vzadu sú len dve pohodlné kreslá, v strede je konzola s ovládacími prvkami klimatizácie a audiosystému i bezdrôtová nabíjačka. K veľmi nízkej hladine hluku v interiéri prispieva aj systém jeho aktívneho potláčania. Vozidlo má 21-palcové leštené diskové kolesá z ľahkej zliatiny. Predné i zadné svetlá sú na báze LED.

Na pohon jubilejnej edície Continentalu slúži trojlitrový vidlicový šesťvalec Ecoboost, prepĺňaný dvoma turbodúchadlami.

Tento motor so štyrmi ventilmi na valec je vystrojený systémom priameho vstrekovania benzínu a jeho maximálny výkon je 298 kW pri 5750 ot.min. Svoj najväčší krútiaci moment 542 Nm dosahuje motor pri 2750 ot./min. Vodič má k dispozícii tri jazdné režimy – normálny, komfortný a športový. Podvozok i riadenie sú vystrojené adaptívnymi regulačnými systémami. Tzv. predkolízny asistenčný systém je vystrojený kamerou, schopnou rozpoznávať prípadných chodcov pred vozidlom. Cena jubilejného modelu Continental nebola zatiaľ zverejnená, niektoré médiá uvádzajú sumu 100 000 €.



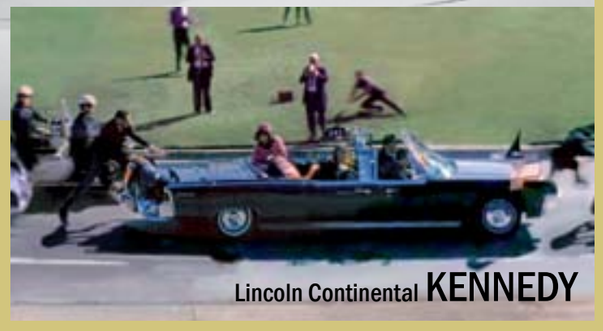


Možno spomenúť, že najznámejším Continentalom so „samovražednými dverami“ je Continental štvrtej generácie, ktorá sa vyrábala v rokoch 1961 až 1969. No a pravdepodobne najznámejším vozidlom tejto generácie bol špeciálne upravený Continental, ktorý americká tajná služba Secret Service objednala pre amerického prezidenta Johna Kennedyho. Tento automobil s kódovým označením SS-100-X vznikol úpravou sériového štvordverového kabrioletu Lincoln Continental. Modifikácia, ktorú vykonala spoločnosť Hess & Eisenhardt, spočívala najmä v predĺžení rázvoru náprav na štyri metre, čím celková dĺžka narástla na 6,5 m. Zaujímavosťou je, že vozidlo aj po dodaní tajnej službe zostalo v majetku spoločnosti Ford, ktorá ho Bielemu domu prenajímala za symbolickú sumu 500 dolárov ročne. Bohužiaľ, tento kabriolet nepriniesol americkému prezidentovi šťastie – 22. novembra 1963 bol John Kennedy počas jazdy v tomto vozidle v meste Dallas smrteľne zranený.

Malá poznámka na záver: možno vlastne povedať, že „samovražedné“ dvere mala aj československá dvojdverová Škoda Tudor.







Najdôveryhodnejšou poisťovňou je opäť Allianz – SP

Allianz – Slovenská poisťovňa sa stala najdôveryhodnejšou poisťovňou už po tretíkrát. Rozhodlo o tom približne 2000 respondentov v 3. ročníku marketingového programu Dôveryhodné značky.

Spotrebitelia v ňom hodnotili v 47 kategóriách takmer 420 značiek z oblasti rýchloobrátkového tovaru, obchodu, finančných i nefinančných služieb. Allianz – SP sa stala víťazom v kategórii Poisťovne. „Ocenenie je dôkazom, že Allianz – Slovenská poisťovňa má na slovenskom poistnom trhu dlhodobo silné postavenie. Dôvera sa buduje ťažko a hlavne v poistnom sektore je mimoriadne dôležitá. Napriek tomu, že konkurenčný boj sa z roka na rok zostruje, značka Allianz – SP si udržiava postavenie lídra, nielen vďaka úspešným reklamným kampaniam, ale aj silnému zameraniu na zákazníka. Toto ocenenie patrí všetkým kolegom, ktorí neustále prispievajú k budovaniu dobrého mena spoločnosti. Napriek komplikovaným situáciám, ktoré denne riešime, robíme maximum pre spokojnosť našich klientov, čo v konečnom dôsledku vytvára aj úspešný príbeh našej značky," uviedla riaditeľka odboru market manažmentu Allianz – SP Marta Kausichová, ktorá ocenenie prevzala.

Najdôveryhodnejšie značky z pohľadu spotrebiteľov boli vyhlásené počas galavečera, 28. novembra. Prieskum realizovala agentúra Nielsen. Viac informácií nájdete na stránke: www.doveryhodneznacky.sk

-az-

RODINA SUV VOLKSWAGEN JE KOMPLETNÁ

Spoločnosť Porsche Slovakia, autorizovaný dovozca značky Volkswagen pre Slovensko, spustila pred koncom minulého roka v sieti svojich predajcov objednávanie nového typu T-Cross. Malé SUV Volkswagen bude od začiatku k dispozícii v dvoch verziách vybavenia Life a Style s prepĺňaným zážihovým trojvalcom 1.0 TSI. Od marca 2019 si budú zákazníci môcť objednať T-Cross aj s pohonom štvorvalcovým vznetovým motorom 1.6 TDI, neskôr pribudne aj výkonnejší zážihový štvorvalec 1.5 TSI.

Volkswagen T-Cross je svojimi kompaktnými rozmermi (dĺžka 4,11 m) a päťdverovou karosériou ideálnym mestským vozidlom. Vďaka veľkému vnútornému priestoru a maximálnej variabilite, ktorú zabezpečuje zadné sedadlo, pozdĺžne posuvné o 14 centimetrov, je plnohodnotným rodinným automobilom.

Podľa polohy zadného sedadla má batožinový priestor základný objem od 385 do 455 litrov.

Na rozdiel od niektorých iných európskych trhov sa T-Cross na Slovensku nebude predávať v najnižšej, neoznačenej verzii vybavenia. Línia Life fakticky zodpovedá úrovni Comfortline a Style línii Highline



pri iných typoch značky Volkswagen. Zákazníci tak dostávajú už za základnú cenu bohato vybavený moderný automobil, ktorý si za príplatok môžu doplniť rozličnými inovatívnymi bezpečnostnými a komfortnými prvkami a individualizovať jeho dizajn.

Volkswagen T-Cross bude na slovenský trh oficiálne uvedený koncom apríla, výstavnú premiéru bude mať na autosalóne v Bratislave.

-vw-





Hyundai aj v roku 2018 podporoval

SPOLOČENSKY PROSPEŠNÉ PROJEKTY

Vianoce a koniec roka sú časom, keď sa rýchle tempo sveta aspoň na pár dní spomalí a my máme čas obzrieť sa, čo sa nám v uplynulom roku podarilo. Hyundai ako úspešná spoločnosť sa o svoj úspech rada podelí s tými, ktorí to najviac potrebujú. Aj preto sme v roku 2018 podporili viacero zaujímavých a spoločensky prospešných projektov.



VENOVALI SME NOVORODENECKÉ VOZÍKY ĎALŠÍM PÔRODNICIAM

V roku 2018 sme pokračovali v našom programe podpory slovenských pôrodníc. Polohovateľné novorodenecké vozíky Hyundai ix1 zlepšujú pohodlie a bezpečie bábätiek, ale veľmi pomáhajú aj mamičkám a personálu. A preto sme spolu s našimi autorizovanými partnermi obdarovali ďalšie slovenské pôrodnice po celom Slovensku. Z nových vozíkov sa v týchto dňoch tešia mamičky aj personál novorodeneckých oddelení vo Zvolene, Liptovskom Mikuláši, Poprade, Humennom a Snine. Počet vozíkov pre bábätka, ktoré Hyundai venoval za ostatné roky pôrodniciam, sa priblížil k číslu sto. Všetkým malým drobcom aj ich rodičom želáme úspešnú jazdu životom.

FANDÍME MALÝM FLOORBALLISTOM A CYKLISTOM

V roku 2018 nezabúdal Hyundai ani na väčšie deti. Sme dlhodobým partnerom



Detskej Tour Petra Sagana, ktorá prináša deťom radosť z cyklistiky. V roku 2018 súťažilo na tomto podujatí viac ako 5000 detí z celého Slovenska a na deviatich kolách tour sa zúčastnilo viac ako 13 000 účastníkov – detičiek, rodičov a divákov. Radosť zo športu a podporu zdravého životného štýlu prináša žiakom základných a stredných škôl aj unikátny projekt Nadácie TV JOJ floorball SK liga. V sezóne 2018/2019 sa Hyundai ako exkluzívny partner súťaže podieľa na športovaní viac ako 24 000 detí z celej krajiny. Vrcholom floorball SK ligy, pri ktorom nebude Hyundai chýbať, budú krajské turnaje a veľké finále tých najlepších školských tímov v prvej polovici roka 2019.

PODPORUJEME TALENTOVANÝCH ŠTUDENTOV ZO STUBA GREEN TEAM

Vedeli ste o tom, že študenti Strojníckej fakulty STU v Bratislave sa od roku 2009 venujú vývoju a vývinu elektrickej formuly? Šikovní mladí ľudia združení v projekte **STUBA Green Team** sa so svojím monopostom zúčastňujú rôznych študentských súťaží aj v zahraničí a úspešne reprezentujú našu krajinu. Preto sme sa rozhodli, že dlhé cesty im spríjemníme naším vozidlom i40 kombi, ktoré je nielen pohodlné, ale aj úsporné a má veľký batožinový priestor. STUBA Green Teamu želáme veľa úspechov aj v roku 2019.

POMÁHAME BOJOVAŤ SO ZÁKERNOU RAKOVINOU

Rakovina je niečo, čoho sa všetci obávame. A preto o nej ani neradi hovoríme. O to dôležitejšie je úžasné odhodlanie a energia ľudí z neziskovej pacientskej organizácie Europacolon Slovensko a Aliancie Nie rakovine, ktorí bojujú proti rakovine hrubého čreva, konečníka a pankreasu. O zákernej chorobe nielen hovoria, ale aj vzdelávajú verejnosť, podporujú chorých a vyvíjajú aktivity, ktoré smerujú k zlepšeniu slovenského zdravotníctva v oblasti boja s onkologickými chorobami. Na svojej roadshow, ktorá trvala od mája do októbra, navštívili 21 slovenských miest, rozdali viac ako 3000 testov na okultné krvácanie a najazdili viac ako 8000 kilometrov. Na svoju logisticky náročnú činnosť potrebujú mať spoľahlivé vozidlo s dostatočným priestorom pre posádku aj maketu hrubého čreva, ktorá slúži ako unikátna edukačná pomôcka. Takýmto vozidlom je náš Hyundai Tucson.

Aj v roku 2019 bude Hyundai Slovensko podporovať dobré projekty, ktoré prispievajú k lepšiemu Slovensku. Držíme všetkým šikovným a dobrým ľuďom palce. -hi-

REGISTRÁCIE MOTOROVÝCH VOZIDIEL

V novembri 2018 sme zaznamenali registrácie 8323 nových osobných automobilov, čo predstavuje oproti minulému roku (8275) nárast o 0,58 %.
Registrácie malých úžitkových automobilov (kategória N1) dosiahli v novembri 2018 1021 vozidiel, čo oproti rovnakému mesiacu minulého roka (685) predstavuje nárast 49,05 %.
Registrácie v kategórii N2 zaznamenali v novembri 2018 úroveň 36 vozidiel, čo oproti vlaňajšku (november 2017 – 53 vozidiel) predstavuje pokles o 32,08 % .
Registrácie v kategórii N3 zaznamenali v novembri 2017 263 vozidiel, čo znamená, že medziročne prišlo k nárastu o 19,39 % pri počte 314 registrovaných vozidiel .

V kategóriách autobusov M2 a M3 sa v novembri 2018 registrovalo 60 autobusov, v porovnaní s novembrom 2017 (9 autobusov) to predstavuje nárast viac ako 566 percent .

Ing. Pavol PREPIAK
Predseda DDA, viceprezident ZAP SR





Luxusné (nielen) mestské SUV



Nová generácia typu Range Rover Evoque má nadviazať na obchodné úspechy svojich predchodcov z ktorých sa na celom svete predalo viac ako 775 000 kusov. Vychádza z okamžite rozpoznateľného dizajnu predchodcu, pričom dômyselným spôsobom pretvára jeho osobitú siluetu kupé. Má výrazne dozadu naklonenú líniu strechy a stúpajúcu bočnú líniu ako identifikačné znaky rodiny vozidiel Range Rover.

Doplnením prvkov pripomínajúcich šperky, ako sú mimoriadne úzke Matrix LED reflektory, získalo vozidlo dômyselnú grafiku predných aj zadných svetiel. Účelný svetelný podpis vytvárajú tiež natiahnuté smerové svetlá. Hladko tvarované povrchy dotvárajú kľučky dverí zapustené do karosérie. Voliteľné detaily v štýle R-Dynamic a medené ozdobné prvky dodatočne zlepšujú pôsobivý vzhľad vozidla.

Dizajn interiéru spája čisté povrchy a jednoduché línie so starostlivo vyberanými prémiovými materiálmi, ktoré spoločne vytvárajú luxusnú a minimalistickú digitálnu kabínu. Technické látky využívajúce recyklované plasty sú v ponuke ako prémiové alternatívy ku koži, ako napríklad vlnená zmes Kvadrat a semišová látka Miko či voliteľné textílie Eucalyptus a Ultrafabrics. Kabína je navrhnutá ako oáza pokoja, ktorá prináša cestujúcim pohodlie a stará sa o ich zdravie. Zväčšený vnútorný priestor dotvárajú rôzne technológie, ako je systém Touch Pro Duo s dvoma dotykovými obrazovkami a novým

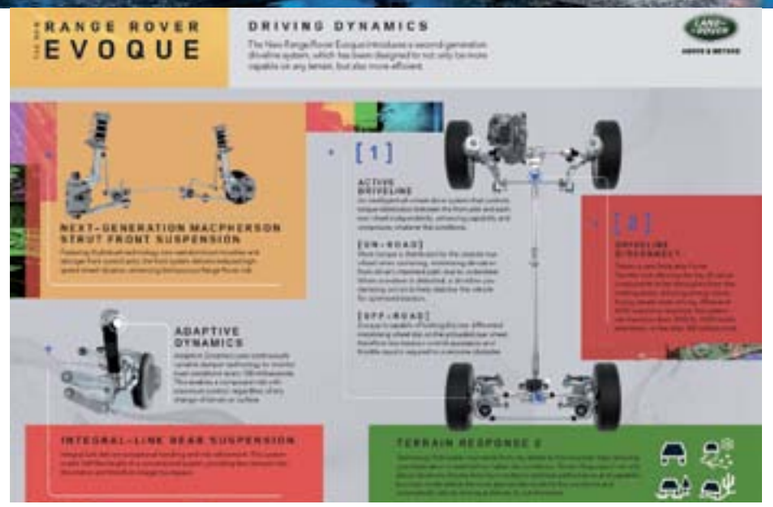


rýchlejším softvérom, ovládanie sedadiel v 20 smeroch či ionizácia vzduchu v kabíne.

Pôdorys vozidla je takmer identický, keďže je však postavené na novej platforme Premium Transverse Architecture automobilky Land Rover využívajúcej rôzne druhy materiálov, vnútri má viac priestoru. Dlhší rázvor náprav poskytuje vzadu o 20 mm viac miesta na kolená a zlepšené riešenia na odkladanie drobností – väčšiu príručnú priehradku a schránku v stredovej konzole, do ktorej sa poľahky zmestí tablet, kabelka i flaša.

Batožinový priestor narástol o 10 percent (na 591 litrov), je omnoho širší a jednoducho v ňom možno odvezť zložený kočík alebo súpravu golfových palíc. A po sklopení zadných sedadiel flexibilne deliteľných v pomere 40:20:40 narastie priestor pre náklad na 1383 litrov.

Nová platforma vznikla preto, aby bola možná elektrifikácia. Pri uvedení tejto generácie na trh tak bude k dispozícii 48-voltový mild-hybrid a asi o 12 mesiacov neskôr rozšíri ponuku plug-in hybridná verzia. Pohonná jednotka typu mild-hybrid sa pri značke Land Rover objavuje úplne prvýkrát. Pracuje na princípe zachytávania energie, ktorá by sa zvyčajne stratila počas spomaľovania. To umožňuje štartér-generátor, ktorý túto energiu ukladá do akumulátora pod podlahou. Keď vodič zabrzdí pri rýchlosti menšej ako 17 km/h, motor sa vypne. Pri rozbiehaní sa uložená energia opäť využije na podporu motora pri akcelerácii a na zmenšenie spotreby paliva. Výsledkom tohto riešenia je okrem ušetreného paliva aj kultivovaná, tichá a hospodárna jazda v zastavaných oblastiach s hustou premávkou.



Pohon typu mild-hybrid je v ponuke pre všetky dostupné štvorvalcové zážihové a vznetové motory Ingenium. Dosahuje emisie CO_2 149 g/km a spotrebu paliva od 5,7 l/100 km (podľa nového skúšobného postupu WLTP). Ponuku rozšíri ešte hospodárnejší plug-in hybridný elektrický (PHEV) model a trojvalcový zážihový motor Ingenium.

Nové kompaktné SUV je v každom ohľade pravý Range Rover, ktorý kombinuje všestranné terénne schopnosti s istotou na ceste za každého počasia. Má vo výbave pohon všetkých kolies, ako aj druhú generáciu systému Active Driveline s funkciou Driveline Disconnect, ktorá zlepšuje hospodárnosť jazdy. Zároveň systém adaptívnej dynamiky prináša optimálnu rovnováhu medzi komfortom jazdy a obratnosťou vozidla.

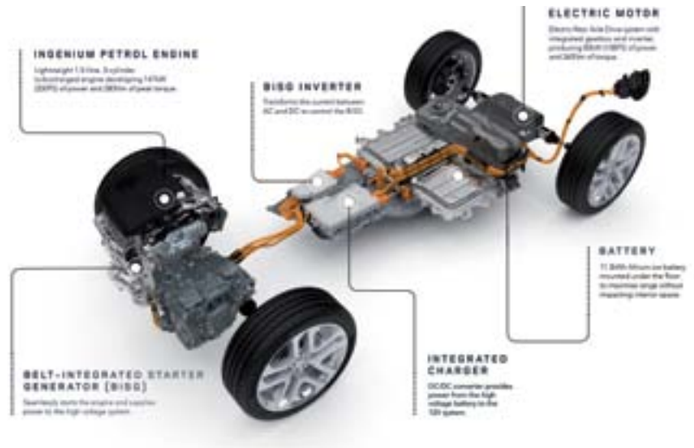
K zdokonaleniu motorov Ingenium prispievajú nové technológie, ktoré im dodávajú tichší a kultivovanejší chod. Novou kalibráciou deväťstupňovej automatickej prevodovky ZF sa zasa podarilo dosiahnuť plynulejšiu a progresívnejšiu jazdu v každom teréne.

Viacprvková zadná náprava Integral Link spoľahlivo zachytáva priečne a pozdĺžne sily, čo prispieva k lepšiemu ovládaniu pohybov karosérie. Vo výsledku to znamená viac komfortu a istoty na cestách. Na prednej náprave sa používajú vzpery MacPherson kombinované s kvapalinou naplnenými silentblokmi typu Hydrobush, ktoré pri veľkej rýchlosti zmenšujú vibrácie kolies prenášané do volantu.

Systém Adaptive Dynamics využíva kombináciu inteligentných snímačov a tlmiče s plynulo meniteľnou charakteristikou, ktoré



každých 100 milisekúnd monitorujú podmienky na ceste. Systém neustále upravuje nastavenia tlmičov v záujme plynulej jazdy s maximálnou ovládateľnosťou, a to bez ohľadu na terén alebo povrch. Systém Active Driveline/Torque Vectoring je systém elektronického smerovania krútiaceho momentu, ktorý pri zatáčaní neustále vyvažuje rozdelenie krútiaceho momentu motora medzi prednou a zadnou nápravou. Funkcia Driveline



Disconnect umožňuje počas jazdy konštantnou rýchlosťou úplne odpojiť pohon zadných kolies s cieľom zmenšiť trecie straty a spotrebu paliva. A keď to podmienky vyžadujú, v zlomku sekundy ho zasa zapojí, aby nedošlo k state záberu. Svetlá výška vozidla má hodnotu 212 mm, predný nájazdový uhol 25 stupňov a zadný nájazdový uhol 30,6 stupňa.



Nový Evoque s pohonom všetkých kolies a automatickou prevodovkou má po prvýkrát v štandardnej výbave systém Terrain Response 2. Vodiči si tak môžu vyberať spomedzi štyroch režimov (komfort, piesok, tráva-štrk-sneh alebo blato-koľaje), ktoré vozidlu dodajú optimálny výkon a jazdné vlastnosti. To však nie je všetko. Pomocou nového automatického režimu dokáže Evoque zvoliť najvhodnejší režim pre aktuálne podmienky a automaticky prispôsobí prenos krútiaceho momentu podľa typu terénu.

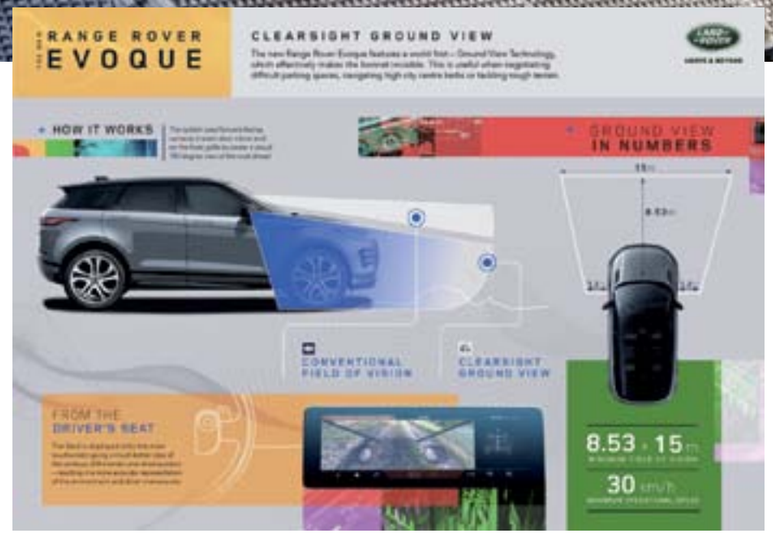
Maximálna hĺbka brodenia s modelom Evoque predstavuje 600 mm (predtým 500 mm), ktorú môžete účinne sledovať prostredníctvom voliteľného systému snímania hĺbky vody pri brodení. Ultrazvukové snímače vo vonkajších spätných zrkadlách presne odmerajú hĺbku vody a údaj zobrazia na centrálnej dotykovej obrazovke. Všetky modely sú štandardne vybavené parkovacou kamerou a celým radom pokročilých asistenčných systémov pre vodiča.

Povestná vyvýšená poloha za volantom vstúpila do digitálneho veku, a to s pomocou prvého „inteligentného vnútorného spätného zrkadla“ v tejto kategórii vozidiel, ktoré sa dokáže zmeniť na obrazovku s veľkým rozlíšením. Ak cestujúci alebo objemný náklad blokujú výhľad smerom dozadu, vodičovi stačí prepnúť spínač na spodnej strane zrkadla a z kamery hore na vozidle sa začne prenášať obraz priestoru za vozidlom v ostrom veľkom rozlíšení. Obrazovka poskytuje širšie zorné pole (50 stupňov) a špičkovú viditeľnosť pri slabom svetle. Konštrukčné riešenie s ochranným okrajom zabraňuje znečisteniu šošovky blatom a vodou, pričom je vybavená tiež hydrofóbnou vrstvou, ktorá odpudzuje odstrekujúcu vodu. V nepravdepodobnom prípade zablokovania výhľadu kamery sa vodič môže jednoduchým prepnutím spínača vrátiť ku klasickému vnútornému spätnému zrkadlu.

Nový Evoque ako prvý na svete ponúka technológiu Ground View, ktorá zabezpečuje „neviditeľnosť“ kapoty premietaním obrazu kamery na hornú dotykovú obrazovku, kde vodič vidí 180-stupňové zobrazenie priestoru pod prednou časťou vozidla. To je užitočné pri manévrovaní na náročných parkovacích miestach, pri vysokých obrubníkoch v mestách alebo zdolávaní drsného terénu. Ide o spracovanie technológie priehľadnej kapoty, ktorú automobilka Land Rover predstavila v roku 2014.

Nový Evoque je ako prvé vozidlo značky Land Rover vybavené technológiou Smart Settings, ktorá sa za pomoci pokročilým algoritmov umelej inteligencie dokáže postupne naučiť zvyklosti vodiča. Táto technológia automatického učenia rozpozná vodiča na základe jeho kľúča od vozidla a telefónu





a pri príchode nastaví sedadlo a stĺpik riadenia do príslušnej polohy, pričom je možné zaregistrovať až osem profilov. Po niekoľkých jazdách si Evoque zapamätá vodičove preferované nastavenia teploty, obľúbené médiá a často vytáčané čísla v závislosti od času alebo dňa v týždni – dokonca si zapamätá nastavenia masážnej funkcie sedadla.

Evoque je prvý Land Rover s technológiou Smart Settings, ktorá sa na základe algoritmov umelej inteligencie dokáže naučiť preferencie vodiča a slúži ako palubný komorník. Okrem polohy sedadiel, hudby či nastavenia klimatizácie dokáže Evoque ovládať tiež preferované nastavenia masážnej funkcie a stĺpika riadenia, aby vodičovi poskytol čo najväčší komfort.

-rr-





NOVINKA nielen s novým dizajnom značky





ŠKODA SCALA definuje novým charakterom, novou technológiou a novým menom úplne novú kompaktnú triedu automobilov značky ŠKODA. Preto sa názov SCALA, ktorý pochádza z latinčiny a v preklade znamená schodisko alebo rebrík, k novinke skvele hodí. Vozidlo s karosériou hatchback kombinuje emocionálny dizajn, funkčnosť a najmodernejšie možnosti konektivity, pričom do sériovo vyrábaného vozidla prvýkrát prenáša emocionálne dizajnový jazyk štúdie VISION RS. ŠKODA SCALA vstúpi na trh v prvej polovici roka 2019.

Ako prvý typ značky ŠKODA vozidlo ŠKODA SCALA charakterizuje další vývojový stupeň dizajnového jazyka značky ŠKODA, ktorý bude aplikovaný aj v budúcich vozidlách českej značky. Nové skulpturálne tvary, dynamické dizajnové prvky a ostro rezané prvky dodávajú vozidlu vlastnú identitu. Ako prvé sériovo vyrábané vozidlo ŠKODA v Európe má na piatych dverách namiesto známeho loga nápis ŠKODA. Výraznú prednú časť charakterizuje zvisle orientovaná maska chladiča, veľký prívod vzduchu, ktorý se nachádza pod ňou, a vzduchové clony Air Curtain. Tornádo línia, typická pre značku ŠKODA, vozidlo opticky predlžuje a vhodne dopĺňa dynamický tvar strechy. Širokú zadnú časť charakterizujú aerodynamický strešný spojler a športový difúzor, ktorý je umiestnený pod nárazníkom. Okrem štandardne dodávaných piatych dverí je dostupný aj variant automobilu s predĺženým sklom piatych dverí (súčasť výbavového stupňa Style). Nápis ŠKODA je v tomto prípade umiestnený priamo na skle. Emotion packet navyše ponúka veľkú panoramatickú strechu s elektronicky ovládanou slnečnou roletou a čierny spoiler piatych dverí. Vzhľad vozidla charakterizujú inovatívne LED svetlá a zadné skupinové svetlá, ktoré zároveň obsahujú kryštalické prvky typické pre značku ŠKODA.

Na tieto prvky upozorňuje nápis ŠKODA Crystal Lighting. Nízké predné reflektory majú šípovitý tvar, ostro rezané zadné svetlá majú v spojení s hmlovými svetlami typický tvar písmena C.

Ponuka kolies začína šestnásťpalcovými oceľovými kolesami. Okrem toho je dostupných mnoho kolies z ľahkej zliatiny vo veľkosti 16 až 18 palcov. Novo sú ponúkané šestnásťpalcové kolesá Hoedus, sedemnásťpalcové kolesá Propus a osemnásťpalcové kolesá Vega Aero. Všetky sú v čiernom lesklom vyhotovení a majú aerodynamický tvar, ktorý zlepšuje prúdenie vzduchu.

Interiér prináša emocionálny dizajnový jazyk štúdie VISION RS. Vďaka na želanie dodávanému virtualnému kokpitu s najväčším displejom vo svojej triede s veľkosťou 10,25 palca má vodič inovatívne prvky umiestnené vo vozidle neustále na dohľad. Prepracovaná prístrojová doska plynule nadväzuje na emocionálny dizajnový jazyk karosérie vozidla. Charakteristická línia okolo samostatného displeja umiestneného v zornom poli vodiča kopíruje tvar kapoty motora a vytvára tiež ergonomicky tvarovanú opierku na ruku, ktorá ovláda dotykovú obrazovku.

Prístrojova doska s novými velkoplošnými dekoračnými lištami a výplne predných dverí majú kvalitný, mäkčený povrch s novou špecifickou úpravou, ktorá napodobňuje kryštalickú štruktúru a bude v budúcnosti charakterizovať štýl značky ŠKODA. Príjemnu atmosféru interiéru dodáva ambientné







osvetlenie v bielej alebo červenej farbe, teplé odtiene farieb a farebné kontrastné obšitie poťahu sedadiel. Čalúnenie sedadiel je na želanie z kvalitného mikrovlákna Suedia. O dodatočný komfort sa starajú na želanie dodávané vyhrievanie čelného skla, vyhrievané zadné sedadlá alebo vyhrievaný volant. Veľkorysými rozmermi interiéru sa SCALA blíži k typu OCTAVIA. Vďaka 2649 mm dlhému rázvoru náprav priestor pred kolenami cestujúcich na zadných sedadlách dosahuje veľkorysých 73 mm. Šírka vo výške lakťov na zadných sedadlách dosahuje 1425 mm. Priestor pre hlavu cestujúcich na zadných sedadlách je 982 mm, čo predstavuje najlepšiu hodnotu vo svojej triede. Základný objem batožinového priestoru dosahuje 467 l a ide tak o najväčší batožinový priestor vo svojej triede. Sklopením operadiel zadných sedadiel je možné objem batožinového priestoru zväčšiť na 1410 l.

ŠKODA SCALA je prvým typom značky postaveným na modulárnej platforme MQB A0 koncernu Volkswagen. Platforma MQB tvorí jednotný základ rôznych vozidiel. Umožňuje veľmi flexibilnú a zároveň efektívnu výrobu a tiež umožňuje v kompaktnej triede ponúkať mnoho inovatívnych asistentčných systémov známych z vozidiel vyššej triedy. Spoločnou vlastnosťou modulárnej platformy MQB koncernu Volkswagen je umiestnenie motora vpredu naprieč a skutočnosť, že vzdialenosť od stredu predných kolies k pedálom je vždy rovnaká. To umožňuje jednotné usporiadanie predných častí vozidiel u všetkých modelov a veľkorysý priestor pre vodiča a spolujazdca. Rázvor náprav, rozchod kolies, veľkosť kolies a poloha sedadiel môžu byť rôznorodé. Motory, prevodovky, komponenty riadenia a podvozku je možné v rámci modulárnej platformy kombinovať.

Použitím modernej konštrukcie a vysokopevnostnej ocele zmenšuje MQB výrazne hmotnosť vozidla.

Vďaka veľkému počtu typov postavených na platforme MQB je možné ponúknuť inovatívne asistenčné systémy a systémy zlepšujúce bezpečnosť ako napríklad adaptívny tempomat (ACC) alebo proaktívnu ochranu cestujúcich Crew Protect Assist nielen vo vyššej triede, ale aj v menších automobiloch. Pre nový typ SCALA spoločnosť ŠKODA AUTO uskutočnila rozsiahlu úpravu modulárnej platformy. Okrem iného bol zvolený najväčší možný rozchod kolies na zadnej náprave a zadný previs karosérie. Ako je pre vozidlá ŠKODA typické, SCALA ponúka veľkorysé rozmery interiéru i napriek kompaktným vonkajším rozmerom. Zaslúžil sa o to predovšetkým dlhý rázvor náprav (2649 mm), pričom celková dĺžka vozidla je 4362 mm. SCALA je široká 1793 mm a vysoká 1471 mm.

Modulárna platforma MQB pomáha optimalizovať aj odpor vzduchu. ŠKODA SCALA ponúka veľmi dobrý súčiniteľ odporu vzduchu Cx od 0,29. Rovnako ako ostatné typy značky ŠKODA postavené na modulárnej platforme MQB používa aj SCALA plastové kryty podvozku pre lepšie prúdenie vzduchu. Okrem toho disponuje plochami, ktoré usmerňujú prúd vzduchu na novovyvinutých aerodynamických kolesách z ľahkej zliatiny. Karoséria ponúka prúdu vzduchu vďaka mnohým hladkým plochám a aerodynamickému tvaru menej záchytných plôch, vzduchové clony Air Curtain odvádzajú vzduch bočným smerom cez predný nárazník. Vodné lišty, ktoré sú po stranách čelného skla, majú aerodynamický tvar, chladeniu motora pomáha opzimalizované vedenie vzduchu. Na strešnom spojleri zlepšujú prúdenie vzduchu zabudované malé finlety. Ide o malé tvarované prvky, ktoré usmerňujú prúdenie vzduchu.

Pre vozidlo ŠKODA SCALA bude v ponuke päť rôznych motorov. Všetky majú priame vstriekovanie, sú vybavené turbodúchadlom a spĺňajú emisnú normu Euro 6d-TEMP. Ide o tri zážihové motory so zdvihovým objemom 1,0 l a 1,5 l a jeden vznetový 1,6-litrový motor. V priebehu roka 2019 pribudne aj motor 1.0 G-TEC na zemný plyn (CNG). Všetky motory sú vybavené rekuperáciou brzdnej energie a Start-Stop systémom. Motor 1.5 TSI je vybavený aktívnym riadením valcov (ACT). Má najväčší výkon 110 kW a krútiaci moment 250 Nm. Pri malej záťaži automaticky vypína obidva prostredné valce, čo vodič takmer nepostrehne, a tým zmenšuje spotrebu paliva. Tento štvorvalcový motor je štandardne dodávaný s ručne ovládanou šesťstupňovou prevodovkou, na želanie je ponúkaná tiež automatická sedemstupňová prevodovka DSG. Ostatné zážihové motory sú trojvalcové a majú objem 1,0 l. Základný motor 1.0 TSI s výkonom 70 kW prenáša hnací moment cez ručne ovládanú päťstupňovú prevodovku, na želanie je ponúkaná tiež automatická sedemstupňová prevodovka DSG. Všetky zážihové motory sú vybavené filtrom pevných častíc.

Už štandardne dodávaný podvozok dodáva novinke veľmi isté a dynamické jazdné vlastnosti. Ešte viac možností individualizácie a športového charakteru umožňuje nový, na želanie dostupný systém Sport Chassis Control. Podvozok, ktorý je o 15 mm nižší, ponúka okrem režimu Normal tiež režim Sport s tuhšou charakteristikou tlmičov, ktoré sú elektronicky ovládané ventilom. To umožňuje športovejšiu jazdu a intenzívnejší kontakt s cestou. Vodič môže prepínať obe nastavenia v menu voľby jazdného režimu Driving Mode Select, ktoré je dodávané spoločne so systémom Sport Chassis Control. Voľba jazdného režimu Driving Mode Select tiež ovplyvňuje reakciu volantu, motora a prevodovky a umožňuje prepínanie štyroch režimov Normal, Sport, Eco a Individual.

Cestujúcich bude chrániť až deväť bezpečnostných vankúšov. V prípade hroziacej nehody uzavrie proaktívna ochrana cestujúcich Crew Protect Assist, ktorá je dostupná

MOTOR	POČET VALCOV	MAX. VÝKON	KRÚTIACI MOMENT	5-STUPŇOVÁ MANUÁLNA PREVODOVKA	6-STUPŇOVÁ MANUÁLNA PREVODOVKA	7-STUPŇOVÁ PREVODOVKA DSG
Zážihový						
1.0 TSI	3	70 kW	175 Nm	•	-	-
1.0 TSI	3	85 kW	200 Nm	-	•	○
1.5 TSI	4	110 kW	250 Nm	-	•	○
Vznetový						
1.6 TDI	4	85 kW	250 Nm	-	•	○
CNG						
1.0 G-TEC*	3	66 kW	145 Nm	-	•	-

• štandardná výbava ○ na želanie - nie je k dispozícii *v priebehu roka 2019



na želanie, automaticky bočné okná a predné bezpečnostné pásy na predných sedadlách. Multikolízna brzda zabraňuje nekontrolovateľnému pohybu vozidla po zrážke.

Pre bezpečnejšiu jazdu a lepšiu viditeľnosť za horších svetelných podmienok a za horšieho počasia má vozidlo ŠKODA SCALA ako prvý typ kompaktnej triedy v štandardnej výbave stretávacie svetlá, svetlá pre denné svietenie, spätné svetlo, brzdové svetlo a zadné hmlové svetlo vybavené inovatívnymi LED diódami. Pri Bi-LED variante predných reflektorov, ktoré sú súčasťou výbavového stupňa Style, je použitie Bi-LED modulu pre stretávacie a diaľkové svetlo, tri ďalšie LED diódy používa Corner a odbočovacie svetlo. Úzka LED lišta v hornej časti predného reflektora má funkciu denného svietenia a smerového svetla. V spodnej časti zaujmú osvetlené riasy s LED technikou.

Full LED variant zadných skupinových svetiel ponúka tiež LED spätné svetlo a po prvýkrát v ponuke vozidla ŠKODA tiež dynamické smerové svetlo. Smerové svetlá tvoria jednotlivé diódy. Po aktivácii smerovky sa jednotlivé diódy rozsvietia po sebe smerom od vnútornej strany po vonkajšiu. Dynamické smerové svetlá sú veľmi dobre viditeľné aj pri zlom počasí, čo výrazne prispieva k lepšej bezpečnosti na cestách.

ŠKODA SCALA je má v základnej alebo príplatkovej výbave viacero kvalitných bezpečnostných systémov. Napríklad asistenčný systém zmeny jazdného pruhu (Side Assist). Je dostupný na želanie, pomocou dvoch radarov (umiestnených vzadu) rozpozná blížiace sa vozidlá, ktoré majú v úmysle predbiehať alebo sa už nachádzajú v mŕtvom uhle. Vodič je na to upozornený svetelnou signalizáciou na vnútornej strane krytu spätných zrkadiel. Vodič má tak možnosť ľahšie rozpoznať hroziace nebezpečenstvo. Zatiaľ čo známy systém sledovania mŕtveho uhla (Blind Spot Detect) má radar s dosahom do 20 m, asistenčný systém zmeny jazdného pruhu (Side Assist) je aktívny až do vzdialenosti 70 m a dokáže tak efektívne varovať pred nebezpečenstvom aj na diaľnici a rýchlostných cestách. Jeho súčasťou (Side Assist) je aj systém vyparkovania (Rear Traffic Alert), ktorý pri cúvaní z parkovacieho miesta upozorňuje na objekty, ktoré sa nachádzajú za vozidlom.

Užitočným pomocníkom pri parkovaní je na želanie dostupná zadná parkovacia kamera a rovnako na želanie dostupný parkovací asistenčný systém Park Assist, ktorý vozidlo automaticky zaparkuje do pozdĺžnych alebo priečnych parkovacích miest a tiež z nich dokáže vyjsť. Je už vybavený aj asistenčným systém pre manévrovanie (Manouvre Assist). Ak snímače pri parkovaní zaregistrujú nebezpečnú prekážku, ktorá sa nachádza pred alebo za vozidlom, automaticky vozidlo zabrzdí. Na želanie dostupný asistenčný systém diaľkových svetiel (Auto Light Assist) automaticky stlmí diaľkové svetlá, ak kamery zaregistrujú blížiace sa vozidlá alebo automobily nachádzajúce sa pred vozidlom.

Moderný vzhľad vozidla SCALA automobilka ŠKODA dopĺňa najnovšími digitálnymi technológiami integrovanými vo vozidle.

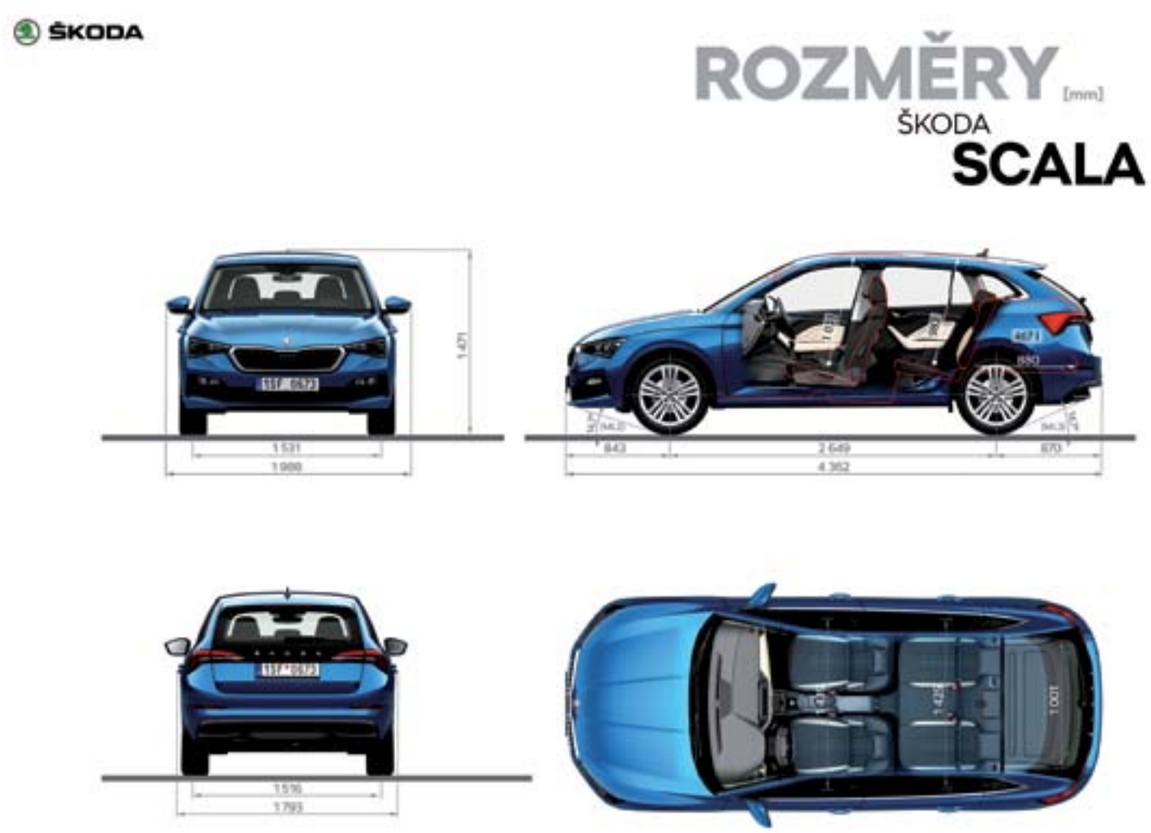
Na želanie dostupný flexibilne konfigurovateľný Virtuálny Kokpit má displej s veľkosťou 10,25 palca, najväčší v triede kompaktných vozidiel. Najlepšie hodnoty v danej triede vozidiel majú aj displeje infotainment systémov s veľkosťou až 9,2 palca.

ŠKODA SCALA je tiež vďaka štandardne zabudovanej eSIM karte ako prvý typ značky ŠKODA stále online a ponúka všetkým zákazníkom funkcie Tiesňového volania a Proaktívnej servisnej služby. V najvyššej verzii infotainmentu Amundsen sú k dispozícii aj nové aplikácie infotainmentu.

Virtuálny Kokpit, ktorý je dostupný na želanie, je individuálne konfigurovateľný a ponúka vodičovi päť rôznych režimov zobrazenia. Ponuka zobrazení zahŕňa zobrazenie Classic s veľkým rýchlomerom a otáčkomerom v štýle analógových kruhových prístrojov, ďalej zobrazenia Basic, Modern, Sport a zobrazenie Extended, ktoré po celej šírke displeja zobrazuje mapu navigačného systému Amundsen. Okrem toho je možné zobraziť rôzne usporiadania údajov o vozidle a jazde, ako aj rádiové stanice, aktívne asistenčné systémy alebo navigačné údaje.

Prvýkrát v automobile značky ŠKODA bude eSIM karta, podporujúca funkcie Tiesňového volania a Proaktívne servisné služby, dodávaná ako štandard. V prípade nehôd zaktivizuje Tiesňové volanie, ktoré je v rámci EÚ povinné, a automatický tiesňový hovor. Tiesňové volanie je možné spustiť aj ručne. V prípade nehody poskytne Proaktívna servisná služba aktuálnu pozíciu a stav vozidla. Okrem toho vie jednorázovo alebo v pravidelných intervaloch monitorovať stav vozidla alebo prepojiť vozidlo so servisom, aby si mohol vodič dohodnúť termín prehliadky alebo získavať upozornenia zo servisu.

Balík online služieb vozidla ŠKODA SCALA obsahuje mnoho infotainment funkcií, ako napríklad služby vzdialeného prístupu k vozidlu (Remote Access) a vybrané aplikácie infotainmentu z nového online obchodu v automobile (ŠKODA InCar Shop), ktorý je možné pohodlne ovládať na centrálnej obrazovke. Sú to napríklad aplikácie Počasie, ktoré zobrazuje počasie v celej Európe, a aplikácia Správy, s ktorou je možné odoberať news feedy priamo cez displej infotainment systému. V budúcnosti vyvinuté ďalšie aplikácie budú kompatibilné aj spätne. Integrácia služby Dopravné informácie online umožňuje navigačnému systému Amundsen výpočet presnejšej a spoľahlivejšej trasy s dobou jazdy v reálnom čase, ktorá je k tomu rychlejšia ako s infotainment systémom predchádzajúcej generácie. V reálnom čase sú vypočitávané a upravované možné obchádzky v prípade dopravnej zápchy.



Online podporu majú aj funkcie vyhľadávania parkovacích miest a čerpacích staníc, ktoré na displeji zobrazujú voľné parkovacie miesta a aktuálne ceny palív a môžu ich zahrnúť do aktuálnej trasy. Vo vozidle ŠKODA SCALA sa online a offline funkcie navzájom plynulo prelínajú a cestujuci ich nemusia manuálne prepínať. Online prístup na server ŠKODA tiež zlepšuje nové hlasové ovládanie infotainment systému, ktoré tak rozpozná aj celé vety alebo nárečia.

Na želanie SCALA zasiela push notifikácie v prípade, že je vozidlo odsudzené, opustí definovanú oblasť alebo prekročí uloženú maximálnu rýchlosť. Služby vzdialeného prístupu k vozidlu (Remote Access) informujú tiež o tom, kde je vozidlo zaparkované, alebo je možné stlačením tlačidla spustiť smerovku a húkačku, aby vodič vozidlo rýchlejšie našiel na veľkom parkovisku. Aplikácia dokáže aj v prípade dopredu naplánovanej cesty na základe aktuálnej dopravnej situácie upozorniť na skorý odjazd. V online obchode v automobile (ŠKODA InCar Shop) je možné vybrať si dalšie dátové balíčky.

Vďaka ním majú potom cestujúci vo vozidle SCALA k dispozícii objem dát dostupný cez Wi-Fi hotspot.



Superdravec

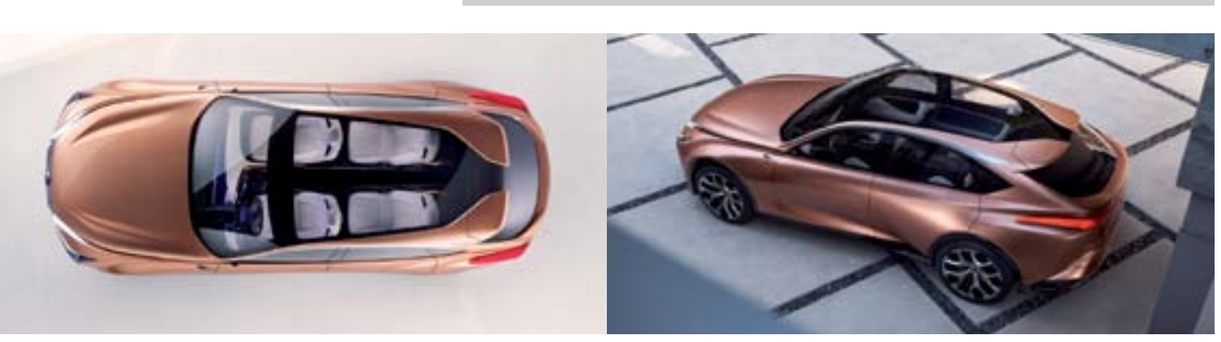




Na autosalóne v Detroite pred rokom značka Lexus predstavila koncept futuristického crossoveru LF-1.

Informácie z Japonska naznačujú, že jeho sériovo vyrábaná verzia by mohla mať premiéru už v roku 2020. Môže sa stať súčasťou rodiny F a v tejto verzii by vozidlo mohlo mať výkon takmer 493 kW.

Informácie o očakávanej premiére zverejnil japonský portál Spyder7. Predpokladá, že vozidlo bude poháňané jednotkami, ktoré sú dobre známe z vlajkovej limuzíny Lexus LS. Ak sa tak stane, nový luxusný dravo vyzerajúci crossover Lexusu bude poháňať zážihový V6 motor so zdvihovým objemom 3,5 litra prepĺňaný turbodúchadlom, ktorý má výkon 307 kW, a tiež môže mať hybridný pohon s V6 motorom, ktorý má výkon „len" 220 kW. Podľa portálu Spyder 7 bude mať sériovo vyrábaný päťmetrový luxusný crossover o čosi väčší výkon hybridného pohonu, a to 316 kW.



Objavujú sa aj chýry o športovom modeli z radu F, ktorého výkon by mohol dosiahnuť v úvode článku až spomínaných 493 kW. Takto nakonfigurovaný automobil bude stáť podľa japonského portálu 150 tisíc dolárov a môže sa stať zaujímavou alternatívou napríklad k vozidlu Lamborghini Ursus s výkonom 478 kW a cenou 200 tisíc dolárov. Samotný Lexus pri predstavovaní koncepčného crossoveru oznámil, že je otvorený voči realizácii rozličných typov pohonu, vrátane palivových článkov.



Zaregistrovali si ochrannú známku LQ

Futuristický Lexus LF-1, ktorý predstavili vlani v januári v Detroite, je dielom kalifornského štúdia Calty Design Research.

Koncept s pôsobivým vzhľadom a charakteristickou siluetou pripomínajúcou gran turismo má byť tvorcom novej triedy vlajkových luxusných crossoverov. Vozidlo, ktoré meria viac ako 5 metrov, by mohlo dostať meno LQ – takúto ochrannú známku si Lexus zaregistroval 7. mája 2018 na americkom patentovom úrade. Písmeno L označuje v abecede Lexusu vlajkové lode, zatiaľ čo Q – podľa portálu Lexus Enthusiast – môže odkazovať na slovo Quintessence, čiže podstata.



-ls-



MODERNIZÁCIA VLAJKOVEJ LODE

Kórejská značka Hyundai nasledovala príklad japonských automobiliek, ktoré si pre svoje najluxusnejšie typy vytvorili samostatnú značku. Približne pred tromi rokmi, v decembri 2015, Hyundai predstavil prvý typ svojej novej divízie Genesis, luxusný sedan Genesis G90.



Podobne ako japonské značky Toyota, Nissan či Honda, aj Hyundai sa chce autami svojej luxusnej značky uchytiť najskôr na americkom trhu. Preto prvé auto novej značky Genesis muselo byť reprezentatívne, a to aj rozmermi, aby sa mohlo porovnávať s uznávanými „vlajkovými loďami" značiek tzv. prémiového segmentu.

Dĺžkou 5205 mm, šírkou 1905 mm, výškou 1495 mm a rázvorom dlhým 3160 mm sa im prvý Genesis (má už aj menších súrodencov G80 a G70) vyrovnal. Tak ako pri priamych konkurentoch Genesisu G90, marketing značky pri jeho propagácii nezabudol zdôrazňovať luxus a funkčnosť aj zadnej polovice interiéru. Viac ako päť metrov dlhú limuzínu si len málokedy šoféruje jej majiteľ. Preto aj pri prezentácii významnej inovácie Genesisu G90, ktorá sa uskutočnila v závere minulého roka na domácej pôde, v Soule, pri mediálnom výstupe je k dispozícii veľa fotografií vyhotovenia zadných sedadiel. Tie možno elektricky polohovať, čo luxusný sedan umožňoval aj pred inováciou. Nezmenili sa ani poťahy sedadiel a ďalších prvkov interiéru jemne vypracovanou kožou Pasubio s kontrastným prešívaním, 9,2-palcové displeje tabletov na rube operadiel predných sedadiel či dekóry zo vzácnych drevín. V prednej časti interiéru predsa len nejaké zmeny sú. Upravený je dotykový displej s uhlopriečkou 12,3 palca v strede prístrojovej dosky, zdokonalená automatická recirkulácia vzduchu reaguje na snímače informujúce o znečistení vonkajšieho vzduchu, napríklad pri vstupe auta do tunela, užšie sú stredové vetracie otvory v prístrojovej doske po oboch stranách analógových hodín.





Oveľa rozsiahlejšie zmeny sú na karosérii z jej vonkajšej strany. V rozmernej maske chladiča v tvare vybrúseného diamantu pôvodné vodorovné lišty nahradila sieť z kosoštvorcov, predná kapota dostala dva nové prelisy tiahnuce sa od čela karosérie po čelné sklo, širšie otvory pre vstup chladiaceho vzduchu v spodnej časti predného nárazníka sa takmer stretávajú pod maskou chladiča, pásiky svetelných diód rozdeľujú predné reflektory na polovice, smerové svetlá dizajnéri presunuli zo spätných zrkadiel na predné blatníky, za kolesá. Významné zmeny sú aj v zadnej časti limuzíny. Pôvodné veľké zvislé koncové svetlá nahradili vodorovne orientovanými, v spodnej časti sú vizuálne prepojené, čo sa dnes „nosí". Miesto pôvodného loga je teraz na veku batožinového priestoru medzi pásikmi hornej časti koncových svetiel chrómované meno značky. Upravené sú aj koncovky výfuku.

Odlievané 19-palcové diskové kolesá vzhľadom pripomínajú kolesá s drôtovým výpletom historických luxusných limuzín, ich tvarovanie vraj pomáha aj pohlcovať časť hluku vznikajúceho pri odvaľovaní sa pneumatík. Paletu vonkajších lakov pre Genesis G90 rozšírili na deväť farieb, pribudli červená Porto a strieborná Gold Coast. Interiér už nemusí byť ladený len v béžovej farbe alebo v niektorej zo svetlejších či tmavších odtieňov hnedej, môže mať aj novú kombináciu hnedej s modrou. Zákazníci si môžu vybrať z troch úrovní výbavy: Luxury, Premium Luxury a Prestige. Posledná z nich je však viazaná len na model poháňaný najvýkonnejším motorom. Tým je vidlicový zážihový osemvalec 5.0 GDi s výkonom 309 kW. V ponuke je aj vidlicový zážihový 3,8-litrový motor GDi s výkonom 268 kW. Adaptívny podvozok dokonale „žehlí" nerovnosti povrchu vozovky, vozidlo je vybavené všetkými dostupnými asistenčnými systémami zlepšujúcimi bezpečnosť a pohodlie cestovania.

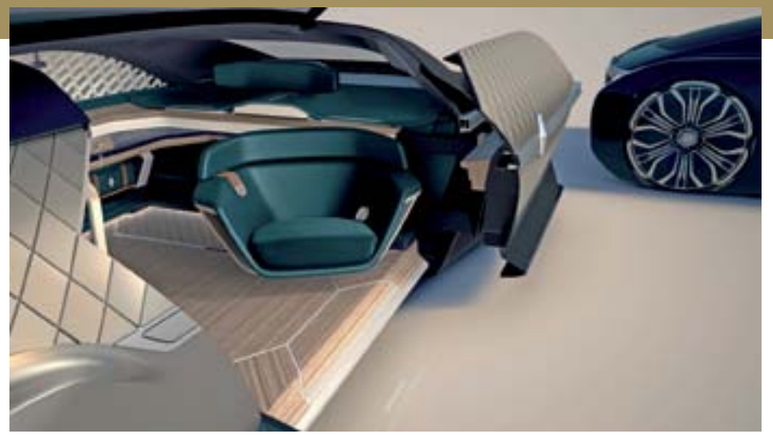


Zatiaľ sa automobily Genesis predávajú len v Severnej Amerike a v Južnej Kórei. Presadiť sa proti „zavedeným" značkám pre nováčika v segmente luxusných automobilov nie je ľahké ani v dnešnej elektronickej dobe. Hyundai to však chce dosiahnuť, na podporu tohto cieľa pritiahli v roku 2016 domov skúseného dizajnéra pracujúceho pre britskú značku Bentley. Meno Lee SangYup nie je u nás príliš známe, ale skúseností má dosť. Po absolvovaní katedry sochárstva na Hongik University v Kórei pokračoval v štúdiu na Art Center College of Design v Kalifornii. Automobilovú dizajnérsku kariéru začal rozvíjať v štúdiu Pininfarina, neskôr prešiel do Porsche. Od roku 1999 pracoval pre koncern General Motors, medzi jeho diela patrí napríklad koncept Corvette Stingray z roku 2009. Od konca roku 2012 začal v Anglicku pracovať pre Bentley, pod jeho vedením vznikol napríklad dizajnová koncept pre SUV Bentayga.

V spoločnosti Hyundai sa stal viceprezidentom pre styling, jeho nadriadeným je v dizajnérskom svete Európanom známejší a skutočne mimoriadne schopný Luca Donckerwolke. Obaja vyhlasujú, že dizajn oboch značiek, Hyundai aj Genesis bude pre zákazníkov čoraz prívetivejší a príťažlivejší.

-hi-







Prémiová vízia ZDIEĽANEJ MOBILITY

Na autosalóne v Paríži začiatkom októbra minulého roka automobilka Renault ukázala verejnosti vozidlom EZ-ULTIMO svoju predstavu o dopravnom prostriedku pre tzv. zdieľanú luxusnú mobilitu. Odborníci predpokladajú, že aj v triede luxusných automobilov bude klesať záujem o ich vlastníctvo, ľudia si ich budú prenajímať.
Štúdia EZ-ULTIMO je tretím a nateraz vraj posledným koncepčným vozidlom značky Renault , ktoré stelesňuje budúcnosť zdieľanej mobility. Po EZ-GO (predstavili sme vlani v aprílovom vydaní časopisu) pre každodennú mestskú mobilitu a EZ-PRO (v č. 10/2018) pre rozvoz tovarov koncovým zákazníkom, Renault posúva ďalej svoj vývoj s konceptom EZ-ULTIMO. Má to byť úplne nové riešenie mobility ponúkajúce jedinečný, avšak cenovo dostupný prémiový zážitok.

Koncept EZ-ULTIMO je autonómne, online a 100-percentne elektrické robotické vozidlo. Ako vozidlo luxusnej triedy ponúka užívateľom prémiové zážitky ako žiadny iný automobil: cesta do reštaurácie, preprava z letiska do hotela, na svadobný obrad, návšteva turistických miest alebo dokonca exkluzívny výlet na nákupy. Či už na podnikanie, alebo potešenie, koncept EZ-ULTIMO je navrhnutý pre každého a symbolizuje myšlienku privátneho, dôverného cestovania.

Koncept EZ-ULTIMO je konštruovaný ako kapsula, v ktorej je miesto pre troch cestujúcich. Môžu sa v ňom cítiť ako doma a pozerať sa na nebo cez panoramatickú presklenú strechu, ako cez strešné okno vo svojom dome. Presklenie je z tak upraveného skla, že je priehľadné len z interiéru, z vonkajšej strany má funkciu zrkadla, do kabíny nevidno.





Koncept EZ-ULTIMO vytvorený pri príležitosti osláv 120 rokov značky Renault stelesňuje jej DNA a princípy „French Design“ a „Easy Life“. Je 5800 mm dlhý, 2200 mm široký a 1350 mm vysoký. Rázvor náprav 3880 mm sľubuje priestranný interiér, jedno z dôležitých kritérií luxusu. Hmotnosť vozidla je 1800 kg. Má štýlový, prívetivý, priestorný a prepracovaný interiér, ponúka prémiovú víziu zdieľanej mobility. Interiér je ľahko prístupný, zariadený ako obývacia izba, poskytuje súkromie a pohodlie. Luxusnú atmosféru podčiarkujú materiály ako drevo, mramor a koža, to všetko zabalené v nádhernom neo-retro štýle, ktorý vzdáva hold 120 rokom značky Renault. Informácie o konštrukcii podvozka, vrátane pohonu automobilka nezverejnila. Štúdiu má poháňať jeden výkonný elektromotor.







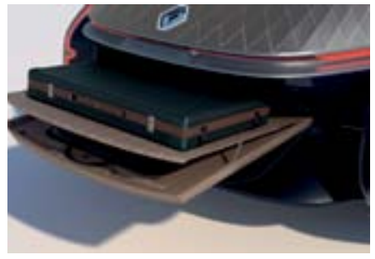
Cestujúci v kabíne konceptu EZ-ULTIMO majú k dispozícii technológie a služby ako v autách prémiového segmentu.

Asistenčné a informačné služby nainštalované v palubnom tablete umožňujú cestujúcim objednať si napríklad stôl v reštaurácii, či lístky na kultúrne podujatia. Svoj čas pri cestovaní si môžu užiť vďaka zosobnenému obsahu na tablete. Každá cesta sa stáva novou príležitosťou k obohateniu zážitku. Cestujúci sa môžu aj občerstviť nápojom z termosky uloženej pod bočným stolíkom kabíny, k dispozícii majú bezdrôtové nabíjacie podložky pre svoje moderné telefóny.

Tie sa, podobne ako tablet, vysúvajú aktivovaním tlačidla. Keď už nie sú potrebné, zasunú sa na svoje „skryté“ miesta.

O takéto vozidlá by podľa marketingových odborníkov Renaultu mohli mať záujem spoločnosti prenajímajúce luxusné automobily alebo veľké päťhviezdičkové hotely na prevoz svojich VIP hostí z letiska do hotela a potom spätne na letisko.

-rt-



Špičkové zážitky, ktoré cestujúci získajú s konceptom UZ-ULTIMO, sa neobmedzujú len na cestovanie. Začínajú už rezerváciou vďaka jeho exkluzívnemu rozhraniu a „concierge“ službám.

Prístup do vozidla a uvítanie pre konkrétneho cestujúceho taktiež zabezpečia jedinečný zážitok z tejto služby.









Spoločnosť Mitsubishi Motors Corporation (MMC) začiatkom decembra predstavila v Bangkoku modernizáciu svojho populárneho pick-upu L200. Typ L200 mal vlani už 40. výročie premiéry, aktuálnu, piatu generáciu predstavili v roku 2014 a uviedli na trh v roku 2015. Vyrábajú ju sa v závode Laem Chabang Plant pod taktovkou spoločnosti Mitsubishi Motors (Thajsko) Co. Ltd. (MMTh), kde ju budú vyrábať aj po modernizácii.





ZMODERNIZOVANÝ POPULÁRNY PICK-UP

Mitsubishi L200 je globálnym strategickým typom, ktorý sa v zmodernizovanej podobe po uvedení na thajskom trhu objaví aj na ďalších trhoch regiónu ASEAN, rovnako tak ako v krajinách Oceánie, Stredného Východu, Afriky a Latinskej Ameriky. V budúcnosti sa bude predávať približne v 150 krajinách po celom svete. Spoločnosť MMC plánuje tento fiškálny rok predať asi 180 tisíc vozidiel L200 (v novom aj doterajšom vyhotovení).

OSAMU MASUKO, generálny riaditeľ Mitsubishi Motors, pri príležitosti svetovej premiéry uviedol: "Nový L200 je jedným z našich najdôležitejších globálnych strategických typov. Jeho úspech pomôže posilniť trend udržateľného rastu našej spoločnosti. Modernizácia prináša zlepšenia po stránkach odolnosti, spoľahlivosti a pohodlia stavajúc na viac ako 40 rokoch skúseností od uvedenia tohto radu. Som si istý, že nový L200 naplní rôznorodé potreby a priania našich zákazníkov po celom svete."

Modernizácia L200 bola zameraná tak, aby naplnila význam sloganu „Engineered Beyond Tough". Medzi prvky prispievajúce k výrazne lepšej konkurencieschopnosti tohto typu patria: celkové štylistické stvárnenie, ktorého súčasťou je aj najnovší variant koncepcie prednej masky v tvare Dynamického štítu („Dynamic Shield"); zdokonalený systém pohonu 4WD, ktorý prináša ešte lepšie schopnosti v teréne, ako aj najnovšie prvky aktívnej bezpečnosti vrátane systémov na podporu riadenia.

Nová generácia tak celkovo prináša významné zlepšenie odolnosti a spoľahlivosti, požadované podnikovými užívateľmi, rovnako tak ako pohodlie a jazdné vlastnosti v súlade s požiadavkami z radov fyzických osôb.



Prepracovaný interiér jasne vyjadruje modernú a robustnú atmosféru. K dojmu kvality prispievajú materiály mäkké na dotyk a prešívanie v oblasti stredovej konzoly, lakťových opierok a parkovacej brzdy.

L200 vo vyhotovení 4WD je vybavený buď systémom Super-Select 4WD, ktorý zabezpečuje optimálne držanie stopy a dobré jazdné správanie sa na ľubovoľnom povrchu, alebo systémom pohonu Easy-Select 4WD, ktorý zjednodušuje prepínanie medzi jazdnými režimami v závislosti od povrchu vozovky. Okrem nových jazdných režimov prinášajú oba systémy pohonu 4WD zlepšené schopnosti jazdy v teréne. Systém Easy-Select 4WD má priraditeľný pohon kolies prednej nápravy. Dokonalejší je systém Super-Select 4WD, ktorý má stály pohon všetkých kolies doplnený o redukčný prevod, má aj uzávierku medzinápravového diferenciálu. Vozidlá zvládajú brody s hĺbkou vody do 600 mm.

Systém Super-Select ako aj systém Easy-Select 4WD používajú nový režim „Off-road" s nastavením GRAVEL (štrk), MUD/SNOW (bahno/sneh), SAND (piesok) a ROCK (kamene, iba pre 4LLc). Navolením režimu Off-road sa zabezpečuje integrované riadenie výkonu motora, prevodovky a brzdenia s cieľom regulovať mieru preklzu kolies, a tak čo najviac zlepšiť schopnosti v teréne a vyslobodenie uviaznutého vozidla vlastnými silami v bahne či snehu.

Európska špecifikácia novej Mitsubishi L200 bude zverejnená bližšie k jej uvedeniu na európske trhy koncom leta 2019.

-mi-





McLaren 720S Spider







McLaren nie je u nás známou príliš značkou, spájame ju oveľa viac s pretekmi F1 ako s výrobou automobilou pre bežnú cestnú premávku. Vyrába však zaujímavé športové automobily, popularite ktorých iste prispievajú aj aktivity značky v motoristickom športe.

McLaren rozšíril svoju Super Series, teda kupé model 720, o model s otvorenou karosériou Spider. Kupé malo premiéru v marci 2017 na autosalóne v Ženeve, Spider bolo možné objednávať už v závere minulého roka, prví klienti ho reálne dostanú začiatkom tejto jari.

Základná cena je 273 tisíc eur.

Karoséria z kevlaru je taká pevná, že konštruktéri nemuseli karosériu s odsúvateľnou strechou vystužovať oceľovými prvkami. I tak má o 49 kg väčšiu „suchú" hmotnosť (1332 kg). Vozidlo poháňa zážihový motor McLaren V8 M840T zdvihového objemu 3994 cm^3 umiestnený pred zadnou nápravou. Prepĺňajú ho dve turbodúchadlá, dosahuje výkon 530 kW pri 7500 otáčkach za minútu. V prepočte na „kone" má výkon hodnotu 720, čo korešponduje s typovým označením vozidla. Motor má najväčší krútiaci moment 770 Nm v rozsahu otáčok 5500-6500 za minútu, spolupracuje so sedemstupňovou prevodovkou SSG so sekvenčným preraďovaním, ktorá má tri módy: Comfort pre bežnú jazdu, Sport a Track. Posledný je určený pre jazdu na pretekárskych okruhoch. Model 720S zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 2,9 s, z 0 na 200 km/h za 7,9 s, pri zatvorenej streche má najväčšiu rýchlosť 341 km/h, pri otvorenej streche 325 km/h.

Interiér nad dvojčlennou posádkou pri jazde v nepriaznivom počasí môže prekrývať panel z uhlíkových vlákien, za príplatok môže byť z karbónu len rám a v ňom je elektrochromatické sklo. Ak je sklo počas jazdy číre, po vypnutí motora sa automaticky zatmaví, aby nemolo vidieť do intzeriéru. Obe verzie strešného panelu sa ovládajú elektricky, zatiahnuť ich možno za 11 s aj počas jazdy do rýchlosti 50 km/h.

-mn-

Overená BEZPEČNOSŤ











Nový Mercedes-Benz EQC 1 je aj v oblasti pasívnej bezpečnosti skutočným Mercedesom. Okrem bežného rozsiahleho programu nárazových skúšok tejto značky platia pre akumulátorové batérie a všetky konštrukčné dielce, ktoré vedú elektrický prúd, prísne bezpečnostné predpisy, ktoré sú v mnohých prípadoch ešte prísnejšie ako zákonom predpísané požiadavky.

Rozsiahle skúsenosti značky Mercedes-Benz s pohonmi vo vysokovoltovej oblasti vyústili do mimoriadnej koncepcie bezpečnosti. Bezpečnosť vozidla EQC v prípade nehody bola overená v novom technologickom stredisku pre bezpečnosť vozidiel Mercedes-Benz (TFS), teda v najmodernejšom centre nárazových skúšok na svete, kde sa v ťažkých nárazových podmienkach testujú aj prototypy s elektrickými akumulátormi. Vznikol celý balíček konštrukčných opatrení, ktoré sa starajú o vysokú úroveň bezpečnosti pri nehode nového EQC:

●●● Nový pomocný rám chráni hnacie komponenty umiestnené v prednej časti vozidla a vytvára oporu tejto jednotky cez osvedčené body uchytenia

●●● Batéria je chránená stabilným rámom s integrovanou štruktúrou nárazu. Medzi rámom a akumulátorom sú zabudované deformačné prvky, ktoré v prípade silného bočného nárazu dokážu pohltiť ďalšie pôsobiace sily

●●● V prednej oblasti akumulátora dokáže takzvaný ochranný štít akumulátora chrániť akumulátor pred vniknutím cudzích predmetov

●●● Vysokonapäťový systém sa môže v závislosti od závažnosti nehody automaticky vypnúť. Rozlišuje sa pritom medzi reverzibilným a ireverzibilným vypnutím. Pri vypnutí poklesne vo veľmi krátkom čase napätie vo vysokonapäťovom systéme okrem akumulátora pod hranicu, ktorá je významná z hľadiska bezpečnosti

●●● K obsiahlemu vysokonapäťovému konceptu bezpečnosti patrí aj funkcia automatického vypnutia nabíjania, ktorá sa aktivuje v prípade, že stojace vozidlo rozpozná počas rýchlonabíjania (nabíjanie jednosmerným prúdom) náraz. Pre záchranárov sú určené dodatočné odpojovacie miesta, na ktorých môžu deaktivovať vysokonapäťový systém

●●● Okrem posudzovania stavu cestujúcich pri nehode sa vo výskumnom a vývojovom centre spoločnosti Deutsche ACCUMOTIVE, 100-percentnej dcérskej spoločnosti koncernu Daimler, testovala aj bezpečnosť akumulátora v prípade nehody. Ku skúšobným kritériám patria okrem iného aj správanie sa batérie pri nárazovom zaťažení či pri vniknutí cudzích predmetov. Okrem toho sa simuluje prehriatie a prebíjanie batérie.

Okrem bezpečnostnej štruktúry a konceptu na ochranu batérie sú pre cestujúcich v prípade nehody mimoriadne dôležité aj záchytné systémy špeciálne prispôsobené každému typu.

●●● Vodič, spolujazdec, ako aj cestujúci na zadných krajných sedadlách majú k dispozícii trojbodový bezpečnostný pás s pyrotechnickým napnutím bezpečnostných pásov a obmedzením sily pásov (stredné zadné sedadlo využíva klasický trojbodový bezpečnostný pás)

●●● Systém ukotvenia detskej sedačky i-Size (Európa) a ISOFIX (ostatné krajiny) na zabezpečenie bezpečného upevnenia vhodnej detskej sedačky na zadných krajných sedadlách

●●● Okenné bezpečnostné vankúše v oblasti strechy medzi stĺpikmi A, B a C pre vodiča a spolujazdca, ako aj osoby na zadných krajných sedadlách

●●● Kombinované bočné bezpečnostné vankúše na ochranu hrudníka a panvy pre vodiča a spolujazdca. Na želanie aj bočné vankúš pre cestujúcich na zadných krajných sedadlách

●●● Bezpečnostné vankúše pre vodiča a spolujazdca pre prípad závažného čelného nárazu, na strane spolujazdca s dvojstupňovou časovo posunutou iniciáciou

●●● Bezpečnostný vankúš na ochranu kolien pre vodiča.

Množstvo opatrení prispieva k tomu, aby sa pri nehodách s vozidlami Mercedes-Benz zmenšili následné škody a aby vozidlá prispeli k záchrane cestujúcich. Akonáhle dôjde k aktivácii niektorého ochranného systému (napr. napínač bezpečnostného pásu a bezpečnostný vankúš), núdzovému volaniu či volaniu servisu alebo rozpoznaniu poruchy, môžu sa začať nasledovné opatrenia v závislosti od druhu a závažnosti nehody:

●●● Automatická aktivácia núdzového volania Mercedes-Benz na sprostredkovanie polohy a miesta nehody a začatie záchranného postupu

●●● Vypnutie vysokovoltovej napäťovej sústavy

●●● Aktivácia výstražných smerových svietidiel na zabezpečenie miesta nehody

●●● Zapnutie osvetlenia interiéru

●●● Stiahnutie predných bočných okien na vyvetranie v prípade iniciovania bezpečnostného vankúša

●●● Otvorenie centrálneho zamykania

●●● Zdvihnutie elektricky nastaviteľného stĺpika riadenia

●●● Odoslanie rozpoznanej poruchy alebo nehody prostredníctvom komunikácie Car-to-X a do servisného centra Mercedes-Benz



●●● Nálepka pre záchranárov odkazuje priamo na záchrannú kartu vozidla. Nálepky s kódom QR sú z tohto dôvodu umiestnené na veku na nabíjanie a na vnútornej strane protiľahlého stĺpika B. Vo vážnej situácii môžu záchranári kód QR naskenovať pomocou moderného telefónu alebo tabletu, čím sa rýchlo a spoľahlivo dostanú k potrebnej záchrannej karte, ktorá im uľahčí záchranu.

●●● Aplikácia Rescue Assist pre moderné telefóny a tablety obsahuje okrem záchrannej karty aj trojrozmerné zobrazenie vozidla – teraz aj offline pre prípad, že by na mieste nehody nebola k dispozícii mobilná sieť.

[1] EQC (kombinovaná spotreba elektrického prúdu: 22,2 kWh/100 km; kombinované emisie CO_2: 0 g/km, predbežné údaje). Údaje o spotrebe elektrického prúdu a emisiách CO_2 sú predbežné a boli zistené Technickou službou. Údaje o dojazde sú rovnako predbežné. Typové schválenie ES a potvrdenie o zhode s úradnými hodnotami ešte nie sú k dispozícii. Medzi uvedenými údajmi a úradnými hodnotami sa môžu vyskytnúť odchýlky.

-mz-

autori: doc. Ing. Ján KOSIBA, PhD.
Ing. Daniela UHRINOVÁ, PhD.

Vplyv paliva na emisie

Eliminácia škodlivín z výfukových plynov, a tým zmenšenie záťaže životného prostredia emisiami používaných spaľovacích motorov, môže byť realizovaná niekoľkými spôsobmi. Najjednoduchším a najčastejším riešením je udržiavanie motora v dobrom technickom stave. Motor v dobrom technickom stave emituje relatívne najmenej škodlivín. Druhým riešením je používanie motorov v oblasti najväčšieho krútiaceho momentu, kedy je práca motora najefektívnejšia. Inou možnosťou, vhodnou aj pre staršie motory, pri ktorej nie je nutné robiť hlboký zásah do motora ani zásadnú zmenu jeho častí, je použitie biologického paliva, ktoré by malo vykazovať menšiu dymivosť, a tým aj menšiu záťaž pre životné prostredie ako konvenčné palivo - motorová nafta.

Príspevok je zameraný na sledovanie, porovnávanie a vyhodnocovanie limitovaných a nelimitovaných emisií produkovaných pri spaľovaní motorovej nafty a metylesteru repkového oleja. Z výsledkov nameraných počas skúšok bolo možné vykonať vyhodnotenie emisií tzv. skleníkových plynov, ďalších škodlivých zložiek výfukových plynov, silných karcinogénov a stanoviť obsah pri ich spaľovaní v motore traktora.
Skúšky boli realizované vo výskumnom centre Agroscope ART Tänikon (ART) vo Švajčiarsku, v spolupráci s Katedrou dopravy a manipulácie Technickej fakulty Slovenskej poľnohospodárskej univerzity v Nitre.

MONITOROVANÉ TRAKTORY A POUŽITÉ PALIVÁ

Vo výskumnom stredisku ART boli merania realizované s traktormi Hűrlimann H-488 DT a Hűrlimann XB Max 100.

Hürlimann H-488 DT:
Výrobca motora: Hürlimann/Same (I.)
Motor: S. L. H - H 100.4 WT
Počet valcov: 4
Objem valcov: 4000 cm^3
„Vŕtanie"/zdvih: 105 mm/115,5 mm
Nominálne otáčky: 2500 min-1
Výkon: 65 kW
Vstrekovanie: Bosch/Kolbenpumpe PFR
Rok výroby/doba prevádzky: 1994/3273 hodín
Emisná trieda: Etapa I.

Hürlimann XB Max 100:
Výrobca motora: Same-Deutz Fahr
Motor: Deutz 2012, TCD 2012 L04 2 V
Počet valcov: 4
Objem valcov: 4038 cm^3
„Vŕtanie"/zdvih: 101 mm/126 mm
Nominálne otáčky: 2300 min-1
Výkon: 72,5 kW
Vstrekovanie: Bosch Steckpumpen
Rok výroby/doba prevádzky: 2009/200 hodín
Emisná trieda/špecifikácia: Etapa III.A/100 % bionafta

TAB. 1 ANALÝZA POUŽITÝCH VZORIEK
TAB. 2 HODNOTY LIMITOVANÝCH EMISIÍ

ANALÝZA	JEDNOTKA	LIMIT	NAFTA	RME
hustota pri 15°C	kg/m^3	845,0	831,3	880,0
uhlík	množ. %	x	86,2	76,6
vodík	množ. %	x	14,3	12,2
bod vzplanutia	°C	20	30	17
bod horenia	°C	x	67,0	X
bod tuhnutia	°C	-10	-10	X
obsah síry	mg/kg	10	7,4	X
oxidácia	hod.	min. 6	x	5,2
hodnota kyseliny	mgKOH/g vz.	0,5	x	0,19
obsah vody	ppm	500	x	256
obsah glycerolu	%	0,02	x	0,0035

Hürlimann H-488 DT	počet/kWh	g/kWh		
	tuhé častice	CO	NOx	HC
Motorová nafta	3,93E+14	1,8	11,13	0,77
RME	3,33E+14	1,61	12,42	0,6
Hürlimann XB Max 100	**počet/kWh**	**g/kWh**		
	tuhé častice	CO	NOx	HC
Motorová nafta	4,31E+14	1,05	5,09	0,19
RME	2,66E+14	0,91	5,92	0,13

Vo výskumnom stredisku vo Švajčiarsku – Agroscope ART v Tänikone boli traktory testované palivom RME a ako referenčná vzorka bola použitá motorová nafta.

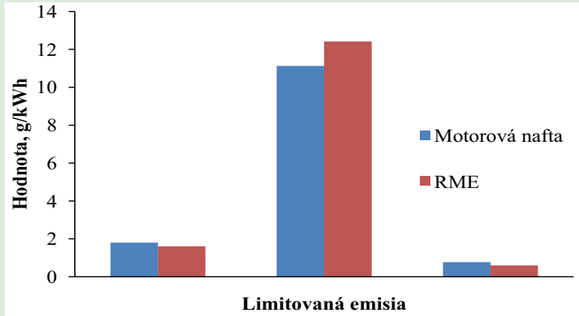
V tomto prípade boli skúšky zamerané nielen na zisťovanie technicko – exploatačných parametrov, ale zrealizovali sa aj merania limitovaných emisií – CO, CO_2, HC, NOx a tuhých častíc podľa normy ISO 8178-4, C1.

Základné charakteristické vlastnosti uvedených palív sú uvedené v tabuľke 1.
Pri meraní boli použité dve palivá:
- motorová NAFTA (SN 181160-1:2009),
- RME (EN 14214) – Eco Etoy Energy vo Švajčiarsku.

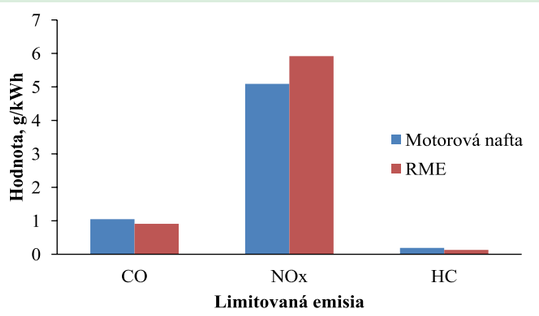
ZISTENÉ LIMITOVANÉ EMISIE

Pri obidvoch traktoroch boli vykonané merania limitovaných emisií, a to CO, HC, NOx a tuhé častice podľa normy ISO 8178-4, C1 – 8 bodový test. V tabuľke 2 sú uvedené zistené priemerné hodnoty z troch meraní a graficky znázornené na obr. 1 a 2.
Hodnoty CO, HC a tuhých častíc sú menšie pri palive RME, avšak hodnoty NOx sú menšie pri motorovej nafte. Je zrejmé, že novší motor Hürlimann XB Max 100 bez turbodúchadla významne zmenšuje obsah emisií. Hodnoty boli merané cez vývodový hriadeľ, takže nemôže byť použité emisné zhodnotenie pre mimocestné vozidlá. Ak by tieto merania boli uskutočnené priamo na motore, oba traktory by splnili požiadavky normy pre CO a HC pri použití RME a nafty. Hodnoty NOx sú väčšie o 21 % pre obe palivá pre Hürlimann H-488 DT a väčšie o 25 % pre Hürlimann XB Max 100 ako je vymedzený emisný limit.

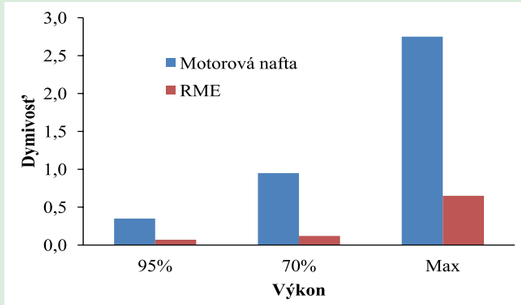
OBR. 1 HODNOTY LIMITOVANÝCH EMISIÍ PRE TRAKTOR HÜRLIMANN H-488 DT



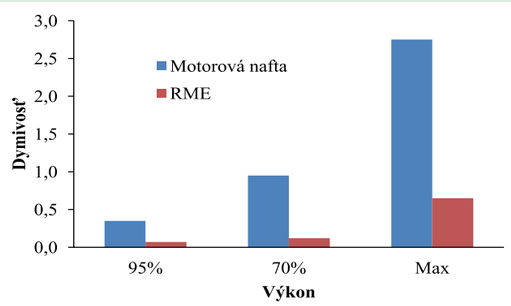
OBR. 2 HODNOTY LIMITOVANÝCH EMISIÍ PRE TRAKTOR HÜRLIMANN XB MAX 100



OBR. 3 MERANIE DYMIVOSTI TRAKTORA HÜRLIMANN H-488 DT



OBR. 4 MERANIE DYMIVOSTI TRAKTORA HÜRLIMANN XB MAX 100



ZISTENÉ NELIMITOVANÉ EMISIE

Počas skúšok boli uskutočnené merania nasledovných nelimitovaných emisií pomocou prístroja AVL SESAM FTIR 4 – CO_2 NO, NO_2, N_2O, NH_3, CH_4, C_4H_6, HCN, AHC, SO_2, HCHO, MECHO. V Tab. 3 sú zobrazené priemerné hodnoty z troch opakovaní pre každé palivo (motorová nafta, FAME).
Hodnoty vyhodnocovaných palív sú takmer rovnaké. Traktor, ktorý používal ako palivo RME, mal zväčšené hodnoty nielen pre NOx (NO, NO_2 a N_2O), ale taktiež takmer o 50 % väčšiu hodnotu amoniaku, metánu a 1,3-butadiénu, ktoré sú považované za nebezpečné prvky. Pre novší traktor Hürlimann XB Max sú väčšie hodnoty pre NOx, 1,3 - butadién a acetaldehyd pri RME, avšak rozdiely nie sú markantné. Na druhej strane, menšie hodnoty sú pri RME pre kysličník siričitý a acetaldehyd pre traktor Hürlimann H-488 DT a pre kysličník siričitý, kyanovodík a formaldehyd pre traktor Hürlimann XB Max100. Navyše, hodnoty nelimitovaných emisií sú zanedbateľné, s výnimkou kysličníka uhličitého, kde môžeme sledovať väčšie hodnoty pre RME pri oboch traktoroch.

OVEROVANIE DYMIVOSTI

Hodnoty dymenia sú zvyčajne oveľa menšie s biopalivom ako s naftou, čo potvrdili aj uskutočnené merania. Pre starší traktor Hürlimann H-488 DT hodnota dymivosti bola o viac ako 50 % menšia s RME ako s naftou. Z obr. 3 je evidentné, že novší traktor Hürlimann XB Max 100 mal tiež oveľa menšiu hodnotu dymivosti. Tieto hodnoty sa približujú k nule a nezáleží pritom na použitom palive.
Experimentálne výsledky nepotvrdili jednoznačne výhodu biopaliva oproti motorovej nafte z hľadiska tvorby emisií. Na záver bude iste účelné spomenúť, že často určité zámery a rozhodnutia robené „za zeleným stolom" neprinesú očakávané výsledky. To v plnom rozsahu platí aj v oblasti náhrady fosílnych palív biopalivami v poľnohospodárstve.
Nie je to tak dávno, keď kompetentní vyhlasovali, že poľnohospodári budú sebestační v oblasti motorových palív, lebo sú schopní ich nahradiť biopalivami vlastnej produkcie. Nepodarilo sa to, podrobnejšie sa tejto téme azda budeme môcť venovať niekedy nabudúce. Ako je všeobecne známe, výrazné zmenšenie emisií pri použití motorovej nafty možno dosiahnuť úpravou výfukových plynov, použitím ich recyklácie (EGR), alebo kvapalinou AdBlue a tiež filtráciou pevných častí. Z výsledkov vlastných experimentálnych meraní spracovali autori článku.

Hürlimann H-488 DT	CO_2	NO	NO_2	N_2O	NH_3	CH_4
ppm	kysličník uhličitý	kysličník dusnatý	kysličník dusičitý	kysličník dusičný	amoniak	metán
Motorová nafta	55867	845	40	0,5	0,13	0,52
RME	56769	890	43	0,66	0,21	1,27
ppm	C_4H_6 1,3-butadién	HCN kyanovodík	AHC aromatické uhľovodíky	SO_2 kysličník siričitý	HCHO formaldehyd	MECHO acetaldehyd
MN	0,97	0,57	2,1	4,6	8,1	2,7
FAME	1,98	0,57	1,19	1,40	9,95	0,57
Hürlimann XB Max 100	**CO_2**	**NO**	**NO_2**	**N_2O**	**NH_3**	**CH_4**
ppm	kysličník uhličitý	kysličník dusnatý	kysličník dusičitý	kysličník dusičný	amoniak	metán
Motorová nafta	64426	378	16,9	0,43	0,12	0,1
RME	66040	431	16,8	0,57	0,13	0,1
ppm	C_4H_6 1,3-butadién	HCN kyanovodík	AHC aromatické uhľovodíky	SO_2 kysličník siričitý	HCHO formaldehyd	MECHO acetaldehyd
Motorová nafta	0,44	0,59	0,77	5,0	2,23	0,49
RME	0,90	0,45	1,19	2,9	2,08	0,73

TAB. 3
HODNOTY NELIMITOVANÝCH EMISIÍ

AUTORI: Milan MINAROVIČ, Jozef BALÁŽ
FOTO: archív autorov

VZNIK PRVEJ AUTOMOBILKY NA SLOVENSKU

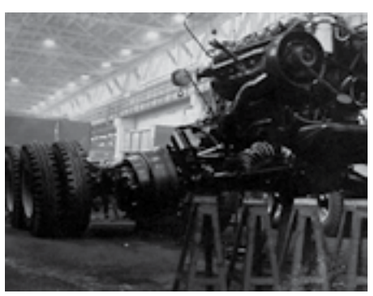
Pred niekoľkými mesiacmi sme si pripomenuli šesťdesiat rokov od výroby prvého sériového automobilu na Slovensku. Nešlo však o osobný automobil, ako by dnes asi väčšine napadlo, ale o nákladný automobil Tatra 141. Tento typ začali vyrábať v roku 1958 vo vtedajšiom závode Tatra v Bánovciach nad Bebravou.



PRVÝ SÉRIOVO VYROBENÝ AUTOMOBIL NA SLOVENSKU – ŤAHAČ TATRA 141

Továreň v Bánovciach, svojho času nielen prvá, ale aj desaťročia najväčšia automobilka na Slovensku vznikla „na zelenej lúke“. Vtedajší investor, brnenská pobočka Škodových závodov, začala v lete 1949 s výstavbou nového závodu určeného na výrobu elektrotechnických zariadení. Vzhľadom k napätej medzinárodnej situácii spôsobenej vojnou v Kórei však ešte nedostavaná továreň prešla pod zbrojovku v Dubnici nad Váhom a v októbri 1951 začala vyrábať mínomety určené pre Československú ľudovú armádu. Zbrojárska výroba pokračovala v Bánovciach až do polovice roku 1956, kedy našťastie došlo k uvoľneniu napätej medzinárodnej situácie, čo sa však negatívne prejavilo na prudkom poklese produkcie nového strojárskeho závodu.

V Bánovciach preto začali hľadať iný, perspektívnejší výrobný program. Zvažovala sa produkcia sústruhov či poľnohospodárskej techniky, nakoniec bola do továrne dočasne umiestnená výroba traktorových navijakov Z-65, Š30 a Z-169 a tiež produkcia ochranných rámov traktorových kabín, či komponentov zemevrtného náradia. Základy neskoršej automobilovej produkcie v Bánovciach položila v tom období výroba náhradných dielcov pre vojenské nákladné vozidlá Tatra 805, ktorých montáž bola umiestnená v AZNP Mladá Boleslav a v plzeňskej Škode.



MONTÁŽ ŤAHAČOV TATRA 141 PREBIEHALA V BÁNOVCIACH UŽ OD APRÍLA ROKU 1958, NESKÔR V MIESTNEJ AUTOMOBILKE ZAVIEDLI I VÝROBU PREVAŽNEJ ČASTI KOMPONENTOV VRÁTANE MOTOROV, PREVODOV, NÁPRAV A KAROSÉRIÍ

TATRA 141 SA OD ROZŠÍRENEJŠIEHO MODELU T111 ODLIŠOVALA KRATŠÍM RÁZVOROM NÁPRAV A MOHUTNOU ZDVOJENOU KABÍNOU PRE OSEM OSÔB. UMOŽŇOVALA ŤAHAŤ ŤAŽKÉ PRÍVESY S HMOTNOSŤOU AŽ 100 TON



Jeden z možných plánov údajne počítal i s presunom celej produkcie vozidiel T805 do Bánoviec, k čomu ale nedošlo.

V tomto období však boli nadviazané kontakty s automobilkou Tatra v Kopřivnici, ktorú veľký dopyt po nákladných automobiloch nútil hľadať nové výrobné kapacity. Táto snaha vyústila k prevzatiu niekoľkých prevádzok v Čechách a na Slovensku, vrátane strojárskeho závodu v Bánovciach. Od 1. 1. 1958 bol začlenený do národného podniku Tatra Kopřivnice.

Už v prvých týždňoch roku 1958 do Bánoviec z Kopřivnice presunuli výrobu valcov vznetových motorov. Neskôr pribudla produkcia rámov, korieb, kabín a ďalších dielcov a 12. apríla 1958 tu zmontovali prvý nákladný automobil – ťahač ťažkých prívesov Tatra 141. Do konca apríla vyrobili v Bánovciach celkom pätnásť ťahačov, z nich osem bolo hneď určených na export.

Do konca roka 1958 potom opustilo brány novej automobilky viac ako 200 ťahačov T141 a ich sériová produkcia pokračovala v Bánovciach následujúcich dvanásť rokov. Tatra v Bánovciach postupne zaviedla aj výrobu ďalších komponentov, ako napríklad palivových nádrží, pieskovačov, navijakov, polnáprav, hriadeľov, prevodov, blokov motorov a iných dielcov určených nielen k finalizácii ťahača T141, ale i pre montáž ďalších typov nákladných vozidiel v Kopřivnici a pre náhradnú spotrebu.



PRVÉ VYROBENÉ ŤAHAČE T141 SA PREZENTOVALI NA PRVOMÁJOVOM SPRIEVODE V BÁNOVCIACH A V NITRE. PÍSAL SA ROK 1958

Prvý sériovo vyrobený automobil na Slovensku - Tatra 141 bol určený na ťahanie ťažkých nákladov až do hmotnosti 100 ton. Automobilka Tatra ho po prvý krát predstavila na strojárskej výstave v Brne v roku 1955, od roku 1957 sa začala jeho výroba v Kopřivnici, ktorá bola v roku 1958 presunutá do závodu v Bánovciach. Automobil konštrukčne vychádzal z legendárneho nákladného vozidla Tatra 111, z ktorého prevzal motor a množstvo ďalších konštrukčných skupín. Od svojho rozšírenejšieho súrodenca sa na prvý pohľad odlišoval kratším rázvorom náprav a mohutnou zdvojenou kabínou. Ťahač T141 mal však inak odstupňované prídavné prevody a priamo pri kolesách uložené ďalšie redukčné prevody. Použitý motor T111 A-5 mal výkon zväčšený na 136 kW pri 2000 otáčkach za minútu.

POHĽAD DO MONTÁŽNEJ HALY AUTOMOBILKY TATRA V BÁNOVCIACH S ROZPRACOVANÝMI ŤAHAČMI T141



Jubilejný, tritisící ťahač Tatra 141 vyšiel z montážnej linky bánovskej Tatry v máji 1966, o štyri roky neskôr bola jeho výroba ukončená. Z celkovo vyrobených 4981 ťahačov Tatra 141 bolo 2874 exportovaných, hlavne do Poľska, bývalej NDR, Maďarska, Rumunska, Bulharska, Albánska, Francúzska, Švédska a Rakúska, ale tiež do niekoľkých krajín Ázie a Afriky. Výroba náhradných dielcov k T141, predovšetkým kompletných kabín, náprav, prevodov a ďalších uzlov sa v bánovskej Tatre udržala až do konca sedemdesiatych rokov.

V roku 1959 prevzali v závode Tatra Bánovce výrobu kompletných osemvalcových motorov T108 (určených pôvodne pre dvojnápravové vojenské valníky Tatra 128), o štyri roky pribudla montáž dvanásťvalcových motorov T928 pre T111 a tiež menšie série odvodených motorov T301 určených pre pohon železničných vozidiel. Súčasťou výrobného programu závodu bola i produkcia prevodov a spojok pre vozidlá T141 a T111 a navijakov určených pre nákladné automobily Tatra 141, 111, 128 a 138 a množstvo ďalších dielcov pre prvovýrobu i náhradnú spotrebu.

Produkcia motorov bola v Bánovciach v polovici šesťdesiatych rokov utlmená. Továreň sa od roku 1963 začala postupne špecializovať na veľkosériovú výrobu podvozkových dielcov a náprav, ktoré v následujúcich desaťročiach tvorili jeden z nosných výrobných programov závodu. V Bánovciach najskôr zaviedli výrobu kľbových hriadeľov, nábojov kolies, výkyvných vidlíc, polnáprav a ďalších dielcov, neskôr prevzali produkciu kompletných



V ROKOCH 1958 AŽ 1970 VYROBILI V BÁNOVCIACH TAKMER PAŤTISÍC ŤAHAČOV TATRA 141, Z KTORÝCH VAČŠINA BOLA URČENÁ NA EXPORT



NOVÉ ŤAHAČE TATRA 141 ČAKAJÚCE NA ODSTAVNEJ PLOCHE ZÁVODU V BÁNOVCIACH NA ZÁKAZNÍKOV



TITULNÁ STRANA DOBOVÉHO PROSPEKTU ŤAHAČA TATRA 141



V ZADNEJ ČASTI ŤAHAČA BOL POD KORBOU UMIESTNENÝ MOHUTNÝ NAVIJAK URČENÝ K PRÍŤAHOVANIU NÁKLADU A ŤAŽKÝCH PRÍVESOV. VLEČENIE ALEBO TLAČENIE ŤAŽKÝCH PRÍVESOV AŽ DO HMOTNOSTI 100 TON UMOŽŇOVALO DOSTATOČNE DIMENZOVANÉ ŤAŽNÉ ZARIADENIE UMIESTNENÉ V ZADNEJ I PREDNEJ ČASTI ŤAHAČA

náprav a nosných rúr pre všetky sériovo vyrábané nákladné automobily značky Tatra.

V šesťdesiatych rokoch vznikali v Bánovciach všetky nápravy pre nákladné automobily Tatra 111/141 a 138, v sedemdesiatych rokoch dominovali súpravy náprav pre typy T148 a 813 a od konca roku 1982 rozbehli veľkosériovú výrobu všetkých typov náprav a nosných rúr pre nový rad T815. Spolu s produkciou podvozkov bola Tatra v Bánovciach zodpovedná i za dodávky navijakov určených pre ťahače a valníkové vozidlá Tatra.

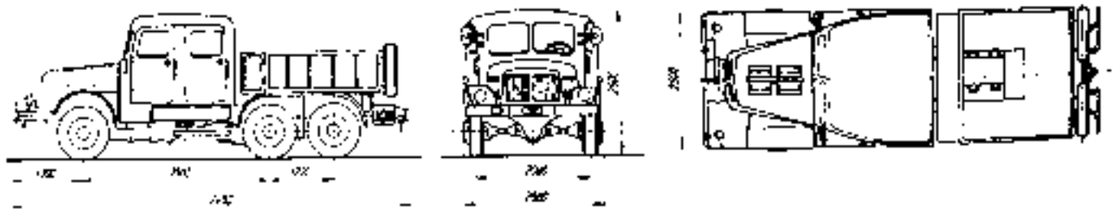
V auguste 1966 začali v Bánovciach vyrábať ďalší model automobilu – jednostranný sklápač Tatra 138 S1 6x6, ktorý položil základy druhého budúceho nosného programu továrne – produkcie sklápačov a účelových modifikácií nákladných automobilov Tatra. Sériová výroba nového typového radu T138 započala vo vtedajšom národnom podniku Tatra už v roku 1962 a bánovský závod sa na nej podielal dodávkami komponentov, navijakov a neskôr produkciou kompletných náprav. Mnoho iných dielcov pre tento nový typ automobilu pochádzalo i z ďalších vtedajších slovenských pobočných závodov podniku Tatra v Čadci, Bratislave a Trstenej. Prakticky neznámou zostáva skutočnosť, že prvú verziu jednostranného sklápača Tatra 138 S1 finalizoval sesterský závod Tatra v Bratislave na Mlynských Nivách už od roku 1962. Do Bánoviec však bola v roku 1966 umiestnená výroba jeho modernizovanej verzie s upravenou korbou.

Jednostranný trojnápravový sklápač Tatra 138 S1 vybavený korbou lyžicového tvaru s ochranným krytom trojmiestnej kabíny bol určený pre odvoz zeminy, štrkopieskov a iných sypkých či polotekutých materiálov až do hmotnosti 13 ton. Sklápanie korby zabezpečovali dva teleskopické hydraulické valce, poháňané zubovým čerpadlom umiestneným na čelnej stene prevodovky.

Sklápací mechanizmus bol ovládaný elektropneumaticky pomocou páky umiestnenej na podlahe kabíny pri sedadle vodiča. Trojnápravový podvozok mohol byť vybavený ľahšiou nepoháňanou prednou nápravou (verzia 6x4 určená pre cestnú prevádzku) alebo alternatívne prednou poháňanou nápravou s elektropneumatickým zapínaním predného pohonu pomocou tlačidla na prístrojovej doske. S pohonom všetkých kolies 6x6 našiel uplatnenie hlavne v lomoch a na stavbách pri prevádzke v ťažkých terénnych podmienkach. S motorom T928-12 s výkonom 132 kW dosahovalo vozidlo maximálnu rýchlosť 71 km/h pri priemernej spotrebe paliva 30 l/100 km.

AŽ DO POLOVICE ŠESŤDESIATYCH ROKOV VZNIKALI V BÁNOVCIACH I VYBRANÉ TYPY MOTOROV A PREVODOVIEK NÁKLADNÝCH AUTOMOBILOV TATRA. OD ROKU 1963 SA ZAČALA TOVÁREŇ POSTUPNE ŠPECIALIZOVAŤ NA PRODUKCIU NÁPRAV





KOMPATKNÉ ROZMERY ŤAHAČA TATRA 141 S CELKOVOU HMOTNOSŤOU 18,28 TON. POHOTOVOSTNÚ HMOTNOSŤ MAL 12,14 TON A MAXIMÁLNU RÝCHLOSŤ 45,5 KM/H



DRUHÝM AUTOMOBILOM, KTORÝ VZNIKAL V BÁNOVSKEJ AUTOMOBILKE TATRA, BOL TROJNÁPRAVOVÝ JEDNOSTRANNÝ SKLÁPAČ T138 S1



V BÁNOVCIACH PREBIEHALA MONTÁŽ SKLÁPAČOV TATRA 138 S1 OD ROKU 1966 PARALELNE S DOBIEHAJÚCOU PRODUKCIOU ŤAHAČOV TATRA 141



VEĽKÁ ČASŤ VYROBENÝCH SKLÁPAČOV PUTOVALA Z BÁNOVIEC K ODBERATEĽOM PO ŽELEZNICI

Výroba sklápačov Tatra 138 S1 sa v Bánovciach udržala do roku 1971 a celkovo ich tam vzniklo 4786, z nich 4353 bolo určených na export, prevažne do bývalého Sovietskeho zväzu, ale i Poľska, Rumunska, bývalého západného Nemecka, NDR, Juhoslávie, Švajčiarska, Rakúska, Francúzska, Belgicka, Fínska a mnnohých ďalších krajín. Vo výrobnom programe závodu ich nahradil dnes už legendárny modernizovaný model Tatra 148 S1 6x6.

S rozvojom továrne Tatra v Bánovciach nad Bebravou uzko súvisel i rozvoj mesta.

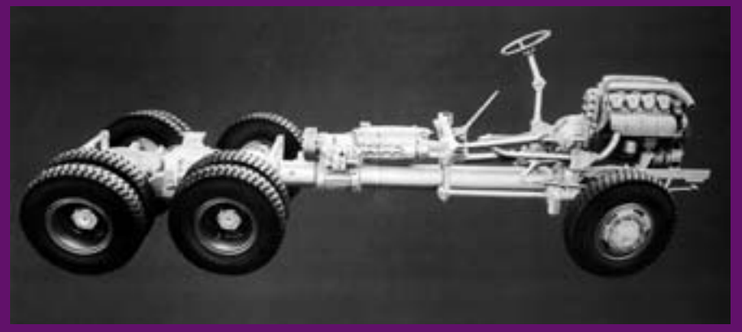
Už pri vzniku nového strojárskeho závodu na začiatku päťdesiatych rokov boli položené základy vlastného Stredného odborného učilišťa, ktoré neskôr po desaťročia zabezpečovalo prípravu zamestnancov vyškolených presne podľa potrieb automobilky (v súčastnosti sa tento typ odborného vzdelávania nazýva duálny).



FOTOGRAFIA SKLÁPAČA V NETRADIČNOM MODROM FAREBNOM VYHOTOVENÍ Z DOBOVÉHO PROSPEKTU



ROBUSTNÚ KORBU S OBJEMOM 7 M3 BOLO MOŽNÉ PRI PLNOM ZAŤAŽENÍ SKLOPIŤ ZA 15 SEKÚND, MAXIMÁLNY UHOL SKLONU BOL 70°



OD ROKU 1963 SA ZAČAL ZÁVOD TATRA BÁNOVCE POSTUPNE ŠPECIALIZOVAŤ NA PRODUKCIU PODVOZKOV NÁKLADNÝCH AUTOMOBILOV TATRA – DODÁVAL PREDNÉ I ZADNÉ NÁPRAVY A NESKÔR I KOMPLETNÉ NOSNÉ RÚRY. MOTORY, PREVODOVKY A KABÍNY VZNIKALI V KOPŘIVNICI, KDE PREBIEHALA I FINÁLNA MONTÁŽ VÄČŠINY VOZIDIEL. RIADENIE, ČASTI DIFERENCIÁLOV, OZUBENIA A PRÍDAVNÝCH PREVODOV DODÁVALI Z ĎALŠIEHO SLOVENSKÉHO ZÁVODU TATRA V ČADCI



SKLÁPAČ TATRA 138 S1 NA NÁMESTÍ V CENTRE BÁNOVIEC NAD BEBRAVOU. SKLÁPAČE TVORILI SPOLU S NÁPRAVAMI DVA NOSNÉ PROGRAMY ZÁVODU PO NÁSLEDUJÚCE TRI DESAŤROČIA

S rastúcim počtom zamestnancov narastal i počet obyvateľov mesta, došlo k mohutnej výstavbe bytov, materských a základných škôl a ďalších sociálnych a kultúrnych zariadení. Rozmach automobilky Tatra v Bánovciach nad Bebravou tak mal priaznivý vplyv na rozvoj celého regiónu a mesta.

Japonská automobilka Subaru propaguje, že vyvíja autá tak, aby k nehodám vôbec nedochádzalo. Aj preto jazdia nielen s pohonom 4x4, ale aj s aktívnym rozdeľovaním krútiaceho momentu na jednotlivé kolesá. Usmernenie hnacích síl prenášaných na vozovku udrží auto v želanom smere aj v kritických podmienkach.



Komplexná bezpečnosť Subaru



Popri vysokej úrovni aktívnej bezpečnosti pomáha chrániť pred nehodami aj preventívna bezpečnosť. Aj preto je 93 % majiteľov áut Subaru presvedčených, že ich autá sú najbezpečnejšie na svete.

Najzásadnejším prvkom preventívnej bezpečnosti je asistenčný systém EyeSight. Tieto druhé oči vodiča nikdy nespia a zabezpečujú presne také rozsiahle portfólio ochrany, ako komplexne vníma otázku bezpečnosti značka Subaru. Najvýznamnejším prvkom je automatické brzdenie, ktoré zastaví auto v prípade, že vodič nereaguje na prekážku. Systém riadenia škrtiacej klapky nedovolí autu pohnúť sa, keď je pred ním iné vozidlo alebo objekt – vodič môže dupať na plyn koľko chce, auto bude stáť. Naopak, ak sa auto vpredu pohne a vodič nereaguje, EyeSight ho na to upozorní. Udrží auto v jazdnom pruhu a funguje aj ako spoľahlivý adaptívny tempomat. Práve kvôli tomuto rozsiahlemu asistenčnému systému by si Subaru kúpilo 88 % motoristov. Pre viac ako polovicu zákazníkov je EyeSight dôvodom, prečo by auto Subaru odporučilo rodine, priateľom či známym.

Kým EyeSight sleduje dvoma kamerami situáciu vpredu, chrbát Subaru kryje radarový detekčný systém. Pri cúvaní spomedzi zaparkovaných áut či z garáže akusticky i opticky varuje pred blížiacim sa pohyblivým objektom a hrozbou kolízie. Jeho súčasťou je aj sledovanie mŕtveho uhla.

Na autách Subaru so systémom EyeSight už jazdí viac ako 1,8 milióna majiteľov Subaru a štatistiky ukazujú, že počet nehôd sa oproti verziám bez EyeSightu zmenšil o impozantných 61 %. EyeSight chráni nielen posádku, ale aj najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky – chodcov. Podľa dát amerického Highway Loss Data Institute sa počet zrážok Subaru s chodcami zmenšil vďaka asistenčným systémom o 41 %. Jednoducho, 95 % vodičov Subaru sa cíti bezpečnejšie preto, že okrem ich reflexov dáva na cestu pozor aj EyeSight.

Veľmi dobrý výhľad z auta, minimálne mŕtve uhly a najnovšie aj monitorovanie priestoru pred vozidlom a po jeho stranách kamerami - to všetko zahŕňa Subaru pod pojem primárna bezpečnosť.

Optimálne rozloženie presklenia kabíny, polohy spätných zrkadiel i stĺpikov karosérie dáva vodičovi perfektný prehľad o dianí okolo auta – pohybe cyklistov i chodcov, vrátane detí. Vďaka dizajnu sa ľahko odhaduje vzdialenosť k objektom. Bonusom sú kamery v prednej maske i spätných zrkadlách, ktoré na multifunkčnom informačnom displeji zobrazujú priestor pred autom a po jeho stranách. To je výborné pri parkovaní či prejazde úzkymi priestormi v mestách. Ďalšou pomôckou pre uľahčenie orientácie sú vodiace čiary na displeji.



Zadná parkovacia kamera, doplňajúca prehľad o dianí okolo auta, je samozrejmosťou už dlho. Aj ona však dostala novú funkciu: ak je batožinový priestor v kombi naložený až po strechu, stačí stlačiť spínač na spätnom zrkadle a namiesto štandardného odrazu sa v zrkadle zobrazí obraz z kamery. Takže vodič vidí „za seba“ presne tak, ako keď jazdí s prázdnym autom.

Keď už dôjde k najhoršiemu…

…je tu ešte pasívna bezpečnosť, ktorá posádke zachráni zdravie alebo život. Jej súkromná bezpečnostná služba sa volá Globálna platforma Subaru. Priniesla výrazne väčšiu pevnosť a prepracované deformačné zóny, ktoré bezpečne odvedú kinetickú energiu nárazov mimo priestor pre posádku. Aj preto získali všetky aktuálne typy Subaru najlepšie hodnotenia bezpečnosti v testoch na celom svete.

Batéria bezpečnostných vankúšov je samozrejmosťou, dopĺňa ju však novinka: snímač v sedadle vodiča merajúci jeho polohu, a nový typ snímača v sedadle spolujazdca, ktorý meria jeho hmotnosť. Už doteraz vedelo Subaru odhaliť, či je na sedadle spolujazdca dospelý človek alebo detská sedačka, teraz už pozná aj hmotnosť polujazdca a podľa nej nastaví účinnosť zádržných systémov.

Ďalšou novinkou sú bezpečnostné pásy s uzamykacím jazýčkom, ktoré výrazne zmenšujú záťaž spodnej strany hrudníka pri náraze.

Bezpečnostné technológie Subaru naozaj fungujú. Spokojných je s nimi 95 % majiteľov Subaru. Kým pri kúpe rozhoduje skôr pohon všetkých kolies a celková výdrž a odolnosť vozidiel Subaru, v konečnom zúčtovaní sú to nakoniec práve bezpečnostné funkcie, ktoré prinášajú majiteľom áut tejto japonskej značky najvýraznejší pocit spokojnosti.

-su-









LEXUS S KAMERAMI NAMIESTO ZRKADIEL

Kamery na vozidlách namiesto bočných zrkadiel už dávno nie sú sci-fi. Lexus uvažuje o zavedení tejto technológie aj mimo Japonska, vrátane východnej Európy. Vyplýva to z vyjadrenia prezidenta Lexus International Yosihira Sawa.

OBJAVIA SA ONEDLHO LEXUSY BEZ KLASICKÝCH BOČNÝCH ZRKADIEL AJ NA NAŠICH CESTÁCH?



Vyhlásenie Yoshihira Sawu citoval portál Automotive News. Ako povedal prezident spoločnosti Lexus International, japonská značka v súčasnosti posudzuje právnu situáciu a dopyt po takomto riešení na iných trhoch. Lexus je výrobcom prvého sériovo vyrábaného automobilu v histórii, v ktorom klasické bočné zrkadlá nahradili kamery. Na japonskom trhu nedávno debutoval sedan ES vybavený touto technológiou.

V tejto chvíli môžu byť najväčšou prekážkou na ceste k zavedeniu tejto inovatívnej technológie v iných krajinách predpisy. V Európe, rovnako ako aj v mnohých iných častiach sveta, zákon vyžaduje, aby mali autá klasické zrkadlá. Situácia sa však môže onedlho zmeniť. Prvou krajinou, ktorá povolila používanie kamier namiesto zrkadiel, je práve Japonsko. Vďaka rozhodnutiu japonskej vlády a novému Lexusu ES možno uvidíme autá vybavené touto inovatívnou technológiou aj na našich cestách. Analytici špekulujú, že nepotrvá dlho a Európska únia by mohla byť ďalším regiónom, kde spomenuté riešenie nájde využitie. Na zozname nechýbajú ani Spojené štáty a Čína.

Nahradenie zrkadiel kamerami by prinieslo mnoho výhod. V systéme Lexus Digital Outer Mirrors System je obraz toho, čo sa deje za autom aj vedľa neho. Vodič obraz vidí vo vnútri auta na dvoch displejoch umiestnených na bočných stĺpikoch.

Na vonkajšej časti auta sú umiestnené iba kamery, ktoré zaberajú menší priestor ako klasické bočné zrkadlá. Takéto riešenie zmenšuje odpor vzduchu a v dôsledku toho aj spotrebu paliva, rovnako ako aj šum pri rýchlej jazde. Zlepšuje tiež viditeľnosť v okolí stĺpikov. Kamery zmenšujú mŕtvy uhol a umožňujú zobrazovať na displeji dodatočné informácie - napríklad pomocné línie počas parkovania.

Majiteľ vozidla sa nemusí obávať znečistenia – kamery sú chránené pred dažďom a snehom. Technológia nebude ani príliš drahá. Za systém Lexus Digital Outer Mirrors v najnovšej verzii typu ES japonskí vodiči zaplatia navyše 216 000 jenov, čo je približne 1667 €.

I keď typ Lexus ES odštartoval skutočnú revolúciu, nápad auta s kamerami namiesto bočných zrkadiel nie je novinkou. Na autosalónoch sa už roky objavovali koncepty s kamerami - Lexus v roku 2003 predstavil koncept LF-S vybavený touto technológiou. Prednosti použitia kamier si uvedomujú aj iné automobilky - napríklad Audi, BMW či Mercedes.



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 GDI 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

CENNÍKY AUTOMOBILOV

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

Asociácia európskych výrobcov automobilov ACEA zverejnila údaje o predaji automobilov. Podľa ich informácií spoločnosť Kia predala do konca septembra 2018 v celej Európe 385 818 automobilov. Porovnaním s rovnakým obdobím roka 2017 to predstavuje nárast o 5,7 %. Veľký podiel na raste predaja mali vozidlá s hybridným pohonom a elektromobily. Spoločnosť Kia v roku 2018 predala celkom 43 099 vozidiel s hybridným pohonom a elektromobilov vrátane nového mild-hybridného modelu Sportage s pohonom (tajnička). (MOT´or 11-12/2018)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

1- vývoz tovaru, 2- nástroj na písanie s tuhou, 3- súčiastka spaľovacieho motora, 4– meno automobilu značky Dacia, 5- meno japonských motocyklov, 6- zrážka dvoch automobilov, 7- prídavná chemická látka do motorových olejov, 8- súčasť skrutkového spoja, 9- nepremokavá plastová fólia, 10- dutý valcový predmet na navíjanie drôtu, 11- karosované jednostopové motorové vozidlo.

Riešenie

Tajnička: EcoDynamics

1- export, 2- ceruza, 3- ojnica, 4- Duster, 5- Yamaha, 6- nehoda, 7- aditív, 8- matica, 9- igelit, 10- cievka, 11- skúter.

-jo-

Rubriku vedie: Ing. Valentín ZBYŇOVSKÝ

BARUM



▲VZNIK SPOLOČNOSTI BARUM

Pred 70 rokmi bolo zaregistrované dodnes používané logo Barum. Za vznikom značky BARUM stoja tri československé spoločnosti – Baťa Zlín, Rubena Náchod a Matador Bratislava.

I keď M sa nachádza až na konci slova Barum, začneme s Matadorom.

Spoločnosť Matador Bratislava bola založená v roku 1905. Do roku 1911 bola známa ako Matador - Gummi und Balata Werke, vyrábajúca najmä gumové hadice a pásy. Od roku 1925 začala s výrobou pneumatík. Bol to vôbec prvý výrobca pneumatík na území Československa. V tridsiatych rokoch dodával Matador pneumatiky pre väčšinu automobilových výrobcov v Československu.



◄ VLASTA BURIAN BOL TVAROU PNEUMATIK BAŤA



► REKLAMA MATADOR Z 30 TYCH ROKOV



▲DOBOVA REKLAMA NA PNEUMATIKY BARUM Z 50 ROKOV

Stredné písmená slova Barum patria gumárenskej spoločnosti Rubena. Medzi veteránistami je táto spoločnosť známa ako výrobca pneumatík Kudrnáč. Jej zakladateľ Josef Kudrnáč v roku 1908 začal v Náchode s výrobou mazív, gumových uzáverov a iného materiálu z gumy. V roku 1923 sa ku Kudrnáčovi pridal ako spoločník Ing. Jaroslav Hakauf, aby spolu rozbehli výrobu technickej gumy a ďalších gumárenských výrobkov. Po piatich rokoch sa ich cesty rozišli. Jaroslav Hakauf odišiel do Hradca Králové a Kudrnáč v Náchode začal s výrobou plášťov a duší pre bicykle. V roku 1929 spoločnosť Kudrnáč vyrobila prvú automobilovú pneumatiku – dušu a plášť.

Kto je posledný, bude prvý. Asi takto by sa dal charakterizovať rast spoločnosti Baťa.

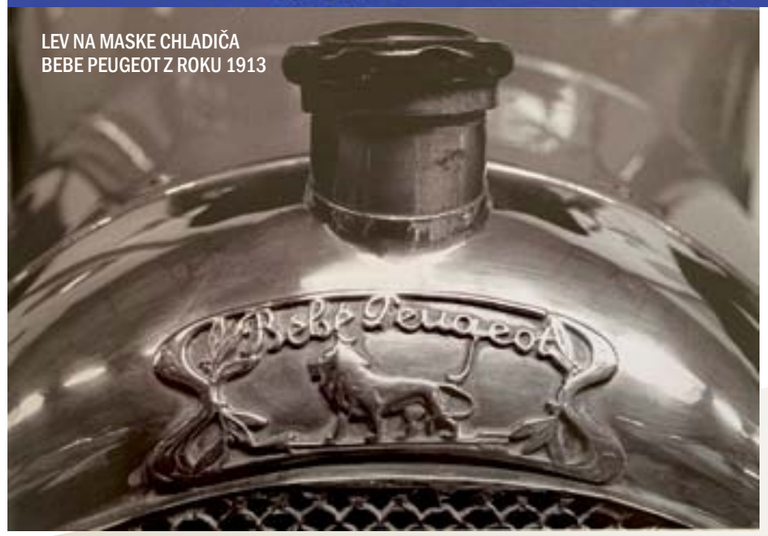
V roku 1924 Baťa v Zlíne rozbehol výrobu obuvi. O sedem rokov neskôr, teda v roku 1931 prišiel s nápadom vyrábať aj pneumatiky. Náklady na dopravu obuvi železnicou sa zväčšovali, a tak Baťa hľadal možnosti prepravy nákladnými autami. Najväčším problémom bola slabá kvalita pneumatík. Časté defekty zdržovali zásielky. Preto sa Baťa rozhodol založiť vlastnú výrobu pneumatík priamo v Zlíne. V januári 1932 do Zlína prišlo zo zahraničia zariadenie na výrobu pneumatík a už v máji toho istého roku boli vylisované prvé pneumatiky rozmeru 32x6". Pneumatiky testovali na krátkej ceste medzi Zlínom a Luhačovicami. V roku 1934 Baťa vyrobil 68 tisíc pneumatík v 43 rozmeroch. Už v nasledujúcom roku továreň zväčšila výrobu o 100 % a postupne vytláčala konkurenčné produkty v Československu. V roku 1939 Baťa vyrábal 250 tisíc pneumatík ročne a zaviedol i výrobu klinových remeňov, transportných pásov a technickej gumy.

S Baťovcami sú spojené ešte ďalšie pozoruhodné osobnosti. Tomáš Baťa sa dobre poznal s Eliškou Junkovou a v roku 1935 ju zamestnal na obchodnom oddelení pneumatík. Jej úlohou bolo získavať nových zákazníkov. Nebolo to jednoduché, keďže Baťa vyrábal pneumatiky len krátky čas a konkurencia bola silná. Baťa už ale poznal zákonitosti marketingu a investoval i do moderných reklamných médií. Do štvorminútovej filmovej reklamy na pneumatiku Baťa získal jednu z najväčších filmových celebrít tých čias, Vlasta Buriana. Marketingová stratégia, ktorú Baťa uplatňoval, mala na dnešnú dobu neuveriteľnú úroveň.

Po vojne sa títo traja najväčší výrobcovi pneumatík v Československu spojili s cieľom zefektívniť obchodnú a exportnú politiku a v roku 1945 vytvorili spoločnú značku Barum, ktorej meno je zložené z počiatočných písmen ich spoločností Baťa - Rubena - Matador. Po roku boli všetky tieto spoločnosti znárodnené. Logo Barum bolo zaregistrované 22. 4. 1948 a dodnes sa používa. O osem rokov neskôr bol v Československu vytvorený samostatný národný podnik na výrobu pneumatík. Prvú radiálnu pneumatiku vyrobila spoločnosť Barum v roku 1967. V roku 1992 Barum podpísal s nemeckým koncernom Continental AG zmluvu o spoločnom podniku a rok nato bol založený spoločný podnik Barum Continental, s. r. o. Jeho výrobný závod v Otrokoviciach je dnes najväčšou výrobnou jednotkou v Európe.



160-ročný lev



LEV NA MASKE CHLADIČA BEBE PEUGEOT Z ROKU 1913



▲PRVÉ LOGO POUŽÍVANÉ NA KATALÓGOCH V ROKOCH 1882-1931

Armand Peugeot zostrojil svoj prvý parný voz v roku 1889 a od roku 1891vyrábal vozidlá s motormi Daimler. Rok na to už vyrábal svoje vlastné motory.

Avšak lev v znaku spoločnosti Peugeot sa objavil na výrobkoch bratov Peugeotovcov oveľa skôr.

Prvým autorom symbolu ich produktov bol zlatník Justin Blazer, ktorý pracoval v meste Montbélieard, čo bolo v susedstve Sochaux, sídla Peugeota.

V jednom liste z roku 1847 sa po prvý krát objavila myšlienka, ako by mal symbol vyzerať a čo by mal obsahovať. Blazer si za vzor zobral leva, ktorý sa často objavuje v heraldike tejto francúzskej oblasti France Compté.

Prvý lev, ktorý sa ocitol na výrobkoch Peugeot v roku 1850, stál na šípe a zdobil spočiatku bicykle, kávové mlynčeky, šijacie stroje a rôzne iné mechanizmy, používané v domácnosti. Až o osem rokov neskôr, v roku 1858, Emile Peugeot zaregistroval symbol leva ako logo spoločnosti. Čiže plných 160 rokov má značka Peugeot v logu leva. Za toto obdobie sa niekoľkokrát zmenilo. S prvým vozidlom Peugeot prišiel aj lev na jeho chladič. To bolo v roku 1906. A hoci logo s levom bolo registrované, rôzni umelci ho vyrábali v rôznych variáciach. Raz to bol kráčajúci lev, inokedy bojujúci kráľ zvierat.

Od roku 1948 sa na kapotách vozidiel zredukovalo logo leva len na jeho hlavu, ktorá vyčnievala do okolia. Keďže sa tento vyčnievajúci fragment považoval za nebezpečný prvok, v roku 1958 sa prestal používať. Odvtedy lev na automobiloch Peugeot ako samostatná figúrka nie je, ale len ako logo dizajnérsky zapracované do prednej masky chladiča.



V ROKOCH 1936 AŽ 1938 ZDOBILA MASKU PEUGEOTOV HLAVA LEVA

Štvrtý modelový rad X04 má opäť celého leva, tentoraz pozláteného alebo postriebreného na tmavom trojuholníkovom podklade, po prvý krát zobrazeného z profilu.

V piatom rade X05 je lev na čiernom podklade a samotný lev je znázornený opäť z profilu jednou linkou pripomínajúca formičku na vyrezávanie cesta.

V roku 1995 prišiel na trh typ 406 a s ním i vynovené logo, ktoré potom prevzal celý rad X06.



▲OD ROKU 2010 MAJÚ VOZIDLA PEUGEOT TAKÉHO LOGO

Súčasne vyrábané automobily a motocykle používajú logo z roku 2010.



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

PRÍSKOK JAGUÁRA: CMC JAGUAR

C-TYPE/1952 (-54) V M 1:18

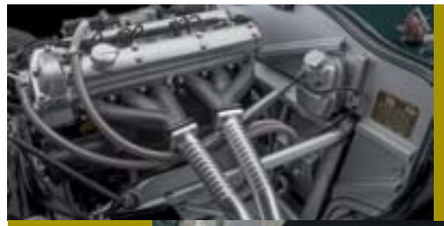




Iba dva týždne po oficiálnom otvorení najmodernejšieho výrobného závodu spoločnosti Jaguar Land Rover v Nitre (25. októbra 2018), ohlásila predaj svojho prvého kovového super modelu v M 1:18 značky Jaguar aj dodnes bezkonkurenčná špičková modelárska spoločnosť CMC…

▲ Jaguar C-Type XKC052 vo farbe Ecurie Ecosse z predajného prospektu Sotheby´s z roku 2015: vydražený za 13,2 milióna amerických dolárov (Ecurie Ecosse, Goodwood member´s meeting, 1954/Jimmy Stewart č.19/ 1. miesto; limitovaná séria CMC 1500 kusov, M 1:18, kat. č. M-192)

s tým, že už pred Vianocami 2018 sa začne predávať jeho základná verzia bez pretekárskeho čísla v tradičnej pretekárskej „english green“ a v I. kvartáli 2019 príde na svetový trh aj jej päť verzií s rôznymi pretekárskymi číslami – v rôznych farbách. Ako prvý model v modrej metalíze s pretekárskym číslom 19 - podľa predlohy Ecurie Ecosse/Škótskej, konskej stajne založenej v roku 1951, vo farbách ktorej sa vtedy nové Jaguary typu C pretekali aj na pretekoch Le Mans 24h – a jeden aj získal prvé miesto - už v roku 1951! Všetky verzie samozrejme budú v špičkovej kvalite CMC, teda „až po posledný nit“



◀◀ Srdce novinky Jaguar C-type/1952, motor – uveríte, že je 18-krát zmenšený?



◀◀ Sú zberatelia modelov CMC, ktorí uprednostňujú len motor vo vitrínke – pred celým automobilom, čo ho ukrýva! Tu je z jednej strany...

▶▶ ... a tu zo strany opačnej. Kedy sa táto modelová krása objaví separátne aj v osobitnej elegantnej vitrínke CMC..?







▶▶ Kompletný interiér modelu v M 1:18... žiari a vonia aj pravou kožou!



verné svojim predlohám tak, ako už spomenutý Jaguar C-Type XKC052 s číslom 19, ktorý „v sukni“ získal 1. miesto v roku 1954 (CMC Jaguar C-Type/Ecurie Ecosse, Goodwood member's meeting, 1954, Jimmy Steward s č. 19 – limitovaná séria CMC 1500 kusov, M 1:18. kat. č. CMC M-192). Perlička: piaty, biely variant – CMC Jaguar C-Type, kat. č. CMC M -196, „Carrera Panamericana“ s pretekárskym číslom 13, vyrobený CMC v limitovanej sérii len 500 kusov, je už, žiaľ, vypredaný… žeby nový Modrý Mauritius.? Mimochodom, modrý model s č 19, „v kilte“, bol, čoby model CMC v M 1:18, zhotovený podľa obrázka z predajného prospektu Sotheby's z roku 2015, kedy táto slávna aukčná spoločnosť vydražila jeho vynovenú predlohu za 13,3 milióna amerických dolárov - dovtedy najdrahší Jaguar v celej histórii tejto pôvodne len britskej, medzičasom už mul-



▲ CMC Jaguar C-Type podnikového tímu, La Sarthe (24h France)/1953 – Hamilton/Rolt; lim. séria 1500 ks , M 1:18, kat.č. M-195 (zelené sedadlá)

◀ Vianočná novinka 2018: CMC Jaguar C-Type z roku 1952 – z koženej darčekovej kazety CMC



Pootočiť priloženým mini skrutkovačom, zložiť kryt kufra a... absolútne opticky dokonalá rezervná pneumatika(v M 1:18) môže byť vo vašich rukách...

tinárodnej automobilky. Kto to nevie: spoločnosť bola pôvodne založená v anglickom Blackpoole v roku 1922, ako spoločnosť na výrobu motocyklových sajdkár - pod jej pôvodným názvom Swallow Sidecar Company/Lastovičia sajdkárska spoločnosť - jej produkty niesli značku SS. V 30. rokoch spoločnosť presťahovala svoju výrobnú linku z Blackpoolu do priemyselného Coventry, kde sídli dodnes. Hoci značka Jaguar sa prvý raz objavila už v roku 1935, dovtedajšiu značku Swallow Sidecar (SS) už zatieňoval aj iný, jej hrozivejší význam… Preskočme hrôzy II. svetovej vojny, kedy aj Coventry, jedno z desiatich najväčších miest Anglicka i Spojeného kráľovstva, skončilo v bitke o Britániu po nemeckom bombardovaní doslova v troskách… Novým veľkým krokom vpred automobilky Jaguar bol jej povojnový športový automobil XK 120 (1948), predstavený verejnosti v roku 1949 na Motor's Show v Londýne - v roku 1951 bol jeho vynikajúci motor zabudovaný aj do automobilu Jaguar typ C. Motor bol uložený v ráme z rúrok a profilovaných oceľových výliskov. Výkon tohto špeciálneho športového vozidla bol zväčšený na 147 kW/200 k - v rokoch 1951 a 1953 vyhrával aj preteky v Le Mans! Nie však v roku 1952 – vtedy doplatil na svoj „až príliš aerodynamický tvar karosérie“ (podľa vzoru rýchleho nemeckého

▶▶ Pootvárajte čo sa dá, riadne vyvetrajte, a... obdivujte každý zmenšený detail v M 1:18!



Mercedes-Benz(u) 300 SE Stirlinga Moosa) - všetkým pretekárskym Jaguarom sa vtedy na Le Mans 24h prehrial motor tak, že do cieľa vôbec nedorazili…

Na vzdory víťazstvám i prehrám športového Jaguara Type C, vyrobeného len v malej sérii, elegantné vozidlo nadchlo tak, že napokon bolo vyrobených oveľa viac „civilných“ kusov – v archívoch sme našli cifru aj 30000… Prejdime k základnému, zelenému modelu bez pretekárskeho čísla (s katalógovým označením CMC: M-191), chráneného „pred i po štarte“ nielen pred prachom elegantnou červeno-zlatou koženou kazetou: celkový dojem tohto najnovšieho kovového modelu CMC poskladaného z viac ako tisíc jednotlivých dielcov ručne, aj za pomoci lupy a pinzety? Jednoducho krása… a opäť raz aj absolútna vernosť predlohe – zo všetkých strán - aj pokiaľ ide o použité materiály (oceľ, hliník, mosadz, pravá koža atď.) - až po jeho posledné zákutie! Čo demonštrujú aj priložené obrázky. Viete, že CMC už roky odporúča vyberať model aj z obalu v bielych rukavičkách? No ak ešte ozajstní „fajnšmekri“ nie ste, a na laku sa už objavili vaše odtlačky prstov, stačí lak len jemne preleštiť priloženou bielou utierkou z pravého čínskeho hodvábu - a opäť je tu vyleštený výstavný (mini) originál ako na autosalóne…A propos, originál: CMC to pri hľadaní očíslovaných variantov Jaguára typu C z rokov 1951-54 ľahké nemala - preto musel pomôcť aj ten obrázok Sotheby´s s vôbec najdrahším Jaguárom. Hm, čo znamená písmeno C v označení predlohy i modelu en miniature? Náhradu anglického slova Competition, teda súťaž či preteky… (ale slovo znamená aj „konkurz“). Tak či onak, Jaguar XK 120 C, známejší ako Jaguar C-Type so zlepšeným skvelým motorom svojej doby, dosiahol už v roku 1951 v Le Mans 24h (P. Walker/P. Whitehead) nezabudnuteľné víťazstvo, takže i dnes má zmysel pri-



bližiť si jeho oficiálne technické údaje: motor – radový šesťvalec s dvoma vačkovými hriadeľmi v hlave, polguľovitý spaľovací priestor a blok valcov z liatiny; „vŕtanie“/zdvih: 83 mm/106 mm; max. výkon 117,6 kW/160 k; prevodovka: štvorstupňová mechanická; rám rebrinový; zavesenie: vpredu nezávislé s priečnymi ramenami a skrutnými žrďami, vzadu tuhá náprava s poleliptickými listovými pružinami; brzdy: bubnové; karoséria: roadster, kupé, alebo kupé s posuvnou strechou; max. rýchlosť 203 km/h. Dodajme, že do kokpitu sa okrem dvoch pilotov zmestila aj debnička s nástrojmi na prípadnú opravu toho, čo sa nečakane pokazilo, plus náhradné sviečky… Ozaj, a čo robí tá kožená zásterka nad sedlom spolujazdca – aj pri modeloch CMC? No, v oných rokoch v ňom neraz sedel len jediný šofér, keďže vtedy sa ešte jazdilo na miesto pretekov bez ochrany proti poveternostným podmienkam, čo v lepšom prípade platilo aj pri návrate domov…

Začiatkom druhej polovice 20. storočia však len málokto tušil, že už onedlho príde na rad aj Jaguar typ D, a už vôbec nie, že v 60. rokoch sa objaví aj dodnes známy, slávny typ Jagur E, ktorý doslova dobyl celý svet! K čomu, aj vo formáte en miniature, prispela aj vtedajšia anglická hračkárska spoločnosť Lesney (neskôr už americká Matchbox), ktorá svojím kovovým mini Jaguarom E vo vtedy neodolateľne červenej metalíze, spolu s jej ostatnými „anglickými autíčkami“, doslova prevalcovala celý svet – bez ohľadu na vek a pohlavie ľudí! A hľa, i obe tieto „už len“ hračkárske spoločnosti spôsobili, že zbieranie automobilových modelov je dodnes najobľúbenejším osobným koníčkom malých i veľkých…

Poznámka, vlastne tri: 1) pri dnes predstavovanej novinke sa kryt kapoty i kufra otvára/zatvára trocha inak, ako pri ostatných modeloch automobilov CMC – otáčaním priloženého mini skrutkovača vo vcelku nenápadných bodoch nakreslených v návode; 2) spomenutá kožená zásterka nad sedadlom spolujazdca sa na modeli CMC v M 1:18 napína jednoducho: pritlačením magnetického mini gombíka na spodnú časť prístrojovej dosky, 3) pre nedostatok miesta sa nedá pri jednotlivých variantoch dnešnej novinky uviesť viac, ako základné orientačné údaje o ich konkrétnej predlohe.

No ktovie:
možno si viac o nich povieme niekedy inokedy...

PRÍBEH SPLNENÉHO SNA

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



Pohľad na Popradskú kotlinu z Krížovej

K dlhým zimným večerom obdobia Vianoc a nového roka patria najbližší, pokoj domova, duševná pohoda a rozprávanie príbehov. A práve to zažijeme v okolí Kvetnice, pri troche šťastia aj zasnežení.

Bola to možno blízkosť majestátu najmenších veľhôr, ich aj v lete zasnežených štítov, a rozhodne vhodné prírodné podmienky, ktoré pritiahli ľudí na územie Kvetnice už asi pred 2800 rokmi pred Kristom. Dokazujú to črepy z neskorej kamennej doby, eneolitu, patriace badenskej kultúre, ktoré sa našli na kopci Zámčisko. Badenská kultúra, známa aj pod staršími názvami ako kultúra s kanelovanou keramikou či kultúra so žliabkovanou keramikou, bola kultúra v strednej Európe asi 3600–2800 pred Kristom. Okrem Slovenska bola rozšírená aj v južnom Nemecku, Česku, dolnom Rakúsku, Maďarsku, južnom Poľsku, Chorvátsku, Srbsku a Macedónsku. Znie to skoro neuveriteľne, ale archeologické výskumy dosvedčujú, že jadro bolerázskej skupiny tejto kultúry bolo na Slovensku, kde vznikla - ako zmes z domácich základov, teda predchádzajúcej lengyelskej kultúry a balkánsko-anatólskych prvkov. Pomenovaná je, ako je zvykom, podľa prvého náleziska v jaskyni Königshöhle v rakúskom Badene. Pre túto kultúru je charakteristická výzdoba nazývaná kanelúra, teda plytký žliabok. V tomto období bolo opäť, po dlhšom čase, osídlené takmer celé Slovensko. Prakticky prvý raz v praveku sa na celom Slovensku a časti Európy vyskytuje jedna spoločná kultúra. Dôvodom kultúrneho zjednotenia bolo pravdepodobne väčšie používanie vozov so záprahmi, ktoré podstatne zlepšilo mobilitu obyvateľstva. Dokumentujú to nájdené hlinené modely vozov. Svojich zosnulých pochovávali akýmkoľvek spôsobom. Veľkou raritou, vymykajúcou sa z badenskej kultúry, sú dve pohrebiskách v údolí Slanej. Popol mŕtvych tu ukladali do nádob v tvare ľudského tela, tzv. sovích váz, ktoré najbližšie paralely majú v Tróji! Viac než pozoruhodné, vyvolávajúce rad otázok, na ktoré odpovede sa už asi nenájdu. A tak pustime uzdu fantázie a predstavme si, že asi pred piatimi tisícami rokov hrkoce dolinami Popradu voz so zapriahnutými koňmi, vezúci medené výrobky, ale aj predmety štiepanej a brúsenej industrie. Smeruje do výšinného opevneného strediska na Zámčisku s hlinenými domami. A možno vo voze boli aj darčeky, nakoľko veľkosť kovových výrobkov sa zmenšila. Stalo sa tak pravdepodobne preto, lebo sa minuli povrchové nerastné ložiská, čo viedlo k rozvoju textilnej výroby. Poukazujú na ňu nájdené hlinené prasleny, teda záťaž na vreteno a cievky na navíjanie nití. Ďalej sa rozšíril chov dobytka a oviec, čo umožnilo spracovávanie vlny. Črepy s atypickou povrchovou úpravou na jednom fragmente misy s hrdlom, kde vokajšia strana je zdrsnená nepravidelnými, horizontálne orientovanými odtlačkami pripomínajúcimi ryhy, sa vyskytujú len na niektorých výšinných sídliskách v povodí Popradu a Hornádu! Naši dávni predkovia tu zanechali na pravekom hradisku, v polohe Zámčisko, svojský prínos. Čo zanecháme my?

Smery pravekých ciest sa v podstate používajú dodnes. Od Spišskej Soboty a Popradu cez Kvetnicu viedla jedna z vetiev tzv. Jantárovej karavanovej cesty cez Gemer až po Balkán. To bol zrejme jeden z dôvodov vybudovania strážneho miesta na území dnešnej Kvetnice.

Ako prvý spomína nálezy na Zámčisku vo svojom diele „Topographische beschreibung des flusses Poprad oder in der zips“ z roku 1782 bádateľ a mineralóg Samuel Augustini ab Hortis, ktorý pôsobil ako evanjelický farár v Spišskej Sobote. Uvádza, že v lese zvanom „Schlosen“ akýsi chlapec našiel pri kľčovaní starých pňov v roku 1774 poklad, klbko zlatého drôtu o hmotnosti 224 g. V roku 1885 spišskonovoveský pedagóg, historik, archeológ a horolezec Alexander Münich, ktorý pôsobil ako učiteľ na evanjelickej škole v Poprade, uviedol, že nad Kvetnicou existoval hrad. Na kopci sa objavila strieborná minca, denár Márie z Anjou, ktorá vládla v rokoch 1382 až 1395, na averze s korunou a na reverze s dvojramenným krížom. Mária bola treťou zo štyroch dcér Uhorského kráľa Ľudovíta I., ktorý vraj zomrel na príznaky malomocenstva vo svojej kúrií v Trnave.

Na vrchole kopca Zámčisko je neveľká planina, kde v 15. storočí stála malá pevnosť strážiaca cestu z Popradskej kotliny do Gemera, ktorá sa niekedy stotožňuje s Popradským hradom. Sú domnienky, že hrad už v roku 1240-41 vzdoroval nájazdom Tatárov a že v ňom si našlo úkryt okolité obyvateľstvo. Popradského hradu sa roku 1433 zmocnili na 40 rokov Jiskrovci. Na východnej strane Zámčiska postavili novú strážnu vežu s kruhovým opevnením a priekopou hlbokou 13 m. Po vojenskej porážke pod hradom Stará Ľubovňa Jiskrovci opustili Popradský hrad a všetko zničili.

Vrchol Zámčiska sa nachádza v nadmorskej výške 921 m n. m. a nenáročná cesta k nemu vedie lesom od Kvetnice buď po zelenej značke, alebo náučným chodníkom. V cieli sa dá oddýchnuť v drevenom altánku, z ktorého sa dá vychutnať kruhový výhľad na Poprad, Vysoké Tatry, na Kráľovu hoľu a Hornádsku dolinu s obcami Spišské Bystré a Hranovnicu. O tomto čarovnom mieste sa môžete, resp. ste sa možno mohli dozvedieť z informačných tabúľ, ak sa nestali terčom vandalov ako v roku 2014.

Nádherný je príbeh stavby krížovej cesty a drevenej Kaplnky vzkriesenia v masíve Krížová nad Kvetnicou. Architekt Samuel Netočný stretol človeka s podobným snom, riaditeľa Mestských lesov Popradu Roberta Dulu. Sen zrealizovali prostredníctvom verejnej zbierky, daru človeka, ktorý sa rozhodol darovať svoje životné úspory a práce dobrovoľníkov.

Krížová cesta začína neďaleko Kostolíka svätej Heleny. Čarovné a tajomné prostredie striedajúceho sa lesa umocňujú husté bučiny a storočné jedle. Jeden úsek je strmý, symbolicky pripomínajúci, že k životu patria aj ťažkosti. Posledná tretina sa vinie miešaným borovým lesom pohodlne po hrebeni, až na vedľajší vrchol kopca Krížová, 930 m n. m. Osemnásť mohutných červených smrekov z okolitých lesov, vertikalita a materiál stromov premenili svoju formu do architektúry kaplnky. Jej konštrukcia je založená na unikátnom rozložení asi stovky drevených stĺpov. Ich vzájomná poloha vytvára masívnu stenu, cez ktorú ľudské oko neprehliadne a izoluje človeka od okolitej prírody. Naopak, ostré a precízne slnko prežiari cez malé štrbiny interiér a v každom momente mu prepožičia neopakovateľnú atmosféru.

Sviatočný čas viacnásobne umocňuje pocit pokoja a duševnej pohody s čarokrásnymi výhľadmi do majestátneho chrámu Matky Prírody. Prežite dobrý rok 2019, priatelia Potuliek.

7 ROČNÁ ZÁRUKA* GARANCIA KVALITY
VYROBENÉ NA SLOVENSKU
www.kia.sk
Originálny...
znamená ísť vlastnou cestou.
PROCEED
KIA
The Power to Surprise
Nová Kia ProCeed. Originálny ťah.
Úplne nová Kia ProCeed s originálnou dizajnovou koncepciou, ktorá je odvážna a sebavedomá zároveň, určuje svoje vlastné pravidlá. Inovatívny tvar karosérie s dynamicky sa zvažujúcimi líniami v sebe kombinuje silu a vzrušujúci pocit zo športového kupé so všestrannosťou a priestorom rodinného kombi. Prémiové prvky výbavy a vyspelé bezpečnostné systémy robia z modelov novej generácie Kia Ceed dokonalú kombináciu, vďaka ktorej sa stali finalistom európskej a aj národnej súťaže Auto roka 2019.
CAR OF THE YEAR 2019 FINALIST
Kia Motors Sales Slovensko s.r.o.: Bližšie informácie o ponuke sa dozviete u každého autorizovaného predajcu Kia.
Kombinovaná spotreba paliva 4,3–6,8 l/100 km, emisie CO_2: 111 –155 g/km. *Záruka 7 rokov/150 000 km. Obrázok je ilustračný.

Pre (ne)dokonalých rodičov

Nový Hyundai Santa Fe

Už od

34 990 €



Nový Hyundai Santa Fe prináša rodinám priestor, komfort a špičkovú bezpečnosť.

Nikto z nás nie je dokonalý, aj keď sa o to z celých síl snažíme. Počas šoférovania sa občas naše myšlienky rozutekajú rôznymi smermi a naše sústredenie sa tým oslabuje. Nový Hyundai Santa Fe sa však dokáže stopercentne venovať jazde a zároveň predvídať situácie namiesto nás. Preto je vybavený najmodernejšími bezpečnostnými systémami – udrží vozidlo v jazdnom pruhu, sleduje únavu vodiča a je vybavený systémom núdzového brzdenia. Absolútnou novinkou však je akustické varovanie pri zabudnutí dieťaťa na zadnom sedadle a zablokovanie dverí, ak by dieťa chcelo vystúpiť do rušnej premávky. A to robí zo Santa Fe dokonalé rodinné SUV.

Viac o bezpečnostných vychytávkach nového Santa Fe nájdete na **www.nedokonalyrodic.sk**.

www.hyundai.sk HyundaiSlovensko

HYUNDAI

5 ROKOV ZÁRUKY BEZ OBMEDZENIA KILOMETROV

HAVARIJNÉ POISTENIE

ZIMNÉ PNEUMATIKY

ĽAHKÉ SPLÁTKY

Kombinovaná spotreba: 5,7 – 6,3 l/100 km, emisie CO_2: 150 – 165 g/km. Foto je ilustračné. Hyundai 5-ročná záruka bez obmedzenia počtu najazdených km sa vzťahuje len na vozidlá Hyundai pôvodne predané cez autorizovaného predajcu Hyundai koncovému zákazníkovi podľa podmienok stanovených v záručnej knižke.