MOT'or

Nová technika

MAREC 2008 | 25 Sk | 25 Kc

Honda CR-V 2.0 Elegance

Seat Altea Freetrack 2.0 TDI DPF 4WD

VYSKÚŠALI SME:

Seat Altea Freetrack 2.0 TDI 4WD • Lexus GS 460 • Renault Twingo GT • Citroën C-Crosser 2.2 HDi Exclusive • Opel Corsa 1.2 Twinport Ecotec • Kia Rio Sporty • Honda CR-V 2.0 Elegance • Suzuki SX4 Sedan 1.6 5MT •

Suzuki SX4 Sedan 1.6 5MT

EKONOMIKA:

Úloha aj pre našu vládu

Opel Corsa Sport 1.2 Twinport Ecotec Cosmo

PREDSTAVUJEME:

Škoda Superb • Škoda Fabia Super 2000 • Ford Focus Coupé-Cabriolet • Jaguar X-Type • Fiat Fiorino • Peugeot Partner, 807 • Dodge SRT-8 •

Ford Focus Coupé-Cabriolet

Honda Accord

Chrysler 300C

Audi A4 Avant

Rolls-Royce Phantom coupé

9 771336 420084 03

www.toyota.sk

Toyota Yaris Spring s bohatou výbavou zadarmo

Vďaka tejto limitovanej edícii ušetríte až 50 000 Sk a získate tak **zadarmo klimatizáciu, 15“ zliatinové disky, ozdobné prahové lišty, športovú hlavicu radiacej páky a športovú úpravu zadného nárazníka**. To všetko navyše so svižným motorom 1,3 VVT-i 64 kW. Keď k tomu pripočítate bohatú štandardnú výbavu, ktorá už obsahuje 4 airbagy, ABS + EBD, rádio s CD prehrávačom, elektricky ovládané predné okná, centrálne zamykanie s diaľkovým ovládaním a systém sklápania sedadiel Easy Flat, získate naozaj exkluzívne vybavené vozidlo. Informácie o akciovom zvýhodnení pre verzie s motormi 1,0 VVT-i získate u všetkých autorizovaných predajcov.

PRÍKLAD FINANCOVANIA*	ZVÝHODNENIE	CENA S DPH	MESAČNÁ SPLÁTKA (s poistením)
Yaris 1,3 VVT-i 5-dv. Spring 64 kW	Výbava v hodnote 50 000 Sk zadarmo	394 900 Sk	3 999 Sk
Yaris 1,0 VVT-i 5-dv. Base Cool 51 kW	Klimatizácia zadarmo	339 900 Sk	3 444 Sk

Príďte sa presvedčiť počas testovacej jazdy k niektorému z našich autorizovaných predajcov.

malýVEĽKÝ Yaris

TODAY TOMORROW TOYOTA

Yaris 1,3 VVT-i, kombinovaná spotreba 6,0 l/100 km, emisie CO_2 141 g/km; Yaris 1,0 VVT-i, kombinovaná spotreba 5,4 l/100 km, emisie CO_2 127 g/km.
Vozidlo na obrázku je aj s príplatkovou metalickou farbou. Ponuka platí na vozidlá predané do 30. 6. 2008.
* Príklad financovania prostredníctvom Toyota Genio na 72 mesiacov. Akontácia je 60 %. Splátka je vrátane havarijného a povinného poistenia. RPMN 11,77 %.

Autorizovaní predajcovia:

Bratislava
PPC Team plus, s. r. o.
tel.: 02/67 20 17 23

Bratislava
AUTOGRAND, a. s.
tel.: 02/44 45 48 90

Bratislava
AWF Slovakia, s. r. o.
tel.: 02/45 52 55 73

Banská Bystrica
AUTO CAR-BB, s. r. o.
tel.: 048/416 55 66

Piešťany – Horná Streda
VV Auto, s. r. o.
tel.: 032/777 37 14

Komárno
Target Komárno, s. r. o.
tel.: 035/773 01 79

Košice
Autolux Košice, s. r. o.
tel.: 055/625 40 84

Nitra
Autocentrum Nitra, s. r. o.
tel.: 037/777 77 77

Poprad
AUTOKLUB-PP, s. r. o.
tel.: 052/772 30 79

Prešov
PK AUTO, s. r. o.
tel.: 051/758 19 63

Trenčín
VV Auto, s. r. o.
tel.: 032/744 64 64

Trnava
AUTOGRUPP, s. r. o.
tel.: 033/551 37 80

Žilina
AT, a. s.
tel.: 041/706 52 00

Fikcia? Nie. Lízing!

Autá, technológie, nehnuteľnosti a mnoho ďalších predmetov,
ktoré potrebujete alebo po nich jednoducho túžite.
S lízingovou spoločnosťou B.O.F. ich môžete získať ihneď,
bez prekážok a zbytočného čakania.
To nie je fikcia. To je lízing.

Bezplatná infolinka: 0800 11 24 64

B·O·F LEASING

www.bof.sk prefinancujeme | takmer | všetko

www.autoalles.sk

AUTOALLES

1200 áut

...autá bez rizika

64 ks

od 1946 Sk/mes. 199 000 Sk
ŠKODA OCTAVIA
1,9SDi, 50kW, 5dv, r.v.: 2002, airbag, centrál, servo, imobilizér
T 2998

26 ks

od 1691 Sk/mes. 175 000 Sk
PEUGEOT 206
1,4i, 55kW, 5dv., r.v.: 2000, airbag, centál, imobilizér, 1. majiteľ
T 1702

84 ks

od 1400 Sk/mes. 155 000 Sk
ŠKODA FABIA
1,4MPi, 44kW, 5dv., r.v.: 2000, airbag, rádio, kúpené v SR, 1. majiteľ
T 1926

11 ks

od 1351 Sk/mes. 159 000 Sk
RENAULT THALIA
1.4, 55kW, 4dv., r.v.: 2001, 2 x Airbag, centrál, el. okná, tón. sklá, 1. majiteľ
T 6225

januárové zľavy 5.000 - 20.000 SK

K zakúpenému autu skvelý darček
- **sada zimných pneumatík*** - pre vašu bezpečnosť
- **autosedačka*** - pre bezpečnosť vášho dieťaťa
- **autoalarm*** - pre bezpečnosť vášho auta
- **cúvacie senzory*** - pre bezpečné cúvanie

*Akcie nie je možné navzájom kombinovať

bezplatná linka 0800 126 126

Otvorené: PO - NE / 8 - 20 hod.

TURANY - TRUSALOVÁ 1, MARTIN, 800 ÁUT
PREŠOV - PETROVANSKÁ, smer KOŠICE, 500 ÁUT
TRENČÍN - TRENČIANSKA TEPLÁ, 500 ÁUT
BRATISLAVA - výkup: 0904 191 916, 0903 020 102

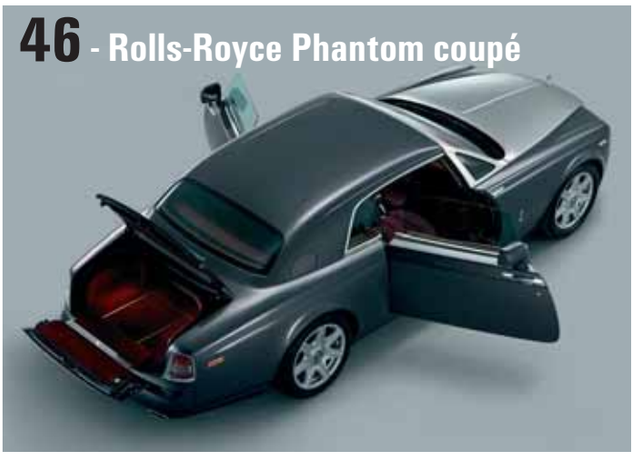
Obsah

38 - 300C – americká klasika s novým kabátom

Automobilka Chrysler po troch rokoch úspešného predaja typu 300C pripravila pre tento rok jeho inováciu, ktorá vlajkovej lodi značky dodáva ešte viac pohodlia, bezpečnosti a luxusu ako kedykoľvek predtým.

40 - Nový vrchol v ponuke Škody

43 - Emotívne kombi



46 - Rolls-Royce Phantom coupé

EKONOMIKA

Naliehavá výzva aj pre našu vládu 4
Prevrat na trhu USA 16

BEZPEČNOSŤ PREMÁVKY

SATC 8

PRÁVNA RUBRIKA 12

VYSKÚŠALI SME

Honda CR-V 2.0 Elegance 20
Kia Rio Sporty 22
Lexus GS 460 24
Renault Twingo GT 26
Citroën C-Crosser 2.2 HDi Exclusive 28
Opel Corsa 1.2 Twinport Ecotec 30
Seat Altea Freetrack 2.0 TDI 4WD 32
Suzuki SX4 Sedan 1.6 5MT 34

PREDSTAVUJEME

Honda Accord 36
Chrysler 300C 38
Škoda Superb 40
Škoda Fabia Super 2000 42
Audi A4 Avant 43
Ford Focus Coupé-Cabriolet 44
Rolls-Royce Phanthom Coupé 46
Jaguar X-Type 47
Fiat Fiorino 48
Peugeot Partner, 807 52
Dodge SRT-8 54

48 - Budú aj osobné verzie

Fiat Professional predstavuje svoj najnovší automobil vyhovujúci najnovším požiadavkám na mestskú prepravu tovaru - nový Fiat Fiorino. Toto originálne úžitkové vozidlo, ktoré vzniklo zo spoločného projektu Fiat a PSA, sa vyrába v závode Tofas v tureckom meste Bursa. Po nákladnej verzii Fiorina budú uvedené na trh aj jeho osobné verzie.

78 - Miniatúry

TECHNIKA

Aktívne riadenie a jazdné vlastnosti 50
Od Samby po Space-up 56
Reverse Engineering 58

CENNÍKY OSOBNÝCH AUTOMOBILOV 60

RUBRIKA PRE MLÁDEŽ

Hry s fyzikou 74

HISTÓRIA MOTORIZMU

15 miliónov automobilov Volvo 73
Od Aero po Z 74
Historické vozidlá 76

MODELY

Svet v miniatúre 78

POZNÁVAME VLASŤ

Potulky po Slovensku 80

MOT'or Nová technika

vychádza raz mesačne vo vydavateľstve
Elektro-energo, s.r.o., Drotárska 21/A,
811 02 Bratislava

Redakcia:
Drotárska cesta 21/A, 811 02 Bratislava,
e-mail: motor@chello.sk, www.mot.sk

Šéfredaktor:
Ing. Samuel Bibza, tel.: 02/625 270 78

Redaktori:
Ing. Radomír Mlýnek, Ing. Ján Olach

Nevyžiadané rukopisy a obrazové predlohy
autorom nevraciame

Grafická úprava:
Baron Prasil, s.r.o., www.baronprasil.sk

Rozširuje:
Mediaprint-Kapa, a.s., Vajnorská 137,
831 04 Bratislava 3,

Objednávky na predplatné prijíma každá
pošta a doručovateľ Slovenskej pošty.
Objednávky do zahraničia vybavuje Slovenská
pošta, a.s., Stredisko predplatného tlače,
Nám. Slobody 27, 810 05 Bratislava 15,
e-mail: zahranicna.tlac@slposta.sk,
Mediaprint Kapa a.s., oddelenie inej
formy predaja, tel.: 02/44442773,
fax: 02/44458819, 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 dňa 25. 02. 2008

Naliehavá výzva aj pre našu vládu

V prvom tohtoročnom čísle sme písali o problémoch, ktoré prináša masívny dovoz starších používaných áut do väčšiny nových členských štátov Európskej únie. V priebehu rokov 2004 až 2007 sa do Bulharska, Českej republiky, Litvy, Lotyšska, Poľska, Rumunska a Slovenska doviezlo takmer 7 miliónov používaných áut, prevažne z pôvodných štátov Európskej únie. Približne polovica z nich mala vek nad 10 rokov. Najmä na žiadosť zástupcov v asociácii európskych výrobcov automobilov /ACEA/ zo Slovenska, Českej republiky a Poľska došlo 17. decembra 2007 v Bruseli k mimoriadnemu zasadaniu tejto asociácie, ktoré bolo venované „presúvaniu" používaných áut z pôvodných do nových členských štátov EÚ.

Zástupcovia z pôvodných štátov EÚ v ACEA spočiatku nemali veľa chuti venovať sa tomuto problému, lebo tento jav ich štátom pomáha zbavovať sa starých áut. Napokon však akceptovali najmä argument, že ako výrobcovia automobilov sa nezbavia v zmysle legislatívy EÚ zodpovednosti za ekologicky vyhovujúcu recykláciu automobilov, ktoré v minulosti vyrobili. A nahromadenie takýchto vozidiel v štátoch s nedostatočnými recyklačnými kapacitami by mohlo byť i pre nich vážnym problémom. Aj vďaka ich súhlasnému stanovisku Sekretariát ACEA prijal nasledovné prehlásenie:

Prehlásenie k problematike používaných automobilov

Asociácia reprezentujúca automobilových výrobcov a dovozcov Bulharska, Cypru, Českej republiky, Estónska, Maďarska, Litvy, Lotyšska, Malty, Poľska, Rumunska, Slovenska, Slovinska a Turecka, práve tak ako Asociácia európskych výrobcov automobilov (ACEA), vyzývajú vlády príslušných štátov a Európsku komisiu k prijatiu všetkých potrebných opatrení pre vyriešenie negatívnych environmentálnych a dopravno-bezpečnostných dôsledkov súčasného trendu starnutia vozidlového parku v mnohých členských štátoch (ČŠ) EÚ. Naliehame na orgány v medziach komunitárneho práva k prijatiu príslušných administratívnych, technických a daňových opatrení na zabránenie predaja a použitiu najviac znečisťujúcich a nebezpečných automobilov. Je jasné, že bez takýchto opatrení ambiciózne ciele EÚ v oblasti úspory palív, znečistenia vzduchu a bezpečnosti cestnej dopravy nebudú dosiahnuteľné.

1. Problémy na riešenie

EÚ vynakladá značné úsilie na riešenie otázok klimatických zmien a zlepšovania kvality ovzdušia i bezpečnosti cestnej dopravy. Pre automobilový sektor to znamená priebežné sprísňovanie technických požiadaviek na nové vozidlá. V posledných rokoch EÚ prijala okrem iného nové pravidlá v oblastiach ochrany chodcov a emisií výfukových plynov (Euro 5 a 6). Požiadavky týkajúce sa emisií CO2 osobných automobilov sa musia prijať vo veľmi blízkej budúcnosti. Existuje teória, že keď viac vozidiel splňujúcich všetky tieto požiadavky vstúpi do súčasného vozidlového parku, bude takýto park postupne bezpečnejší, tzv. čistejší a hospodárnejší z hľadiska spotreby paliva. Problém je, že v mnohých ČŠ EÚ sa dnes deje pravý opak.

Starý vozidlový park

Situácia je najakútnejšia v štátoch, ktoré vstúpili do EÚ od roku 2004. Zatiaľ čo priemerný vek osobných automobilov na cestách väčšiny „starých" ČŠ je asi 7 - 8 rokov, je to okolo 15 rokov vo väčšine „nových" ČŠ. To znamená, že v dobe, keď EÚ prijíma jedny z najprísnejších environmentálnych noriem pre nové automobily na svete, veľká väčšina automobilov na cestách významného počtu členských štátov Únie nie je vybavená dokonca ani katalyzátormi. V niektorých ČŠ je to až 75 % všetkých vozidiel. Za predpokladu, že automobily plniace normy Euro 6 emitujú o 90 % menej NOx a pevných častíc ako automobily bez katalyzátorov (Euro 0), je jasné že EÚ nedosiahne svoje ciele nikdy, ak budú pokračovať súčasné trendy.

Dovozy používaných vozidiel tento problém zväčšujú

V skutočnosti vozidlový park vo väčšine nových ČŠ dokonca ďalej starne. To vyplýva z mohutného nárastu dovozu používaných automobilov od času vstupu týchto štátov do EÚ v roku 2004. Niekoľko vlád bolo prinútených zrušiť existujúce obmedzenia na dovozy používaných automobilov a upraviť svoje daňové systémy kvôli zabezpečeniu voľného pohybu tovaru v rámci EÚ a zabráneniu diskriminačného zdaňovania /vrátane Slovenska, pozn. red./. Napríklad v Poľsku stúpli dovozy používaných automobilov z 36 000 v roku 2003 na skoro 1 milión v roku 2007. Niet divu, že predaje nových automobilov poklesli za rovnaké obdobie o 15 %, z približne 350 000 kusov na asi 300 000 automobilov. Takže ojazdené vozidlá v súčasnej dobe dominujú na automobilovom trhu väčšiny nových ČŠ. Zatiaľ čo pomer medzi novými a používanými vozidlami vstupujúcimi do policajnej evidencie v Poľsku je 1:3, dosahuje napríklad v Litve hodnotu až 1:10. Pretože mnoho z týchto používaných autombilov je veľmi starých, vozidlový park sa stáva dokonca starším ako to bolo predtým.

Niekoľko členských štátov má skúsenosti aj s významnými dovozmi používaných vozidiel z tretích krajín. V prípade pobaltských štátov ide obvykle o vozidlá z USA, zatiaľ čo v prípade Cypru a Malty ide väčšinou o vozidlá pôvodom z Japonska. Napríklad do Litvy bolo v roku 2007 dovezených približne 25 000 používaných automobilov z USA. I keď asi polovica z nich cez Litvu len prechádzala na svojej ceste do ďalších destinácií vnútri i mimo EÚ, 12 000 vozidiel z USA bolo zaregistrovaných v Litve. Vzhľadom k tomu, že trh s novými automobilmi predstavoval menej ako 20 000 kusov, je jasné, že dovozy z USA sú významným faktorom starnutia vozidlového parku v štátoch ako je Litva.

Naše hlavné znepokojenie vo veci dovozu používaných vozidiel z tretích štátov je vyvolané tým, že tieto automobily sú často zaregistrované bez riadneho overenia ich súladu s technickými predpismi EÚ. Orgány členských štátov zneužívajú schvaľovacie procedúry pre súkromné individuálne dovozy - pôvodne určené pre súkromné dovozy jednotlivých vozidiel - k legalizovaniu dovozu veľkého množstva používaných vozidiel pre obchodné účely bez kontroly, či takéto vozidlá zodpovedajú platným normám EÚ. Skôr častejšie než zriedka deklarované colné hodnoty týchto dovážených vozidiel sú umelo podhodnocované a vedú k uplatneniu neoprávnene malých ciel a registračných daní. Táto prax je však značne rozšírená aj pri dovoze používaných vozidiel z ostatných členských štátov EÚ.

Dovoz veľmi starých používaných vozidiel v masovom meradle nespôsobí v mieste ich novej prevádzky len zhoršovanie kvality ovzdušia a dopravnej bezpečnosti, ale zaťaží príslušné štáty ohromným problémom recyklácie týchto automobilov na konci ich životnosti - v nie príliš vzdialenej budúcnosti. To bude najvážnejší problém pre nové členské štáty, pretože dovážajú veľké množstvo starých vozidiel z pôvodných štátov EÚ. Aj z tohto hľadiska je zavedenie nápravných opatrení urgentné.

2. Navrhované opatrenia

Naliehame na orgány v medziach komunitárneho práva, aby prijali príslušné administratívne, technické a daňové opatrenia na zabránenie predaja a používania najviac znečisťujúcich a nebezpečných automobilov. Je jasné, že bez takýchto opatrení ambiciózne ciele EÚ v oblasti úspory palív, znečistenia vzduchu a bezpečnosti cestnej dopravy nebudú dosiahnuteľné.

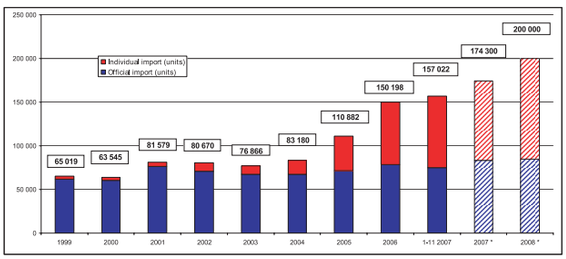
Najmä navrhujeme, aby národné orgány modifikovali svoje daňové systémy, ktoré sa v súčasnosti chovajú pozitívne ku starším, viac znečisťujúcim a menej bezpečným automobilom. Mali by vážne uvažovať o zavedení emisných noriem (Euro 0-6) ako základe pre stanovenie ročnej cirkulačnej alebo cestnej dane. Prípadne by mohli uplatniť túto novú daňovú bázu len na vozidlá registrované po vstupe modifikovaného daňového systému do platnosti. Tak by sa mohli vyhnúť situácii, aby vlastníci starších vozidiel museli čeliť významnému nárastu svojej daňovej záťaže. Alebo by mohli uplatniť novú daňovú bázu na všetky vozidlá v parku progresívnym zväčšovaním daňových sadzieb. Nemecko použilo tento model úspešne v deväťdesiatych rokoch kvôli odstráneniu veľmi významného objemu automobilov bez katalyzátorov z vozidlového parku. Z nášho pohľadu by tento druh dane nebol diskriminačný voči dovozom používaných vozidiel, ani by nebránil voľnému pohybu tovarov v rámci EÚ. Sme presvedčení, že táto daňová úprava môže, a mala by byť uskutočniteľná bez strát príjmov vlády alebo nárastu celkovej daňovej záťaže pre motoristov.

Ak národné vlády modifikujú svoje existujúce daňové systémy, veríme, že by tiež pritom mohli seriózne uvažovať o posune k daňovej báze založenej na

emisiách CO2 v prípade nových automobilov. To by sa dalo uskutočniť vo vzťahu k registračnej dani (kde existuje), ročnej cirkulačnej dani nebo obom. Takáto CO2 daň by veľmi prispela k dosiahnutiu cieľov v oblasti klimatických zmien, teda cieľom, ktoré si EÚ a jednotlivé ČŠ uložili. Najmä by to pomohlo dosiahnuť významné zmenšenie emisií CO_2 z osobných automobilov, o čo sa EÚ pokúša. Rozhodne by to predstavovalo motiváciu pre kupujúcich, aby uprednostňovali úspornejšie modely. Podľa nás by táto „CO_2 daň" mala byť lineárna, napríklad by mala nastaviť daňové sadzby ako priamo úmerné k úrovni emisií CO_2. Navyše by mala byť technicky neutrálna a nediskriminačná voči akýmkoľvek špecifickým automobilovým typom, segmentom alebo triedam.

V administratívnej a technickej rovine by sa národné i EÚ orgány mali vyhnúť tomu, aby procedúry týkajúce sa individuálneho schvaľovania jednotlivých vozidiel boli zneužívané k povoľovaniu hromadných dovozov používaných automobilov profesionálnymi obchodníkmi bez riadneho overenia ich zhody s technickými predpismi EÚ. Navrhujeme, aby kedykoľvek, keď národné orgány poskytnú individuálne schválenie vozidlám importovaným z tretích štátov, napríklad výnimku z jedného alebo viacerých technických predpisov platných v EÚ, boli zaviazané minimálne k tomu, aby zabezpečili, že takéto vozidlá splnia alternatívne, ekvivalentné požiadavky. Naliehame na Európsku komisiu, aby čo možno najrýchlejšie pokročila v legislatívnych návrhoch definujúcich tieto alternatívne požiadavky. Tešíme sa na prerokovávanie týchto návrhov s príslušnými národnými a EÚ orgánmi v otvorenej a konštruktívnej atmosfére v blízkej budúcnosti.

Official import and individual import comparison 1999 - 2007, forecast 2008



Automotive Industry Association of Slovak Republic Brussel 14.12.2007

Dúfame, že na túto výzvu Sekretariátu ACEA veľmi rýchlo a pozitívne zareaguje aj naša vláda i poslanci zo Slovenska v Európskom parlamente. Podľa odhadu odborníkov by sa malo na naše územie tento rok doviezť približne 115 000 používaných automobilov zo zahraničia. A v roku 2009 by ich mohlo byť až 200 000. Z hľadiska bezpečnosti premávky aj spoluzodpovednosti štátu /s výrobcami/ za recykláciu vozidiel o pár rokov, keď sa väčšina z nich už nebude dať udržať v prevádzke, by bolo dobre, keby bolo dovezených starých automobilov čo najmenej. Dobre by to bolo s veľkou pravdepodobnosťou aj pre ľudí, ktorí o dovoze starých používaných áut uvažujú. Kvôli váženému riziku potreby finančne nákladných opráv takýchto vozidiel už v krátkom čase po ich kúpe, ale aj kvôli možnosti zmeny zdaňovania vozidiel podľa množstva produkujúcich emisií, najmä CO_2.

-red.-

Kia Motors Slovakia získala medzinárodný certifikát ISO 14001

V pondelok, 4. februára 2008, spoločnosť Kia Motors Slovakia za účasti ministra životného prostredia Slovenskej republiky pána Jaroslava Izáka oficiálne prevzala medzinárodný certifikát systému environmentálneho manažérstva ISO 14001, ktorý jej udelila nezávislá certifikačná spoločnosť Det Norske Veritas na konci minulého roku.

Zodpovedné správanie sa k životnému prostrediu bolo jednou z priorít spoločnosti Kia Motors Slovakia už od začiatku investície. Celý proces zavedenia systému environmentálneho riadenia začal už vo fáze dizajnu závodu. Množstvo odborných štúdií, ktoré predchádzali realizácii investície, napomáhali pri projektovaní a výstavbe závodu minimalizovať dopad projektu na životné prostredie.

Počas výstavby boli prísne kontrolované legislatívne a iné požiadavky, aby bola zabezpečená potrebná úroveň ochrany životného prostredia. Spoločnosť Kia Motors Slovakia a jej zamestnancov teší, že vyvrcholením ich úsilia a práce počas inštalácie technológií, spustenia testovacej ako aj sériovej výroby bolo úspešné zavedenie systému environmentálneho manažérstva, ktorého výsledkom je získanie certifikátu ISO 14001.

„Našu pozornosť sme pri spustení prevádzky zamerali na dodržiavanie všetkých platných noriem a predpisov z oblasti ochrany životného prostredia a splnenie zákonných požiadaviek. Som nesmierne rád, že sme mali možnosť svoj záväzok o zodpovednosti k životnému prostrediu tak jasne deklarovať aj tým, že sme medzinárodne uznávaný environmentálny certifikát ISO 14001 získali ani nie rok po spustení sériovej výroby, a to v novembri minulého roku," povedal prezident spoločnosti pán In-Kyu Bae.

Prezident spoločnosti Kia Motors Slovakia prevzal environmentálny certifikát ISO 14 001 od predsedu certifikačnej komisie

Technológie výrobného a nevýrobného charakteru, ktoré spoločnosť Kia Motors Slovakia používa, spĺňajú predpísané normatívne požiadavky a mnohé z nich patria medzi najlepšie dostupné na trhu, s minimálnym dopadom na životné prostredie.

Kvôli vytvoreniu a ustáleniu ekologických výrobných systémov spoločnosť naplánovala dlhodobú stratégiu environmentálnej politiky. Jej realizácia zahŕňa uskutočnenie predpísaných meraní, ako napríklad meranie znečisťujúcich látok emitovaných do ovzdušia, a uvedenie efektívneho systému sledovania kvality podzemných vôd s telemetrickým prenosom dát. V lakovni výrobného závodu sa na zmenšovanie objemu spotrebovávanej vody, emisií a odpadu využíva proces filtrácie a termické odlučovacie zariadenie, ktoré rozkladá prchavé organické zlúčeniny pri procese sušenia a vypaľovania karosérií. Na úpravu vody sa používa systém filtrov a tri reverzné osmózy, ktoré patria medzi najväčšie nainštalované na Slovensku.

Kia Motors na Slovensku si je vedomá svojho vplyvu na životné prostredie a jej hlavným záväzkom je aj naďalej zlepšovať environmentálne povedomie svojich zamestnancov a zlepšovať svoje environmentálne správanie sa.

-ka-

Euro na Slovensku privezú vozidlá Land Rover DISCOVERY 3

V priestoroch Ministerstva vnútra SR sa 28. januára konalo slávnostné odovzdávanie vozidiel Land Rover Discovery, ktoré sú určené do kolóny na ochranu pri prevoze eurobankoviek a eurových mincí na Slovensko. Za dodávateľa, spoločnosť T.O.P. AUTO Bratislava a.s., autorizovaného predajcu značky Land Rover, sa odovzdávania zúčastnil pán Eduard Klőckler, riaditeľ spoločnosti, ktorý symbolicky odovzdal kľúče od šiestych vozidiel do rúk guvernéra Národnej banky Slovenska pánov Ivana Šramka a ministra vnútra Roberta Kaliňáka. Potom kľúče putovali do rúk tých najpovolanejších, členov špeciálneho útvaru, ktorý bude vozidlá využívať.

Rešpekt vzbudzujúce autá Land Rover Discovery poháňa šesťvalcový vznetový motor so zdvihovým objemom 2,7 litra, výbava stupňa SE zahŕňa aj automatickú prevodovku, pneumatické pruženie, unikátny systém Terrain Response pre jazdu na rôznych povrchoch. Ostatné úpravy na autách boli urobené podľa špecifických požiadaviek zložiek Ministerstva vnútra a Národnej banky Slovenska.

So vstupom Slovenskej republiky do eurozóny v roku 2009 vznikla výzva, ako bezpečne dopraviť na naše územie 188 miliónov eurobankoviek a približne 400 miliónov euromincí. Ochranu pri rozvoze peňazí do bánk a peňažných ústavov po celom Slovensku budú zabezpečovať špeciálne jednotky ministerstva vnútra a obrany.

O zavedení eura na Slovensku by sa malo rozhodnúť v polovici roka. Ak nás európske inštitúcie pozvú do eurozóny, bude Slovensko prvým štátom z Vyšehradskej štvorky, ktorý prevezme euro. Ak by sa to naplnilo, od odovzdania áut do zavedenia eura by zostalo presne 338 dní.

PRÍPRAVA NA EURO

Allianz – Slovenská poisťovňa sa na zavedenie eura kontinuálne pripravuje od začiatku roka 2007, paralelne so vznikom generálneho „euro zákona". Od februára 2008 ponúka svojim klientom nové „euro bonusy".

K produktu investičného životného poistenia Invest Strategie môže klient získať atraktívny EUROBONUS a ku kapitálovému životnému poisteniu Život EUROPRÉMIU PLUS. EUROBONUS je benefit poisťovne pre klienta vo forme extra vkladu vo výške jedného mesačného poistného. EUROPRÉMIA PLUS je garancia extra zhodnotenia na úrovni 4 % (okrem garantovaného zhodnotenia).

Allianz – Slovenská poisťovňa svojim klientom garantuje, že v súvislosti s prechodom na euro sa nebude meniť poplatková politika spoločnosti a rovnako garantuje dohodnuté obchodné podmienky v poistných zmluvách z minulosti.

„Z doterajšieho vývoja slovenskej ekonomiky je veľmi pravdepodobné, že aj na Slovensku bude po splnení maastrichtských kritérií euro novou národnou menou. Po technickej stránke je naša spoločnosť vo vysokom štádiu pripravenosti a neustále sa realizujú naplánované kroky súvisiace s prechodom na euro. Všetky opatrenia sme urobili tak, aby sme klientov nezaťažili technickými otázkami, ale zároveň sme ich o všetkom informovali," povedal člen predstavenstva Allianz – SP Viktor Cingel.

V súvislosti s duálnym zobrazovaním súm je Allianz – Slovenská poisťovňa pripravená hneď v najbližších týždňoch po oznámení fixného kurzu EUR/SKK duálne zobrazovať sumu poistného ako i sumu vyplácanú pri poistných udalostiach v dvoch menách. Bude sa to týkať tzv. návrhopoistky (tlačiva, ktoré klient alebo obchodný zástupca vyplňuje pri obchodnom rozhovore), ale samozrejme aj ostatnej korešpondencie, ktorú pravidelne zasiela klientom. Postupne od momentu vyhlásenia fixného kurzu až do konca roka budú všetky listy klientom ako i poistky, oznámenia, dodatky a pod. obsahovať výšku poistného, resp. výšku plnenia pri poistnej udalosti, tak ako stanovuje generálny zákon schválený NR SR.

Okrem nevyhnutného technického zabezpečenia a konverzie IT systémov, chce Allianz – Slovenská poisťovňa svojim klientom poradiť, pomôcť a poskytnúť informácie o tom, ako túto situáciu využiť v ich prospech. Viac informácií je možné získať na bezplatnej infolinke Allianz Direct 0800 122 222, v ktorejkoľvek pobočke Allianz – SP, na internetovej stránke www.allianzsp.sk alebo prostredníctvom širokej siete obchodných zástupcov.

Ford má za sebou najúspešnejší rok v histórii

Rok 2007 bol pre značku Ford na Slovensku už piatym po sebe idúcim rokom rastu. Od roku 2002 spoločnosť Summit Motors Slovakia, spol. s r.o. (SMS), importér vozidiel značky Ford na Slovensku, sústavne posilňuje postavenie značky na našom trhu. V súčasnosti má vybudovanú predajnú sieť na 12 miestach Slovenska. Tento rok pribudnú ďalšie predajné miesta - v Bratislave, Martine a Lučenci.

V roku 2007 bolo na Slovensku registrovaných 4111 vozidiel značky Ford, čo prekonalo plán predaja. Tento úspech možno pripísať vhodnej produktovej politike značky, rozvoju predajno-servisnej siete na Slovensku a marketingovej stratégii SMS.

Rok 2008 vidí vedenie spoločnosti Summit Motors Slovakia optimisticky. Spoločnosť Ford of Europe uvedie v tomto roku niekoľko noviniek, ktoré iste ocenia aj zákazníci na slovenskom trhu. Navyše, tak ako v minulosti, SMS pripravuje na základe skúseností a analýz trhu ponuku produktov „šitú" tak, aby uspokojila požiadavky slovenského zákazníka.

Ford na Slovensku v roku 2007:

- Ford S-MAX získal ocenenie „Auto roka na Slovensku 2007" (aj v Európe)
- Ford Transit bol ocenený ako „Medzinárodná dodávka roka 2007"
- Nové produkty: Ford C-MAX (nahradil Ford Focus C-MAX), nové Mondeo
- Summit Motors Slovakia, spol. s r.o. oslávilo 5. výročie vzniku
- Otvorenie predajno-servisného centra v Poprade
- Svoju „daň za úspech" zaplatili typy S-MAX, Galaxy, nové Mondeo aj Transit – pre veľký záujem zo strany zákazníkov a nedostatok výrobnej kapacity Ford nestíhal dodávať spomínané automobily nielen na náš trh
- Nový Ford Mondeo získal 5 hviezdičiek v testoch Euro NCAP za ochranu dospelých cestujúcich . Toto hodnotenie je jedným z desiatich najlepších výsledkov v testoch Euro NCAP. Ford je jediný výrobca so štyrmi modelmi v top 10 Euro NCAP (s Galaxy, S-MAX, Focus)
- Najpredávanejšie typy: Ford Fiesta (1363 ks), Ford Focus (1080 ks) a Ford Fusion (929 ks)

Vývoj predaja vozidiel značky Ford na Slovensku od roku 2003:

Rok	Predaj v ks	Medziročný rast	Trhový podiel
2003	1131	-	1,61 %
2004	1546	04/03: 36,7 %	2,27 %
2005	3019	05/04: 95,3 %	4,10 %
2006	3443	06/05: 14,0 %	4,35 %
2007	4143	07/06: 20,3 %	4,94 %

OMV vytvára značku VIVA ako svet pôžitku

OMV, vedúca spoločnosť v strednej Európe v oblasti ropy a plynu, mení na svojich čerpacích staniciach obchody VIVA. Nový koncept, ktorého cieľom je poskytnúť najvyššie štandardy v príjemnosti prostredia, kvalite, službách a čistote, je vytvorený tak, aby zodpovedal potrebám zákazníkov, ktorí cestujú. OMV sa týmto krokom chce jednoznačne odlíšiť od konkurencie – napríklad mimoriadnou kvalitou kávy, ktorá sa vyrovná káve podávanej v kaviarňach, a čerstvosťou podávaných jedál. Do roku 2010 bude na každej druhej z 2518 čerpacích staníc OMV v strednej Európe vytvorený obchod VIVA podľa tohto nového konceptu. Na Slovensku už prešlo zmenou dizajnu prvých 8 čerpacích staníc /spomedzi 68/, na ktorých sa nachádzajú VIVA obchod a reštaurácia. Do konca roku 2008 by sa mal počet takto zmenených predajných miest zväčšiť o polovicu.

VIVA sa usiluje poskytnúť pôžitok zákazníkom obľubujúcim kávu. Káva je vyrobená zo 100 % prvotriednej kvality kávových zŕn typu Arabica. Jej ponuka zahŕňa 6 druhov kávy – od espressa a cappuccina až po latte macchiato. Okrem toho si ich zákazník môže dochutiť ďalšími štyrmi príchuťami.

V ponuke je aj novinka - široký výber čerstvo pripravovaných sendvičov priamo na čerpacej stanici. Okrem toho je na výber množstvo studených aj teplých jedál pripravovaných tiež priamo na čerpacej stanici. Všetky ponúkané „snacky" a nápoje sú určené na cestu so sebou, tzv. "to-go", a to v baleniach vhodných pre zákazníkov, ktorí preferujú vziať si jedlo na cestu alebo domov.

V obchodoch VIVA na čerpacích staniciach OMV si môžu zákazníci vybrať kvalitu z prehľadne vystaveného sortimentu, ktorý tvorí 1500 základných položiek.Tí, ktorí hľadajú zdravé potraviny, majú teraz už na výber z dvoch druhov čerstvých šalátov, výberu mliečnych výrobkov a ovocných štiav. Architektonicky stavia nový VIVA dizajn na otvorenosti. Rozšírením podlahovej plochy až na 120 metrov štvorcových vytvára priestor, ktorý maximalizuje pohodlie pre zákazníka. Zjednotil sa priestor určený pre nákup a pre občerstvenie. Inovatívny osvetľovací systém vytvára vo vnútri podmienky zodpovedajúce dennému svetlu, pričom otvorené, pozdĺžne umiestnené chladiace priestory umožňujú zákazníkom jednoduchý a priamy prístup k potravinám aj nápojom.

Súčasťou nového konceptu VIVA je rozsiahly vzdelávací program, ktorý bude obsahovať šesť tréningových tém. Partnerom a pracovníkom na čerpacích staniciach bude poskytnutý špeciálny tréning, ktorý sa zameria na celkovú filozofiu konceptu VIVA, ponuku produktov a kvalitu služieb. Celkovo sa program bude skladať z 12 tréningových dní pre partnerov a 10 dní pre trénerov čerpacích staníc. Rozsiahlosťou svojich vzdelávacích programov patrí OMV medzi lídrov v oblasti tréningov a rozvoja.

VIVA sa v súčasnosti nachádza na 900 z približne 2500 čerpacích staníc OMV na území 13 štátov v strednej Európe. Do roku 2010 bude každá druhá z čerpacích staníc OMV ponúkať zážitok z pohodlného nakupovania a občerstvenia v novom koncepte obchodov VIVA.

Čím staršie vozidlo, tým menšie poistné

Wüstenrot poisťovňa opäť mení situáciu na trhu autopoistenia. Revolučnou novinkou bola v máji 2004 kategorizácia vozidiel podľa výkonu motora. Pri príležitosti 10. výročia svojho pôsobenia na Slovensku prináša atraktívne sadzby havarijného poistenia. Zároveň od februára 2008 môžu motoristi ušetriť na poistnom pri povinnom zmluvnom poistení aj pri havarijnom poistení zľavou za vek ich vozidla.

Pri havarijnom poistení dostávajú všetci klienti automatickú vstupnú zľavu 50 %, ktorá je zahrnutá už v základných sadzbách. „Navyše ako prví na slovenskom trhu ponúkame zľavy za rok výroby motorového vozidla," povedala vrchná riaditeľka Wüstenrot poisťovňe pani JUDr. Dana Macková. „Je to spravodlivejšie. Zo štatistík vyplýva, že čím sú autá staršie, tým majú menšiu škodovosť." Sadzby havarijného poistenia sa tak pohybujú už od 1,4 % z poistnej sumy. Havarijné poistenie pritom už v základnom balíku zahŕňa ochranu pre prípad poškodenia alebo zničenia vozidla pri dopravnej nehode, živlom, ale aj zásahom cudzej osoby a takisto je klient poistený pre prípad krádeže. V poistení sú automaticky zahrnuté nepretržité asistenčné služby.

Príklad pre výpočet ceny havarijného poistenia

26-ročný vodič za Škodu Fabiu v cene 300 tisíc korún zaplatí ročne:

	Rok výroby vozidla 2008	Rok výroby vozidla 2001
Pri spoluúčasti 10 % (minimálne 10 tisíc korún)	5400 Sk	4200 Sk
Pri spoluúčasti 5 % (minimálne 5 tisíc korún)	6600 Sk	5400 Sk

Povinné zmluvné poistenie: rozhoduje aj vek auta

Wüstenrot poisťovňa už aj v minulosti zrovňoprávňovala vodičov, ktorí predtým jazdili na inom ako vlastnom aute. Na sadzbu mal vplyv nielen bezškodový priebeh, ale aj rok získania vodičského oprávnenia. Po novom dostane klient zľavu aj za staršie vozidlo. Doterajšie skúsenosti potvrdzujú, že vodiči v starších autách jazdia bezpečnejšie. Klient má viacero možností ako získať zľavu. Ušetriť tak môže až 70 % základnej ceny poistného. Na výpočet poistného pri Povinnom zmluvnom poistení má vplyv:

vždy	podľa výhodnosti pre klienta
výkon motora	bezškodový priebeh rok vydania vodičského preukazu vek vozidla

Pomohlo by to aj u nás?

(Vyhodnotenie druhej fázy prípravy vodičov v Rakúsku)

SATC
SLOVENSKÝ AUTOTURIST KLUB

Nehody vodičov, začiatočníkov, sa týkajú všetkých, ktorí sa zaoberajú problematikou cestnej premávky už od čias vzniku dopravy. Literatúra z oblasti dopravnej psychológie zhodne referuje o významne zväčšenom riziku zranení a dokonca úmrtí vodičov, začiatočníkov, v porovnaní so staršími a skúsenejšími vodičmi. Dopravná nehoda je príčinou úmrtia číslo 1 u mladých ľudí. Podľa štatistiky Svetovej zdravotníckej organizácie je počet nehôd vodičov, začiatočníkov, minimálne trojnásobný oproti očakávaniam na základe vekovej štruktúry populácie.

V snahe ovplyvniť túto skutočnosť vyvinuli rakúski dopravní experti projekt redukcie dopravných nehôd vodičov, začiatočníkov, ktorí sa uzákonil od 1. 1. 2003. Tento projekt vychádza predovšetkým z výsledkov EÚ štúdií DAN (Description and Analysis of Measures for Novice Drivers, 2000) a ADVANCED (2002). Tu sa vypracoval model tzv. „druhej fázy", ktorý vychádza z princípov fínskeho a luxemburského modelu a v týchto štátoch s uplatnením tejto metódy dosiahli pozitívne výsledky. Cieľom bolo vypracovanie takého modelu, ktorý je v jednotlivých krokoch harmonicky zladený do jedného kontinuálneho procesu prípravy, a zároveň vodič, začiatočník, neostáva v najkritickejšej fáze svojej vodičskej kariéry ponechaný sám na seba, ale dostáva profesionálne vedenie.

Model druhej fázy

1. Jazda bezchybnosti

V priebehu 2 – 4 mesiacov po vykonaní vodičských skúšok sa za účasti špeciálne školeného inštruktora vykonala prvá jazda v reálnej premávke, trvala približne dve hodiny. V priebehu jazdy a v rozhovore po nej dostal vodič profesionálne informácie o jeho spôsobe jazdy. Porovnávalo sa to aj s tým, ako vodič vníma seba a svoje konanie. Druhá jazda sa konala medzi 6. a 12. mesiacom po vykonaní skúšky a boli prediskutované pozitíva a negatíva spôsobu jazdy.

Počas týchto jázd bol kladený dôraz na hodnotenie vnímania a pozorovania situácie, na defenzívny spôsob jazdy a na sociálne správanie sa vodiča. Osobitne bol kladený dôraz na sledovanie správania sa ostatných účastníkov cestnej premávky a identifikáciu ich chýb s vyjadrením potenciálneho negatívneho vplyvu na spôsob jazdy začiatočníka. Odhaľovali sa pritom aj prípadné nedostatky v teoretických vedomostiach a praktickom vodičskom správaní sa začiatočníka, vrátane návrhov na zlepšenie.

2. Tréning bezpečnej jazdy

V priebehu 3 – 6 mesiacov po vykonaní skúšky boli v rozsahu 6 vyučovacích hodín (po 50 minút) tréningy bezpečnej jazdy. Tu išlo o demonštráciu fyzikálnych hraníc a s nimi spojeného rizika nehody. Išlo napríklad o súvislosť medzi rýchlosťou a brzdnou dráhou v závislosti od vozidla a povrchu vozovky. Preberali sa aj najdôležitejšie núdzové reakcie, osobitne sa nacvičovalo núdzové brzdenie. Inštruktori preberali aj individuálne chyby v spôsobe jazdy jednotlivých účastníkov. Explicitne však boli vylúčené cvičenia, ktoré by mohli viesť k preceňovaniu vodičových schopností.

3. Dopravno-psychologický skupinový rozhovor

Uskutočnil sa v ten istý deň ako tréning bezpečnej jazdy v trvaní 2 vyučovacích hodín. Tu sa preberali predovšetkým typy nehôd, ktoré sú typické pre začiatočníkov, hlavne nehody individuálne. Išlo o definovanie rizika nehody, ktoré vyplýva napríklad z precenia vlastných schopností, malej sociálnej zodpovednosti, tendencie „užiť si". Následne sa mali vypracovať riešenia rizikovej situácie, resp. ich predchádzania.

Doterajšie výsledky tréningov bezpečnej jazdy

Ak sa analyzuje vplyv tréningu bezpečnej jazdy na počet nehôd, zistili sa protichodné výsledky. Pozitívne skúsenosti sú z Fínska, referujú o redukcii nehôd 18 až 20- ročných začiatočníkov (Katila, 1998). Hoci aj rakúska štúdia s dobrovoľníkmi uvádza pozitívne výsledky (Schmotzer, Smuc a Klemenjak, 1999), sú iné štúdie, ktoré referujú o nulovom, dokonca aj o negatívnom efekte. Nórska štúdia (Glad, 1988) uvádza, že po absolvovaní tréningu narástol počet ťažkých nehôd o 17 %, na šmykľavej vozovke dokonca o 23 %. Dôvod vidí autor v tom, že ťažisko tréningu je v zvládaní rizikových situácií namiesto toho, aby sa im predchádzalo. Tréning môže spôsobiť, že sa absolvent cíti byť schopný zvládať rizikové situácie a nezameriava sa na to, aby sa do nich nedostával.

Podľa výsledkov EÚ štúdií DAN (Bartl, 2000) a ADVANCED (2002) by mali byť tréningy bezpečnej jazdy organizované tak, aby neviedli k preceňovaniu vlastných schopností.

Hodnotenie

Vyhodnotenie prebiehalo na štyroch úrovniach: Vyhodnotenie údajov z centrálneho registra vodičských preukazov, vyhodnotenie účastníkov v tréningu bezpečnej jazdy, reprezentatívna rakúska anketa a analýza dopravných nehôd z rakúskych štatistík.

Z registra boli vybrané všetky údaje o vodičoch, začiatočníkoch, kvôli zisteniu ich počtu a použitia údajov v súvislosti s absolvovaním jednotlivých modulov. Bezprostredne pred a po absolvovaní tréningu bezpečnej jazdy účastníci vyplnili dotazník. Aby sa predišlo sociálne žiadúcim odpovediam, boli dotazníky predložené rôznym skupinám. Táto analýza začala ešte v roku 2004 a trvala približne rok. Kvôli aktuálnosti údajov sa na jar 2007 údaje aktualizovali.

V záujme zistenia postojov cieľovej skupiny pred a po opatreniach bol zvolený 2-skupinový model: Kontrolná skupina, o ktorej boli údaje získané tesne pred zavedením druhej fázy prípravy, bola porovnávaná s pokusnou skupinou. Zaradenie do oboch skupín prebiehalo náhodným výberom z centrálneho registra vodičských preukazov v snahe zabezpečiť čo najlepšiu reprezentatívnosť. Obsah dotazníka bol zameraný na získanie názorov o dopravne relevantných situáciách, na zhodnotenie vlastného spôsobu jazdenia a na hodnotenie nehôd a dopravných priestupkov. V spolupráci s centrálnym registrom bolo rozoslaných 2500 dotazníkov vodičom začiatočníkom (skupina B), ktorí boli vo veku 18 až 20 rokov a absolvovali všetky moduly.

Výsledky

Ešte pred zavedením viacfázovej prípravy sa vyskytlo nemálo osôb, ktorí si podali žiadosť o výcvik pre skupiny A a B ešte pred 1. 1. 2003, i keď výcvik začali až v roku 2003. Preto bol počet absolvovaných výcvikov podľa nového systému sotva polovičný oproti očakávaniu. Od roku 2004 je počet nových vodičských preukazov rovnaký, prípadne mierne stúpa.

Vodiči začiatočníci od tréningu bezpečnej jazdy očakávali, že sa naučia zvládať núdzové situácie, ako sa včas rozpoznávajú a že sa takto zabráni ich vzniku. Vlastné vodičské schopnosti účastníkov sa nezlepšili

v porovnaní s hodnotením pred tréningom. Pozitívnym výsledkom bolo, že nastal posun v smere nárastu výpovedí o väčšej dôležitosti anticipačných schopností oproti vlastnej technike jazdy. Jednotlivé moduly tréningu bezpečnej jazdy boli hodnotené pozitívne, čo možno interpretovať ako vysokú mieru akceptovania.

Pred zavedením nového systému prípravy boli obavy, že úspešnosť v teoretických i praktických skúškach klesne, keďže sa zredukoval počet výcvikových hodín. V skutočnosti sa od zavedenia druhej výcvikovej fázy úspešnosť nezmenšila, v teoretickej časti sa dokonca zlepšila. Väčšina osôb bola s trvaním jednotlivých modulov spokojná, o niečo menej boli spokojní s trvaním tréningu bezpečnej jazdy. Sebahodnotenie jazdných schopností sa zmenilo pozitívnym smerom: Respondenti v roku 2007 hodnotili svoj spôsob jazdy mierne kritickejšie oproti respondentom z roku 2002. Zistil sa aj účinok na počet nehôd: Počet nehôd, o ktorých respondenti sami referovali, klesol. Okolnosti nehôd ostali nezmenené. Počet priestupkov, o ktorých respondenti sami referovali, ostal nezmenený, pozitívny trend bol identifikovaný pri alkohole za volantom a niektorých iných priestupkoch (napríklad nedanie prednosti). Od zavedenia nového systému výcviku došlo v celom Rakúsku k zmene trendu u 18- ročných vodičov pri ich podiele na nehodách a zraneniach. Napriek tomu sa nezistili skoro žiadne rozdiely vo vekovej štruktúre a v závažnosti zranení. Najčastejšími nehodami zostávajú nehody, keď 18-roční vodiči havarujú sami.

Pokles počtu nehôd 18-ročných vodičov sa prejavil v prvom a druhom roku vodičskej praxe, predovšetkým v prípadoch, keď 18-roční mladí muži havarujú sami. Materiálne škody klesli od zavedenia nového systému v sledovanej skupine skoro o 300 miliónov eúr, teda ročne o 100 miliónov eúr.

Výsledky umožňujú konštatovať, že uvedený model výcviku má dlhodobý pozitívny efekt na vývoj dopravných nehôd, ich pokles je predovšetkým v oblastiach, na ktoré bol tento model priamo zameraný – na nehody, kde mladí vodiči havarujú sami.

(z podkladov rakúskeho Kuratória pre bezpečnosť cestnej premávky spracoval Dr. Zoltán Bojar)

Mýto aj v mestách?

Denne vojde do oblasti centrálneho Londýna okolo 120 000 vozidiel, čo je približne 15 % z celkovej premávky v tejto oblasti. Ostatných 85 % tvorí verejná osobná a nákladná doprava. Od začiatku roka 2003 bolo pre vjazd do centra od 7,00 do 18,30 h zavedené mýto, a dnes to po zväčšení poplatku stojí približne 12 eúr!

Mýto zaťažuje denne asi 39 000 vozidiel, existuje veľa výnimiek, vrátane obyvateľov tejto zóny, ktorí majú 90 % zľavu.

Zavedenie mýta vychádza zo všeobecne akceptovanej potreby zmenšiť mimoriadne hustú premávku v centre mesta.

Na viac ako 200 stanovištiach sú umiestnené kamery, ktoré snímajú evidenčné čísla vozidiel a tak sa identifikuje, či bolo pre toto vozidlo zaplatené mýto. To sa dá zaplatiť v automatoch, cez internet, telefonicky pomocou SMS správy alebo hlasovou správou.

Odhaduje sa, že zavedenie mýta zmenšilo asi o 30 % upchávanie ulíc a v center mesta je o 18 % menej vozidiel. Kolegovia z britskej Automobilovej asociácie (AA) však hodnotia, že zo začiatku bol 18-percentný úbytok vozidiel viditeľný, dnes to sotva poznať. Vyjadrujú však aj obavy z male transparentnosti využitia získaných prostriedkov.

Čistý príjem okolo 150 miliónov eúr (z toho až 104 miliónov tvoria pokuty – jeden vjazd bez zaplatenia stojí 220 eúr!) sa investuje údajne predovšetkým na budovanie autobusovej dopravy.

Zavedenie mýta má aj sociálne následky – postihuje predovšetkým menšie spoločnosti, napríklad z oblasti služieb, ale významne klesol napríklad aj počet návštevníkov divadla, ktorí sa pred predstavením zastavili ešte na večeru, dnes čakajú na vjazd až po 18,30 h. Aj z uvedených dôvodov sa mýto pre vjazd do iných britských miest nezaviedlo (v pláne to mali Birmingham, Bath, Bristol a Leeds). I preto, že vybudovanie londýnskeho systému stálo až 750 miliónov eúr.

Slovenských miest sa „londýnske problémy" budú týkať až o pekných pár rokov. Je však zrejmé, že tento systém mýta nesplnil očakávania a riešenie prehustenosti dopravy v centrách miest, vrátane ochrany životného prostredia (zavádzanie tzv. Eko-nálepiek v nemeckých mestách), by sa malo realizovať inak. Prikláňame sa k názoru rakúskych kolegov z ÖAMTC, ktorí navrhujú predovšetkým rešpektovať špecifiká každého mesta, budovať pritom systém P+R (Park&Ride – zaparkuj a prestúp na verejnú dopravu), prepojiť systém riadenia dopravy v mestách s prístupovými cestami (diaľnice a hlavné cesty), budovanie obchvatov, aby sa tranzitná doprava nemusela viesť cez centrá miest. Na Slovensku zatiaľ prevažuje iný dôvod zdržania a tvorby kolón – nehody. Ale to je iná téma.

Maďarské diaľničné nálepky možno kúpiť už aj na Slovensku.

Ako sme už informovali, v Maďarsku existuje už len „virtuálna" nálepka. Systém kamier kontroluje evidenčné čísla vozidiel, ktoré sa porovnávajú s centrálnou databázou.

Slovenský autoturist klub dostal právo predávať aj tieto „nálepky". Môžete si ich objednať, alebo prísť ich priamo kúpiť do centrály klubu na Bosákovej 3 v Bratislave.

Ceny v slovenských korunách

Kategória	ročná	mesačná	týždenná	4-dňová	1-dňová
D1	5220,-	590,-	360,-	160,-*	
D2	14 400,-	1760,-	920,-		420,-
D3	21 500,-	2520,-	1420,-		420,-
D4	29 500,-	3150,-	1850,-		420,-

*) v sezóne (máj – september) 210,-

B.O.F. je už v skupine VÚB

Spoločnosť B.O.F. Leasing je najstaršou z lízingových spoločností pôsobiacich na slovenskom trhu. Pracuje na ňom už sedemnásť rokov a významne prispela aj k rozvoju obchodu s úžitkovými, ale aj s osobnými autami po roku 1991. Poctivé služby, ktoré od počiatku B.O.F. Leasing poskytuje svojim klientom, dvíhali kredit spoločnosti. A aj keď na slovenský lízingový trh postupne spoločnosti, spoločnosť B.O.F. s nimi dokázala rovnocenne súťažiť. Aj vlani skončila medzi desiatkou najúspešnejších. V rebríčku zostavovanom Asociáciou leasingových spoločností jej vo finančnom lízingu patrila šiesta priečka. V závere minulého roka sa spoločnosť B.O.F. Leasing stala súčasťou skupiny VÚB. Prečo sa tak stalo a čo to prinesie jej klientom, o tom sme sa porozprávali s pánom **Martinom Rajecom**, generálnym riaditeľom spoločnosti.

• **Aké boli dôvody jednej aj druhej strany pre kúpu spoločnosti B.O.F. Leasing skupinou VÚB?**

- Lízingová spoločnosť B.O.F. bola jedinou z prvej desiatky obchodne najúspešnejších lízingových spoločností pôsobiacich na našom trhu, ktorá mala výlučne slovenských vlastníkov. Najmä vďaka profesionalite jej vedenia sa dokázala od svojho vzniku neustále rozvíjať, ale už začala narážať „na hranice svojich možností". Všetci jej konkurenti z prvej desiatky najúspešnejších na našom trhu sú súčasťou nejakej banky. Lízingová spoločnosť nedokáže pracovať len so svojimi financiami. Na prefinancovanie nákupu strojov a priemyselných zariadení, automobilov, nehnuteľností a ďalších predmetov lízingu podľa nových lízingových zmlúv si musí brať aj bankové úvery. Aj keď bola spoločnosť B.O.F. Leasing v bankách dlhodobo hodnotená ako bezproblémový, dôveryhodný klient, ani zďaleka nedostávala pôžičky od bánk za takých výhodných podmienok ako jej najvážnejší konkurenti. Pre udržanie sa medzi najlepšími treba rozširovať svoje aktivity, uzatvárať každý rok viac lízingových zmlúv a pracovať s primeraným ziskom. Práve reálna hrozba zmenšovania zisku pod hranicu ohrozujúcu ďalšiu existenciu spoločnosti kvôli drahším bankovým úverom v porovnaní s konkurenciou bola dôvodom, pre ktorý sa akcionári spoločnosti B.O.F. Leasing rozhodli včleniť ju do skupiny VÚB, keď dostali takú ponuku.

Aj Všeobecná úverová banka mala veľmi dobrý dôvod pre získanie spoločnosti B.O.F. Leasing. Bola na slovenskom trhu jedinou významnou bankou, ktorá nemala vlastnú lízingovú spoločnosť.

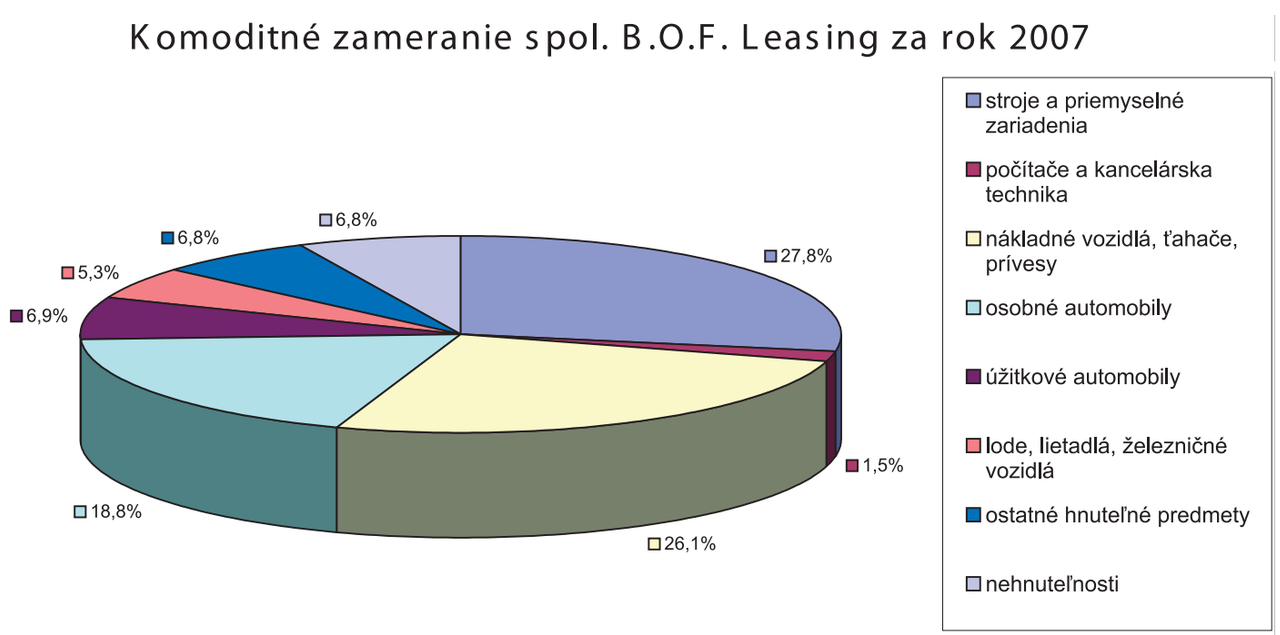
Pre podnikateľov je niekedy výhodné vziať si nejaký typ bankového úveru, inokedy je pre nich lepšie nadobudnúť napríklad vozidlá, technologické zariadenie, kancelársku techniku, ale i nehnuteľnosti na lízing. Keď klient VÚB potreboval lízing, „zaklopal na iné dvere". Ambíciou VÚB bolo poskytovať komplexné služby, čo logicky vyústilo do potreby mať vlastnú lízingovú spoločnosť. Vedenie skupiny VÚB malo na výber, či si ju vybuduje „na zelenej lúke", alebo už kúpi fungujúcu spoločnosť. Dalo by sa povedať, že kúpou spoločnosti B.O.F. Leasing vedenie skupiny VÚB „stavilo na istotu", pretože táto spoločnosť si na slovenskom lízingovom trhu dlhodobo počína veľmi dobre.

• **Spoločnosť B.O.F. Leasing poskytovala služby najmä malým a stredným podnikateľom. Nezmení vstup spoločnosti do skupiny VÚB radikálne cieľovú skupiny klientov?**

- Nie je na to dôvod. Už aj preto nie, že malí a strední podnikatelia tvoria podstatnú časť hrubého domáceho produktu vo všetkých ekonomicky najvyspelejších európskych štátoch, a k tomu bude spieť aj vývoj nášho hospodárstva.

Doteraz tvorili malí a strední podnikatelia 80 až 85 % klientely B.O.F., zameranie sa na túto skupinu je teda naozaj dominantné.

Keďže aj VÚB banka sa orientuje prednostne na túto skupinu klientov, spojenie s B.O.F. bolo veľmi dobrým riešením.



• **Aký prospech môžu mať z tohto spojenia klienti spoločnosti B.O.F. Leasing?**

- Na túto otázku je vhodné odpovedať zo širšia. Ak sa banka a jej lízingová spoločnosť nesprávajú voči sebe ako dva celkom samostatné subjekty, čo sa na prekvapenie dosť často stáva, ale spolupracujú, potom z toho môžu mať klienti viacero výhod. My sa usilujeme, aby sme si s VÚB nekonkurovali, ale spolupracovali.

Zladiť treba napríklad metodológiu posudzovania „bonity" klienta, respektíve obchodnej transakcie.

Kritériá pre banku a lízingovú spoločnosť nie sú celkom identické. Banka potrebuje istotu, že klient bude mať po celú dobu splácania úveru zdroje na splácanie úveru,lízingová spoločnosť sa naproti tomu viac sústredí na predmet financovania. Z tohto pohľadu bude pre nás možné poskytnúť klientom financovanie v rámci skupiny či už formou lízingu alebo úveru, podľa ich potrieb a možností.

Našim cieľom je integrovať lízingové služby priamo do priestorov banky. Keďže VÚB má na Slovensku viac ako tridsať špecializovaných centier pre malé a stredné podniky a viac ako dvesto pobočiek, staneme sa pre klientov geograficky mimoriadne dostupnými.

Dostupnosť našich služieb chceme budovať aj užšou spoluprácou s dodávateľmi a predajcami strojov, technológii, ale aj automobilov. Najmä klienti, ktorí kupujú auto, si už zvykli, že uzatvoriť lízingovú zmluvu je nepomerne kratšie ako vybavovať bankový úver. Našou snahou bude, aby čo najviac zákazníkov odchádzalo od obchodníkov s autami vo vybranom aute s uzatvorenou lízingovou zmluvou ešte v ten deň.

Výhod, ktoré majú klienti zo spojenia spoločnosti B.O.F. Leasing a skupiny VÚB, je podstatne viac. A budú sa neustále rozširovať, pretože konkurencia aj v tejto sfére je veľká. Trvalý úspech na trhu môže mať len lízingová spoločnosť s detailne prepracovanými postupmi spolupráce s klientami, ktorí sa na ňu s dôverou obrátia aj v budúcnosti a budú jej služby odporúčať aj svojim známym.

Spoločnosť B.O.F. Leasing si už takýto kredit u zákazníkov vypracovala a spojením s VÚB rastie potenciál ho ďalej rozvíjať.

Zhováral sa: Samuel BIBZA

Spoločnosť Kia Motors Slovakia darovala automobily školám na vzdelávacie účely

Spoločnosť Kia Motors Slovakia 12. februára darovala ďalších 18 automobilov stredným odborným učilištiam a priemyselným školám z celého Slovenska. Kľúče od darovaných automobilov si riaditelia škôl prebrali priamo z rúk viceprezidenta spoločnosti pána Young-Taek Huha. Šesť športovo-úžitkových automobilov Sportage a dvanásť vozidiel nižšej strednej triedy cee´d tak už onedlho skvalitní praktickú výučbu na vybraných stredných školách od Spišskej Novej Vsi, cez Zvolen až po Dubnicu nad Váhom.

„Darované automobily a motory významne zlepšili technickú vybavenosť našich učební. Motory, ktoré sme od spoločnosti Kia dostali v minulom roku, sme upravili na tzv. funkčné rezy, ktoré nám pomáhajú v skvalitňovaní teoretickej aj praktickej výučby na našej škole. Dnes obdržaný Sportage čaká premena na diagnostické vozidlo, na ktorom sa budú naši študenti učiť, ako hľadať a odstraňovať jednotlivé poruchy," zhrnul využitie podarovaného auta a motorov riaditeľ Spojenej školy z Martina, pán Jozef Zanovit.

„Spoločnosť Kia Motors Slovakia sa stáva rešpektovaným a zodpovedným partnerom nielen pre našich zamestnancov, zákazníkov a dodávateľov, ale aj pre školy, ktoré považujem za kľúčových partnerov v oblasti prípravy našich budúcich zamestnancov. Je pre nás nesmierne dôležité, aby sme naďalej rozvíjali spoluprácu s univerzitami a strednými odbornými školami na Slovensku a pomáhali im zvyšovať úroveň praktickej výučby a prípravy žiakov pre prax," uviedol Young-Taek Huh, viceprezident spoločnosti Kia Motors Slovakia.

Spoločnosť Kia Motors Slovakia okrem technického vybavenia poskytuje študentom stredných odborných učilíšť aj možnosť výkonu odbornej praxe priamo vo svojich výrobných prevádzkach. Od začiatku školského roku 2007/2008 tak zbiera nové skúsenosti s najmodernejšími technológiami 57 budúcich automechanikov zo Spojenej školy z Martina, Združenej strednej školy z Dolného Kubína a Stredného odborného učilišťa v Kysuckom Novom Meste. „Naši študenti si pochvaľujú vynikajúce podmienky a organizáciu práce v automobilke Kia. Nadobudnutými skúsenosťami s novými technológiami si tak zlepšujú svoje možnosti úspešne sa zamestnať po ukončení štúdia," doplnil Jozef Zanovit.

Ďalším aktívnym nástrojom podporujúcim rozvoj spolupráce automobilky so školami je umožnenie

prehliadky výrobných priestorov spoločnosti. V uplynulom kalendárnom roku navštívilo žilinský závod spoločnosti Kia spolu viac ako 3700 študentov stredných a vysokých škôl z celého Slovenska.

Od roku 2006 odborné stredné a vysoké školy dostali od spoločnosti Kia Motors Slovakia celkovo už 39 automobilov Kia cee´d, 11 automobilov Kia Sportage, 54 motorov, 10 karosérií, 18 predných a zadných náprav a 13 prístrojových dosiek.

-ka-

Rada advokáta

Vážení čitatelia, v tomto a nasledujúcich vydaniach časopisu sa budem venovať najmä vašim otázkam súvisiacim so zavedením meny euro na Slovensku. Na redakciu sa obrátil čitateľ z Prešova, ktorý je podnikateľom – spoločníkom a konateľom spoločnosti s ručením obmedzeným, prevádzkujúcej autobazár. Zaujíma ho, aké povinnosti bude mať v súvislosti s prechodom na euro.

Koncom minulého roku prijala Národná rada SR zákon č. 659/2007 Z.z. o zavedení meny euro v Slovenskej republike a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý je s výnimkou niektorých ustanovení účinný od 1. januára 2008. Povinností v súvislosti s prijatím meny euro bude mať podnikateľ viacero, v tomto článku poukážem na niektoré z nich.

Podľa zákona sú právnické osoby a podnikatelia povinní pripraviť a vykonať opatrenia, pravidlá a postupy, ktorými pri výkone svojej činnosti zabezpečia plynulý a nerušený prechod na euro. Povinnosť pripraviť sa na zavedenie eura teda máte ako podnikateľ už od začiatku januára tohto roku, mnohé spoločnosti hlavne z finančného sektora sa však začali pripravovať na zavedenie eura už podstatne skôr.

Ak ste spoločníkom spoločnosti s ručením obmedzeným, čaká Vás premena menovitých hodnôt základných imaní, vrátane premeny menovitých hodnôt vkladov spoločníkov, ktoré znejú na slovenskú menu. Od dňa zavedenia eura sa tieto menovité hodnoty považujú za hodnoty znejúce na eurá, a to v prepočte a so zaokrúhlením menovitej hodnoty vkladov do základného imania podľa konverzného kurzu a ďalších pravidiel pre prechod na euro. Touto domnienkou nie je dotknutá povinnosť právnických osôb, v ktorých existujú vklady do základného imania znejúce na slovenskú menu, vykonať premenu, prepočet a zaokrúhlenie menovitej hodnoty vkladov do základného imania zo slovenskej meny na eurá. Rozhodnutie o premene menovitej hodnoty vkladov do základného imania zo slovenskej meny na eurá možno prijať najskôr v deň určenia konverzného kurzu, pričom toto rozhodnutie musí byť prijaté a všetky právne úkony príslušnej právnickej osoby, ktoré sú potrebné na uskutočnenie tohto rozhodnutia, musia byť vykonané najneskôr do jedného roka po dni zavedenia eura. Pritom však premena menovitej hodnoty vkladov do základného imania zo slovenskej meny na eurá v rámci prechodu na euro môže nadobudnúť účinnosť najskôr v deň zavedenia eura.

Premena menovitej hodnoty vkladov sa musí v rámci jednej právnickej osoby uskutočniť rovnakým spôsobom a s rovnakým zaokrúhľovaním pre všetky vklady do imania tejto právnickej osoby s tým, že metódou zdola nahor sa najskôr vykoná prepočet a zaokrúhlenie menovitej hodnoty jednotlivých vkladov do imania na eurá a následne sa v eurách vykoná súčet menovitých hodnôt všetkých vkladov do imania príslušnej právnickej osoby, ktorým sa zistí celková menovitá hodnota základného imania tejto právnickej osoby v eurách. Pri premene menovitej hodnoty vkladov však vzájomný pomer veľkosti jednotlivých podielov na základnom imaní, ktoré sú tvorené vkladmi do imania, sa na základe zaokrúhľovania nesmie podstatne zmeniť bez spolurozhodovania spoločníkov a celkový súčet menovitých hodnôt všetkých vkladov do imania v eurách sa musí rovnať menovitej hodnote príslušného základného imania v eurách. Obchodný zákonník stanovuje, že hodnota základného imania spoločnosti musí byť aspoň 5000 eúr a hodnota vkladu spoločníka musí byť aspoň 750 eúr. Ak by po prepočte na eurá tieto hodnoty neboli dodržané, bude musieť obchodná spoločnosť zväčšiť základné imanie alebo spoločníci budú musieť zväčšiť svoje vklady do základného imania (ak nechcú pribrať ďalšieho spoločníka), v opačnom prípade by tu bol dôvod na zrušenie spoločnosti súdom.

Rozhodnutie právnickej osoby o premene menovitej hodnoty vkladov a základného imania zo slovenskej meny na eurá je oprávnený prijať a vykonať štatutárny orgán príslušnej právnickej osoby s podmienkou, že pri premene sa nesmie nad rozsah zaokrúhľovania zmeniť vzájomný pomer veľkosti žiadnych podielov na základnom imaní, ktoré sú tvorené vkladmi do imania. Ak štatutárny orgán právnickej osoby rozhodne o premene menovitej hodnoty vkladov do imania a základného imania príslušnej právnickej osoby, toto rozhodnutie musí mať písomnú formu, musí byť riadne podpísané a podpisy štatutárnych zástupcov spoločnosti musia byť úradne osvedčené.

Hoci zákon o zavedení meny euro umožňuje o premene základného imania a premene vkladov rozhodnúť štatutárnemu orgánu (v našom prípade konateľovi resp. viacerým konateľom, ak musia konať spoločne), konateľ tieto rozhodnutia robiť nemusí a môže ich predložiť na prijatie orgánu príslušnému rozhodovať o zväčšení alebo zmenšení základného imania, teda valnému zhromaždeniu spoločníkov. Na tieto účely je štatutárny orgán oprávnený zvolať riadne alebo mimoriadne valné zhromaždenie, aby rozhodnutie o premene bolo prijaté a vykonané najneskôr do jedného roka po dni zavedenia eura.

Po prijatí rozhodnutia právnickej osoby o premene menovitej hodnoty základného imania a menovitej hodnoty vkladov do imania zo slovenskej meny na eurá je konateľ spoločnosti s ručením obmedzeným povinný bezodkladne, najneskôr do jedného roka po dni zavedenia eura, podať príslušný návrh na zápis zmien do obchodného registra a tiež uskutočniť iné potrebné úkony na to, aby menovitá hodnota vkladov a základného imania v eurách bola bezodkladne zapísaná do zoznamu spoločníkov, ktorý vedie spoločnosť s ručením obmedzením (v tomto zozname sa vedú údaje i o veľkosti vkladov spoločníkov a za tento zoznam je zodpovedný konateľ). Premena menovitej hodnoty vkladov a základného imania zo slovenskej meny na eurá je účinná jej zápisom do obchodného registra.

Informáciu o vykonaní premeny menovitej hodnoty vkladov a základného imania právnickej osoby na eurá je konateľ spoločnosti s ručením obmedzeným povinný písomne zaslať jej spoločníkom alebo uverejniť (ak sa podľa vnútorných predpisov právnickej osoby uverejňujú informácie pri zmene základného imania, informácie o zvolaní valného zhromaždenia), a to najneskôr do 30 kalendárnych dní po účinnosti tejto premeny (teda do 30 dní od dňa zápisu v obchodnom registri). Ako som už uvádzala vyššie, takýto zápis o premene v obchodnom registri môže nadobudnúť účinnosť najskôr v deň zavedenia eura. Informácia o vykonaní premeny menovitej hodnoty vkladov a základného imania musí obsahovať najmä presné označenie dotknutých vkladov do imania a základného imania, ich menovitú hodnotu vyjadrenú v slovenskej mene pred vykonaním premeny a ich menovitú hodnotu vyjadrenú v eurách po vykonaní premeny, dátum nadobudnutia účinnosti tejto premeny, ako aj konverzný kurz a zaokrúhlenie použité pri tejto premene.

Návrh na zápis zmien v obchodnom registri, ktorý bol do jedného roka po dni zavedenia eura podaný v súvislosti s premenou vrátane zápisu údajov o premene menovitej hodnoty vkladov a základného imania zo slovenskej meny na eurá, ako aj konanie o takomto návrhu a iné úkony a konania, ktoré súvisia s takouto premenou menovitej hodnoty, nie sú spoplatnené súdnym poplatkom.

Od dňa zavedenia eura nesmie právnická osoba, v ktorej existujú vklady do imania alebo základné imanie znejúce na slovenskú menu, podať návrh na zápis inej zmeny do obchodného registra alebo inej úradnej evidencie alebo registra, kde sú zapísané, ak najneskôr pri podaní návrhu na zápis inej zmeny nepodá aj náležitý návrh na zápis zmeny o premene menovitej hodnoty základného imania a vkladov zo slovenskej meny na eurá.

Nič však spoločnostiam s ručením obmedzením nebráni, aby si ešte pred tým, ako budú mať povinnosť premeniť vklady alebo základné imanie na eurá, sami prijali rozhodnutia o premene vkladov a základného imania na eurá (prípadne aj rozhodnutia o zväčšení základného imania, ak by hrozilo riziko, že pri prepočte podľa konverzného kurzu by hodnota základného imania nedosahovala minimálnu hodnotu, ktorú stanovuje Obchodný zákonník) a aby si tieto zmeny dali zapísať do obchodného registra ešte pred zavedením eura. V tomto prípade si spoločnosti prepočítajú menovité hodnoty podľa aktuálneho kurzu SKK/EUR, nezabudnite však na to, že takýto návrh do obchodného registra podlieha poplatkovej povinnosti. Spoločnosti si preto musia z ekonomického, právneho ale i časového hľadiska zvážiť, aký postup je pre ne výhodnejší. V prípade premeny základného imania na eurá je podľa zákona o účtovníctve spoločnosť povinná účtovať toto aj v slovenských korunách aj v eurách. Ak po zavedení eura nebude mať spoločnosť v obchodnom registri zapísané zmeny týkajúce sa premeny základného imania a vkladov spoločníkov zo slovenských korún na eurá a potrebovala by zmeniť napríklad svoje sídlo, zapísať prokúru a podobne, musela by vykonať premenu menových hodnôt a až potom (alebo súčasne s premenou menových hodnôt) by si mohla dať zapísať i iné zmeny, preto si niektoré spoločnosti napriek kurzovým rozdielom a poplatkom premenia základné imanie a vklady na eurá ešte pred zavedením meny euro.

Okrem všeobecnej povinnosti pripraviť sa na zavedenie meny euro (s ktorou v neposlednom rade súvisia i otázky prípravy príslušného softvéru, účtovníctva, marketingu atď.) a povinnosti premeny menovitých hodnôt základného imania a vkladov spoločníkov budete mať aj povinnosti súvisiace s duálnym zobrazovaním cien a služieb, povinnosť po zavedení meny euro vydávať preplatok v hotovosti v eurách a podobne. O ďalších povinnostiach, ako aj právach súvisiacich so zavedením eura vás budem informovať nabudúce.

JUDr. Zuzana MARTIŠOVIČOVÁ

Kombinovaná spotreba paliva: 9,2 – 15,0 l/100 km,
emisie CO_2: 244 – 354 g/km

PRISTANE MU TO AJ BEZ DPH

60 rokov na vrchole – teraz aj s možnosťou odpočtu DPH

Je jedno, či jazdíte v meste alebo tým najnáročnejším horským terénom. Model Landrover Discovery 3 prichádza dokonale prispôsobený životnému štýlu vašej rodiny, navyše odteraz aj s možnosťou odpočtu DPH. Zaželajte nám k 60. výročiu všetko najlepšie – a obdarujte sami seba.

T.O.P. AUTO Bratislava, a. s.
Rožňavská 30, 821 04 Bratislava
tel.: +421/2/205 11 000, fax: +421/2/205 11 116
www.topautobratislava.sk
predajlandrover@topautobratislava.sk

PREMIUM GROUP NITRA, s. r. o. – zmluvný partner
Novozámocká 104, 949 05 Nitra
tel.: +421/37/7722 723, fax: +421/37/7722 728
www.premiumgroup.sk
landrover@premiumgroup.sk

CORYN, s. r. o. – zmluvný partner
Jesenná 8, 080 05 Prešov
tel.: +421/51/7562 135, fax: +421/51/7562 130
www.coryn.sk
predaj@coryn.sk

DISCOVERY 3
www.landrover.sk

60 VÝROČIE

LAND ROVER

Opel Meriva Concept

Dynamicky štylizovanou štúdiou Opel Meriva predstavuje Opel na autosalóne v Ženeve novú úroveň flexibility „monocabov". Štúdia využíva vzadu zavesené bočné zadné dvere na obidvoch stranách, pomenované FlexDoors. Kým predné sú obvyklej konštrukcie so závesmi vpredu, zadné dvere sa otvárajú protismerne dozadu. Predné a zadné dvere sa pritom dajú otvárať nezávisle. Vzadu zavesené zadné dvere iných áut, ktoré sú v súčasnosti na trhu, sa totiž dajú otvárať len po otvorení predných dverí, čo výrazne obmedzuje ich praktické využitie. Bezproblémové používanie FlexDoors zabezpečuje celý rad patentovaných inovácií pochádzajúcich od konštruktérov GM/Opel. Bezpečnostný systém umožňuje otvorenie dverí znútra či zvonka, len ak to nie je pre cestujúcich riskantné. Štúdia Meriva má automatickú elektronickú detskú poistku, ktorá dopĺňa obvyklý mechanický systém. Štúdia má tiež B- stĺpiky; nielen kvôli nezávislému otváraniu, ale aj kvôli bezpečnosti pri bočnom náraze.

„Štúdia Meriva jasne ilustruje, ako sa dá náš nový dizajnérsky jazyk Opel využiť pri vytváraní výrazných, čerstvých riešení v segmente monocabov" povedal Mark Adams, viceprezident pre dizajn spoločnosti General Motors Europe. Obzvlášť nápadná je „vlna" okennej línie hneď za B-stĺpikmi, umožňujúca cestujúcim na zadných sedadlách vynikajúci výhľad. To dizajnérom umožnilo vytvoriť tiež dynamickú a jedinečnú siluetu a súčasne umožniť dobrý výhľad vzadu sediacim deťom. Karoséria má ostrú bočnú „žiletkovú" formu, ktorá bola dizajnérskym prvkom aj v prípade GTC Coupé a Flextreme. Ďalšou črtou je čelné sklo v tvare U, ktoré siaha nahor a dozadu ponad hlavy vzadu sediacich členov posádky. Prvky v zadnej časti vozidla – najmä zadné svetlá – sa odvolávajú na Insigniu, nový Opel strednej triedy, ktorý bude predstavený v lete. Strecha monocabu jemne klesá smerom dozadu, podčiarkujúc tak dynamický charakter.

„Koncepcia FlexDoors je logickým rozšírením flexibility našich minivanov" vysvetľuje Alain Visser, šéf marketingu General Motors Europe. „Systémom sedadiel Flex7® v Zafire a konceptom FlexSpace v Merive sme na seba vzali podobnú rolu pioniera flexibility interiéru." Opel sa teší z veľkých úspechov svojich minivanov: v roku 2007 sa predalo 335 000 vozidiel Zafira a Meriva. A prostredníctvom novej Agily Opel teraz ponúka takéto vozidlo aj v segmente mini-vozidiel.

SEAT vyprodukoval 16 000 000. auto od začatia výroby

V závere januára zišiel s montážnej linky SEATu v Martorelli automobil s poradovým číslom 16 miliónov. Bol nim strieborný León Ecomotive vybavený motorom 1.9 TDI DPF (s filtrom pevných častíc) s výkonom 77 kW a bol určený pre španielsky trh. Toto vozidlo emituje len 119 g/km CO_2 a má normovanú spotrebu v mimomestskej prevádzke len 3,7 l/100 km.

Prezident SEATu Erich Schmitt vyjadril svoju spokojnosť s dosiahnutým úspechom. Zdôraznil najmä „ narastajúcu snahu spoločnosti vo výrobných aktivitách, nielen vďaka technologickému pokroku, ale aj vďaka kvalite produktov, výrobných procesov a ochrane prostredia. Na úspechoch sa podieľajú aj pracovníci, pretože sú čoraz viac zapojení do vytvárania prémiovej kvality."

Prvý typ SEATu – 1400 – zišiel z montážnej linky spoločnosti v barcelonskej „Zona Franca" 13. novembra 1953. V tom čase viac ako 900 pracovníkov spoločnosti dokázalo dosiahnuť výkonnosť 5 áut denne. V súčasnosti má spoločnosť 12 000 zamestnancov, vrátane personálu Technického centra, a produkuje 2000 automobilov denne v závode v Martorelli.

Závod v Martorelli v súčasnosti vyrába všetky typy SEATu okrem Alhambry, ktorú vyrábajú v závode Volkswagen Group v portugalskom meste Palmela.

Oslava tohto posledného míľniku prichádza vo veľmi dôležitom momente pre SEAT, pretože je zameraný na dosiahnutie cieľov vytýčených v Stratégii 2018, ktoré predstavujú nárast ročného objemu predaja na 800 000 automobilov.

Mitsubishi Lancer Ralliart

Automobilka Mitsubishi novú generáciu svojho typu Lancer predstavuje ako „športový sedan". A tento jeho imidž účinne buduje uvádzaním športových, alebo aspoň športovo ladených derivátov odvodených od sériovo vyrábaného Lancera s pohonom kolies prednej nápravy.

Novinkou z januára tohto roka je model Lancer Ralliart, ktorého vzhľad nie je až taký agresívny, ako má Lancer EVO X, ale nikoho nenecháva na pochybách, že má športový temperament. Vozidlo poháňa prepĺňaný zážihový 2-litrový motor, aký má aj model EVO X, ale tu má výkon „iba" 177 kW. Krútiaci moment motora /s najväčšou hodnotou 343 Nm/ sa cez dvojspojkovú prevodovku Sport Shift Transmission na predné i zadné kolesá, aktívny medzinápravový diferenciál /ACD/ ho rozdeľuje podľa momentálnych adhéznych podmienok kolies prednej a zadnej nápravy.

Lancer Ralliart má aj interiér športového vzhľadu so športovými sedadlami Recaro, ale je vybavený doplnkami zabezpečujúcimi komfort cestovania, napríklad audio systémom Rockford Fosgate s výkonom 650 W a deviatimi reproduktormi.

-mi-

Odovzdávanie ceny „Auto roka 2008“

Na základe rozhodnutia medzinárodnej poroty „Car of the Year“ zloženej z 58 motoristických novinárov z 22 európskych štátov, získal Fiat 500 ocenenie “Auto roka 2008”. S počtom 385 hlasov predbehol Mazdu2 (s počtom hlasov 325) a Ford Mondeo (202 hlasov). Okrem jednoznačného zisku titulu „Auto roka 2008“ kompaktný Fiat dostal aj najväčší počet hlasov poroty: 57 z 58 porotcov ho zaradilo do finálovej skupiny a až 33 porotcov ho postavilo na vrchol svojho osobného hodnotenia.

Toto je druhý krát – prvý bol Fiat Panda v roku 2004 – kedy auto segmentu A získalo najprestížnejšie ocenenie vo automobilovom svete. Celkovo tak toto mimoriadne ocenenie získal Fiat Group Automobiles už po dvanásty krát: Fiat 124 (1967), Fiat 128 (1970), Fiat 127 (1972), Lancia Delta (1980), Fiat Uno (1984), Fiat Tipo (1989), Fiat Punto (1995), Fiat Bravo/Brava (1996), Alfa 156 (1998), Alfa 147 (2001), Fiat Panda (2004) a Fiat 500 (2008).

Fiat 500 priniesol množstvo noviniek a zvýšil úroveň mnohých dôležitých charakteristík áut vo svojom segmente. Je to po prvý raz, kedy auto sotva 3,55 metra dlhé bolo ohodnotené 5 hviezdičkami v testoch EuroNCAP, a zároveň je to prvýkrát, čo automobil v danom segmente má v základnej výbave 7 bezpečnostných vankúšov (jediný kompakt s možnosť aj kolenného vankúša pre vodiča) so zdokonaleným ESP pre všetky motorizácie (štandardne s 1.4 16v 74 kW).

Okrem toho, je to po prvý krát, kedy mal uvádzaný typ všetky ponúkané motory navrhnuté tak, aby splnili limity emisií Euro 5, a toto viac ako dva roky pred legislatívnym termínom. Fiat 500 sa môže pochváliť aj nezvyčajne širokou škálou voliteľnej výbavy a mnohými možnosťami na individuálne úpravy: má 4 úrovne výbavy, 3 druhy motorov, 12 farieb (medzi nimi 6 farieb vychádzajúcich z pôvodných kultových farieb 50--tych a 60-tych rokov a špeciálna trojvrstvová biela, ktorá bola doposiaľ používaná výhradne na luxusných automobiloch), 15 druhov interiérov, vrátane prestížneho “Cordura” a “Frau Leather” čalúnenia v koži, 9 typov kolies, 19 polepov karosérie - spolu možnosť nakombinovať viac ako 500 000 variácií. Navyše, 100 originálnych doplnkov bolo navrhnutých priamo pre Fiat 500, spomedzi ktorých najprekvapujúcejšie

sú elektrický aróma-difúzor, či farebné kryty kľúčov – spolu s inovatívnymi infotelematickými zariadeniami – napríklad s multifunkčným navigátorom s Blue&MeTM platformou.

Slávnostnú ceremóniu odovzdávania ocenenia „Auto roka“ tento rok organizovalo nemecké vydavateľstvo motoristických periodík „Stern“, cenu prevzal 28. januára 2008 v Berlíne pán Sergio Marchionne, generálny riaditeľ Fiat Group (na snímke vľavo].

-ft-

Opel Tigra TwinTop “Illusion”

Nový variant „Illusion“ je ďalším opakovaním rýchle sa meniaceho automobilu Tigra TwinTop: elektricky skladateľná oceľová strecha je potiahnutá plátnom v odtieni červená Bordeaux, čo jej dodáva vzhľad mäkkej látkovej strechy klasického kabrioletu – no bez nutnosti vzdať sa výhod pevnej strechy. The Tigra TwinTop “Illusion” bude jednou z hviezd expozície Opel na 78. autosalóne v Ženeve.

Tento variant prichádza spolu s mnohými prvkami základnej výbavy, ako sú kožené čalúnenie, klimatizácia, MP3-kompatibilné CD-rádio, palubný počítač, vyhrievané sedadlá, dvojvrstvový metalický lak s perleťovým efektom, hliníkové športové pedále, farebne prispôsobené bezpečnostné pásy a koberce, ako aj 17- palcové kolesá z ľahkej zliatiny v dvojfarebnom vyhotovení. Špeciálna edícia „Endless Summer“ (nekonečné leto) je pripravená pre zákazníkov, ktorí chcú mať rozsiahlu základnú výbavu, no bez strechy potiahnutej látkou.

Zákazníci si môžu vybrať medzi dvoma zážihovými motormi: 1,4 l (66 kW) a 1,8 l (92 kW). Obidva sú prepojené s 5-stupňovou ručne ovládanou prevodovkou, no 1,4 TWINPORT možno objednať aj s robotizovanou 5-stupňovou prevodovkou Easytronic. Ako v prípade všetkých modelov Tigra TwinTop, aj „Illusion“ ponúka možnosť zmeniť kupé na kabriolet jediným dotykom na ovládač počas 18 sekúnd.

-ol-

Trojdverová Mazda2 má premiéru v Ženeve

Vôbec po prvýkrát trojdverová verzia rozšíri ponuku obľúbeného typu Mazda2. Ponúkajúc všetky atribúty päťdverového hatchbacku, trojdverový model je športovejší, a samozrejme aj cenovo dostupnejší.

Nová Mazdy2 v trojdverovom vyhotovení je navrhnutá tak, aby pritiahla nových zákazníkov a pomohla k ďalšiemu rastu značky na európskych trhoch. Prichádza s rovnakou ponukou motorov ako päťdverová verzia, teda zážihových motorov MZR so zdvihovým objemom 1,3 a 1,5 l, a samozrejme nebude chýbať ani „turbodiesel“ MZ-CD s objemom 1,4 litra.

Nová Mazda2 je prvým vozidlom z novej generácie Zom-Zoom, ktorá sa čoskoro po svojom uvedení na trh v septembri 2007 stala hitom medzi zákazníkmi v Európe. V decembri 2007 dostala 5 hviezdičiek v testoch Euro NCAP a získala viac ako 20 motoristických ocenení, medzi ktorými nechýbajú tituly Auto roka v Rakúsku, Belgicku, Bulharsku, Chorvátsku, Dánsku, Grécku, na Novom Zélande a v Japonsku, ale aj na Slovensku.

S kompletným prepracovaním podvozku a karosérie a implementáciou unikátnej „gramovej stratégie“ spoločnosti Mazda, má Mazda2 teraz takmer o 100 kg menšiu hmotnosť ako jej predchodkyňa.

V Ženeve Mazda predstaví aj tri európske premiéry: koncept Mazda Taiki, ktorý je vybavený ďalšou generáciou rotačného motora, Mazda5 Hydrogen RE Hybrid a „faceliftovanú“ verziu unikátneho športového modelu s rotačným motorom - Mazda RX-8.

-ma-

Prevrat na trhu USA

Vlani, na 58. medzinárodnej tlačovej konferencii o automobilovej technike usporiadanej spoločnosťou Robert Bosch v Boxbergu, predniesol zaujímavú prednášku o zmenách v nazeraní Američanov na spotrebu motorových palív pán Christopher Qualters, riaditeľ úseku „Diesel - marketing a predaj Bosch USA".

Motorovú naftu s dostatočne malým obsahom síry vhodnú ako palivo pre „čisté" vznetové motory ponúka od konca roku 2006 približne 42 % čerpacích staníc motorových palív v USA

Amerika sa čoraz viac zameriava na šetrenie energiou. Na toto silnejúce zameranie existuje niekoľko dôvodov:

- Ceny benzínu a nafty sa od začiatku deväťdesiatych rokov minulého storočia viac ako zdvojnásobili. Spotrebitelia preto začínajú mať vážne obavy zo vzrastajúcich cien paliva.
- Vláda si je vedomá toho, aká závislá sa Amerika stala od dovážanej ropy – obzvlášť teraz, keď ťažba ropy v USA nestačí na uspokojenie dopytu. Šetrenie energiou sa preto stalo vecou národnej bezpečnosti.
- Rôzne organizácie sa snažia o zlepšenie environmentálneho povedomia ľudí vo veciach ako je napríklad globálne otepľovanie spôsobené emisiami skleníkových plynov.

Azda najpozoruhodnejším príkladom nového environmentálneho povedomia je plán '20-za-10', oznámený prezidentom Georgeom W. Bushom, ktorý má za cieľ počas nasledujúcich desiatich rokov zmenšiť spotrebu paliva o 20 percent. Je to ambiciózny cieľ, ak si uvedomíme až ľúbostný vzťah Ameriky k športovo-úžitkovým vozidlám (SUV) a iným veľkým automobilom s motormi V8. V súčasnosti je v USA registrovaných viac ako 230 miliónov vozidiel, vrátane viac ako 95 miliónov ľahkých nákladných automobilov. Ale ak sa USA skutočne podarí splniť tento cieľ, mohlo by to zmenšiť ich súčasný import ropy zo Stredného Východu o 75 percent.

Vláda podporuje efektívne koncepcie motorov

V súlade s týmto sa plán prezidenta Busha zameriava na účinnejšie motory pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá a väčšie využitie alternatívnych palív. Fakty sú jasné: najrýchlejší a najúčinnejší spôsob ako dosiahnuť významné úspory paliva, je použitie optimalizovaných spaľovacích motorov s priamym vstrekovaním benzínu alebo „čistých" vznetových motorov.

Možnosti pre hybridné vozidlá sú stále obmedzené. V roku 2006 sa v USA predalo približne 16,5 miliónov osobných a ľahkých nákladných automobilov, a asi 240 000 z nich bolo s hybridným pohonom. To je len 1,5 percenta všetkých nových registrácií vozidiel v Spojených štátoch. Očakáva sa, že do roku 2010 dosiahnu celosvetové výrobné kapacity pre hybridné vozidlá milión kusov. Ale to pokryje len 6 percent dopytu na trhu USA a asi dve percentá celosvetového dopytu po nových vozidlách.

Priame vstrekovanie benzínu môže mať okamžitý vplyv na spotrebu paliva, keď je spojené s motormi so zmenšeným zdvihovým objemom valcov (tzv. downsizing). Šesťvalcový motor s prepĺňaním turbodúchadlom s priamym vstrekovaním paliva používa o 10 až 15 percent menej benzínu ako väčší 8-valcový motor s rovnakým výkonom. Z tohto dôvodu sú USA už svedkami rovnakého trendu k „downsizingu" aký vidíme v Európe. Očakávame, že v roku 2015 viac ako 14 percent osobných a ľahkých úžitkových vozidiel vyrobených v USA bude mať priame vstrekovanie benzínu.

Očakávame aj výrazný rast v čistej nafte, ktorá v USA prechádza zlepšovaním imidžu. V októbri 2006 sme boli svedkami uvedenia čistého vznetového paliva s obsahom síry len 15 ppm. Táto motorová nafta s nízkym obsahom síry je teraz k dispozícii po celých USA na 42 percentách zo 76 000 čerpacích staníc krajiny.

Preč sú aj dni, keď osobné automobily a ľahké nákladné vozidlá so vznetovými motormi nemohli byť zaregistrované vo všetkých štátoch USA. Moderné vznetové motory nie sú len efektívne a výkonné, sú aj dosť čisté na to, aby spĺňali veľmi prísne limitné hodnoty USA. Poslednou prekážkou boli emisie NOx, ktoré teraz výrobcovia udržiavajú pod kontrolou pomocou najnovších čistých výfukových technológií ako Bluetec. Prvý sériovo vyrábaný automobil, ktorý sa vyznačuje touto technológiou, Mercedes E 320 BLUETEC s technológiou vstrekovania paliva od spoločnosti Bosch, bol začiatkom apríla 2007 v New Yorku nazvaný „Svetové zelené auto".

Vznetové motory - projekty pre americký trh

„Čistý" vznetový motor sa stáva v USA horúcou témou. Bosch pracuje so všetkými významnými výrobcami automobilov USA na takýchto projektoch. Populárne pick-upy Chevrolet Silverado/Sierra a the Dodge Ram sú už na trhu vybavené modernými vstrekovacími systémami od spoločnosti Bosch.

Nedávny prieskum Harris Interactive zistil, že 31 percent informovaných záujemcov o kúpu nových vozidiel by uprednostnilo pre svoje ďalšie vozidlo vznetový motor oproti iným dostupným hnacím sústavám, vrátane hybridov.

Počet nových registrácií automobilov so vznetovými motormi v USA vzrástol od roku 2000 o 80 percent na takmer 560 000 kusov v roku 2006, čo je dvojnásobný rast v porovnaní s rastom vozidiel s hybridným pohonom.

Keď to vidíme v tomto svetle, dá sa realisticky očakávať významný nárast podielu vznetových motorov na trhu USA. Predpokladáme, že podiel novo registrovaných osobných automobilov, ľahkých nákladných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v USA so vznetovým motorom sa do roku 2015 zväčší na 15 percent. To je trojnásobok súčasnej úrovne, ktorá je asi 5 percent.

Biopalivá – prospešné na viacerých úrovniach

USA budú investovať viac aj do produkcie obnoviteľných energií. Jedným z obľúbených kandidátov je etanol, pretože jedna z možných základných východiskových surovín – kukurica – sa dá pestovať na domácej pôde. USA očakávajú, že z tohto budú profitovať niekoľkými spôsobmi. Domáci farmári budú mať zaručený trh, a zároveň sa zmenší závislosť od cudzej ropy. Z hľadiska USA je výsledkom lepšia národná bezpečnosť. Vďaka federálnym a štátnym stimulom je etanol na čerpacích staniciach trochu lacnejší ako benzín.

Etanol má však o 27 percent menší energetický obsah ako benzín, výsledkom čoho je až o 21 percent

Predpokladaný vývoj registrácií osobných a malých nákladných áut so vznetovými motormi v USA

Potenciál výroby etanolu z kukurice v USA je dostatočný na rast výroby motorov „Flex Fuel" schopných spaľovať etanol, benzín aj zmes týchto palív

väčšia spotreba paliva a vyrovnanie cenovej výhody. K tomu sa pridáva fakt, že USA ešte nemajú celoštátny systém dodávania tohto paliva: etanol je v súčasnosti k dispozícii len na približne jednom percente čerpacích staníc USA. Preto niektoré štáty, ako Kalifornia, pracujú na tom, aby zabezpečili dlhodobý úspech bionafty, ktorá nevyžaduje žiadnu ďalšiu infraštruktúru.

Zdroje, ktoré sú k dispozícii pre alternatívne palivá, sú obmedzené. Množstvo dnes produkovanej bionafty stačí pre maximálne 5 percent zmesi (alebo B5) s konvenčnou naftou s minerálnymi olejmi – čo je ďaleko od cieľa USA dosiahnuť 20 percent (B20). Navyše, súčasné normy kvality pre bionaftu nie sú dostatočne stanovené, a dlhé skladovanie môže viesť k starnutiu produktu a poškodeniu palivových systémov. To nie je pre spotrebiteľov prijateľné. Naliehavo je potrebná legislatíva, ktorá by určila záväzné normy.

Až po prekonaní tejto a ďalších náročných úloh sa alternatívne palivá stanú skutočne realizovateľnou, rozšírenou možnosťou. Nárast sa očakáva aj v počte vozidiel Flex Fuel, ktorých motory môžu spaľovať rôzne kombinácie paliva. V súčasnosti jazdí na cestách USA šesť miliónov týchto vozidiel. Očakáva sa, že „Veľká trojka" automobilového priemyslu USA – General Motors, Ford a Chrysler zdvojnásobia výrobu takýchto vozidiel do roku 2010.

Prísnejšie emisné limity vyžadujú nové návrhy motorov

Prísne požiadavky na výfukové plyny, ktoré majú byť zavedené v roku 2009, budú hrať zásadnú úlohu v postupe moderných technológií motorov a alternatívnych palív do štádia sériovej výroby.

Hybridy majú najlepšie vyhliadky v štátoch s prísnou environmentálnou legislatívou, napríklad v Kalifornii a mestských oblastiach. Ale doteraz boli dôležitou zložkou ich úspechu daňové stimuly. Bosch predpokladá, že tieto vozidlá budú do roku 2015 predstavovať asi 6 percent automobilovej výroby USA.

Dôvodmi pre túto opatrnú predpoveď je pomerne pomalý rast výrobných kapacít, ale aj neistoty ohľadne zostatkovej hodnoty vozidiel, ktorá môže ovplyvniť ich opätovný predaj. Aj hybridný pohon vyžaduje ako svoj základ „čistý", účinný spaľovací motor. V predvídateľnej budúcnosti preto bude význam optimalizovaného spaľovacieho motora naďalej rásť a bude sa naďalej presadzovať aj na americkom trhu.

Zmeny v motorizácii vozidiel na americkom trhu ovplyvnia nielen stupeň závislosti USA od dovozu ropy. Používanie menších a úspornejších motorov môže súčasne zväčšiť atraktívnosť vozidiel amerických automobiliek v iných častiach sveta, vrátane Európy.

-bch-

Minivan VW Routan

Nemecká automobilka Volkswagen chce posilniť svoje pozície na americkom trhu aj novým minivanom, ktorý mal svetovú premiéru na medzinárodnom autosalóne v Chicagu. Minivanu dali názov Routan a bol vyvinutý v spolupráci s americkou automobilkou Chrysler. Routan v sebe spája európske nároky na dizajn, kvalitu spracovania a jazdné vlastnosti s výstrojom a paletou motorov prispôsobených americkému trhu. Vozidlo je dlhé 514 cm, široké 195 cm a vysoké 175 cm. Svojou typickou prednou mriežkou, tvarom predných reflektorov i zadných svetiel sa vzhľadovo zaraďuje do rodiny Volkswagenov. Sú v ňom tri rady sedadiel pre celkovo sedem cestujúcich. V druhom rade sú tri pohodlné samostatné kreslá, v treťom rade sú dve sedadlá. Do zadnej časti vozidla sa pohodlne nastupuje po otvorení posuvných zadných dverí s elektrickým ovládaním. Elektricky je ovládané aj zadné veko. Za tretím radom sedadiel je batožinový priestor objemu 926 litrov. Po sklopení tohto radu sa priestor zväčší na 2300 litrov. Istou kuriozitou je až 13 držiakov na nápoje v interiéri vozidla. Medzi bezpečnostné prvky patrí systém trakčnej kontroly i elektronický stabilizačný systém. Podvozok má európske „ladenie", prispievajúce k dobrým jazdným vlastnostiam. Americkým požiadavkám zodpovedá ponuka motorov. Základným motorom je 3,6-litrový vidlicový šesťvalec, ktorého maximálny výkon je 147 kW , najväčší krútiaci moment má hodnotu 310 Nm. Tento motor je kombinovaný so šesťstupňovou automatickou prevodovkou. Výkonnejším motorom je štvorlitrový vidlicový šesťvalec s maximálnym výkonom 188 kW a najväčším krútiacim momentom 335 Nm. Do výbavy vozidla patrí aj rádio, kombinované s navigačným systémom , pevným diskom s kapacitou 20 GB a dotykovou obrazovkou. Pre vzadu sediacich cestujúcich je k dispozícii zábavný systém s dvoma 9-palcovými displejmi, bezdrôtovými slúchadlami a diaľkovým ovládaním. Základná cena Volkswagenu Routan na americkom trhu bude okolo 25 000 dolárov. Vozidlo sa bude vyrábať v závode spoločnosti Chrysler v kanadskom meste Windsor.

(RM)

SUZUKI SPLASH už vyrábajú

V jedinom európskom závode japonskej spoločnosti Suzuki v maďarskom Ostrihome začiatkom februára začala sériová výroba nového typu Suzuki Splash. Výstavnú premiéru mal na minuloročnom medzinárodnom autosalóne vo Frankfurte, plánovaná ročná produkcia v spoločnosti Magyar Suzuki Corporation je 60 000 kusov. Klienti v Maďarsku si môžu obzrieť a vyskúšať prvé vozidlá Splash v predajniach Suzuki už v marci, po skončení autosalónu v Ženeve.

Spoločnosť Suzuki Motor Corporation začleňuje typ Splash do výrobnej palety takých úspešných typov, akými sú Swift a SX4. Po celkovej ročnej produkcii 232 480 vozidiel v roku 2007 plánuje spoločnosť Suzuki vyrobiť tento rok v závode v Ostrihome 300 000 automobilov. Cieľom spoločnosti Suzuki v rámci jej „Programu európskej renesancie" je dosiahnuť v ostrihomskom závode dlhodobo stabilný objem výroby. Sériovej výrobe nového typu predchádzalo niekoľko inovatívnych technologických opatrení, ku ktorým patrí aj úplná automatizácia zváracích postupov. Do výrobného procesu vo zvarovni je v súčasnosti zapojených 650 robotov.

Po typoch Swift, Grand Vitara a SX4 je Splash štvrtým strategickým typom Suzuki za posledné tri roky, ktorý stelesňuje heslo a odkaz spoločnosti Suzuki „Way of Life" a ktorý svojím vzhľadom a jazdnými vlastnosťami nadchýna ľudí po celom svete. Splash bol navrhnutý ako moderný automobil všestranne využiteľný predovšetkým v rušnej premávke európskych miest. Je kombináciou atraktívneho vzhľadu, hospodárnej prevádzky, priestrannosti a pohodlia, ktoré dopĺňa balík bezpečnostných opatrení. Pri objeme emisií CO2 dosahujúcich len 120 g/km Splash spĺňa súčasné európske normy ako aj nároky klientov, ktorí kladú dôraz na otázky ochrany životného prostredia.

Splash sa vyrába s tromi druhmi motora (dva zážihové a jeden vznetový), ktoré spĺňajú normy pre emisie Euro 4. Zážihové sú novými motormi, ktoré vytvorila spoločnosť Suzuki. Vznetový motor sa vyrába v novom závode Suzuki Powertrain v Indii. Najmenší z uvedených motorov je 1,0-litrový trojvalcový zážihový motor s výkonom 48 kW a priemernou spotrebou len 5 litrov na 100 km. Najvýkonnejším je zážihový štvorvalcový hliníkový motor so zdvihovým objemom 1,2 litra s maximálnym výkonom 63 kW a priemernou spotrebou 5,5 l/100 km. Vznetový 1,3-litrový štvorvalcový motor DDiS common-rail dosahuje maximálny výkon 55 kW pri priemernej spotrebe 4,5 litra na 100 km.

V snahe obmedziť možné riziká pri jazde sú do štandardnej výbavy zahrnuté antiblokovací brzdný systém (ABS), funkcia podpory brzdenia a elektronická distribúcia brzdnej sily. Výbavu vozidla je možné doplniť aj o elektronický stabilizačný program (ESP®). Pre prípad nehody je vozidlovybavené šiestimi bezpečnostnými vankúšmi (dva predné, dva bočné a dva hlavové rozpínajúce sa aj smerom dozadu), napínačmi a obmedzovačmi sily bezpečnostných pásov na predných sedadlách a ochranou nôh v priestore brzdového a spojkového pedálu, ktorá zmierňuje zranenia v prípade kolízie. Pre zlepšenie bezpečnosti dieťaťa sediaceho vo vozidle sú zadné sedadlá vybavené ukotveniami detskej autosedačky systémom ISOFIX.

BMW Welt

BMW Welt v Mníchove sa pre návštevníkov veľmi rýchlo stal mimoriadne vyhľadávanou atrakciou. Počas prvých sto dní od slávnostného otvorenia 17. októbra 2007 doň zavítalo viac ako pol milióna návštevníkov. Zvedavosť, ktorú vzbudila trendová architektúra budovy z dielne profesora Wolfa D. Prixa, a špeciálne výstavy prezentované BMW hneď na začiatku, už počas prvého víkendu do BMW Welt pritiahli viac ako 80 000 zvedavcov. Všetky prehliadky areálu spojené s výkladom sú beznádejne vypredané. BMW Welt bol dosiaľ východiskovým bodom pre 25 000 návštevníkov, ktorí sa vybrali na novú prehliadku závodu na výrobnej míli vo výrobnom závode BMW ležiaceho v bezprostrednom susedstve, ktorého montážne linky každý deň opúšťa viac ako 900 vozidiel BMW radu 3.

Neuveriteľných 140 000 hostí si zatiaľ vychutnalo bohatý sortiment kulinárskych lahôdok, ktoré v BMW Welt ponúkajú tri reštaurácie a jedna kaviareň. Fórum podujatí prilákalo 10 000 hostí BMW a iných organizátorov a 6000 návštevníkov potešila panelová diskusia a koncerty džezovej a klasickej hudby v budove hrdiacej sa tvarom dvojitého kužeľa. Vstup bol voľný a účinkujúcimi boli medzinárodne uznávaní umelci. Napokon tu je ešte 100 000 návštevníkov, ktorí v BMW Welte zavítali do obchodov a nakúpili úctyhodných 55 000 kusov výrobkov.

Pre deti a mládež vo veku od 7 do 13 rokov je najväčším hitom Junior Campus. V laboratóriách a pracovných dielňach sa tu zatiaľ 4800 chlapcov a dievčat zúčastnilo na seminároch zameraných na mobilitu a mali možnosť zostrojiť si v malých skupinkách vlastnými rukami auto. Junior Campus dosiaľ navštívilo 71 školských tried a 700 detí tu oslávilo svoje narodeniny. V roku 2008 bude aj v ďalších štátoch možnosť využiť službu vyzdvihnutia si nového automobilu na tomto úžasnom mieste.

V centre pre odovzdávanie automobilov si 3500 automobilov už našlo cestu k svojim novým majiteľom. Zákazníci veľmi pozitívne prijali podrobné a individuálne poskytované informácie o ich novom BMW a slávnostný odovzdávací ceremoniál. Od 23. októbra 2007, kedy začali dodávky, mali možnosť BMW Welt zakúsiť nemeckí aj severoamerickí zákazníci. Sedemsto zákazníkov z USA si svoje nové BMW prišlo vyzdvihnúť osobne na toto jedinečné miesto v samotnom srdci značky.

BMW Welt bude aj naďalej pokračovať v mimoriadne atraktívnej sérii otvorených kultúrnych podujatí a ponúkať bezplatné džezové koncerty a špičkové kultúrne podujatia. Všetci občania Mníchova a veľa turistov, ktorí do mesta zavítali na návštevu, bude mať takto príležitosť užiť si sériu mimoriadne zábavných a veľmi kvalitných podujatí v BMW Welt. Otvorením nového múzea BMW sa ponuka BMW Welt v roku 2008 zavŕši.

-bw-

Bude sa volať Furiosa

V minulom roku sa automobilka Alfa Romeo obrátila na širokú motoristickú verejnosť, aby navrhla meno pre nový „vstupný" typ značky. V sortimente automobilky bude pod terajším typom Alfa 147, je vyvíjaný pod interným projektovým označením Junior. Súťaž o nové meno novej Alfy prebiehala v spolupráci s odbornými motoristickými časopismi v Nemecku, Taliansku, Francúzsku, Španielsku, Veľkej Británii a Japonsku. Porota nakoniec zo všetkých návrhov vybrala názov Furiosa. Istou zaujímavosťou je, že hlavnú cenu súťaže, vozidlo Alfa Spider v hodnote 45 000 eúr, nedostal autor víťazného návrhu, ale výhercu vyžrebovali zo všetkých účastníkov súťaže o nové meno. Druhou cenou bol horský bicykel Alfa Romeo v hodnote 3500 eúr. **(RM)**

Najbezpečnejšie Volvo všetkých čias

Toto sú prvé fotografie jedného z najvzrušujúcejších automobilov, nového Volva XC60! „Nie je to len najbezpečnejšie Volvo všetkých čias. Podľa môjho názoru je zároveň aj najúžasnejšie. To nie je najhoršia kombinácia, však̆e?" povedal generálny riaditeľ a prezident spoločnosti Volvo Cars Fredrik Arp. Výstavnú premiéru absolvuje 4. marca na medzinárodnom autosalóne v Ženeve a prvé vozidlá by mali byť dostupné u európskych predajcov na jeseň 2008.

Nové terénne vozidlo spoločnosti Volvo odvážne vstúpilo do najnáročnejšieho a najrýchlejšie sa rozvíjajúceho odvetvia motoristického sveta a môže sa pochváliť vzrušujúcou kombináciou dvoch rozdielnych štýlov áut. Na spodnej strane vidieť nezameniteľné "napumpované svaly" typu XC, ktoré tvoria silnú, atletickú karosériu v kombinácii so zvýšeným podvozkom a veľkými kolesami. Na vrchnej strane vytvárajú jemné línie charizmu športového kupé.

Rôznorodosť inteligentných bezpečnostných systémov je ďalšou z dôležitých charakteristických vlastností Volva XC60. Najväčšou novinkou je City Safety – jedinečná funkcia, ktorá má zabrániť alebo zredukovať vplyvy nárazov pri malých rýchlostiach, ktoré sú typické v mestskej premávke a pri dopravných zápchach v mestách. Ak hrozí, že auto nabúra do vozidla idúceho pred ním, a vodič nereaguje, zabrzdí samo od seba.

„Sme prvým výrobcom, ktorý takúto funkciu ponúka ako štandard. City Safety potvrdzuje, že tento typ je najbezpečnejší, aký kedy spoločnosť Volvo vyrobila. Auto je vybavené naším bezpečnostným know-how a technológiami, ktoré sú určené na zabránenie nehodám a ochranu všetkých účastníkov kolízie," dodal Fredrik Arp.

Projekt XC60 je určený pre cieľovú skupinu zákazníkov, ktorí majú vysoké nároky na dizajn, spoľahlivosť značky a výber kvalitných doplnkov podľa svojho štýlu.

XC60 ponúka na začiatok tri typy motorov: turbodúchadlom prepĺňaný zážihový motor T6 s výkonom 210 kW a dva varianty vznetového prepĺňaného motora D5 s výkonmi 136 a 120 kW. Pohon všetkých štyroch kolies (AWD) je montovaný ako štandard. V priebehu roka 2009 bude v ponuke aj model s pohonom len predných kolies so vznetovým motorom plniacim emisné normy Euro 5, s výkonom 120 kW, ktorého emisie CO_2 dosiahnu okolo 170 g/km.

Naplánovaný objem predaja nového typu XC60 je 67 000 automobilov ročne. Päť najväčších trhov počas najlepšieho roku 2010 budú tvoriť USA, Nemecko, Veľká Británia, Rusko a Čína.

Volvo XC60 sa bude vyrábať v belgickej továrni Volvo Cars v meste Gent.

Mitsuoka Galue 204

Keby existovali automobilové butiky, v ktorých by sa predávali kadejaké originálne automobilové kreácie, určite by sme v nich našli aj vozidlá značky Mitsuoka.

Mitsuoka je malá japonská spoločnosť, ktorá si svoju existenciu založila na túžbe niektorých ľudí vlastniť „akoby" starý automobil, ale s modernou technikou. Špecializuje sa najmä na malosériovú výrobu vozidiel, ktoré svojím vzhľadom pripomínajú klasické britské limuzíny z 50. a 60. rokov minulého storočia. Jej novinkou je typ Galue 204, ktorý s prižmúrenými očami pripomína Jaguar spred päťdesiatich rokov. Technickým základom Mitsuoka Galue 204 je Toyota Corolla Axio. Nová limuzína Galue je postavená na podvozku s rázvorom náprav 2600 mm, jej dĺžka je 4570 mm, šírka 1695 mm a výška 1460 mm. Na pohon vozidla slúžia zážihové motory z Corolly, a to buď 1,5-litrový motor (výkon 77 alebo 81 kW), alebo 1,8-litrový motor (92 a 100 kW). Galue môže mať poháňané len predné kolesá, alebo môže byť vystrojený pohonom všetkých štyroch kolies. História podniku Mitsuoka siaha do roku 1982, keď predstavil svoje prvé minivozidlo BUBU shuttle 50, vystrojené motorom so zdvihovým objemom len 50 kubických centimetrov.

(RM)

Renesancia značky Turner

U nás prakticky neznáma britská spoločnosť Turner vyrábala v rokoch 1951 až 1966 v neveľkých počtoch malé a rýchle športové automobily. Nedávno vznikol v nemeckom Herschbroichu malý podnik, ktorý oživil značku Turner. Prvým vozidlom nového podniku, nazvaného Turner Sportwagen-Manufaktur, je superšportový automobil GTO. Tento automobil bol vyvinutý skupinou nadšencov v USA, Veľkej Británii a Nemecku. Vzorom pre toto vozidlo boli historické pretekárske vozidlá a vozidlá študentskej formuly Student, ktorú v roku 2004 vyhral Jim S. Vierling, dnešný šéf obnovenej automobilky Turner. Svojím dizajnom pripomína legendárny Ford GT 40. Typ Turner GTO má priestorový rám z rúrok a je vystrojený prevodovkou Porsche. Na pohon vozidla slúži 5,7-litrový motor z vozidla Chevrolet Corvette C5 alebo C6, ktorého výkon je minimálne 253 kW. Vozidlo zrýchli na rýchlosť 100 km/h za menej než štyri sekundy. Cena vozidla Turner GTO, ktoré bude vyrobené len v obmedzenom počte, sa bude (v závislosti na výbave) pohybovať od približne 90 000 eúr vyššie.

(RM)

Suverénna na ceste

Keď v októbri roku 1995 automobilka Honda predstavila svoj typ CR-V, tento segment trhu sa ešte len formoval a nebolo isté, či takéto auto budú zákazníci chcieť. Chceli, a Honda vyrábala prvú generáciu CR-V až do roku 2002. Druhá generácia bola odpoveďou na silnejúcu konkurenciu, v závere jej pomohlo aj nasadenie vznetového motora. Inovačné cykly sa však skracujú a v jeseni 2006 Honda predstavila tretiu generáciu tohto typu, ktorá sa výrazne odklonila od línie, ktorú sledovali prvé dve generácie. Po vyskúšaní modelu poháňaného 2,2-litrovým vznetovým motorom s najvyššou úrovňou výbavy Top Executive na jar 2007 (MOT°or č. 5/2007) sme v závere minulého roka vyskúšali aj protipól ponuky tohto typu - model poháňaný zážihovým 2-litrovým motorom so „základnou" úrovňou výbavy Elegance.

Výskum medzi používateľmi športovo-úžitkovými automobilmi, ktorý si zabezpečila Honda na začiatku vývoja tretej generácie CR-V, ukázal, že tieto vozidlá len málokedy opúšťajú spevnené cesty. Preto sa technici Hondy orientovali prednostne na zabezpečenie prvotriednych jazdných vlastností novej generácie tohto typu na mestských aj mimomestských komunikáciách. Aj tento model potvrdil, že sa im to podarilo urobiť veľmi dobre. Tvrdšie pruženie na cestách s menej kvalitným povrchom síce posádka cíti tak, že ho nemôže prehliadnuť, ale nárazy nie sú výraznejšie ako v autách strednej triedy s podobne tvrdým pružením. Napriek vyššie položenému ťažisku Hondy CR-V je rýchly prejazd zákrut možný bez väčšieho rizika straty stability, nesprevádzajú ho ani dramatické bočné náklony karosérie. Pri dostatočne dobrých adhéznych podmienkach sú poháňané len kolesá prednej nápravy. Okamih pripojenia pohonu aj kolies zadnej nápravy zvyčajne posádka vozidla nezaregistruje. Keď sme opustili cestu

a vyšli na zasnežený svah, v niektorých situáciách bolo cítiť, že predné kolesá už začínajú preklzovať a pohon zadných kolies „zabral" s istým oneskorením. To by mohlo spôsobiť problémy pri snahe o prekonanie vážnejšej terénnej prekážky, kde hrozí preklzovanie kolies. Honda však jasne deklarovala, že s CR-V nemá ambície súťažiť na „Dakare".

Dvojlitrový zážihový motor nie je taký atraktívny ako uznávaný vznetový motor Hondy 2.2 i-CTDi, ale nemožno povedať, že by svoju úlohu v tomto vozidle plnil zle. Pracuje kultivovane, na zážihový motor aj celkom úsporne, ale v porovnaní so vznetovým motorom má spotrebu v mestskej prevádzke o viac ako 2 l/100 km väčšiu. A práve jazdou v mestách takéto automobily strávia možno väčšinu svojho prevádzkového času.

Generačná zmena priniesla súčasnému typu CR-V aj atraktívny interiér, ale aj bohatú výbavu. Už pri najnižšej úrovni Elegance je v zozname štandardnej výbavy aj elektronická regulácia stability, v Honde označovaná skratkou VSA, čelné, bočné bezpečnostné vankúše pre osoby na predných sedadlách aj hlavové nafukujúce sa pozdĺž predných aj zadných dverí pri bočných nárazoch, tempomat s ovládaním na volante.

Sedadlá sú pohodlné, s dostatkom miesta na zadných aj pre cestujúcich vyšších postáv. Batožinový priestor má veľký priestor s objemom 524 l aj keď sú sedadlá druhého radu v úplne zadnej polohe. Ich posúvaním dopredu ho možno zväčovať, zadné sedadlá však možno dvoma pohybmi bez námahy aj celkom sklopiť dopredu, čím vznikne celkom rovná dlhá úložná plocha.

Honda CR-V 2.0 Elegance s ručne ovládanou šesťstupňovou prevodovkou stojí 1 077 000 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1997 cm^3 , najväčší výkon 110 kW pri 6200 ot./min., krútiaci moment 192 Nm pri 4200 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových priečnych ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11,8 m, pneumatiky rozmeru 225/65 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4525/1820/1675 mm, rázvor náprav 2630 mm, svetlá výška 187 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1644/2050 kg, hmotnosť nebrzdeného/brzdeného prívesu 600/1600 kg, objem batožinového priestoru 524/955 l, objem palivovej nádrže 58 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 190 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,2 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 10,4/6,7/8,1 l/100 km.

Zvýhodnená kúpa „športovca“

Kórejské automobilky sa v posledných rokoch pričinili o významný obrat v hodnotení svojich automobilov nielen laickou, ale aj odbornou verejnosťou. Nové typy, ktoré uvádzajú na trh dokážu rovnocenne súťažiť o priazeň zákazníkov aj na náročnom európskom trhu. Jedným z dôkazov tohto hodnotenia je aj malá Kia Rio, ktorá je na trhu od roku 2005. V minulom roku sa u nás začal predávať aj akčný model Rio Sporty, ktorý sme vyskúšali v závere minulého roka.

Kia Rio je súrodencom obchodne rovnako úspešnej novej generácie typu Hyundai Accent. Združenie investícií do vývoja očividne prinieslo dobrý výsledok, pretože vyskúšali sme spomínané vozidlá obidvoch značiek a netrpeli žiadnymi „detskými chorobami“. Obidve majú vonkajšie rozmery posúvajúce ich na rozhranie tried malých automobilov a nižšej strednej triedy. Rio Sporty by malo podľa „športového“ prívlastku v názve byť zaujímavé pre slobodných vodičov alebo mladé bezdetné rodiny. Keďže pri vytváraní tohto modelu z neho nič neubudlo v porovnaní s ostatnými verziami, a čo pribudlo, neobmedzilo priestor pre posádku ani nezmenilo jazdné vlastnosti vozidla, Rio Sporty môže plniť aj funkciu rodinného auta, ktorú z dôvodov finančnej nedostačnosti plnia malé autá v mnohých našich rodinách. Čím sa teda Rio Sporty odlišuje? Dostal športové pedále, výkonnú audiosústavu s CD/MP3 prehrávačom a USB portom. Cena modelu pritom klesla o 20 000 Sk, takže s doplnkami navyše zákazník získava až 111 000 Sk. To je určite zaujímavý „cenový bonus“ na takom malom aute. Rio Sporty má pritom už v cene zahrnuté atraktívne prvky výbavy ako sú odlievané diskové kolesá z hliníkovej zliatiny, klimatizácia, reflektory do hmly,

elektrické ovládanie okien, diaľkovo ovládané centrálne zamykanie dverí s alarmom.

Interiér je dostatočne priestranný, a to aj pre osoby sediace na zadných sedadlách. Tie sú priečne delené a sklápateľné. Ich operadlá po sklopení sú asi 10 cm nad rovinou dna batožinového priestoru. Predné sedadlá sú vhodne tvarované aj tuhosť ich čalúnenia je primeraná, takže neunavujú ani pri dlhotrvajúcom cestovaní. Vodičovo sedadlo sa dá nastavovať aj výškovo, výškovo možno prestavovať aj volant. Rozmiestnenie prístrojov aj ovládacích prvkov vozidla je štandardné, vodič si na ne zvykne po pár odjazdených kilometroch.

Pruženie však nie je športovo tvrdé, ale komfortne mäkké. V rámci triedy malých áut, ale aj nižšej strednej triedy určite vyniká tým, ako zvláda útlm rázov spôsobených prejazdom nerovností. Druhou stranou takéhoto komfortu je potreba starostlivejšieho sledovania nájazdovej rýchlosti do ostrých zákrut, pretože mäkký podvozok Ria nemá príliš veľkú rezervu, aby „podržal" vodiča, ak to s veľkosťou nájazdovej rýchlosti prehnal. Pri bežnom spôsobe jazdy však k žiadnym prejavom nestability vozidla nedochádza.

Pre typ Rio je 1,4-litrový zážihový motor „základným". Jeho výkonnostné parametre nepochybne uspokojujú väčšinu klientov, ktorý sa pre tento typ rozhodli. Keďže prívlastok „Sporty" v skúšanom modeli má len marketingový význam, neznamená odlišnosť jazdných vlastností v porovnaní s ostatnými modelmi typu Rio, považujeme ho za vhodný aj preň.

Kia Rio Sporty sa vo februári predával za 379 900 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10:1, zdvihový objem 1399 cm^3 , najväčší výkon 71 kW pri 6000 ot./min., krútiaci moment 125 Nm pri 4700 ot./min.

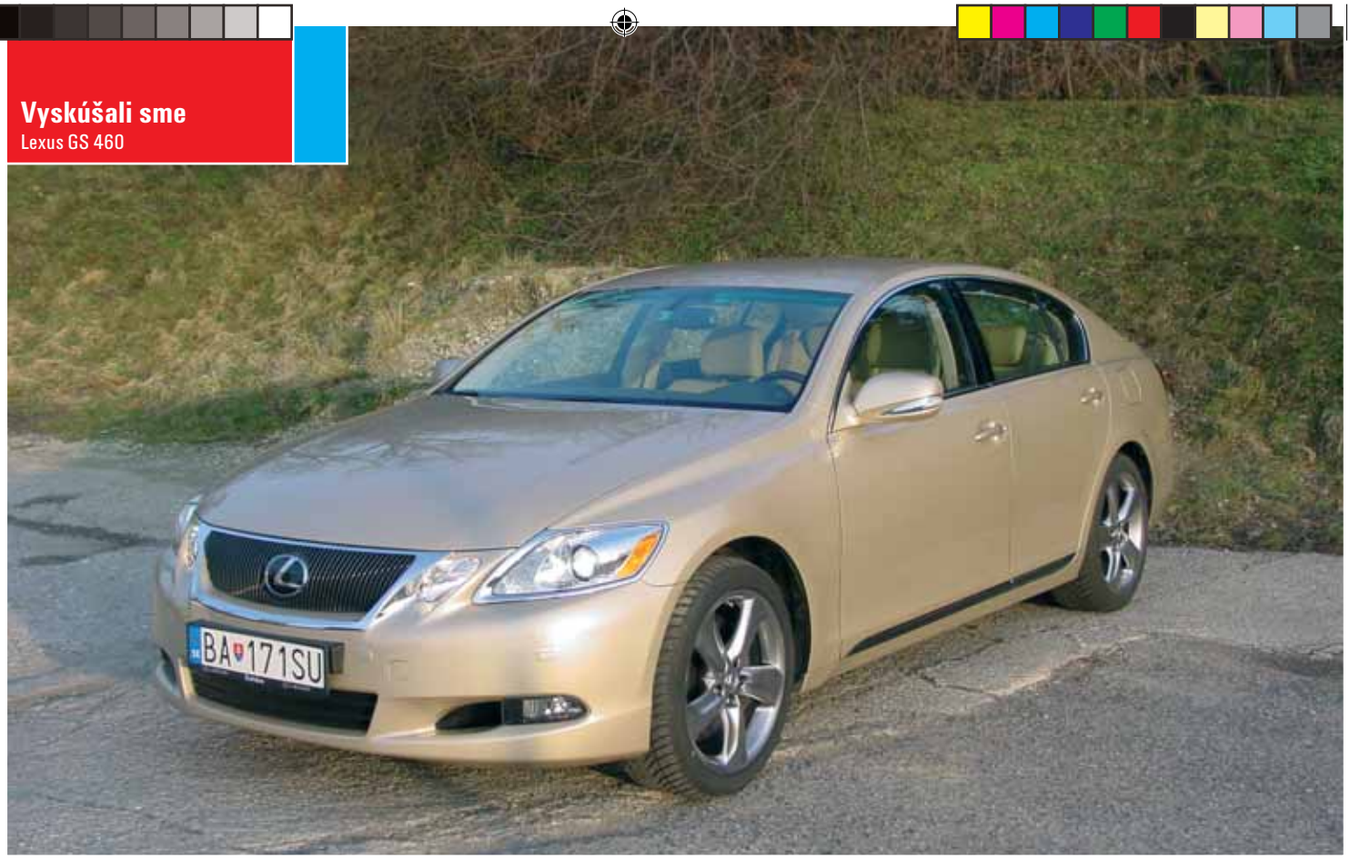
Prevody: 5-stupňová ručne ovládaná prevodovka, pohon kolies prednej nápravy.

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava so skrutne pružnou priečkou, vinuté pružiny, kotúčové brzdy,vpredu s ventilovanými kotúčmi ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,1 m, pneumatiky rozmeru 185/65 R 14.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3990/1695/1470 mm, rázvor náprav 2500 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1154/1580 kg, rozchod kolies vpredu/vzadu 1470/1460 mm, objem batožinového priestoru 270/1145 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 173 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 12,3 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,9/5,2/6,2 l/100 km.



S inováciou aj nový model

Značka Lexus, teda vlastne automobilka Toyota, uviedla v roku 2005 na trh tretiu generáciu typu GS. Pri tejto generačnej zmene prvý raz uplatnila svoju filozofiu dizajnu s názvom L-finesse, ktorej podstatou je spájanie elegantného vyhotovenia vonkajšku vozidla s výnimočnou kultivovanosťou interiéru a príťažlivou jazdnou dynmikou. Nový dizajn zapôsobil na klientov a dizajnéri Lexusu ho preniesli aj na ďalšie typy.

Inovovácia typového radu GS, uplatňovaná na vozidlách predávaných od začiatku tohto roka, priniesla aj náhradu za model GS 430. Jeho nástupcu, GS 460, poháňa nový zážihový 4,6-litrový vidlicový osemvalcový motor spolupracujúci s 8-stupňovou automatickou prevodovkou. Tento model sme vyskúšali v polovici februára.

Rad GS obsahuje opäť tri modely - „vstupný" GS 300, športový GS 460 a GS 450h s hybridným pohonom. Svoju športovosť model GS 460 zovňajškom nedáva ostentatívne najavo, navonok pôsobí decentne a elegantne. Výkonný osemvalec a technicky výborne prepracovaný podvozok však svojimi vlastnosťami určite nevyvracajú športové zameranie tohto modelu, aké mu prisúdili marketingoví odborníci značky Lexus.

Svetlé poťahy sedadiel, dverí a svetlé koberce nami skúšaného vozidla navodzujú v interiéri optimistickú atmosféru. Precíznosť zhotovenia každého prvku kabíny a kvalita materiálov dokazujú, že Lexus = luxus. Platí to aj o priestore, aký tento model ponúka všetkým členom posádky. Predné sedadlá sú elektricky prestaviteľné, pohodlné na úrovni domácich „fotelov".

Výkonný osemvalec využíva prednosti vstrekovania benzínu do nasávacích kanálov, aj priamo do valcov.

„Duálne" je aj variabilné časovanie nasávacích aj výfukových ventilov. Takéto technické riešenie zabezpečuje motoru priaznivý priebeh krútiaceho momentu v širokej škále pracovných otáčok a vzhľadom k veľkosti zdvihového objemu aj priaznivú spotrebu benzínu. Motor pradie ticho ako mačka, svoju silu akusticky nedáva najavo ani keď vodič stlačí pedál akcelerátora hlbšie k podlahe. Posádka ju však vníma zatlačením chrbtov do čalúnenia sedadiel, motor hýbe s dvojtonovým autom ako s pierkom, zrýchlenie z 0 na 100 km/h zvláda za 5,8 s. V takomto tichom aute má zmysel hovoriť o mimoriadne kvalitnej audiosústave, alebo prirovnávať akustické prostredie kabíny ku koncertnej sále. Približuje sa mu okrem iného aj vďaka špeciálnemu rozmiestneniu desiatich reproduktorov. Na špičkovej úrovni je aj automatická klimatizácia, multifunkčný 7-palcový dotykový displej, navigácia s možnosťou aj hlasového ovládania, predkolízny bezpečnostný systém (PCS) s adaptívnym tempomatom a ďalšie elektronicky regulované bezpečnostné systémy, nad väčšinou ktorých bdie systém integrovanej regulácie dynamiky vozidla (VDIM). Ak by náhodou predsa len došlo k havárii vozidla, osoby na predných sedadlách chráni okrem aktívnych opierok hláv a bezpečnostných pásov až 8 bezpečnostných vankúšov - čelné (nafukovateľné podľa sily nárazu), bočné, hlavové aj kolenné. Hlavové bezpečnostné vankúše chránia aj osoby na krajných zadných sedadlách.

Z najprestížnejšieho vozidla značky Lexus, modelu LS 600h, sa dostal aj do podvozku modelu LS 460 systém aktívnych stabilizátorov. Priečne stabilizátory náprav sú v strede prerušené a vďaka bezkontaktnému jednosmernému elektromotoru a redukčnému prevodu sa do oboch koncov priečnych stabilizátorov prednej aj zadnej nápravy dodatočne vnáša krútiaci moment od elektromotora, čím sa minimalizuje bočný náklon karosérie v zákrutách. Stabilita tohto vozidla je skutočne vynikajúca.

Základná cena modelu Lexus GS 460 je 2 099 000 Sk, niektoré zo spomínaných bezpečnostných systémov sú za príplatok, v skúšanom modeli bola príplatková výbava za 610 000 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: vidlicový 8-valcový, 32-ventilový zážihový s priamym vstrekovaním benzínu, ventilový rozvod 2x2xOHC s variabilným duálnym časovaním VVT-i, kompresný pomer 11,8:1, zdvihový objem 4608 cm^3 , najväčší výkon 255 kW pri 6400 ot./min., krútiaci moment 460 Nm pri 4100 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na dvojiciach priečnych ramien, vzadu viacprvková náprava, pneumatické adaptívne pruženie AVS, priečne aktívne stabilizátory, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi, VDIM, hrebeňové riadenie s elektrickým posilňovačom, pneumatiky rozmeru 245/40 R 18.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4835/1820/1430 mm, rázvor náprav 2850 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1540/1545 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1800/2160 kg, objem batožinového priestoru 430 l, objem palivovej nádrže 71 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 250 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 5,8 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 16,3/7,9/11,0 l/100 km.

Rýchla hračka

Prvý Renault Twingo uvidela verejnosť na autosalóne v Paríži v jeseni roku 1992. Nasledujúci rok sa najmenší Renault dostal na trh a po viacerých inovačných kúrach vydržala jeho prvá generácia vo výrobe do konca minulého roka. Aj druhá generácia Twinga má trojdverovú karosériu a vyzerá tak trochu ako hračka, ktorá má zaujať najmä mladých zákazníkov. Vyskúšali sme Twingo GT, model, ktorý poháňa 1,2-litrový turbodúchadlom prepĺňaný zážihový motor.

Druhá generácia Twinga už nemá taký „detsky veselo" vyzerajúci interiér, ale nudne tvarovaný určite nie je. Niektoré plastové dielce svojím vzhľadom pripomínajú, že Twingo sa netlačí do prémiového segmentu, ale nepôsobia ani vyslovene lacným dojmom.

Predné sedadlá majú opticky výrazné bočné opory, ale ich skutočná účinnosť nie je až taká dobrá. Výškové prestavovanie bezpečnostných pásov je vhodný doplnok v každom modeli, v športovo ladenom zvlášť. Našťastie pre nás, výškou postavy ešte patríme do rozpätia, pre ktoré fixná výška horného úchytu pásu vyhovuje. Priamo pred vodičom je len otáčkomer, ostatné prístroje sú v strede prístrojovej dosky. Ich sledovanie je bezproblémové pri akýchkoľvek svetelných podmienok okolia vozidla. Také je aj ovládanie vozidla, športovo ladenému modelu s výkonným motorom by však pristala prevodovka s kratšími dráhami preraďovacej páky.

Úroveň výbavy GT prináša pohodlie aj na druhý rad sedadiel, pretože sú samostatné, len pre dve osoby. Možno ich pozdĺžne posúvať i meniť sklon ich operadiel. Ale spomínané pohodlie platí len ak na nich sedia „skladné" osoby, teda nižšieho vzrastu. S voľným priestorom nad hlavou by už zrejme mohli mať problém aj osoby s výškou okolo 190 cm sediace na predných seddalách, ktoré sú osadené pomerne vysoko nad

podlahou. Vzpriamenejšie sedenie síce šetrí priestor v pozdĺžnom smere interiéru, ale môže mať aj spomínaný neželaný vedľajší účinok. Batožinový priestor za zadnými sedadlami má objem 165 l, Sklopením sedadiel vznikne dodatočný priestor pre náklad dokonale rovinne nadväzujúci svojou úložnou plochou na pôvodné dno batožinového priestoru. Objem pre náklad pri nakladaní až po strop vzrastie na 959 l.

Krátky rázvor a tvrdšie pruženie robia z Twinga na cestách s dostatočne rovným povrchom mimoriadne vrtko manévrujúce vozidielko. Ak je však cesta hrboľatá pri opakovaných prudkých zmenách smeru musí byť vodič pripravený na „kontry" volantom, aby vozidlo udržal v požadovanom smere. Ak nie je v aute sám, zvyčajne k takejto hraničnej situácii nedôjde, lebo nárazy prenášané tvrdším pružením od nerovností cesty sú výrazné - a s ohľaduplnosti k spolujazdcovi vodič zvyčajne povolí tlak na pedál plynu.

Malý 1,2-litrový prepĺňaný motor je úžasný z hľadiska výkonnosti. Nástup jeho turba s veľmi malou zotrvačnosťou je dokonale jemný, plynulý, výkon 74 kW, udávaný ako najväčší, možno ešte na pár sekúnd prudkým zošliapnutím pedála akcelerácie zväčšiť o 4 kW. Pri veľkých otáčkach je už motor ale príliš hlučný. Nie je však nehospodárny. Aj pri celkom svižnej jazde možno dosiahnuť spotrebu v kombinovanej prevádzke okolo 6,5 l/100 km.

Športové Twingo GT má 15-palcové odlievané diskové kolesá, nárazníky s logom GT, zadný spojler, bočné ochranné lišty vo farbe karosérie a chrómovanú koncovku výfuku.

Renault Twingo 1.2 TCE GT sa vo februári predával za 399 900 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový prepĺňaný turbodúchadlom, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 9,5:1, zdvihový objem 1149 cm^3 , najväčší výkon 74 kW pri 5500 ot./min., krútiaci moment 145 Nm pri 3000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi vpredu, bubnové vzadu, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10 m, pneumatiky rozmeru 185/55 R 15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3602/1655/1470 mm, rázvor náprav 2367 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1055/1410 kg, rozchod kolies vpredu/vzadu 1400/1386 mm, objem batožinového priestoru 165/959 l, objem palivovej nádrže 40 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 188 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,8 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,7/4,9/5,9 l/100 km.

Citroën z Japonska

Pretrvávajúci veľký záujem o kompaktné športovo-úžitkové automobily už nechcela ignorovať ani automobilka Citroën, ktorá takéto vozidlo nevyrábala. Spolu so sesterskou značkou Peugeot zo zoskupenia PSA sa dohodli s japonskou automobilkou Mitsubishi, že združia financie na vývoj takéhoto automobilu. V Mitsubishi majú bohaté skúsenosti s výrobou SUV a v požadovanej triede potrebovali vyvinúť novú generáciu typu Outlander. Outlander tak dostal dvoch európskych súrodencov, do ktorých v japonskej automobilke montujú motory z francúzskych motorární PSA. Vyskúšali sme Citroën C-Crosser poháňaný 2,2-litrovým prepĺňaným vznetovým motorom s výkonom 115 kW.

Prvý raz sme Citroën C-Crosser mali možnosť krátko vyskúšať minulú jeseň na Horehroní, na upravených aj blatistých poľných cestách. Po takmer polroku sme boli zvedaví, či veľmi dobrý dojem z vozidla nevyplýval aj z nádherného prostredia toho kraja. Teraz si C-Crosser výdatne užil aj bratislavských ciest a - užili sme si ho aj my.

Páčil sa nám rovnako ako v horách a na lúkach nad Breznom. Dobre vyladené, nie príliš tvrdé pruženie účinne pohlcovalo nárazy od prejazdu nerovností cesty a šetrilo naše chrbtice. Pohodlie na sedadlách prvého a druhého radu je na slušnej úrovni, sklopné sedadlá tretieho radu sú pre dospelých cestujúcich núdzovým riešením, pohodlne na nich môžu sedieť len osoby s výškou možno do 150 cm. Z podlahy vyklápateľná dvojica sedadiel tretieho radu je totiž nízko nad podlahou. Keď sú tieto sedadlá vytiahnuté z podlahy, za nimi už nie je prakticky žiadny priestor pre batožinu. Po ich sklopení má batožinový priestor úplne rovnú podlahu, a dokonale vodorovne nadväzujú aj ruby sklopených operadiel druhého radu sedadiel, ich sedacie časti treba predtým vyklopiť dopredu. Druhý rad sedadiel

možno pozdĺžne posúvať v rozsahu 80 mm. Po sklopení aj druhého radu sedadiel vznikne vzadu objem pre náklad 1686 l. Dvojdielne veko batožinového priestoru má spodnú, nadol sklopnú časť s nosnosťou až 200 kg. Významne teda uľahčuje nakladanie predmetov s veľkou hmotnosťou. Aj preto, že je nad vozovkou len 640 mm.

Volant s ovládačmi audiosústavy a tempomatu je prestaviteľný len výškovo. Na bezproblémový pohyb vozidla aj v ľahšom teréne stačí len pohon kolies prednej nápravy. Otočným prepínačom na tuneli medzi prednými sedadlami možno zapojiť aj pohon zadnej nápravy. Ak predné kolesá preklzujú, elektromagnetická spojka vo funkcii medzinápravového diferenciálu môže pri hlbšie stlačenom pedáli akcelerácie prenášať na kolesá zadnej nápravy až 50 % celkového krútiaceho momentu na výstupe zo šesťstupňovej ručne ovládanej prevodovky. Takéto rozdelenie momentu možno spomínaným otočným ovládačom „uzamknúť" pri potrebe prejsť zvlášť obtiažnym úsekom. V teréne je C-Crosser limitovaný svetlou výškou (178 mm), ešte častejšie však pneumatikami s dezénom vhodným na cesty, lebo máloktorý majiteľ ho bude prioritne využívať v teréne, kde by boli potrebné pneumatiky s terénnym dezénom.

Motor 2.2 HDi vyladený na výkon až 115 kW sa už osvedčil vo viacerých typoch osobných automobilov, veľmi sa nám páčil aj v tomto športovo-úžitkovom vozidle. Na udržiavaných cestách mu zabezpečuje vynikajúcu dynamiku jazdy, veľká pružnosť pomáha vozidlu prekonávať napríklad dlhé úseky hlbšieho bahna, ale aj terénne prekážky, kde nemožno využívať kinetickú energiu vozidla. Citroën C-Crosser s bohatou výbavou stupňa Exclusive zabezpečujúcou posádke komfort aj bezpečnosť cestovania stojí 1 294 000 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový vznetový prepĺňaný, vstrekovací systém common rail, ventilový rozvod 2xOHC, zdvihový objem 2179 cm^3, najväčší výkon 115 kW pri 4000 ot./min., krútiaci moment 380 Nm pri 2000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových priečnych ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,68 m, pneumatiky rozmeru 255/55 R 18.

Karoséria: 5-dverová, 7-miestna typu kombi.

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4645/1805/1670 mm, rázvor náprav 2672 mm, svetlá výška 178 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1825/2410 kg, hmotnosť nebrzdeného/brzdeného prívesu 750/2000 kg, objem batožinového priestoru 441/1686 l, objem palivovej nádrže 60 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 200 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 9,9 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,5/5,7/6,9 l/100 km.

Corsa pre cykloturistov

Štvrtá generácia typu Opel Corsa hneď po uvedení na trh v lete 2006 nadviazala na výborné predajné výsledky prvých troch generácií. V decembri 2006 a v marci 2007 sme uverejnili naše skúsenosti s prevádzkou päťdverových modelov novej Corsy, začiatkom tohto roka sme vyskúšali trojdverový, športovo ladný model s filigránsky vstavaným vysúvateľným nosičom bicyklov do zadného nárazníka vozidla.

Corsa štvrtej generácie narástla takmer do rozmerov automobilov nižšej strednej triedy, takže svojej posádke dokáže poskytovať aj dostatočný priestorový komfort. Nastupovanie na zadné sedadlá je síce pri trojdverovej karosérii menej pohodlné ako do päťdverových modelov, ktoré sme skúšali predtým, ale tento model si pravdepodobne rodina s deťmi nekúpi. Skúšané vozidlo malo výnimočnú výbavu, akou zatiaľ disponujú len automobily Opel. Je to výsuvný modul s nosičmi na dva bicykle, ktorý sa dá vysunúť aj s časťou zadného nárazníka približne o pol metra. Bicykle sú postavené naprieč za vozidlom, vysunutie nosiča a ich upevnenie na nosič trvá len niekoľko minút. Nosič s názvom Flex-Pix si možno do Corsy objednať už z výroby, ale dokážu ho dodatočne do vozidla namontovať aj v autoopravovni zmluvného predajcu. Vlastná hmotnosť modulu nosiča je 23,5 kg, prepravované bicykle môžu mať spolu hmotnosť do 40 kg.

Skúšaný model poháňal štvorvalcový 1,2-litrový zážihový motor s výkonom 59 kW spolupracujúci s päťstupňovou robotizovanou prevodovkou. Športové hliníkové pedále, nápadné červeno-čierne čalúnenie potešia každého, kto má rád športovo ladené autá. Športovo ladenému vzhľadu tohto modelu by však skôr pristala ručne ovládaná prevodovka, pretože riadiaca jednotka ovládajúca elektromotory zabezpečujúce preraďovanie prevodov niekedy „uvažuje" nad výberom optimálneho prevodového stupňa dlhšie ako dostatočne skúsený vodič.

Opel Corsa 1,2 Twinport Ecotec Cosmo stojí 464 900 Sk, za nosič bicyklov treba priplatiť 19 000 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1229 cm^3 , najväčší výkon 59 kW pri 5600 ot./min., krútiaci moment 110 Nm pri 4000 ot./min.

Prevody: 5-stupňová robotizovaná 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, bubnové vzadu, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,55 m, pneumatiky rozmeru 185/60 R 15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 3990/1713/1488 mm, rázvor náprav 2511 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1485/1478 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1130/1575 kg, objem batožinového priestoru 285/1100 l, objem palivovej nádrže 45 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 168 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 13,9 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 7,7/4,7/5,7 l/100 km.

Opel Zafira

Keď v roku 1999 automobilka Opel uviedla na trh sedemmiestny minivan Zafira s mimoriadne vtipným systémom variability usporiadania sedadiel druhého a tretieho radu, spôsobila v segmente minivanov poriadny rozruch. Od roku 2005 sa predáva druhá generácia Zafiry, jej inovácia pre modelový rok 2008 priniesla mierne vzhľadové zmeny, ale aj dva nové motory.

V januári sme sa s inovovanou Zafirou zoznámili na cestách neďaleko švajčiarskeho Zürichu.

Vonkajšie vzhľadové zmeny v štýle modelov Opel OPC mierne posunuli dizajn Zafiry k dynamickému. Ale len tak, že priaznivcov dovtedajšieho konzervatívnejšieho vzhľadu Zafiry určite neodradia od kúpy nového modelu. Výrazné zmeny nie sú ani v interiéri, dizajnéri našťastie zmenili tmavý lesklý povrch „podkovovitého rámu" v hornej časti prístrojovej dosky nad stredovou konzolou, ktorý sa dosť často pri dennom svetle zrkadlil v čelnom skle a vyrušoval tým vodiča.

Zafira sa aj naďalej dodáva v piatich výbavových úrovniach: Essentia, Enjoy, Cosmo, Sport a OPC. Už v základnej výbave má ABS, čelné a bočné bezpečnostné vankúše pre osoby sediace na predných sedadlách. Elektronický stabilizačný program (ESP) je súčasťou sériovej výbavy dvoch najvyšších stupňov. V bohatej ponuke voliteľnej výbavy je interaktívny podvozok IDSPlus s elektronicky regulovanými silami tlmenia adaptívnych tlmičov pruženia (CDC). Riadiaca jednotka systému IDSPlus zosúlaďuje regulačné zásahy ABS, ESP a CDC tak, aby podvozok Zafiry poskytoval posádke čo najlepšie pohodlie a bezpečnosť. Zafiru možno vybaviť aj zlepšeným systémom stabilizácie prívesu (TSA), ktorý priebežne sleduje vzájomné pohyby Zafiry a prívesu a pri náznaku rozkmitania prívesu cielene aktivuje brzdy, aby sa súprava „upokojila". Zafira môže mať aj systém uľahčujúci rozjazd vozidla do svahu (HSA), adaptívne bi-xenónové reflektory alebo bezkľúčové otváranie vozidla a spúšťanie motora.

Do žiadnej hraničnej jazdnej situácie sme sa so Zafirou na švajčiarskych cestách nedostali, príves sme neťahali, pri bežnej jazde sa správa tak, ako sme na ňu zvyknutí. Teda bezpečne, s dostatočným komfortom pruženia.

Zážihové motory pre Zafiru majú teraz šesť výkonových úrovní, od 69 do 177 kW, vznetové päť výkonových úrovní, od 74 do 110 kW.

Spolupracovať môžu s päť a šesť stupňovými ručne ovládanými prevodovkami alebo so štvor a šesťstupňovými automatickými prevodovkami. S 1,8-litrovým zážihovým motorom môže spolupracovať aj päťstupňová robotizovaná prevodovka Easytronic. Zážihový 1,6-litrový motor je v ponuke aj s úpravou umožňujúcou spaľovať stlačený zemný plyn.

Pohľad do cenníka: Najlacnejšia verzia, Zafira 1.6 Twinport Ecotec s päťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou a výbavou Essentia stojí 675 000 Sk. Najdrahší model, Zafira OPC, poháňaný zážihovým motorom 2.0 Turbo s výkonom 177 kW, so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou, stojí 1 215 900 Sk.

Samuel BIBZA

Atraktívne „mestské“ SUV

Seat vyriešil problém neexistencie športovo-úžitkového auta vo svojej ponuke elegantným spôsobom, bez veľkých nákladov spojených s vývojom takéhoto vozidla. Konštrukčným základom jeho prvého SUV s názvom Altea Freetrack sa stal model Altea XL. Svetlú výšku zväčšili o 40 mm, aby bolo možné krútiaci moment motora prenášať aj na kolesá zadnej nápravy, zmenu podoby na športovo-úžitkové vozidlo zabezpečili nové vonkajšie plastové dielce v spodnej polovici karosérie. A keďže v koncerne VW majú dostatok skúseností s pohonom 4x4 využívajúcim na pripájanie pohonu kolies zadnej nápravy spojku Haldex, stačilo ho vyladiť pre Alteu s pohonom 4x4.

Altea Freetrack sa vyrába nielen s pohonom 4x4, ale aj s pohonom iba predných kolies. Pre tento typ v Seate vyhradili dvojlitrové motory s priamym vstrekom paliva - zážihový 2.0 TSI s výkonom 147 kW a vznetový vyladený na najväčší výkon 103 alebo 125 kW. Výkonnejší variant vznetového motora je určený len pre model 4WD. V závere januára sme vyskúšali model s práve touto kombináciou pohonu, teda 4WD poháňaný vznetovým motorom s výkonom 125 kW.

Freetrack dostal nové predné sedadlá s dostatočne vysokými operadlami a účinnými bočnými oporami. Keďže vo Freetracku sa sedí vzpriamenejšie ako v dĺžkou porovnateľných autách nižšej strednej triedy, dosť miesta pre nohy majú aj vyšší cestujúci na zadných sedadlách. A nechýba im ani voľný priestor nad hlavou. Najmä pri dlhšie trvajúcom cestovaní využijú plastové „servírovacie“ stolíky, vyklápateľné z operadiel predných sedadiel. Zadné, priečne delené sedadlá možno pozdĺžne posúvať, meniť sklon ich operadiel.

Dajú sa aj celkom preklopiť dopredu, čím sa výrazne zmení objem pre batožinu. Pri celkom dozadu posunutých zadných sedadlách má hodnotu 490 l (do výšky rolovacieho krytu), posunutím zadných sedadiel do ich krajnej polohy vzrastie na 593 l a preklopením zadných sedadiel dopredu vznikne pre náklad objem až 1562 l (pri nakladaní po strop).

Jazda vo Freetracku po kvalitných cestách je príjemná, tvrdšie pruženie posádka „cíti", keď kolesá vozidla narážajú na nerovnosti cesty. Napriek značnej výške vozidla sú jeho bočné náklony v zákrutách nevýrazné a držanie stopy príkladné, na čom má zásluhu práve tvrdšie pruženie. Modely s pohonom 4x4 majú v základnej výbave aj elektronickú reguláciu stability (ESP) pomáhajúcu vodičovi udržať vozidlo v požadovanom smere aj na šmykľavej vozovke. Zvuk vznetového motora so vstrekovaním čerpadlo-dýza nie je práve ľúbozvučný, kým sa motor po studenom štarte neohreje na prevádzkovú teplotu. Potom výrazný klopot stratí na sile a posádka zvukový prejav motora prestane vnímať. Vodič má ergonomicky príkladne navrhnuté „pracovisko" s výškovo aj pozdĺžne prestaviteľným multifunkčným volantom, tempomatom, snímačmi uľahčujúcimi parkovanie v zadnom nárazníku. Súčasťou základnej výbavy je aj automatická klimatizácia, kvalitná audiosústava, dažďový snímač a stmavovanie odrazovej plochy vnútorného spätného zrkadla pri jeho osvetlení vzaduidúcim vozidlom v noci.

Cena modelu Seat Altea Freetrack 2.0 TDI (125 kW) 4WD bola vo februári 1 039 900 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový prepĺňaný vznetový, vstrekovací systém čerpadlo-dýza, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 18,5:1, zdvihový objem 1968 cm^3, najväčší výkon 125 kW pri 4200 ot./min., krútiaci moment 350 Nm pri 1800 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná viacprvková náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy, vpredu s ventilovanými kotúčmi, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 10,7 m, pneumatiky rozmeru 215/50 R 17.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4493/1778/1615 mm, rázvor náprav 2578 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1542/1527 mm, svetlá výška 180 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1643/2158 kg, hmotnosť nebrzdeného/brzdeného prívesu 750/1400 kg, objem batožinového priestoru 490/593/1562 l, objem palivovej nádrže 55 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 204 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,7 s, spotreba nafty v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,5/5,7/6,8 l/100 km.

Rodinný sedan

Japonská automobilka Suzuki patrí v tomto období medzi najprosperujúcejšie, a pre klientov zaujímavá ponuka produktov sa prejavuje aj na našom trhu. Jedným z nosných typov súčasnej ponuky Suzuki v Európe je SX4, akýsi kríženec športovo-úžitkového vozidla s minivanom alebo kompaktným kombi. Vozidlo vzniklo v spolupráci s automobilkou Fiat, jej auto dostalo názov Sedici. Premiéru mali na autosalóne v Ženeve v roku 2006. V snahe vyhovieť aj zákazníkom uprednostňujúcim sedan pred hatchbackom, automobilka Suzuki predstavila vlani v Ženeve aj štvordverový model. Vyskúšali sme ho začiatkom januára.

Od hatchbacku, ktorý sa dodáva aj s pohonom predných, aj všetkých štyroch kolies, zdedil štvordverový model na sedan nižšej strednej triedy nezvyčajne veľkú svetlú výšku 165 mm (hatchback s pohonom 4x4 ju má až 190 mm). Preto pôsobí trochu „neproporčne", pretože veľkosťou konkurujúce mu sedany majú svetlú výšku približne o 20 mm menšiu. Od hatchbacku s pohonom len kolies prednej nápravy prevzal nielen podvozok, ale aj prednú polovicu karosérie. Pri zachovaní rázvoru náprav 2500 mm konštruktéri predĺžili zadnú časť karosérie o 390 mm. Vytvorili tak podmienky pre vznik batožinového priestoru s mimoriadne veľkým objemom, až 515 l. Keďže vstupný otvor po vyklopení veka je dostatočne veľký, batožinový priestor je dobre využiteľný. Sklopením priečne delených operadiel zadných sedadiel možno v tomto aute prevážať aj dlhšie štíhlejšie predmety, lebo nie príliš výrazný prah nad podlahou batožinového priestoru nebráni ich naloženiu.

Aj keď sa sedan vyrába v Japonsku, lebo fabrika Suzuki v maďarskom Ostrihome už nemala rezervu výrobnej kapacity pre ďalší model, interiér je rovnaký ako v hatchbacku, ktorý sa vyrába v Maďarsku. Hatchback (s pohonom 4x4) sme vyskúšali ešte v máji 2006 a písali sme o ňom o mesiac neskôr. Tvarovanie prístrojovej dosky, volantu, ale aj sedadiel nesie zreteľný rukopis dizajnérov Suzuki, aký poznáme z typov Swift alebo Grand Vitara. Vyššia karoséria uľahčuje všetkým členom posádky nastupovanie i vystupovanie, vodič

má k dispozícii výškové prestavovanie volantu aj sedadla, takže je predpoklad, že každý si dokáže nájsť vhodnú polohu pre vedenie vozidla. Predné sedadlá majú aj elektrické vyhrievanie, čo je zatiaľ zriedkavý prvok pohodlia v základnej výbave auta nižšej strednej triedy, v cenovej hladine okolo pol milióna korún.

Väčšia svetlá výška Suzuki SX4 by mala byť lákadlom pre vidieckych vodičov, ktorí nezriedka autom potrebujú ísť aj po poľnej, neupravenej ceste. Tento typ sa však rovnako dobre predáva aj v mestách, zákazníci pravdepodobne oceňujú jednoduchosť nastupovania do auta a minimálne riziko poškodenia spodnej časti vozidla pri parkovaní s čiastočným využitím vyvýšeného chodníka. Túto výhodu sme ocenili aj počas skúšok vozidla. Kvalita pruženia je na priemernej úrovni áut nižšej strednej triedy, bočné náklony karosérie pri rýchlejšom prejazde zákrut sú zreteľné, stabilitu vozidla však neohrozujú.

Zážihový 1,6-litrový motor s výkonom 79 kW s variabilným časovaním ventilov je jedinou alternatívou pre SX4 Sedan. Pravdepodobne táto jeho exkluzivita nebude nikomu, kto si chce tento model kúpiť, nebude prekážať. Motor je pre auto s pohotovostnou hmotnosťou 1240 kg dostatočne výkonný aj pružný, a nie je ani príliš „smädný". Výrobca pre tento model uvádza spotrebu v kombinovanej prevádzke 6,8 l/100 km. Napriek zimnému obdobiu sme sa pri skúškach dokázali dostať na úroveň spotreby tesne nad 7 l/100 km.

Suzuki SX4 Sedan má v základnej výbave okrem iného elektrické nastavovanie okien predných aj zadných dverí, vonkajších spätných zrkadiel, ručne ovládanú klimatizáciu, autorádio s MP3 prehrávačom, ovládanie audiosústavy aj tlačidlami na volante. Tento model stojí 503 000 Sk, momentálne pre tento model stále platí akciová cena 454 000 Sk.

Samuel BIBZA

VÝROBCOM UVÁDZANÉ PARAMETRE

Motor: 4-valcový, 16-ventilový zážihový, ventilový rozvod 2xOHC, kompresný pomer 10,5:1, zdvihový objem 1586 cm^3 , najväčší výkon 79 kW pri 5600 ot./min., krútiaci moment 145 Nm pri 4000 ot./min.

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

Podvozok: predné kolesá zavesené na vzperách McPherson a spodných trojuholníkových ramenách, priečny skrutný stabilizátor, zadná vlečená náprava, vinuté pružiny, priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy s ventilovanými kotúčmi vpredu, bubnové vzadu, ABS, hrebeňové riadenie s posilňovačom, obrysový priemer otáčania 11 m, pneumatiky rozmeru 195/65 R 15.

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

Rozmery, hmotnosti, objemy: d/š/v 4490/1730/1545 mm, rázvor náprav 2500 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1500/1495 mm, svetlá výška 165 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 1240/1610 kg, objem batožinového priestoru 515 l, objem palivovej nádrže 50 l.

Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť 180 km/h, zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,7 s, spotreba 95-oktán. benzínu v mest./mimomest. cykle/kombinovanej prevádzke 8,5/5,8/6,8 l/100 km.

Konkurencia pre „prémiový segment“

Na autosalóne v Ženeve absolvuje výstavnú premiéru nová generácia modelov Honda Accord sedan a kombi, v Honde označované ako „Tourer“. Na európskom trhu budú priamo konkurovať etablovaným prémiovým značkám v segmente D. Ponúkajú športový štýl, väčšiu prepracovanosť, bohatý balík bezpečnostných systémov a dynamické jazdné vlastnosti. Zámery spoločnosti Honda s novým typom Accord zdôrazňujú aj presvedčivé environmentálne referencie vo forme radu motorov, z ktorého všetky spĺňajú emisné normy Euro 5.

Nový Accord ako jeden z prvých typov na trhu ponúka kompletný sortiment motorov, ktoré budú spĺňať emisné normy Euro 5, vstupujúce do platnosti v septembri 2009. Tieto výnimočné environmentálne referencie sa pritom nedosiahli na úkor potešenia z jazdy. Svoj debut v Accorde absolvuje vznetový motor Honda druhej generácie. Stavia na vynikajúcich vlastnostiach oceneniami ovenčeného agregátu i-CTDi. Má označenie i-DTEC, je kompaktný, vyznačuje sa kultivovaným a tichým chodom. Využíva najnovšie piezoelektrické viacstupňové vstrekovanie paliva, účinnejšiu recirkuláciu objemy nasávaného a odvádzaného vzduchu.

Zážihový 2,4-litrový motor je tiež výkonnejší, poskytuje 147 kW pri 7000 ot./min. a maximálny krútiaci moment 233 Nm pri 4500 ot./min., pričom predošlý motor mal výkon 140 kW a krútiaci moment 223 Nm. Tajomstvo nárastu výkonu spočíva vo zväčšení kompresného pomeru z 10,5 na 11:1, ventiloch s väčším priemerom, úprave časovania ventilov a zmenšení tlakov vo výfukovom systéme.

Všetky tri motory dopĺňa 6-stupňová ručne ovládaná prevodovka. Pre oba zážihové motory je k dispozícii voliteľná 5-stupňová automatická prevodovka. Modely s ručne ovládanou prevodovkou sú vybavené indikátorom zmeny prevodového stupňa SIL (Shift Indicator Light), ktorý sa zobrazuje v strede otáčkomera. Indikátor zobrazením hlásenia „UP“ alebo „DOWN“ odporúča vodičovi optimálny čas (z hľadiska hospodárnosti) na preradenie prevodového stupňa. Testy spoločnosti Honda preukázali, že jednoduché dodržiavanie týchto povelov zabezpečuje úsporu paliva až do 5 percent. Automatická 5-stupňová prevodovka je teraz vybavená možnosťou aj sekvenčného ručného preraďovania s použitím

Výrazne širšia a mierne nižšia karoséria má emocionálnejší a športovejší vzhľad. Dizajn s ostrými hranami a zreteľnými robustnými lemami blatníkov pôsobí dojmom pevnosti a stability. Charakteristický nos a plynulejšie línie vytvárajú čistejší a atletickejší tvar. Evolúcia od predošlej generácie je ešte zreteľnejšia v prípade verzie Tourer, pri ktorej sa zväčšený dôraz na praktickosť prepravovania nákladu vyvinul do dynamickejšieho vyjadrenia jej pokrokovej konštrukcie, zároveň však ostal zachovaný vysoký stupeň účelnosti a praktickosti.

výfukových plynov a filter pevných častíc, čo zabezpečuje výrazné zmenšenie emisií. V porovnaní s predchodcom má väčší výkon, 110 kW, pri rovnakých 4000 otáčkach za minútu, krútiaci moment motora stúpol na 350 Nm pri 2000 ot./min.

Zážihový 2,0-litrový motor i-VTEC ponúka podobný výkon ako jeho predchodca – 115 kW pri 6300 ot./min., prvotriedna hospodárnosť predošlého motora sa však ešte zlepšila. Medzi hlavné konštrukčné zmeny patria nasávacie ventily so zväčšeným priemerom, optimalizovaný zdvih a časovanie ventilov a zväčšené

páčok na volante, s možnosťou „podržania" zaradeného prevodového stupňa.

Športovo ladení vodiči ocenia na novom Accorde aj jeho väčšiu agilitu. Znížené ťažisko, širšia stopa, úplne nové lichobežníkové zavesenie predných a viacprvkové zavesenie zadných kolies s tlmičmi s variabilnou tuhosťou a väčšia tuhosť karosérie zabezpečujú, že Accord reaguje pohotovejšie na „povely" vodiča. Riadenie je citlivejšie, vzbudzuje väčšiu dôveru a nakláňanie karosérie sa výrazne zmenšilo.

Pri všetkých modeloch je štandardnou výbavou elektrický posilňovač riadenia s účinkom závislým od rýchlosti vozidla. Ide o nový axiálny systém vybavený vysokovýkonným bezkomutátorovým elektromotorom s malou zotrvačnosťou, ktorý zabezpečuje vynikajúcu citlivosť riadenia pri väčších rýchlostiach.

Arzenál prvkov pasívnej bezpečnosti dopĺňa veľké množstvo dynamických systémov. Štandardnou výbavou je elektronický stabilizačný systém (VSA), ktorý pomáha vodičovi udržiavať kontrolu nad vozidlom pri zatáčaní, zrýchľovaní a prudkom manévrovaní. Systém podľa potreby pribrzďuje pravé alebo ľavé kolesá a upravuje krútiaci moment motora. Nový Accord je vybavený aj inovatívnym systémom, ktorý využíva súčasne funkcie systému VSA a elektrického posilňovača riadenia. Nazýva sa systém adaptívnej podpory riadenia s EPS a rozpoznáva nestabilitu pri zatáčaní a brzdení na klzkej vozovke. V týchto situáciách automaticky naznačí natočenie riadenia, ktoré má vodiča vyzvať na otočenie volantu do správneho smeru. Naznačenie je takmer nebadateľné a ovládanie riadenia vždy ostáva v rukách vodiča. Tento podporný krútiaci moment riadenia je však dostatočný na to, aby podnietil vodiča k intuitívnemu konaniu. Následná reakcia vodiča postačuje na opätovné získanie stability alebo skrátenie brzdnej dráhy, vďaka čomu vozidlo ostáva pod kontrolou.

Pokročilý systém podpory riadenia (Advanced Driving Assist System – ADAS) od spoločnosti Honda je voliteľný pri modeloch so stupňom výbavy Executive a motormi 2,2 i-DTEC a 2,4 i-VTEC. Ide o súbor troch technológií, ktoré posúvajú bezpečnosť na úplne novú úroveň. Prvou z nich je asistenčný systém na udržiavanie jazdného pruhu (Lane Keeping Assist System – LKAS), ktorý pomocou kamery rozpoznáva vychyľovanie vozidla z jazdného pruhu a v prípade potreby poskytuje krútiaci moment riadenia. Obmedzuje tým záťaž pri jazde na diaľnici a zároveň zlepšuje bezpečnosť.

Adaptívny tempomat (Adaptive Cruise Control – ACC) pomocou radaru s milimetrovými vlnami udržiava konštantnú vzdialenosť od vozidla idúceho vpredu. Vďaka tomu je jazda uvoľnenejšia a menej únavná.

Tretím prvkom súboru ADAS je systém zmierňujúci následky nehody (Collision Mitigation Brake System – CMBS), ktorý monitoruje vzdialenosť a mieru približovania sa vozidla Accord a auta idúceho priamo pred ním. V prípade hroziacej zrážky systém vodiča upozorní a pri neodvratnej zrážke pomáha zmierniť jej závažnosť.

Tieto systémy dopĺňajú prvky pasívnej bezpečnosti, ktoré zahŕňajú predpínače a obmedzovače zaťaženia predných bezpečnostných pásov, dvojfázové čelné bezpečnostné vankúše, bočné bezpečnostné vankúše vodiča a predného spolujazdca, hlavové vankúše nafukujúce sa po celej dĺžke okien a úchyty a kotviace body ISOFIX na bezpečné upevnenie detskej sedačky vo všetkých modeloch. Súčasťou výbavy sú aj aktívne opierky hlavy na predných sedadlách, ktoré sa aktivujú pri zatlačení cestujúceho do sedadla v prípade nárazu zozadu. Po aktivovaní sa opierka hlavy prepojí s pevnou doskou, ktorá ju posunie dopredu tak, aby podoprela hlavu cestujúceho.

Do sortimentu vozidiel Honda sú postupne zavádzané exkluzívne technológie konštrukcie karosérie (Advanced Compatibility Engineering – ACE), vďaka ktorým Accord cestujúcim poskytuje výrazne lepšiu ochranu v rozličných reálnych nehodových situáciách. Vpredu upevnený polygonálny hlavný rám je navrhnutý tak, aby zabraňoval deformovaniu kabíny rozdeľovaním síl do niekoľkých hlavných záťažových dráh a tým tieto sily odvádzal mimo priestoru pre cestujúcich. Je to dôležité najmä v prípade čelných zrážok dvoch vozidiel, ktoré majú odlišnú výšku, hmotnosť alebo konštrukciu rámu. Na dosiahnutie maximálnej úrovne bezpečnosti pri bočnom náraze zväčšili inžinieri spoločnosti Honda bočnú časť rámu a zvolili materiály s inými parametrami. Tým sa dosiahla požadovaná miera tuhosti v kritických miestach bez zbytočného nárastu hmotnosti. Nový Accord je vybavený viacerými konštrukčnými prvkami na ochranu chodcov, ktoré sú už známe zo súčasných typov Honda. Patria medzi ne čapy stieračov

čelného skla, ktoré sa pri náraze odlomia, energiu absorbujúce upevnenia predných blatníkov, závesy kapoty a tiež voľný priestor pod kapotou, ktorý poskytuje viac miesta na deformovanie.

Športový duch interiéru sa odráža v dizajne prístrojovej dosky, štýlové predné sedadlá poskytujú mimoriadnu oporu a sú vybavené novou vnútornou štruktúrou, ktorá redukuje prenos vibrácií.

Športový čierny volant so strieborným lemom a tromi ramenami zahŕňa kompletnú súpravu ovládacích prvkov, vrátane ovládačov audiosystému, tempomatu a mobilného telefónu. Je výškovo a pozdĺžne nastaviteľný, v porovnaní s predchádzajúcim Accordom ponúka dodatočných 10 stupňov nastavenia náklonu.

Nový Accord je vybavený „plávajúcimi" podsvietenými meracími prístrojmi, v strede stupnice rýchlomera je multifunkčný LCD displej. Informácie na ňom sa menia prepínaním ovládacích prvkov na volante. Novou funkciou je servisný indikátor, ktorý vodiča informuje o zvyšnej vzdialenosti alebo počte dní pred potrebnou návštevou servisu..

Úložné priestory zahŕňajú dve bočné priehradky na stredovej konzole, uzavretý úložný priestor pri volante, veľké priehradky na predných dverách na uloženie fliaš a máp, držiaky nápojov na paneloch zadných dverí a veľkú skrinku v stredovej konzole. Odkladacia skrinka v prístrojovej doske nie je vyhotovená ako sklopná priehradka, ale ako veľká skrinka so samostatným vekom, priestorom na odloženie vecí a miestom vyhradeným pre príručku. Veko skrinky v stredovej konzole slúži zároveň ako lakťová opierka a dá sa posúvať v rozmedzí 89 mm. Na stredovej konzole sú dva držiaky na nápoje. Ďalšie dva držiaky, určené pre cestujúcich na zadných sedadlách, sú k dispozícii na stredovej lakťovej opierke po jej sklopení.

-ha-

300C – americká klasika s novým kabátom

Automobilka Chrysler po troch rokoch úspešného predaja typu 300C pripravila pre tento rok jeho inováciu, ktorá vlajkovej lodi značky dodáva ešte viac pohodlia, bezpečnosti a luxusu ako kedykoľvek predtým.

Oproti predchádzajúcej generácii prešiel zovňajšok 300C niekoľkými úpravami. Predná maska chladiča je výraznejšia a reflektory sú väčšie. Zadná časť je inšpirovaná športovou verziou SRT (Street Racing Technology), kde vyniká najmä zadný spojler s veľkým tretím brzdovým svetlom. Chrysler 300C si i napriek týmto oživujúcim prvkom udržiava svojrázny, dramatický dizajn, ktorý je pravidelne oceňovaný na autosalónoch po celom svete.

Najvýraznejšie zmeny novej 300-vky sa nachádzajú v interiéri, kde dominuje luxusná prístrojová doska so strieborným lemovaním prístrojov. Najvýraznejším prvkom ovládacieho panelu je 6,5-palcový dotykový TFT displej pripojený k DVD systému MyGIG™. MyGIG™ je multimediálny zábavný a navigačný systém, ktorý ponúka napríklad 20GB hard-disk na ukladanie hudby alebo fotografií, ovládanie hlasom, hands-free telefonovanie cez Bluetooth® či GPS navigáciu. K doplnkovej výbave patrí aj DVD video systém pre

cestujúcich na zadných sedadlách so 7-palcovým LCD displejom umiestneným v stredovej konzole. O dokonalý hudobný zážitok sa stará zlepšený zvukový systém Boston Acoustics® s ôsmimi reproduktormi a 5.1 priestorovým zvukom. Cestujúci na zadných sedadlách sa môžu tešiť aj na komfortné kožené vyhrievané sedadlá s dvojstupňovou reguláciou.

Zmeny sa však netýkajú iba dizajnu. Pre zlepšenie bezpečnosti pribudol adaptívny tempomat s aktívnym systémom riadenia rýchlosti (Adaptive Cruise Control), ktorý udržuje bezpečnú vzdialenosť od ostatných vozidiel, rozoznáva prekážky až do 100 m a upozorňuje na prípadnú kolíziu. Bočné bezpečnostné vankúše zabudované do predných sedadiel, ako aj hlavové vankúše pre oba rady sedadiel sú teraz štandardom. Zlepšený systém reakcie na nehodu zabezpečí v prípade kolízie odpojenie prívodu paliva z nádrže do motora, odomknutie celého vozidla a rozsvietenie interiérového osvetlenia.

K štandardnému pohonu zadných kolies modelu 300C Touring a pre verzie so zážihovým motorom si môže zákazník objednať aj pohon 4x4 AWD. Na Slovensko sa 300C dodáva s tromi motormi. Vznetový V6 3,0 CRD s výkonom 160 kW a krútiacim momentom 510 Nm pri otáčkach 1600-2000 za minútu dopĺňa výkonnejší 5,7-litrový zážihový motor V8 HEMI s MDS technológiou vypínania 4 valcov, s celkovým výkonom 250 kW) a krútiacim momentom 525 Nm (4000 ot./min). Zážihový 6,1-litrový motor SRT8 HEMI sa dodáva do športovej verzie SRT8. S výkonom 317 kW pri 6000 otáčkach za minútu dokáže vozidlo zrýchliť z 0 na 100 km/h za menej ako 5 sekúnd a dosahuje

maximálnu rýchlosť 265 km/h. K všetkým modelom je štandardne dodávaná 5-stupňová automatická prevodovka Autostick®.

Nový Chrysler 300C a 300C Touring 2008 je na Slovensku v predaji od januára 2008 u všetkých autorizovaných predajcov Chrysler Jeep a Dodge.

-chr-

Nový vrchol v ponuke Škody

Už v tridsiatych a štyridsiatych rokoch minulého storočia vyrábala Škoda luxusné limuzíny s názvom Superb, vďaka ktorým sa tradičný český výrobca zaradil medzi najuznávanejších výrobcov takýchto automobilov na svete. Kvôli prekážkam, ktoré kládlo plánované hospodárstvo, sa potom segment luxusných vozidiel dlhé roky zanedbával. Nová éra veľkých automobilov s okrídleným šípom v znaku sa začala v roku 2001. Po analýzach trhu, rozsiahlom prieskume názorov zákazníkov a dôkladnom vývoji sa na trhu strednej triedy objavila Škoda Superb. . Od konca roka 2001 sa pre Superb rozhodlo takmer 130 000 zákazníkov.

Nová generácia modelu Superb oslávi premiéru na autosalóne v Ženeve. Vzornou kvalitou spracovania a kombináciou ušľachtilých materiálov sa radí medzi absolútnu špičku vo svojom segmente. Dôsledná realizácia dizajnérskeho konceptu sa odráža napríklad v trojrozmerne tvarovanej maske chladiča, ktorej jemne tvarovaný chrómovaný rámik dodáva vozidlu optickú hĺbku a solídnu hodnotu. Hrana kapoty kopíruje tvar reflektorov a posilňuje horizontálnu orientáciu línií, ktoré vozidlo opticky rozširujú a stabilizujú. Chrómované rámiky bočných okien, dodávané vo vyšších stupňoch výbavy, ústia tiež do trojrozmerne tvarovaného prvku na C-stĺpiku. V porovnaní s predchodcom bola línia strechy zreteľne predĺžená smerom dozadu a prezrádza mimoriadnu ponuku priestoru pre cestujúcich na zadných sedadlách už pri pohľade zvonku. Na zadnej časti nie je priestor pre poznávaciu značku integrovaný do veka batožinového priestoru, ale prvýkrát sa nachádza v nárazníku. Tým vzniklo miesto pre veľké logo Škoda, ktoré je sebavedome umiestnené na zvislom konci veka batožinového priestoru. Dvojdielne zadné svetlá, ktorých jedna polovica je integrovaná do blatníkov a druhá do veka batožinového priestoru, zostávajú verné dizajnérskemu smeru nastolenému typmi Roomster a nová Fabia. Cez deň majú príjemný vzhľad vďaka svojmu priamočiaremu a ušľachtilému tvaru, v tme svietia v typickom tvare písmena C. Solídny a súčasne dynamicky elegantný dojem z karosérie novej generácie Škody Superb podčiarkujú 18-palcové kolesá z ľahkej zliatiny.

Veľkoryso dimenzovaný interiér svojho predchodcu prekonáva nový Superb pri takmer zhodnej dĺžke vďaka priečne uloženému motoru. Už v prvej generácii reprezentatívny riestor pre kolená cestujúcich na zadných sedadlách narástol o 19 milimetrov. Najväčšia súčasná Škoda je dlhá 4838 milimetrov, široká 1817 milimetrov a vysoká 1462 milimetrov.

Karoséria s nadčasovo elegantnými líniami skrýva konštrukčnú novinku, ktorá v histórii automobilizmu určite nezapadne. Zadná časť, ktorá sa drží v tejto triede bežnej koncepcie sedanu, skrýva piate dvere, vďaka ktorým sú možnosti využitia batožinového priestoru takmer neobmedzené. Jedinečné variabilné otváranie piatych dvier Twindoor, vyvinuté a patentované inžiniermi automobilky Škoda, ponúka veľmi praktické a funkčné riešenie. Podľa potreby je možné otvoriť buď iba veko batožinového priestoru a naložiť malú batožinu, alebo vodič môže zdvihnúť celé veko aj so zadným sklom pomocou inteligentného a súčasne ľahko ovládateľného mechanizmu. Batožinový priestor má v základnom usporiadaní objem 565 litrov, teda o 85 litrov viac ako predchádzajúci model. Po sklopení operadiel zadných sedadiel objem narastie na 1670 litrov.

Nový Superb môže samozrejme predviesť celý rad ďalších noviniek a konštrukčných riešení, ktorými prekonáva schopnosti svojho predchodcu. Cieleným použitím vysokopevnostných druhov ocele je tuhosť karosérie v krútení o 10 percent väčšia ako u porovnateľných konkurenčných vozidiel s karosériou typu liftback. Použitie tejto pokrokovej konštrukčnej metódy sa pozitívne prejavilo aj v úspore hmotnosti.

Výborný výhľad zabezpečujú nielen veľkorysé plochy okien a podstatne väčšie vonkajšie spätné zrkadlá, ale hlavne pri cestovaní za tmy aj nový systém adaptívneho osvetlenia AFS. AFS (Adaptive Frontlight System). Upravuje osvetlenie vozovky pred vozidlom v závislosti od konkrétnych podmienok a umožňuje vodičovi, aby skôr rozoznal prípadné prekážky na ceste a mohol včas reagovať. V mestskej premávke pri rýchlostiach od 15 km/h do 50 km/h sa svetelný kužeľ rozšíri na lepšie osvetlenie okrajov vozovky. Pri väčších rýchlostiach a pri jazde na diaľnici (od 90 km/h) je aktívna funkcia tzv. diaľničného svetla. V tomto režime nastaví riadiaca jednotka reflektory tak, aby bol väčšmi osvetlený aj ľavý jazdný pruh. Okrem toho sa svetelný kužeľ vyklopí mierne dohora, takže svetelná stopa je dlhšia. Tretí režim „Medzimesto" sa najväčšmi podobá bežnému stretávaciemu svetlu. Táto funkcia sa aktivuje pri rýchlostiach medzi 0 – 15 km/h a 50 – 90 km/h. AFS okrem toho disponuje funkciou otáčania svetiel do zákrut, ktorá je aktívna od 10 km/h, a odbočovacím svetlom, ktoré jednotlivo zabezpečujú hmlové reflektory s funkciou „corner". Na jazdu v daždi je pripravená funkcia zoslabujúca riziko oslnenia vodiča protiidúceho vozidla odrazom svetla od mokrej vozovky. AFS ďalej umožňuje upraviť rozloženie svetelnej stopy pre jazdu v štátoch s ľavostrannou premávkou, takže osvetlenie nového vozidla Superb nebude oslňovať vodičov v protismere. Pri tomto nastavení je deaktivovaná funkcia natáčania svetiel aj jednotlivé režimy osvetlenia (Mesto, Medzimesto, Diaľnica). AFS sa v novom Superbe dodáva výhradne s bi-xenónovými reflektormi.

Škoda je tak prvou značkou koncernu VW, ktorá ponúka AFS s týmto širokým funkčným rozsahom. Sympatickým detailom je nápis Superb preklenujúci odrazovú plochu smerových svetiel.

Ochrana posádky nového Superbu je na veľmi vysokej úrovni. Podľa stupňa výbavy a verzie môže mať vozidlo až deväť bezpečnostných vankúšov. Rozsiahlu ochranu poskytujú dva predné a bočné a hlavové vankúše pre cestujúcich na predných aj zadných sedadlách (sériovo pre EU15). Úplnou novinkou v Škode je kolenný vankúš pre vodiča a bočné vankúše vzadu. Regulácia prešmykovania hnacích kolies ASR je súčasťou sériovej výbavy. Na úrovni je aj ochrana chodcov v prípade nehody.

Pre nový Superb sú k dispozícii tri zážihové a tri vznetové motory. Motor 1,9 TDI PD DPF je základným v rade vznetových a z hľadiska výkonu predstavuje optimálnu základnú motorizáciu. Má výkon 77 kW a vrchol krútiaceho momentu dosahuje na úrovni 250 Nm pri 1900 otáčkach za minútu. S kombinovanou spotrebou 5,7 litra nafty na 100 kilometrov dokazuje svoje ekonomické prednosti a s hodnotou kombinovaných emisií CO2 151 g/km aj ekologické prednosti. Jazdný výkon je napriek tomu pozoruhodný: tento variant dosahuje maximálnu rýchlosť 190 km/h. Na zrýchlenie z 0 na 100 km/h potrebuje 12,5 s. Ručne ovládaná päťstupňová prevodovka prenáša výkon motora na predné kolesá.

Motor 2,0 TDI PD DPF poskytuje výkon 103 kW a krútiaci moment 320 Nm v rozsahu 1800 – 2500otáčok za minútu, čo umožňuje zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 10,2 s a maximálnu rýchlosť 207 km/h. Kombinovaná spotreba 5,9 litra na 100 kilometrov sa drží vo veľmi miernych medziach. Hodnota kombinovaných emisií CO2 je 155 g/km. Rozsiahle akustické opatrenia podstatne znížili hladinu pracovného hluku oboch agregátov so vstrekovaním typu čerpadlo-dýza.

Ešte väčším nárokom bude vyhovovať motor 2,0 TDI CR DPF pracujúci so vstrekovaním common-rail. Podáva výkon 125 kW a dosahuje maximum krútiaceho momentu s hodnotou 350 Nm v rozsahu od 1750 do 2500 ot./min. V kombinovanej premávke spotrebuje na 100 kilometrov 6 litrov nafty, emisie CO_2 sú iba 159 g/km. Maximálna rýchlosť tohto modelu je 222 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,8 sekundy. Oba výkonnejšie motory sa budú dodávať v kombinácii so šesťstupňovou ručne ovládanou prevodovkou. Okrem toho bude k dispozícii aj automatická prevodovka DSG so šiestimi stupňami. Filter pevných častíc bude štandardne v ponuke pre všetky verzie. Motor 1,9 TDI PD/77kW bude do krajín, kde nie je zaručená potrebná kvalita nafty, dodávaný bez filtra pevných častíc.

Pre všetky zážihové motory je charakteristické priame vstrekovanie paliva. Štvorvalec TSI so zdvihovým objemom 1,4 litra, ktorý má v novom Superbe premiéru pre značku Škoda, dosahuje aj napriek svojmu menšiemu objemu výkon 92 kW a najväčší krútiaci moment 200 Nm, ktorý je k dispozícii v rozsahu 1500 – 4000 otáčok za minútu. Tento malý preplňovaný motor zrýchli Superb z 0 na 100 km/h za 10,5 sekundy, maximálna rýchlosť je 201 km/h. Kombinovaná spotreba má vďaka malému zdvihovému objemu hodnotu 6,6 litra na 100 kilometrov, čo je na zážihový motor veľmi priaznivá hodnota. Kombinované emisie CO_2 predstavujú 157 g/km.

Veľmi zaujímavým motorom v novom Superbe je 1,8 TSI s výkonom 118 kW . Dosahuje maximálny krútiaci moment 250 Nm v rozsahu od 1500 do 4200 ot./min. a Superb s pohonom predných kolies s ním dosahuje maximálnu rýchlosť 220 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 8,6 sekundy, kombinovaná spotreba je 7,6 litra na 100 kilometrov, emisie CO2 180 g/km. S motorom 1,8 TSI sa ako alternatíva k ručne ovládanej šesťstupňovej prevodovke dodáva aj automatická sedemstupňová prevodovka DSG.

Vrcholnou motorizáciou nového Superbu, ktorá sa v ponuke objaví krátko po spustení predaja, bude nový motor 3,6 FSI V6 s výkonom 191 kW a maximálnym krútiacim momentom 350 Nm v rozsahu od 2500 do 5000 ot./min. Jeho kombinovaná spotreba má hodnotu 10 litrov benzínu na 100 kilometrov, emisie CO_2 sú v tomto režime 238 g/km. Z 0 na 100 km/h šprintuje špičkový agregát za 6,5 sekundy, pri maximálnej rýchlosti ukazuje ručička rýchlomera 250 km/h. Motor 3,6 FSI V6 sa bude montovať výhradne so šesťstupňovou automatickou prevodovkou DSG a pohonom všetkých kolies.

Dôkladné nastavenie podvozku poskytuje Superbu excelentné držanie stopy a agilné správanie sa v zákrutách. K tomu prispieva hrebeňové riadenie s elektromechanickým posilňovačom, ktorého použitie

vedie k úspore paliva, pretože vyžaduje energiu len vtedy, keď sa skutočne zatáča, a umožňuje veľmi precízne riadenie. Citlivé nastavenie funkcií ESP vytvára z vozidla Superb dynamický a súčasne bezpečný automobil, ktorý presvedčí aj radosťou z jazdy.

Všetky stupne výbavy ponúkajú štandard na vysokej úrovni. Okrem toho je k dispozícii aj rozsiahly zoznam mimoriadnej výbavy. V ponuke sú okrem iného dažďový snímač, asistenčný systém rozjazdu do kopca, či asistenčný systém parkovania. Vyhrievané môžu byť nielen predné, ale aj zadné sedadlá. K novému Superbu si možno objednať aj nezávislé prídavné kúrenie alebo elektricky ovládané strešné okno so solárnymi článkami. Ponuka autorádií a navigačných systémov zodpovedá vysokej úrovni bezpečnostnej výbavy. S high-tech navigačným systémom s dotykovým displejom a pevným diskom alebo hodnotnou audiosústavou s 10 výkonnými reproduktormi, prehrávačom CD, ktorý môže prehrávať aj skladby vo formáte MP3, audiokonektorom v Jumbo boxe medzi prednými sedadlami na pripojenie externých zariadení a čítačkou kariet SD sa ponuka v novom Superbe pohybuje na najvyššej úrovni. Všetky tieto komponenty sú harmonicky integrované do klenutej prístrojovej dosky. Stredová konzola s naznačeným tvarom písmena „V" pôsobivo akcentuje interiér; chrómované rámiky tvoria štylistickú protiváhu k hodnotným lesklým čiernym plochám.

Nové kruhové prístroje s bielymi stupnicami zaručujú výbornú čitateľnosť cez deň aj v noci. V strešnom paneli sú namontované diódy na difúzne osvetlenie CatVision. Na rozdiel od predchádzajúcej generácie vydávajú LED biele svetlo, ktoré dodáva interiéru exkluzívnu atmosféru. Prehľadne usporiadané a jednoznačne rozlíšiteľné ovládacie prvky sú podsvietené nazeleno, teda farbou značky Škoda. **-ša-**

ŠKODA FABIA SUPER 2000

Škoda Auto vo februári začala testovať prvý funkčný prototyp vozidla Škoda Fabia kategórie Super 2000. Tento športový dravec vychádza z druhej generácie typu Fabia. Jeho základné technické parametre spĺňajú propozície automobilovej federácie FIA okrem iného aj dvojlitrovým zážihovým štvorvalcovým motorom s atmosférickým nasávaním, šesťstupňovou sekvenčnou prevodovkou či pohonom všetkých štyroch kolies s tromi mechanickými diferenciálmi.

„Sme radi, že sme začali testovanie Fabie Super 2000. V tomto roku chceme vozidlo optimalizovať a úspešne homologizovať, aby sme ho mohli nasadiť do pretekov na národnej i medzinárodnej úrovni. O konkrétnom nasadení do súťaže budeme ešte diskutovať. Všetko bude závisieť od výsledkov testov a záverečnej homologizácie. Plánujeme ponúknuť tento model aj súkromným tímom. S našimi zastúpeniami po celom svete budeme úzko spolupracovať na ďalšom vývoji vozidla“, vyjadril sa Dr. Eckhard Scholz, člen predstavenstva Škoda Auto, zodpovedný za technický vývoj.

„Naša viac ako storočná história motoristického športu je unikátna a sme pyšní, že na ňu môžeme nadviazať modelom Fabia Super 2000“, dodal Martin Lauer, vedúci podnikovej komunikácie.

Emotívne kombi

Po novom sedane Audi A4 prichádza na trh aj kombi verzia pod názvom A4 Avant. Najúspešnejšie prémiové kombi vo svojej triede prináša okrem dynamiky jazdy a kvality aj veľkú úžitkovú hodnotu pre využitie na šport a voľný čas.

Audi A4 Avant vychádza z rovnakej úrovne techniky ako sedan, novo skonštruovaná päťprvková predná náprava je výrazne posunutá smerom vpred. Dosiahlo sa tým nielen optimálne rozloženie hmotnosti vozidla, ale aj precíznosť a agilita pri ovládaní vozidla.

Audi A4 Avant je pri svojom vstupe na trh do súboja s konkurenciou vyzbrojený piatimi motormi. Dva sú zážihové a tri vznetové. Ponúkajú suverénnu výkonnosť, napriek tomu sa ich spotreba v porovnaní s predchádzajúcou generáciou zmenšila o viac ako 14 percent. K dispozícii budú modely s predným pohonom aj s permanentným pohonom všetkých kolies, známym pod názvom quattro.

Dizajn nového Audi A4 Avant sa vyznačuje výraznými a dynamickými krivkami. Reflektory sú navrhnuté ako technické umelecké dielo. Funkcia denných svetiel patrí do sériovej výbavy, pri reflektoroch Xenon-Plus pozostávajú zo 14 LED diód emitujúcich biele svetlo.

V porovnaní s predchádzajúcou generáciou majú proporcie výrazne športovejší charakter. Predný previs karosérie je výrazne kratší, predĺžená je kapota motora i rázvor náprav Plocho natiahnuté D-stĺpiky dodávajú Audi A4 Avant dynamickú siluetu, ktorá pripomína kupé. Dizajn zadnej časti vozidla zdôrazňuje svoju šírku prostredníctvom výrazných vodorovných línií.

Nové kombi Audi A4 Avant je dlhé 470 centimetrov, čo je takmer o 12 centimetrov viac ako jeho predchodca. Karoséria je zároveň výrazne tuhšia a bezpečnejšia ako pri predchádzajúcej generácii, napriek tomu si odpočítala asi desať percent hmotnosti.

Najmladší člen rodiny Audi má v porovnaní s priamymi konkurentmi najväčší batožinový priestor po sklopení zadných sedadiel, až 1430 litrov, základná hodnota je 490 litrov. Zadné sedadlo je delené v pomere 1/3 ku 2/3, na želanie je k dispozícii aj otvor na dlhé predmety so samostatnou taškou na lyže a snowboardy. Priestor pre batožinu A4 Avant má podlahu obloženú jemným kobercom. Okrem toho má inteligentné detaily, ako otáčanie podlahy úložnej plochy a komfortný kryt batožinového priestoru, ktorý sa po miernom dotyku posunie smerom nahor. Audi dodáva na želanie aj vyslovene luxusné prvky výbavy, medzi ktoré patrí elektromechanický pohon dverí batožinového priestoru alebo prvky zabezpečujúce batožinu proti posunutiu.

Interiér nového Audi A4 Avant je svetlý a veľkorysý. Kokpit sa orientuje na vodiča, viaceré detaily prijal z luxusného typu Audi A8. Klasická páka ručnej brzdy už neexistuje, nahradilo ju ovládacie tlačidlo elektromechanickej parkovacej brzdy.

Výrazne sa zmenila aj sériová automatická klimatizácia. Má o desať percent väčší chladiaci výkon, avšak pracuje efektívnejšie ako doterajšie zariadenia. Pri absolvovaní stokilometrovej vzdialenosti ušetrí asi 0,2 litra paliva.

Audi vstupuje do novej dimenzie aj v oblasti bezpečnosti, napríklad prostredníctvom kombinácie adaptívnych bezpečnostných vankúšov.

Na želanie sa do Audi A4 Avant dodáva unikátny ovládací systém Audi drive select, ktorým si zákaznik môže meniť charakteristiku podvozku a ovládania vozidla. V základnej verzii ovplyvňuje ovládanie motora, charakteristiku radenia prevodoviek tiptronic a multitronic, prevodový pomer a intenzitu účinku posilňovača riadenia.Vodič prostredníctvom tlačidla určí, či tieto systémy budú pracovať v komfortnom, športovom alebo automatickom režime.

Audi vybavuje nový A4 Avant na želanie celým radom špičkových systémov, ktoré zaručujú suverénnu a uvoľnenú jazdu. Patria medzi ne Audi parking system (pomoc pri parkovaní), Audi lane assist (systém upozorňujúci na zmenu jazdných pruhov), Audi side assist (upozorňuje na nebezpečenstvo pri zmene jazdného pruhu), systém adaptive cruise control (udržiava konštantnú vzdialenosť od vpredu jazdiaceho vozidla/radarový tempomat/).

-ai-

DOPLNENIE RODINY FORDU FOCUS

Nový štvorsedadlový Ford Focus Coupé-Cabriolet má výstavnú premiéru na autosalóne v Ženeve. Nový model sa pripája k trojdverovým, štvordverovým, päťdverovým, kombi a športovým ST verziám, rozširuje škálu verzií Focusu a ponúka najväčší výber karosérii pre jeden model v rámci portfólia spoločnosti Ford of Europe. Nové výkonné modely Ford Focus RS budú uvedené na trh v roku 2009 ako posledný prírastok do vzrušujúcej a úplne kompletnej rodiny Focusu.

Nový Focus Coupé-Cabriolet so sklápacou strechou budú opäť vyrábať v továrni Bario spoločnosti Pininfarina, ktorá je partnerom Fordu v oblasti dizajnu, konštruktérstva a stavby modelu Focus Coupé-Cabriolet. Toto štýlové vozidlo pre štyroch členov posádky kombinuje veľkú emocionálnu príťažlivosť s potrebami každodenného využitia: nový Focus Coupé-Cabriolet s uzavretou strechou ponúka najväčší objem batožinového priestoru s hodnotou 534 litrov vo svojej triede. Aj s poskladanou strechou umiestnenou v batožinovom priestore poskytuje táto verzia objem 248 litrov na prepravu batožiny.

„Ako pri novom Forde Focus, tak aj pri Focus Coupé-Cabriolet sme cítili potrebu vybaviť toto charizmatické vozidlo našim štýlom „kinetic dizajn“," povedal Stephen Odell, viceprezident pre marketing, predaj a servis spoločnosti Ford of Europe.

Vzhľad prednej časti nového Fordu Focus si plne osvojila aj verzia Coupé-Cabriolet: Nová trojdimenzionálna kapota harmonicky vstupuje do ikonickej dvojice lichobežníkových otvorov pre vstup chladiaceho vzduchu; oba, spodný aj horný, sú lemované chrómovaným okrajom. Predný nárazník, reflektory a predné blatníky jasne korešpondujú so vzhľadom typu Ford Focus, ale sú tiež perfektne prispôsobené, aby spĺňali elegantný profil kupé kabrioletu.

Vzhľad interiéru nového Focusu Coupé-Cabriolet taktiež získal svieži nádych s výrazným dizajnérskym prejavom, mimoriadnou kvalitou spracovania

a použitia kvalitných materiálov. Nápadným pre vodiča je prístrojový panel v štýle „binocular" s prístrojmi podsvietenými na červeno.

Ako pri ostatných modeloch Focus, aj Coupé-Cabriolet má prospech z plynulého prechodu centrálneho panelu do štandardnej stredovej konzoly „premium" so zväčšeným objemom odkladacieho priestoru na približne 4 litre a posuvnou lakťovou opierkou s možnosťou pozdĺžneho nastavovania o 80 mm – oboje prispieva k väčšiemu komfortu a pohodliu.

Množstvo nových štandardných prvkov jazdnej pomoci je prezentovaných vo všetkých verziách nového Focusu spolu s ďalšími technologickými opciami a budú tiež predstavené v Coupé-Cabriolet. Zahŕňajú:

- Voliteľné tlačidlo "Ford Power" pre bezkľúčové štartovanie a bezkľúčový prístup
- Štandardný systém automatického aktivovania výstražných svetiel
- Nový systém kontroly tlaku pneumatík (DDS)
- Možnosť pripojenia externých audiozariadení a nová úroveň pripojenia Bluetooth, hlasové ovládanie a navigačný systém
- Nové možnosti vybavenia, vrátane cenovo dostupného navigačného systému so slotom na SD-pamäťové karty a 7-palcovým dotykovým displejom
- Dostupný Digital Audio Broadcast (DAB) tuner audio systému Sony.

Focus Coupé-Cabriolet ponúka premyslený výber vznetových (Duratorq) a zážihových (Duratec) motorov: 1,6-litrový Duratec motor s výkonom 74 kW je vstupnou bránou k modelu Focus poskytujúceho zážitok ´vetra vo vlasoch´, uznávaný 2.0-litrový agregát Duratec HE s výkonom 107 kW je dostupný so športovou päťstupňovou prevodovkou, alebo veľmi pohodlnou automatickou prevodovkou pre radosť z pohodovej jazdy, 2.0-litrový Duratorq TDCi motor má výkon 100 kW a maximálny krútiaci moment 320 Nm. Aby bola jazda s týmto motorom ešte kultivovanejšia a pohodlnejšia, boli na ňom uskutočnené špeciálne zlepšenia pre zmenšenie hlučnosti a vibrácii. Tento motor, spolu s ostatnými pohonnými jednotkami modelu Ford Focus ťažia z nových izolačných panelov s redukovanou hmotnosťou určených pre optimálnu akustiku a z nového koberca s modifikovaným zložením pre ďalšie zlepšenie zvukovej izolácie.

Nový Focus Coupé-Cabriolet je opäť dostupný s dobre vybavenou vstupnou verziou Trend, ktorú si možno objednať aj v kombinácii so špeciálnym balíkom ´Sport´, obsahujúcim športové pruženie a špeciálne navrhnuté 17-palcové zliatinové diskové kolesá.

Najvyššia verzia Titanium prichádza s prvkami ako sú špeciálne navrhnuté 17-palcové diskové kolesá a čierne kryty reflektorov, ale aj s elegantnými prvkami interiéru, napríklad štandardne dodávanými sedadlami s poťahmi v kombinácii kože a textilu. Za príplatok sú dostupné aj celokožené sedadlá v troch rôznych vyhotoveniach.

Spevnená štruktúra karosérie, precízne riadenie a precízne vyladený podvozok sú aktívnymi a solídnymi základmi bezpečnostného balíka pre nový Focus Coupé-Cabriolet. Ford PrecisionDrive pomáha vodičovi spoliehať sa intuitívne na Ford v akejkoľvek jazdnej situácii. K tomuto balíku bolo predstavené ESP ako štandard na všetkých dôležitých európskych trhoch.

Základom pasívnej bezpečnosti je spevnená štruktúra karosérie v priestore pre posádku. Bez normálnej strešnej konštrukcie bola záťaž vznikajúca pri čelnom náraze prenesená za A stĺpiky, do konštrukcie dverí.

Tieto štruktúry boli spevnené použitím veľmi pevnej HSS 2 ocele a zväčšením závesných pántov o 35 mm. Štruktúry dvier, na ktoré sa prenáša záťaž z nárazu, unesú záťaž až do siedmich ton – čo je porovnateľné so záťažou v prípade štvordverového modelu Focus na streche a dverách.

Okrem štandardných predných a bočných bezpečnostných vankúšov zohráva významnú úlohu pri zlepšovaní pasívnej bezpečnosti nový systém Ford Rollover Protection Device (RPD). Je navrhnutý tak, aby pomohol ochrániť posádku v nepredvídanej situácii, keď sa automobil prevráti. Snímače a gyroskop sú v jadre systému a môžu zaznamenať hroziace prevrátenie sa vozidla. Keď sa to stane, v priebehu desatiny sekundy sa aktivujú dva ultrapevné ochranné oblúky. Spolu s posilnenými A stĺpikmi a tuhým rámom predného okna spomínaný RPD prvok poskytuje mimoriadne dôležitú ochranu pre posádku.

-fd-

Rolls-Royce Phantom coupé

V roku 2006 predstavila tradičná britská automobilka Rolls-Royce experimentálne vozidlo 101EX, ktoré stelesňovalo nové dizajnérske poňatie moderného kupé. Celosvetová reakcia na túto štúdiu bola taká pozitívna, že na jeseň minulého roku spoločnosť Rolls-Royce oznámila, že sériovo vyrábaný typ odvodený od štúdie 101EX sa začne vyrábať v lete tohto roka. Nové luxusné sériové kupé bude mať svetovú premiéru na autosalóne v Ženeve.

Už pred „živým" predstavením vozidla výrobca zverejnil niekoľko snímok i jeho technické údaje. Kupé vlastne kompletizuje typový rad Phantom, do ktorého doteraz patrila limuzína, limuzína s predĺženým rázvorom a kabriolet. Aj keď sa núkala možnosť použiť jednoducho pre kupé karosériu kabrioletu a dať na ňu pevnú strechu, šéfdizajnér Ian Cameron sa rozhodol dať kupé vlastnú identitu. Kupé je postavené na podvozku s rázvorom 3320 mm, čo je 250 mm menej ako je rázvor podvozku limuzíny. Dĺžka kupé je 5609 mm, šírka 1987 mm a výška 1592 mm. Hmotnosť prázdneho vozidla je 2590 kg. Zvláštnosťou karosérie sú vzadu zavesené dvere, čo uľahčuje vstup na zadné sedadlá. Dvere sa dajú zatvárať elektricky. Nosnou časťou karosérie je priestorový, ručne zváraný rám z hliníkových profilov. Je zhotovený s rozmerovou toleranciou 0,1 mm. Z hliníka sú aj prakticky všetky panely karosérie, a to okrem prednej kapoty, častí okolo predného stĺpika a dolnej časti dvojdielneho veka batožinového priestoru. Táto dolná časť môže po sklopení slúžiť aj ako akýsi piknikový stolík a možno na nej sedieť (jej nosnosť je 150 kg). Batožinový priestor má objem 395 litrov, čo podľa výrobcu postačí na štyri vaky s golfovými palicami. Na karosérii je päť vrstiev laku, pričom vrchný lak sa leští počas piatich hodín, čím sa dosiahne bezprecedentný lesk. Zákazník si môže zvoliť jeden zo 44 000 odtieňov vrchného laku.

Vozidlo má 21-palcové hliníkové diskové kolesá, na ktorých sú pneumatiky Goodyear typu run-flat. Na pneumatikách možno teda aj po defekte prejsť až 160 km (rýchlosťou do 80 km/h). Vozidlo je vystrojené systémom vzduchového pruženia s automatickou reguláciou konštantnej svetlej výšky. Pod prednou poznávacou značkou môže byť na želanie inštalovaná malá kamera, ktorá vodičovi sprostredkuje pohľad na cestu (doprava a doľava), keď sa vozidlo vysúva z garáže alebo z bočnej ulice na hlavnú. Ďalšia kamera sníma priestor za vozidlom. Audiosystém Lexicon LOGIC7TM je vystrojený 15 reproduktormi a jeho zvukový výkon je 420 W.

Na pohon kupé slúži rovnaký motor, aký poháňa aj limuzínu. Ide o 6,75-litrový vidlicový dvanásťvalec s priamym vstrekovaním benzínu, ktorého maximálny výkon je 338 kW pri 5350 otáčkach za minútu. Najväčšiu hodnotu krútiaceho momentu 720 Nm motor dosahuje pri 3500 ot./min. Už pri 1000 otáčkach za minútu motor poskytuje 75 % svojho maximálneho krútiaceho momentu. Automatická prevodovka má aj športový režim, ktorý posúva preradenie na vyšší stupeň do väčších otáčok. Kupé spotrebuje v meste v priemere 23,2 l/100 km, mimo mesta klesne normovaná spotreba približne na polovicu (11,3 l/100 km), normovaná spotreba v kombinovanej prevádzke je 15,7 l/100 km. Palivová nádrž má objem 100 litrov. Kupé zrýchli na rýchlosť 100 km/h za 5,8 s a jeho maximálna rýchlosť je elektronicky obmedzená na 250 km/h.

(RM)

Jaguar X-TYPE

Sedan Jaguar X-TYPE, zavedený do výroby v roku 2001, predstavoval pre tradičnú britskú značku vstup do prémiového segmentu súčasnej strednej triedy. Športový sedan s motorom V6 a pohonom všetkých kolies s interným označením X400 spája luxus typický pre značku s prístupnosťou, flexibilitou a všestrannosťou. V prémiovom segmente zaujal pozíciu cenovo prístupnej alternatívy pre záujemcov mimo skupiny zákazníkov klasických luxusných sedanov.

Typom X-TYPE Jaguar vstúpil v mnohých ohľadoch na novú pôdu. Počiatočnú ponuku tvorenú dvoma zážihovými motormi V6 so zdvihovým objemom 2,5 a 3,0 litra a sériovo dodávaným pohonom všetkých kolies Traction-4 doplnila v roku 2003 verzia so vzetovým motorom a s pohonom predných kolies – čo pre značku Jaguar predstavovalo historickú premiéru.

S novým „turbodieslom" s objemom 2,0 l sa X-TYPE stal zaujímavým pre úplne novú skupinu zákazníkov. V septembri 2005 pribudol nový vznetový motor s objemom 2,2 litra, vybavený filtrom tuhých častíc (sadzí), ktorý poskytoval ešte lepšie jazdné výkony.

Ako prvý typ značky Jaguar vôbec sa X-TYPE od modelového roku 2004 vyrába aj s karosériou typu kombi. Jaguar X-TYPE Estate nielenže zdvojnásobil počet modelových verzií, ktoré sú k dispozícii, ale spojením flexibility a elegancie vzbudil záujem ďalších zákazníkov, ktorí značku Jaguar dovtedy z praktických dôvodov nebrali do úvahy.

Keď v januári 2005 zišiel z montážneho pásu závodu Halewood (oceneného zlatou medailou JD Power za kvalitu výroby) 250 000. exemplár X-TYPE, etabloval sa tento typ aj na nových trhoch ako sú Turecko, Kórea a Rusko, kde získal pre značku Jaguar významný počet nových zákazníkov.

V závere minulého roka mal premiéru inovovaný Jaguar X-TYPE. Osviežený dizajn exteriéru so zmenami odrážajúcimi nové dizajnové prostriedky limuzín Jaguar, decentne prepracovaným interiérom a bohatšou ponukou výbavy podčiarkuje prémiový charakter tohto vozidla. Má okrem iného nové nárazníky, novú masku chladiča s drôteným výpletom a emblémom Jaguar ako pri novej limuzíne XJ, zmenené sú aj obklady prahov karosérie, bočné ochranné lišty, nové vonkajšie spätné zrkadlá majú integrované bočné smerové svetlá. Interiér má tiež viacero zmien, počínajúc novou škálou farieb. Nové sú napríklad sedadlá s horizontálnym dvojitým prešívaním, rýchlomer a otáčkomer , vetracie mriežky, stredová konzola a ramená volantu majú metalizovanú volfrámovú povrchovú úpravu, na želanie môžu byť obklady z lešteného palisandrového dreva.

Prvý raz Jaguar ponúka model so vznetovým motorom so zdvihovým objemom 2,2 l v kombinácii so šesťstupňovou automatickou prevodovkou, vybavenou funkciou Jaguar Sequential Shift pre možnosť aj ručného sekvenčného preraďovania.

Jaguar X-Type 2.2D sedan s ručne ovládanou prevodovkou zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 9,1 s, dosahuje najväčšiu rýchlosť 216 km/h a spotrebu nafty v kombinovanej prevádzke 6 litrov na 100 kilometrov, pri hodnote emisií CO2 159 g/km. Verzia s rovnakým motorom a automatickou prevodovkou zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 9,9 s, má najväčšiu rýchlosť 208 km/h, spotrebu 6,9 l/100 km a emisie CO2 184 g/km. Hodnoty pre kombi sú na takmer rovnakej úrovni.

Sedan aj kombi Jaguar X-Type sa začnú predávať už budúci mesiac. Najlacnejší sedan 2.0D s výbavou Classic bude stáť 1 035 000 Sk, kombi 1 105 000 Sk.

-jr-

Budú aj osobné verzie

Fiat Professional predstavuje svoj najnovší automobil vyhovujúci najnovším požiadavkám na mestskú prepravu tovaru - nový Fiat Fiorino. Toto originálne úžitkové vozidlo, ktoré vzniklo zo spoločného projektu Fiat a PSA, sa vyrába v závode Tofas v tureckom meste Bursa. Po nákladnej verzii Fiorina budú uvedené na trh aj jeho osobné verzie.

V novom Fiate Fiorino je skombinovaná výkonnosť, dobrá manévrovateľnosť, ako aj druh pohodlia, aký sa očakáva od priestranného auta, jednoduché nakladanie, spoľahlivosť a hodnota za sumu, ktorú by ste očakávali od úžitkového vozidla. Je vynikajúcim riešením pre ľudí, ktorí musia stráviť dlhé hodiny za volantom, alebo ktorí potrebujú dodávať tovar, ako sú remeselníci, údržbárski pracovníci, servisné podniky alebo kuriéri. Konštrukcia vozidla je založená na inovačnej myšlienke vytvoriť vozidlo, ktorého vonkajšie rozmery sú kompaktnejšie ako rozmery úžitkových vozidiel v segmente "malých dodávok" 1B, ale ktoré je rovnako priestranné a funkčné, s hospodárnou prevádzkou a má zaujímavú cenu. Fiat Fiorino, ktorý má originálny a dynamický štýl, je dlhý 3,86 metra, vysoký 1,72 m a široký 1,71 m. Vďaka týmto kompaktným vonkajším rozmerom sa s ním dá ľahko manévrovovať v ktoromkoľvek centre veľkomesta, čiastočne aj pre jeho priemer otáčania, ktorý má len 9,95 metra.

Masívna predná časť charakteristického vzhľadu sa harmonicky viaže so zadnou časťou vozidla pravidelnými líniami, ktoré zdôrazňujú dojem spoľahlivého a silného vozidla. Osobité bočné línie zvýrazňujú dynamický štýl (verzie panelov bočných stien sú celé hladké a sú ideálne pre umiestnenie reklamy). Veľké oblé nárazníky a bočné lišty zabezpečujú maximálnu ochranu vozidla, najmä pri nárazoch pri malej rýchlosti.

Osobitnú pozornosť tvorcovia vozidla venovali úložnému priestoru s objemom 2.5 kubického metra (2,8 ak je sklopené sedadlo pre spolucestujúcich vodiča). Vnútorná dĺžka je viac ako 1,5 metra (takmer 2,5 metra pri sklopenom sedadle): pozoruhodné, ak si uvedomíme, že vonkajšia dĺžka vozidla má menej ako 3,9 metra. Nové Fiorino svojou užitočnou hmotnosťou do 610 kg (vrátane vodiča) predstavuje revolúciu v segmente malých dodávkových vozidiel. Nakladanie a vykladanie je uľahčené veľmi nízkou nakladacou hranou (527 mm), posuvnými bočnými dverami a rozmernými dvojdielnymi zadnými dverami. Fiorino je vybavené šiestimi praktickými kruhovými upevneniami na zabezpečenie tovaru počas prepravy, ako aj deliacimi priečkami zabraňujúcimi rozsypaniu nákladu do kabíny vodiča.

Kabína je presvetlená, pohodlná a má podobné podmienky na vedenie vozidla, aké sú v osobnom aute. V odkladacích zásuvkách, priečinkoch a na poličkách je

veľa priestoru na uloženie osobných vecí. Všetko bolo navrhnuté s veľkým dôrazom na ergonómiu, akustické pohodlie, reguláciu teploty a kontrolu vibrácií. Pohodlie v kabíne je dnes prioritou vodičov úžitkových vozidiel, ktorí v aute trávia dlhé hodiny, často v náročných podmienkach. Preto napríklad sedadlo vodiča je pohodlné aj praktické vďaka symetrickej modulárnej prístrojovej doske v tvare T, ktorá umožňuje, aby boli ovládače a prepracovaný prístrojový panel vždy v dobrom dosahu vodičových rúk. Pohodlná jazda tiež znamená mať taký systém klimatizácie, ktorý vo vozidle udržiava správnu teplotu a vlhkosť, ktorý je schopný rýchleho odhmlievania (vďaka najmenej 8 prieduchom s kapacitou prietoku vzduchu 400 m3 za hodinu). Ešte na tému pohodlia v kabíne; nové Fiorino má aj moderný audiotelematický systém, do ktorého patrí autorádio s CD alebo Mp3 prehrávačom, stereo systém so 4 reproduktormi a handsfree súpravou Bluetooth.

Nové Fiorino je aj synonymom výkonnosti a produktivity. Zákazníkovi sa to premietne do malých prevádzkových nákladov (na spotrebu paliva, servisné cykly a náklady na opravy) a vynikajúcej akcelerácie a pružnosti pri malých rýchlostiach, aj pri plnom naložení - vďaka dvom motorom dodržiavajúcim emisné normy Euro 4: zážihový motor 1,4 (54 kW) a vznetový 1,3 Multijet (55 kW). Motor 1,3 Multijet v kombinácii s ručne ovládanou 5-stupňovou prevodovkou alebo s automatickou 6-stupňovou prevodovkou predstavuje skutočný technologický pokrok. Spotrebu nafty v kombinovanej prevádzke má len 4,5 l na 100 km, čo sa premietne do 1000 km ubehnutých na plnú nádrž); emisie CO2 sú pri tom len na úrovni 119 g na 1 km. Posádka ocení aj zníženú hladinu hluku (vďaka „multivstreku"); zmenšené vibrácie a možnosť dosiahnuť rýchlosť až 157 km/h.

Fiorino sa nachádza na najvyššej priečke vo svojej triede z hľadiska bezpečnosti. Má pevnú karosériu, účinný brzdový systém s ABS doplneným o systém EBD, trojbodové bezpečnostné pásy s predpínačom a obmedzovačom záťaže. V základnej výbave je čelný bezpečnostný vankúš vodiča, súčasťou voliteľnej výbavy môžu byť aj čelné a bočné bezpečnostné vankúše pre ostatných členov posádky, i zadné parkovacie snímače. Praktické je, že vozidlo má samostatné zamykanie predných a zadných dverí na ochranu nákladu pred krádežou, (priestor pre náklad sa dá preto používať aj keď je kabína vodiča zamknutá) a deadlock, centrálny zamykací systém, ktorý chráni pred pokusmi o vniknutie do vozidla tým, že vyradí z prevádzky mechanizmus držadla dverí a zamykacieho systému.

Široká a pestrá škála nových nákladných vozidiel Fiorino je možná vo dvoch verziách (v základnej a vo verzii SX), v desiatich farbách a – samozrejmosťou je dlhý zoznam neštandardných farieb určených najmä pre špeciálnych zákazníkov – s dvoma druhmi čalúnenia a najmenej deviatimi vyhotoveniami karosérie s jednými, dvoma alebo s neposuvnými bočnými dverami, panelovými alebo hladkými bočnými stenami a s asymetrickými dvojitými zadnými dverami (60/40); k dispozícii sú aj v panelovej alebo hladkej verzii. Prostredníctvom špeciálnych úprav sa nové Fiorino môže variabilne meniť doplnením chladiarenských jednotiek, mobilných dielní atď.

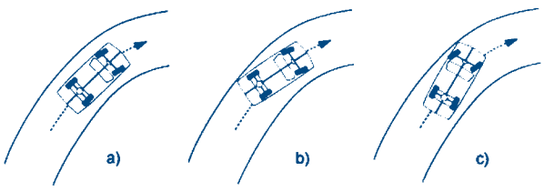
Fiorino bude mať aj špeciálnu novú verziu - Adventure – ktorou sa rozšíri univerzálnosť Fiata Fiorino Cargo. Je to séria určená na špecifické použitie vo vidieckych oblastiach alebo na jazdu po neupravených cestách (na staveniskách, pri výstavbe ciest a železničných tratí, atď.). Fiorino Cargo Adventure má zvýšený podvozok, 15" pneumatiky, kryt motora zabudovaný do predných nárazníkov a rozsiahlejšiu ochranu karosérie.

Po tomto modeli bude uvedená verzia Combi, ktorá je určená na prepravu cestujúcich alebo tovaru (do 5 cestujúcich plus 270 kg nákladu). K dispozícii budú dva modely (Combi a Combi Adventure). Ponuka verzie Combi, ako priameho potomka rodiny nákladných vozidiel, je navrhnutá pre zvláštne aplikácie a špeciálnych zákazníkov, kombinuje sa v nej komfort a štýl s pohodlím a racionalitou. Silnou stránkou tohto modelu je jeho lineárna úprava a neobyčajne všestranne využiteľný zadný priestor, ktorý sa perfektne hodí na zmiešané použitie (na prepravu skupiny pracovníkov, náradia a materiálov alebo len materiálov). Trojmiestne zadné sedadlo sa dá sklopiť, zložiť, dokonca aj odmontovať, čo umožní verzii Combi toľko priestoru pre náklad, ako má verzia Cargo. Vďaka tomu je Adventure Combi perfektne vhodný pre tie najnáročnejšie a najťažšie druhy jázd, ako sú jazdy na staveniskách s nerovnými a neupravenými cestami. Pri obidvoch verziách bude možné pre verziu Combi dodať osvedčenie pre kategóriu N1 (4 osoby + 338 kg), čo by mohlo byť užitočné z dôvodu daňových výhod v niektorých štátoch.

-ft-

SMEROVANIE HNACIEHO MOMENTU A JAZDNÉ VLASTNOSTI AUTOMOBILU

V nie veľmi dávnej minulosti boli v našom časopise uverejnené príspevky, ktoré sa venovali niektorým moderným systémom regulácie podvozkov osobných automobilov, ktorých cieľom je, okrem iného, zlepšenie jazdných vlastností vozidla a tým zlepšenie bezpečnosti jazdy. Išlo predovšetkým o systém regulácie smerovej stability jazdy pribrzďovaním jednotlivých kolies (ESP) s využitím protiblokovacej regulácie brzdovej sústavy (ABS). Tento systém sa v moderných osobných automobiloch, podobne ako ABS, už stáva bežným aj v nižších triedach. Horúcejšou novinkou je systém aktívneho riadenia, ktorý sa používa zatiaľ ojedinele od roku 2003 (BMW, v súčasnosti najnovšie aj Audi A4). O obidvoch týchto systémoch sme už v minulosti písali, o tom poslednom v predchádzajúcich troch číslach časopisu.

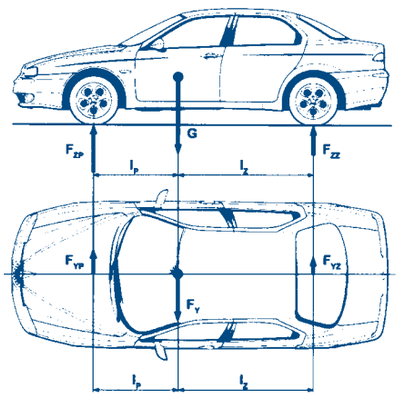


Obr. 1 - Jazdné stavy automobilu v zákrute: a) neutrálny, b) pretáčavý, c) nedotáčavý

Ďalším systémom, ktorý výrazne ovplyvňuje smerovú dynamiku vozidla, je cielené delenie hnacieho momentu motora v určitom pomere medzi prednú a zadnú nápravu. Tento systém sa pôvodne využíval najmä na zlepšenie pohyblivosti vozidla pri zhoršenej priľnavosti (prípadne v teréne), avšak v poslednom období sa pomocou neho pri niektorých osobných automobiloch regulujú jazdné vlastnosti aj pri jazde na pevnej (suchej a mokrej) vozovke. O tomto systéme sme už v našom časopise tiež písali. Poslednou novinkou v tejto oblasti je delenie hnacieho momentu, prichádzajúceho od medzinápravového diferenciálu na nápravu, medzi ľavé a pravé koleso. Zatiaľ sa tento systém uplatňuje na zadnej poháňanej náprave, ale Volkswagen ho už skúša na prednej náprave vozidla s predným pohonom. Ak hovoríme o „poslednej novinke", musíme upresniť, že to platí pre európske automobilky, ktoré v tomto prípade trocha „zaspali" za japonskými (Mitsubishi Lancer Evolution AYC od roku 1996, Honda Legend SH-AWD od roku 2004). Najmä v súvislosti s týmto posledným systémom sa začína vžívať anglický termín „Torque vectoring", teda smerovanie (vektorovanie) momentu, presnejšie „Left – right torque vectoring" (ľavo – pravé smerovanie momentu), prípadne „Active torque distribution" (aktívne rozdeľovanie momentu). O tomto poslednom systéme si povieme niečo podrobnejšie v dnešnom príspevku.

V snahe zlepšiť informovanosť našich čitateľov v oblasti smerovej dynamiky vozidla si však najskôr vysvetlíme niektoré základné problémy. Častokrát sme v našich príspevkoch používali termíny „nedotáčavé", „pretáčavé" či „neutrálne" správanie sa vozidla pri jazde v zákrute. Upresnime si, čo to vlastne je, čím to je spôsobené a na čo je dobré to vedieť. Vodič prechádzajúci vozidlom zákrutu primeranou ustálenou rýchlosťou (skôr menšou ako väčšou), si tieto vlastnosti vozidla často ani neuvedomí, pretože sú ťažko zrakom a inými našimi „snímačmi" postrehnuteľné. Celú situáciu názorne predstavuje obr. 1. Najjednoduchším stavom z hľadiska mechaniky je neutrálny jazdný stav, pri ktorom sa vozidlo pohybuje tak, že jeho pozdĺžna os tvorí v pôdoryse dotyčnicu ku krivke (kružnici) dráhy ťažiska. K tomu je potrebný určitý uhol natočenia volantu β_{V0} (resp. uhol natočenia predných kolies). Pri nedotáčavom jazdnom stave, ako je čitateľom iste známe, sa vozidlo pohybuje tak, že jeho pozdĺžna os je odchýlená od uvedenej dotyčnice svojou prednou časťou von zo zákruty (teda v opačnom zmysle, aký má zákruta; v pravej zákrute doľava a naopak). Uhol α, ktorý zviera pozdĺžna os vozidla s dotyčnicou ku krivke dráhy ťažiska, sa nazýva uhol smerovej odchýlky v ťažisku, alebo niekedy aj „uhol plávania" (z nemeckého „Schwimmwinkel"). Uhol natočenia volantu β_V, potrebný pre jazdu vozidla rovnakou zákrutou (s rovnakým polomerom) rovnakou rýchlosťou ako v predchádzajúcom prípade neutrálneho jazdného stavu, je pri nedotáčavom jazdnom stave vozidla vždy väčší, teda $\beta_V > \beta_{V0}$. Vozidlo teda akoby nemalo chuť zatáčať sa, „nedotáča" zákrutu, vodič ho musí nútiť zväčšeným natočením volantu. Veľkosť uhla smerovej odchýlky v ťažisku α závisí od mnohých konštrukčných parametrov vozidla a od jeho jazdného stavu (polomer zákruty, rýchlosť jazdy) a predstavuje tzv. stupeň nedotáčavosti vozidla. Pri pretáčavom jazdnom stave je situácia opačná. Pozdĺžna os vozidla je odchýlená od dotyčnice ku krivke dráhy ťažiska svojou prednou časťou dovnútra zákruty (teda. v rovnakom zmysle, aký má zákruta). Potrebný uhol natočenia volantu β_V je teraz menší oproti neutrálnemu jazdnému stavu, teda $\beta_V < \beta_{V0}$. Vozidlo má „prehnanú" chuť zatáčať, „pretáča" zákrutu, vodič ho musí krotiť zmenšením natočenia volantu, ktoré niekedy (pri väčších rýchlostiach) môže ísť až do záporných hodnôt („kontra" natočenie volantu). Veľkosť uhla α predstavuje v tomto prípade stupeň pretáčavosti vozidla.

Popísané správanie sa automobilu v zákrute je predovšetkým určené polohou jeho ťažiska v pozdĺžnom

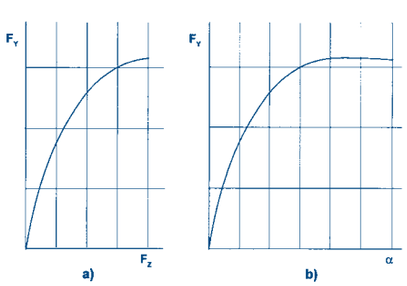


Obr. 2 - Pôsobenie zvislých a bočných síl na vozidlo: G – tiaž vozidla, F_{ZP} – zaťaženie prednej nápravy, F_{ZZ} – zaťaženie zadnej nápravy, F_Y – bočná sila v ťažisku vozidla, F_{YP} – bočná reakcia prenášaná prednou nápravou, FYZ – bočná reakcia prenášaná zadnou nápravou, l_P – vzdialenosť ťažiska od prednej nápravy, l_Z – vzdialenosť ťažiska od zadnej nápravy

smere. Tá je daná:

- konštrukciou (koncepciou) vozidla (umiestnením agregátov a častí s najväčšou hmotnosťou, teda najmä hnacieho agregátu, batérie, palivovej nádrže s náplňou),
- spôsobom zaťaženia vozidla (počet a umiestnenie cestujúcich, hmotnosť a uloženie batožiny, hmotnosť paliva v nádrži).

Umiestnenie agregátov je pre dané vozidlo nemenné. Vozidlá s pohonom predných kolies majú celý hnací agregát umiestnený v oblasti prednej nápravy, takže ich ťažisko pri pohotovostnej hmotnosti leží dosť výrazne pred stredom rázvoru. Vozidlá tzv. klasickej koncepcie (motor s prevodovkou vpredu, pohon zadných kolies) majú pri pohotovostnej hmotnosti ťažisko väčšinou v blízkosti stredu rázvoru (pred alebo za ním, podľa rozmiestnenia a hmotnosti jednotlivých agregátov).



Obr. 3 - Bočné charakteristiky kolesa s pneumatikou: a) bočná sila F_Y v závislosti od zvislého zaťaženia F_Z, b) bočná sila FY v závislosti od uhla smerovej odchýlky α.

V minulosti vyrábané vozidlá s motorom vzadu mali pri pohotovostnej hmotnosti ťažisko posunuté dosť výrazne za stredom rázvoru. Spôsob zaťaženia sa v prevádzke vozidla mení podľa momentálnej situácie a môže výrazne ovplyvniť polohu jeho ťažiska (najvýraznejšie pri automobiloch s predným pohonom).

Sledujme teraz hornú časť obr. 2. V ťažisku vozidla pôsobí tiaž G ako dôsledok hmotnosti vozidla. Pozdĺžna poloha ťažiska vzhľadom k prednej a zadnej náprave (kóty l_P a l_Z) určuje jej rozloženie tiaže na nápravy (zvislé reakcie F_{ZP} a F_{ZZ} podľa vzorcov v tabuľke). Informáciu o pozdĺžnej polohe ťažiska v praxi obvykle nahrádzame údajmi o pomernom zaťažení náprav vzhľadom k tiaži celého vozidla v percentách (F_P/G, F_Z/G). Čím bližšie bude ťažisko vozidla k niektorej náprave, tým väčšiu časť tiaže bude táto náprava prenášať. Automobily s pohonom predných kolies budú teda mať výrazne väčšie zaťaženie prednej nápravy (pomer $F_P/G : F_Z/G$ tu býva pri pohotovostnej hmotnosti okolo 60 : 40 %), zatiaľ čo automobily klasickej koncepcie mávajú väčšinou pri pohotovostnej hmotnosti zaťaženie obidvoch náprav približne rovnaké.

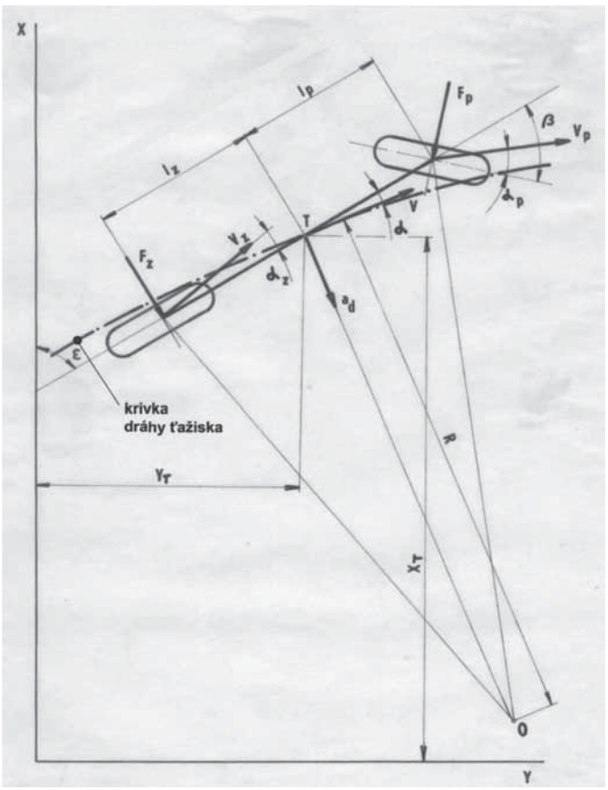
Dolná časť obr. 2 znázorňuje situáciu pri pôsobení bočnej sily F_Y v ťažisku. Táto sila je napríklad pri jazde v zákrute dôsledkom odstredivej sily pôsobiacej na vozidlo. Takisto ako v prípade zvislých reakcií náprav v hornej časti obrázku, aj tu určuje pozdĺžna poloha ťažiska bočné reakcie (F_{YP} a F_{YZ} podľa vzorcov v tabuľke), ktoré musia preniesť predná a zadná náprava dotykovými plochami medzi pneumatikami a vozovkou, ak má byť na vozidle zachovaná silová a momentová rovnováha. K pokračovaniu v téme budeme potrebovať obr. 3, ktorý predstavuje bočné charakteristiky pneumatiky, a to závislosť bočnej sily F_Y od zaťaženia kolesa F_Z (záťažová charakteristika) a závislosť bočnej sily F_Y od uhla smerovej odchýlky α (smerová charakteristika). Pri tej príležitosti si zopakujme, že uhol smerovej odchýlky kolesa s pneumatikou je uhol, ktorý zviera vektor rýchlosti stredu kolesa (teda smer jeho pohybu) s pozdĺžnou osou kolesa. Tento uhol teda znázorňuje šikmé odvaľovanie sa kolesa účinkom pôsobiacej bočnej sily. Bočná sila pôsobiaca na koleso a jeho uhol smerovej odchýlky sú vzájomne nerozlučne spojené, pri prenose bočnej sily musí teda tento uhol vzniknúť, a naopak.

TABUĽKA CHARAKTERISTICKÝCH ÚDAJOV PODĽA POLOHY ŤAŽISKA

$$F_{ZP} = G \cdot \frac{l_Z}{l_P + l_Z} \qquad F_{YP} = F_Y \cdot \frac{l_Z}{l_P + l_Z}$$

$$F_{ZZ} = G \cdot \frac{l_P}{l_P + l_Z} \qquad F_{YZ} = F_Y \cdot \frac{l_P}{l_P + l_Z}$$

POLOHA ŤAŽISKA	V STREDE RÁZVORU	PRED STREDOM RÁZVORU	ZA STREDOM RÁZVORU
VZDIALENOSTI	$l_P = l_Z$	$l_P < l_Z$	$l_P > l_Z$
ZVISLÉ SILY	$F_{ZP} = F_{ZPO}$	$F_{ZP} > F_{ZPO}$	$F_{ZP} < F_{ZPO}$
	$F_{ZZ} = F_{ZZO}$	$F_{ZZ} < F_{ZZO}$	$F_{ZZ} > F_{ZZPO}$
	$F_{ZP} = F_{ZZ}$	$F_{ZP} > F_{ZZ}$	$F_{ZP} < F_{ZZ}$
BOČNÉ SILY	$F_{YP} = F_{YPO}$	$F_{YP} > F_{YPO}$	$F_{YP} < F_{YPO}$
	$F_{YZ} = F_{YZO}$	$F_{YZ} < F_{YZO}$	$F_{YZ} > F_{YZO}$
	$F_{YP} = F_{YZ}$	$F_{YP} > F_{YZ}$	$F_{YP} < F_{YZ}$
UHLY α	$\alpha = 0$		
	$\alpha_P = \alpha_{PO}$	$\alpha_P > \alpha_{PO}$	$\alpha_P < \alpha_{PO}$
	$\alpha_Z = \alpha_{ZO}$	$\alpha_Z < \alpha_{ZO}$	$\alpha_Z > \alpha_{ZO}$
	$\alpha_P = \alpha_Z$	$\alpha_P > \alpha_Z$	$\alpha_P < \alpha_Z$
UHOL β	$\beta = \beta_O$	$\beta > \beta_O$	$\beta < \beta_O$
JAZDNÝ STAV	NEUTRÁLNY	NEDOTÁČAVÝ	PRETÁČAVÝ



Obr. 4 - Jednostopový model vozidla v nedotáčavom jazdnom stave v zákrute: v – vektor rýchlosti pohybu vozidla v ťažisku, v_P , v_Z – vektory rýchlostí pohybu stredov prednej a zadnej nápravy, α – uhol smerovej odchýlky vozidla v ťažisku, α_P , α_Z – uhly smerových odchýliek stredov prednej a zadnej nápravy, β – stredný uhol natočenia predných kolies, F_P , F_Z – bočné reakcie prednej a zadnej nápravy, ad – dostredivé zrýchlenie vozidla v ťažisku, R – polomer zatáčania vozidla, ε – uhol stáčania sa vozidla

Ak je ťažisko vozidla v strede rázvoru ($l_P = l_Z$), budú aj bočné reakcie náprav rovnaké ($F_{YP} = F_{YZ}$). Podľa obr. 3b rovnosť bočných reakcií znamená, že predná a zadná náprava sa budú pohybovať s rovnakými uhlami smerovej odchýlky ($\alpha_P = \alpha_Z$). To je ale stav, pri ktorom pozdĺžna os vozidla bude dotyčnicou kružnice dráhy ťažiska a, ako sme uviedli vyššie, automobil sa bude správať neutrálne. Ak je ťažisko vozidla pred stredom rázvoru ($l_P < l_Z$), bude zvislé zaťaženie prednej nápravy väčšie ako nápravy zadnej ($F_{ZP} > F_{ZZ}$) a predná náprava bude nútená preniesť väčšiu bočnú reakciu ako zadná náprava ($F_{YP} > F_{YZ}$). Ak si však uvedomíme degresívny priebeh charakteristík na obr. 3, je zrejmé, že to môže nastať len vtedy, ak sa oproti neutrálnemu stavu zväčší uhol smerovej odchýlky prednej nápravy a naopak zmenší uhol smerovej odchýlky zadnej nápravy ($\alpha_P > \alpha_Z$). Predná časť vozidla bude vybočovať von zo zákruty, čo je podľa vyššie uvedeného znakom nedotáčavého jazdného stavu vozidla. Situácia je detailne znázornená na obr. 4, ktorý predstavuje zjednodušený tzv. „jednostopový" model vozidla. V prípade ťažiska za stredom rázvoru bude situácia presne opačná ($\alpha_P > \alpha_Z$), vozidlo sa bude nachádzať v pretáčavom jazdnom stave.

Existuje niekoľko možností, ako definovať neutrálny, nedotáčavý a pretáčavý jazdný stav vozidla, najmä v súvislosti s používanými experimentálnymi metódami jeho zisťovania. V praxi sa však asi najčastejšie používa definícia pomocou pomerných veľkostí uhlov smerovej odchýlky prednej a zadnej nápravy, ktorá je dostatočne názorná. Najdôležitejšie parametre charakterizujúce uvedené tri jazdné stavy vozidla sú prehľadne uvedené v tabuľke. Povšimnime si, že podľa doteraz uvedeného bol jazdný stav vozidla ovplyvnený len polohou jeho ťažiska v pozdĺžnom smere. To však platí len v prípade, ak neuvažujeme napríklad vplyv pozdĺžnych síl na kolesách nápravy (rozdiel medzi predným a zadným pohonom) a ak predpokladáme dokonalú pozdĺžnu symetriu podvozku vozidla (rovnaká predná a zadná náprava, vrátane odpruženia, pneumatík, atď.). Takto chápané neutrálne, nedotáčavé a pretáčavé správanie sa vozidla označme ako „základné" (alebo „od prírody") a môžeme ho jednoznačne priradiť k vozidlu ako takému, a hovoriť o „neutrálnom, nedotáčavom alebo pretáčavom vozidle". Teda vozidlá s predným pohonom sú „od prírody" nedotáčavé, vozidlá klasickej koncepcie spravidla takmer neutrálne, vozidlá s motorom vzadu bývali pretáčavé. Ako uvidíme v ďalšom, túto základnú vlastnosť vozidla ovplyvňujú pri jazde mnohé faktory, takže napríklad vozidlo „od prírody" nedotáčavé sa môže za určitých okolností správať aj ako pretáčavé, alebo naopak. Preto je v skutočnosti nesprávne hovoriť o neutrálnom, nedotáčavom alebo pretáčavom vozidle, ale o neutrálnom, nedotáčavom alebo pretáčavom jazdnom stave vozidla.

Nabudúce si povieme, ktoré ďalšie vlastnosti a parametre podvozku vozidla najvýraznejšie ovplyvňujú jeho základné vlastnosti pri jazde v zákrute.

Ing. Roman MOČKOŘ, CSc.

(pokračovanie)

PEUGEOT Partner a Partner Tepee

Automobilka PEUGEOT uviedla typ PARTNER na trh v roku 1996. Vyrába sa ako malý dodávkový automobil (van) alebo osobná verzia (MPV). Obidva modely získali počas 11 rokov svojej existencie veľký komerčný úspech po celom svete.

PEUGEOT uvedie v druhom štvrťroku 2008 novú generáciu typu PARTNER. V niektorých štátoch budú predávať ešte aj prvú generáciu pod názvom PARTNER ORIGIN. Nový PEUGEOT Partner má maximálnu nosnosť, ktorá je základom novej referencie v segmente malých vanov. V rámci svojej dĺžky 4,38 m ponúka užitočný objem 3,3 m^3 s nosnosťou až do 850 kg. Dĺžku priestoru pre náklad 1,8 m možno zväčšiť až na 3 m vďaka novej zadnej lavici Multi-Flex.

Táto inovatívna výbava umožňuje usadiť 3 osoby vpredu, čo je po prvý krát v tomto segmente.

Vďaka podvozku z Peugeotu 308 je nový Partner charakteristický výnimočným akustickým komfortom, ergonomickým sedením vodiča, vynikajúcim výhľadom z vozidla.

Nový Partner je ukončením rozšírenia a kompletnej obnovy úžitkových automobilov značky PEUGEOT. Táto nová širšia a inovatívna ponuka zahrňujúca Bipper, Partner ORIGIN, nový Partner, Expert a Boxer zviacnásobuje rôzne riešenia pre profesionálov. Môžu si vybrať vozidlo s priestorom pre náklad od 2,5 až do 17 m^3.

Nový Partner Tepee predstavuje novú generáciu koncepcie vyvinutej značkou PEUGEOT v roku 1996. Partner TEPEE je viacúčelový automobil, ktorý je dôvtipne praktický. Jeho veľká modularita a najmä nová strecha Zenith prináša do automobilu viac svetla, 3 zadné individuálne a odkladateľné sedadlá „obývateľnosť" a jazdné vlastnosti má ako klasický moderný osobný automobil. Očakávaniam klientov, ktorí milujú slobodu a dobrodružstvo, úplne odpovedá Partner Tepee Outdoor s personalizovaným dizajnom a značnými schopnosťami pohybu aj v teréne.

-pt-

Peugeot 807

Od uvedenia na trh v apríli 2002 bolo vyrobených už viac ako 150 000 vozidiel Peugeot 807. Prispeli k tomu nepochybne viaceré zaujímavé technické riešenia :

- karoséria s dvoma zadnými bočnými posuvnými dverami , ktoré sú elektricky ovládané a uľahčujú prístup do vnútorného priestoru;
- modularita interiéru, ktorá umožňuje rôzne druhy konfigurácií siedmich potenciálnych skutočných miest (alebo ôsmich miest v opcii s lavicou v treťom rade), množstvo odkladacích priestorov, štýlová a ergonomická prístrojová doska;
- obytný priestor vyvinutý s cieľom umožniť posádke veľkopriestorového vozidla „všetko možné";
- stabilita na ceste a komfort,
- veľká bezpečnosť (päť hviezdičiek v teste EuroNCAP o ochrane osôb vo vozidle), terciárna bezpečnosť služby Peugeot Urgence systému RT4.

Inovovaný Peugeot 807 rozvíja vzhľad exteriéru, nový priestor interiéru, má zaujímavé doplnkové vybavenie, a výkonné pohonné jednotky, vrátane vznetového motora 2,2 l HDi FAP 125 kW, ktorý bude spolupracovať buď s ručne ovládanou 6-stupňovou prevodovkou alebo v budúcnosti s automatickou 6-stupňovou prevodovkou. Posádka Peugeota 807 teraz môže využívať hands free súpravu Bluetooth, snímače asistenčného systému parkovania aj vpredu a multimediálny systém, ktorý sa skladá zo 16/9 palcovej obrazovky a DVD prehrávača, umiestnených vzadu. Týmto systémom, ktorý je dodávaný v opcii, budú tiež sériovo vybavené vozidlá v konečnej úprave pre niektoré krajiny Pripomeňme ešte, že Peugeot 807 je už niekoľko mesiacov vybavený novým telematickým systémom RT4. Je pripojený k farebnej 3D obrazovke a spája funkcie audio, GSM, GPS a Peugeot Urgence. Obsahuje pevný disk 30 Go, ktorý mu dovoľuje najmä navrhovať kartografiu celej Európy a zaznamenať až 180 hodín hudby vo formáte MP3.

-pt-

Dodge Challenger SRT8: Muscle car

Po viac ako 35 rokoch oživila americká automobilka Dodge legendárne športové kupé Dodge Challenger. Nový Dodge Challenger SRT8 zostáva verný dedičstvu svojich predkov a ponecháva si tak charakter pretekárskeho auta, ktoré má povolenie jazdiť na cestách. Tento „športiak" spája nezameniteľný dizajn s prvotriednymi jazdnými vlastnosťami a má preto všetky predpoklady, aby si získal srdcia fanúšikov rýchlych kolies.

Dodge Challenger SRT8, model 2008, bol vyvinutý vo vlastnej konštrukčnej dielni značky Chrysler, ktorá vyvíja všetky SRT (Street Racing Technology) modely. Pri dizajne sa konštruktéri inšpirovali jeho populárnym predchodcom. Challenger upúta predĺženou prednou kapotou, na ktorej vynikajú dva pruhy vo farbe uhlíkových vlákien. Športovú karosériu dotvára zvýšená zadná časť s výrazným spojlerom a veľkou hranatou pochrómovanou koncovkou výfuku. Osobitý dizajn dotvárajú prepracované detaily, ako napríklad chrómované veko nádrže alebo logá SRT8. Vozidlo je 5023 mm dlhé, 1923 mm široké a 1448 mm vysoké. Rázvor náprav má 2946 mm a značné sú aj rozchody kolies, 1603 mm vpredu a 1604 mm vzadu. Objem batožinového priestoru má hodnotu 459 litrov, pohotovostná hmotnosť vozidlaje 1878 kg.

Dodge Challenger SRT8 je poháňaný najvýkonnejším motorom koncernu Chrysler určeným pre všetky vozidlá typu SRT. Zážihový motor HEMI® V-8 s objemom 6,1 litra dopĺňa 5-stupňová športovo naladená automatická prevodovka Autostick®.

Tento agregát má výkon 317 kW a krútiaci moment 570 Nm. S týmito parametrami dokáže Challenger zrýchliť z 0 na 100 km/h za necelých 5 sekúnd a cyklus 0–160–0 km/h je schopné vykonať za menej ako 17 sekúnd. Na Slovensku je tento motor už dostupný vo vozidlách Jeep Grand Cherokee SRT8 a Chrysler 300C SRT8.

Challenger nie je len o výkone, ktorý sa prejavuje navonok. Okrem "dymiacich pneumatík" vozidlo ponúka aj celý rad najmodernejších technických prvkov, ako sú dotyková navigácia GPS, bezkľúčový systém na prístup do vozidla bez použitia klasického kľúča, multimediálny systém MyGIG™ určený na zábavu a systém UConnect® na hands-free telefonovanie cez Bluetooth®. Zákazník v ňom nájde všetko, čo by od športového kupé budúcnosti mohol očakávať.

Dodge Challenger SRT8 sa bude zatiaľ sériovo vyrábať len pre severoamerické trhy, a to iba v limitovanej sérii, čiže každé vozidlo bude mať číslované osvedčenie o originalite. Do predaja sa dostane už na jar tohto roku.

-de-

Automobilky berú zmenšovanie CO_2 vážne

Sprísňovanie limitov emisií kysličníka uhličitého nielen v prevádzke, ale aj pri výrobe a distribúcii automobilov berú európske automobilky vážne. Príklady "ekologického prístupu" predstavili verejnosti najnovšie Seat a Ford.

EKOLOGICKÁ ENERGIA PRE TOVÁREŇ FORD V KOLÍNE

Ford sa rozhodol pri výrobe typov Fiesta a Fusion v kolínskej továrni v Nemecku využívať ekologický – obnoviteľný zdroj energie. Vďaka tomu spoločnosť zmenší emisie CO_2 o 190 000 ton za rok.

Táto „zelená" energia pochádza z plne obnoviteľného, ekologického zdroja. Vyrábajú ju tri vodné elektrárne v Nórsku a Švédsku patriace iným spoločnostiam. Podľa dohody je predpoklad dodávky pre Ford 480 000 megawatthodín ročne.

Elektrická energia, ktorú dodáva Škandinávia, pokrýva celkovú potrebu energie továrne Forda v Kolíne. To zahŕňa výrobu automobilov Fiesta a Fusion, činnosti spojené s personálnym oddelením, vývojovým strediskom ako aj ostatné súvisiace procesy.

Od roku 2000 Ford globálne zredukoval svoju spotrebu energie o 27 % (12 % pri výrobe vozidiel), emisie CO2 o 31 % (16 % pri výrobe vozidiel) a spotrebu vody o viac ako 25 % (11 % pri výrobe vozidiel).

Závod v Martorelli bude mať veľký solárny generátor

Fabrika Seatu v Martorelli bola zvolená španielskymi výrobcami ako lokalita vhodná pre jeden z najambicióznejších projektov ochrany životného prostredia. Inštalácia solárnych panelov umožní produkciu čistej elektrickej energie, čím sa zabráni vzniku viac ako 11 700 ton emisií CO_2.

Vďaka namontovaniu 8.5 MW solárnych panelov bude systém schopný generovať 11.2 GWh elektriny ročne. Solárne panely budú umiestnené na streche podnikovej budovy SEATu v Martorell v marci, ako aj na nosnú konštrukciu jedného z dokončených parkovísk. Všetka vyrobená elektrická energia bude presmerovaná na hlavné elektrické vedenie pre následnú distribúciu.

Využitie energie prichádzajúcej zo SInka pri veľkom počte slnečných hodín v oblasti Martorella a jeho okolia bude bude ešte účinnejšie. Ďalším krokom totiž bude kompletné zakrytie ďalších dvoch distribučných zón s celkovou plochou viac ako 66 000 m^2 a zakrytie striech montážnych hál č. 8, 9, 10 a 11 s celkovou plochou 139 000 m2. V tejto fáze sa tak prikryje viac ako 206 000 m^2 solárnymi panelmi, ktoré budú slúžiť na výrobu energie.

S týmto novým projektom presahuje záväzok SEATu ako výrobcu automobilov, snahu produkovať autá s menšími emisiami a zmenšovaním dopadu na prostredie počas všetkých výrobných fáz, od vývoja až po neskoršiu recykláciu. **-st-**

Prvý FGC SEAT vlak dorazil do barcelonského prístavu

Prvý FGC (Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya) vlak, vezúci automobily z fabriky SEATu v Martorelli, dorazil do barcelonského prístavu podvečer 18. 1. 2008. Joaquim Nadal, Minister územnej správy a verejných prác katalánskej vlády (Generalitat), spoločne s Jordi Vallsom, prezidentom Prístavnej správy v Barcelone, Joanom Torresom, prezidentom FGC, Ramónom Paredesom, vice prezidentom SEATu pre ľudské zdroje a Wolframom Thomasom, vice prezidentom SEATu pre výrobu, privítali konvoj prichádzajúci na terminál TermCat v prístave. Tento nový spôsob prepravy umožní prepraviť 25 000 vagónov bez použitia klasických cestných komunikácií. Investície do tohto projektu dosiahli 6,8 miliónov eúr.

Trať FGC- Llobregat-Anoia je dlhá 193 km, na 98 km sa realizuje preprava osôb a na zostávajúcich 41 transport tovaru. Aktuálne táto linka prepravuje suroviny z baní v Súrií a Sallente do Martorellu a barcelonského prístavu.

Pre SEAT je vybudovanie linky jasným dôkazom záväzku spoločnosti využívať železničnú dopravu, ktorá je prostrediu menej škodlivá, je výnosnejšia a účelnejšia a zmenšuje aj nehodovosť. Nová železničná služba absorbuje 70 % z celkového transportu španielskej automobilky realizovaného medzi Martorellom a barcelonským prístavom.

Na zabezpečenie tohto spojenia bolo potrebné vybudovať odbočku z hlavnej trasy FGC do fabriky SEATu, čo znamenalo modifikáciu viac ako kilometra trasy a prispôsobenia koľají na ďalších 600 metroch. Na tomto úseku boli inštalované signalizačné a svetelné zariadenia, ako aj potrebná elektronika. Rovnako bolo zriadené Centrum pre kontrolu dopravy. Všetky tieto práce spravila GISA pod dohľadom oddelenia územnej správy a verejných prác katalánskej vlády.

Adaptačné práce boli spravené aj na železničnej trati FGC, najmä modifikáciou rozchodu koľají, aby vyhovovali podmienkam nového vozového parku. Tieto práce vykonalo FGC.

Železničná spoločnosť FGC (the Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) obstarala 38 nových kĺbových dvojpodlažných vagónov na transport automobilov s celkovou dĺžkou 411 metrov, ktoré prepravia viac ako 170 vozidiel. Tieto vlaky majú naplánované dve dodávky za deň, jednu ráno a druhú popoludní.

Táto nová železničná služba je plodom spolupráce medzi katalánskou vládou (Generalitat), Prístavnou správou a SEATom. Dohoda bola podpísaná v júni 2005, kde Úrad pre verejné práce Katalánska prijal plán výstavby odbočky medzi hlavnou traťou FGC a fabrikou SEAT.

Je predpoklad, že dva vlaky denne budú schopné prepraviť 80 000 vozidiel ročne. Tento projekt je ďalším krokom smerom k podpore udržateľnej mobility, výrazne sa zmenšia doterajšie nároky na cestnú dopravu. To nebude znamenať len zmenšenie emisií CO_2, ale bude to aj nový impulz na povzbudenie používania železničnej dopravy na transport tovaru.

Od Samby po Space up!blue

Obr. 1

Obr. 2

Automobilka Volkswagen si chce upevniť pozíciu na severoamerickom trhu aj výstavnými aktivitami. Na autosalóne v Los Angeles predstavila retro verziu aj u nás známeho vozidla Samba Bus (obr. 1), ktorý sa vyrábal od roku 1950.

Štúdia je kompaktným vanom s názvom Space!up blue (obr. 2), ktorý je navrhnutý len so štvoricou strešných okien, krídlovými dverami na oboch stranách a motorom, podobne ako u predchodcu, umiestneným medzi zadnými kolesami.

Pri jeho vývoji boli zohľadnené najmä tieto aspekty:

- koncepčné vozidlo využíva vodu a slnko
- energetickú sieť tvoria systém palivových článkov, zásobník energie na báze lítium-iónových batérií a solárny panel.

Obr. 3

Obr. 4

Ide o tretie koncepčné vozidlo z „Novej malej rodiny" automobilky VW.

Karoséria s dĺžkou 3690 mm, šírkou 1610 mm a výškou 1570 mm ponúka vnútorný priestor oveľa väčšieho vozidla. Pohodlné nastupovanie umožňujú bočné krídlové dvere na oboch stranách vozidla a absencia B stĺpikov (obr. 3).

V zadnej časti vozidla je dvojica asymetrických dverí (obr. 4), ktoré zabezpečujú pohodlný prístup k batožinovému priestoru s objemom 220 litrov.

Posádka má k dispozícii štvoricu novonavrhnutých sedadiel, pričom po sklopení delených zadných sedadiel a prípadne ešte predného sedadla spolujazdca ponúka pre batožinu priestor s rovnou podlahou s objemom 1005 l (obr. 5).

Prístrojová doska (obr. 6) je účelne navrhnutá tak, aby poskytla vodičovi všetky potrebné informácie o jednotlivých systémoch pohonu.

Ide o plug-in hybrid solárne vozidlo s nulovými emisiami, ktoré po prvýkrát na svete využíva nový systém vysokoteplotných palivových článkov navrhnutých spoločnosťou VW. Systém palivových článkov s výkonom 12 kW je umiestnený pod krátkou prednou kapotou (obr. 7). Má novú konštrukciu membrány, ktorá s novo koncipovanými elektródami umožnila systému pracovať pri teplotách až 160 OC, pričom prevádzková teplota dosahuje 120 OC. Naľavo od systému je umiestnená klasická akumulátorová batéria. Vodík je do

Obr. 5

Obr. 6

systému dodávaný z dvoch zásobníkov, z ktorých väčší je umiestnený v stredovom tuneli a menší pred zadnou nápravou (obr. 7). Vozidlo má k dispozícii 3,3 kg stlačeného vodíka. Medzi tlakové zásobníky vodíka konštruktéri umiestnili zásobník elektrickej energie, ktorý je tvorený sadou 12 článkov na báze lítium-iónov s celkovou kapacitou 12 kWh. Pohon zadnej nápravy vozidla zabezpečuje trakčný elektromotor s výkonom 45 kW. Jeho najväčší krútiaci moment je 120 Nm a najväčšie. otáčky 10 000 za minútu. V prípade využitia elektrickej energie z betérie na báze lithium-ion, vozidlo zrýchľuje z 0 na 100 km/h za 13,7 s pričom najväčšia .rýchlosť vozidla je 120 km/h.

Energia obsiahnutá v zásobníku elektrickej energie na báze lítium-ión vystačí vozidlu na dojazd 100 km, čo je podľa odborníkov VW dostatočný dojazd pre každodennú priemernú dopravnú potrebu v mestskej prevádzke.

Energia v spomínanom zásobníku môže byť obnovená cez klasickú elektrickú zástrčku alebo pomocou systému palivových článkov, pričom v druhom prípade dochádza k predĺženiu dojazdu o ďalších 250 km. Na jedno nabitie tak môže spomínané vozidlo prejsť až 350 km.

Okrem toho môže vozidlo využívať aj ďalší zdroj energie – slnko. Na streche vozidle je umiestnený veľký solárny panel (obr. 8), ktorý dodáva dodatočných 150 W energie.

Pohotovostná hmotnosť vozidla so zásobníkmi elektrickej energie a vodíka je 1090 kg. Aj keď boli komponenty umiestnené pod podlahu, priestor nad hlavami cestujúcich vpredu (1030 mm) a vzadu (1015 mm) je dostatočný.

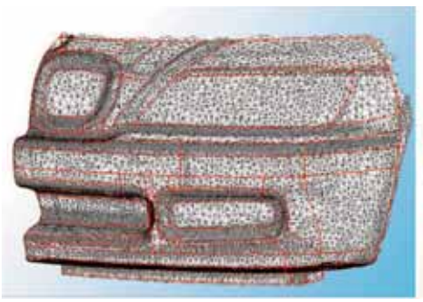
Ing. Ján KRNÁČ

Obr. 7

Obr. 8

„Reverse Engineering"/„Rapid Prototyping" v procese navrhovania

Súčasná uroveň veľkých CAD/CAM systémov umožňuje rôzne hybridné spôsoby modelovania. Jedným z najznámejších spôsobov a prístupov je proces spätného inžinierstva (Reverse Engineering). Tento prístup sa v značnej miere využíva okrem iného pri renovóciách historických automobilov. Vzhľadom na to, že karosérie mnohých veteránov sú značne poškodené koróziou, alebo sú tieto autá poškodené haváriou, snažia sa odborníci v priebehu renovácie využiť dostupné dáta. Príkladom môže byť totálne zničená jedna strana automobilu,.pričom druhá strana je v relatívne dobrom stave. V takomto prípade sa zosníma „zdravá časť" 3D scannerom, čím sa získa „mračno bodov" cez ktoré sa preloží „triangulačná sieť".



Obr. 1 „Mračno bodov s triangulačnou sieťou a povrchový model [3]

Preložením plochy cez túto sieť získame plošný model, ktorý nie je problém v CAD systéme zrkadlovo preniesť na druhú polovicu dielca. Následne sa na základe zrkadlového obrazu dá vyrobiť pomocou CAM modulu nástroj pre spätnú výrobu daného dielca. Ako podklady sa používajú buď zachované komponenty renovovaného objektu, alebo dostupné nárysy objektu v jednotlivých pohľadoch.

Takto možno pomocou dostupných pohľadov výkresovej dokumentácie vytvoriť napríklad celý povrchový model automobilu. Na základe týchto pohľadov sa dá v prostredí CAD systému zoskladať trojdimenzionálny model. Ide o relatívne jednoduchý prístup, ktorý nevyžaduje trojdimenzionálny skener.

Reverse Engineering

V danom prípade bolo potrebné namodelovať karosériu vozidla JEEP Willys. Návrh bol realizovaný vo virtuálnom prostredí s využitím CAD systému Catia V5 prenesením skíc jednotlivých pohľadov do CAD v module Sketch Tracer. Bitmapové pohľady boli následne aproximované krivkami, na základe ktorých bola vytvorená požadovaná geometria. Podkladom pre „zachytenie tvaru" vozidla nám boli voľne dostupné obrázky v tlačených materiáloch. Do virtuálneho prostredia sme vložili skice – priemety automobilu Jeep Willys v odpovedajúcich rovinách. Následnou rozmerovou kalibráciou sme získali „šablónu" pre tvorbu geometrie vozidla s konkrétnymi konečnými rozmermi. (obr. 2).

Na vytvorenie tvaru karosérie boli použité „retro" pohľady na automobil, ktoré boli v prostredí Sketch Tracer „digitalizované" (obr.3). V podstate ide o zíkanie základných prvkov geometrie v 2D, na základe ktorých boli vytvorené 3D prvky karosérie.

Obr. 2 JEEP Willys a prostredie Sketch Tracer CATIA V5 [6]

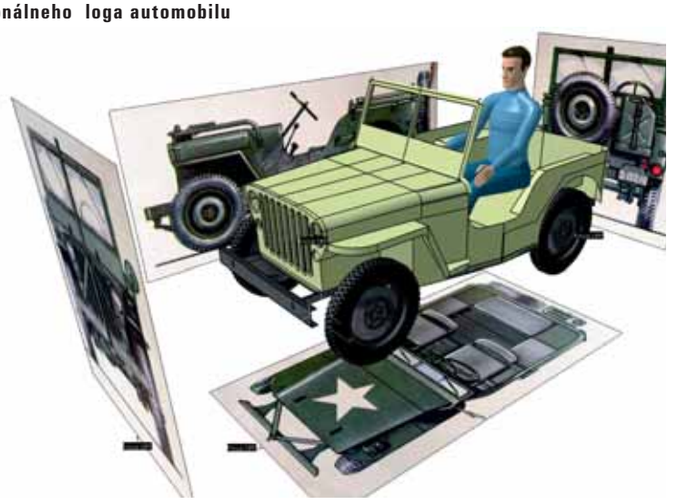
upravenú verziu loga, ktoré by bolo charakteristické v jednej farbe aj v 3D vyhotovení.

Zo štúdia historických materiálov sme zistili, že vozidlá Jeep mali ešte donedávna ploché predné sklo. Pre autá Jeep Willys boli zas okrem toho charakteristické jednoduché predné blatníky. Preto boli do loga zakomponované oba tieto prvky čo najjednoduchším spôsobom. Snahou bolo využiť riešenie rámu skla tak, aby boli jeho okraje zároveň aj blatníkmi.

Zároveň sme zistili, že niektoré modifikácie týchto vozidiel mali vpredu v maske ešte po dva otvory menšieho priemeru. Dnes sa pri renovovácii vozidiel využívajú na osadenie smerových svetiel.

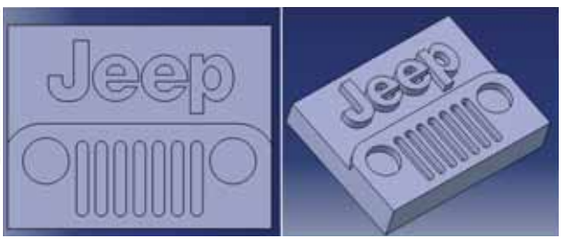
Návrh trojdimenzionálneho loga automobilu Jeep Willys

3D dáta karosérie automobilu získané metódou spätného inžinierstva boli v CAD/CAM systéme využité aj pre náš návrh loga automobilky JEEP tak, aby čo najvystížnejšie charakterizovalo retro model Willys. Logo produktov JEEP je veľmi výstižné, ak je v dvojfarebnom vyhotovení v 2D. My sme sa rozhodli realizovať



Obr.3 Model vytvorený na základe jednotlivých pohľadov v prostredí Sketch Tracer [6]

Obr. 4 Pôvodné 2D logo Jeep [5]



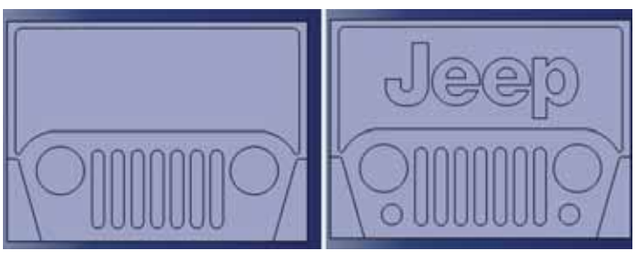
Obr. 5 Pôvodné logo v jednofarebnom 2D vyhotovení a porovnanie s 3D vyhotovením

odborníkom špecializujúcim sa na imidž a identitu značky Jeep. Možno ho niekedy v budúcnosti stretneme v cestnej premávke.

Michal FABIAN, Ladislav GURBAĽ, Jaroslav ŠEMINSKÝ, Peter IŽOL
Článok bol vypracovaný s podporou projektu VEGA 1/0559/08 Virtuálne projektovanie mechatronických systémov

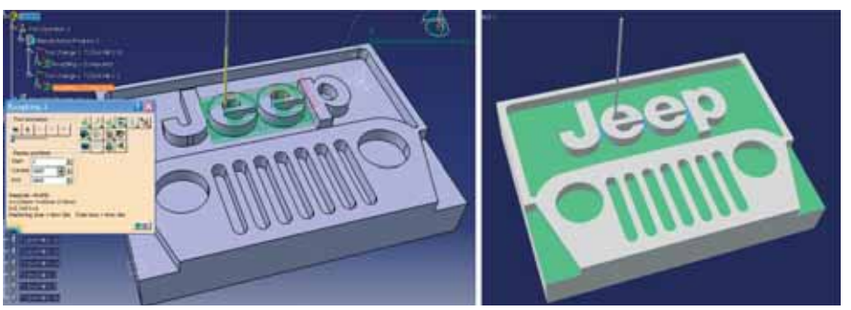
Obr. 6 Prvá verzia navrhovaného loga Jeep Willys

Obr. 6 Druhá verzia navrhovaného loga Jeep Willys. Zároveň bola skúmaná výpovedná hodnota loga s textom aj bez textu.



Obr. 7 Porovnanie loga s textom a bez textu

obrobiteľného materiálu. Preto boli v CAM module systému CATIA generované numerické dáta pre riadiaci systém CNC stroja EMCO MILL 155 a logo bolo v oboch inovovaných variantoch obrobené.



Obr. 8 Dráhy nástroja a simulovanie obrábania

Obr. 9 Obrábanie modelu loga

Rapid Prototyping

Metóda rýchleho prototypovania (Rapid Prototyping) sa často používa v sektore automobilového priemyslu, ak je potrebné zhmotniť niečo virtuálne. My sme sa rozhodli model loga vyrobiť frézovaním do ľahko

Záver

Následne sme prostredníctvom vtedy ešte existujúcej spoločnosti Daimler-Chrysler Slovensko nadviazali kontakt s dizajnérskym centrom automobilky Jeep v Auburn Hills. Poslali sme logo na posúdenie

Literatúra:

[1] GURBAĽ, L. – BELIŠKO, J. – SLOBODA, A. – BUGÁR, T. – FABIAN, M.: Retro automobil za pomoci Reverse Engineering, v itCAD č.3/2007, str. 40-42, Vydavateľstvo CCB s.r.o., Brno, ČR ISSN 1802-0011

[2] FABIAN, M. – SPIŠÁK, E. – IŽOL, P.: CAM a CNC, Teorie obrábění na základě virtuálního modelu, v Computer Design 4/2006, str. 22-25 Vydavateľstvo Computer Press a.s., Brno, ČR,ISSN 1212-4389

[3] WATERMAN, P.: 3D Data at Work , Desktop Engineering, August 2004, ttp://www.deskeng.com/Articles/Feature/3D-Data-at-Work-2004081728.html>

[4] FABIAN, M. – SPIŠÁK, E. – IŽOL, P.: CA.. prístupy navrhovania a výroby v automobilovom priemysle, v itCAD č.4/2006, str. 36-39 Vydavateľstvo CCB s.r.o., Brno, ČR ISSN 0862-996X

[5] JEEP,< http://www.jeep.com>

[6] Centrum informatiky SjF TU v Košiciach, CAD/CAM – modelovanie, NC obrábanie, < http://www.sjf.tuke.sk/ci/catia/index.htm >

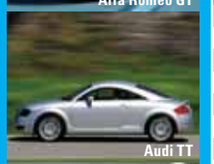
Obr. 10 Od myšlienky k realite

Alfa Romeo 147

Alfa Romeo 159 Sportwagon

Alfa Romeo 166

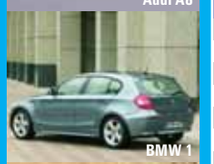
Alfa Romeo GT


Audi TT

Audi A3 Sportback

Audi A6

Audi A8


BMW 1

BMW 3

BMW 5

BMW X3

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prepĺňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
ALFA ROMEO																			
147 1,6 T.S. Progression	614 000 Sk	SS	3	5	4170 x 1730 x 1440	280/1030	R4	1598	4	ZV	-	77	140	M5	P	185	11,3	8,1	ABS,D,B,E,C,R,K
147 1,6 T.S. Progression	664 000 Sk	SS	5	5	4170 x 1730 x 1440	280/1030	R4	1598	4	ZV	-	88	146	M5	P	195	10,6	8,2	ABS,D,B,E,C,R,K
147 1,9 JTD Distinctive	801 000 Sk	SS	3	5	4170 x 1730 x 1440	280/1030	R4	1910	2	VP	T	103	305	M6	P	206	9,1	5,9	ABS,D,B,E,C,R,K,T
147 1,9 JTD Progression	756 000 Sk	SS	3	5	4170 x 1730 x 1440	280/1030	R4	1910	2	VP	T	74	200	M5	P	191	9,9	5,8	ABS,D,B,E,C,R,K
147 1,9 JTD Progression	786 000 Sk	SS	5	5	4170 x 1730 x 1440	280/1030	R4	1910	2	VP	T	85	275	M5	P	191	9,9	5,8	ABS,D,B,E,C,R,K
147 2,0 T.S. Distinctive	744 000 Sk	SS	3	5	4170 x 1730 x 1440	280/1030	R4	1969	4	ZV	-	110	181	M5	P	208	9,3	8,9	ABS,D,B,E,C,R,K,T
147 2,0 T.S. Distinctive	774 000 Sk	SS	5	5	4170 x 1730 x 1440	280/1030	R4	1969	4	ZV	-	110	181	M5	P	208	9,3	8,9	ABS,D,B,E,C,R,K,T
159 1,9 JTD 8v Medium	999 990 Sk	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	1910	4	VP	T	110	320	M6	P	210	9,4	6,0	ABS,B,C,D,E,K,S,T
159 1,9 JTS Medium	979 900 Sk	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	1859	4	ZP	-	118	190	M6	P	212	9,7	8,7	ABS,B,C,D,E,K,S,T
159 2,2 JTS High	1 129 900 Sk	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R4	2198	4	ZP	-	136	230	M6	P	222	8,8	9,4	ABS,B,C,D,E,K,S,T
159 2,4 JTD High	1 259 900 Sk	S	4	5	4660 x 1828 x 1417	405/-	R5	2387	4	VP	T	147	400	M6	P	228	8,4	6,8	ABS,B,C,D,E,K,S,T
159 Sportwagon 1,9 JTD 8v Medium	1 049 900 Sk	K	5	5	4660 x 1828 x 1425	445/-	R4	1910	4	VP	T	88	280	M6	P	190	11,2	6,0	ABS,B,C,D,E,K,S,T
159 Sportwagon 1,9 JTS Medium	1 029 900 Sk	K	5	5	4660 x 1828 x 1425	445/-	R4	1859	4	ZP	-	118	190	M6	P	210	9,9	8,8	ABS,B,C,D,E,K,S,T
159 Sportwagon 2,4 JTD High	1 309 900 Sk	K	5	5	4660 x 1828 x 1425	445/-	R5	2387	4	VP	T	147	400	A6	P	228	8,6	7,0	ABS,B,C,D,E,K,S,T
159 Sportwagon 3,2 V6 4x4 High	1 509 900 Sk	K	5	5	4660 x 1828 x 1425	445/-	V6	3195	4	ZP	-	118	190	M6	4x4	237	7,2	11,6	ABS,B,C,D,E,K,S,T
Brera 2,2 JTS Sky Window	1 305 000 Sk	C	3	4	4410 x 1830 x 1341	300/610	R4	2198	4	ZP	-	136	230	M6	P	220	8,6	9,4	ABS,D,C,K
GT 1,9 JTD Progression	1 019 000 Sk	C	2	5	4489 x 1763 x 1362	320/905	R4	1910	4	VP	T	110	305	M6	P	209	9,6	6,7	ABS,D,C,K
GT 2,0 JTS Distinctive	1 084 000 Sk	C	2	5	4489 x 1763 x 1362	320/905	R4	1970	4	VP	T	121	206	M5	P	216	8,7	8,7	ABS,D,C,K
Spider 2,4 JTDm Exclusive	1 470 000 Sk	C	2	2	4393 x 1830 x 1318	200/235	R5	2387	4	ZV	-	147	400	M6	P	228	8,4	6,8	ABS,D,B,E,C
Spider 3,2 V6 4x4 Exclusive	1 700 000 Sk	C	2	2	4393 x 1830 x 1318	200/235	V6	3195	4	ZV	-	191	322	A6	P	240	7,2	12,2	ABS,D,B,E,C
AUDI																			
A3 1,6 Attraction	675 240 Sk	SS	3	5	4152 x 1735 x 1427	350/1100	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	185	11,9	7,0	ABS,S,D,B,C,E
A3 1,9 TDI DPF Ambiente	804 100 Sk	SS	3	5	4152 x 1735 x 1427	350/1100	R4	1896	2	VP	T	77	250	M5	P	187	11,4	4,9	ABS,S,D,B,K,C,E
A3 2,0 T FSI quattro Ambition	1 013 540 Sk	SS	3	5	4152 x 1735 x 1427	350/1100	R4	1984	4	ZP	-	147	280	M6	4x4	234	7,0	8,8	ABS,S,D,B,K,C,E
A3 Sportback 1,6 Attraction	699 720 Sk	SS	5	5	4286 x 1765 x 1423	370/1120	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	185	12,2	7,1	ABS,B,C,D,E,K,S,T
A3 Sportback 2,0 TDI Attraction	895 220 Sk	SS	5	5	4286 x 1765 x 1423	370/1120	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	207	9,7	5,5	ABS,B,C,D,E,K,S,T
A4 2,0 TDI multitronic DPF	1 105 000 Sk	S	4	5	4586 x 1772 x 1427	460/720	R4	1968	4	VP	T	103	320	CVT	P	206	9,8	5,8	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A4 Avant 1,8 Turbo	1 057 400 Sk	K	5	5	4586 x 1772 x 1453	442/1184	R4	1781	5	ZV	T	120	225	M5	P	225	8,8	8,3	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A4 Avant 1,9 TDI DPF	1 044 140 Sk	K	5	5	4586 x 1772 x 1453	442/1184	R4	1896	2	VP	T	85	185	M5	P	197	11,5	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A4 Cabriolet 3,2 FSI quattro	1 727 200 Sk	CA	2	4	4575 x 1775 x 1390	245/315	V6	3123	4	ZP	-	188	330	M6	4x4	250	6,8	10,9	ABS,T,S,D,B,C,K,E,P,R
A6 2,0 TDI	1 195 100 Sk	S	4	5	4915 x 1855 x 1460	545/-	V6	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	210	10,3	6,0	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A6 2,4 multitronic	1 333 140 Sk	S	4	5	4915 x 1855 x 1460	545/-	V6	2393	4	ZV	-	130	230	CVT	P	231	8,9	9,7	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A6 2,7 TDI quattro tiptronic	1 574 880 Sk	S	4	5	4915 x 1855 x 1460	545/-	V6	2698	4	VP	T	132	380	M6	4x4	227	8,1	6,8	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A6 allroad 3,2 FSI	1 919 640 Sk	K	5	5	4934 x 1862 x 1504	565/-	V6	3123	4	ZP	-	188	330	M6	4x4	242	7,2	11,0	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A6 Avant 2,4 multitronic	1 333 140 Sk	K	5	5	4930 x 1860 x 1460	565/1660	V6	2393	4	ZV	-	130	230	CVT	P	226	9,5	9,8	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A6 Avant 2,7 TDI quattro tiptronic	1 574 880 Sk	K	5	5	4930 x 1860 x 1460	565/1660	V6	2698	4	VP	T	132	380	A6	4x4	225	8,3	7,1	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A6 Avant 3,2 FSI quattro	1 713 600 Sk	K	5	5	4930 x 1860 x 1460	565/1660	V6	3123	4	ZP	-	188	330	M6	4x4	250	7,0	11,1	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
A8 3,0 TDI V6 quattro DPF	2 404 140 Sk	S	4	5	5051 x 1894 x 1444	500/-	V6	2967	4	VP	T	171	450	A6	4x4	243	7,8	8,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
A8 3,2 FSI V6 quattro tiptronic	2 526 880 Sk	S	4	5	5051 x 1894 x 1444	500/-	V6	3123	5	ZP	-	191	330	A6	4x4	250	7,7	11,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
A8 4,2 V8 Quattro tiptronic	2 816 550 Sk	S	4	5	5180 x 1894 x 1455	500/-	V8	4172	5	ZV	-	246	430	A6	4x4	250	6,3	11,9	ABS,T,S,D,B,C,E,K,R,P
Q7 3,0 TDI DPF quattor tiptronic	1 791 800 Sk	T	5	7	5086 x 1983 x 1737	330/2035	V6	2967	4	VP	T	171	500	M6	4x4	210	9,1	10,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Q7 4,2 FSI quattro tiptronic	2 251 140 Sk	T	5	7	5086 x 1983 x 1737	330/2035	V8	4163	5	ZV	-	257	440	A6	4x4	244	7,4	13,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S4 4,2 V8 quattro tiptronic	2 073 320 Sk	S	4	5	4586 x 1781 x 1415	460/720	V8	4163	5	ZV	-	253	410	A6	4x4	250	5,8	12,3	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S4 Avant 4,2 V8 quattro	2 031 500 Sk	K	5	5	4544 x 1766 x 1428	442/1184	V8	4163	5	ZP	-	253	410	M6	4x4	250	5,8	13,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S4 Avant 4,2 V8 quattro tiptronic	2 146 760 Sk	K	5	5	4544 x 1766 x 1428	442/1184	V8	4163	5	ZP	-	253	410	A6	4x4	250	5,8	13,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S4 Cabriolet 4,2 V8 quattro	2 474 180 Sk	CA	2	4	4575 x 1775 x 1390	245/315	V8	4163	5	ZV	-	253	410	M6	4x4	250	5,9	13,8	ABS,T,S,D,B,C,K,E,P,R
TT Coupe 2.0 TFSI	1 137 980 Sk	C	3	2+2	4041 x 1764 x 1345	220/490	R4	1781	5	ZV	T	132	235	M5	P	228	7,8	8,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
TT Coupe 3,2 quattro	1 399 100 Sk	C	3	2+2	4041 x 1764 x 1345	220/490	V6	3189	4	ZV	-	184	320	M6	4x4	250	6,5	9,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
BMW																			
Z4 2,0i	1 081 200 Sk	R	2	2	4091 x 1781 x 1299	240/260	R4	1995	4	ZV	-	110	200	M6	Z	220	8,2	7,4	ABS,B,C,D,E,S,K,R
Z4 Coupé 3,0i	1 371 900 Sk	C	2	2	4091 x 1781 x 1268	240/260	R6	2996	4	ZV	-	195	315	M6	Z	250	5,7	8,7	ABS,B,C,D,E,S,K,R
116i	751 400 Sk	SS	5	5	4239 x 1748 x 1421	330/1150	R4	1597	4	ZV	-	85	160	M6	Z	204	10,2	5,8	ABS,B,C,D,E,P,R,S,T
120i	882 300 Sk	SS	5	5	4239 x 1748 x 1421	330/1150	R4	1995	4	ZV	-	125	210	M6	Z	224	7,8	6,4	ABS,B,C,D,E,P,R,S,T
118i	817 700 Sk	SS	5	5	4239 x 1748 x 1421	330/1150	R4	1995	4	ZV	-	105	190	M6	Z	210	8,7	5,9	ABS,B,C,D,E,P,R,S,T
118d	844 900 Sk	SS	5	5	4239 x 1748 x 1421	330/1150	R4	1995	4	VP	T	105	300	M6	Z	210	9,0	4,5	ABS,B,C,D,E,P,R,S,T
320i	982 600 Sk	S	4	5	4520 x 1817 x 1421	460/-	R4	1995	4	ZV	-	110	200	M6	Z	220	9,0	7,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
318d	984 300 Sk	S	4	5	4520 x 1817 x 1421	460/-	R4	1995	4	VP	T	90	280	M6	Z	206	10,6	5,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
325i Touring	1 212 100 Sk	K	5	5	4520 x 1817 x 1418	460/1385	R6	2996	4	ZV	-	160	218	M6	Z	248	6,9	7,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
330xd Touring	1 462 000 Sk	K	5	5	4520 x 1817 x 1418	460/1385	R6	2993	4	VP	T	170	231	M6	4x4	248	6,8	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
325i Coupé	1 268 200 Sk	C	2	5	4580 x 1782 x 1395	440/-	R6	2996	4	ZV	-	160	270	M6	Z	250	8,1	7,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
523i	1 310 700 Sk	S	4	5	4841 x 1846 x 1468	520/-	R6	2497	4	ZV	-	140	240	M6	Z	237	8,2	7,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
525i	1 392 300 Sk	S	4	5	4841 x 1846 x 1468	520/-	R6	2996	4	ZV	-	160	270	M6	Z	248	7,1	7,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
525xi	1 484 100 Sk	S	4	5	4841 x 1846 x 1468	520/-	R6	2996	4	ZV	-	160	270	M6	Z	248	7,1	7,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
525d	1 414 400 Sk	S	4	5	4841 x 1846 x 1468	520/-	R6	2993	4	VP	T	145	400	M6	Z	237	7,6	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
523i Touring	1 395 700 Sk	T	5	5	4843 x 1846 x 1491	500/1650	R6	2497	4	ZV	-	140	235	M6	Z	230	8,5	7,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
525d Touring	1 499 400 Sk	T	5	5	4845 x 1846 x 1491	500/1650	R6	2993	4	VP	T	145	400	M6	Z	232	7,8	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
650Ci	2 777 800 Sk	CA	2	4	4820 x 1855 x 1374	450/-	V8	4398	4	ZV	-	270	490	M6	Z	250	5,1	8,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
630Ci Cabrio	2 692 800 Sk	CA	2	4	4820 x 1855 x 1374	350/-	R6	2996	4	ZV	-	200	490	M6	Z	250	5,5	8,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
X3 3,0si	1 523 200 Sk	T	5	5	4569 x 1853 x 1674	480/1560	R6	2996	4	ZV	-	200	315	M6	4x4	210	7,2	9,5	ABS,B,C,D,E,P,R,S
X3 2,0d	1 305 600 Sk	T	5	5	4569 x 1853 x 1674	480/1560	R4	1995	4	VP	T	130	350	M6	4x4	206	8,9	6,5	ABS,B,C,D,E,P,R,S
X5 3,0i	1 820 700 Sk	T	5	5	4854 x 1933 x 1766	620/1750	R6	2996	4	ZV	-	200	315	M6	4x4	225	8,1	10,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
535dA	1 773 100 Sk	S	4	5	4841 x 1846 x 1468	520	V8	2993	4	ZV	-	210	580	A6	Z	250	6,4	6,7	ABS,T,D,C,E,B,R,K,P
540i	1 813 900 Sk	S	4	5	4841 x 1846 x 1468	520	V8	4000	4	ZV	-	225	390	M6	Z	250	6,1	10,5	ABS,T,D,C,E,B,R,K,P
520d	1 283 500 Sk	S	4	5	4841 x 1846 x 1468	520	R4	1995	4	VP	T	130	340	M6	Z	231	8,3	5,1	ABS,T,D,C,E,B,R,K,P
525d	1 414 400 Sk	S	4	5	4841 x 1846 x 1468	520	R6	2993	4	VP	T	145	400	M6	Z	237	7,6	6,2	ABS,T,D,C,E,B,R,K,P
X5 3,0d	1 837 700 Sk	T	5	5	4854 x 1933 x 1766	620/1750	R6	2993	4	VP	T	210	520	M6	4x4	210	7,0	8,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Preplňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Kombi. spotreba	Štandardná výbava
730iA	2 369 800 Sk	S	4	5	5039 x 1902 x1491	500/-	R6	2996	4	ZV	-	190	300	A6	Z	244	7,8	10,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
760iA	4 003 500 Sk	S	4	5	5039 x 1902 x1491	500/-	V12	5972	4	ZP	-	327	600	A6	Z	250	5,5	13,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
760LiA	4 178 600 Sk	S	4	5	5179 x 1902 x 1484	500/-	V12	5972	4	ZV	-	327	600	A6	Z	250	5,6	13,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
CITROËN																			
Berlingo 1,4i Plus	481 600 Sk	V	5	5	4137 x 1724 x 1810	624/2800	R4	1360	2	ZV	-	75	120	M5	P	150	17,5	7,5	A
C1 1,0i Plus	319 900 Sk	SS	3	5	3435 x 1630 x 1465	139/199	R4	998	2	ZV	-	50	93	M5	P	157	13,7	4,6	ABS,D,E
C2 1,1i Tonic	398 400 Sk	SS	3	4	3662 x 1659 x 1461	193/879	R4	1124	2	ZV	-	44	94	M5	P	158	14,4	5,9	B,C,D,E,P
C2 1,4i Tonic	418 400 Sk	SS	3	4	3662 x 1659 x 1461	193/879	R4	1360	2	ZV	-	55	118	M5	P	169	12,2	6,1	C,D,E,P
C3 1,1i Firio	399 400 Sk	SS	5	5	3850 x 1667 x 1519	305/1155	R4	1124	2	ZV	-	44	94	M5	P	157	15,9	6,0	C,D,E,P
C3 1,4i Max	490 600 Sk	SS	5	5	3850 x 1667 x 1519	305/1155	R4	1360	2	ZV	-	55	118	M5	P	167	12,4	6,1	B,C,D,E,P
C3 1,6 HDi Exclusive	644 600 Sk	SS	5	5	3850 x 1667 x 1519	305/1155	R4	1560	4	VP	T	69	215	M5	P	180	10,8	4,5	ABS,B,C,D,E,P,R
C3 1,6i 16V Exclusive	555 600 Sk	SS	5	5	3850 x 1667 x 1519	305/1155	R4	1587	4	ZV	-	81	147	M5	P	192	10,7	6,5	ABS,B,C,D,E,P,R
C3 Pluriel 1,4i	607 900 Sk	SS	3	4	3934 x 1877 x 1563	266/-	R4	1360	2	ZV	-	75	118	M5	P	160	13,9	6,8	ABS,C,B,D
C3 Pluriel 1,6 16V	658 900 Sk	SS	3	4	3934 x 1877 x 1563	266/-	R4	1587	4	ZV	-	110	147	M5	P	185	11,6	6,6	ABS,C,B,D
C4 1,4i 16V VTR	590 400 Sk	SS	3	5	4273 x 1769 x 1458	342/-	R4	1360	4	ZV	-	65	133	M5	P	182	12,8	6,4	ABS,C,D,E,K
C4 1,6HDi 16V Pack	625 400 Sk	SS	3	5	4273 x 1769 x 1458	342/-	R4	1560	4	VP	T	80	240	M5	P	192	11,2	4,7	ABS,B,C,D,E,K,R
C4 1,6HDi 16V Plus	632 900 Sk	SS	5	5	4260 x 1773 x 1458	352/-	R4	1560	4	VP	T	66	215	M5	P	180	12,5	4,7	ABS,C,D,E
C4 1,6i 16V Pack	620 400 Sk	SS	5	5	4260 x 1773 x 1458	352/-	R4	1587	4	ZV	-	80	147	M5	P	194	10,6	7,1	ABS,C,D,E,K
C4 2,0HDi 16V Exclusive	892 500 Sk	SS	5	5	4260 x 1773 x 1458	352/-	R4	1997	4	VP	T	100	320	M6	P	207	9,7	5,4	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C4 Picasso 1.8i 16V Plus	723 900 Sk	SS	5	5	4260 x 1773 x 1458	352/-	R4	1749	4	ZV	-	92	170	M5	P	185	11,7	8,0	ABS,C,D,E
C4 Picasso 2.0HDi 16V Automat 6st.	1 123 400 Sk	SS	5	5	4260 x 1773 x 1458	352/-	R4	1997	4	VP		100	320	A6	P	190	12,1	7,4	ABS,B,D,C,E,K,P,R,S,T
C5 1,6 HDi 16V Plus	864 900 Sk	SS	5	5	4745 x 1780 x 1476	471/1315	R4	1560	4	VP	T	80	240	M5	P	190	11,3	5,4	ABS,B,C,D,E,K,P,S,T
C5 Break 1,6 HDi 16V Plus	914 900 Sk	K	5	5	4839 x 1780 x 1511	471/1315	R4	1560	4	VP	-	80	240	M5	P	190	11,3	5,4	ABS,B,C,D,E,K,P,S,T
C6 2,7 HDi V6	1 725 000 Sk	S	5	5	4908 x 1860 x 1464	473/-	V6	2720	4	VP	T	150	440	A6	P	230	8,9	8,7	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C6 2,7 HDi V6 Exclusive	2 125 800 Sk	S	5	5	4908 x 1860 x 1464	473/-	V6	2720	4	VP	T	150	440	A6	P	230	8,9	8,7	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C6 2,7 HDi V6 Pallas	1 860 000 Sk	S	5	5	4908 x 1860 x 1464	473/-	V6	2720	4	VP	T	150	440	A6	P	230	8,9	8,7	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C6 3,0i V6	1 615 000 Sk	S	5	5	4908 x 1860 x 1464	473/-	V6	2946	4	ZV	-	155	290	A6	P	230	9,4	11,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C8 2,0HDi 16V FAP Exclusive	1 431 500 Sk	V	5	5	4726 x 1854 x 1856	225/2948	R4	1997	4	VP	T	100	320	M5	P	190	12,6	7,1	ABS,B,C,D,EK,P,R,S,T
C8 2,0i 16V Premier	1 138 740 Sk	V	5	5	4726 x 1854 x 1856	225/2948	R4	1997	4	ZV	-	103	195	M5	P	188	11,6	9,0	ABS,B,C,D,EK,P,R,S,T
C-Crosser 2,2 HDI 160k Exclusive	1 294 000 Sk	V	5	7	4646 x 1540 x 1713	510/815	R4	2179	4	VP	-	115	390	M6	4x4	200	9,9	7,2	ABS,B,C,D,K,P,R
C-Crosser 2,2 HDI 160k Pack	1 179 000 Sk	V	5	7	4646 x 1540 x 1713	510/815	R4	2179	4	VP	-	115	390	M6	4x4	200	9,9	7,2	ABS,B,C,D,K,P,R
Grand C4 Picasso 1,6 HDi 16v Plus	852 900 Sk	V	5	7	4590 x 1830 x 1690	208/1951	R4	1560	4	ZV	-	80	240	M5	P	180	12,7	5,9	ABS,B,D,E,C
Grand C4 Picasso 1,8i 16v Plus	759 900 Sk	V	5	7	4590 x 1830 x 1690	208/1951	R4	1749	4	ZV	-	90	170	M5	P	185	11,9	8,0	ABS,B,D,E,C
Jumpy Combi 1,6 Hdi 9 miest	854 123 Sk	V	5	9	4805 x 1895 x 1942	327/-	R4	1560	4	VP	-	66	180	M5	P	145	20,3	7,2	ABS,A,E,C
Jumpy Combi 2,0 Hdi 9 miest	955 273 Sk	V	5	9	4805 x 1895 x 1942	327/-	R4	1997	4	VP	-	88	122	M6	P	160	14,5	7,5	ABS,A,E,C
Xsara Picasso 1,6HDi 16V Special	907 000 Sk	V	5	5	4275 x 1750 x 1640	550/2128	R4	1560	4	VP	T	80	240	M5	P	183	11,9	5,1	ABS,D,C,E,P
Xsara Picasso 1,6i 16V Special	722 000 Sk	V	5	5	4275 x 1750 x 1640	550/2128	R4	1587	4	ZV	-	80	147	M5	P	180	11,4	7,3	ABS,B,D,C,E,K,P,R
DACIA																			
Logan 1,4 55 kW/75 k Ambiance+	259 900 Sk	S	5	5	4247 x 1740 x 1534	510/-	R4	1390	2	ZV	-	55	114	M5	P	162	13,0	6,8	A,C,ABS,E
Logan 1,4 55 kW/75 k Artica	284 900 Sk	S	5	5	4247 x 1740 x 1534	510/-	R4	1390	2	ZV	-	55	131	M5	P	175	11,5	7,2	A,C,E,K,P,ABS
Logan 1,4 55 kW/75 k Logan	234 900 Sk	S	5	5	4247 x 1740 x 1534	510/-	R4	1390	2	ZV	-	55	114	M5	P	162	13,0	6,8	A,ABS,0
Logan 1,6 64 kW/90 k Artica	294 900 Sk	S	5	5	4247 x 1740 x 1534	510/-	R4	1598	2	ZV	-	64	131	M5	P	175	11,5	7,3	A,C,E,K,P,ABS
Logan MCV 1,4 55 kW/75 k Ambianc	314 900 Sk	S	5	5	4450 x 1740 x 1636	510/-	R4	1390	2	ZV	-	55	114	M5	P	162	13,0	6,8	A,C,ABS,E
Logan MCV 1,4 55 kW/75 k Logan	279 900 Sk	S	5	5	4450 x 1740 x 1636	510/-	R4	1390	2	ZV	-	55	114	M5	P	162	13,0	6,8	A,ABS,0
Logan MCV 1,5 dCi 63 kW/85 k Artic	421 900 Sk	S	5	5	4450 x 1740 x 1636	510/-	R4	1390	2	ZV	-	63	114	M5	P	162	13,0	6,8	A,C,ABS,E,K,P
Logan MCV 1,6 66 kW/90 k Ambianc	354 900 Sk	S	5	7	4450 x 1740 x 1636	510/-	R4	1390	2	ZV	-	66	114	M5	P	162	13,0	6,8	A,C,ABS,E
Logan1,5 dCi 50kw/70 k Artica	334 900 Sk	S	5	5	4247 x 1740 x 1534	510/-	R4	1598	2	ZV	T	50	160	M5	P	173	10,2	7,1	A,C,E,K,P,ABS
FIAT																			
Panda 1,1 Active	324 900 Sk	V	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/775	R4	1108	2	ZV	-	40	88	M5	P	150	15,0	5,7	A
Panda 1,2 Dynamic	353 900 Sk	V	5	5	3538 x 1589 x 1540	206/775	R4	1108	4	ZV	-	44	102	M5	P	155	14,0	5,6	ABS,A,C,E
Panda 1,2 Emotion	419 900 Sk	V	5	4	3538 x 1589 x 1540	206/775	R4	1242	2	ZV	-	44	102	M5	P	155	14,0	5,6	ABS,C,D,E,K,R
Panda 1,3 Multijet Dynamic	445 900 Sk	V	5	4	3538 x 1589 x 1540	206/775	R4	1251	4	VP	T	51	145	M5	P	160	13,0	4,3	ABS,A,C,E
Panda 1,2 4x4 Climbing	504 900 Sk	V	5	4	3538 x 1590 x 1580	440/775	R4	1242	2	ZV	-	44	102	M5	4x4	145	20,0	6,6	ABS,C,D,E,K
Panda 1,3 Multijet 4x4 Climbing	590 900 Sk	V	5	4	3538 x 1589 x 1540	206/775	R4	1251	4	VP	T	51	145	M5	P	160	13,0	4,3	ABS,C,D,E,K
Punto 1,2 Classic 3-dv.	304 900 Sk	SS	3	5	3840 x 1660 x 1480	264/1000	R4	1242	4	ZV	-	44	102	M5	P	155	14,3	5,7	ABS,C,D,E,P
Punto 1,2 Classic 5-dv.	316 900 Sk	SS	5	5	3865 x 1660 x 1480	297/1080	R4	1242	4	ZV	-	44	102	M5	P	155	14,3	5,7	ABS,C,D,E,P
Punto 1,3 Multijet 5-dv.	399 900 Sk	SS	3	5	3865 x 1660 x 1480	297/1080	R4	1248	4	VP	T	51	180	M5	P	164	13,4	4,5	ABS,C,D,E,P
Grande Punto 1,2 Dynamic 3-dv.	378 900 Sk	SS	3	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1242	2	ZV	-	48	102	M5	P	155	14,5	6,1	ABS,C,D,E,P
Grande Punto 1,4 Active 3-dv.	378 900 Sk	SS	3	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1368	2	ZV	-	57	115	M5	P	165	13,2	6,1	ABS,C,D,E,P
Grande Punto 1,3 MTJ Active 3-dv.	413 900 Sk	SS	3	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1242	2	VP	T	55	190	M5	P	165	13,6	4,7	ABS,C,D,E,P
Grande Punto 1,2 8v Active	344 900 Sk	SS	3	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1242	2	ZV	-	48	102	M5	P	155	14,5	6,1	ABS,C,D,E,P
Grande Punto 1,4 Sport 3-dv.	503 900 Sk	SS	3	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1368	2	ZV	-	70	127	M5	P	180	9,8	5,9	ABS,C,D,E,P
Grande Punto 1,3 Multijet Sport 3-dv	553 900 Sk	SS	3	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1248	2	VP	T	66	200	M5	P	175	11,9	4,6	ABS,C,D,E,P
Grande Punto 1,4 8v Dynamic 3-dv.	423 900 Sk	SS	3	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1368	2	ZV	-	57	115	M5	P	165	13,2	6,1	ABS,B,C,D,E,P,R
Grande Punto 1,3 MTJ 16v Active 5-d	428 900 Sk	SS	3	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1248	4	VP	T	55	190	M5	P	165	13,6	4,7	ABS,C,D,E,P
Grande Punto 1,4 8v Emotion 5-dv.	493 900 Sk	SS	5	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1368	2	ZV	-	57	115	M5	P	165	13,2	6,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Grande Punto 1,3 MTJ 16v Dynamic 5	473 900 Sk	SS	5	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1248	4	VP	T	55	190	M5	P	165	13,6	4,7	ABS,B,C,D,E,P,R
Grande Punto 1,9 MTJ Sport 5-dv.	608 900 Sk	SS	5	5	4030 x 1687 x 1490	275/1030	R4	1910	4	VP	T	88	280	M6	P	190	10,0	4,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Stilo Multiwagon 1,6 16V Family	629 900 Sk	K	5	5	4515 x 1755 x 1570	510/1480	R4	1596	4	ZV	-	76	145	M5	P	183	11,4	7,6	ABS,D,E,C,K,R
Stilo Multiwagon 1,4 Active	568 900 Sk	K	5	5	4515 x 1755 x 1570	510/1480	R4	1368	4	ZV	-	66	128	M6	P	176	13,0	6,8	ABS,D,E,C,K,R
Stilo Multiwagon 1,9 Multijet Family	739 900 Sk	K	5	5	4515 x 1755 x 1570	510/1480	R4	1910	4	VP	T	88	255	M6	P	193	11,3	5,6	ABS,D,E,C,K,R
Stilo Multiwagon 1,8 16V Dynamic	739 900 Sk	K	5	5	4515 x 1755 x 1570	510/1480	R4	1747	4	ZV	-	98	162	M5	P	200	10,8	8,3	ABS,D,E,C,B,R,K,S,T
Croma 2,2 MPi 16v Dynamic	879 900 Sk	K	5	5	4756 x 1775 x 1597	500/1610	R4	2198	4	ZV	-	108	203	A5	P	210	10,1	9,7	ABS,B,C,D,E,K,R,T
Croma 1,9 Multijet 16v Active	889 900 Sk	K	5	5	4756 x 1775 x 1597	500/1610	R4	1910	4	VP		88	280	M6	P	195	11,3	6,1	ABS,B,C,D,E,K,R,T
Multipla 1,6 16V Dynamic	669 900 Sk	V	5	6	4090 x 1870 x 1690	430/1900	R4	1596	4	ZV	-	76	145	M5	P	170	12,6	8,6	ABS,D,B,E,C,R,K
Multipla 1,6 16V Dynamic Bipower	809 900 Sk	V	5	6	4090 x 1870 x 1690	430/1900	R4	1596	4	ZV	-	76	145	M5	P	170	12,6	8,6	ABS,D,B,E,C,R,K
Multipla 1,9 JTD Dynamic	759 900 Sk	V	5	6	4090 x 1870 x 1690	430/1900	R4	1910	2	VP	T	85	200	M5	P	176	12,2	6,4	ABS,D,B,E,C,R,K

BMW 7

Citroën C2

Citroën C4

Citroën C5

Citroën C8

Dacia Logan

Fiat Panda 4x4

Fiat Grande Punto

Fiat Stilo Multiwagon

Fiat Dobló Cargo

Ford Fiesta

Ford Fusion

Ford Focus

Ford Mondeo

Ford Galaxy

Honda Accord

Honda FR-V

Honda CR-V

Honda Jazz

Honda S 2000

Hyundai Getz

Hyundai Elantra

Hyundai Sonata

Hyundai Tucson

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Preplňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Dobló 1,4 8v Base	511 581 Sk	V	5	5	4253 x 1722 x 1818	-/-	R4	1368	2	ZV	-	57	115	M5	P	148	-	7,4	ABS,A,P
Dobló 1,3 MJT 16v EL	543 711 Sk	V	5	5	4253 x 1722 x 1818	-/-	R4	1248	4	VP	T	55	190	M5	P	146	-	5,4	ABS,D,C,P
FORD																			
Fiesta 1,25 Ambiente 55 kW	329 000 Sk	SS	5	5	3917 x 1906 x 1432	284/947	R4	1248	4	ZV	-	55	110	M5	P	163	14,6	6,0	ABS,A
Focus 1.6 Champion 74 kW	499 000 Sk	SS	5	5	4342 x 1991 x 1447	385/1247	R4	1596	4	ZV	-	74	150	M5	P	180	11,9	6,7	ABS,D,R,P,K
Fusion 1,4 Ambiente 58 kW	409 000 Sk	SS	5	5	4020 x 1952 x 1488	337/1175	R4	1388	4	ZV	-	58	124	M5	P	163	13,7	6,5	ABS,A
C-MAX 1,6 Trend	609 000 Sk	V	5	5	4333 x 1825 x 1595	550/1620	R4	1596	4	ZV	-	74	146	M5	P	175	12,9	6,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R
HONDA																			
Accord 2,0 Comfort	859 000 Sk	S	4	5	4665 x 1760 x 1450	460/-	R4	1998	4	ZV	-	114	190	M5	P	217	9,2	8,0	ABS,D,B,C,E,R,K
Accord 2,2 CDTi Executive	1 069 000 Sk	S	4	5	4665 x 1760 x 1450	460/-	R4	2204	4	ZV	-	103	340	M5	P	210	9,4	5,4	ABS,D,B,C,E,R,K
Accord 2,2 CDTi Sport	959 000 Sk	S	4	5	4665 x 1760 x 1450	460/-	R4	2204	4	ZV	-	103	340	M5	P	210	9,4	5,4	ABS,D,B,C,E,R,K
Accord 2,4 Executive AT	1 099 000 Sk	S	4	5	4665 x 1760 x 1450	460/-	R4	2354	4	ZV	-	140	220	A5	P	227	9,0	9,4	ABS,D,B,C,E,R,K
Accord Tourer 2,0 Comfort	899 000 Sk	K	5	5	4750 x 1760 x 1450	575/920	R4	1998	4	ZV	-	114	190	M5	P	217	9,9	8,6	ABS,D,B,C,E,R,K
Accord Tourer 2,2 CTDi Executive	1 099 000 Sk	K	5	5	4750 x 1760 x 1450	575/920	R4	2204	4	ZV	-	103	340	M5	P	198	10,1	5,8	ABS,D,B,C,E,R,K
Accord Tourer 2,2 CTDi Sport	999 000 Sk	K	5	5	4750 x 1760 x 1450	575/920	R4	2204	4	ZV	-	103	340	M5	P	198	10,1	5,8	ABS,D,B,C,E,R,K
Accord Tourer 2,4 Executive	1 099 000 Sk	K	5	5	4750 x 1760 x 1450	575/920	R4	2354	4	ZV	-	140	220	M6	P	227	8,4	9,8	ABS,D,B,C,E,R,K
Accord Tourer 2,4 Executive AT	1 149 000 Sk	K	5	5	4750 x 1760 x 1450	575/920	R4	2354	4	ZV	-	140	220	A5	P	227	10,0	10,9	ABS,D,B,C,E,R,K
City 1,4 Cool	479 000 Sk	S	4	5	4395 x 1690 x 1485	500/-	R4	1339	2	ZV	-	61	119	M5	P	175	13,7	5,6	ABS,C,D,E,K,R
City 1,4 ES	519 000 Sk	S	4	5	4395 x 1690 x 1485	500/-	R4	1339	2	ZV	-	61	119	M5	P	175	13,7	5,8	ABS,B,C,D,E,K,R
City 1,4 ES CVT	565 000 Sk	S	4	5	4395 x 1690 x 1485	500/-	R4	1339	2	ZV	-	61	119	CVT	P	167	15,1	5,7	ABS,B,C,D,E,K,R
City 1,4 S	429 000 Sk	S	4	5	4395 x 1690 x 1485	500/-	R4	1339	2	ZV	-	61	119	M5	P	175	13,7	5,6	ABS,C,D,E,R
Civic 5D 1,4 Comfort	599 000 Sk	SS	5	5	4245 x 1765 x 1460	415/1282	R4	1339	2	ZV	-	61	119	M6	P	170	14,6	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Civic 5D 1,8 Sport	699 000 Sk	SS	5	5	4245 x 1765 x 1460	415/1282	R4	1799	4	ZV	-	103	174	M6	P	205	8,9	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Civic 5D 2,2 Executive	799 000 Sk	SS	5	5	4245 x 1765 x 1460	415/1282	R4	2204	4	VP	T	103	340	M6	P	205	8,6	5,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R
CR-V 2,0 Elegance	1 077 000 Sk	SS	5	5	4525 x 1820 x 1675	524/955	R4	1997	4	ZV	-	110	192	M6	P	190	10,2	8,1	ABS,D,B,C,E,R,K
CR-V 2,0 Executive	1 168 000 Sk	SS	5	5	4525 x 1820 x 1675	524/955	R4	1997	4	ZV	-	110	192	M6	P	190	10,2	8,1	ABS,D,B,C,E,R,K,R
CR-V 2,2 i-CTDi Elegance	1 142 000 Sk	SS	5	5	4525 x 1820 x 1675	524/955	R4	2204	4	VP	T	103	340	M6	P	187	10,3	6,5	ABS,D,B,C,E,R,K
CR-V 2,2 i-CTDi Executive	1 233 000 Sk	SS	5	5	4525 x 1820 x 1675	524/955	R4	2204	4	VP	T	103	340	M6	P	187	10,3	6,5	ABS,D,B,C,E,R,K,R
CR-V 2,2 i-CTDi TOP Executive	1 428 000 Sk	SS	5	5	4525 x 1820 x 1675	524/955	R4	2204	4	VP	T	103	340	M6	P	187	10,3	6,5	ABS,D,B,C,E,R,K,R
FR-V 2,2 Comfort	909 000 Sk	SS	5	6	4285 x 1810 x 1610	439/1049	R4	2204	4	VP	T	103	340	M6	P	190	10,1	6,3	ABS,C,E,K,R
Jazz 1,2 S	429 000 Sk	SS	5	5	3830 x 1675 x 1525	380/-	R4	1243	2	ZV	-	57	110	M5	P	160	*13,0	5,3	ABS,D,E,R,C
S 2000 2,0 VTEC	1 469 000 Sk	R	2	2	4135 x 1750 x 1285	143/-	R4	1997	4	ZV	-	177	208	M6	Z	240	6,2	9,9	ABS,D,B,E,K,R
Type R Race	929 000 Sk	SS	3	5	4270 x 1785 x 1445	485/1352	R4	1998	4	ZV	-	148	193	M6	P	235	6,6	9,1	ABS,B,C,D,S,P
Type S	689 000 Sk	SS	3	5	4270 x 1785 x 1460	415/1352	R4	1799	4	ZV	-	103	174	M6	P	205	8,9	6,6	ABS,B,C,D,S,P
HYUNDAI																			
Atos 1.1i Active	229 900 Sk	SS	5	4	3565 x 1525 x 1570	220/889	R4	1086	3	ZV	-	46	97	M5	P	147	15,2	5,5	0, ABS,A,C
Atos 1.1i ON AIR	259 900 Sk	SS	5	4	3565 x 1525 x 1570	220/889	R4	1086	3	ZV	-	46	97	M5	P	147	15,2	5,5	ABS,C,D,E,R
Getz 1,1i Active	279 900 Sk	SS	3	5	3825 x 1665 x 1490	254/977	R4	1086	3	ZV	-	49	99	M5	P	150	15,6	5,5	ABS,A,R
Getz 1,1i Active	289 900 Sk	SS	5	5	3825 x 1665 x 1490	254/977	R4	1086	3	ZV	-	49	99	M5	P	150	15,6	5,5	ABS,A,R
Getz 1,4i Active	299 900 Sk	SS	5	5	3825 x 1665 x 1490	254/977	R4	1399	4	ZV	-	71	126	M5	P	170	11,2	6,0	ABS,A,R
Getz 1,1i Dynamic	315 900 Sk	SS	5	5	3825 x 1665 x 1490	254/977	R4	1086	3	ZV		49	99	M5	P	150	15,6	5,5	ABS,A,C,E,K,R
Getz 1,4i Dynamic	329 900 Sk	SS	5	5	3825 x 1665 x 1490	254/977	R4	1399	4	ZV		71	126	M5	P	170	11,2	6,0	ABS,A,C,E,K,R
Getz 1,5 CRDi 16V Dynamic	394 900 Sk	SS	5	5	3825 x 1665 x 1495	254/977	R4	1493	4	VP	T	65	215	M5	P	173	12,1	4,5	ABS,D,C,E,K,R
Accent 1,4 16V Active	329 900 Sk	S	4	5	4280 x 1695 x 1470	390/-	R4	1399	4	ZV	-	71	126	M5	P	177	12,3	6,2	ABS,C,D,E,P,R
Accent 1,4 16V Elegance	369 900 Sk	S	4	5	4280 x 1695 x 1470	390/-	R4	1399	4	ZV	-	71	126	M5	P	177	12,3	6,2	ABS,C,D,E,P,R,K
Accent 1,5 CRDi 16V Elegance	399 900 Sk	S	4	5	4280 x 1695 x 1470	390/-	R4	1493	4	VP	T	81	235	M5	P	176	11,5	4,6	ABS,C,D,E,P,R,K
i30 1,4 16V Comfort	499 900 Sk	SS	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1399	4	VP	T	80	137	M5	P	187	11,7	6,1	ABS,C,D,B,E,P,R,K
i30 1,6 CRDi 16V Comfort	559 900 Sk	SS	5	5	4245 x 1775 x 1480	340/1250	R4	1582	4	VP	T	66	235	M5	P	172	14,9	4,7	ABS,C,D,B,E,P,R,K
Sonata 2,0i 16V Dynamic	629 900 Sk	S	4	5	4800 x 1832 x 1475	523/-	R4	1998	4	ZV	-	106	189	M5	P	205	10,5	8,0	ABS,B,C,D,E,R,K
Sonata 2,0 CRDi Dynamic	699 900 Sk	S	4	5	4800 x 1832 x 1475	523/-	R4	1991	4	VP	T	103	305	M6	P	203	10,2	6,1	ABS,B,C,D,E,R,K
Sonata 2,0 CRDi Elegance	779 900 Sk	S	4	5	4800 x 1832 x 1475	523/-	R4	1991	4	VP	T	103	305	M6	P	203	10,2	6,1	ABS,B,C,D,E,P,R,S,K
Sonata 3,3i V6 Elegance	879 900 Sk	S	4	5	4800 x 1832 x 1475	523/-	V6	3342	4	ZV	-	173	304	A5	P	230	7,7	10,1	ABS,B,C,D,E,P,R,S,K
Grandeur 2.2 CRDi Elegance	1 199 900 Sk	S	4	5	4895 x 1865 x 1490	523/-	R4	2188	4	VP	T	114	343	A5	P	202	11,4	7,9	ABS,B,C,D,E,P,R,S,K
Grandeur 3.3 V6 Elegance	1 289 900 Sk	S	4	5	4895 x 1865 x 1490	523/-	V6	3342	4	ZV	-	173	304	A5	P	237	7,8	10,2	ABS,B,C,D,E,P,R,S,K
Matrix 1,6 16V Premium	355 900 Sk	V	5	5	4025 x 1740 x 1635	398/1284	R4	1599	4	ZV	-	76	141	M5	P	170	12,7	7,3	ABS,D,E,C,K
Matrix 1,5 CRDi VGT Premium	415 900 Sk	V	5	5	4025 x 1740 x 1635	398/1284	R4	1493	2	VP	T	81	235	M5	P	170	14,3	5,3	ABS,D,E,C,K
Coupe 2,0 CVVT Dynamic	699 900 Sk	C	3	4	4395 x 1760 x 1330	312/-	R4	1975	4	ZV	-	105	186	M5	P	208	9,1	8,0	ABS,B,C,D,E,K,P,T,R
Coupe 2,7 V6 Sport	799 900 Sk	C	3	4	4395 x 1760 x 1330	312/-	V6	2656	4	ZV	-	121	245	M6	P	220	8,2	9,9	ABS,B,C,D,E,K,P,S,R
Tucson 2,0 CVVT Active	689 900 Sk	T	5	5	4325 x 1795 x 1730	540/1375	R4	1975	4	ZV	-	104	184	M5	4x4	174	11,3	8,2	ABS,B,D,E,C,T,R,K
Tucson 2,0 CVVT Dynamic Plus	759 900 Sk	T	5	5	4325 x 1795 x 1730	540/1375	R4	1975	4	ZV	-	104	484	M5	4x4	174	11,3	8,2	ABS,B,D,E,C,S,R,P,K
Tucson 2,0 CVVT Elegance	799 900 Sk	T	5	5	4325 x 1795 x 1730	540/1375	R4	1975	4	ZV	-	104	184	M5	4x4	174	11,3	8,2	ABS,B,D,E,C,S,R,P,K
Tucson 2,0 CRDi VGT Active	799 900 Sk	T	5	5	4325 x 1795 x 1730	540/1375	R4	1991	4	VP	T	103	305	M6	4x4	177	11,1	7,1	ABS,B,D,E,C,T,R,K
Tucson 2,0 CRDi VGT Dynamic Plus	869 900 Sk	T	5	5	4325 x 1795 x 1730	540/1375	R4	1991	4	VP	T	103	305	M6	4x4	177	11,1	7,1	ABS,B,D,E,C,S,R,P,K
Tucson 2,0 CRDi VGT Elegance	889 900 Sk	T	5	5	4325 x 1795 x 1730	540/1375	R4	1991	4	VP	T	103	305	M6	4x4	177	11,1	7,1	ABS,B,D,E,C,S,R,P,K
Santa Fe 2,2 CRDi VGT Active 2WD	899 900 Sk	T	5	5	4650 x 1890 x 1795	774 / 1582	R4	2188	4	VP	T	114	343	M5	P	180	11,3	7,0	ABS,D,B,E,C,T,R,K
Santa Fe 2,2 CRDi VGT Elegance	1 149 900 Sk	T	5	5	4650 x 1890 x 1795	774 / 1582	R4	2188	4	VP	T	114	343	M5	4x4	179	11,6	7,3	ABS,D,B,E,C,S,P,R,K
CHEVROLET																			
Spark 0,8 Direct	269 900 Sk	SS	5	5	3495 x 1495 x 1500	170/845	R3	796	2	ZV	-	38	72	M5	P	145	18,2	5,2	ABS, ABG, 0
Spark 0,8 Star	302 400 Sk	SS	5	5	3495 x 1495 x 1500	170/845	R3	796	2	ZV	-	38	72	M5	P	145	18,2	5,2	2ABG,ABS,C,E,R
Spark 1,0 Elite	335 300 Sk	SS	5	5	3495 x 1495 x 1500	170/845	R4	995	2	ZV	-	49	91	M5	P	156	14,1	5,6	2ABG,ABS,C,E,R, K
Spark 1,0 Premium	359 900 Sk	SS	5	5	3495 x 1495 x 1500	170/845	R4	995	2	ZV	-	49	91	M5	P	156	14,1	5,6	4ABG,ABS,C,E,R,K
Aveo 1,2 8V Direct	299 900 Sk	SS	3	5	3880 x 1670 x 1495	220/980	R4	1150	2	ZV	-	53	104	M5	P	157	13,7	6,4	ABS,ABG,R, 0
Aveo 1,2 8V Star	371 900 Sk	SS	3	5	3880 x 1670 x 1495	220/980	R4	1150	2	ZV	-	53	104	M5	P	157	13,7	6,4	2ABG,ABS,C,E,R,K
Aveo 1,4 16V Premium	406 900 Sk	SS	3	5	3880 x 1670 x 1495	220/980	R4	1399	4	ZV	-	69	130	M5	P	176	11,1	6,7	4ABG,ABS,C,E,R,K
Aveo 1,2 8V Direct	309 900 Sk	SS	5	5	3880 x 1670 x 1495	220/980	R4	1150	2	ZV	-	53	104	M5	P	157	13,7	6,4	ABS,ABG,R,0
Aveo 1,2 8V Star	381 400 Sk	SS	5	5	3880 x 1670 x 1495	220/980	R4	1150	2	ZV	-	53	104	M5	P	157	13,7	6,4	2ABG,ABS,C,E,R,K
Aveo 1,4 16V AT Premium	466 900 Sk	SS	5	5	3880 x 1670 x 1495	220/980	R4	1399	4	ZV	-	69	130	A4	P	170	11,9	7,1	4ABG,ABS,C,E,R,K
Aveo 1,2 8V Direct	327 900 Sk	S	4	5	4310 x 1710 x 1505	400/-	R4	1150	2	ZV	-	53	104	M5	P	157	13,7	6,4	ABS,ABG,C,E,R,0

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Preplňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Aveo 1,2 8V Direct Plus	335 900 Sk	S	4	5	4310 x 1710 x 1505	400/-	R4	1150	2	ZV	-	53	104	M5	P	157	13,7	6,4	ABS,ABG,C,E,R
Aveo 1,4 16V Elite	407 400 Sk	S	4	5	4310 x 1710 x 1505	400/-	R4	1399	4	ZV	-	69	130	M5	P	176	11,1	6,7	4ABG,ABS,C,E,R,P,K
Aveo 1,4 16V Platinum	445 900 Sk	S	4	5	4310 x 1710 x 1505	400/-	R4	1399	4	ZV	-	69	130	M5	P	176	11,1	6,7	4ABG,ABS,C,E,R,P,K
Lacetti 1,4 SE Star	429 900 Sk	S	4	5	4515 x 1725 x 1445	405/1225	R4	1399	4	ZV	-	70	131	M5	P	175	11,6	7,2	2ABG,ABS,C,E,R
Lacetti 1,6 16V Elite	511 900 Sk	S	4	5	4515 x 1725 x 1445	405/1225	R4	1598	4	ZV	-	80	150	M5	P	187	10,7	7,1	2ABG,ABS,C,E,R,K
Lacetti 1,8 16V Platinum	606 900 Sk	S	4	5	4515 x 1725 x 1445	405/1225	R4	1796	4	ZV	-	89	169	M5	P	195	9,8	7,4	4ABG,ABS,C,E,R,T,K
Lacetti 1,8 16V AT Platinum	651 900 Sk	S	4	5	4515 x 1725 x 1445	405/1225	R4	1796	4	ZV	-	89	169	A4	P	187	10,9	8,8	4ABG,ABS,C,E,R,T,K
Lacetti 1,4 16V Star	409 900 Sk	SS	5	5	4295 x 1725 x 1445	275/1045	R4	1399	4	ZV	-	70	131	M5	P	175	11,6	7,2	2ABG,ABS,C,E,R
Lacetti 1,4 16V Star	439 900 Sk	SS	5	5	4295 x 1725 x 1445	275/1045	R4	1399	4	ZV	-	70	131	M5	P	175	11,6	7,2	2ABG,ABS,C,E,R,K
Lacetti 1,6 16V Elite	508 900 Sk	SS	5	5	4295 x 1725 x 1445	275/1045	R4	1598	4	ZV	-	80	150	M5	P	187	10,7	7,1	4ABG,ABS,C,E,R,K
Lacetti 1,8 16V Platinum	587 900 Sk	SS	5	5	4295 x 1725 x 1445	275/1045	R4	1796	4	ZV	-	89	169	M5	P	195	9,8	7,4	4ABG,ABS,C,E,R,K,T
Lacetti SW 1,6 16V Plus	489 900 Sk	K	5	5	4580 x 1725 x 1460	400/1410	R4	1598	4	ZV	-	80	150	M5	P	187	11,4	7,8	2ABG,ABS,C,E,R
Lacetti SW 1,6 16V Star	519 900 Sk	K	5	5	4580 x 1725 x 1460	400/1410	R4	1598	4	ZV	-	80	150	M5	P	187	11,4	7,8	2ABG,ABS,C,E,R,K
Lacetti SW 1,6 16V Elite	549 900 Sk	K	5	5	4580 x 1725 x 1460	400/1410	R4	1598	4	ZV	-	80	150	M5	P	187	11,4	7,8	4ABG,ABS,C,E,R,K
Lacetti SW 1,6 16V Platinum	595 900 Sk	K	5	5	4580 x 1725 x 1460	400/1410	R4	1598	4	ZV	-	80	150	M5	P	187	11,4	7,8	4ABG,ABS,C,E,R,T,K
Lacetti SW 1,8 16V Platinum	625 900 Sk	K	5	5	4580 x 1725 x 1460	400/1410	R4	1799	4	ZV	-	89	169	M5	P	194	10,4	7,4	4ABG,ABS,C,E,R,T,K
Epica 2,0 24V LS	714 900 Sk	S	4	5	4805 x 1810 x 1450	480	R6	1993	4	ZV	-	105	195	M5	P	207	9,9	8,2	6ABG,ABS,C,E,R,K
Epica 2,0 24V LT	908 900 Sk	S	4	5	4805 x 1810 x 1450	480	R6	1993	4	ZV	-	105	195	A5	P	199	11,8	8,9	6ABG,ABS,C,E,R,P,K,T,S
Epica 2,5 24V LT	956 900 Sk	S	4	5	4805 x 1810 x 1450	480	R6	2492	4	ZV	-	115	237	A5	P	209	9,9	9,3	6ABG,ABS,C,E,R,P,K,T,S
Captiva 2,4 16V LS	979 400 Sk	T	5	7	4635 x 1850 x 1720	465/930	R4	2405	4	ZV	-	100	220	M5	4x4	183	11,5	9,3	6ABG,C,E,R,P,K,T,S
Captiva 2,0 16V LS	999 900 Sk	T	5	5	4635 x 1850 x 1720	465/930	R6	1991	4	VP	x	110	320	M5	4x4	182	11,3	7,6	6ABG,C,E,R,P,K,T,S
Captiva 2,0 16V LT High	1 208 900 Sk	T	5	5	4635 x 1850 x 1720	465/930	R6	1991	4	VP	x	110	320	M5	4x4	182	11,3	7,6	6ABG,C,E,R,P,K,T,S
Captiva 3,2 24V LT	1 324 900 Sk	T	5	7	4635 x 1850 x 1720	465/930	V6	3195	4	ZV	-	169	297	A5	4x4	204	8,8	11,5	6ABG,C,E,R,P,K,T,S
CHRYSLER																			
300 C 3,0 CRD	1 449 000 Sk	S	5	5	5015 x 1880 x 1475	442/-	V6	2987	4	VP	T	160	510	A5	Z	230	7,6	8,1	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
300 C 6,1 SRT8 HEMI	2 300 000 Sk	S	5	5	5015 x 1880 x 1475	442/-	V8	6059	2	ZV		317	569	A5	Z	270	5,0	14,0	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
300 C Touring 3,0 CRD	1 499 000 Sk	K	5	5	5015 x 1880 x 1475	630/1602	V6	2987	4	VP	T	160	510	A5	Z	227	7,9	8,3	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
Crossfire Coupe Limited	1 586 000 Sk	C	2	2	4058 x 1766 x 1296	215/-	V6	3199	3	ZV	-	160	310	M6	P	250	6,9	10,4	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S
Crossfire Coupe SRT-6	2 077 700 Sk	C	2	2	4058 x 1766 x 1296	215/-	V6	3199	3	ZV	K	246	320	A5	P	255	5,3	11,0	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S
Crossfire Roadster Limited	1 640 000 Sk	R	2	2	4058 x 1766 x 1303	215/-	V6	3199	3	ZV	-	160	310	M6	P	250	6,9	10,4	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S
Crossfire Roadster SRT-6	2 128 000 Sk	R	2	2	4058 x 1766 x 1303	215/-	V6	3199	3	ZV	-	246	320	A5	P	255	5,3	11,0	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S
PT Cruiser 2,2 CRD Limited	969 000 Sk	SS	5	5	4290 x 1481 x 1570	538/1818	R4	2148	4	VP	T	110	300	M5	P	183	12,1	6,7	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
PT Cruiser 2,2 CRD Touring	929 000 Sk	SS	5	5	4290 x 1481 x 1570	538/1818	R4	2148	4	VP	T	110	300	M5	P	183	12,1	6,7	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
PT Cruiser Cabrio 2,4	900 000 Sk	CA	2	4	4290 x 1481 x 1570	249/-	R4	2429	4	ZV	-	105	224	M5	P	195	10,3	9,4	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
Sebring 2,0 16V Touring	859 000 Sk	S	4	5	4850 x 1843 x 1497	441/-	R4	1998	4	ZV	-	115	190	M5	P	190	12,0	7,8	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
Sebring 2,0 CDR Limited	989 000 Sk	S	4	5	4850 x 1843 x 1497	441/-	R4	1986	4	VP	-	103	310	M6	P	203	11,1	6,2	ABS,D,B,K,E,C,T,R,S,P
DODGE																			
Dodge Avenger 2,0	699 000 Sk	SS	4	5	4850 x 1843 x 1497	438/-	R4	1998	4	ZV	-	115	190	M5	P	190	12,1	7,8	ABS,D,B,K,E,C,R,P
Dodge Avenger 2,0 CRD	799 000 Sk	SS	4	5	4850 x 1843 x 1497	438/-	R4	1968	4	VP	-	103	310	M6	P	203	11,8	6,2	ABS,D,B,K,E,C,R,P
Dodge Caliber 1,8 SE	599 000 Sk	SS	5	5	4415 x 1800 x 1535	523/1585	R4	1798	4	ZV	-	110	168	M5	P	184	11,9	7,3	ABS,D,B,K,E,C,R,P
Dodge Caliber 2,0 SE CRD	699 000 Sk	SS	5	5	4415 x 1800 x 1535	523/1585	R4	1968	4	VP	T	103	310	M6	P	196	11,3	6,0	ABS, D,B,K,E,C,T,R,P,S
Dodge Nitro 2,8 CRD SE	999 000 Sk	T	5	5	4584 x 1856 x 1755	389/1994	R4	2768	4	VP	-	130	460	A5	4x4	182	10,5	9,4	ABS,B,D,E,R,K,S
Dodge Nitro 2,8 CRD SXT	1 099 000 Sk	T	5	5	4584 x 1856 x 1755	389/1994	R4	2768	4	VP	-	130	460	A5	4x4	182	10,5	9,4	ABS,B,D,E,R,K,S
HUMMER																			
Hummer H2 6,0 V8 Base	2 584 888 Sk	T	5	5	4821 x 2062 x 2012	835/-	R4	5998	2	ZV	-	242	486	A4	4x4	160	9,9	20,0	ABS,B,C,D,E,P,K
Hummer H2 6,0 V8 Luxury	2 771 986 Sk	T	5	5	4821 x 2062 x 2012	835/-	R4	5998	2	ZV	-	242	486	A4	4x4	160	9,9	20,0	ABS,B,C,D,E,P,K
Hummer H3 3,7L Base	1 366 100 Sk	T	5	5	4782 x 1989 x 1983	164/1577	R5	3698	4	ZV	-	180	328	M5	4x4	160	9,9	9,9	ABS,B,C,D,E,P,K
Hummer H3 3,7L Luxury	1 649 200 Sk	T	5	5	4782 x 1989 x 1984	164/1578	R5	3699	4	ZV	-	180	328	A4	4x4	160	9,9	9,9	ABS,B,C,D,E,P,K
JAGUAR																			
S-Type 2,7 D V6 Classic	1 351 000 Sk	S	5	5	4905 x 1818 x 1423	400/-	V6	2720	4	VP	-	152	435	M6	Z	230	8,5	7,1	B,C,D,E,K,R
S-Type 3,0 V6 Executive	1 614 000 Sk	S	5	5	4905 x 1818 x 1423	400/-	V6	2967	4	ZV	-	175	293	M5	Z	235	7,6	10,3	B,C,D,E,K,R
S-Type 4,2 V8 Executive	1 876 000 Sk	S	5	5	4905 x 1818 x 1423	400/-	V8	4196	4	ZV	-	219	411	A6	Z	250	6,5	11,5	B,C,D,E,K,R
XJ6 2,7 D Sovereign	2 803 000 Sk	S	5	5	5090 x 1860 x 1448	470/-	V6	2720	4	ZV	-	152	435	A6	Z	222	8,2	8,1	B,C,D,E,K,R
XJ6 3,0 Executive	2 529 000 Sk	S	5	5	5090 x 1860 x 1448	470/-	V6	2967	4	ZV	-	175	293	A6	Z	235	8,1	10,5	B,C,D,E,K,R
XJ8 3,5 Executive	2 773 000 Sk	S	5	5	5090 x 1860 x 1448	470/-	V8	3555	4	ZV	-	190	335	A6	Z	242	7,6	7,7	B,C,D,E,K,R
XJ8 4,2 Sovereign	3 214 000 Sk	S	5	5	5090 x 1860 x 1448	470/-	V8	4196	4	ZV	-	291	541	A6	Z	250	5,3	12,3	B,C,D,E,K,R
XK8 4,2 Coupe	2 972 000 Sk	C	2	2+2	4791 x 2070 x 1322	330/-	V8	4196	4	ZV	-	219	411	A6	Z	250	6,2	11,4	B,C,D,E,K,R
X-Type 2,0 Diesel Classic	1 024 000 Sk	S	5	5	4672 x 1780 x 1392	452/-	R4	1998	4	VP	-	96	330	M5	Z	201	9,9	5,6	B,C,D,E,K,R
X-Type 2,0 Diesel Executive	1 186 000 Sk	S	5	5	4672 x 1780 x 1392	452/-	R4	1998	4	VP	-	96	330	M5	Z	201	9,9	5,6	B,C,D,E,K,P,R
X-Type 2,0 Kombi Diesel Classic	1 092 000 Sk	K	5	5	4672 x 1780 x 1392	445/1415	R4	1998	4	VP	-	96	330	M5	Z	198	10,2	5,6	B,C,D,E,K,R
X-Type 2,0 Kombi Diesel Executive	1 251 000 Sk	K	5	5	4672 x 1780 x 1392	445/1415	R4	1998	4	VP	-	96	330	M5	Z	198	10,2	5,6	B,C,D,E,K,P,R
X-Type 2,2 Diesel Classic	1 058 000 Sk	S	5	5	4672 x 1780 x 1392	452/-	R4	2198	4	VP	-	114	360	M6	Z	220	8,9	6,0	B,C,D,E,K,P,R
X-Type 2,2 Diesel Executive	1 220 000 Sk	S	5	5	4672 x 1780 x 1392	452/-	R4	2198	4	VP	-	114	360	M6	Z	220	8,9	6,0	B,C,D,E,K,P,R
X-Type 2,2 Kombi Diesel Classic	1 126 000 Sk	K	5	5	4672 x 1780 x 1392	445/1415	R4	2198	4	VP	-	114	360	M6	Z	220	8,9	6,0	B,C,D,E,K,P,R
X-Type 2,2 Kombi Diesel Executive	1 285 000 Sk	K	5	5	4672 x 1780 x 1392	445/1415	R4	2198	4	VP	-	114	360	M6	Z	220	8,9	6,0	B,C,D,E,K,P,R
X-Type 2,5 Kombi V6 Classic	1 224 000 Sk	K	5	5	4672 x 1780 x 1392	445/1415	V6	2497	4	ZV	-	144	248	M5	4x4	222	8,5	9,6	B,C,D,E,K,R
X-Type 2,5 Kombi V6 Executive	1 392 000 Sk	K	5	5	4672 x 1780 x 1392	445/1415	V6	2497	4	ZV	-	144	248	M5	4x4	222	8,5	9,6	B,C,D,E,K,P,R
X-Type 2,5 V6 Classic	1 156 000 Sk	S	5	5	4672 x 1780 x 1392	452/-	V6	2497	4	ZV	-	144	248	M5	4x4	225	8,3	9,6	B,C,D,E,K,R
X-Type 2,5 V6 Executive	1 327 000 Sk	S	5	5	4672 x 1780 x 1392	452/-	V6	2497	4	ZV	-	144	248	M5	4x4	225	8,3	9,6	B,C,D,E,K,P,R
X-Type 3,0 Kombi V6 Executive	1 506 000 Sk	K	5	5	4672 x 1780 x 1392	445/1415	V6	2967	4	ZV	-	169	279	M5	4x4	235	7,2	10,3	B,C,D,E,K,P,R
X-Type 3,0 V6 Executive	1 441 000 Sk	S	5	5	4672 x 1780 x 1392	452/-	V6	2967	4	ZV	-	169	279	M5	4x4	235	7,0	10,3	B,C,D,E,K,P,R
JEEP																			
Commander 3,0L CRD	1 649 000 Sk	T	5	7	4787 x 2261 x 1825	170/1950	V6	2987	4	VP	T	160	510	A5	4x4	191	9,0	10,8	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Commander 3,0L CRD Limited	1 899 000 Sk	T	5	7	4787 x 2261 x 1825	170/1950	V6	2987	4	VP	T	160	510	A5	4x4	191	9,0	10,8	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Commander 5,7 HEMI Limited	2 049 000 Sk	T	5	7	4787 x 2261 x 1825	170/1950	V8	5654	2	ZV	-	240	500	A5	4x4	208	7,4	15,5	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Compass 2,0 CRD Limited	999 000 Sk	T	5	5	4405 x 1810 x 1630	334/1569	R4	1968	4	VP	T	103	310	M6	4x4	189	11,0	6,5	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Compass 2,0 CRD Sport	879 000 Sk	T	5	5	4405 x 1810 x 1630	334/1569	R4	1968	4	VP	T	103	310	M6	4x4	189	11,0	6,5	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S

Hyundai Santa Fe

Chevrolet Spark

Chevrolet Kalos

Chevrolet Lacetti

Chevrolet Evanda

Chrysler Crossfire

Chrysler PT Cruiser

Chrysler Sebring

Chrysler Voyager

Jaguar X-Type

Jaguar X-Type Kombi

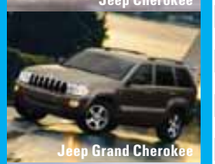
Jaguar S-Type

Jaguar XJ

Jaguar XK

Jeep Wrangler

Jeep Cherokee


Jeep Grand Cherokee

Kia Picanto

Kia Cee`d

Kia Carens

Kia Sportage

Lada 110

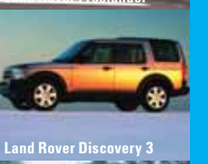
Lada Niva

Land Rover Defender

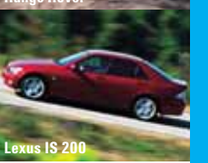
Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Preplňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Compass 2,4 CVT Limited	1 049 000 Sk	T	5	5	4405 x 1810 x 1630	334/1569	R4	2359	4	ZV	-	125	220	CVT	4x4	185	11,3	9,5	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Grand Cherokee 3,0 CRD Laredc	1 449 000 Sk	T	5	5	4742 x 1862 x 1785	978/1909	V6	2987	4	VP	T	160	510	A5	4x4	200	9,0	10,2	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Grand Cherokee 3,0 CRD Limited	1 669 000 Sk	T	5	5	4742 x 1862 x 1785	978/1909	V6	2987	4	VP	T	160	510	A5	4x4	200	9,0	10,2	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Patriot 2,0 CRD Limited	929 000 Sk	T	5	5	4405 x 1785 x 1658	334/1277	R4	1968	4	VP	-	103	310	M6	4x4	189	11,0	6,5	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Patriot 2,0 CRD Sport	839 000 Sk	T	5	5	4405 x 1785 x 1658	334/1277	R4	1968	4	VP	-	103	310	M6	4x4	189	11,0	6,5	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Patriot 2,4 Sport	799 000 Sk	T	5	5	4405 x 1785 x 1658	334/1277	R4	2359	4	ZV	-	125	220	M5	4x4	183	10,7	8,7	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Wrangler 2,8 CRD Sport	999 000 Sk	T	2	2	4223 x 1800 x 1572	141/713	R4	2777	4	VP	-	130	400	A5	4x4	180	11,2	9,7	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
Wrangler Unlimited 2,8 CRD Sport	1 099 000 Sk	T	2	2	4751 x 1800 x 1877	498/934	R4	2777	4	VP	-	130	400	A5	4x4	180	11,7	9,9	ABS,D,B,K,E,C,T,R,P,S
KIA																			
Carens 2,0 CRDi WGT EX	701 700 Sk	V	5	5	4720 x 1748 x 1609	431/1900	R4	1991	4	VP	T	85	245	M5	P	172	13,5	7,0	K,C,E,ABS,D,B,T
Carens 2,0 CRDi WGT LX	641 700 Sk	V	5	5	4720 x 1748 x 1609	431/1900	R4	1991	4	VP	T	85	245	M5	P	172	13,5	7,0	K,C,E,ABS,D
Carens 2,0 CVVT EX	666 700 Sk	V	5	5	4720 x 1748 x 1609	431/1900	R4	1975	4	ZV	-	106	174	M5	P	185	12,0	10,6	K,C,E,ABS,D,B,T
Carens 2,0 CVVT LX	596 700 Sk	V	5	5	4720 x 1748 x 1609	431/1900	R4	1975	4	ZV	-	106	174	M5	P	185	12,0	10,6	K,C,E,ABS,D
Carnival 2,9 CRDi EX	1 056 700 Sk	V	5	6	4925 x 1900 x 1805	494/-	R4	2902	4	VP	T	106	310	M5	P	168	17,3	9,4	K,C,E,ABS,D
Carnival 2,9 CRDi LX	896 700 Sk	V	5	6	4925 x 1900 x 1805	494/-	R4	2902	4	VP	T	136	310	M5	P	168	17,3	9,4	K,C,E,ABS,D
Cee'd 1,6 CVVT LX	457 700 Sk	S	4	5	4480 x 1735 x 1470	345/-	R4	1599	4	ZV	-	136	143	M5	P	186	11,0	6,8	K,C,E,ABS,D
Cee'd 2,0 CVVT TX	687 700 Sk	S	4	5	4480 x 1735 x 1470	345/-	R4	1975	4	ZV	-	105	186	M5	P	208	9,0	7,5	K,C,E,ABS,D
Cerato 1,6 CRDi LX	555 700 Sk	SS	5	5	4340 x 1735 x 1470	538/-	R4	1599	4	VP	T	75	235	M5	P	175	11,0	6,5	K,C,E,ABS,D
Cerato 1,6 LX	499 700 Sk	SS	5	5	4340 x 1735 x 1470	538/-	R4	1599	4	ZV	-	77	143	M5	P	186	11,0	6,8	K,C,E,ABS,D
Cerato 2,0 CRDi LX	587 700 Sk	S	4	5	4480 x 1735 x 1470	345/-	R4	1991	4	VP	T	82,5	245	M5	P	190	11,5	5,8	K,C,E,ABS,D
Magentis 2,0 16V CVVT EX	789 700 Sk	S	4	5	4720 x 1815 x 1410	368/-	R4	1997	4	ZV	-	106	184	M5	P	207	11,5	9,0	K,C,E,ABS,D,B,T
Magentis 2,0 16V CVVT LX	679 700 Sk	S	4	5	4720 x 1815 x 1410	368/-	R4	1997	4	ZV	-	106	184	M5	P	207	11,5	9,0	ABS,A
Magentis 2,7 V6 EX+	902 700 Sk	S	4	5	4735 x 1805 x 1480	450/-	R4	1991	4	VP	T	138	252	M5	P	220	9,1	9,2	K,C,E,ABS,D,B,T
Opirus 3,8 V6	1 288 700 Sk	S	4	5	4980 x 1850 x 1485	580/-	V6	3778	4	ZV	-	196	353	A5	P	230	7,5	10,9	ABS,D,B,C,E,R
Picanto 1,0 EX	319 700 Sk	SS	5	4	3495 x 1595 x 1480	155/880	R4	999	3	ZV	-	46	86	M5	P	152	16,3	5,0	D,C,ABS,E
Picanto 1,0 LX	282 700 Sk	SS	5	4	3495 x 1595 x 1480	155/880	R4	999	3	ZV	-	46	86	M5	P	152	16,3	5,0	A,0
Picanto 1,1 EX+	359 700 Sk	SS	5	5	3495 x 1595 x 1480	155/880	R4	1086	3	ZV	-	48	94	M5	P	152	15,4	5,4	D,ABS,C,E
Picanto 1,1 LX+	302 700 Sk	SS	5	5	3495 x 1595 x 1480	155/880	R4	1086	3	ZV	-	48	94	M5	P	152	15,4	5,4	A,C
Rio New 1,4 LX	335 700 Sk	SS	5	5	3990 x 1695 x 1470	270/1145	R4	1399	4	ZV	-	71	128	M5	P	177	12,3	6,3	C,D,E
Rio New 1,5 CRDi LX+	419 700 Sk	SS	5	5	3990 x 1695 x 1470	270/1145	R4	1493	4	ZV	-	81	220	M5	P	176	11,5	4,6	ABS,C,D,E
Sorento 2,5 CRDi VGT EX	927 900 Sk	T	5	5	4625 x 1863 x 1719	750/2800	R4	2497	4	VP	T	101	330	M5	4x4	170	14,6	8,5	ABS,B,C,D,E,P,S
Sportage 2,0 CRDi EX	994 700 Sk	T	5	5	4350 x 1800 x 1695	667/-	R4	1991	4	VP	T	83	250	M5	4x4	168	13,8	10,0	ABS,B,C,D,E,P,S
Sportage 2,0 CRDi LX	913 700 Sk	T	5	5	4350 x 1800 x 1695	667/-	R4	1991	4	VP	T	83	250	M5	4x4	168	13,8	10,0	ABS,C,D,E,
Sportage 2,0 CVVT EX	897 700 Sk	T	5	5	4350 x 1800 x 1695	667/-	R4	1975	4	ZV	-	105	185	M5	4x4	176	11,3	8,2	ABS,B,C,D,E,P,S
Sportage 2,7 V6 EX	999 700 Sk	T	5	5	4350 x 1800 x 1695	667/-	V6	2656	4	ZV	-	128	241	M5	4x4	180	10,5	7,1	ABS,B,C,D,E,P,S
LADA																			
Niva 21214i	335 000 Sk	T	3	4	3740 x 1680 x 1640	285/980	R4	1690	2	ZJ	-	60	133	M5	4x4	138	22,0	10,2	0
Niva 21214i Praktik	365 000 Sk	T	3	2	3740 x 1680 x 1640	1150/-	R4	1690	2	ZJ	-	60	133	M5	4x4	138	22,0	10,2	0
Niva 21214i Špeciál	400 000 Sk	T	5	5	4220 x 1680 x 1750	380/710	R4	1690	2	ZJ	-	60	133	M5	4x4	130	22,0	10,6	0
LAND ROVER																			
Defender 110 Crew Cab Pick Up	1 173 000 Sk	T	4	5	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	K
Defender 110 HC Pick Up Base	1 088 000 Sk	T	2	2	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	K
Defender 110 HC Pick Up S	1 166 000 Sk	T	2	2	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	K
Defender 110 Station Wagon Base	1 173 000 Sk	T	5	9	4599 x 1790 x 2059	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	K
Defender 130 Crew Cab HC Pick Up	1 293 000 Sk	T	4	5	5063 x 1790 x 2035	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,8	K
Defender 130 Crew Cab Chassis B	1 247 000 Sk	T	4	7	5063 x 1790 x 2035	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	K
Defender 130 Single Cab Chassis S	1 311 000 Sk	T	2	2	5063 x 1790 x 2035	2300/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	18,8	10,5	K
Defender 90 Hard Top	1 031 000 Sk	T	3	5	3772 x 1790 x 2000	1600/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	16,8	10,0	K
Defender 90 Soft Top	969 000 Sk	T	2	2	3772 x 1790 x 2000	1600/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	16,8	10,0	K
Defender 90 Station Wagon	1 054 000 Sk	T	3	5	3772 x 1790 x 2000	1600/-	R4	2495	2	VP	T	90	300	M5	4x4	135	16,8	10,0	K
Discovery 3 S	1 388 000 Sk	T	5	5/7	4835 x 1972 x 1882	280/2558	V6	2720	4	VP	T	140	440	M6	4x4	180	11,5	9,4	ABS,B,D,S,T
Discovery 3 SE	1 593 000 Sk	T	5	5/7	4835 x 1972 x 1882	280/2558	V6	2720	4	VP	T	140	440	M6	4x4	180	11,5	9,4	ABS,B,D,S,T
Discovery 3 HSE	1 881 000 Sk	T	5	5/7	4835 x 1972 x 1882	280/2558	V8	4394	4	ZV	-	220	425	A6	4x4	195	8,6	15,0	ABS,B,D,S,T
Freelander 2,2 Td4 Sport Edition	1 337 000 Sk	T	5	5	4423 x 1809 x 1678	354/1319	R4	1951	4	VP	T	82	260	M5	4x4	161	14,3	7,6	ABS,C,D,K,R,T
Range Rover 3,6 TD V8 SE	2 656 000 Sk	T	5	5	4950 x 1955 x 1860	535/*1640	R6	2926	4	VP	T	130	390	A5	4x4	179	13,6	11,3	ABS,T,K,R,D,B,C,P
Range Rover 3,6 TD VOGUE	3 139 000 Sk	T	5	5	4950 x 1955 x 1860	535/*1640	R6	2926	4	VP	T	130	390	A5	4x4	179	13,6	11,3	ABS,T,K,R,D,B,C,P
Range Rover 4,2 S'CHARGED	3 683 000 Sk	T	5	5	4950 x 1955 x 1860	535/*1640	V8	4197	4	ZV	K	287	550	A6	4x4	225	7,6	15,9	ABS,T,K,R,D,B,C,P
Range Rover 4,2 S'CHARGED AB	4 015 000 Sk	T	5	5	4950 x 1955 x 1860	535/*1640	V8	4197	4	ZV	K	287	550	A6	4x4	225	7,6	15,9	ABS,T,K,R,D,B,C,P
Range Rover 4,4 V8 HSE	3 160 000 Sk	T	5	5	4950 x 1955 x 1860	535/*1640	V8	4398	4	ZV	-	210	440	A5	4x4	208	9,2	16,2	ABS,T,K,R,D,B,C,P
Range Rover 4,4 V8 VOGUE	3 368 000 Sk	T	5	5	4950 x 1955 x 1860	535/*1640	V8	4398	4	ZV	-	210	440	A5	4x4	208	9,2	16,2	ABS,T,K,R,D,B,C,P
Range Rover Sport 2,7 TD V6 HSE	2 236 000 Sk	T	5	5	4788 x 1983 x 1812	450/2013	V6	2720	4	VP	T	140	440	A6	4x4	193	12,7	10,2	K
Range Rover Sport 2,7 TD V6 SE	1 987 000 Sk	T	5	5	4788 x 1983 x 1812	450/2013	V6	2720	4	VP	T	140	440	A6	4x4	193	12,7	10,2	K
Range Rover Sport 4,4 V8 SE	2 544 000 Sk	T	5	5	4788 x 1983 x 1812	450/2013	V8	3494	4	ZV	-	220	425	A6	4x4	209	8,9	14,9	K
LEXUS																			
IS 220d	1 064 000 Sk	S	4	5	4575 x 1800 x 1425	378/-	R4	2231	4	VP	T	130	400	M6	Z	220	8,9	6,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
IS 220d Sport	1 159 000 Sk	S	4	5	4575 x 1800 x 1425	378/-	R4	2231	4	VP	T	130	400	M6	Z	220	8,9	6,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
IS 250	1 159 000 Sk	S	4	5	4575 x 1800 x 1425	378/-	V6	2500	4	ZV	-	153	252	M6	Z	230	8,1	9,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
GS 300	1 599 000 Sk	S	4	5	4825 x 1820 x 1430	430/-	V6	2995	4	ZV	-	183	310	A5	Z	240	7,2	9,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
GS 450h	2 099 000 Sk	S	4	5	4825 x 1820 x 1430	430/-	V6	3456	4	ZV	-	218	368	CVT	Z	250	5,9	7,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
RX 350	1 719 000 Sk	T	5	5	4740 x 1845 x 1675	439/-	V6	3311	4	ZV	-	155	288	CVT	4x4	200	7,9	8,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
RX 400h	1 849 000 Sk	T	5	5	4760 x 1845 x 1680	439/-	V6	3456	4	ZV	-	203	276	A5	4x4	200	7,8	11,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
GS 460	2 099 000 Sk	S	4	5	4835 x 1820 x 1430	430/-	V8	4608	4	VP	T	255	460	A8	Z	250	5,8	11,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
LS 460	2 879 000 Sk	S	4	5	5030 x 1875 x 1495	505/-	V8	4608	4	VP	T	280	493	A8	Z	250	5,7	11,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
LS 600h	3 469 000 Sk	S	4	5	5030 x 1875 x 1465	325/-	V8	4696	4	VP	T	290	520	A8	4x4	250	6,3	9,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
LS 600h L	3 709 000 Sk	S	4	5	5150 x 1875 x 1480	325/-	V8	4969	4	VP	T	290	520	A8	4x4	250	6,3	9,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
SC 430	2 639 000 Sk	CA	2	2	4515 x 1825 x 1370	135/368	V8	4293	4	VP	T	215	419	A5	Z	250	6,4	12,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
MAZDA																			

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Preplňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
2 1,4 MCD	439 900 Sk	SS	5	5	3925 x 1680 x 1545	267/1044	R4	1388	4	ZV	-	59	124	M5	P	164	13,9	6,5	ABS,B,C,D,E,R
3 1,6i CE	539 900 Sk	S	4	5	4490 x 1755 x 1465	419/-	R4	1598	4	ZV	-	77	145	M5	P	182	11,0	8,2	ABS,D,B,C,E,R
3 1,6i TE	579 900 Sk	S	4	5	4490 x 1755 x 1465	419/-	R4	1598	4	ZV	-	77	145	M5	P	182	11,0	8,2	ABS,D,B,C,E,R,K,S
3 HB 1,4i CE	499 900 Sk	SS	5	5	4420 x 1755 x 1465	300/-	R4	1349	4	ZV	-	62	122	M5	P	169	12,3	6,9	ABS,D,B,C,E,R
3 HB 1,6 MZ-CD TX	714 900 Sk	SS	5	5	4420 x 1755 x 1465	300/-	R4	1560	4	VP	T	81	240	M5	P	182	11,3	5,0	ABS,D,B,C,E,R,K,S
3 HB 2,0i GTA	744 900 Sk	SS	5	5	4420 x 1755 x 1465	300/-	R4	1999	4	ZV	-	110	187	M5	P	200	9,0	8,2	ABS,D,B,C,E,R,K,S,T,P
5 1,8i CE	741 650 Sk	SS	5	7	4505 x 1755 x 1665	112/857	R4	1798	4	ZV	-	85	165	M5	P	182	11,4	7,9	ABS,B,C,D,E,K,R
5 1,8i TX	811 650 Sk	SS	5	7	4505 x 1755 x 1665	112/857	R4	1798	4	ZV	-	85	165	M5	P	182	11,4	7,9	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
5 2,0i Active	911 650 Sk	SS	5	7	4505 x 1755 x 1665	112/857	R4	1999	4	ZV	-	107	185	M5	P	196	10,8	8,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
6 1,8 MZR CE Hatchback	804 900 Sk	SS	5	5	4735 x 1795 x 1440	510/-	R4	1798	4	ZV		88	165	M5	P	200	11,3	6,8	ABS,D,B,C,E,R
6 1,8 MZR CE Wagon	819 900 Sk	K	5	5	4765 x 1795 x 1490	519/-	R4	1798	4	ZV		88	165	M5	P	200	11,3	6,8	ABS,D,B,C,E,R
6 1,8i CE	759 900 Sk	S	4	5	4670 x 1780 x 1435	500/-	R4	1798	4	ZV	-	88	165	M5	P	197	10,7	7,7	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
6 2,0i WGN TE	929 900 Sk	SS	5	5	4670 x 1780 x 1435	492/1662	R4	1999	4	ZV	-	108	184	M6	P	211	9,7	7,8	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
6 2,3DISI AWD MPS	1 540 400 Sk	S	4	5	4670 x 1780 x 1420	500/-	R4	2261	4	ZV	-	191	380	M6	4x4	240	10,2	6,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
6 2,5 MZR GTA Hatchback	974 900 Sk	SS	5	5	4735 x 1795 x 1440	510/-	R4	2488	4	ZV		125	226	M6	P	220	8,0	8,1	ABS,D,B,C,E,R,K,S,T,P
6 2,5 MZR GTA Wagon	989 900 Sk	K	5	5	4765 x 1795 x 1490	519/-	R4	2488	4	ZV		125	226	M6	P	220	8,0	8,1	ABS,D,B,C,E,R,K,S,T,P
B-Fighter 2,5 TD Double Cabine GT	932 773 Sk	P	4	4	5005 x 1695 x 1750	-/-	R4	2500	3	VK	T	80	266	M5	4x4	145	25,6	9,5	ABS,D,C,E
B-Fighter 2,5 TD Rap Cabine TE	857 143 Sk	P	4	4	5015 x 1695 x 1750	-/-	R4	2500	3	VK	T	80	266	M5	4x4	145	25,6	9,5	ABS,D,C,E
CX-7 2,3 Disi Turbo Challenge	1 091 900 Sk	T	5	5	4680 x 1870 x 1645	455/774	R4	2260	4	VP	T	191	380	M6	4x4	210	8,0	10,2	ABS,S,T,D,B,C,K,E,R
CX-7 2,3 Disi Turbo Revolution	1 194 900 Sk	T	5	5	4680 x 1870 x 1645	455/774	R4	2260	4	VP	T	191	380	M6	4x4	210	8,0	10,2	ABS,S,T,D,B,C,K,E,R
MX-5 2,0i Softtop Revolution	999 900 Sk	CA	2	2	3995 x 1720 x 1245	150/-	R4	1998	4	ZV	-	118	188	M6	P	210	7,9	8,2	ABS,B,D,E,K,S,T
RX-8 Renesis Challenge	1 204 900 Sk	C	4	4	4430 x 1770 x 1340	290/-	O2	1308	4	ZV	-	141	220	M5	Z	223	7,2	10,8	ABS,S,T,D,B,C,K,E,R
RX-8 Renesis Revolution	1 329 900 Sk	C	4	4	4430 x 1770 x 1340	290/-	O2	1308	4	ZV	-	170	211	M6	Z	235	6,4	11,4	ABS,S,T,D,B,C,K,E,R
MERCEDES-BENZ																			
A 150	571 498 Sk	SS	3	5	3838 x 1764 x 1593	435/1370	R4	1498	2	ZV	-	70	140	M5	P	175	12,6	6,2	ABS,C,B,D,E,K
A 160 CDI	610 496 Sk	SS	3	5	3838 x 1764 x 1593	435/1370	R4	1991	4	VP	T	60	180	M5	P	170	15,0	4,9	ABS,C,B,D,E,K
A 180 CDI	708 050 Sk	SS	5	5	3838 x 1764 x 1593	435/1370	R4	1991	4	VP	T	80	250	M5	P	186	10,8	5,2	ABS,S,D,B,E,C
A 200 Turbo	828 419 Sk	SS	5	5	3838 x 1764 x 1593	435/1370	R4	2034	2	ZV	T	142	280	M5	P	228	7,5	7,9	ABS,C,B,D,E,K
B 150	764 964 Sk	SS	5	5	4270 x 1777 x 1603	485/1530	R4	1498	2	ZV	-	70	140	M5	P	174	13,2	6,6	ABS,B,C,D,E,S
B 200 CDI	978 112 Sk	SS	5	5	4270 x 1777 x 1603	485/1530	R4	1991	4	VP	T	103	300	M6	P	200	9,6	5,6	ABS,B,C,D,E,S
C 280	1 231 038 Sk	S	4	5	4526 x 1728 x 1426	455/-	V6	2996	3	ZV	-	170	300	M6	Z	250	7,3	9,4	ABS,D,B,S,P,E,C
C Sportcoupé 200 Kompressor	972 254 Sk	C	3	4	4343 x 1728 x 1401	310/1100	R4	1796	4	ZV	K	120	240	M6	Z	234	9,1	8,4	ABS,D,B,S,K,R,E,C
CL Coupe 500	3 937 880 Sk	C	2	4	4993 x 1857 x 1398	450/-	V8	4966	3	ZV	-	225	460	A5	Z	250	6,3	11,4	ABS,S,D,B,C,K,P,R
CL Coupe 65 AMG	7 770 700 Sk	C	2	4	4993 x 1857 x 1398	450/-	V8	5439	3	ZV	-	265	530	A5	Z	250	6,0	13,0	ABS,D,B,S,P,E,C,K
CLK 320 CDI	1 730 668 Sk	C	2	4	4638 x 1740 x 1413	435/-	V6	2987	4	VP	T	165	415	M6	Z	246	8,2	10,1	ABS,D,B,S,R,E,C,K
CLK 350	1 898 594 Sk	C	2	4	4638 x 1740 x 1413	435/-	V6	3498	3	ZV	-	200	350	A5	Z	250	6,4	9,9	ABS,D,B,S,R,E,C,K
CLK 500	2 325 430 Sk	C	2	4	4638 x 1740 x 1413	435/-	V8	4966	3	ZV	-	225	460	A5	Z	250	6,0	11,5	ABS,D,B,S,R,E,C,K
CLS 320 CDI	1 978 494 Sk	S	4	5	4913 x 1873 x 1403	505/-	V6	2987	4	VP	T	165	510	A7	Z	246	7,0	7,6	ABS,S,D,B,E,C,K,R
CLS 500	2 513 375 Sk	S	4	5	4913 x 1873 x 1390	505/-	V8	5461	4	ZV	-	285	530	A7	Z	250	5,4	11,8	ABS,S,D,B,E,C,K,R
E 200 CDI	1 266 398 Sk	S	4	5	4818 x 1822 x 1452	540/-	R4	2148	4	VP	T	100	340	M6	Z	214	9,9	6,3	ABS,D,B,S,P,E,C,K
E 280 4-Matic	1 559 760 Sk	S	4	5	4818 x 1822 x 1452	540/-	V6	2996	3	ZV	-	170	300	A5	4x4	244	7,8	9,9	ABS,D,B,S,P,E,C,K
E 280 T	1 698 030 Sk	K	5	5	4850 x 1822 x 1496	690/1950	V6	2996	3	ZV	-	170	300	M6	Z	246	8,1	9,6	ABS,D,B,S,P,E,C,K
E 280 CDI T	1 581 986 Sk	K	5	5	4850 x 1822 x 1496	690/1950	V6	2987	4	VP	T	140	400	M6	Z	231	9,1	7,2	ABS,D,B,S,P,E,C,K
ML 350	1 816 654 Sk	T	5	5	4780 x 1911 x 2915	551/2050	V6	3498	3	ZV	-	200	350	A7	4x4	225	8,4	11,5	ABS,T,D,B,E,C,T,K,S,P
ML 63 AMG	3 424 956 Sk	T	5	5	4638 x 1840 x 1820	633/2020	V8	5439	3	ZV	-	255	510	A5	4x4	232	6,9	16,9	ABS,T,D,B,E,C,T,K,S,P
R 350	1 755 964 Sk	SS	5	6	5157 x 1922 x 1656	314/2385	V6	3498	4	ZV	-	200	350	A7	4x4	230	8,4	11,5	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S 320 CDI	2 409 410 Sk	S	5	5	5076 x 1871 x 1473	560/-	V6	2987	4	VP	T	173	540	A7	Z	250	7,5	8,4	ABS,D,B,S,P,E,C,K
S 500 L	3 373 818 Sk	S	5	5	5206 x 1871 x 1473	560/-	V8	5461	4	ZV	-	285	530	A7	Z	250	5,4	11,7	ABS,D,B,S,P,E,C,K
S 65 AMG L	7 381 944 Sk	S	4	5	5158 x 1855 x 1444	500/-	V8	5439	3	ZV	-	265	530	A5	Z	250	6,0	13,0	ABS,D,B,S,P,E,C,K
S 600 L	5 195 064 Sk	S	4	5	5158 x 1855 x 1444	500/-	V12	5786	3	ZV	-	270	530	A5	Z	250	6,3	13,4	ABS,S,D,B,E,C,K,R
SL 350	2 894 913 Sk	R	2	2+2	4535 x 1815 x 1298	235/317	V6	3724	3	ZV	-	180	350	M6	Z	250	7,2	11,5	ABS,D,T,C,E
SL 600	4 727 751 Sk	R	2	2+2	4535 x 1815 x 1298	235/317	V12	5513	3	ZV	T	368	800	A5	Z	250	4,7	14,4	ABS,D,T,C,E
SLK 280	1 423 172 Sk	R	2	2	4080 x 1775 x 1295	300/210	V6	2996	3	ZV	-	170	300	M6	Z	250	6,3	9,7	ABS,S,D,C,E
MINI																			
One	545 700 Sk	SS	3	4	3699 x 1683 x 1407	160/680	R4	1397	4	ZV	-	70	140	M6	P	185	10,9	6,5	ABS,B,C,E,D,P,R
Cooper	601 800 Sk	SS	3	4	3699 x 1683 x 1407	160/680	R4	1598	4	ZV	-	88	160	M6	P	203	9,9	5,8	ABS,B,C,E,D,K,P,R
Cooper S	763 300 Sk	SS	3	4	3714 x 1683 x 1407	160/680	R4	1598	4	ZV	K	128	240	M6	P	225	7,1	6,9	ABS,B,C,E,D,K,P,R,S,T
Cabrio One	669 800 Sk	CA	2	4	3635 x 1925 x 1415	120/605	R4	1598	4	ZV	-	66	140	M6	P	175	11,8	7,2	ABS,B,C,E,D,P,R
Cabrio Cooper	725 900 Sk	CA	2	4	3635 x 1925 x 1415	120/605	R4	1598	4	ZV	-	85	150	M6	P	193	9,8	7,3	ABS,B,C,E,D,K,P,R
Cabrio Cooper S	902 700 Sk	CA	2	4	3655 x 1925 x 1415	120/605	R4	1598	4	ZV	-	125	220	M6	P	215	7,4	8,8	ABS,B,C,E,D,K,P,R,S,T
MITSUBISHI																			
Colt 1,1i Entry	319 900 Sk	SS	3	5	3810 x 1695 x 1520	235/760	R4	1124	4	ZV	-	55	100	M5	P	165	12,9	5,5	ABS,B,D,E
Colt 1,1i Inform AC	349 900 Sk	SS	3	5	3810 x 1695 x 1520	235/761	R4	1124	4	ZV	-	55	100	M5	P	165	12,9	5,5	ABS,B,C,D,E,K
Colt 1,3i Street	369 900 Sk	SS	4	5	3811 x 1695 x 1520	235/762	R4	1332	4	ZV	-	70	125	M5	P	180	11,0	6,0	ABS,B,C,D,E,K
Colt 1,5i Coupé Cabrio	659 900 Sk	CA	5	5	3810 x 1695 x 1453	190/460	R4	1499	4	ZV	-	80	145	M5	P	185	10,5	6,6	ABS,B,C,D,E,K,T,R,S
Colt 1,3i Invite	419 900 Sk	SS	5	5	3870 x 1695 x 1550	315/855	R4	1332	4	ZV	-	70	125	M5	P	180	11,0	6,0	ABS,B,C,D,E,K,T,R,S
Lancer 1,5i Inform	549 900 Sk	S	4	5	4570 x 1760 x 1505	400/-	R4	1499	4	ZV	-	80	143	M5	P	191	11,6	6,4	ABS,C,D,E,K
Lancer 1,8 Invite	649 900 Sk	S	4	5	4470 x 1695 x 1445	400/-	R4	1798	4	ZV	-	105	178	M5	P	192	11,2	7,9	ABS,B,C,D,E,K
Outlander 2,0i Invite	989 900 Sk	T	5	5	4640 x 1800 x 1720	541/1691	R4	1968	4	ZV	-	103	310	M5	4x4	192	10,8	6,6	D,B,ABS,K
Outlander 2,4i Intense	999 900 Sk	T	5	5	4641 x 1800 x 1720	541/1692	R4	2360	4	VP	-	125	232	M5	4x4	190	9,6	9,4	D,B,ABS,K
Grandis 2,0 DI-D Inform	899 900 Sk	V	5	7	4765 x 1795 x 1655	320/1545	R4	1968	4	VP	-	100	310	M6	P	195	10,8	6,6	ABS,B,C,D,E,K,S,T
Grandis 2,0 DI-D Instyle	1 119 900 Sk	V	5	7	4765 x 1795 x 1655	320/1545	R4	1968	4	VP	-	100	310	M6	P	195	10,8	6,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Pajero SWB 3,2 DI-D Invite	1 219 900 Sk	T	3	5	4385 x 1875 x 1880	290/1119	R4	3200	4	VP	T	118	381	M5	4x4	177	12,2,	9,2	ABS,B,D,K
Pajero LWB 3,2 DI-D Invite	1 229 900 Sk	T	5	5	4900 x 1875 x 1900	663/1789	R4	3200	4	VP	T	125	373	A5	4x4	177	14,0	10,5	ABS,B,D,K
Pajero 3,8 V6 AT SWB Paris	1 759 900 Sk	T	3	5	4385 x 1875 x 1880	290/1119	R4	3828	4	VP	T	182	329	A5	4x4	200	10,8	13,4	ABS,B,C,D,E,K
Pajero 3,8 V6 AT LWB Paris	1 819 900 Sk	T	5	5	4900 x 1875 x 1900	663/1789	R4	3828	4	VP	T	182	329	A5	4x4	200	10,8	13,4	ABS,B,C,D,E,K
L200 2.5 DI-D Single Cab Inform	856 681 Sk	T	4	5	5115 x 1750 x 1775	-	R4	2477	4	VZ	-	100	314	5M	4x4	167	14,6	8,6	ABS,C,D,E,K,T

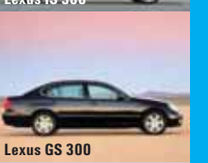
Land Rover Freelander


Land Rover Discovery 3

Range Rover


Lexus IS 200

Lexus IS 300


Lexus GS 300

Lexus RX 300

Maybach 57

Mazda 2

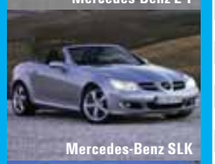
Mazda 3

Mazda 6

Mazda RX-8

Mercedes-Benz A

Mercedes-Benz E-T


Mercedes-Benz SLK

Mercedes-Benz CLS

Mercedes-Benz ML

Mini Cooper

Mitsubishi Colt

Mitsubishi Lancer

Mitsubishi Outlander

Mitsubishi Pajero

Nissan Micra

Nissan Almera

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Preplňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
NISSAN																			
Micra 1,2 Visia	309 900 Sk	SS	3	5	3719 x 1660 x 1540	251/584	R4	1240	4	ZV	-	48	110	M5	P	154	16,3	5,9	ABS,C,D,E
Micra 1,5 dCi Acenta	444 900 Sk	SS	3	5	3719 x 1660 x 1540	251/584	R4	1461	2	VP	T	63	200	M5	P	171	11,9	4,7	ABS,C,D,E,K,P,R
Note 1.4 88k Visia	424 900 Sk	SS	5	5	4083 x 1691 x 1550	280/437	R4	1386	4	ZV	-	65	128	M5	P	165	13,1	6,3	ABS,A,D,,E
Note 1.6 110k Tekna	574 900 Sk	SS	5	5	4083 x 1691 x 1550	280/437	R4	1598	4	ZV	-	81	153	M5	P	183	10,7	6,6	ABS,A,D,K,E,R,P
Note 1.5dCi 68k Visia	505 900 Sk	SS	5	5	4083 x 1691 x 1550	280/437	R4	1491	2	VP	T	50	160	M5	P	168	13,0	5,1	ABS,A,D,E
Tiida 1,6 16V Visia Special Edition	485 000 Sk	S	4	5	4478 x 1695 x 1543	500	R4	1598	4	ZV	-	81	153	M5	P	186	11,1	6,9	ABS,B,C,D,E
Tiida 1.5 dCi Visia Special Edition	565 000 Sk	SS	5	5	4302 x 1695 x 1533	300/-	R4	1461	2	VP	-	78	240	M5	P	186	11,3	5,2	ABS,B,C,D,E,P,R
Qashqai 1.6 16V Visia 4x2	660 000 Sk	SS	5	5	4315x1780x1615	410	R4	1598	4	ZV	-	78	153	M5	P	175	12,0	6,7	ABS,D,B,K,E,C,R,P
Qashqai 2.0 dCI Tekna 4x4	899 900 Sk	SS	5	5	4315x1780x1615	410	R4	1995	4	VP	T	84	320	M6	4x4	190	10,9	6,9	ABS,D,B,K,E,C,R,P,S
350Z Coupe	1 445 000 Sk	C	2	2	4315 x 1815 x 1325	235	V6	3498	4	ZV	-	230	358	M6	Z	250	5,8	11,7	ABS,D,B,K,E,C,R,S
350Z Roadster Pack	1 647 000 Sk	R	2	2	4315 x 1815 x 1330	-	V6	3498	4	ZV	-	230	358	M6	Z	250	6,3	12,0	ABS,D,B,K,E,C,R,P,S
Murano 3,5 V6 Xtronic CVT	1 809 000 Sk	T	5	5	4770 x 1880 x 1705	438/875	V6	3498	4	ZV	-	172	318	CVT	4X4	200	8,9	12,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Pathfinder SE 2.5D	1 369 000 Sk	T	5	7	4740 x 1850 x 1763	515/2091	R4	2488	4	VP	T	126	403	M6	4x4	180	11,9	9,8	ABS,D,B,K,E,C,R,P,S
Nový X-Trail XE 2.0	949 000 Sk	T	5	5	4630x1785x1680	479/1773	R4	1997	4	ZV	-	104	196	M6	4x4	184	11,1	8,7	ABS,D,B,K,E,C,R,P
Nový X-Trail SE 2.0dCi	1 129 900 Sk	T	5	5	4462 x 1765 x 1675	820	R4	1995	4	VP	T	110	320	M6	4x4	188	11,2	7,1	ABS,D,B,K,E,C,R,P,S
Navara SE 2.5D	1 120 900 Sk	T	4	4	5133x1850x1762	-	R4	2488	4	VP	T	126	403	M6	4x4	170	11,3	9,8	ABS,D,B,K,E,C,R,P
Patrol XE+ 3.0D	1 499 000 Sk	T	5	7	5090 x 1940 x 1855	183/2226	R4	2953	4	VP	T	118	380	M5	4x4	160	15,2	10,8	ABS,D,B,K,E,C,R,P
OPEL																			
Antara 2,0 110 kW CDTI Enjoy	1 143 900 Sk	T	5	5	4575 x 1850 x 1704	865/1420	R4	1991	4	VP	-	93	295	M5	P	166	13,8	7,5	ABS,C,D,E,R
Antara 2,4 103 kW Essentia	979 900 Sk	T	5	5	4575 x 1850 x 1704	865/1420	R4	2405	4	ZV	-	103	220	M5	P	175	11,9	9,6	ABS,B,D,K
Astra Classic 1,4	424 900 Sk	S	4	5	4250 x 1710 x 1425	460/-	R4	1389	4	ZV	-	66	125	M5	P	180	12,0	7,2	ABS,D
Astra Classic 1,6	444 400 Sk	SS	5	5	4110 x 1710 x 1430	370/1180	R4	1598	4	ZV	-	74	150	M5	P	188	12,5	7,2	ABS,D
Astra Classic 1,7 DTL	484 400 Sk	SS	5	5	4110 x 1710 x 1430	370/1180	R4	1686	2	VP	T	55	165	M5	P	170	14,5	4,8	ABS,D
Astra Classic Caravan 1,4	431 400 Sk	K	5	5	4290 x 1710 x 1510	480/1500	R4	1389	4	ZV	-	66	125	M5	P	180	12,0	7,2	ABS,D
Astra Classic Caravan 1,7 DTL	511 400 Sk	K	5	5	4290 x 1710 x 1510	480/1500	R4	1686	2	VP	T	55	165	M5	P	170	14,5	4,8	ABS,D
Combo Tour 1,7 CDTI Essentia	590 900 Sk	V	5	5	4320 x 1685 x 1800	510/2700	R4	1686	4	VP	T	48	130	M5	P	147	18,5	5,8	D,C,R
Corsa 1,0 Essentia	349 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R3	998	3	ZV	-	44	88	M5	P	155	13,0	6,3	ABS,A
Corsa 1,2 Cosmo	449 900 Sk	SS	3	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1199	2	ZV	-	44	110	M5	P	155	13,0	6,3	ABS,B,C,D,E,K,R
Corsa 1,2 Cosmo	464 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1199	2	ZV	-	44	110	M5	P	155	13,0	6,3	ABS,B,C,D,E,K,R
Corsa 1,2 Enjoy	384 900 Sk	SS	3	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1199	2	ZV	-	44	110	M5	P	155	13,0	6,3	ABS,C,D,E,R
Corsa 1,2 Enjoy	399 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1199	2	ZV	-	44	110	M5	P	155	13,0	6,3	ABS,C,D,E,R
Corsa 1,2 Essentia	374 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1199	4	ZV	-	44	110	M5	P	155	13,0	6,3	ABS,A
Corsa 1,3 Cosmo M6	539 900 Sk	SS	3	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1248	4	VP	-	66	125	M6	P	165	14,5	4,5	ABS,B,C,D,E,K,R
Corsa 1,3 Cosmo M6	554 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1248	4	VP	-	66	125	M6	P	165	14,5	4,5	ABS,B,C,D,E,K,R
Corsa 1,3 Enjoy Easytronic	499 900 Sk	SS	3	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1248	4	VP	-	44	170	M6	P	165	14,5	4,5	ABS,C,D,E,R
Corsa 1,3 Enjoy Easytronic	514 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1248	4	VP	-	44	170	M6	P	165	14,5	4,5	ABS,C,D,E,R
Corsa 1,3 Enjoy M6	474 900 Sk	SS	3	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1248	4	VP	-	66	125	M6	P	165	14,5	4,5	ABS,C,D,E,R
Corsa 1,3 Enjoy M6	489 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1248	4	VP	-	66	125	M6	P	165	14,5	4,5	ABS,C,D,E,R
Corsa 1,3 Essentia	419 900 Sk	SS	3	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1248	2	VP	-	44	170	M5	P	165	14,5	4,5	ABS,A
Corsa 1,3 Essentia	439 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1248	4	VP	-	44	170	M5	P	165	14,5	4,5	ABS,A
Corsa 1,4 Cosmo	474 900 Sk	SS	3	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1364	4	ZV	-	66	125	M5	P	178	14,5	6,3	ABS,B,C,D,E,K,R
Corsa 1,4 Cosmo	489 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1364	4	ZV	-	66	125	M5	P	178	14,5	6,3	ABS,B,C,D,E,K,R
Corsa 1,4 Enjoy	409 900 Sk	SS	3	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1364	4	ZV	-	66	125	M5	P	178	14,5	6,3	ABS,C,D,E,R
Corsa 1,4 Enjoy	424 900 Sk	SS	5	5	3817 x 1646 x 1440	260/1060	R4	1364	4	ZV	-	66	125	M5	P	178	14,5	6,3	ABS,C,D,E,R
GT 2,0 Turbo	1 139 900 Sk	CA	2	2	4100 x 1813 x 1274	66/157	R4	1998	4	VP	T	194	353	M5	P	230	5,7	9,2	ABS,B,C,D,P,K,D,R,
Meriva 1,6 Enjoy	523 900 Sk	V	5	5	4040 x 1695 x 1620	350/1410	R4	1598	4	ZV	-	74	150	M5	P	175	13,3	7,5	ABS,C,D,E,R
Meriva 1,7 Enjoy	602 900 Sk	V	5	5	4040 x 1695 x 1620	350/1410	R4	1696	4	ZV	-	92	170	M5	P	192	11,3	8,2	D,C,E,R
Signum 1,8 103 kW Elegance	922 900 Sk	K	5	5	4651 x 1798 x 1466	875/1410	R4	1796	4	ZV	-	103	175	M5	P	207	11,3	7,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Signum 1,9 CDTI 110 kW Cosmo	1 064 900 Sk	K	5	5	4651 x 1798 x 1466	875/1410	R4	1910	4	VP	-	74	260	M6	P	182	13,9	5,8	ABS,B,C,D,E,K,R
Tigra TwinTop 1,4 66 kW Enjoy	640 400 Sk	CA	2	2	3921 x 1905 x 1364	250/440	R4	1364	4	ZV	-	66	125	M5	P	180	12,4	6,1	ABS,C,D,E,R
Tigra TwinTop 1,8 92 kW Sport	690 400 Sk	CA	2	2	3921 x 1905 x 1364	250/440	R4	1796	4	ZV	-	92	165	M5	P	204	9,4	7,7	ABS,B,C,D,E,K,R
Vectra Caravan 2,2 Elegance	1 008 900 Sk	K	5	5	4839 x 1798 x 1500	530/1850	R4	2198	4	ZP	-	114	220	A5	P	218	9,4	7,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Vectra Caravan 3,0 Cosmo	1 249 900 Sk	K	5	5	4839 x 1798 x 1500	530/1850	V6	2958	4	VP	T	135	400	M6	P	230	8,9	6,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Zafira 1,6 77 kW Essentia	669 900 Sk	V	5	7	4467 x 1801 x 1680	140/1820	R4	1598	4	ZV	-	77	150	M5	P	177	14,2	7,3	ABS,B,D,K
Zafira 1,9 CDTI 74 kW Cosmo	914 900 Sk	V	5	7	4467 x 1801 x 1680	140/1820	R4	1910	4	VP	-	74	260	M6	P	174	14,1	5,9	ABS,B,C,D,E,K,R
PEUGEOT																			
1007 1,4e Trendy	594 000 Sk	SS	3	4	3731 x 1686 x 1620	178/977	R4	1360	2	ZV	-	75	118	A4	P	165	16,5	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R
1007 1,4e Urban	470 000 Sk	SS	3	4	3731 x 1686 x 1620	178/977	R4	1360	2	ZV	-	75	118	A4	P	165	16,5	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R
107 1.0e Trendy	266 000 Sk	SS	5	4	3430 x 1630 x 1470	199/751	R4	998	4	ZV	-	50	93	M5	P	157	13,7	4,6	ABS, D, E, C,
206 1.4e Urban	342 000 Sk	SS	5	5	3822 x 1652 x 1426	245/1130	R4	1360	2	ZV	-	55	120	M5	P	170	12,7	6,4	ABS, A
207 1.4e Slovakia	371 000 Sk	SS	5	5	4030 x 1748 x 1470	270/923	R4	1360	2	ZV	-	54	118	M5	P	170	13,9	6,3	ABS, D, E, C, B
207 1.4e Trendy	410 000 Sk	SS	5	5	4030 x 1748 x 1470	270/923	R4	1360	2	ZV		65	133	M5	P	180	12,7	6,4	ABS, D, E, C, B, R, P
207 1.6HDi 90 Premium	570 000 Sk	SS	5	5	4030 x 1748 x 1470	270/923	R4	1560	4	VP	T	66	215	M5	P	182	11,5	4,5	ABS, D, E, C, B, R, P, K
307 1,4e 16V Confort	518 000 Sk	SS	5	5	4211 x 1762 x 1510	341/1330	R4	1360	4	ZV	-	65	133	M5	P	172	12,8	6,5	ABS,C,D,E,P
307 1,6 HDi 90 Confort Pack	636 000 Sk	SS	5	5	4211 x 1762 x 1510	341/1330	R4	1560	4	VP	T	66	215	M5	P	179	12,5	4,9	ABS,C,D,E,P,R
307 Break 1.6e N1 Confort Pack	643 000 Sk	K	5	4	4428 x 1762 x 1560	442/1512	R4	1587	4	ZV	-	80	147	M5	P	182	11,4	7,7	ABS,C,D,E,P,R
307 CC 1,6e 16V Dynamique	885 500 Sk	C	2	4	4357 x 1759 x 1424	350/204	R4	1587	4	ZV	-	80	147	M5	P	191	12,7	7,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S
307 SW 1.6HDi 110 N1 Confort	807 000 Sk	K	5	4	4428 x 1757 x 1560	575/2196	R4	1560	4	VP	T	80	240	M5	P	183	12,0	5,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R
407 1.6HDi Confort	834 000 Sk	S	4	5	4676 x 1811 x 1447	407/-	R4	1560	4	VP	T	80	240	M5	P	192	13,1	5,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S, T
407 2,0 HDI Confort Pack	951 800 Sk	S	4	5	4676 x 1811 x 1447	407/-	R4	1997	4	VP	T	100	320	M6	P	208	10,7	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S, T
407 Coupé 2,2e 16V	1 170 000 Sk	C	2	4	4815 x 1868 x 1395	400/-	R4	2230	4	ZV	-	120	220	M5	P	222	9,2	9,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S, T
407 Coupé 2,7HDi 24V BVA Pack	1 590 000 Sk	C	2	4	4815 x 1868 x 1395	400/-	V6	2720	4	VP	T	150	440	A4	P	230	8,5	8,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S, T
407 SW 1,8e 16v Confort	834 000 Sk	K	5	5	4763 x 1811 x 1486	451/1365	R4	1749	4	ZV	-	92	170	M5	P	199	10,7	7,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S, T
407 SW 2,2 HDI N1 Executive	1 207 900 Sk	K	5	5	4763 x 1811 x 1486	451/1365	R4	2179	4	VP	T	125	370	M6	P	221	9,0	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S, T
607 2,0 HDi	1 285 000 Sk	S	4	5	4902 x 1800 x 1442	468/-	R4	1997	4	VP	T	100	320	M6	P	207	10,8	6,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S, T
607 2,7HDi BVA PACK	1 745 000 Sk	S	4	5	4902 x 1800 x 1442	468/-	V6	2946	4	VP	T	150	440	A6	P	230	8,7	8,4	D,B,ABS,S,T,E,C,K,P,R

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Preplňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
807 2,0HDi 120 Executive	1 245 000 Sk	V	5	5	4727 x 1850 x 1759	324/2948	R4	1997	4	VP	T	88	300	M6	P	180	12,9	6,9	D,B,ABS,C,E,K,P,R,S, T
Boxer Furgon 330 2,2 Hdi 74 kW	719 200 Sk	V	5	3	4963 x 2050 x 2254	800/-	R4	2198	4	VP	-	74	250	M5	P	125	-	8,1	ABS, D, E, C, B
Boxer Furgon 440 3,0 Hdi	1 038 200 Sk	V	5	3	6363 x 2050 x 2764	1700/-	R4	2998	4	VP	-	115	400	M6	P	90	-	-	ABS, D, E, C, B
Expert TePee 1,6 Hdi 90 Pack	831 800 Sk	V	5	7	4805 x 1895 x 1942	519/2163	R4	1560	4	VP	-	66	180	M5	P	145	18,5	7,2	ABS,C,D,E,P,R
Expert TePee 2,0 Hdi 120 Executive	1 113 500 Sk	V	5	7	4805 x 1895 x 1942	519/2163	R4	1997	4	VP	-	88	300	M6	P	160	13,5	7,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R, S, T
Partner 1.4e Combi	496 600 Sk	V	5	5	4137 x 1724 x 1810	624/2800	R4	1360	2	ZV	-	55	120	M5	P	148	14,5	7,4	ABS, A
Partner 1.6HDi 75 Combi+	579 900 Sk	V	5	5	4137 x 1724 x 1810	624/2800	R4	1560	4	VP	-	55	170	M5	P	150	15,4	5,4	ABS, D, C, E
PORSCHE																			
911 Carrera	2 782 000 Sk	C	2	2+2	4427 x 1808 x 1310	135/-	B6	3596	4	ZV	-	239	370	M6	Z	285	5,0	11,0	ABS,R,C,D,B,E,K
911 Carrera 4	2 999 000 Sk	C	2	2+2	4427 x 1852 x 1310	105/-	B6	3596	4	ZV	-	239	370	M6	4x4	285	5,0	11,0	ABS,R,C,D,B,E,K
911 Carrera 4S Cabriolet	3 366 000 Sk	CA	2	2+2	4427 x 1852 x 1300	130/-	B6	3824	4	ZV	-	261	400	M6	4x4	293	4,8	11,0	ABS,R,C,D,B,E,K
911 Carrera Cabriolet	3 149 000 Sk	CA	2	2+2	4427 x 1808 x 1310	130/-	B6	3596	4	ZV	-	239	370	M6	Z	285	5,0	11,0	ABS,R,C,D,B,E,K
911 Carrera S	3 149 000 Sk	C	2	2+2	4427 x 1808 x 1300	135/-	B6	3824	4	ZV	-	261	400	M6	Z	293	4,8	11,0	ABS,R,C,D,B,E,K
911 Carrera S Cabriolet	3 491 000 Sk	CA	2	2+2	4427 x 1808 x 1300	130/-	B6	3824	4	ZV	-	261	400	M6	Z	293	4,8	11,0	ABS,R,C,D,B,E,K
911 GT 3	3 842 000 Sk	C	2	2+2	4445 x 1830 x 1270	110/-	B6	3600	4	ZV	T	305	405	M6	Z	310	4,3	12,8	ABS,R,C,D,B,E,K
911 Turbo	4 765 000 Sk	C	2	2+2	4435 x 1830 x 1290	100/-	B6	3600	4	ZV	T	353	620	M6	4x4	310	3,7	12,8	ABS,R,C,D,B,E,K
Boxster 2,7	1 569 000 Sk	C	2	2	4315 x 1780 x 1290	260/-	B6	2687	4	ZV	-	176	270	M5	Z	256	6,2	9,6	ABS,B,C,D,E,R
Boxster S 3,2	1 885 000 Sk	C	2	2	4315 x 1780 x 1290	260/-	B6	3179	4	ZV	-	206	320	M6	Z	268	5,5	10,4	ABS,E,D,B
Cayenne	1 777 000 Sk	T	5	5	4780 x 1930 x 1700	540/1770	V8	3189	4	ZV	-	184	310	M6	4x4	214	9,1	13,2	ABS,B,C,D,T,K,R,P
Cayenne S	2 279 000 Sk	T	5	5	4780 x 1930 x 1700	540/1770	V8	4511	4	ZV	-	250	420	M6	4x4	244	6,8	15,8	ABS,B,C,D,T,K,R,P
Cayenne Turbo	3 706 000 Sk	T	5	5	4780 x 1930 x 1700	540/1770	V8	4511	4	ZV	T	331	620	A6	4x4	266	5,6	15,7	ABS,B,C,D,T,K,R,P
Cayman S 3,4	2 050 000 Sk	C	2	2+2	4341 x 1801 x 1305	410/-	B6	3387	4	ZV	-	217	340	M6	Z	275	5,4	10,6	B,C,D,E,K,P,R
RENAULT																			
Clio 1,2 16V Authentique	284 900 Sk	SS	3	5	3986 x 1707 x 1496	288/-	R4	1598	4	ZV	-	48	151	M5	P	190	10,2	6,6	ABS,B,C,D,E,P
Clio 1,2 16V LS Blue	339 900 Sk	SS	3	5	3986 x 1707 x 1496	288/-	R4	1598	4	ZV	-	55	151	M5	P	190	10,2	6,6	ABS,B,C,D,E,K,P
Clio Storia 1,2 Authentique	249 900 Sk	SS	3	5	3773 x 1639 x 1417	355/1037	R4	1149	2	ZV	-	43	93	M5	P	158	15,0	6,0	ABS,C,D
Espace 2,0 16V Dynamique	999 515 Sk	V	5	5	4661 x 1860 x 1728	291/2860	R4	1998	4	ZV	-	125	191	M6	P	185	12,5	9,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Grand Espace 2,0 dCi Privilege	1 237 515 Sk	V	5	7	4861 x 1860 x 1746	456/3050	R4	1995	4	VP	-	127	360	M6	P	204	9,8	7,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Grand Scenic 1,5 dCi LS Sportway	717 900 Sk	V	5	7	4493 x 1810 x 1636	200/1920	R4	1998	4	ZV	-	77	191	M6	P	195	10,9	8,2	ASB,B,C,D,E,K,P,R
Kangoo 1,2 Generique	335 900 Sk	V	5	5	4035 x 1672 x 1820	650/2600	R4	1461	2	VP	-	55	160	M5	P	148	16,0	5,5	A
Laguna 2,0 dCi Dynamique	986 900 Sk	SS	5	5	4598 x 1774 x 1433	430/1340	R4	1870	2	VP	-	96	300	M6	P	204	10,2	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Laguna 2,0 T 16V Expression	977 900 Sk	SS	5	5	4598 x 1774 x 1433	430/1340	R4	1998	4	ZV	T	125	270	A6	P	223	9,8	8,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Laguna Grandtour 2,0 dCi Expression	1 001 900 Sk	K	5	5	4713 x 1774 x 1433	475/1515	R4	1995	2	VP	-	110	360	M6	P	225	8,6	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Laguna Grandtour 2,0 Expression	915 900 Sk	K	5	5	4713 x 1774 x 1433	475/1515	R4	1598	4	ZV	-	103	151	M5	P	194	11,8	7,7	ABS,B,D,E,K,P
Mégane 1,4 16V LS Ice	437 900 Sk	SS	5	5	4209 x 1777 x 1458	330/1190	R4	1390	4	ZV	-	72	127	M5	P	183	12,5	6,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Mégane 1,4 Authentique	379 900 Sk	SS	3	5	4209 x 1777 x 1458	330/1190	R4	1998	4	ZV	-	74	191	M6	P	200	9,2	8,0	ABS,B,C,D,E,P
Mégane 1,5 dCi LS Sportway	516 900 Sk	SS	3	5	4209 x 1777 x 1458	330/1190	R4	1461	2	VP	T	77	240	M6	P	185	11,1	4,5	ABS,B,C,D,E,K,P
Mégane 1,5 dCi LS Sportway	611 900 Sk	SS	5	5	4209 x 1777 x 1458	330/1190	R4	1870	2	VP	T	77	300	M6	P	200	9,0	5,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Mégane Coupé-Cabriolet 1,6 16v LS	729 900 Sk	CA	2	4	4355 x 1777 x 1404	190/490	R4	1598	4	ZV	-	82	151	M5	P	195	11,8	7,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Mégane Coupé-Cabriolet 1,9dCi LS E	839 900 Sk	CA	2	4	4355 x 1777 x 1404	190/490	R4	1870	2	VP	T	96	300	M6	P	203	9,6	5,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Mégane Grandtour 1,4 16v LS Ice	462 900 Sk	K	5	5	4500 x 1777 x 1467	520/1600	R4	1390	4	ZV	-	72	127	M5	P	181	13,1	7,0	ABS,B,C,D,E,P,K
Mégane Grandtour 1,5dCi LS Ice	559 900 Sk	K	5	5	4500 x 1777 x 1467	520/1600	R4	1870	2	VP	T	77	300	M6	P	200	9,3	5,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Mégane Sedan 1,5 dCi LS Ice	559 900 Sk	S	4	5	4498 x 1777 x 1460	520/-	R4	1995	2	VP	T	77	340	M6	P	211	8,7	5,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Mégane Sedan 1,6 16v Authentique	424 900 Sk	S	4	5	4498 x 1777 x 1460	520/-	R4	1598	4	ZV	-	82	151	M5	P	193	11,1	6,8	ABS,B,C,D,E,P
Scenic 1,4 LS Ice	518 900 Sk	V	5	5	4259 x 1810 x 1620	430/1840	R4	1598	4	ZV	-	74	151	M5	P	185	12,5	7,2	ASB,B,C,D,E,P
Scenic 1,6 16V LS Sportway	610 900 Sk	V	5	5	4259 x 1810 x 1620	430/1840	R4	1995	2	VP	-	80	340	M6	P	204	11,5	5,8	ASB,B,C,D,E,K,P,R
Thalia 1,2 16V Alize	289 900 Sk	S	4	5	4171 x 1639 x 1437	510/-	R4	1149	4	ZV	-	55	105	M5	P	170	13,0	6,0	ABS,B,C,D,E,K,P
Thalia 1,2 16V Authentique	249 900 Sk	S	4	5	4171 x 1639 x 1437	510/-	R4	1149	4	ZV	-	55	105	M5	P	170	13,0	6,0	0,ABS,D,E
Twingo 1,2 Access	239 900 Sk	SS	3	4	3430 x 1630 x 1420	170/1095	R4	1149	2	ZV	-	43	93	M5	P	151	13,4	6,0	D,0,
Vel Satis 2,0 dCi Expression	1 164 856 Sk	SS	5	5	4860 x 1860 x 1577	460/1468	R4	2188	4	VP	T	110	320	M6	P	200	11,1	7,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Vel Satis 3,5 V6 24V Expression	1 323 080 Sk	SS	5	5	4860 x 1860 x 1577	460/1468	V6	3498	4	VP	-	177	330	A5	P	235	8,3	11,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
SAAB																			
9-3 Cabrio 1,8t Linear	1 315 000 Sk	CA	2	4	4635 x 1762 x 1434	235/352	R4	1988	4	ZV	T	110	240	M5	P	205	10,5	8,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Cabrio 1,8t Vector AN	1 455 000 Sk	CA	2	4	4635 x 1762 x 1434	328/240	R4	1988	4	ZV	T	110	240	M5	P	205	10,5	8,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Cabrio 2,0 TS Vector AN	1 635 000 Sk	CA	2	4	4635 x 1762 x 1434	328/240	R4	1998	4	ZV	T	154	280	M5	P	230	8,0	9,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Cabrio 2,0t Vector	1 535 000 Sk	CA	2	4	4635 x 1762 x 1434	328/240	R4	1988	4	ZV	T	129	265	M5	P	220	9,0	8,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Cabrio 2,8 TS Aero	1 735 000 Sk	CA	2	4	4635 x 1762 x 1434	328/240	V6	2796	4	ZV	T	184	350	M5	P	245	7,3	10,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 1,8t Linear	1 005 000 Sk	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1998	4	ZV	T	110	240	M5	P	205	10,2	8,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 1,9 TiD PF Linear	1 035 000 Sk	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1910	4	VP	T	88	280	M5	P	195	12,0	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 1,9 TTiDS PF Linear	1 105 000 Sk	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1910	4	VP	T	110	320	M5	P	200	10,2	6,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 2,0 t Linear SP	1 085 000 Sk	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1988	4	ZV	T	129	265	M5	P	215	8,8	8,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 2,0 TS Vector	1 325 000 Sk	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	R4	1988	4	ZV	T	154	209	M6	P	230	7,9	8,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Combi 2,8 TS Aero	1 395 000 Sk	K	5	5	4654 x 1762 x 1492	419/1273	V6	2796	4	ZV	T	184	350	M6	P	245	7,3	10,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 1,8i Linear	775 000 Sk	S	4	5	4635 x 1762 x 1466	425/-	R4	1796	4	ZV	T	90	167	M5	P	200	11,5	7,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 1,9 TiDs Vector	1 105 000 Sk	S	4	5	4635 x 1762 x 1466	425/-	R4	1910	2	VP	T	88	280	M6	P	200	11,5	5,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 2,0 t Linear SP	1 035 000 Sk	S	4	5	4635 x 1762 x 1466	425/-	R4	1988	4	ZV	T	129	265	M5	P	225	8,5	8,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-3 Sport Sedan 2,8 TS Aero	1 345 000 Sk	S	4	5	4635 x 1762 x 1466	425/-	V6	2796	4	ZV	T	184	350	M6	P	245	7,3	10,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
9-5 Sedan 1,9 TIDS Linear	1 105 000 Sk	S	4	5	4805 x 1792 x 1449	500/-	R4	1910	4	VP	T	110	320	M5	P	205	11,0	6,5	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
9-5 Sedan 2,0 LPT Linear	1 005 000 Sk	S	4	5	4805 x 1792 x 1449	500/-	R4	1985	4	ZV	T	110	240	M5	P	215	9,8	9,2	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
9-5 Sedan 2,0 LPT Vector	1 205 000 Sk	S	4	5	4805 x 1792 x 1449	500/-	R4	1985	4	ZV	T	110	240	M5	P	215	9,8	9,2	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
9-5 Sedan 2,3 LPT Linear	1 095 000 Sk	S	4	5	4805 x 1792 x 1449	500/-	R4	2290	4	ZV	T	136	280	M5	P	225	8,3	9,3	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
9-5 Sedan 2,3 TS Aero	1 445 000 Sk	S	4	5	4805 x 1792 x 1449	500/-	R4	2290	4	ZV	T	162	310	M5	P	235	7,8	8,9	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
9-5 Combi 1,9 TIDS PF Linear	1 155 000 Sk	K	5	5	4841 x 1792 x 1459	416/1490	R4	2172	4	VP	T	88	280	M5	P	205	11,5	6,7	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
9-5 Combi 1,9 TIDS PF Vector	1 355 000 Sk	K	5	5	4841 x 1792 x 1459	416/1490	R4	2172	4	VP	T	88	280	M5	P	205	11,5	6,7	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
9-5 Combi 2,0 LPT Vector	1 255 000 Sk	K	5	5	4841 x 1792 x 1459	416/1490	R4	1985	4	ZV	T	110	240	M5	P	210	10,2	9,2	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
9-5 Combi 2,0 LPT Linear	1 055 000 Sk	K	5	5	4841 x 1792 x 1459	416/1490	R4	1985	4	ZV	T	110	240	M5	P	210	10,2	9,2	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T
9-5 Combi 2,3 LPT Linear	1 145 000 Sk	K	5	5	4841 x 1792 x 1459	416/1490	R4	2290	4	ZV	T	136	280	M5	P	225	8,8	9,1	ABS,C,K,E,P,R,D,B,T

Nissan Primera

Nissan 350 Z

Nissan X-Trail

Opel Agila

Opel Astra

Opel Vectra Caravan

Opel Signum

Peugeot 206

Peugeot 307 SW

Peugeot 407 SW

Peugeot 607

Peugeot 807

Porsche Boxster

Porsche Cayenne

Renault Modus

Renault Clio

Renault Megane

Renault Laguna

Renault Scenic

Saab 9-3 Cabrio

Saab 9-3

Saab 9-5

Saab 9-5 Wagon

Seat Altea

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prepĺňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
SEAT																			
Alhambra 1,8i 20VT Reference	993 200 Sk	V	5	5/7	4634 x 1816 x 1820	256/2610	R4	1595	2	ZV	T	110	220	M6	P	199	10,9	9,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Alhambra 1,9TDi Stylance	1 105 000 Sk	V	5	5/7	4634 x 1816 x 1820	256/2610	R4	1896	2	VP	T	85	310	M6	P	181	13,7	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Alhambra 1,9TDi Stylance 4x4	1 194 300 Sk	V	5	5/7	4634 x 1816 x 1820	256/2610	R4	1896	2	VP	T	85	310	M6	4x4	178	14,7	7,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Alhambra 2,0TDi Reference	998 400 Sk	V	5	5/7	4634 x 1816 x 1820	256/2610	R4	1968	4	VP	T	103	310	M6	P	192	8,5	6,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Altea 1,6i Reference	582 800 Sk	SS	5	5	4280 x 1768 x 1568	409/-	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	181	12,8	7,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T
Altea 1,9TDi Reference	652 300 Sk	SS	5	5	4280 x 1768 x 1568	409/-	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	P	183	12,3	5,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T
Altea 2,0TDi Stylance	801 700 Sk	SS	5	5	4280 x 1768 x 1568	409/-	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	201	9,9	5,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Altea 2,0TSI FR	874 900 Sk	SS	5	5	4325 x 1768 x 1568	409/-	R4	1984	4	ZV	-	147	280	M6	P	220	7,7	8,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Altea Freetrack 2,0TDi FreeTrack	899 900 Sk	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	532/-	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	196	10,2	6,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T
Altea Freetrack 2,0TDi FreeTrack 4x4	1 039 900 Sk	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	490/-	R4	1968	4	VP	T	125	350	M6	4x4	204	8,7	6,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Altea Freetrack 2,0TSI FreeTrack 4x4	999 900 Sk	K	5	5	4493 x 1788 x 1622	490/-	R4	1984	4	VP	-	147	280	M6	4x4	214	7,5	9,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Altea XL 1,6i Reference	625 800 Sk	K	5	5	4467 x 1768 x 1581	532/1604	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	181	13,0	7,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T
Altea XL 1,9TDi Reference	691 100 Sk	K	5	5	4467 x 1768 x 1581	532/1604	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	P	183	12,6	5,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T
Altea XL 2,0TDi Stylance	827 600 Sk	K	5	5	4467 x 1768 x 1581	532/1604	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	201	10,0	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T
Cordoba 1,2i 12V Reference	392 100 Sk	S	4	5	4280 x 1698 x 1441	485/1140	R3	1198	4	ZV	-	51	112	M5	P	171	14,7	5,9	ABS,D,K
Cordoba 1,4i 16V Reference	397 500 Sk	S	4	5	4280 x 1698 x 1441	485/1140	R4	1390	4	ZV	-	63	130	M5	P	181	12,4	6,5	ABS,D,K
Cordoba 1,4TDi Stylance	493 100 Sk	S	4	5	4280 x 1698 x 1441	485/1140	R3	1896	2	VP	T	59	195	M5	P	177	13,2	4,6	ABS,C,D,E,K,P
Cordoba 1,9TDi Reference	476 800 Sk	S	4	5	4280 x 1698 x 1441	485/1140	R4	1896	2	VP	T	74	240	M5	P	192	11,1	4,9	ABS,D,K
Ibiza 1,2 12V Entry	328 100 Sk	SS	3	5	3977 x 1698 x 1441	267/960	R3	1198	4	ZV	-	51	112	M5	P	170	14,2	5,9	D, ABS
Ibiza 1,2i 12V Reference	348 100 Sk	SS	3	5	3977 x 1698 x 1441	267/960	R3	1198	4	ZV	-	51	112	M5	P	170	14,2	5,9	ABS,D, K
Ibiza 1,4i 16V Reference	358 000 Sk	SS	3	5	3977 x 1698 x 1441	267/960	R4	1390	4	ZV	-	63	126	M5	P	180	11,9	6,5	ABS,D,K
Ibiza 1,4i 16V Stylance	374 300 Sk	SS	3	5	3977 x 1698 x 1441	267/960	R4	1390	4	ZV	-	63	126	M5	P	180	11,9	6,5	ABS,C,D,E,K,P
Ibiza 1,4TDi Stylance	436 800 Sk	SS	3	5	3977 x 1698 x 1441	267/960	R3	1422	2	VP	T	59	195	M5	P	176	12,9	4,6	ABS,C,E,D,K,P
Ibiza 1,8 20VT FR	554 900 Sk	SS	3	5	3993 x 1698 x 1441	267/960	R4	1781	5	ZV	-	110	220	M5	P	216	8,4	7,8	ABS,C,D,E,K,P,T
Ibiza 1,8T 20V Cupra	693 200 Sk	SS	3	5	3992x1698x1441	267/960	R4	1781	5	ZV	T	132	235	M5	P	230	7,3	7,9	ABS,B,C,D,E,K,P,S,T
Leon 1,4i 16V Reference	548 900 Sk	SS	5	5	4315 x 1768 x 1458	341/-	R4	1390	4	ZV	-	63	130	M5	P	172	13,7	7,0	ABS,B,C,D,E,K,R,T
Leon 1,6i Reference	567 100 Sk	SS	5	5	4315 x 1768 x 1458	341/-	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	184	11,7	7,6	ABS,B,C,D,E,K,R,T
Leon 1,9 TDI Reference	639 300 Sk	SS	5	5	4315 x 1768 x 1458	341/-	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	P	185	11,3	5,0	ABS,B,C,D,E,K,R,T
Leon 1,9 TDI Stylance	684 000 Sk	SS	5	5	4315 x 1768 x 1458	341/-	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	P	185	11,3	5,0	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T
Leon 1,9TDi Reference	619 600 Sk	SS	5	5	4315 x 1768 x 1458	341/-	R4	1896	4	VP	T	66	210	M5	P	174	13,3	5,0	ABS,B,C,D,E,K,R,T
Leon 2,0 TDI Reference	712 300 Sk	SS	5	5	4315 x 1768 x 1458	341/-	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	205	9,3	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,T
Leon 2,0 TDI Stylance	757 000 Sk	SS	5	5	4315 x 1768 x 1458	341/-	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	205	9,3	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,P,T
Leon 2,0TSI CUPRA	923 400 Sk	SS	5	5	4323 x 1768 x 1458	341/-	R4	1984	4	ZP	T	177	300	M6	P	247	6,4	8,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Leon 2,0TSI FR	888 500 Sk	SS	5	5	4323 x 1768 x 1458	341/-	R4	1984	4	ZP	T	147	280	M6	P	229	7,3	7,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Toledo 1,6i Basis	613 600 Sk	SS	5	5	4458 x 1768 x 1568	460/1440	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	181	12,9	7,7	ABS,B,C,D,E,K,T
Toledo 1,9TDi Basis	684 400 Sk	SS	5	5	4458 x 1768 x 1568	460/1440	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	P	183	12,4	5,4	ABS,B,C,D,E,K,T
Toledo 2,0TDi Stylance	910 300 Sk	SS	5	5	4458 x 1768 x 1568	460/1440	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	201	10,0	5,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
SMART																			
Fortwo Coupé	336 075 Sk	C	3	2	2500 x 1515 x 1550	150/260	R3	698	2	ZV	T	37	80	M6	Z	135	17,2	4,7	ABS,T,D,E,C
Fortwo Coupé	361 082 Sk	C	3	2	2500 x 1515 x 1550	150/260	R3	698	2	ZV	T	45	95	M6	Z	135	16,8	4,7	ABS,T,D,E,C
Fortwo Coupé	393 324 Sk	C	3	2	2500 x 1515 x 1550	150/260	R3	799	2	VP	T	30	100	M6	Z	135	19,8	3,4	ABS,T,D,E,C
Fortwo Brabus	730 529 Sk	C	3	2	2500 x 1515 x 1550	150/260	R3	698	2	ZV	T	55	110	M6	Z	150	*16	*5,0	ABS,T,D,E,C
Fortwo Cabrio	458 983 Sk	CA	3	2	2500 x 1515 x 1550	150/260	R3	698	2	ZV	T	45	95	M6	Z	135	16,8	4,7	ABS,T,D,E,C
Fortwo Cabrio	491 225 Sk	CA	3	2	2500 x 1515 x 1550	150/260	R3	799	2	VP	T	30	100	M6	Z	135	19,8	3,4	ABS,T,D,E,C
Fortwo Cabrio Brabus	836 118 Sk	CA	3	2	2500 x 1515 x 1550	150/260	R3	698	2	ZV	T	55	110	M6	Z	150	*16	*5,0	ABS,T,D,E,C
For Four 1,1	389 344 Sk	SS	5	4	3752 x 1684 x 1450	270/910	R3	1124	4	ZV	-	47	92	M5	P	158	15,3	5,4	ABS,B,C,D,E,K
For Four 1,1	461 606 Sk	SS	5	4	3752 x 1684 x 1450	270/910	R3	1124	4	ZV	-	55	100	M5	P	165	13,4	5,5	ABS,B,C,D,E,K
For Four 1,3	500 676 Sk	SS	5	4	3752 x 1684 x 1450	270/910	R4	1332	4	ZV	-	70	125	M5	P	180	10,8	5,8	ABS,B,C,D,E,K
For Four 1,5	533 460 Sk	SS	5	5	3752 x 1684 x 1450	270/910	R4	1499	4	ZV	-	80	145	M5	P	190	9,8	5,1	ABS,B,C,D,E,K
For Four 1,5 cdi 50kW	545 670 Sk	SS	5	5	3752 x 1684 x 1450	270/910	R3	1493	4	VP	T	50	160	M5	P	160	13,9	4,6	ABS,B,C,D,E,K
For Four 1,5 cdi 70kW	587 770 Sk	SS	5	5	3752 x 1684 x 1450	270/910	R3	1493	4	VP	T	70	210	M5	P	180	10,5	4,6	ABS,B,C,D,E,K
SSANGYONG																			
Actyon A200 Xdi Plus	819 900 Sk	T	5	5	4455 x 1880 x 1735	321/-	R4	1998	4	VP	T	104	340	M5	4x4	177	13,2	7,8	ABS,B,D,C,E,K,S
Actyon A200 Comfort MT	917 900 Sk	T	5	5	4456 x 1880 x 1735	321/-	R4	1998	4	VP	T	104	340	M5	4x4	170	13,4	7,8	ABS,B,D,C,E,K,S
Actyon A200 Comfort AT	966 900 Sk	T	5	5	4457 x 1880 x 1735	321/-	R4	1998	4	VP	T	104	340	A4	4x4	170	13,4	8,5	ABS,B,D,C,E,K,S
Actyon A200S Sports	844 900 Sk	T	4	5	4965 x 1900 x 1755	-	R4	1998	4	VP	-	104	310	M5	4x4	161	13,4	8,0	ABS,B,D,C,E,K,S
Rexton II RX 270 XVT Comfort Plus	1 399 990 Sk	T	5	5	4720 x 1870 x 1760	935/1524	R5	2696	4	VP	T	137	402	A5	4x4	181	11,6	9,2	ABS,B,C,D,E,K,T
Rexton II RX 270 Xdi Plus	1 079 900 Sk	T	5	5	4720 x 1870 x 1760	935/1524	R5	2696	4	VP	T	121	340	M5	4x4	177	13,2	8,9	ABS,D,C,E,K
Rodius SV270 Premium	1 039 900 Sk	V	5	7	5125 x 1915 x 1820	875/3146	R5	2696	4	VP	T	121	342	M5	4x4	169	13,5	9,2	ABS,C,D,E,K,S
New Kyron M200 XDi Special	863 900 Sk	T	5	5	4660 x 1880 x 1740	625/-	R4	1998	4	VP	T	104	310	M5	P	167	16,2	8,1	ABS,C,D,E,K,S
New Kyron M200 XDi Plus	971 900 Sk	T	5	5	4660 x 1880 x 1740	625/-	R4	1998	4	VP	T	104	310	A5	P	167	16,2	8,1	ABS,C,D,E,K,S
New Kyron M270 XDi Comfort	1 115 900 Sk	T	5	5	4660 x 1880 x 1740	625/-	R5	2696	4	VP	T	121	340	A5	4x4	174	16,2	9,5	ABS,C,D,E,K,S
SUBARU																			
Forester 2,0 Basic	930 000 Sk	T	5	5	4485 x 1735 x 1585	390/1590	B4	1994	4	ZV	-	92	184	M5	4x4	179	10,8	9,0	ABS,B,C,D,E,K,R
Forester 2,0 Premium	992 000 Sk	T	5	5	4485 x 1735 x 1585	390/1590	B4	1994	4	ZV	-	92	184	M5	4x4	179	10,8	9,0	ABS,B,C,D,E,K,R
Forester 2,0 Premium AT	1 055 000 Sk	T	5	5	4485 x 1735 x 1585	390/1590	B4	1994	4	ZV	-	92	184	A4	4x4	168	13,4	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R
Forester 2,5 Exclusive Turbo	1 230 000 Sk	T	5	5	4485 x 1735 x 1585	390/1590	B4	2457	4	ZV	T	169	320	M5	4x4	221	6,0	10,7	ABS,B,C,D,E,K,R
Forester 2,5 Exclusive Turbo AT	1 309 000 Sk	T	5	5	4485 x 1735 x 1585	390/1590	B4	2457	4	ZV	T	169	320	A4	4x4	214	7,6	10,5	ABS,B,C,D,E,K,R
Impreza 2,0 Classic	749 000 Sk	S	4	5	4465 x 1740 x 1440	400/-	B4	1994	4	ZV	-	118	186	M5	4x4	203	8,8	9,0	ABS,C,D,E,R
Legacy 2,0 T.W.	1 010 000 Sk	S	4	5	4665 x 1730 x 1435	450/-	B4	1994	4	ZV	T	121	187	A5	4x4	214	9,5	8,7	ABS,C,D,E,K,R
Legacy 3,0 SDN	1 645 000 Sk	S	4	5	4665 x 1730 x 1435	450/-	B6	3000	4	ZV	-	180	297	M6	4x4	243	6,9	12,1	ABS,C,D,E,K,R
Legacy Outback 2,5 Premium	1 218 000 Sk	K	5	5	4730 x 1770 x 1545	530/1645	B4	2457	4	ZV	-	121	226	M5	4x4	198	9,8	8,9	ABS,C,D,E,K,R
Legacy Outback 2,5 Premium AT	1 300 000 Sk	K	5	5	4730 x 1770 x 1545	530/1645	B4	2457	4	ZV	-	121	226	A4	4x4	197	10,9	8,9	ABS,C,D,E,K,R
Legacy Outback 3,0 H6 Exclusive	1 645 000 Sk	K	5	5	4730 x 1770 x 1545	530/1645	B6	3000	4	ZV	-	180	297	A5	4x4	224	8,5	9,9	ABS,C,D,E,K,R
SUZUKI																			
Grand Vitara 1,6 VVT JX-A	697 000 Sk	T	3	4	4005 x 1810 x 1695	184/964	R4	1586	4	ZV	-	78	145	M5	4x4	160	14,4	8,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Preplňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Grand Vitara 1,9 DDiS JLX-A	838 000 Sk	T	5	5	4470 x 1810 x 1695	398/1386	R4	1870	2	VP	T	95	300	M5	4x4	170	13,2	7,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Grand Vitara 1,9 DDiS JLX-EL	939 000 Sk	T	5	5	4470 x 1810 x 1695	398/1386	R4	1870	2	VP	T	95	300	M5	4x4	170	13,2	7,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Grand Vitara 2,0 JLX-EL	889 000 Sk	T	5	5	4470 x 1810 x 1695	398/1386	R4	1995	4	ZV	-	103	183	M5	4x4	175	12,5	9,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
Ignis 1,3 GLX 4x4	380 000 Sk	V	5	5	3770 x 1605 x 1565	236/1002	R4	1328	4	ZV	-	69	118	M5	4x4	155	11,6	6,9	ABS,C,D,E,R
Ignis 1,3 GS	406 000 Sk	V	5	5	3770 x 1630 x 1605	236/1002	R4	1328	4	ZV	-	69	118	M5	P	160	11,1	6,5	ABS,B,C,D,E,K,R
Ignis 1,5 GS 4x4	465 000 Sk	V	5	5	3770 x 1630 x 1605	236/1002	R4	1490	4	ZV	-	73	133	M5	4x4	165	11,0	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R
Jimny 1,3 JLX	509 000 Sk	T	3	4	3645 x 1600 x 1705	113/816	R4	1328	4	ZV	-	62	110	M5	4x4	140	14,1	7,3	ABS,C,D,E
Swift 1,3 GC	285 000 Sk	SS	3	4	3760 x 1690 x 1500	213/562	R4	1328	4	ZV	-	66	118	M5	P	175	11,0	5,8	ABS,D
Swift 1,3 GLX	340 000 Sk	SS	5	5	3760 x 1690 x 1500	213/562	R4	1328	4	ZV	-	66	118	M5	P	175	11,0	5,8	ABS,C,D,E,P,R
Swift 1,3 GLX 4x4	410 000 Sk	SS	5	5	3705 x 1690 x 1535	198/547	R4	1328	4	ZV	-	67	118	M5	4x4	167	12,8	6,3	ABS,C,D,E,P,R
Swift 1,3 GS	395 000 Sk	SS	3	4	3760 x 1690 x 1500	213/562	R4	1328	4	ZV	-	66	118	M5	P	175	11,0	5,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Swift 1,3 GS	410 000 Sk	SS	5	5	3760 x 1690 x 1500	213/562	R4	1328	4	ZV	-	66	118	M5	P	175	11,0	5,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Swift 1,5 GS	435 000 Sk	SS	5	5	3760 x 1690 x 1500	213/562	R4	1490	4	ZV	-	74	133	M5	P	185	10,0	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Swift Sport 1,6	499 000 Sk	SS	3	4	3765 x 1690 x 1500	213/495	R4	1586	4	ZV	-	92	148	M5	P	200	8,9	7,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
SX4 1,5 GC	369 000 Sk	SS	5	5	4100 x 1730 x 1555	270/1045	R4	1490	4	ZV	-	73	133	M5	P	175	11,0	6,8	ABS,D
SX4 1,5 GLX	409 000 Sk	SS	5	5	4100 x 1730 x 1560	270/1045	R4	1490	4	ZV	-	73	133	M5	P	175	11,0	6,8	ABS,C,D,E,P,R
SX4 1,5 GS	494 000 Sk	SS	5	5	4100 x 1730 x 1560	270/1045	R4	1490	4	ZV	-	73	133	M5	P	175	11,0	6,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R
SX4 1,6 GS 4x4	567 000 Sk	SS	5	5	4140 x 1755 x 1620	270/1045	R4	1586	4	ZV	-	79	145	M5	4x4	170	11,5	7,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
SX4 1,9 DDiS GS 4x4	654 000 Sk	SS	5	5	4140 x 1755 x 1620	270/1045	R4	1910	2	VP	T	88	280	M6	P	180	11,2	6,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S
SX4 Sedan 1,6	503 000 Sk	S	4	5	4490 x 1730 x 1545	515	R4	1586	4	ZV	-	79	145	M5	P	180	10,7	6,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R
SX4 Sedan 1,6 A/T	531 000 Sk	S	4	5	4490 x 1730 x 1545	515	R4	1586	4	ZV	-	79	145	A4	P	170	12,3	7,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R
ŠKODA																			
Nová Fabia 1.2 44 kW Classic	309 900 Sk	SS	5	5	3992 x1642 x 1498	300/1163	R3	1198	2	ZV	-	44	108	M5	P	155	16,5	5,9	ABS,B,D
Nová Fabia 1.4 63 kW Sport	424 900 Sk	SS	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R4	1390	4	ZV	-	63	132	M5	P	174	12,3	6,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Nová Fabia 1.9 TDI 77 kW Elegance	534 900 Sk	SS	5	5	3992 x 1642 x 1498	300/1163	R4	1896	4	VP	-	77	240	M5	P	190	10,8	4,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Nová Fabia 1,4 TDI 51 kW Combi	424 900 Sk	K	5	5	4239 x 1642 x 1498	480/1460	R3	1422	2	VP	-	51	155	M5	P	164	15,4	4,8	ABS,B,D
Fabia Sedan 1,4 16V Classic Plus	419 990 Sk	S	4	5	4232 x 1646 x 1449	438/789	R4	1390	4	ZV	-	55	126	A4	P	166	17,0	7,8	ABS,C,D,E,K,P,S
Fabia Sedan 1,4 TDI PD Ambiente	472 990 Sk	S	4	5	4233 x 1646 x 1449	438/789	R3	1422	2	VP	T	59	195	M5	P	172	14,0	4,6	ABS,C,D,E,P,S
Fabia Sedan 1,9 TDI PD Ambiente	525 990 Sk	S	4	5	4234 x 1646 x 1449	438/789	R4	1896	2	VP	T	74	240	M5	P	185	11,5	4,9	ABS,C,D,E,K,P,S
Fabia Combi 1,2 HTP Classic	374 990 Sk	K	5	5	4232 x 1646 x 1452	426/1225	R3	1198	4	ZV	-	47	112	M5	P	160	15,9	6,0	ABS,C,D,E,P,S
Fabia Combi 1,4 16V Ambiente	484 990 Sk	K	5	5	4233 x 1646 x 1452	426/1225	R4	1390	4	ZV	-	55	126	A4	P	169	14,1	6,5	ABS,C,D,E,P,S
Fabia Combi 2,0 Elegance	554 990 Sk	K	5	5	4234 x 1646 x 1452	426/1225	R4	1984	2	ZV	-	85	170	M5	P	197	10,1	7,7	ABS,C,D,E,K,P,S
Fabia Combi 1,4 TDI PD Ambiente	487 990 Sk	K	5	5	4235 x 1646 x 1452	426/1225	R3	1422	2	VP	T	51	155	M5	P	166	15,8	4,7	ABS,C,D,E,P,S
Fabia Combi 1,9 TDI PD Ambiente	540 990 Sk	K	5	5	4236 x 1646 x 1452	426/1225	R4	1896	2	VP	T	74	240	M5	P	187	11,6	4,9	ABS,C,D,E,P,S
Roomster 1,2 HTP 12V 47 kW Style	434 990 Sk	SS	5	5	4205 x 1684 x 1607	450/1555	R3	1198	4	ZV	-	47	112	M5	P	155	16,9	6,9	ABS,B,C,D,E,K,P
Roomster 1,6 16V 77 kW Sport	539 990 Sk	SS	5	5	4206 x 1684 x 1607	450/1556	R4	1598	4	ZV	-	77	155	M5	P	184	10,9	7,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Roomster 1,9 TDI PD Comfort	599 990 Sk	SS	5	5	4207 x 1684 x 1607	450/1557	R4	1896	4	VP	T	77	240	M5	P	182	11,5	5,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Roomster Scout 1,4 16V 63 kW	499 990 Sk	SS	5	5	4219 x 1695 x 1650	450/1780	R4	1390	4	ZV	-	63	132	M6	P	171	13,0	6,8	ABS,B,D
Roomster Scout 1,9 TDI PD 77kW	594 990 Sk	SS	5	5	4220 x 1695 x 1650	450/1781	R4	1896	4	VP	T	77	240	M7	P	182	11,5	5,3	ABS,B,D
Octavia 1,6 MPI 75 kW Classic	524 990 Sk	S	4	5	4572 x 1769 x 1462	560/1350	R4	1595	4	ZV	-	75	148	M5	P	190	12,3	7,4	ABS,B,C,D
Octavia 1,9 Tdi PD 77 kW Elegance	684 990 Sk	S	4	5	4574 x 1769 x 1462	560/1352	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	P	192	11,8	4,9	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia 1,4 MPI 59 kW Classsic	469 900 Sk	S	4	5	4575 x 1769 x 1462	560/1353	R4	1390	2	ZV	-	59	132	M5	P	173	14,2	7,0	ABS,B,C,D
Octavia 1,6 FSI 85 kW Ambiente	619 990 Sk	S	4	5	4577 x 1769 x 1462	560/1355	R4	1598	2	ZP	-	85	155	M5	P	198	11,2	6,6	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia 2,0 FSI 110 kW Ambiente	724 990 Sk	S	4	5	4578 x 1769 x 1462	560/1356	R4	1984	2	ZP	-	110	200	A6	P	210	10,1	8,3	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia 2,0 TDI PD Elegance	764 990 Sk	S	4	5	4580 x 1769 x 1462	560/1358	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	208	9,6	5,5	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia RS 2,0 TFSI 147 kW	849 990 Sk	S	4	5	4578 x 1769 x 1447	560/1420	R4	1984	4	ZV	-	147	280	M6	P	240	7,3	7,9	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia Combi 1,6 MPI Classic	569 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	580/1620	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	188	12,4	7,4	ABS,B,C,D
Octavia Combi 1,6 FSI Elegance	719 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	580/1620	R4	1598	2	ZP	-	85	155	A6	P	198	11,4	6,6	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia Combi 2,0 FSI 4x4	817 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	580/1620	R4	1984	2	ZP	-	110	200	A6	4x4	210	10,2	8,3	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia Combi 1,9 TDI 4x4	777 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	580/1620	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	4x4	191	11,9	5,1	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia Combi 2,0 TDI Elegance	809 990 Sk	K	5	5	4572 x 1769 x 1468	580/1620	R4	1968	4	VP	T	103	320	A6	P	207	9,7	6,0	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia Combi TOUR 1,6 MPI	484 990 Sk	K	5	5	4513 x 1731 x 1457	548/1512	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	190	11,9	7,3	ABS,D
Octavia Combi TOUR 1,8 20V T	564 990 Sk	K	5	5	4514 x 1731 x 1457	548/1513	R4	1781	5	ZV	T	110	210	M5	P	219	8,5	7,9	ABS,D
Octavia Combi TOUR 1,9 TDi	558 990 Sk	K	5	5	4515 x 1731 x 1457	548/1514	R4	1896	2	VP	T	74	240	M5	P	189	11,9	5,1	ABS,D
Octavia Combi RS 2,0 TDI PD	924 990 Sk	K	5	5	4579 x 1769 x 1451	580/1620	R4	1968	4	VP	T	125	350	M6	P	224	8,6	5,9	ABS,B,C,D,E,K,P
Octavia Scout 2,0 TDI PD 103 kW	1 014 990 Sk	K	5	5	4581 x 1784 x 1533	580/1620	R4	1968	4	VP	T	130	320	M6	4x4	197	10,2	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P
Superb 1,8 T Comfort	929 990 Sk	S	4	5	4803 x 1765 x 1444	462/-	R4	1781	5	ZV	T	110	210	M5	P	216	9,5	8,3	D,ABS,B,E,K,C,P,R,T,S
Superb V6 2,8 Comfort	1 029 990 Sk	S	4	5	4803 x 1765 x 1444	462/-	V6	2771	4	ZV	-	142	280	M5	P	237	8,0	9,6	D,ABS,B,E,K,C,P,R,T,S
Superb V6 2,8 Elegance	1 214 990 Sk	S	4	5	4803 x 1765 x 1444	462/-	V6	2771	4	ZV	-	142	280	A5	P	232	9,4	10,5	D,ABS,B,E,K,C,P,R,T,S
Superb 2,0 TDI PD Classic	892 990 Sk	S	4	5	4803 x 1765 x 1444	462/-	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	215	9,9	6,3	D,ABS,B,E,K,C,P,R,T,S
Praktik 1,4 16V 63 kW	362 938 Sk	SS	5	5	4205 x 1684 x 1607	1900/-	R4	1390	4	ZV	-	63	132	M5	P	171	13,0	6,8	ABS, D
Praktik 1,4 TDI PD 59 kW	428 388 Sk	SS	5	5	4206 x 1684 x 1607	1900/-	R3	1422	2	ZV	-	59	195	M5	P	165	14,7	5,1	ABS, D
TOYOTA																			
Yaris 1,0 VVTi Base	319 900 Sk	SS	3	5	3610 x 1660 x 1490	205/305	R4	998	4	ZV	-	50	90	M5	P	156	12,0	5,7	A,ABS,R,P,0
Aygo 1,0 VVT-i	272 900 Sk	SS	3	4	3410 x 1615 x 1465	139/-	R3	998	4	ZV	-	50	93	M5	P	157	14,2	4,6	ABS,D,R
Aygo 1,4 D +	368 900 Sk	SS	3	4	3410 x 1615 x 1465	139/-	R4	1398	2	VP	T	40	130	M5	P	154	16,8	4,1	ABS,B,C,D,E,R
Aygo 1,0 VVT-i Cool +	342 900 Sk	SS	5	4	3410 x 1615 x 1465	139/-	R3	998	4	ZV	-	50	93	M5	P	157	14,2	4,6	ABS,B,C,D,E,K,R
Aygo 1,4 D +	375 900 Sk	SS	5	4	3410 x 1615 x 1465	139/-	R4	1398	2	VP	T	40	130	M5	P	154	16,8	4,1	ABS,B,C,D,E,R
Yaris 1,0 VVTi Terra Cool	319 900 Sk	SS	3	5	3750 x 1695 x 1530	272/1086	R3	998	4	ZV	-	51	93	M5	P	155	15,7	5,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Yaris 1,3 VVTi Sol	440 900 Sk	SS	5	5	3750 x 1695 x 1530	272/1086	R4	1298	4	ZV	-	64	121	M5	P	170	13,1	5,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Yaris 1,4 D-4D Terra Cool	459 000 Sk	SS	5	5	3750 x 1695 x 1530	272/1086	R4	1364	2	VP	T	66	190	M5	P	175	10,7	4,5	ABS,B,C,D,E,P,R
Auris 2,0 I D-4D 125 Sol	699 900 Sk	SS	5	5	4220 x 1760 x 1515	354/-	R4	1998	4	VP	T	93	215	M6	P	195	10,3	5,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Auris 1,6 I Dual VVT-I Sol	579 900 Sk	SS	5	5	4220 x 1760 x 1515	354/-	R4	1598	4	ZV	-	91	150	M5	P	190	10,4	7,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Auris 1,4 I D-4D 90 Sol	619 900 Sk	SS	5	5	4220 x 1760 x 1515	354/-	R4	1394	4	VP	T	66	215	M5	P	175	12,0	5,0	ABS,B,C,D,E,P,R
Auris 1,4 I D-4D 90 Sol	659 900 Sk	SS	5	5	4220 x 1760 x 1515	354/-	R4	1394	4	VP	-	66	150	MM5	P	175	14,7	5,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Auris 2,2 I D-4D 180	879 900 Sk	SS	5	5	4220 x 1760 x 1515	354/-	R4	2231	4	VP	T	130	215	M5	P	210	8,1	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Corolla Verso 1,6 VVT-i Terra	694 900 Sk	K	5	5	4360 x 1770 x 1620	667/1563	R4	1598	4	ZV	-	81	150	M6	P	175	12,7	7,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T

Seat Ibiza

Seat Leon

Seat Alhambra

Smart Fortwo

Smart Forfour

SsangYong Kyron

Subaru Impreza

Subaru Station Wagon

Suzuki Swift 3 dv

Suzuki Swift 5 dv

Suzuki Ignis

Suzuki SX 4

Suzuki Jimmy

Suzuki Grand Vitara

Škoda Fabia

Škoda Fabia Combi

Škoda Octavia Tour Combi

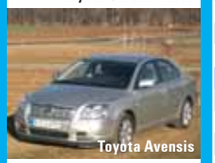
Škoda Octavia

Škoda Superb

Toyota Yaris

Toyota Corolla

Toyota Corolla Verso


Toyota Avensis

Toyota Prius

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Preplňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
Corolla Verso 2,2 D-4D 180 Clean Po	984 900 Sk	K	5	7	4360 x 1770 x 1620	91/1563	R4	2231	4	VP	T	130	400	M6	P	205	8,8	6,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis 1,8 VVT-i Terra - sedan	764 900 Sk	S	4	5	4520 x 1710 x 1430	500/-	R4	1794	4	ZV	-	95	170	M5	P	200	10,3	7,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis 2,0 D-4D Sol	884 900 Sk	SS	5	5	4520 x 1710 x 1430	500/-	R4	2231	4	VP	T	130	400	M6	P	220	8,6	6,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis Kombi 2,0 VVT-i, Exclusive	999 900 Sk	K	5	5	4600 x 1710 x 1500	530/1000	R4	1998	4	ZP	-	108	196	M5	P	210	9,6	8,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis Kombi 2,0 D-4D Sol	934 900 Sk	K	5	5	4600 x 1710 x 1500	530/1000	R4	2231	4	VP	T	130	400	M6	P	220	8,6	6,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis Kombi 2,0 VVT-i AUT Exclus	1 104 900 Sk	K	5	5	4600 x 1710 x 1500	530/1000	R4	1998	4	ZP	-	108	196	A4	P	205	9,6	9,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis Kombi 2,0 D-4D Terra	844 900 Sk	K	5	5	4600 x 1710 x 1500	530/1000	R4	1995	4	VP	T	85	280	M5	P	195	11,4	6,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Avensis Kombi 2,0 D-4D Sol	934 900 Sk	K	5	5	4600 x 1710 x 1500	530/1000	R4	1995	4	VP	T	85	280	M5	P	195	11,4	6,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Avensis Kombi 2,4 VVT-i Lux	1 264 900 Sk	K	5	5	4600 x 1710 x 1500	530/1000	R4	2362	4	ZP	-	120	230	A5	P	220	9,3	9,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Prius 1,5 VVT-i Sol	899 900 Sk	SS	5	5	4450 x 1725 x 1490	408/-	R4	1497	4	ZV	-	57	115	CVT	P	170	10,9	4,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Prius 1,5 VVT-i Lux	924 900 Sk	SS	5	5	4450 x 1725 x 1490	408/-	R4	1497	4	ZV	-	57	115	CVT	P	170	10,9	4,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Land Cruiser 3,0 D-4D Base	1 325 000 Sk	T	3	5	4365 x 1790 x 1890	403/-	R4	2982	4	VP	T	122	410	M6	4x4	175	11,5	9,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Prius 1,5 VVT-i - LUX+	1 049 900 Sk	SS	5	5	4450 x 1725 x 1490	408/-	R4	1497	4	ZV	-	57	115	CVT	P	170	10,9	4,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Land Cruiser 3,0 D-4D Terra	1 505 900 Sk	T	5	5	4850 x 1875 x 1905	620/-	R4	2982	4	VP	T	122	410	A5	4x4	175	11,2	9,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Land Cruiser 3,0 D-4D Sol	1 575 900 Sk	T	5	8	4850 x 1875 x 1905	193/-	R4	2982	4	VP	T	122	410	M6	4x4	175	11,5	9,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R
RAV 4 2,0 VVT-I Base	869 900 Sk	T	5	5	4395 x 1815 x 1685	586/-	R4	1998	4	ZP	-	112	195	M5	4x4	185	10,6	8,6	ABS,C,D,E,P
RAV 4 2,2 D-4D Terra	1 039 900 Sk	T	5	5	4396 x 1815 x 1685	586/-	R4	2231	4	VP	T	100	310	M6	4x4	180	10,5	6,6	ABS,C,D,E,P,R,K
VOLKSWAGEN																			
CrossTouran 1.6	733 458 Sk	V	5	5	4407 x 1794 x 1635	571/-	R4	1595	4	ZV	-	75	148	M5	P	179	12,9	8,1	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
CrossTouran 1.9 TDI DSG DPF	931 643 Sk	V	5	5	4407 x 1794 x 1635	571/-	R4	1896	4	VP	-	77	250	A6	P	177	13,2	6,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
CrossTouran 2.0 TDI DSG DPF	1 031 659 Sk	V	5	5	4407 x 1794 x 1635	571/-	R4	1968	4	VP	-	125	350	M6	P	212	9,6	6,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Eos 2,0 FSI	919 320 Sk	C	5	5	4407 x 1791 x 1443	380/205	R4	1984	2	ZP	-	110	200	M6	P	210	9,8	8,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Eos 2.0 TDI DSG	1 014 716 Sk	C	5	5	4407 x 1791 x 1443	380/205	R4	1968	2	VP	-	103	320	A6	P	203	10,3	6,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Fox 1,2	273 825 Sk	SS	3	4	3828 x 1660 x 1544	260/1016	R3	1198	2	ZV	-	40	108	M5	P	148	17,5	6,0	ABS,D
Golf 1,4 TSI Trend	572 856 Sk	SS	5	5	4205 x 1760 x 1590	395/1450	R4	1390	4	ZV	-	90	200	M6	P	197	9,4	6,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Golf 1,6 Comfortline	582 662 Sk	SS	5	5	4204 x 1759 x 1485	350/1305	R4	1595	4	ZP	-	75	148	M5	P	184	10,8	7,5	ABS,B,C,D,E,K,R,S
Golf GTI 2,0 Turbo FSI	861 251 Sk	SS	5	5	4204 x 1759 x 1485	350/1305	R4	1984	4	ZP	T	147	280	M6	P	235	7,2	8,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Golf GTI 2.0 Turbo FSI	861 251 Sk	SS	5	5	4204 x 1759 x 1485	350/1305	R4	1984	4	VP	T	147	280	M6	P	235	7,2	8,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Golf GTI Edition 30 2.0 Turbo FSI	985 348 Sk	SS	5	5	4204 x 1759 x 1485	350/1305	R4	1984	4	VP	T	169	300	M6	P	245	6,8	8,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Golf Plus 1,4 Comfortline	605 716 Sk	SS	5	5	4206 x 1759 x 1580	395/505	R4	1390	4	ZP	-	59	132	M5	P	165	15,2	7,4	ABS,B,C,D,E,K,R,S
Golf Plus 2,0 TDI Sportline	812 526 Sk	SS	5	5	4206 x 1759 x 1580	395/505	R4	1968	4	VP	-	103	320	M6	P	200	9,7	6,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Golf Plus 2,0 TDI Trend	662 604 Sk	SS	5	5	4205 x 1760 x 1590	395/1450	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	P	202	9,7	5,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Golf R32 3,2 V6 4 Motion DSG	1 181 684 Sk	SS	5	5	4246 x 1759 x 1465	275/1230	V6	3189	4	ZV	-	184	320	A6	P	248	6,2	9,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Golf Varian 2,0 TDI Sportline	921 322 Sk	K	5	5	4556 x 1781 x 2578	505/1495	R4	1968	4	VP	-	103	320	M6	P	205	9,8	5,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Golf Variant 1,4 Trendline	567 000 Sk	K	5	5	4556 x 1781 x 2578	505/1495	R4	1390	4	ZV	-	59	132	M5	P	168	14,9	6,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R
Jetta 1,6 FSI Comfortline	732 174 Sk	S	4	5	4554 x 1781 x 1459	527/-	R4	1598	4	ZP	-	85	155	M6	P	144	11,2	6,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,T
Jetta 1,9 TDI Trendline DSG	760 721 Sk	S	4	5	4554 x 1781 x 1459	527/-	R4	1896	4	VP	T	77	250	A6	P	187	11,8	5,7	ABS,B,C,D,E,K,R,T
Jetta 2.0 Turbo FSI DSG Sportline	963 783 Sk	S	4	5	4554 x 1781 x 1459	527/-	R4	1984	4	VP	T	147	280	A6	P	233	7,2	8,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Multivan 2.0 Startline	943 160 Sk	V	5	5	4890 x 1904 x 1970	1210/4525	R4	1984	4	ZV	-	85	170	M5	P	163	17,8	10,5	ABS,B,D,K,R,S,T
Multivan 3.2 V6 Highline	1 647 572 Sk	V	5	7	4890 x 1904 x 1970	1210/4525	R4	3189	4	ZV	-	173	315	A6	P	205	10,5	12,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
New Beetle 1,4	600 226 Sk	SS	3	4	4080 x 1725 x 1500	210/770	R4	1390	2	ZV	-	55	126	M5	P	161	14,6	7,0	ABS,B,D,K,R,S,T
New Beetle 1,6	656 083 Sk	SS	3	4	4080 x 1725 x 1500	210/770	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	179	11,6	7,5	ABS,B,D,K,R,S,T
New Beetle 1,6 Automat	714 823 Sk	SS	3	4	4080 x 1725 x 1500	210/770	R4	1595	2	ZV	-	75	148	A4	P	175	13,2	8,3	ABS,B,D,K,R,S,T
New Beetle 2,0	765 940 Sk	SS	3	4	4080 x 1725 x 1500	210/770	R4	1984	2	ZV	-	85	172	M5	P	185	10,9	8,7	ABS,B,C,D,K,R,S,T
New Beetle 2,0 Automat	824 387 Sk	SS	3	4	4080 x 1725 x 1500	210/770	R4	1984	2	ZV	-	85	172	A4	P	182	12,9	9,4	ABS,B,C,D,K,R,S,T
New Beetle Cabrio 1.4	774 004 Sk	C	2	4	4129 x 1721 x 1498	214/769	R4	1390	2	ZV	-	55	126	M5	P	161	14,6	7,1	ABS,B,C,D,K,R,S,T
New Beetle Cabrio 1.9 TDI	941 721 Sk	C	2	4	4129 x 1721 x 1498	214/769	R4	1896	2	VP	-	77	240	M5	P	180	11,5	5,4	ABS,B,C,D,K,R,S,T
Passat 1,6 Trendline	716 243 Sk	S	4	5	4765 x 1820 x 1470	565/-	R4	1598	4	ZV	-	75	148	M5	P	190	12,4	7,7	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
Passat 1,9 TDI Trendline	765 483 Sk	S	4	5	4765 x 1820 x 1470	565/-	R4	1896	2	VP	T	77	250	M5	P	188	12,1	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
Passat 2,0 FSI Sportline	970 116 Sk	S	4	5	4765 x 1820 x 1470	565/-	R4	1984	4	ZP	-	110	200	M6	P	213	9,4	8,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Passat Variant 1,6 FSI Trendline	923 550 Sk	K	5	5	4774 x 1820 x 1517	603/1731	R4	1598	4	ZP	-	85	155	M6	P	197	11,7	7,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
Passat Variant 1,9 TDI Sportline	923 234 Sk	K	5	5	4774 x 1820 x 1517	603/1731	R4	1896	4	VP	T	77	250	M5	P	185	12,4	5,8	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
Passat Variant 2,0 TDI DPF Comfortli	1 112 554 Sk	K	5	5	4774 x 1820 x 1517	603/1731	R4	1968	4	VP	T	103	320	M6	4x4	206	10,1	5,9	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
Pheaton V6 TDI Tiptronic 4-Motion	2 248 250 Sk	S	4	5	5055 x 1900 x 1450	500/-	V6	2967	2	VP	T	165	450	A6	4x4	234	8,8	9,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Polo 1,2 12V Sportline	359 899 Sk	SS	3	5	3916 x 1650 x 1467	270/1030	R3	1198	4	ZV	-	47	112	M5	P	162	14,9	5,9	ABS,C,D,E
Polo 1,9 TDI Comfortline	528 733 Sk	SS	3	5	3897 x 1650 x 1465	270/1030	R4	1896	2	VP	T	96	310	M6	P	206	9,2	5,2	ABS,C,D,E
Polo GTI 1,8T ESP	604 218 Sk	SS	3	5	3916 x 1650 x 1467	270/1030	R4	1781	4	ZV	-	110	220	M5	P	216	8,2	7,9	ABS,B,C,D,K,R,S,T
Polo GTI CUP 1,8T ESP	715 773 Sk	SS	3	5	3916 x 1650 x 1467	270/1030	R4	1781	4	ZV	-	132	235	M5	P	225	7,5	7,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Sharan 1,9 TDI Sportline	1 174 748 Sk	V	5	5	4634 x 1810 x 1730	255/2610	R4	1896	2	VP	T	96	310	M6	P	188	12,8	6,2	ABS,B,C,D,E,K,R
Sharan 2,0 Sportline	1 038 277 Sk	V	5	5	4634 x 1810 x 1730	255/2610	R4	1984	2	ZV	-	85	170	M6	P	177	15,2	9,4	ABS,B,C,D,E,K,R
Tiguan 1.4 TSI Sport	986 485 Sk	T	5	5	4400 x 1850 x 1690	470/1510	R4	1390	4	ZV	-	110	240	M6	P	192	9,6	8,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Tiguan 2.0 CR TDI DPF Trend	1 083 915 Sk	T	5	5	4400 x 1850 x 1690	470/1510	R4	1968	4	VP	-	103	320	A6	P	182	10,7	7,5	ABS,B,C,D,E,K,R
Touareg 2,5 TDI DPF	1 424 853 Sk	T	5	5	4755 x 1930 x 1725	555/1570	R5	2460	2	VP	T	128	400	M6	4x4	184	12,4	9,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
Touran 1,6 Conceptline	629 180 Sk	V	5	5	4390 x 1795 x 1650	695/1990	R4	1595	2	ZV	-	75	148	M5	P	179	12,9	7,9	ABS,B,C,D,E,R
Touran 1,9 TDI DSG Conceptline	804 311 Sk	V	5	5	4390 x 1795 x 1650	695/1990	R4	1896	2	VP	T	74	250	A6	P	177	13,5	5,9	ABS,B,C,D,E,R
Touran 2,0 TDI DSG Highline	1 075 660 Sk	V	5	5	4390 x 1795 x 1650	695/1990	R4	1968	2	VP	T	125	350	A6	P	212	9,0	6,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
VOLVO																			
C 30 1,6 Base	603 000 Sk	SS	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R4	1596	4	ZV	-	74	150	M5	P	185	11,8	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C 30 2,4i Momentum	902 000 Sk	SS	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R4	2435	4	ZV	-	125	230	M5	P	220	8,1	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C30 2,0D Summum	942 000 Sk	SS	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R4	1998	4	VP	T	100	340	M5	P	210	9,4	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
C30 1,6 Summum	803 000 Sk	SS	3	4	4252 x 1782 x 1447	233/-	R4	1596	4	ZV	-	74	150	M5	P	185	11,8	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S 40 1,6 Base	781 000 Sk	S	4	5	4470 x 1770 x 1450	405/-	R4	1596	4	ZV	-	74	150	M5	P	185	11,9	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S 40 2,4i Kinetic	985 000 Sk	S	4	5	4470 x 1770 x 1450	405/-	R4	2435	4	ZV	-	125	230	M5	P	220	8,2	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S 40 1,6D Momentum	951 000 Sk	S	4	5	4470 x 1770 x 1450	405/-	R4	1560	4	VP	T	81	240	M5	P	190	12,0	4,9	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S 40 2,0D Summum	1 086 000 Sk	S	4	5	4470 x 1770 x 1450	405/-	R4	1998	4	VP	T	100	340	M5	P	210	9,5	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
V 50 1,6 Momentum	941 000 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R4	1596	4	ZV	-	74	150	M5	P	185	11,9	7,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
V 50 1,8 Kinetic	902 000 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R4	1731	4	ZV	-	92	165	M5	P	200	10,5	8,2	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T

Značka / Typ Model	Cena s DPH	Typ karosérie	Počet dverí	Počet miest	Rozmery dĺžka x šírka x výška	Bat. priestor	Motor a valce	Objem valcov	Ventily	Zmes	Prepĺňanie	Výkon	Kr. moment	Prevodovka	Pohon	Max. rýchlosť	Zrýchlenie 0-100 km/h	Komb. spotreba	Štandardná výbava
V 50 2,4 AT Base	993 200 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R5	2435	4	ZV	-	103	220	A5	P	205	9,9	8,4	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
V 50 2,0D Base	899 000 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R4	1998	4	VP	T	100	340	M6	P	210	9,5	5,6	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
V 50 T5 AWD Summum	1 404 000 Sk	K	5	5	4515 x 1770 x 1450	417/1307	R5	2521	4	ZV	T	162	320	M6	4x4	230	6,8	8,7	ABS,B,C,D,E,K,R,S,T
S 60 2,4 20V Summum	1 182 000 Sk	S	5	5	4580 x 1800 x 1430	425/-	R5	2435	4	ZV	-	103	220	M5	P	205	11,1	8,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 60 2,0T Momentum	1 132 000 Sk	S	5	5	4580 x 1800 x 1430	425/-	R5	1984	4	ZV	T	132	240	M5	P	225	8,8	8,9	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 60 D Momentum	1 075 000 Sk	S	5	5	4580 x 1800 x 1430	425/-	R5	2401	4	VP	T	93	300	M5	P	200	11,9	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 60 2,4D Summum	1 331 000 Sk	S	5	5	4580 x 1800 x 1430	425/-	R5	2401	4	VP	T	120	340	M5	P	210	9,5	6,5	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
C 70 2,4 Momentum	1 298 000 Sk	C	2	4	4582 x 1836 x 1400	404/-	R5	2435	4	ZV	-	103	220	M5	P	205	11,0	6,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
C 70 T5 Summum	1 624 000 Sk	C	2	4	4582 x 1836 x 1400	404/-	R5	2521	4	ZV	T	162	320	A5	P	235	8,0	7,0	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
C 70 D5 A Kinetic	1 420 000 Sk	C	2	4	4582 x 1836 x 1400	404/-	R5	2400	4	VP	T	132	350	A5	P	225	9,5	5,7	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
V 70 2,0 16V Kinetic	1 160 000 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R4	1999	4	ZV	-	107	190	M5	P	200	12,1	8,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
V 70 2,5T Summum	1 522 000 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	2521	4	ZV	T	154	320	M5	P	225	7,9	9,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
V 70 3,2 Kinetic	1 477 000 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	3192	4	ZV	-	175	320	M5	P	210	8,4	10,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 70 3,2 Momentum	1 641 000 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	3192	4	ZV	-	175	320	M5	4x4	215	8,6	10,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 70 3,2 AWD Summum	1 770 000 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	3192	4	ZV	-	175	320	M5	4x4	215	8,6	10,8	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 70 D5 AWD Kinetic	1 477 000 Sk	K	5	5	4720 x 1760 x 1430	420/1580	R5	2401	4	ZV	T	136	400	M6	4x4	210	9,5	7,6	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 80 V8 AWD A Summum	2 093 000 Sk	S	4	5	4851 x 1893 x 1493	480/-	V8	4414	4	ZV	-	232	440	A6	P	250	6,5	12,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 80 2,4 D Summum	1 518 000 Sk	S	4	5	4851 x 1893 x 1493	480/-	R5	2400	4	VP	T	120	340	M6	P	210	9,5	6,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
S 80 D5 Momentum	1 442 000 Sk	S	4	5	4851 x 1893 x 1493	480/-	R5	2400	4	VP	T	136	400	M6	P	230	8,5	6,4	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 90 D5 Kinetic	1 574 000 Sk	K	5	5	4800 x 1890 x 1740	613/2404	R5	2400	4	VP	T	136	400	M5	4x4	195	10,9	8,2	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T
XC 90 V8 Momentum	2 195 000 Sk	K	5	7	4800 x 1890 x 1740	249/2404	V8	4414	4	ZV	-	232	440	A6	4x4	210	7,3	13,3	ABS,B,C,D,E,K,P,R,S,T

Feel the difference

Ford

Ford Fiesta 1.25 75 k Champion X
už za 329 000 Sk
Ford Focus 1.6 Champion
iba za 499 000 Sk
Ford Fusion 1.4 80 k Rival X
už za 399 000 Sk
Ford C-MAX 1.6 Family X
iba za 519 000 Sk

ABS+EBD, vyhrievanie čelného skla, predné hmlovky, klimatizácia, diaľkový centrál, el. vyhrievané a nastaviteľné spätné zrkadlá, metalický lak, CD prehrávač, palubný počítač atď. **+ DARČEK: Sada zimných pneumatík s diskami!**
ABS+EBD+EBA, el. vyhrievané a nastaviteľné spätné zrkadlá, vyhrievanie čelného skla, automatická klimatizácia, predné hmlovky, 6x airbag, tempomat, CD prehrávač, palubný počítač, alarm, 16'' zliatinové disky atď.
ABS+EBD, diaľkový centrál, predné hmlovky, automatická klimatizácia, 4 airbagy, parkovací asistent, el. vyhrievané a nastaviteľné spätné zrkadlá, CD prehrávač, palubný počítač, 16'' zliatinové disky atď.
ABS+EBD+EBA, el. nastaviteľné spätné zrkadlá, klimatizácia, CD prehrávač, predné hmlovky, 4x airbag, alarm, **el. ovládané predné okná atď. + DARČEK: Univerzálny strešný nosič a autobox!**

Typ karosérie: S - sedan, K - kombi, C - kupé, CA - kabriolet, V - van, SS - splývajúca zadná časť, T - terénne, R - roadster
Pohon: 4x4 - štyroch kolies, Z - zadný, P - predný
Prevodovka: M – mechanická / počet prevodových stupňov, A – automatická / počet prevodových stupňov, CVT - plynulá zmena prevodu
Výbava: A - bezpečnostný vankúš vodiča, D - bezpečnostný vankúš vodiča a spolujazdca, B - bočné bezpečnostné vankúše, K - klimatizácia (aj automatická), E - elektricky ovládané okná, C - centrálne zamykanie (aj diaľkové), T - kontrola trakcie, R - rádio, P - cestovný počítač, ABS - protiblokovací brzdový systém, S - kontrola stability, 0-bez posilňovača riadenia
Spotreba: Podľa normy EU 93/116 pre zmiešanú prevádzku (l/100 km)
Motor valce: R - radový, V - vidlicový, B - boxer, O - rotačný, počet valcov
Ventily: Počet ventilov v jednom valci
Zmes: VK - vznetový komôrkový, VP - vznetový s priamym vstrekovaním, ZJ - zážihový s jednobodovým vstrekovaním, ZV - zážihový s viacbodovým vstrekovaním, ZP - zážihový s priamym vstrekovaním, ZK - zážihový s karburátorom
Prepĺňanie: - bez prepĺňania, T - turbodúchadlo, K - kompresor

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Doplňovačka

V priemyselnom parku Kechnec pri Košiciach spoločnosť GETRAG FORD Transmissions Slovakia postavila závod na výrobu automobilových a motocyklových prevodoviek. Dvojspojková prevodovka (tajnička), ktorá sa vyrába v tomto závode, sa montuje do športového sedana Mitsubishi Lancer Evo X. Neskôr sa prevodovky budú montovať do vozidiel Ford Focus a Volvo V50.

1- kryt motorového priestoru vozidla, 2- mechanizmus spájajúci spaľovací motor s hnacím mechanizmom vozidla, 3- oceľové lanko v ohybnej rúrke na ovládanie bŕzd bicykla, 4- druh plastu, 5- dielňa na údržbu a opravy vozidiel, 6- nosná časť konštrukcie, 7- zrážka dvoch vozidiel, 8- vypúšťanie (škodlivých) látok do ovzdušia, 9- chemicky a tepelne odolný plast používaný najmä ako povlak na nádoby, 10- voľná súčasť skrutky.

-jo-

Riešenie

tajnička - Power Shift, 1- kapota, 2- spojka, 3- bowden, 4- igelit, 5- servis, 6- nosník, 7- nehoda, 8- emisia, 9- tefl ó n, 10- matica

Toyota Land Cruiser

Volkswagen Polo

Volkswagen Golf

Volkswagen Passat

Volkswagen Pheaton

Volkswagen Touareg

Volvo S 40

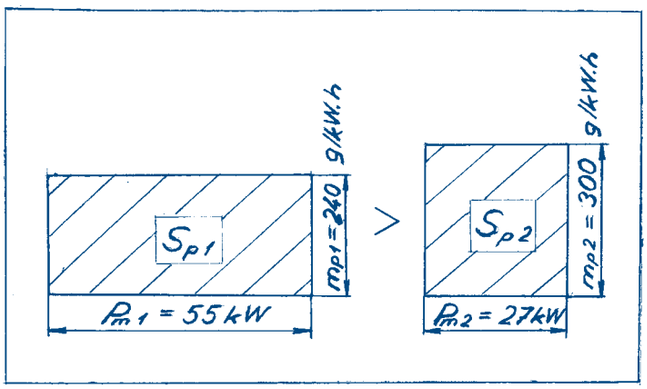
Volvo V 50

Volvo V 70

Volvo XC 90

SPOTREBA PALIVA NOVÉHO A STARÉHO MOTORA (nadväzujeme na hru s fyzikou z minulého čísla)

$$S_p = \frac{m_p \cdot P_m}{10 \cdot \rho_p \cdot v} \quad (1)$$



HRA S ČITATEĽOM ZLOMKU

Môžu však nastať aj také prípady, že špecifická spotreba paliva motora „ mp „ je síce veľká, ale využiteľný výkon motora „ Pm „ je pomerne malý (napríklad pri staších motoroch, ktoré kedysi nedosahovali veľký výkon).

Na druhej strane zasa pri motoroch novej konštrukcie môže byť malá špecifická spotreba paliva „ m_p (g/(kW.h)“, ale veľký využiteľný výkon motora „ P_m (kW)“ (lebo nové, modernejšie motory to umožňujú). Ako sa v takom prípade zmení hodinová spotreba paliva „ S_p (g/h)“ a prevádzková spotreba paliva „ S_p (l/100 km)“?

To závisí od toho, v akom pomere je zmena špecifickej spotreba paliva motora „ m_p „ k zmene využívaného výkonu motora „ P_m „. (Ako sme už spomenuli v minulých Hrách s fyzikou, hodinová spotreba paliva S_p (g/h) je v diagrame daná plochou „ m_p x P_m „ a prevádzkovú spotrebu paliva S_p (l/100 km) vypočítame z rovnice (1).)

1 . Keď je vplyv väčšej špecifickej spotreby paliva výraznejší ako vplyv menšieho využívaného výkonu, prevádzková spotreba vozidla „ S_p (l/100 km)“ sa zväčší.

2 . Na druhej strane zasa, ak je vplyv menšej špecifickej spotreby paliva motora „ m_p „ väčší ako vplyv väčšieho využívaného výkonu motora, prevádzková spotreba paliva vozidla „ S_p (l/100 km)“ bude menšia .

Je to zaujímavé, však? A nie je to vôbec také jednoduché, ako sa to na prvý pohľad zdá. A tak sa môže stať, že novší osobný automobil s menšou špecifickou spotrebou paliva a výkonnejším motorom, v kombinácii s väčšou hmotnosťou auta môže mať pri zrýchlení v meste väčšiu spotrebu paliva ako starší automobil s menej hospodárnym a málo výkonným motorom. A navyše, vodič modernejšieho vozidla môže túto nadspotrebu ešte zväčšiť tým, že viac využíva výkonnejší motor vozidla, čiže viac pridáva plyn.

Príklad:
Porovnajme prevádzkové spotreby paliva staršieho a novšieho osobného automobilu napríklad počas náročného predbiehania. Povedzme, že zážihové motory obidvoch automobilov budú pracovať pri rýchlosti v = 50 km/h pri 3000 otáčkach za minútu na plný plyn.

Motor novej konštrukcie prvého automobilu bude počas zrýchľovania pracovať s okamžitou špecifickou spotrebou paliva povedzme „ m_{p1} = 240 g /(kW.h)“ na výkon „ P_{m1} = 55 kW „. Jeho okamžitá prevádzková spotreba paliva podľa rovnice (1) bude „ S_{p1} = 35,2 l / 100 km „ - príslušnú hodinovú spotrebu paliva „ S_{p1} (g/h) predstavuje vyšrafovaná plocha „ m_{p1} x P_{m1} „ - obr. 1 - vľavo.

Naproti tomu motor starej konštrukcie bude môcť počas menšieho zrýchlenia pracovať s okamžitou špecifickou spotrebou paliva „ m_{p2} = 300 g /(kW.h)“ len na výkon „ P_{m2} = 27 kW „. Jeho prevádzková spotreba paliva, vypočítaná podľa rovnice (1) bude „ S_{p2} = 21,6 l / 100 km „ - príslušnú hodinovú spotrebu paliva „ S_{p2} (g/h)“ predstavuje vyšrafovaná plocha „ m_{p2} x P_{m2} „ - obr. 1 - vpravo. To sme sa zatiaľ pohrali len s čitateľom zlomku vo vzorci (1).

Z toho vidíme, že za spomínaných okolností sa dá aj so starším automobilom i pri nehospodárnej technike jazdy dosiahnuť menšia prevádzková spotreba paliva (21,6 l/100 km) ako s moderným vozidlom (35,2 l/100 km). Na druhej strane zasa keď vodič moderného vozidla iba zriedkavo využíva veľký výkon motora, čiže len mierne pridáva plyn, môže dosiahnúť menšiu prevádzkovú spotrebu paliva ako vodič so starším, menej výkonným motorom (pravda za predpokladu, že obidva automobily majú inak rovnaké parametre).

HRA S MENOVATEĽOM ZLOMKU

Čo praktického nám prinesie rozbor menovateľa spomínaného zlomku? Teraz budeme predpokladať, že čitateľ zlomku zostáva taký istý (bude konštantný) a budeme meniť len veličiny v menovateli zlomku, teda hustotu paliva „ ró p „ a rýchlosť jazdy „ v „.

1 . Najprv posúdime, aký bude mať vplyv hustota paliva „ró p „ na prevádzkovú spotrebu paliva „S p (l/100 km) „ pri konštantnom súčine špecifickej spotreby paliva „ m_p „ a výkonu motora „ P_m „.
Vychádzajme z toho, že hustota benzínu je priemerne 0,75 kg/l a nafty - 0,85 kg/l. Aký to bude mať vplyv na prevádzkovú spotrebu paliva „ S_p „?
V prípade benzínu, tým že do menovateľa za „ ró p „ dosadíme malé číslo, menovateľ zlomku bude malý, čiže čitateľa delíme menším číslom (rozdeľujeme škatuľku syrov pre menej ľudí) a preto nám bude vychádzať väčšia prevádzková spotreba paliva „ S_p (l/100 km)“.
V prípade nafty delíme čitateľa väčším číslom, preto bude vychádzať menšia prevádzková spotreba paliva „ S_p (l/100 km)“ - (podobne ako keď rozdeľujeme syr viacerým osobám).

2 . V prípade rýchlosti jazdy je to takto: Keď s tým istým využívaným súčinom „ m_p . P_m „ dosiahne vozidlo menšiu rýchlosť, vtedy delíme čitateľa menším číslom a preto bude väčšia prevádzková spotreba paliva „ S_p (l/100 km)“ - (podobne ako keď rozdeľujeme syr menej ľuďom).

Ak pri tom istom súčine „ m_p . P_m „ dokáže ísť vozidlo rýchlejšie, vtedy delíme čitateľa väčším číslom a preto bude prevádzková spotreba paliva „S p (l/100 km)“ menšia - (podobne ako pri rozdeľovaní syra viacerým osobám). Z toho vidíme, že poznať zlomky, má svoj praktický význam.

(pokračovanie)

Poznámka: „Syr sme rozdeľovali“ a pritom sme sa hrali na zlomky v Hrách s fyzikou v č. 12/2007.

Doc. Ing. Alexander IKRINSKÝ, PhD.

Volvo C70

15 miliónov áut Volvo

Úplne prvé auto značky Volvo opustilo továreň 14. apríla 1927. Volalo sa ÖV4, pretože písmená ÖV znamenajú vo švédštine skratku pre „otvorené auto" a číslica 4 označovala počet valcov motora, ktorý poháňal nové švédske vozidlo. Aj 20. februára 2008 sa do pozornosti, minimálne priaznivcov značky Volvo, opäť dostalo otvorené vozidlo. Auto s poradovým číslom 15 000 000, atraktívny kabriolet Volvo C70, zišlo z výrobnej linky fabriky v Uddevalle.

V prvom roku existencie produkcia nepostupovala príliš rýchlo, v roku 1927 bolo predaných 297 vozidiel. Ba ani potom nie. Svet sa spamätával z ekonomickej krízy, neskôr z 2. svetovej vojny a značke Volvo trvalo 23 rokov, kým vyrobila prvých 100 000 vozidiel. Dnes toto číslo korešponduje s trojmesačnou produkciou.

Volvo vlastne nikdy nebolo veľkoobjemovým výrobcom. Už v začiatkoch existencie sa spoločnosť rozhodla, že ich značka bude znamenať kvalitu a bezpečnosť. Na začiatku sedemdesiatych rokov sa do popredia korporátnej agendy dostali bezpečnostné a environmentálne hodnoty. Preto nie je prekvapujúce, že práve Volvo je prvou značkou na svete, ktorá stojí za najvýznamnejším vynálezom pasívnej bezpečnosti (trojbodový bezpečnostný pás sa ako sériová výbava montuje do áut Volvo už od roku 1959) a tiež za jednou z najvýznamnejších inovácií v environmentálnej sfére (trojcestný katalyzátor s lambda sondou - bol uvedený na trh v roku 1976).

Dnes je značka Volvo preslávená atraktívnym dizajnom automobilov, ktoré odrážajú tradíciu škandinávskej dizajnovej školy. Keď to prvé auto v roku 1927 prešlo cez brány fabriky, na prednej maske hrdo nieslo „symbol železa". Tento znak bol a stále je symbolom švédskej ocele a kvality. Keď teraz opustilo 15-milónte auto závod v meste Uddevalla, stále hrdo nieslo vpredu tento symbol a stále reprezentuje kvalitu a solídnosť. Volvo C70 je jeden z najbezpečnejších kabrioletov sveta. A sú to vlastne dve autá v jednom, keďže trojdielna pevná strecha dokáže zmeniť Volvo C70 z kupé na kabriolet.

Najpredávanejším autom značky Volvo je doteraz klasická séria 200. V rokoch 1974 až 1993 sa týchto áut vyrobilo 2 862 573.

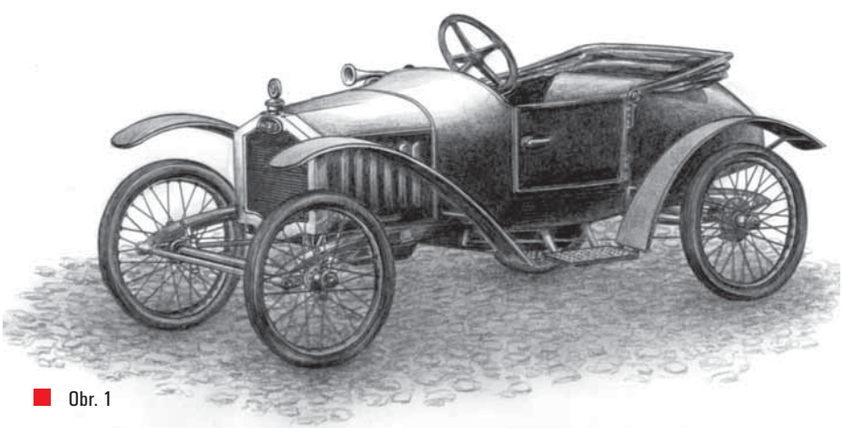
Pohľad na historické automobily Volvo

Pravdepodobne najznámejším Volvom je športové kupé P1800, ktoré sa vyrábalo v 60. rokoch. Okrem iného je to auto, ktoré Roger Moore šoféroval vo veľmi populárnom televíznom seriáli „Svätý". Červená P1800 Irva Gordona z roku 1966 je v Guinnesovej knihe rekordov zapísaná ako auto, ktoré zo všetkých áut na tejto planéte prešlo najväčší počet kilometrov. V roku 2002 mal na tachometri viac ako 3 218 000 km a v roku 2012 by sa mal Irv dostať cez 4 827 000 km vo svojom autíčku. Skúste to prekonať...

-vo-

Takto vyzeral prvý automobil v histórii automobilky Volvo

Malé československé automobily od Aero po Z



Obr. 1

Dôsledný technický pokrok viedol k veľkým zmenám v hmotnom aj duševnom živote človeka približne v polovici 19-ho storočia. Ešte pred sto rokmi sa musel človek pri práci spoliehať len na svoje ruky, pričom mu jediným pomocníkom, hlavne v doprave, boli domáce zvieratá a jednoduché vodné kolesá s nie práve dokonale zachytávanou silou tečúcej vody. Postupom času však človeku pomohli rôzne vynálezy a konštrukcie strojov. Para, elektrina a neskoršie aj spaľovacie motory začali poháňať lokomotívy, lode, motocykle, automobily aj lietadlá.

Vďaka tomu, že človek na našom teritóriu vedel od prírody dobre „hýbať mozgom", po vzniku prvej Československej republiky sme sa postupne prepracovali medzi špičku technického pokroku, a to aj v automobilovom priemysle. Značka „Made in Czechoslovakia" mala vo svete veľmi dobrý zvuk. Dá sa bez zveličovania povedať, že československé automobilky ponúkali svojim zákazníkom dobré výrobky, na ktorých materiálovú kvalitu a konštrukčnú spoľahlivosť sa mohli plne spoľahnúť.

Naši stáli čitatelia mi iste prepáčia, že sa znovu vraciam k úvahám o starých, či starších autách československej výroby, a to ešte takých, pre ktoré sa časom vžilo označenie „ľudové", aj keď doba značne pokročila a solventnejších vôkol pribudlo, záujem o niečo menšie a lacnejšie tu stále pretrváva. Iste budeme vedieť pochopiť aj našich otcov a dedov, že sa vo svojej mladosti tiež závistlivo obzerali za každým krásnym autom. Snívali pritom o chvíli, kedy si raz aj oni budú môcť sadnúť za volant svojho vlastného autíčka, aby sa mohli doviesť napríklad cez Alpy až k brehom Jadranského mora. V našom prehľade malých československých áut nebudú môcť byť obsiahnuté všetky. Veď v dvadsiatych a tridsiatych rokoch minulého storočia sa u nás vyrábalo väčšie množstvo „cyclecarov" a rôznych malých vozidielok, ktoré vznikali v dielňach drobných remeselníkov obvykle v počte jedného, dvoch, málokedy viacerých exemplárov. Preberieme si len zopár zaujímavých konštrukcií a vozidielka vyrobené v sériách v našich automobilkách.

Začíname podľa abecedy, písmenom A.

Prvou ale nebude malá Aerovka, ako výrobok pražskej leteckej továrne vo Vysočanoch. Časovo sa pred ňu v roku 1925 dostal CYCLECAR AERO (obr. 1), výrobok podniku Paleček so sídlom v pražskom Karlíne. Bolo to vzácne jednoduché a ľahké vozidielko s dvojvalcovým štvortaktovým motorom, ktoré sa v tom čase predávalo za 3200 korún.

Približne v rovnakom období sa na scénu predieral mladý inžinier Břetislav Novotný, ktorý sa narodil v roku 1892 a po štúdiách zakončených v Paríži a v Lutychu sa zamestnal v brnenskej zbrojovke. Tu bola jeho prvou prácou konštrukcia vozidla Disk. Neskôr skonštruoval iné jednovalcové vozidielko, ktoré začala vyrábať spoločnosť Kalenda v Prahe pod značkou Enka. O týchto dvoch vozidielkach si povieme niečo v budúcom čísle.

V roku 1928 prišlo k dohode s továrňou na lietadlá Aero, ktorá prevzala ďalší vývoj Enky a prepracovala hlavne jej karosériu na celokovovú v rámci voľnejšej kapacity výroby v povojnovom období. Spočiatku tu robili prívesné vozíky k motocyklom („saidky"), malé kuchynské váhy a tiež na objednávku zhotovovali automobilové karosérie systému Weimann. Určité skúsenosti s takouto prácou teda mali a tak v roku 1929 mohli spustiť sériovú výrobu malého ľudového automobilu AERO 500 (obr. 2).

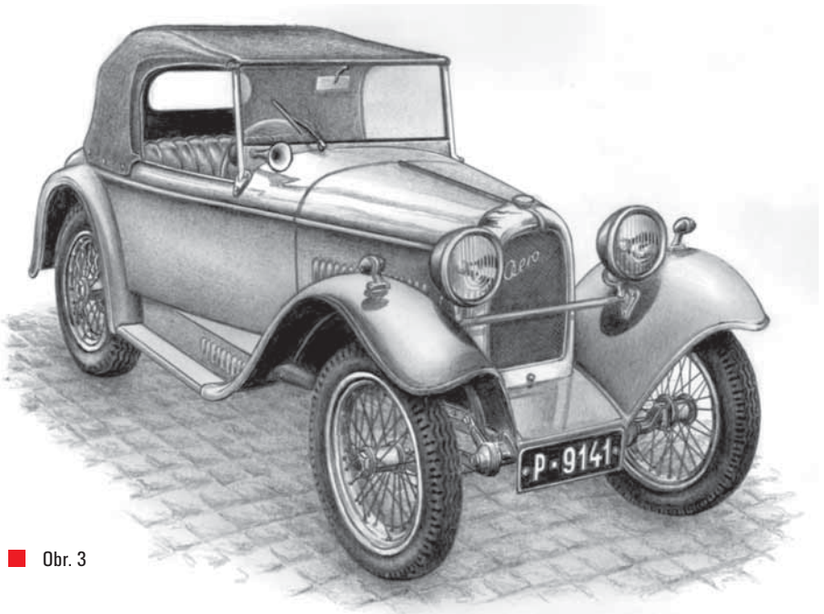
Obr. 2

Toto pôvabné autíčko malo dvojtaktný, vodou chladený jednovalcový motor s letmo uloženým kľukovým hriadeľom. Mal zdvihový objem 494 cm^3 a dával výkon 5,9- 7,4 kW (8-10 k) pri 2700 otáčkach za minútu. Tento malý motorček poháňal cez jednokotúčovú spojku a trojstupňovú prevodovku v celku s rozvodovkou zadnú nápravu bez diferenciálu. Odpruženie tuhých náprav bolo riešené štvrťeliptickými listovými pružinami, ukotvenými v bočných výstuhách plošiny celokovovej samonosnej karosérie, ktorá bola elektricky zváraná z plechových výliskov a výstuh. Čeľusťové brzdy boli iba na zadných kolesách. Hmotnosť tohto vozidielka bola 460 kg a pri spotrebe 5,5 litra paliva dosahovalo rýchlosť 75 kilometrov za hodinu.

Horšie to už bolo v príkrejších stúpaniach, o čom sa mal možnosť presvedčiť aj cestovateľ F.A. Elstner nielen v Alpách, ale aj pri stúpaní na Lovčen, kde musela posádka pomôcť motoru poctivým tlačením až na vrchol kopca. Riešenie tohto problému nedalo na seba dlho čakať. V roku 1933 autíčko dostalo motor s dvoma valcami, s modernejším akumulátorovým zapaľovaním. Pri zdvihovom objeme 662 (obr. 3) alebo 750 cm3 bol najväčší výkon motora 16 až 18 koní pri 2600 otáčkach za minútu. Prevodovku doplnili rýchlobehom. Hmotnosť síce stúpla na 510 kg, ale o 10 km/h stúpla aj maximálna rýchlosť pri spotrebe 5,5 až 7 litrov na sto kilometrov. „Šesťstošesťdesiatdvojka" sa stala najobľúbenejšou malou Aerovkou v histórii tohto typu auta a keď som si pred tridsiatimi štyrmi rokmi zaumienil, že sa zúčastním na pretekoch 1000 míľ československých, rozhodol som sa práve pre tento typ auta.

Chcel som na vlastnej koži prežiť vysnívaný pocit viesť staršie auto po pôvodnej trati týchto slávnych pretekov. Vedel som o ňom voľačo z literatúry a potreboval som si splniť jeden zo svojich snov.V inzertnej rubrike časopisu Svět motorů som jednu Aerovku našiel v Jaroměři a písomne som sa s predávajúcim dohodol na termíne prevzatia vozidla. Bol december a na cestách snehové jazyky. Čo však nám v tom nečase mohlo prekaziť plány?

Blížil sa termín pretekov a nad voľajakým napadnutým snehom nikto neuvažoval. Dohodol som sa s priateľom a kolegom z práce, pánom Stankom Moncmanom,



Obr. 3

ktorého stále považujem za dobrého a mimoriadne vnímavého šoféra, a spolu so synom Petrom sme sa vybrali do"historických zemí" pre staručkého veterána (obr. 4). Cestou sme sa rozprávali o všetkých veľkých úspechoch pretekára Bohumila Turka, ktoré s týmto typom auta vo svojej kariére dosiahol. K tejto pamätnej ceste chcem ešte dodať, že Stano, keď si sadol za volant Aerovky, skôr ako naštartoval motor, potľapkal ju po kapote a povedal: „ Tak poď Miško!" – čím nechtiac rozhodol o pomenovaní tohto vozidla, lebo každé naše auto je vlastne členom rodiny. Večer sme bez akýchkoľvek problémov prišli domov do Bratislavy.

Pomaly prichádzal čas prípravy na preteky. So zarážajúcou pravidelnosťou ju však narúšala starostlivosť o rodinu a pracovné povinnosti. So spolumajiteľom a samozrejme aj spolujazdcom pánom Ing. Stanislavom Cvengrošom sme sa prihlásili na piaty ročník pretekov 1000 míľ československých a z pražského Parku kultúry a oddychu (obr. 5) sme ráno o 3.05 h 22. júna 1974 aj odštartovali. Priebeh pretekov som už v motoristickej literatúre viac ráz opísal. Dnes len chcem pripomenúť, že jazda s takýmto autom po pôvodnej trati s dvojitým vyšliapávaním spojkového pedálu pri radení iného prevodu, hlavne smerom nadol aj s medziplynom, brzdenie vozidielka pri väčšej

Obr. 5

minútu. Vďaka priaznivému pomeru hmotnosti 540 kg a výkonu motora dosiahli priaznivú hodnotu 15,5 kg/kW. Tento model mal síce „deväťlitrovú" spotrebu, ale hravo dosahoval rýchlosť 100 km/h, čím si u motoristov vyslúžil trefné pomenovanie - cestná šťuka.

K týmto malým autíčkam chcem na záver dodať, že vďaka vtedajším ich výrobným podmienkam a neskôr vďaka snahe veteránistov udržať za každú cenu svojich miláčikov pri živote, vznikli viaceré kombinácie rôznych typov. Môže sa stať, že na veteránskych akciách stretnete dve „šesťstošesťdesiatdvojky", pričom jedna bude mať dvojdverovú a druhá karosériu s dvierkami len na ľavej strane. Podobne to môže byť s inými rozmermi kolies, alebo s tvarom chladičovej masky. V jednom však určite budú nezameniteľné s inými autami, a to keď sa pri štartovaní ozve náraz pastorku na veniec zotrvačníka. Ozve sa potom charakteristický zvuk cengnutia, po ktorom tieto autíčka dostali pomenovanie „ cengáč" alebo „cililink". Nikdy na vás, naše milé cingáče, nezabudneme!

Obr. 4

rýchlosti, hlavne dolu kopcom, si vyžadovalo značný tlak na brzdový pedál. Dnešnými autami rozmaznaní vodiči si to len ťažko budú vedieť predstaviť.

Napriek tomu si rád spomínam na chvenie sa celého auta, rev motora a vietor vo vlasoch, čo boli sprievodné javy takýchto jázd. Po pretekoch, keď ste prišli domov, najskôr ste museli ísť do kúpeľne, zmyť prach a pot, až potom sa zvítať s rodinou. Žeby otrava? – Ale kdeže! Dnes, aj keď prídete domov z omnoho väčšej vzdialenosti, určite sa nemáte o čom rozprávať...

Ale boli aj väčší „blázni", a tí už vtedy potrebovali nadpriemerné dynamické vlastnosti áut. Do nepatrne, o 50 mm, predĺženého a o 80 mm širšieho vozidla s plnohodnotnými sedadlami, s väčším chladičom, s diferenciálom a brzdami na všetkých štyroch kolesách, zamontovali dvojvalec 988 cm^3, ktorý dával 19 kW (26 k) pri 2800 otáčtkach za

Na záver ešte spomeniem dva naše výrobky patriace sem podľa abecedného poradia. Jedným je malý štvorsedadlový automobil ASPA z roku 1924, ktorý aj keď vyzeral ako dospelé auto, mal iba jedny dvierka na ľavej strane karosérie. Jeho vodou chladený štvorvalec mal objem 1327 cm^3, ktorý dával výkon 11 kW (15 k) a vyrábal sa v podniku Příbramská strojírna a slévárna, a.s. Dostatočný počet priaznivcov si získal serióznou úrovňou konštrukcie aj výbavy. Jeden z jeho variantov bol aj ľahký nákladný automobil s užitočným zaťažením 400 kg.

Druhým vozidielkom bol Cyclecar Č.A.S. z roku 1921. Vyrábali ho bratia Rechzieglovci v Českej automobilovej spoločnosti pre obchod a montáž motorových vozidiel v Prahe. Toto dvojsedadlové vozidlo malo vzduchom chladený dvojvalec s protiľahlými valcami zdvihového objemu 689 cm3 anglickej značky Coventry Victor. Vstavaný bol do rámu naprieč, takže obe hlavy valcov prečnievali úhľadnou kapotážou, a zároveň boli takto dostatočne chladené. Neskôr do nich montovali aj domáce dvojvalce Walter, s ktorými si získali značnú obľubu nielen v obyčajných podmienkach, ale aj na športových podujatiach.

Text, kresby a fotografie: Ján ORAVEC

Packard V12 Club sedan, rok výroby 1935

V januárovom čísle sme sa zaoberali americkou automobilovou legendou, značkou Packard. Tiež sme písali o pánovi Janovi Horňákovi z Piešťan, ktorý vo svojom múzeu v Moravanoch má hneď dva Packardy. Ten menší, so 6-valcovým motorom, sme už predstavili, teraz predstavíme vlajkovú loď z jeho múzea a vlajkovú loď automobilky Packard, bezkonkurenčný dvanásťvalcový model.

Najskôr niečo z histórie. Model s dvanásťvalcovým motorom s označením Twin-six bol predstavený už na jar roku 1915. Rok trvala príprava na sériovú výrobu a v roku 1916 bol už v predaji. Dvanásťvalcový motor pre Packard skonštruoval Jesse Vincent. Nebola to jeho myšlienka, vychádzal z úspešného leteckého motora anglickej spoločnosti Sunbeam. Bol to logický postup, lebo letecké motory boli vždy dokonale prepracované a na rozdiel od automobilových neboli konštruktéri obmedzovaní nákladmi na výrobu.

Napokon aj slávny tank T-34 má vznetový dvanásťvalcový motor, základom ktorého bol letecký zážihový motor Isotta Frascini.

Dvanásťvalcový motor Packard inšpiroval aj Enza Ferarriho až natoľko, že začal vyrábať autá Ferrari s dvanásťvalcovými motormi. Napokon aj naša slávna Tatra 80 má motor prakticky totožný s motorom Packard. Z týchto zopár príkladov vidno, ako slávny dvanásťvalec pozitívne ovplyvnil svetový vývoj motorov.

Posledné vývojové štádium slávneho dvanásťvalca bol Packard Twelve, Model 1508 z roku 1937. Predstavovaný Packard V12 Club je v kategórii najluxusnejších áut, má všetko, čo môže mať dokonalé auto. Na rozdiel od svojich anglických, francúzskych, či talianskych konkurentov bol aj spoľahlivý.

Technické údaje:

Motor: kvapalinou chladený vidlicový dvanasťvalec s ventilovým rozvodom SV. Zdvihový objem 7759 cm^3, priemer valcov x zdvih piestov 87,31 x 107,95 mm.

Najväčší výkon je 129 kW /175 k/ pri 3200 ot./min.
Prevody: ručne ovládaná prevodovka, tri stupne dopredu, jeden dozadu, poháňané kolesá zadnej nápravy.
Podvozok: nosnú časť tvorí rebrinový rám, obe nápravy sú tuhé, pruženie zabezpečujú listové pružiny s hydraulickými tlmičmi. Brzdy sú bubnové, s mechanickým ovládaním a s posilňovačom. Kolesá majú ocelový ráfik s drôtovým výpletom.
Karoséria: celokovová, uzatvorená, štvordverová, 5-miestna typu sedan. Náhradné kolesá sú v blatníkoch na oboch stranách karosérie.
Rozmery a hmotnosť: d/š/v 5544/1880/1803 mm, rázvor náprav 3537 mm, rozchod kolies vpredu/vzadu 1524/1549 mm. Rozmer pneumatík 7,50-17". Hmotnosť vozidla je 2561 kg.
Prevádzkové vlastnosti: najväčšia rýchlosť145 km/h Spotreba paliva 33l/100km

K.N.

Classic Car Club začínal pred 40 rokmi

O svojej činnosti s historickými vozidlami som písal podrobnejšie v časopise Auto-moto-veterán v čísle 10 v roku 1997. K tejto mojej činnosti patrí aj založenie Classic Car Clubu v Bratislave.

Mojim prvým automobilom bol roadster MG A na drôtových kolesách, ktorý som získal v roku 1966 výmenou za nový Moskvič 407. Pri jazdách s „midgetom", som sa zoznámil p. Fedorom Kresákom, ktorý mal už v roku 1967 zreštaurovaný BMW 327 cabriolet. Prostredníctvom pána Kresáka som sa zoznámil s pánom Eduardom Schönom ktorý mal tiež BMW 327. Pán Schön zomrel vlani cez Vianoce ako 95-ročný. V roku 1967 som sa zoznámil s pánom Jánom Lakatošom, ktorý vtedy vlastnil francúzsky osemvalcový Ford typu Vendome. Postupne pribúdali ďalší majitelia historických vozidiel, tak sme si založil neformálny klub, ktorému sme dali názov Classic Car Club Bratislava. Nechceli sme použiť vtedy v Čechách a v zahraničí používaný „Veteran club", lebo nám to pripomínalo názov klubu vojenských vyslúžilcov, ktoré vtedy bežne existovali. Po zoznámení sa s p. Františkom Moučkom vstúpil náš klub do jeho už existujúceho VCC Pardubice. V roku 1968 emigroval pán Kresák do Kanady a jeho BMW predal neskôr jeho svokor do Čiech. V tom roku som získal Buick Riviera z roku 1957, ako aj Buick Special z roku 1938. Vtedy začali pribúdať do nášho klubu aj ďalší členovia, aj historické vozidlá. V roku 1973 sme zaregistrovali náš klub na Zväzarme v Bratislave, lebo v dôsledku nových predpisov nemohli sme byť organizovaní v inom okrese. Už v roku 1973 zorganizoval Classic Car Club Bratislava v spolupráci VCC Pardubice a Národným technickým múzeom v Prahe prvú výstavu historických vozidiel na Slovensku pod názvom „Veterány ciest". Táto výstava sa odvtedy koná každoročne /s výnimkou roku 1978/. Tento rok to bude 35. ročník. Veríme, že to dotiahneme na 50 ročníkov.

Pán Nikitin so svojim Nortonom ES-2: „Prečo neštartuje?"

Po spoločenských zmenách v roku 1989 v Classic Car Clube bol položený základ celoslovenskej vrcholovej organizácie, zastrešujúcej kluby zberateľov historických vozidiel. Pôvodný návrh názvu znel „Asociácia zberateľov historických vozidiel SR", ale tento názov nám pri registrácii odmietli zaregistrovať, lebo je v ňom „neslovenské" slovo. Preto sme na návrh spisovateľa Františka Rojčeka použili názov „Združenie". Prvých desať rokov boli v rade ZZHV SR členovia Classic Car Clubu Bratislava. S pribúdaním nových členských klubov boli do rady združenia volení zástupcovia rôznych klubov.

Pán Fedor Kresák ako 25-ročný so svojim BMW 327

V súčastnosti má Classic Car Club 17 členov, ktorí spolu vlastnia 32 historických vozidiel z obdobia 1917-1980. Klub okrem každoročných výstav "Veterány ciest" poriada stretnutie amerických vozidiel do roku výroby 1939 pri príležitosti štátneho sviatku USA- dňa nezávislosti na - na bratislavskom hrade. Je to výberové stretnutie, keďže priestory na hrade sú obmedzené. Klub tiež poriada hviezdicovú jazdu /z rôznych miest zo Slovenska a zahraničia/ na letecký deň v Holíči. Tento rok to bude 14. júna. Členovia klubu navštevujú podujatia organizované inými klubmi, tiež rôzne spoločenské podujatia, kde sú pozvaní. V našich historických vozidlách sa už viezli všetci traja slovenskí prezidenti. Náš klub finančne podporuje časopis Veterán.sk. Členovia klubu majú vlastné priestory pre historické vozidlá, spoločná je klubovňa, ktorá slúži aj pre ZZHV SR. Naši členovia sú väčšinou v dôchodkovom veku /aj keď aktívni/, ale máme aj vlastný dorast, hlavne deti a vnúčatá našich členov. Je preto nádej, že o 10 rokov klub oslávi päťdesiate výročie.

Konštantin Nikitin
predseda a zakladajúci člen CCC BA

Rozdelenie historických vozidiel podľa kategórií

Do redakcie dostávame otázky od čitateľov na tému, čo je historické vozidlo a ako sa rozdeľujú historické vozidlá podľa kategórií.

Prvý predpoklad pre motorové vozidlo, aby sa mohlo stať historickým vozidlom, je vek 25 rokov od roku výroby, pričom rok výroby sa nepočíta, až nasledujúci. V tomto roku 2008, je to teda rok výroby vozidla 1982. Aby sa vozidlo stalo historickým vozidlom, musí získať preukaz historického vozidla. Tento po testovaní vozidla vydáva technická komisia Združenia zberateľov historických vozidiel SR. Postup testovania je uverejnený na www.zzhv.sk.

Základné delenie na kategórie je podľa roku výroby historického vozidla. Podľa FIVA /Svetová organizácia združujúca národné organizácie klubov historických vozidiel/ je kategorizácia nasledovná.

A	Ancester vozidlá vyrobené do	31.12.1904
B	Veteran	31.12.1918
C	Vintage	31.12.1930
D	Post Vintage	31.12.1945
E	Post War	31.12.1960
F	Vozidlá vyrobené v dekáde do	31.121970
G	Vozidlá ktoré majú vek nad 25 rokov od dňa výroby	

Ďalšie rozdelenie podľa skupín sú vozidlá osobné, motocykle, úžitkové a špeciálne. Samostatnou kategóriou sú vojenské vozidlá /napr. tanky, obrnené transportéry, a iné/. Vojenské vozidlá sú zároveň aj v iných kategóriach, napr. Motocykle /BMW 75, „SAHARA"/ , oobné /GAZ-69/. V základných kategóriach A-G, môžu sa osobné autá a motocykle deliť aj na športové, pretekárske, prototypy, alebo vozidlá po významných osobnostiach.

Z tohto pohľadu si každý majiteľ historického vozidla overí do ktorej kategórie je zaradené jeho historické vozidlo.

-KN-

OSEM DO TUCTA: MINI SCÉNKY Z REÁLNEHO ŽIVOTA?

Ešte v minulom storočí čosi také pokladali aj znalci matérie za nemožné: Reč je o veciach z tých najfajnovejších, teda nie o bežnej realite. Skrátka, o majstrovských produktoch „a la BUSCH". Kombinovaných s figúrkami „a la PREISER". Čo dohromady môže dať... no, prizrite sa radšej zblízka priloženým obrázkom!

Malý muž - veľké slová
„Za totality tu bola len štátna lúka. Na nej sa pásli družstevné ovce, ktoré si ju museli hnojiť samy! No keď aj k nám zavítala demokracia, všade dookola vidno už len samé karfiolové a kapustné hlavy! Lebo tým sa v demokracii darí očividne jedna radosť! Červeným, zeleným, bielym...

Smart Roadster zo série „Crazy Cars" v zelenej metalíze, kapustné a karfiolové hlavy (fa. Busch) a malý muž - veľké slová, ako aj ďalšie figúrky spoločnosti Preiser

Isteže: Známe figúrky spoločnosti PREISER sú tu už desiatky liet. Ľudí v ich životnej pestrosti, aj zvierat. Dodajme: Z roka na rok ešte jemnejšie vymodelovaných - i pomaľovaných! Jednoducho nádhera... Čo tu ale nebolo nikdy predtým, sú novinky spoločnosti BUSCH - pre zmenu z ríše flóry! BUSCH už pred tromi rokmi dokázal vyrobiť až dovtedy nemysliteľné: Napríklad slnečnice v mierke 1:87. Alebo tulipány - v tej istej mierke. Či im zodpovedajúce miniatúrne margaréty. A celý rad ďalších, im podobných kvetín - divo rastúcich, no aj ľudskou rukou vyšľachtených. Akoby to všetko nestačilo, okrem nich dokonca aj lány obilia: zeleného ovsa i už

Čakanie na raňajky
(Bez slov)

Toyota Land Cruiser so strešným stanom. Levica, dravec na kanistri, i na lôžku (v stane) odpočívajúca dáma - figúrky značky Preiser - dopĺňajú uvedený model automobilu, i novinku zn. Busch, celkom nový typ dvojfarebnej „trávy a la africká savana" (typ Groundcover)

Keď zakvitnú tulipány
„Chi-chi, susedka, hus mi pošepla, že si to roztahovanie ich chvostov máme čo najviac užiť, pretože keď odkvitnú tulipány, celá tá ich okrasa im jednoducho odpadne..." „A mne zas moja susedka, jedna z kŕdľa tých sliepok, prezradila, že potom, čo si ich zoberieme za manželov, ešte aj o vajcia sa budeme musieť starať už len my samotné. A čosi takéto, veruže, už hneď tak ľahko nezažijeme..."

Smart Fortwo „Facelift" a tulipány (až v piatich farbách) „a la Busch". Ručne maľované (až na Madagaskare!) figúrky pávov a moriek nesú značku Preiser. Tulipány zo stavebnice sa skladajú tak, že vrchný koniec stebla s lístím sa omočí v sekundovom lepidle, a následne sa zasunie do kalicha kvetu. Hotové tulipány (a aj iné druhy kvetín) sa potom upevnia do perforovanej podložky.

dozrievajúceho žita. V rovnakej mierke. A ešte kadečo iné, na stvorenie sveta vo formáte „en miniature" nanajvýš žiadané. Až po ten „grín", krásne zelený a patrične hustý golfový trávnik. Ale aj trávu africkej savany, či zanedbaných slovenských lúk...Na jar, v lete, na jeseň... Na zimu sa nezabudlo - zasnežené smreky či jedle „a la BUSCH" patria medzi kvalitatívnu modelovú špičku. Takže nechýbajú ani povestné karfiolové a kapustné hlavy. Až po zatiaľ najčerstvejšie novinky: Zelené paradajky s červenými paradajkami a uhorky. A samozrejme, nechýbajú ani tie tekvice. To všetko si môže dovoliť mať doma dnes už hocikto z nás, a to aj navzdory skutočnosti, že ide o najdrahšiu zeleninu na svete. Teda, ak to berieme podľa v obchode predpísanej jednotkovej ceny - za kilogram. No keďže viac ako veľa rozprávať, a pritom nič neukázať, znamená v živote reálne to jednoducho predviesť, rozhodli sme sa integrovať to či ono do mini vitríny. O rozmeroch iba 89 x 46 x 53 mm. Pretože just takúto novinku uviedla spoločnosť BUSCH na trh koncom roka 2007. Navyše, so špeciálnym kufríkom pre celý tucet takýchto mini vitrín - ešte o ňom bude reč, hoci až niekedy nabudúce. Takže? Nuž, inšpirovaní našim nedávno odchádzajúcim ministrom poľnohospodárstva, rozhodli sme sa na vec nadviazať. Činom. S tým rozdielom, že kým on sám pri svojej poslednej tlačovke dal prednosť živočíšnej výrobe, my sme sa rozhodli uprednostniť rastlinnú výrobu. Už aj kvôli tej novej sólo figúrke spomedzi noviniek spoločnosti PREISER, vraj, „Kleiner Mann - grosse

Tak vzniká moderné umenie
„A naozaj veríš, že keď spojíš tie slnečnice Vincenta van Gogha s obľúbenou kozou Pabla Picassa, budeš ešte slávnejší, ako oni obaja dohromady?"

Uhádnete, koľko času potrebujete na poskladanie týchto sto slnečníc zo stavebnice v mierke 1:87 „a la Busch"? No, keďže zručnosť je vec individuálna, prezradíme vám, že čo ste v nedeľu ráno ešte nemali, už večer môže kvitnúť aj u vás doma! Ak chcete, aj s tým strieborno-modrým Smartom City Coupé - takisto značky Busch. (Všetky figúrky: Preiser)

Worte". Skrátka po našom: Malý muž - veľké slová. Len škoda, že ju ako novinku nepriniesli skôr...Nuž čo už, aj tak veľmi dobre vieme, že sa (to) všetko - bohužiaľ - bude len znova a znova opakovať... Takže prejdime radšej od tých veľkých slov, kapustných a karfiolových hláv, ako aj tekvíc vhodných najmä pre taký americký Halloween rovno k téme! Mini vitrína druhá: „Čakanie na raňajky". Už preto, že čím sú dnes potraviny drahšie, tým viac akože prominentov varí. Isteže, pred nejakou kamerou, pre seba. S očividnou zlomyseľnosťou dostať ohlúpnutých televíznych divákov do úlohy známych pokusných psov sovietskeho vedca Pavlova. Skrátka, nech si len slintajú! Keď už si väčšina z nich nákup tých drahých potravín kúpiť dovoliť nemôže... Aj preto sme my sami dali radšej prednosť Afrike a jej savane. Aj s levicou. Prerušiac pritom dokonca aj

Deti kvetín
„Oci, a ak sa mamka obetuje, a vyzlečie sa takisto, potom už budeme všetci traja šťastní?" „Nie! No potom ma už začnú všetci ľudia ľutovať - aj nahlas. Ale keby sa nevyzliekla, tí antitextiláci by nás zaraz hnali domov. Žiaľ, všetkých troch... A to by dobré nebolo, lebo doma ma čaká už len tvrdá drina."

Šité na mieru: Smart Fortwo „Flowers", i pekné kvety, margaréty, na jarnej lúke (zn. Busch). Všetky figúrky sú zn. Preiser

Nie je huba ako huba

„Miláčik, auto je už plné húb. Čo keby sme sa cestou zastavili u mojej milovanej mamičky, a trochu z nich jej prenechali?" „Skvelý nápad! My si necháme tie obyčajné, hnedé, a jej darujeme všetky tie krásne červené, s bielymi bodkami. O.K.?"

Kamže sa tentoraz podel model automobilu? No, buď ho ešte nevyrobili, alebo by ho na tie huby predsa len bola škoda... Každopádne za povšimnutie stoja nové typy ihličnatých stromov zo série Skutočná príroda (Natur pur)!

sériu automobilov značky Smart, inak osobitnej modelovej špeciality spoločnosti BUSCH. Čo dodať? No, že takúto savanu až doposiaľ svet ešte nikdy nevidel - v mierke 1:87. Takže: Dobrú chuť! A sme pri tulipánoch, krásnych kvetoch, hoci nevoňajú. Teda, aspoň nie všetkým. No pripomínajú korunu! Kráľovskú... Dodajme aj, že toho páva s pávicou sme si vybrali aj preto, že veľmi nepríjemne a príliš nahlas dokážu škriekať. Skrátka, treba ísť s dobou! Aj keď ony nám všetkým len chcú otrčiť svoje chvosty. Morku s moriakom sme pridali už kvôli dialógu. A tomu otŕčaniu sa - lebo je dnes v móde. A pripadali nám predsa len o čosi domáckejšie. Navyše, pochádzajú z Ameriky, kde sa zvyknú každý rok obetovať - v miliónových počtoch. Jedinou výnimkou je len moriak, ktorému udelí milosť samotný americký prezident. Darmo, podobné obete nájdeme už aj v Starom testamente. Ktorý u nás nedávno ktosi premenoval na Starú zmluvu. Asi preto, že v móde je nielen komercia, ale aj takzvané právo. Koniec-koncov, ako inak vytvoriť scénku na tému „Pýcha prechádza pád"? Pokiaľ ide o tie slnečnice, okamžite nám prišiel na um maliar Vincent van Gogh. A jeho slávne dielo Slnečnice, ktoré ešte pred nejakým časom bolo aj dovtedy najdrahším vydraženým dielom v histórii maliarskeho umenia. Hovoriť o maliarstve, a nespomenúť aj Pabla Picassa - no, to predsa nie je možné! (Všimnite si aj tú bielu holubicu nad jednou zo slnečníc!). A tak sme nezabudli ani na neho. A na jeho druhú manželku, ktorá mu tú jeho milovanú kozičku tak veľmi zazlievala... Asi preto, že musela po nej odpratávať bobky. Tak či onak, keď sa cesty oboch rozišli, napísala o tom aj knihu. A v nej tvrdí, že tá milovaná kozička bola v skutočnosti smradľavý cap! Ani sa nečudujme: Po rozvode dostáva každá manželka (už bez voľného prístupu k financiám manžela) „rozum". Koza či cap, nám ostatným to môže byť napokon ukradnuté.. Tak, ako maliarovi v mini dioráme, ktorému ten správny obraz zo slnečnicami a kozami ešte len musíme dodatočne vyrobiť. Na PC, vo fotošope. Čím chceme naznačiť, že naše mini diorámy ešte za celkom hotové nepovažujeme. A je tu aj dioráma piata, so zelenou lúkou plnou kvitnúcich margarét (lebo aj čosi také BUSCH dnes vyrába - dokonca v rôznych farbách, ako v botanickej záhrade!). Aj s koňom, i rodinkou nudistov... Jej odkaz? Prečítajte si ho nad príslušným obrázkom, keďže hlas detí je ešte vždy (žiaľ, jediným) hlasom, ktorý čo na srdci, to na jazyku. Teda úprimne. Pravda, ak tie deti ešte nestihli osláviť svoje štvrté narodky. Pokiaľ ide o nasledujúcu mini diorámu s témou zbierania húb, len dodajme, že BUSCH nezabudol ani na ich sortiment. Takže by si z neho mohli zobrať príklad aj naše televízie, tú údajne verejnoprávnu nevynímajúc. Najmä ak dodnes nikto nevysvetlil, čo slovo „verejnoprávna" vlastne znamená. Zrejme preto nám nezriedka príde dosť nesvojprávna, však? A sme až pri chytaní v žite! Ibaže nie podľa toho bítnika, amerického spisovateľa Salingera, ale podľa BUSCHa. Ten dokázal zdanlivo nemysliteľné: V jedinom dozrievajúcom riadku obilia možno (v stavebnici v M 1:87) narátať až šesťsto klasov! Isteže, na steblách. Korene našťastie nevidno. Našťastie preto, že do mini diorámy netreba

Kto chytá v žite

„Najprv som všetky svoje úspory vrazila do tých nebankových inštitúcií, o ktorých ani štát akože nevedel. Hoci sa povráva... no to, o tom nahratom zozname všetkých nahratých, medzi ktorými by mali byť aj vysokopostavení nenahratí. To mi však nepomohlo, a tak som si požičala od banky, aby som neumrela od hladu. Ibaže tá mi potom odmietla dať splátkový kalendár s tým, že mi musí predať aj byt. Tak som ušla do polí, ako manželka toho politika - aby som aj ja mohla na rodnej hrude aspoň zomrieť. No keď som uvidela červené exekútorské auto, hneď mi bolo jasné, kto tu chytá v žite. Skrátka, že mi nenechajú na pokoji ani to posledné. Isteže, v rámci zákona a len nedávno nadobudnutej demokracie. Ako zvykne vravievať aj náš pán minister spravodlivosti - aj keď prichádzajú z najhlbšieho suterénu akože našej údajne jurisdikcie..."

Smart City Coupé - tentoraz s červeným lakom „a la Busch". Figúrky: Preiser.

takéto žito sadiť po jednotlivých steblách - stačí zlepiť plastové riadky obilia, ktoré predtým treba nafarbiť nahnedo. Štetcom. Čím získate aj pre seba ilúziu rodnej hrudy. Keďže tú ozajstnú rozpredávajú dnes niektorí pravotári. Ako sa k nej dostali oni sami, o tom sa už „zo slušnosti" nehovorí. Hoci mi neuniklo, že samotný minister spravodlivosti už dvom z nich siahol aspoň na licenciu. Potom, čo ony (lebo to boli tuším ženy) siahli iným rovno na krk. Asi sa mu (z)nepáčilo, že pochádzajú - citujem - až zo suterénu našej dnešnej jurisdikcie. A téma zatiaľ posledná, golf? O ktorej „naše" médiá hovoria ako o súčasnom životnom štýle, radšej ani nespomínajúc, kohože to konkrétne... Takže sa teda poučme, aspoň na spôsob mini diorámy. A hoci do tucta nám chýbajú ešte štyri čísla, no tie sa nám dnes už na

„Do golfového klubu ma zlanáril s tým, že aspoň tu už nikoho iného neuvidím, a ak už, pokojne si môžem kedykoľvek udrieť. A z celej sily - palicou. A ešte aj to, že mi názorne ukáže, ako on sám dokáže trafiť palicou - rovno do jamky. Ale, ako tak pozerám, rozhodne to nesľuboval iba mne..."

Smart-Fortwo, tentoraz ako neobyčajne atraktívny „Zlatý Smart „ (Gold-Smart) značky Busch - lebo aj ten má kdesi svoju reálnu predlohu. A najnovšie figúrky značky Preiser: Ženy zo série „v požehnanom stave" , plus jedna zo série hráčov golfu. Na originálnom Busch-gríne!

dvojstranu aj tak nezmestia, počkajme si na ne niekedy nabudúce. Ako napríklad na ten pohreb... Lebo - keďže spoločnosť PREISER už stihla vyrobiť jeho katolíckych i evanjelických protagonistov (na počudovanie, v skutočnosti s prázdnou truhlou, zrejme aby sa ušetrilo) - ešte som sa nerozhodol, komu tam dať prednosť. Totiž, mama je dodnes katolíčka (a isteže, pokiaľ ide o mňa, zvíťazila už pred mojím krstom), no otec bol zas evanjelik. Až do svojej vlastnej smrti. Prosto, najskôr si musím dobre premyslieť, komu sa patrí dať pri tejto citlivej téme prednosť. A hotová je už aj mini dioráma s rádovou sestrou Innocentiou, a jej až trojnásobným zjavením. Aj s pestrofarebnými georgínami od BUSCHa. Čo je O.K. už preto, že tá Innocentia znamená po našom prosto Nevinná... A ponúka sa aj Chrisostom. Či skôr Chrizostom? V reči nás, obyčajných smrteľníkov, jednoducho a údajne Zlatoústy. Lebo jedného takého ukazovali raz aj v televízii ... Ako tam kropí svätenou vodou akúsi a kýmsi čerstvo osadenú tabuľu. No, ako to už u nás dnes býva, keď bol potom z toho malér! Lebo na tej tabuľke malo byť - údajne - meno údajného vojnového zločinca. Z tej zlatej pusinky potom vyšlo, že sa tak stalo údajne iba preto, lebo až tak vysoko, skrátka až na tú kovovú vec, dotyčný de facto - nedovidel. Takže ani nemohol vedieť, čo je tam napísané. Dúfam len, že ktosi nepoplietol meno. Čo mňa osobne vtedy náramne ohromilo, keďže to bolo len tak zo dva metre nad zemou, a ja som si až dovtedy naivne myslel, že just taký Zlatoústy musí predsa vidieť oveľa vyššie, ako my ostatní, normálni ľudia! Skrátka vyčkajte, a potom aj ten zvyšok do tucta uvidíte na vlastné oči i vy. Ba najskôr aj ešte viac! Najmä ak vieme, že lepšie raz uvidieť, ako zo tri razy iba počuť. U nás teda celkom určite!

Ing. Štefan Štrauch

Foto: *The World en miniature*

(Branislav Koubek a Maňo Štrauch)

Záblesky v hmle hĺbky dejín

Z hmly sa noriaci Spišský hrad

Pri troške šťastia má návštevník Spiša občas možnosť vidieť vynárať sa z hmiel jednu z hlavných perliel Spiša, majestátne zrúcaniny Spišského hradu. Je to úžasný pohľad, symbolizujúci aj pohľad na dejiny. Kde – tu sa vynorí nejaký archeologický nález, kde – tu sa objaví nejaká správa, ktorá sa nejakým spôsobom, niekým a v určitej dobe interpretuje.

Takouto správou je aj najstaršia hodnoverná, v plnom znení zachovaná listina na Spiši, nepriamo dokazujúca existenciu Spišského hradu. Listinu vydal uhorský kráľ Ondrej II. v roku 1209. Archeologické vykopávky však dokumentujú, že hradný kopec bol osídlený od pradávna. Po tejto časti Spiša sa kedysi pohyboval aj človek neandertálsky a územie bolo zrejme osídlene ešte skôr. Prvé praveké hradisko vzniklo na kopci pravdepodobne v piatom tisícročí pred Kristom, keď tu sídlil ľud bukovohorskej kultúry. Najmohutnejšie osídlenie spadá do obdobia prelomu letopočtov, kedy na terajšom hradnom kopci mali svoje sídlisko nositelia vyspelej špecifickej púchovskej kultúry keltského kmeňa Kotínov a aj dobyvačných Dákov. Ešte aj dnes môžu návštevníci hradu na dolnom nádvorí vidieť pozostatky kultovej stavby Keltov. V druhom storočí život na hradisku náhle ustal a kopec ostal opustený takmer na 900 rokov. Prioritu v celej oblasti prebral totiž susedný kopec Dreveník, kde si naši priami predkovia, starí Slováci, Sloveni vybudovali svoje hradisko. Názov kopca je pravdepodobne odvodený od Dreveného hradu, ktorý na ňom v tomto období stál.

V našom rozprávaní sa však vráťme k listine z roku 1209. Správa v nej je na prvý pohľad nezáživná a suchá. Podľa nej bambergský biskup Eckbert s dovolením kráľa Ondreja II. predáva svoje pozemky na západnom Spiši, medzi „snežnými horami" a riekou Poprad, spišskému prepoštovi Adolfovi a jeho sestre. Je to najstarší zachovaný hodnoverný dôkaz o jestvovaní Spišského prepoštstva a nepriamo poukazujúci na existenciu komitátneho Spišského hradu tým, že darované územie bolo vyňaté z právomoci Spiša. V jednom dokumente je hneď zmienka o dvoch významných strediskách, dnešných symbolov charakterizujúcich Spiš. A nielen to. Zrejme nešlo už v tej dobe o chudobný kraj. Bambergský biskup by sa predsa neuspokojil s hocičím. Ale ako je možné, že biskup historického bavorského mesta na rieke Regnitz, osídleného už v 8. storočí, mal majetky na Spiši? Odpoveď je pomerne jednoduchá. Prvou manželkou kráľa Ondreja II. bola Gertrúda z Meránu, dcéra meránskeho markgrófa Bertholda zo starobylého rodu grófov z Andechsu. Meránia je historické územie, ktoré sa rozprestiera na časti chorvátskeho a dalmátskeho pobrežia Jadranského mora. Od roku 1180 bolo odňaté Bavorsku a patrilo grófovi z Andechsu. Kráľovná Gertrúda si so sebou priviedla početný sprievod svojich krajanov a svojich bratov Bertholda, bambergského biskupa Eckberta a istrijského markgrófa Heinricha II. Poslední dvaja v podstate ušli zo svojej vlasti k sestre, lebo im hrozilo vyšetrovanie pre účasť na vražde nemeckého kráľa Filipa Švábskeho. Takže Eckbert dostal ako „odškodné" údel na Spiši. Kedy sa tak stalo, nie je známe. V 12. storočí sa donácie uskutočňovali často aj bez písomného potvrdenia, iba ústne, najmä ak išlo o člena kráľovskej rodiny. Na podnet Gertrúdy, na nátlak jej manžela, kráľa Ondreja II., bol Berthold, jej brat, hoci len 25 ročný, zvolený za kaločského arcibiskupa. Bohatol z prebend svojho výnosného a lukratívneho úradu, hoci nemal ani potrebné vzdelanie, ale ani svätenie. Pápež dlho nechcel uznať túto voľbu. Nakoniec si vynútil, aby kráľ poslal Bertholda študovať na nejaký čas do Vicenzy v Taliansku, aby si doplnil vzdelanie a azda aj vedomosti. Pyšnému a spupnému Andechsovcovi sa učiť ale vonkoncom nechcelo a musel sa po niekoľkých rokoch s neúspechom vrátiť. Ako to celé dopadlo? Pápež v roku 1212 potvrdil voľbu Bertholda za kaločského arcibiskupa, lebo si nechcel pohnevať uhorského kráľa. Úplne dojemná zhoda svetskej a cirkevnej moci v záujme jej zachovania. Nevokuje to vo vás, milí čitatelia Potuliek, myšlienky na súčasnosť?

Vráťme sa však k našej listine z roku 1209. Eckbert predal svoje panstvo spišskému prepoštovi Adolfovi. Do prepoštskej funkcie Adolfa inštaloval nie nejaký uhorský cirkevný veľmož, akoby sa dalo očakávať, ale nemecký hofmajster bambergského biskupa Eckberta, ktorý sa do Uhorska dostal prostredníctvom svojej sestry, ktorá bola, ako aj inak, dvornou dámou kráľovnej Gertrúdy. Táto dvorná dáma si so sebou okrem brata priviedla aj manžela Rüdigera, Nemca, pôvodom z Francúzska. Rüdiger bol zakladateľom spišského rodu Berzeviczyovcov z Brezoviec, teda Brezovických. Rodinkárstvo, klientelizmus, lobing. A vraj ide o „moderné" pojmy. Kto sa nezdržiaval v okolí kráľa, na jeho dvore, v podstate sa nemal ako vtrieť do jeho pozornosti či priazne, a tak akoby neexistoval. Nič nové pod slnkom. Boj o moc, či vplyv šiel dejinami vždy dojemne ruka v ruke so snahou získať majetok.

Samozrejme takéto „móresy", bezočivosť a výbojnosť „hostí" sa nepáčili domácej šľachte, dnes by sme povedali opozícii. Kalich pretiekol, keď kráľ Ondrej II. spravil v roku 1213 z Bertholda ešte aj sedmohradského vojvodu a po svojom odchode na vojnovú výpravu do Haliča, zveril mu aj správu krajiny. Táto funkcia však podľa starých zvyklostí patrila buď uhorskému palatínovi, alebo ostrihomskému arcibiskupovi. Do hĺbky duše rozhorčený a urazený palatín Bánk z rodu Bórovcov, s domnelým pasívnym súhlasom ostrihomského arcibiskupa, zosnoval pomstu s cieľom vykántriť nemeckú „kliku" pri dvore, prípadne aj zhodiť kráľa. Vhodná príležitosť sa našla, keď dvor v čase kráľovej neprítomnosti usporiadal na poctu svojho náhodného hosťa, rakúskeho vojvodu Leopolda, príbuzného kráľovnej, veľkú slávnostnú poľovačku v Pilišských horách. Vašvársky župan Miška najskôr do bezpečia odviedol Gertrúdinho synka Bélu a keď zábava vrcholila, sprisahanci obkolesili celú spoločnosť kráľovnej a začalo vraždenie. Rakúskemu vojvodovi sa podarilo ujsť. Takisto aj krvácajúcemu Bertholdovi, hlavnej osobe drámy. Odniesla si to kráľovná Gertrúda. Župan Peter a Šimon, palatínov zať, ju bez ohľadu na jej úpenlivé prosby v jej stane na kusy rozsekali. Ondrej II. musel správu o tragédii zobrať ako fakt, prerušiť výpravu do Haliča a vrátiť sa späť. Župana Petra dal síce naraziť na kôl a palatína Bánka zbavil úradu, ale väčšine sa podarilo ujsť za hranice a vyjednať u pápeža, aby za nich intervenoval. Kráľ prestal stíhať vinníkov a keď sa na Berholda pozabudlo, opäť ho dosadil na kaločský arcibiskupský stolec. Ostrihomský arcibiskup Ján sa z podozrenia na účasti masakry dostal elegantne. Ním poslaný latinsky text si sprisahanci vysvetlili nasledovne: „Zabiť kráľovnú netreba báť sa Vám, bude dobre, a ak všetci súhlasia, ja nie som proti". Nakoľko stredoveká latinčina sa neriadila záväznými pravidlami a interpunkcia sa nepoužívala, arcibiskup Ján pred kráľom a pápežom obsah listu vyložil nasledovne: „ Zabiť kráľovnú netreba, báť sa Vám bude dobre, a ak všetci súhlasia, ja nie, som proti". Nádherná historická ukážka nutnosti správnej znalosti spisovného jazyka a keď je vôľa, „vysvetlenie" sa vždy nájde.

Jeden „suchý" dokument nepriamo dokazujúci existenciu Spišského hradu, svojou obsahovou a dejom nabitou podstatou je priam námetom na úžasnú historickú detektívku či román. Náhodne vynárajúci sa konkrétni ľudia, ich osudy a následne strácajúci sa a miznúci v hmle neúprosného toku času.

Doc. Ing. Ján ZELEM, CSc.

- centrálne zamykanie
- elektrické sťahovanie predných okien
- posiľňovač riadenia
- ABS
- 2x airbag
- päťdverová karoséria
- motor 1,4 16V

AKONTÁCIA 9 900,- SK
A MESAČNÁ SPLÁTKA 5 555,- SK

www.kia-slovakia.sk

KIA Rio 1,4 LX už od 299 700,- Sk*

V ponuke aj v obľúbenej verzii Sporty za 339 700,-*Sk s bonusovou výbavou: • Integrovaný audiosystém s MP3 • Elektricky ovládané spätné zrkadlá • Klimatizácia • Pred né svetlomety do hmly • Zadný spojler • Chrómové doplnky interiéru • Diaľkové centrálne zamykanie s alarmom • Kožený poťah volantu • Hliníkové pedále • Hliníkové disky • a ešte oveľa viac

ilustračné foto

BANSKÁ BYSTRICA - Motor-Car Banská Bystrica s.r.o., Zvolenská cesta 48, 97405 Banská Bystrica, tel.: 048/4711311 • **BARDEJOV** - Optimal SK s.r.o., L. Svobodu 21, 08501 Bardejov, tel.: 054/4729432 • **BRATISLAVA** - Kia Bratislava, s.r.o., Tuhovská 5, 83107 Bratislava, tel.: 02/49294303 • Slovakia Auto, s.r.o., Einsteinova 21, 85101 Bratislava, tel.: 02/32421384 • **Bratislava Lamač** - Motor-Car Bratislava, s.r.o., prevádzkareň Lamač, Hodonínska ulica, 84103 Bratislava, tel.: 02/49294399 • **DOLNÝ KUBÍN** - Nový Topcar s.r.o., Alej Slobody 1899, 02601, D. Kubín, tel.: 043/5111139 • **DUNAJSKÁ STREDA** - Auto SiSi s.r.o., Povodská 3636 ,92901 D. Streda, tel.: 031/5521223 • **HOLÍČ** - Auto Valušek Služby s.r.o., Štúrova 41, 90851 Holíč, tel.: 034/6602248-49 • **KOŠICE** - Motor-Car Košice, s.r.o., Dopravná 5, 04001 Košice, tel.: 055/7998607 • **LEVICE** - Cyda-Daniel Jantošík, Kalnická cesta1, 93401 Levice, tel.: 036/6312557 • **LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ** - Unicar s.r.o., 1.mája 68/1848, 03101, L. Mikuláš, tel.: 044/5570920 • **LUČENEC** - Autokomplex s.r.o., Športová 4638, 98403 Lučenec, tel.:047/4331255 • **MALACKY** - AUTO TRADE 4x4 Stupavská 2961, 901 01 Malacky, tel.: 0903 643 714 • **MARTIN** - Nový Topcar s.r.o., Jilemnického 43, 03601 Martin, tel.: 043/4270134 • **MICHALOVCE** - Kia Michalovce s.r.o., Močarianska 5713, 07101 Michalovce, tel.: 056/6891111 • **NITRA** - Motor-Car Nitra s.r.o., Bratislavská cesta 1, 94901 Nitra, tel.:037/6515219 • **PIEŠŤANY** - Cars IQ s.r.o., Žilinská cesta 112, 92101 Piešťany, tel.: 033/7721595 • **PLAVNICA** - Auto-Vendy Slovakia, Plavnica 444, 06545 okres Stará Ľubovňa, tel.: 052/4282453 • **PODBREZOVÁ** - Motor-Car Podbrezová, Štiavnička 613, 97681 Podbrezová, tel.: 048/6172229 • **POPRAD** - Motor-Car Poprad s.r.o., Partizánska 92, 05801 Poprad, tel.: 052/7895601 • **PREŠOV** - HS-Plus,s.r.o., Pod Táborom 32, 08001 Prešov, tel.: 051/7722841 • **PRIEVIDZA** - KMG TOP s.r.o., Necpalská cesta 34/A, 97101 Prievidza, tel.: 046/5420786 • **ROŽŇAVA** - Attila Ondrej Autocentrum, Gemerská 563, Brzotín, časť BAK, 04801, tel.: 058/7328155 • **SPIŠSKÁ NOVÁ VES** - ILS, s.r.o., Mlynská 8, 05311 Smižany, tel.: 053/4298433 • **TOPOĽČANY** - KMG TOP, s.r.o., Pod Kalváriou 4228, 95501 Topoľčany, tel.: 038/5329317 • **TRENČÍN** - Auto Market Trenčín, s.r.o., M. R. Štefánika 26, 91250 Trenčín, tel.: 032/7431924 • **TRNAVA** - Motor-Car Trnava, s.r.o., Nitrianska cesta 28, 91700 Trnava, tel.: 033/5531243 • **ZVOLEN** - Motor-Car Zvolen, s.r.o., Námestie SNP 26/41, 960 01 Zvolen, tel.: 0918/364132 • **ŽIAR NAD HRONOM** - Motor-Car Banská Bystrica s.r.o., OZ Žiar nad Hronom, Priemyselná 38, 96501 Ladomerská Vieska, tel.: 045/6727322 • **ŽILINA** - Nový Topcar s.r.o., Bytčická cesta , 01009 Žilina 9, tel.: 041/7248108

EURO2008 Austria-Switzerland

KIA MOTORS Official Partner

Emisie CO_2: 120-176g/km; Kombinovaná spotreba: 4,6 – 7,4 l/100 km. Ponuka platí do odvolania. Finančná ponuka platí pri nákupe cez KIA FINANCE a 72 mesiacoch trvania lizingu. Dostupné pre klienta s príjmom vo výške dvojnásobku splátky. Podlieha individuálnehu schváleniu. R.P.M.N.: 6.9%. *Platí pri nákupe cez KIA FINANCE.

KIA Motors Sales Slovensko, s.r.o. generálny partner SOV

Nový **Ford**Focus. Dokonale zladený
Nový **Ford**Focus
Feel the difference
Ford